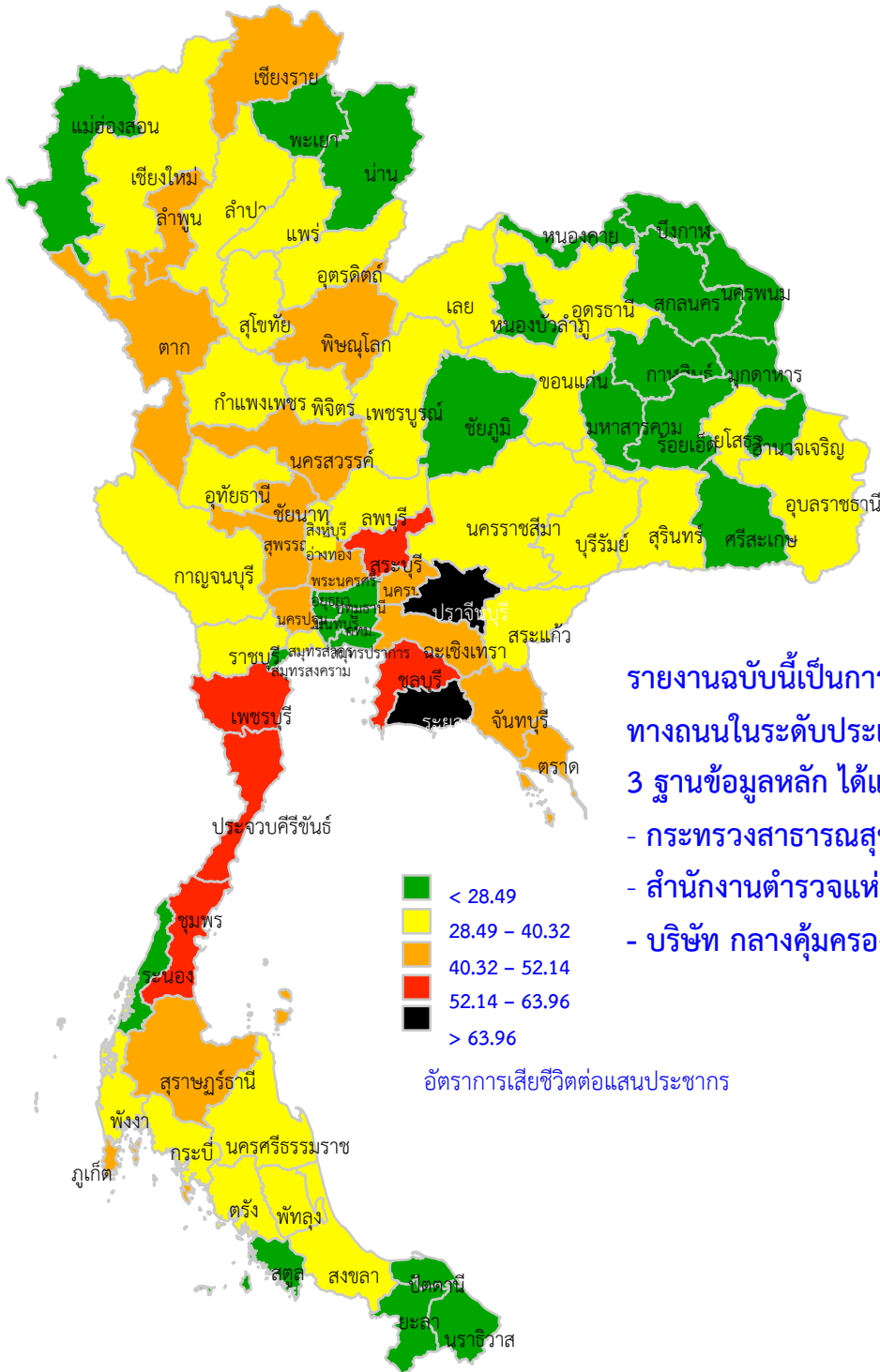




Report No:
310-2016-4

รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทยปี 2557 (Thai National Status Report on Road safety 2014)



รายงานฉบับนี้เป็นการวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุทางถนนในระดับประเทศจากข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุ 3 ฐานข้อมูลหลัก ได้แก่

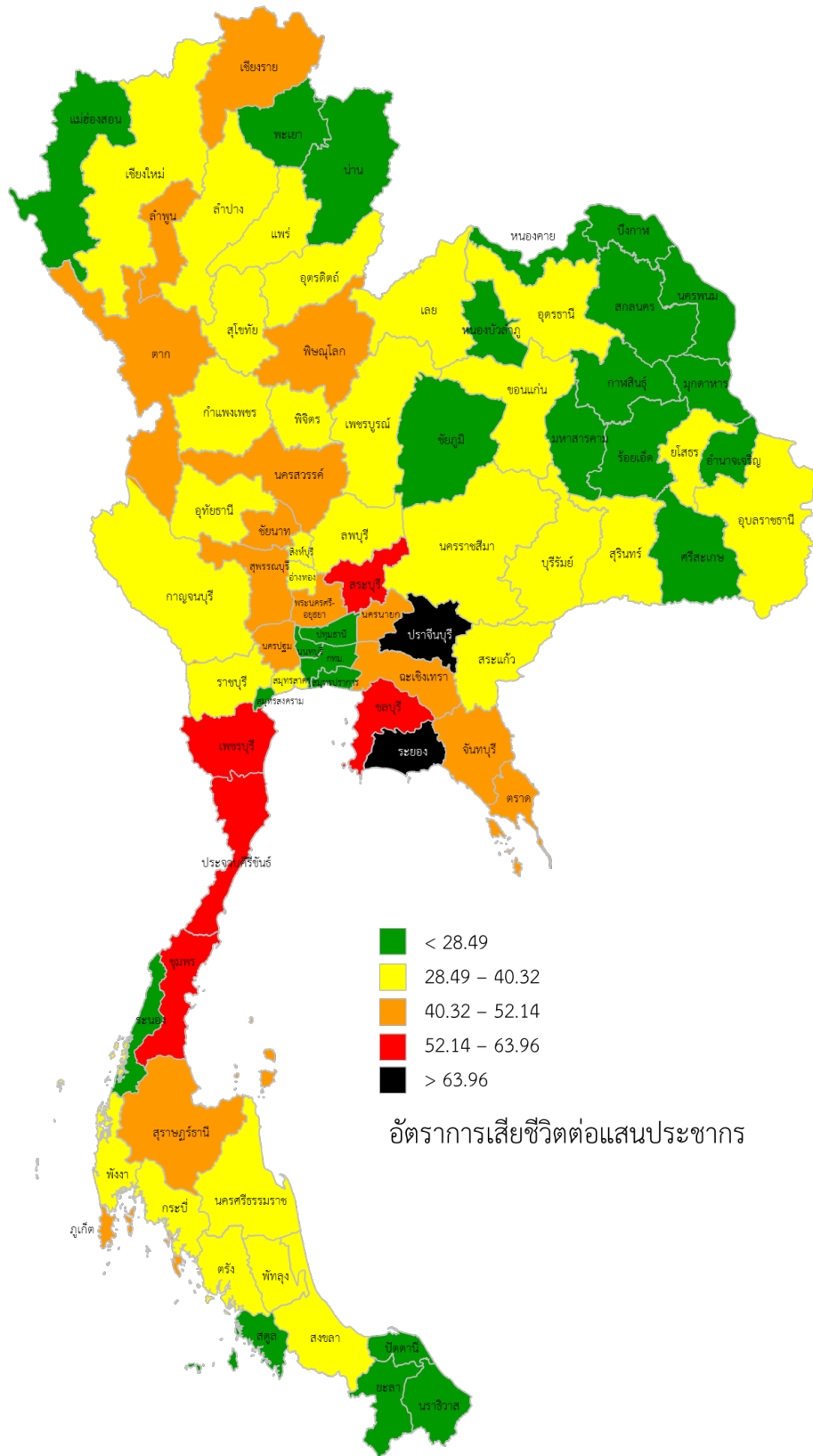
- กระทรวงสาธารณสุข
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สจร.)

www.rswgsthai.com / Face book:สนับสนุนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจร สจร.

รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทย ปี พ.ศ. 2557 (Thai National Status Report on Road safety 2014)

คณะที่ปรึกษา	<p>นพ.วีระพันธ์ สุพรรณไชยมาตย์</p> <p>นพ.วิทยาชาติบัญชาชัย</p> <p>นพ.วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์</p> <p>ดร.दनัย เรืองสอน</p> <p>นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์</p> <p>รศ.นงลักษณ์ สุพรรณไชยมาตย์</p> <p>ดร.ปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล</p> <p>รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์</p> <p>นพ.สมคิด เลิศสินอุดม</p>	<p>สุพรรณไชยมาตย์</p> <p>ชาติบัญชาชัย</p> <p>ศีตมโนชญ์</p> <p>เรืองสอน</p> <p>จินวงษ์</p> <p>สุพรรณไชยมาตย์</p> <p>จิววัฒนกุลไพศาล</p> <p>กนิษฐ์พงศ์</p> <p>เลิศสินอุดม</p>	<p>ประธานกรรมการกำกับทิศแผนงาน สอจร.</p> <p>ประธาน สอจร.</p> <p>รองประธาน สอจร.</p> <p>รองประธาน สอจร.</p> <p>ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน</p> <p>ผู้ทรงคุณวุฒิ</p> <p>มูลนิธิไทยโรดส์</p> <p>สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย</p> <p>ผู้อำนวยการศูนย์อุบัติเหตุ โรงพยาบาลขอนแก่น</p>
กองบรรณาธิการ	น.ส.ศิริกุล	กุลเลียบ	เลขานุการ สอจร.กลาง
คณะทำงาน	<p>นายศาสตราวุฒิ พลบูรณ์</p> <p>นพ.อนุรักษ์ อมรเพชรสถาพร</p> <p>นางพิมพ์จันทร์ โพธิ์สว่าง</p> <p>นางเปรมปรีดี ชวนะนรเศรษฐ์</p> <p>พ.ต.อ.อานนท์ นามประเสริฐ</p> <p>นางอรชร อัฐทวิลาภ</p> <p>ผศ.ดร.ดนุชดา จามจรี</p> <p>นพ.ประดิษฐ์ รุ่งพิบูลย์โสภิชฐ์</p> <p>นางบุษบา ชัยศรีสวัสดิ์สุข</p> <p>นายชิษณุวัฒน์ มณีศรีขำ</p> <p>นายวีระชน เกลียวกลม</p> <p>พ.ต.อ.อำนาจ ถนอมทรัพย์</p> <p>น.ส.วรรณิ มีชวด</p> <p>นางนงนุช ตันติธรรม</p> <p>นางสุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์</p> <p>นพ.ธีรวุฒิ โภมทุบุตร</p> <p>นางนิตยาภรณ์ สีหาบัว</p> <p>น.ส.ขวัญรักษ์ เม็งตระกูล</p> <p>น.ส.สุพัตรา สำราญจิตร</p> <p>นางพรทิพภา สุริยะ</p>	<p>พลบูรณ์</p> <p>อมรเพชรสถาพร</p> <p>โพธิ์สว่าง</p> <p>ชวนะนรเศรษฐ์</p> <p>นามประเสริฐ</p> <p>อัฐทวิลาภ</p> <p>จามจรี</p> <p>รุ่งพิบูลย์โสภิชฐ์</p> <p>ชัยศรีสวัสดิ์สุข</p> <p>มณีศรีขำ</p> <p>เกลียวกลม</p> <p>ถนอมทรัพย์</p> <p>มีชวด</p> <p>ตันติธรรม</p> <p>ศีตมโนชญ์</p> <p>โภมทุบุตร</p> <p>สีหาบัว</p> <p>เม็งตระกูล</p> <p>สำราญจิตร</p> <p>สุริยะ</p>	<p>นักวิชาการ</p> <p>หัวหน้าภาคเหนือตอนล่าง</p> <p>หัวหน้าภาคเหนือตอนบน</p> <p>หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง</p> <p>หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน</p> <p>หัวหน้าภาคใต้</p> <p>หัวหน้าภาคตะวันออก</p> <p>รองหัวหน้าภาคเหนือตอนล่าง</p> <p>รองหัวหน้าภาคเหนือตอนบน</p> <p>รองหัวหน้าภาคกลาง</p> <p>รองหัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง</p> <p>รองหัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน</p> <p>รองหัวหน้าภาคใต้</p> <p>รองหัวหน้าภาคตะวันออก</p> <p>ทีมประเมินผลภาคใต้</p> <p>ทีมสนับสนุนภาคเหนือตอนบน</p> <p>ผู้ช่วยเลขานุการ สอจร.กลาง</p> <p>สื่อประชาสัมพันธ์</p> <p>สอจร.กลาง</p> <p>สอจร.กลาง</p> <p>ทีมสนับสนุนวิชาการ สอจร. แกนนำจังหวัด</p>
พิมพ์ครั้งที่ 1	พฤษภาคม 2559		
ผู้จัดพิมพ์	แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) โรงพยาบาลขอนแก่น 56 ถ.ศรีจันทร์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ขอนแก่น 40000 โทรศัพท์/โทรสาร 0 4333 7525		
สนับสนุนโดย	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)		
พิมพ์ที่	ทจก.ขอนแก่นการพิมพ์ 64-66 ถ.รื่นรมย์ อ.เมือง จ.ขอนแก่น 40000 โทรศัพท์ 0 4322 1938		



รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทย 2557

โดย แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.)

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยพ.ศ.2557

21,429

ในปีพ.ศ.2557 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ 21,429 ราย ลดลงจากพ.ศ.2555 ที่มีจำนวนผู้เสียชีวิต 23,601 ราย

24

เฉลี่ยทุกๆ 24 นาที จะมีคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยหนึ่งคน

32.90

จากตัวเลขผู้เสียชีวิต คิดเป็นอัตราการเสียชีวิตเท่ากับ 32.90 รายต่อแสนประชากร

1,128,384

ในปีพ.ศ.2557มีผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 1,128,384 ราย คิดเป็นผู้เสียชีวิต 21,429 ราย บาดเจ็บสาหัส 142,136 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย 964,819 ราย

76%

ผู้ประสบอุบัติเหตุกว่าสามในสี่ (76%) เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือรถจักรยาน (8.8%) และคนเดินเท้า (4%)

15-24

กลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุสูงที่สุดคือ อายุ 15-24 ปี คิดเป็นหนึ่งในสี่ของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด

กรุงเทพมหานคร

จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำสุด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (13.60 รายต่อแสนประชากร) ตามด้วยสตูล ยะลา ปัตตานี และนนทบุรี

ระยอง

จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ ระยอง (74.73 รายต่อแสนประชากร) ตามด้วยปราจีนบุรี ชลบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และสระบุรี

ยะลา

จังหวัดที่สามารถลดอัตราการเสียชีวิตลงได้มากที่สุด ได้แก่ ยะลา (ลดลง 32.51 รายต่อแสนประชากร) ตามด้วย สิงห์บุรี ภูเก็ต ระนอง และบึงกาฬ

กิตติกรรมประกาศ

ในการจัดทำรายงานครั้งนี้ ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี จากคณะทำงานที่เป็นทีมสหสาขาวิชาชีพ จากทุกจังหวัด มีเวทีในการประชุม มีการค้นคว้าหาข้อมูล และดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล จัดลำดับตามความเสี่ยง การเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ศจร. จึงขอขอบพระคุณทุกท่านทุกหน่วยงาน ที่ได้มีส่วนร่วมในการส่งข้อมูลที่มีคุณค่า ขอบพระคุณหัวหน้าภาคทุกภาค ที่เป็นกำลังสำคัญในการรวบรวมข้อมูล และขอบพระคุณ ดร.ศาสตราจารย์ พลบูรณ์ ที่เป็นตัวจักรสำคัญ ในการ วิเคราะห์และจัดทำรายงาน ขอขอบคุณคณะกรรมการบริหาร ศจร ทุกท่านที่ให้ข้อชี้แนะ ให้การจัดทำรายงานมีความสมบูรณ์ มีคุณค่าต่อการอ้างอิง สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อไป และขอขอบคุณสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่สนับสนุนงบประมาณในการดำเนินงาน

คณะทำงาน

ตุลาคม 2559

คำนิยม

ผมขอแสดงความชื่นชมและขอบคุณกับแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) มี นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย เป็นประธาน โดยได้จัดทำรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทยปี 2557 ขึ้น ซึ่งเป็นฉบับที่ 3 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ ทีม สหสาขาวิชาชีพ ได้มีโอกาสในการพัฒนาระบบข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน นำข้อมูลมาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน เกิดการบูรณาการและการจัดการข้อมูลภายในจังหวัด ทำให้ได้ทราบสถานการณ์ความเป็นจริงของข้อมูล ได้นำข้อมูลมาจัดการวางแผนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน เพื่อที่จะนำสู่เป้าหมายที่สำคัญคือ ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

ผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่า หนังสือรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทยปี 2557 เล่มนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อส่วนราชการ หน่วยงานเอกชนและภาคีต่างๆที่เกี่ยวข้องในการทำงานด้านการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยรวมถึงนักเรียน นักศึกษา นักวิชาการ นักวิจัย สื่อสารมวลชนและประชาชนทั่วไป สามารถนำข้อมูลในรายงานฉบับนี้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์สำหรับการศึกษาวิจัยและเผยแพร่สู่สังคมทั่วไปได้ในอนาคต



(ศ.นพ.อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม)

ที่ปรึกษาคณะกรรมการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

คำนิยม

ร่วมสิบปีที่ผ่านมา ได้เกิดขบวนการหนึ่งที่ได้ดึงผู้คนและหน่วยงานจำนวนมากให้มาขับเคลื่อนการป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุจราจร และร่วมกันสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่จังหวัดต่างๆ มีการจัดตั้งทีมพี่เลี้ยง จัดกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของบุคลากรจากหน่วยงาน และภาคส่วนต่างๆ จังหวัด ทำให้เกิดการประสานในแนวราบ แล้วเชื่อมโยงงานกับแนวคิดของภาคราชการ ภายใต้ชื่อที่เรียกกันว่า “สอจร.” หรือแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด สังคมไทยเริ่มได้เห็นการเปลี่ยนแปลงของการที่ปัญหาถูกระตุ้นให้ทุกฝ่ายร่วมกันตระหนักและมาร่วมรับผิดชอบ ถึงแม้ปัญหาจะยังสูง แต่ก็มีแนวโน้มเริ่มลดลงไปตามลำดับ พร้อมๆ กับขยายตัวของแนวร่วมของหน่วยงานและบุคคลที่เอาจริงเอาจังกับปัญหานี้มากขึ้น

จากมุมมองของ สสส. ที่เป็นผู้ร่วมสนับสนุนรายหนึ่ง สอจร. นับเป็นต้นแบบสำคัญของการถักทอความร่วมมือจากสหวิทยาการ เพื่อร่วมสร้างเสริมสุขภาพตามนิยามร่วมสมัย เป็นหนึ่งในต้นแบบของการผลักดันนโยบายระดับจังหวัดในทุกภาคส่วน ตามแนวทาง “ทุกนโยบายห่วงใยสุขภาพ” หรือ Health in All Policies ที่วงการสร้างเสริมสุขภาพโลกพยายามผลักดัน รวมทั้งเป็นกลไกที่ใช้ทฤษฎี “สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา” ที่เชื่อมโยงความรู้ การขับเคลื่อนสังคม และนโยบาย เพื่อผลักดันเรื่องยากๆ ให้ประสบผลสัมฤทธิ์ได้อย่างเป็นรูปธรรม

รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทย ปี 2557 ที่ สอจร. จัดทำขึ้นนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการใช้ข้อมูลข่าวสารจากฐานข้อมูลต่างๆ ของประเทศไทย มาสังเคราะห์เป็นความรู้ เพื่อใช้แนวทางในการวางแผนและบูรณาการการป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดต่างๆ รวมทั้งใช้กำกับติดตามผลการดำเนินงานด้วย รายงานนี้ได้ให้ข้อมูลสำคัญในการวิเคราะห์สถานการณ์ของจังหวัดที่มีความแตกต่างหลากหลาย ที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับชาติ และในระดับประเทศควรต้องให้ความสำคัญในการนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายและแผนอย่างยั่งยืน จึงจะนำมาซึ่งการลดคนไทยจำนวนมหาศาลที่เจ็บตายบนถนนเมืองไทยลงครึ่งหนึ่งตามเป้าหมายของทศวรรษปฏิบัติการเพื่อถนนปลอดภัยที่เราได้ตั้งไว้ให้บรรลุผลในปี พ.ศ. 2563

ขอขอบคุณและเป็นกำลังใจให้กับความอดสาหัสด้วยกุศลจิตของคณะผู้จัดทำทุกท่าน และขอร่วมตั้งความหวังว่า รายงานนี้ ร่วมกับกิจกรรมของกระบวนการ สอจร. จะช่วยกันขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของประชาชนไทยไปถึงฝั่งฝันในอนาคตอันใกล้



ดร.สุปรีดา อุดุลยานนท์

ผู้จัดการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

คำนิยม

ขอชื่นชมที่ทีมงาน สอจร. ได้จัดทำ รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทย ปี 2559 (Thai National Status Report on Road Safety 2014) ซึ่งนับเป็นฉบับที่ 3 ของรายงานที่จัดทำขึ้นทุก 2 ปี โดยสอดคล้องกับการจัดทำ Global Status Report on Road Safety ขององค์การอนามัยโลก (WHO)

รายงานนี้นับเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างมาก เพราะจะทำให้ผู้ทำงานด้านนี้ทั้งระดับผู้บริหารและผู้ปฏิบัติทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม จะได้มีข้อมูลกลางที่ถูกต้องตรงกัน อีกทั้งจะได้นำข้อมูลนี้ไปวางแผนการดำเนินการในพื้นที่ตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพ ถ้ามีการจัดทำรายงานสม่ำเสมอ เช่นนี้แล้ว จะทำให้สามารถมองเห็นแนวโน้มการแก้ไขปัญหาในมิติต่างๆ ได้ดีขึ้นเรื่อยๆ อันจะทำให้เราบนถนนของคนไทยได้ในที่สุด

นอกจากนั้น การจัดทำให้มีรายงานฉบับนี้ ยังเป็นการแสดงถึงวิธีการทำงานอย่างเป็นระบบ การทำงานอย่างมีส่วนร่วมของภาคีที่เกี่ยวข้อง และการทำงานโดยใช้ข้อมูลและองค์ความรู้อย่างแท้จริง



(นายแพทย์วีระพันธ์ สุพรรณไชยมาตย์)

ประธานคณะกรรมการกำกับทิศ แผนงาน สอจร.

คำนำ

สอจร. ได้จัดทำรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 1 เมื่อปี 2554 ทำให้ได้ทราบสถานการณ์การเจ็บป่วย การเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน พฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด ตลอดจนสถานการณ์การจัดการกับปัญหาของทุกจังหวัดซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการวางแผนดำเนินการในแต่ละจังหวัด

สอจร. จึงได้กำหนดแผนกิจกรรมการจัดทำรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 3 เพื่อติดตามสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น และพฤติกรรมเสี่ยงตลอดจนความเข้มข้นของการดำเนินงานมาตรการต่างๆ เพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงในระดับจังหวัด

ในขณะเดียวกัน องค์การอนามัยโลกก็กำลังดำเนินงานเพื่อจัดทำ Global status report on road safety ฉบับที่ 4 โดยใช้ข้อมูลปี 2557

เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สอดคล้องกับข้อมูลของ Global status report on road safety ฉบับใหม่ สอจร. จึงได้จัดทำรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ โดยใช้ข้อมูลปี 2557 จากทุกจังหวัด รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ฉบับที่ 3 นี้ น่าจะเป็นเครื่องมือสำคัญที่ทำให้ได้ทราบสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปจากการศึกษาครั้งแรก ทั้งในแง่สถานการณ์ของอุบัติเหตุและสถานการณ์ด้านการดำเนินงาน ซึ่งจะเป็นข้อมูลที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องนำมาใช้เพื่อกำหนดแผนในการดำเนินงานด้านต่างๆ ทั้งในภาพรวมและในระดับจังหวัดได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพต่อไป



(นายวิทยา ชชาติบัญชาชัย)

นายแพทย์ทรงคุณวุฒิ

ประธานแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
คำนิยม	ข
คำนำ	จ
สารบัญ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนระดับนานาชาติ	2
1.2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศ	3
บทที่ 2 สถิติอุบัติเหตุระดับประเทศ	5
2.1 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	6
2.2 อัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน	12
2.3 ดัชนีการเสียชีวิต	17
2.4 กลุ่มอายุผู้ประสบอุบัติเหตุ	18
2.5 ประเภทผู้ประสบอุบัติเหตุ	19
2.6 สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดี	20
2.6.1 เมาแล้วขับ	22
2.6.2 ขับรถเร็ว	27
2.6.3 ไม่สวมหมวกนิรภัย	32
2.6.4 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	37
2.6.5 ขับรถย้อนศร	41
2.6.6 ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	44
2.6.7 ใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับขี่	47
บทที่ 3 ภาคเหนือ	51
บทที่ 4 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	97
บทที่ 5 ภาคกลาง	147
บทที่ 6 ภาคใต้	207
บทที่ 7 บทสรุป	245

บทที่ 1

บทนำ

1.1 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนระดับนานาชาติ

ในแต่ละปี มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกว่า 1.25 ล้านคน จากจำนวนดังกล่าว 90% ของผู้เสียชีวิตเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ปานกลางและรายได้ต่ำ ซึ่งจากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุโลกขององค์การอนามัยโลก ระบุว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากเพียงประเทศลิเบียเท่านั้น

ตารางที่ 1.1 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดของโลก¹

ลำดับ	ประเทศ	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร
1	Libya	73.4
2	Thailand	36.2
3	Malawi	35.0
4	Liberia	33.7
5	Democratic Republic of the Congo	33.2
6	Tanzania	32.9
7	Central African Republic	32.4
8	Iran	32.1
9	Rwanda	32.1
10	Mozambique	31.6

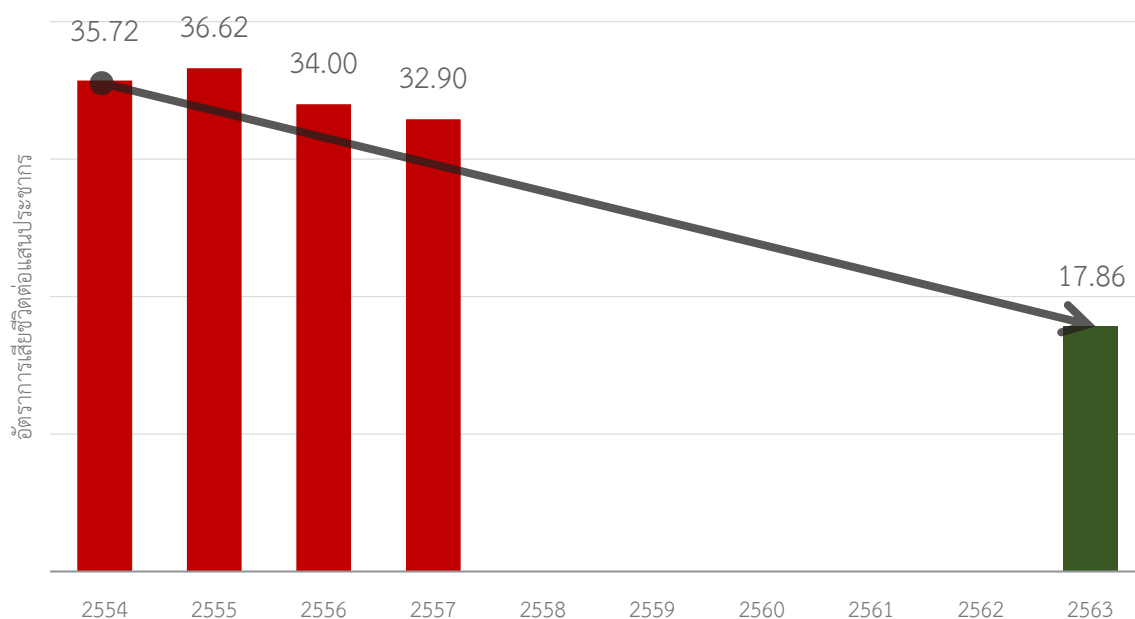
มีการประเมินว่า ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยทั้งในแง่ของชีวิตและทรัพย์สิน คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจสูงถึงปีละ 232,855 ล้านบาท หรือคิดเป็น 2.8% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ² หากเราไม่มีมาตรการในการแก้ปัญหาอย่างเหมาะสม จึงถือเป็นเรื่องยากที่จะทำให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากปัญหาดังกล่าว แต่สิ่งที่สำคัญกว่าคือหากเรายังรั้งรอที่จะแก้ปัญหาอย่างจริงจัง จะมีคนไทยเสียชีวิตบนถนนวันละ 59 คน หรือทุกๆ 24 นาที จะมีคนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยหนึ่งคน

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

² Department of Highways. (2007). The study of traffic accident cost in Thailand. Bangkok: Department of Highways.

1.2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศ

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 ของสหประชาชาติ กระตุ้นให้ทุกประเทศทั่วโลกร่วมมือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่จะลดอัตราการเสียชีวิตลงครึ่งหนึ่ง ในอดีตประเทศไทยเคยใช้สถิติอุบัติเหตุเดิมกำหนดเป้าหมายอัตราการเสียชีวิตในพ.ศ.2563 เท่ากับ 10 รายต่อแสนประชากร แต่ในปัจจุบัน มีการนำข้อมูลข้อมูลอุบัติเหตุจากรหลายฐานข้อมูล (POLIS E-claim และมรณบัตร) หรือข้อมูล 3 ฐานมาใช้ ซึ่งหากประเทศไทยใช้ตัวเลขอัตราการเสียชีวิตในพ.ศ.2554 เป็นจุดเริ่มต้น นั้นหมายความว่าเมื่อสิ้นสุดทศวรรษแห่งความปลอดภัยพ.ศ.2563 ประเทศไทยจะต้องลดอัตราการเสียชีวิตลงเหลือ 17.86 รายต่อแสนประชากรหรือลดลงเฉลี่ยปีละ 2.86 รายต่อแสนประชากร



รูปที่ 1.1 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

อย่างไรก็ตาม จากสถิติย้อนหลังระหว่างปีพ.ศ.2554-2557 พบว่าประเทศไทยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้เพียง 0.94 รายต่อแสนประชากรซึ่งอาจจะเร็วเกินไปที่จะด่วนสรุปว่าเราพลาดเป้า เพียงแต่แรงผลักดันในการแก้ไขปัญหายังไม่แรงพอ แต่การที่เราได้ประเมินสถานการณ์ระหว่างทางจะช่วยให้เราทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อสะท้อนกลับไปถึงข้อจำกัดในการแก้ไขปัญหาในอดีต และหาแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนา เพื่อให้สามารถลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ตามที่ตั้งเป้าไว้

บทที่ 2

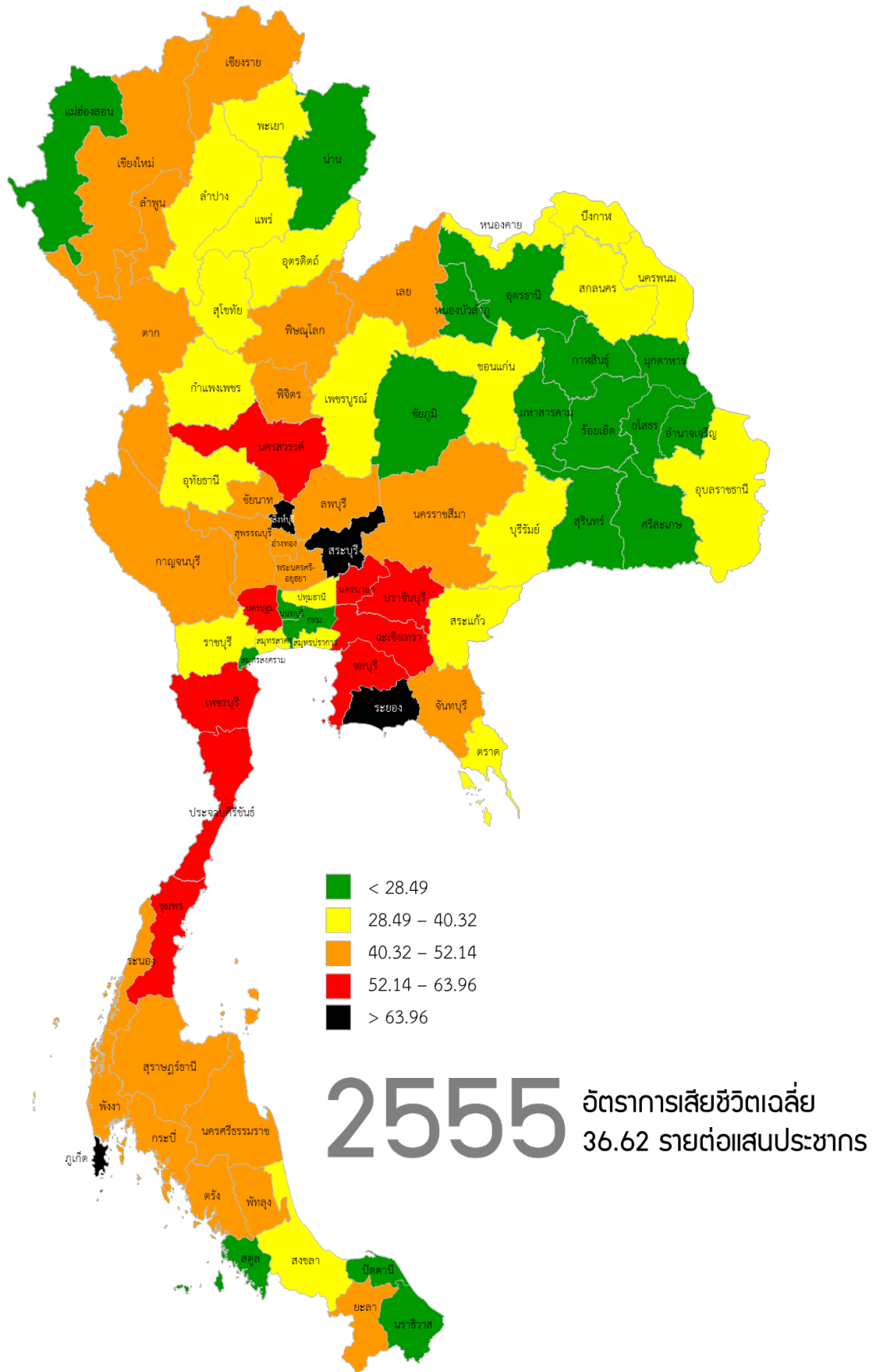
สภิตอุมัติเหตุระดับประเทศ

2.1 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

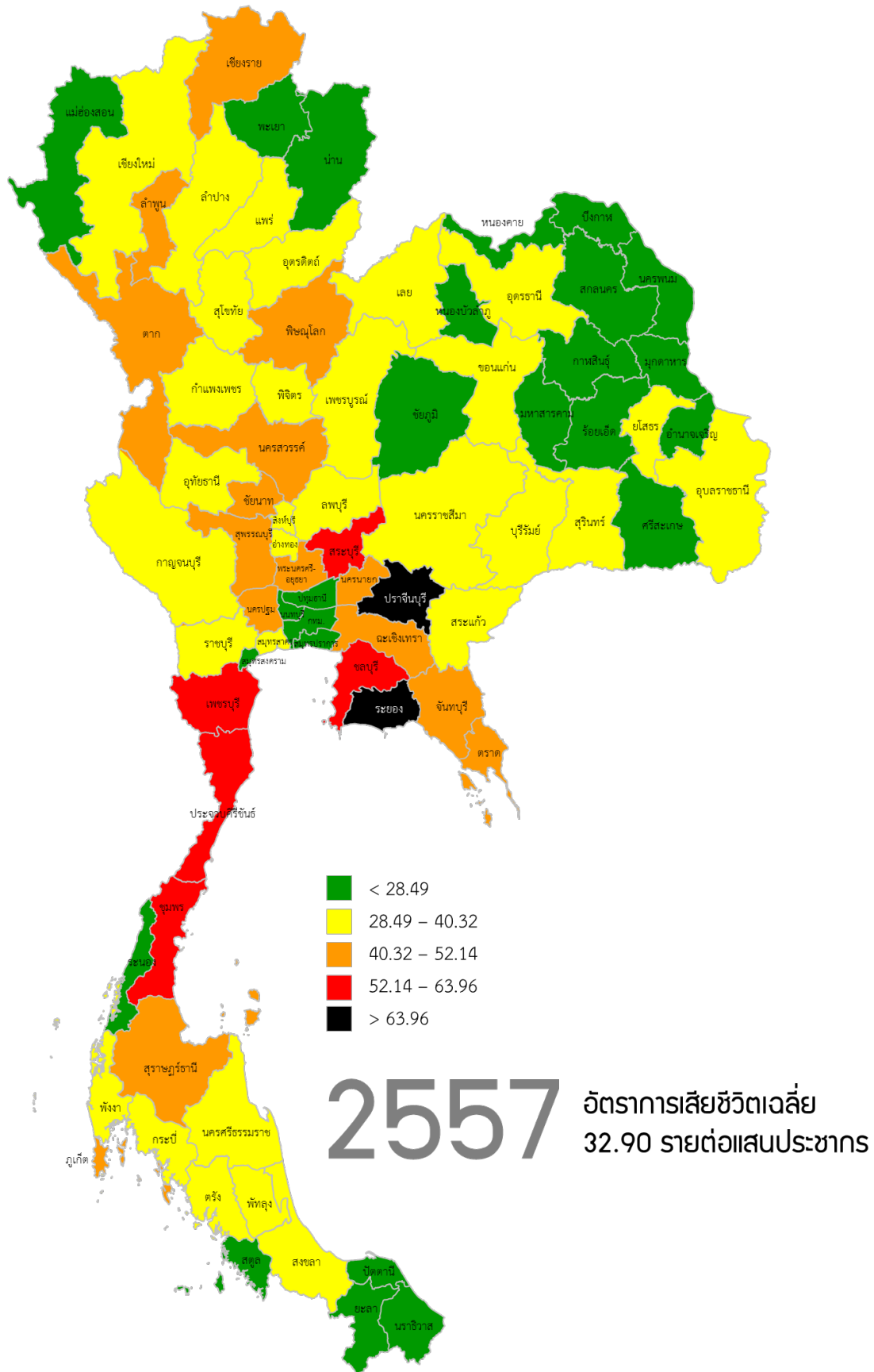
จากการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรหลายฐานข้อมูล (POLIS E-claim และมรณบัตร) โดยคณะอนุกรรมการด้านบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน หรือข้อมูลผู้เสียชีวิต 3 ฐานในปีพ.ศ.2557 พบว่าประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งสิ้น 21,429 ราย คิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 32.90 รายต่อแสนประชากร(รูปที่ 2.2) ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับปีพ.ศ.2555 (รูปที่ 2.1) พบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 2,172 ราย หรือมีอัตราการเสียชีวิตลดลง 10% (ปี 2555 มีเสียชีวิตจำนวน 23,601 ราย)

จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ระยอง ปราจีนบุรี ชลบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และสระบุรี (รูปที่ 2.3)

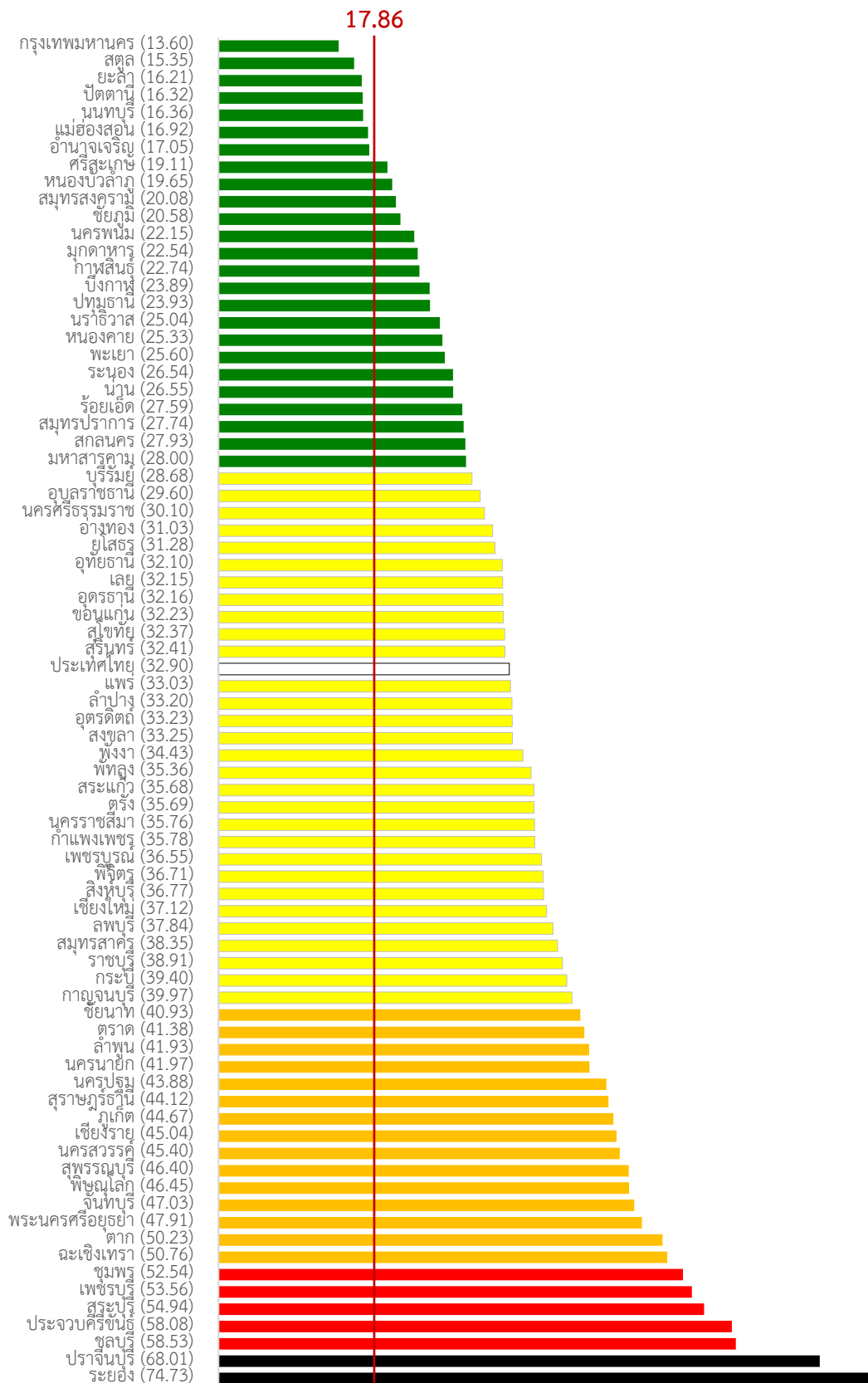
หากเปรียบเทียบกับเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 ที่ประเทศไทยตั้งเป้าหมายว่าจะลดอัตราการเสียชีวิตลงให้เหลือ 17.86 รายต่อแสนประชากรนั้น พบว่ามี 7 จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำกว่าเป้าหมายแล้ว ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สตูล ยะลา ปัตตานี นนทบุรี แม่ฮ่องสอน และอำนาจเจริญนอกจากนี้ หากพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิต พบว่ามีเพียง 14 จังหวัดเท่านั้นที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น ในขณะที่ 64 จังหวัดที่เหลือมีอัตราการเสียชีวิตลดลง โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงสูงสุด ได้แก่ ยะลา สิงห์บุรี ภูเก็ต ระนอง และบึงกาฬ (รูปที่ 2.4-2.5)



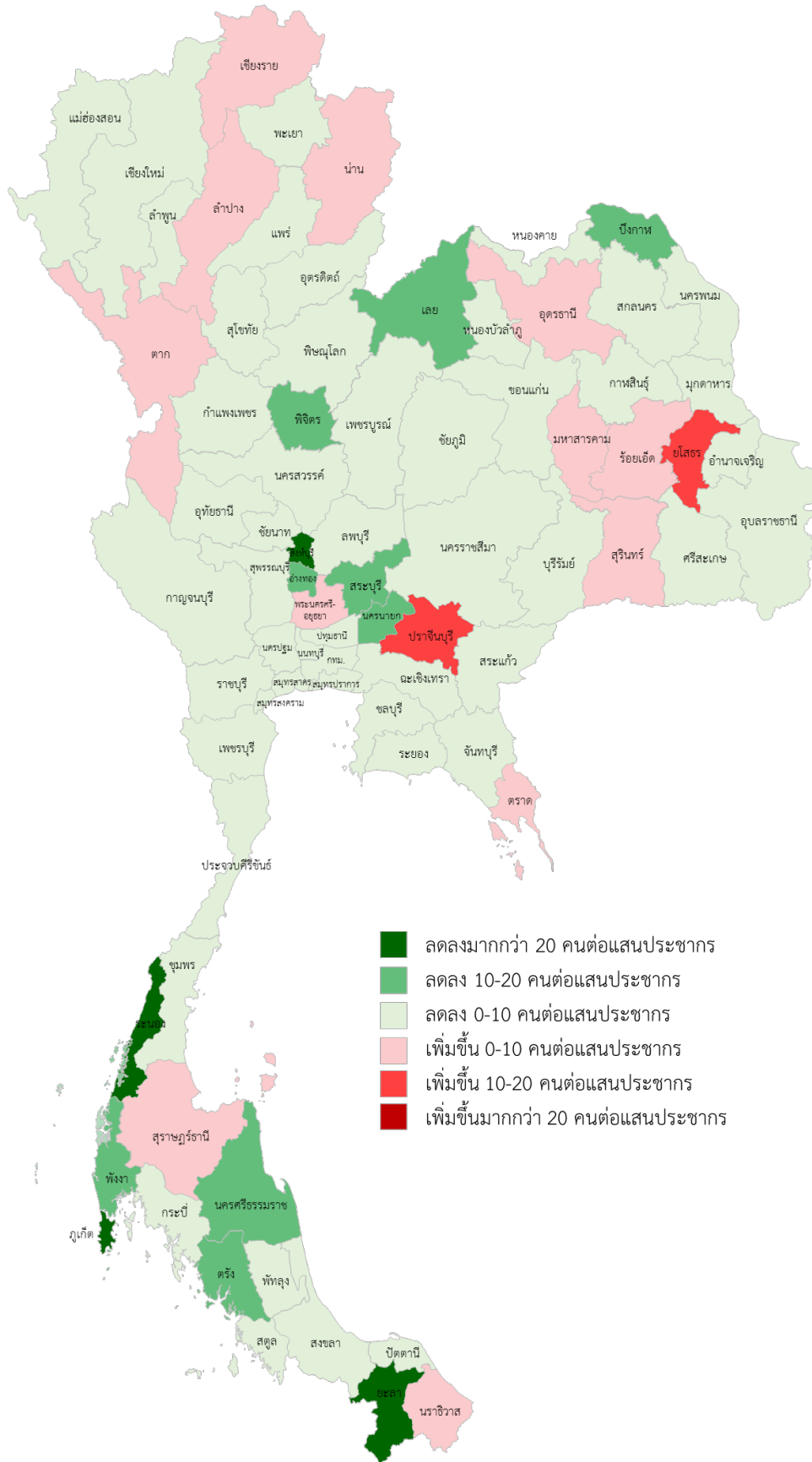
รูปที่ 2.1 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร พ.ศ.2555



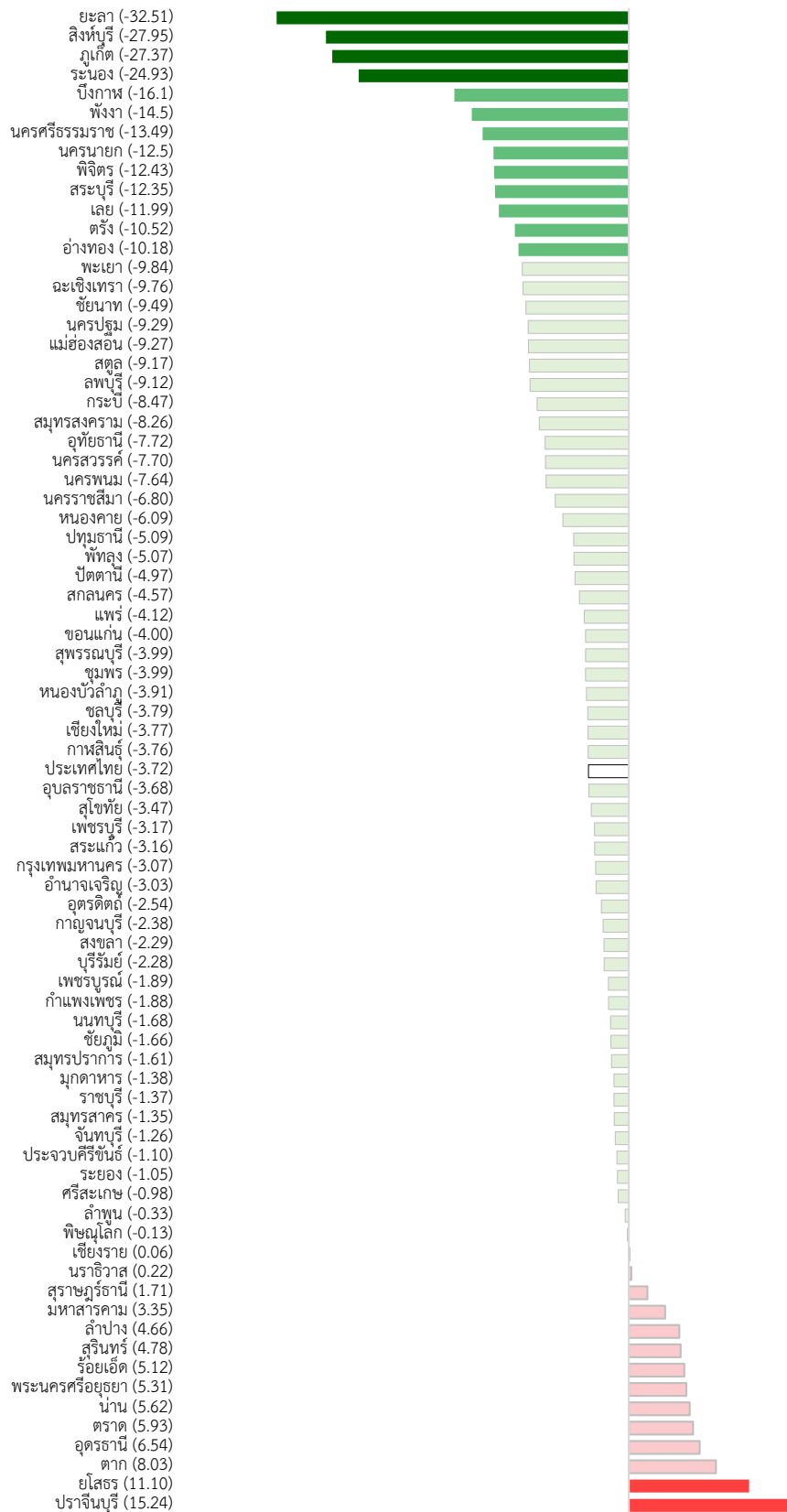
รูปที่ 2.2 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร พ.ศ.2557



รูปที่ 2.3 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร พ.ศ.2557



รูปที่ 2.4 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรเทียบกับพ.ศ.2555



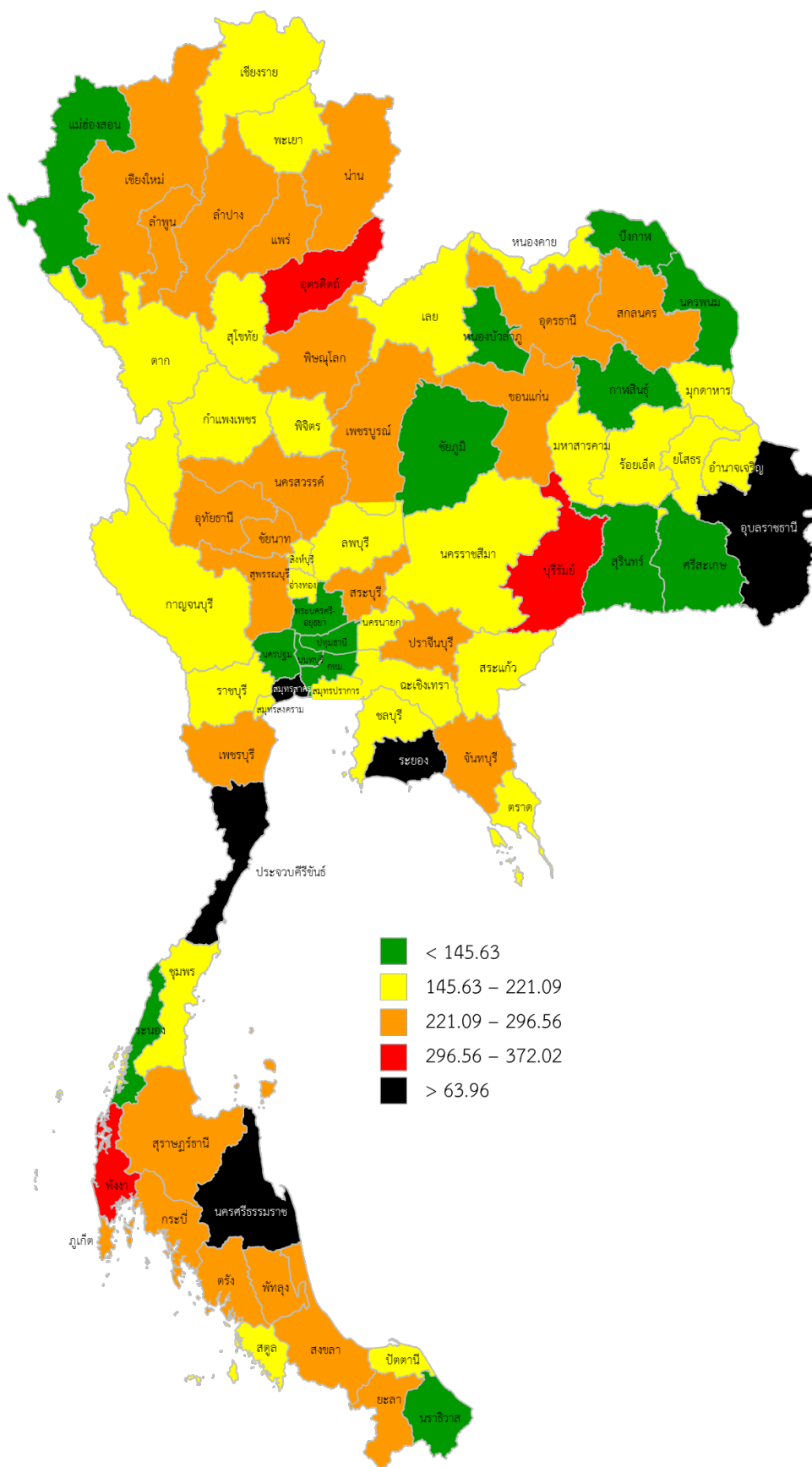
รูปที่ 2.5 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรเทียบกับพ.ศ.2555

2.2 อัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

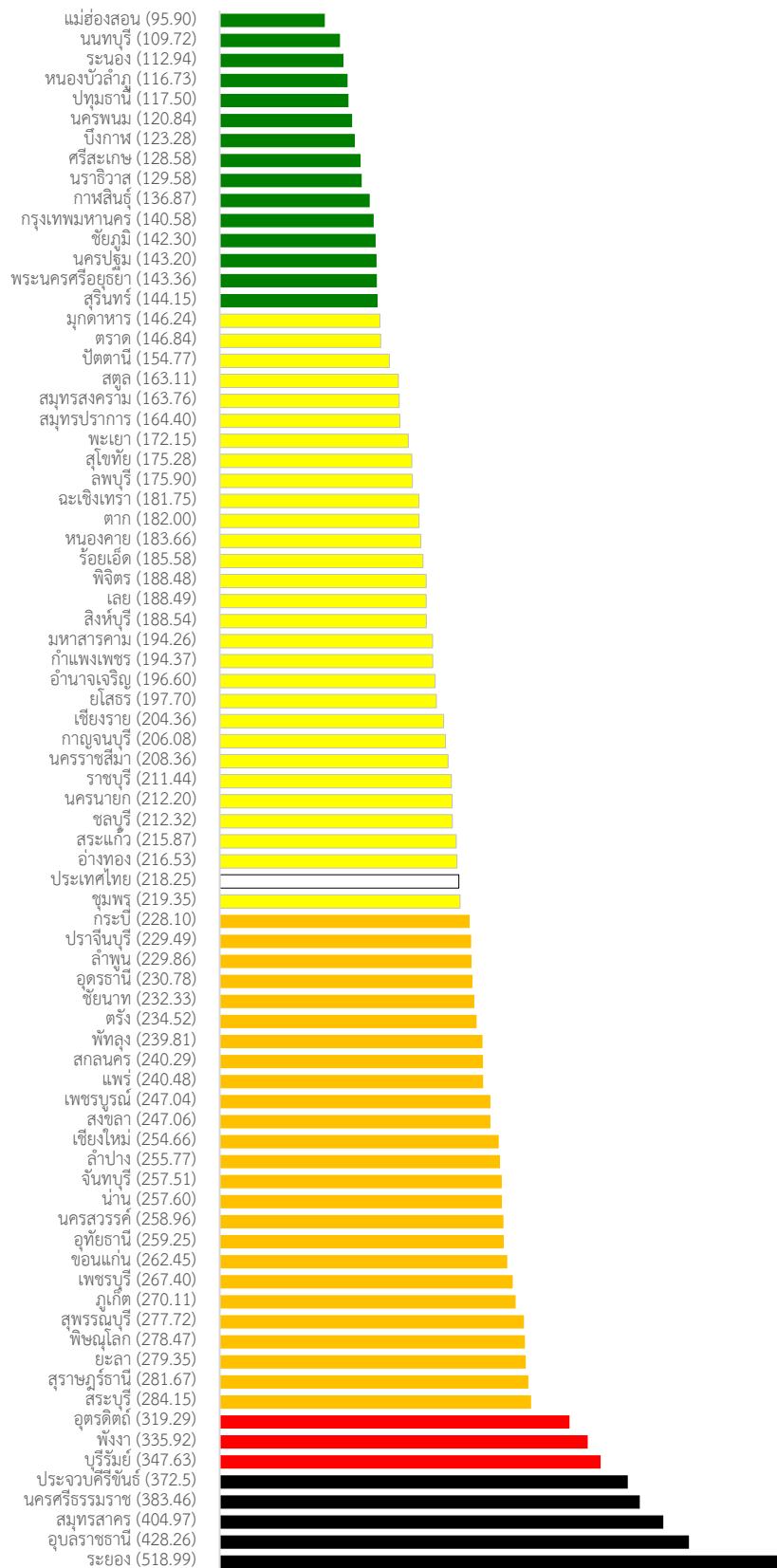
การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งออกเป็นสองระดับ ได้แก่ 1) บาดเจ็บสาหัส หมายถึง ผู้ประสบอุบัติเหตุที่ได้รับการรักษาเข้าเป็นผู้ป่วยในและ 2) บาดเจ็บเล็กน้อย หมายถึง ผู้ประสบอุบัติเหตุที่ได้รับการรักษาแต่ไม่ได้เป็นผู้ป่วยใน แผนที่และแผนภูมิของอัตราการบาดเจ็บต่อแสนประชากรของทั้งสองระดับ แสดงในรูปที่

2.6-2.9

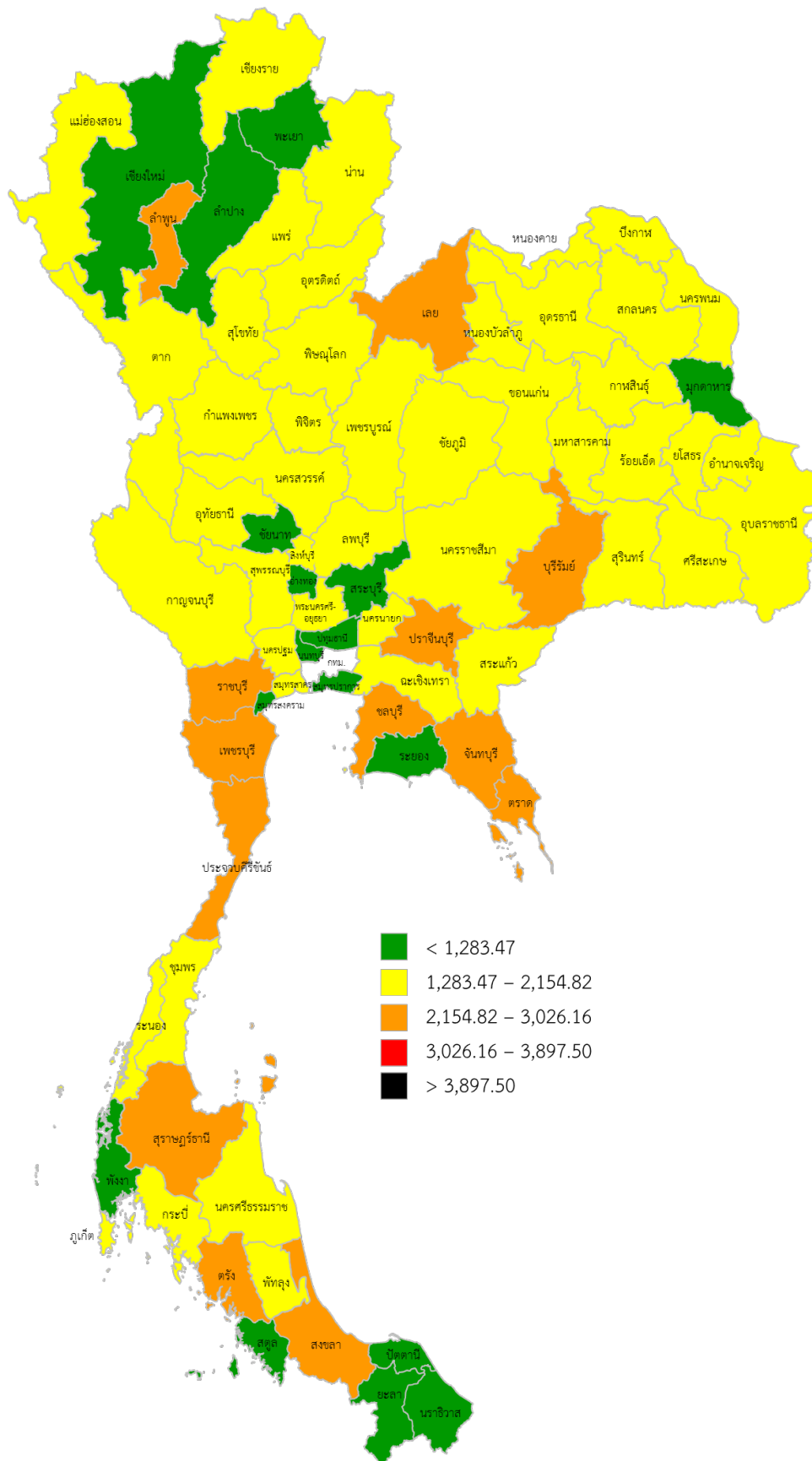
อัตราการบาดเจ็บต่อแสนประชากรอาจไม่ได้เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมากนัก เนื่องจากมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการลดความรุนแรงหรือลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนนั้น หากถูกใช้อย่างมีประสิทธิภาพแล้ว จะทำหน้าที่ลดความรุนแรงจากเสียชีวิตลงมาเป็นบาดเจ็บสาหัสหรือเปลี่ยนจากบาดเจ็บสาหัสลงมาเป็นบาดเจ็บเล็กน้อย นั้นหมายความว่า มาตรการสวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัยอาจจะช่วยให้จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง แต่จะทำให้จำนวนผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้น เป็นต้น



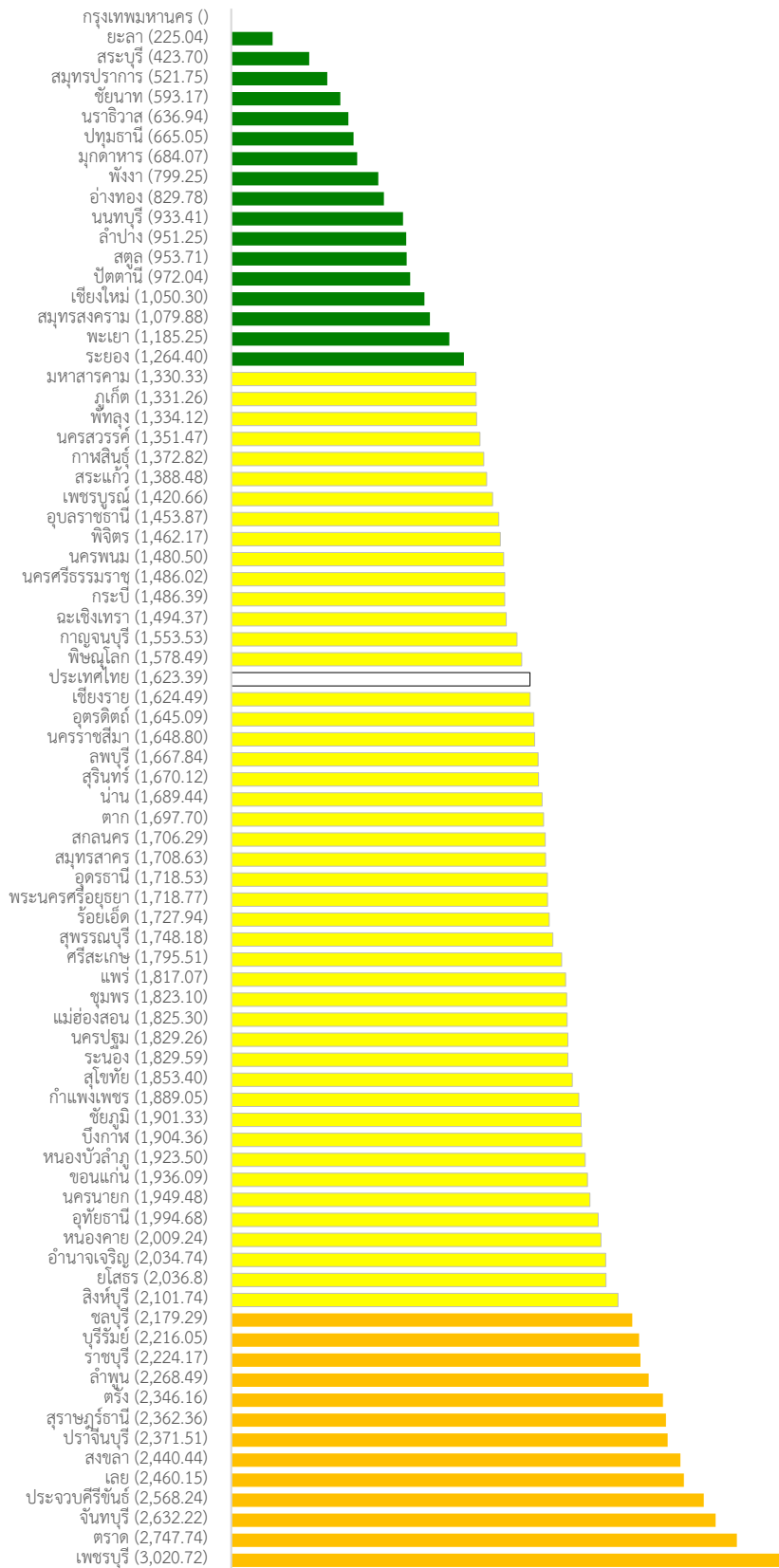
รูปที่ 2.6 อัตราการบาดเจ็บสาหัสต่อแสนประชากร พ.ศ.2557



รูปที่ 2.7 อัตราการบาดเจ็บสาหัสต่อแสนประชากร พ.ศ.2557



รูปที่ 2.8 อัตราการบาดเจ็บเล็กน้อยต่อแสนประชากร พ.ศ.2557

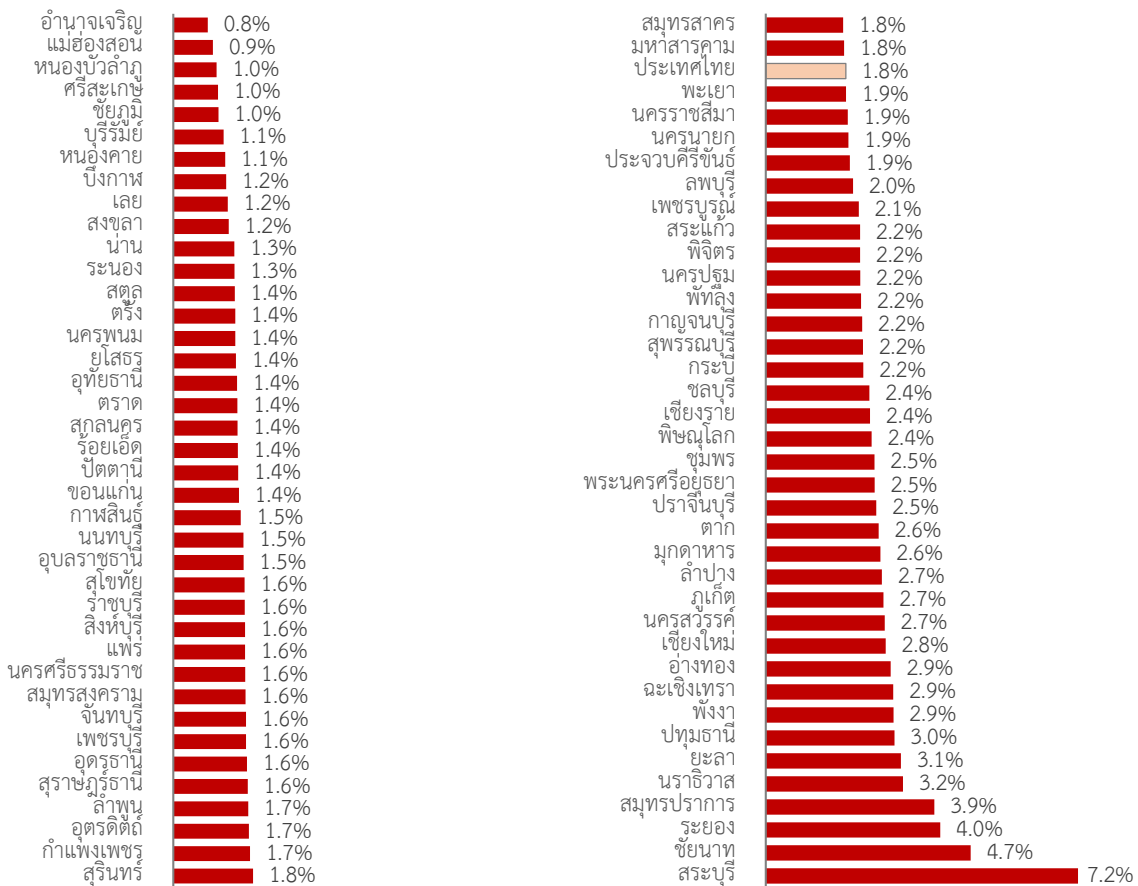


รูปที่ 2.9 อัตราการบาดเจ็บเล็กน้อยต่อแสนประชากร พ.ศ.2557

2.3 ดัชนีการเสียชีวิต

ดัชนีการเสียชีวิตเป็นข้อมูลที่สะท้อนถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุในจังหวัดนั้นๆ โดยเป็นสัดส่วนระหว่าง “จำนวนผู้เสียชีวิต” กับ “จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด” หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือในผู้ประสบอุบัติเหตุ 100 คน จะมีผู้เสียชีวิตกี่คน

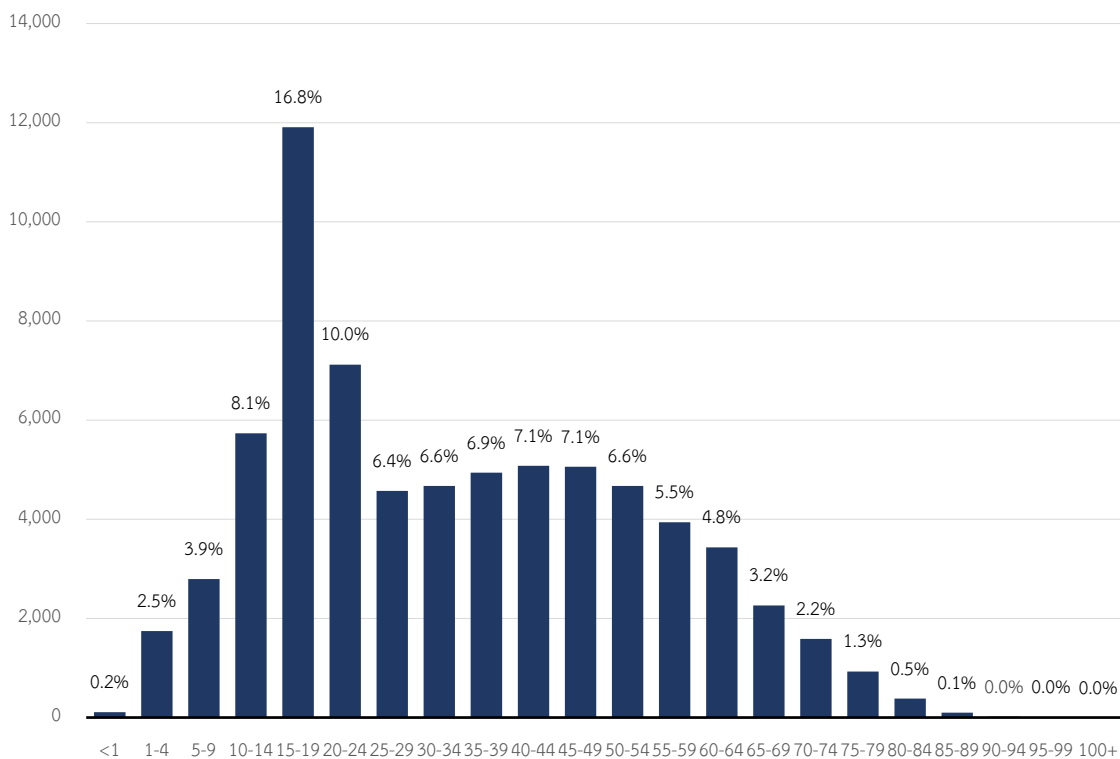
จากสถิติผู้ประสบอุบัติเหตุในปีพ.ศ.2557 พบว่าประเทศไทยมีดัชนีการเสียชีวิตเท่ากับ 1.8% (รูปที่ 2.10) ลดลงจากปีพ.ศ.2555 ที่มีดัชนีการเสียชีวิต 2.0% จังหวัดที่มีดัชนีการเสียชีวิตต่ำที่สุด ได้แก่ อำนาจเจริญ รองลงมาคือ แม่ฮ่องสอน หนองบัวลำภู ศรีสะเกษ และชัยภูมิ ตามลำดับ ในขณะที่จังหวัดที่มีดัชนีการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ สระบุรี รองลงมาคือ ชัยนาท ระยอง สมุทรปราการ และนราธิวาส ตามลำดับ



รูปที่ 2.10 ดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) พ.ศ.2557

2.4 กลุ่มอายุผู้ประสบอุบัติเหตุ

เมื่อแยกผู้ประสบอุบัติเหตุตามกลุ่มอายุ (รูปที่ 2.11) พบว่ากลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ 15-19 ปี ซึ่งหากเมื่อพิจารณาพร้อมกับกลุ่มรอบข้าง ได้แก่ 10-14 ปี และ 20-24 ปี พบว่าทั้งสามช่วงอายุดังกล่าวเป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดโดยมีสัดส่วนสูงถึง 35% สามารถสะท้อนได้อย่างชัดเจนว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในสาเหตุการเสียชีวิตที่คร่าชีวิตคนไทยกลุ่มวัยรุ่น/นักเรียน/นักศึกษามากที่สุด ต่างจากการเจ็บป่วยอื่นที่กลุ่มเสี่ยงส่วนใหญ่เป็นผู้ใหญ่หรือผู้สูงอายุ

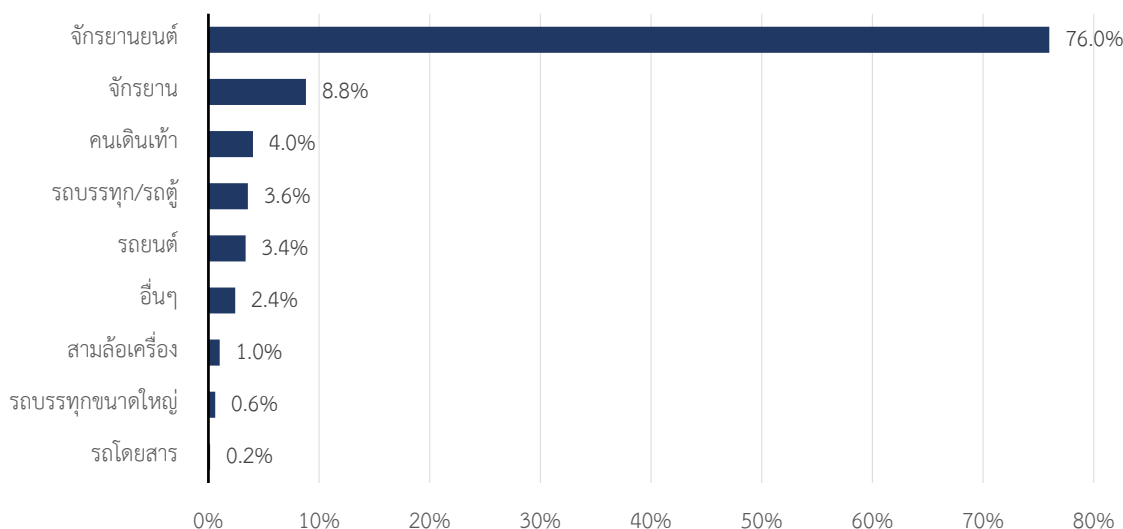


รูปที่ 2.11 สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสแยกตามกลุ่มอายุ

2.5 ประเภทผู้ประสบอุบัติเหตุ

เมื่อแยกผู้ประสบอุบัติเหตุตามประเภทการเดินทาง (รูปที่ 2.12) พบว่ากลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยมีสัดส่วนสูงถึง 76% หรือกว่าสามในสี่ รองมา ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยาน และคนเดินเท้า ตามลำดับ

ประเด็นสำคัญที่พบได้จากสถิตินี้ คือ กลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้ง่าย (Vulnerable Road User) ซึ่งสำหรับประเทศที่พัฒนาแล้ว กลุ่มผู้ใช้ถนนเหล่านี้จะเป็นกลุ่มที่ได้สิทธิในการใช้ถนนสูงกว่าผู้ใช้รถประเภทอื่น แต่ประเทศไทยกลับมีสถานการณ์ตรงกันข้าม ซึ่งหากพิจารณาสถิติจากองค์การอนามัยโลกพบว่ากลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์/รถจักรยาน/คนเดินเท้า มีสัดส่วนที่จะเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 49% ในขณะที่ประเทศไทยมีสัดส่วนสูงถึง 89%



รูปที่ 2.12 สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสแยกตามประเภทรถ

2.6 สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดี

หนึ่งในแนวทางที่ได้รับการยอมรับว่าสามารถช่วยแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ คือ การบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจากสถิติการจับกุมในปีพ.ศ.2557 พบว่ามีการจับกุมใน 7 คดีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 3,053,252 ราย โดยแบ่งออกเป็น

ไม่สวมหมวกนิรภัย	1,727,076 ราย
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	417,807 ราย
ขับรถเร็ว	389,556 ราย
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	222,376 ราย
ขับรถย้อนศร	160,841 ราย
ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	71,416 ราย
เมาแล้วขับ	64,180 ราย

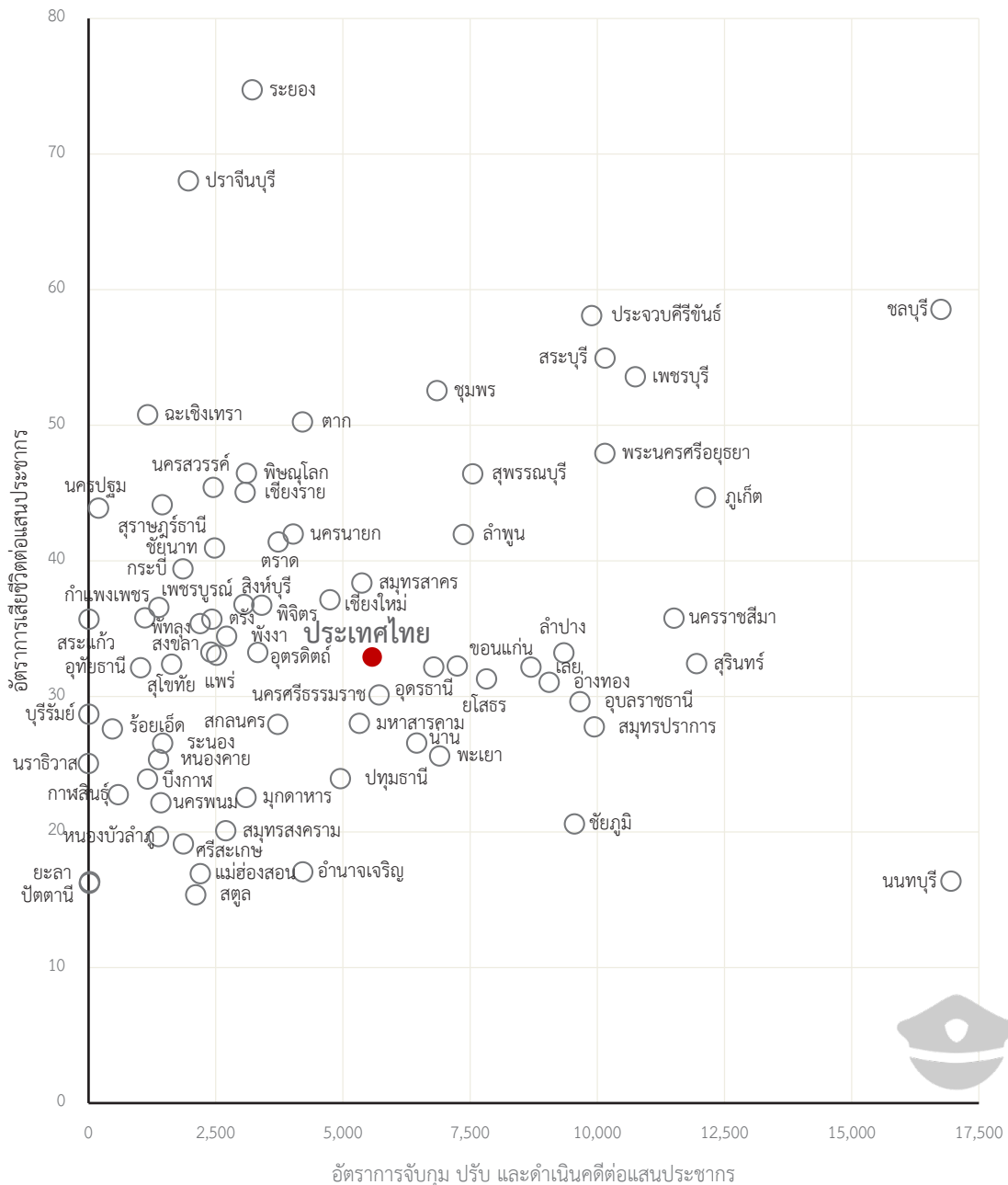
เมื่อพิจารณาในรูปของอัตราการการจับกุมต่อแสนประชากร และเปรียบเทียบกับปีพ.ศ.2555 พบว่าคดีไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และเมาแล้วขับ มีการจับกุมลดลง มีเพียงคดีขับรถเร็วที่มีสถิติเพิ่มขึ้น

ไม่สวมหมวกนิรภัย	3,097.39 รายต่อแสนประชากร	ลดลง 10%
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	761.50 รายต่อแสนประชากร	ลดลง 10%
ขับรถเร็ว	713.94 รายต่อแสนประชากร	เพิ่มขึ้น 26%
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	422.76 รายต่อแสนประชากร	-
ขับรถย้อนศร	318.47 รายต่อแสนประชากร	-
ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	148.35 รายต่อแสนประชากร	-
เมาแล้วขับ	115.10 รายต่อแสนประชากร	ลดลง 41%

แนวคิดสำคัญที่จะต้องทำความเข้าใจในการตีความตัวเลขสถิติการจับกุม คือ ผู้อ่านอาจตีความหมายว่าหากพื้นที่ใดที่มีสถิติสูงหมายความว่าพื้นที่ดังกล่าวมีผู้กระทำความผิดมาก แต่แนวคิดที่น่าจะสะท้อนได้ดีกว่าสำหรับหัวข้อนี้ คือ หากพื้นที่ใดที่มีสถิติสูงหมายความว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง “อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร” กับ “อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร” (รูปที่ 2.13) พบว่าโดยเฉลี่ยประเทศไทยมีอัตราการจับกุม 5,577.51 รายต่อแสนประชากร โดย

ข้อมูลของแต่ละจังหวัดมีการกระจายตัว ทำให้ไม่เห็นแนวโน้มที่ชัดเจนมากนัก อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาแยกย่อยเป็นรายกลุ่ม จะเห็นแนวโน้มที่สอดคล้องกับความเป็นจริงได้ว่า ระยองและปราจีนบุรี เป็นกลุ่มที่มีอัตราการจับกุมน้อยและมีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับหนึ่งและสองตามลำดับ



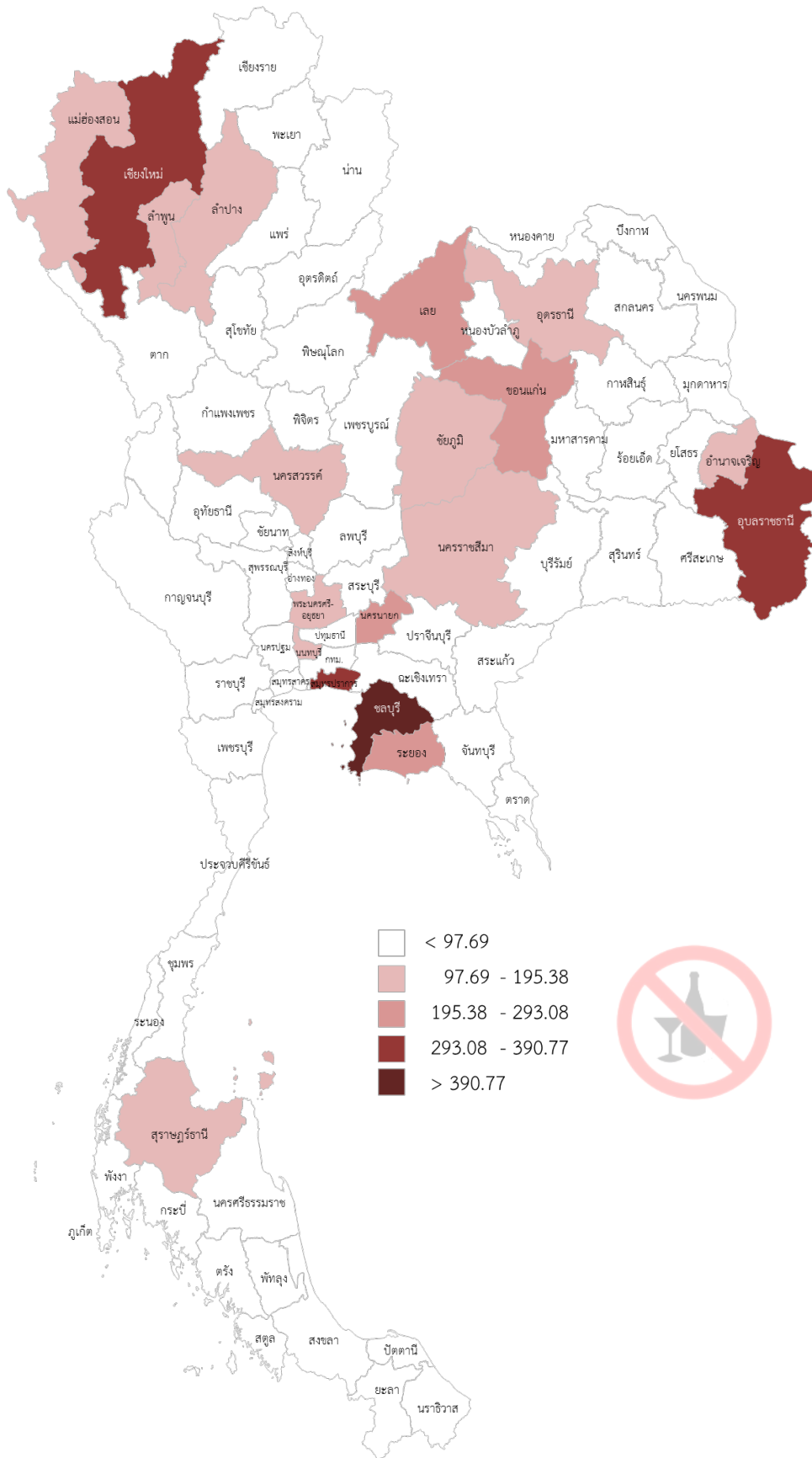
รูปที่ 2.13 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร กับ อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร

2.6.1 เมาแล้วขับ

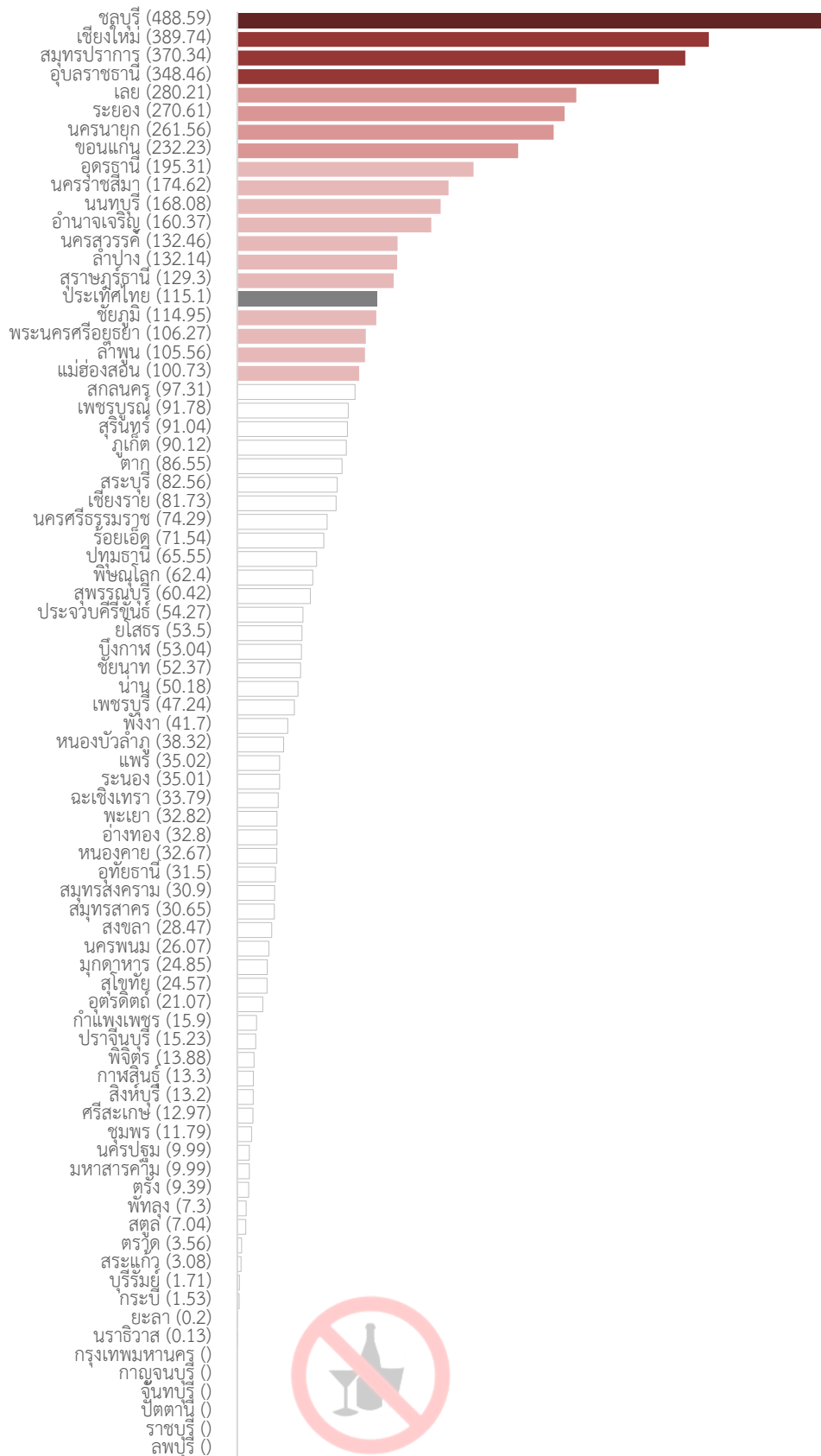
คดีเมาแล้วขับถือเป็นคดีที่มีอัตราการจับกุมน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับทุกคดี โดยในปีพ.ศ.2557 มีการจับกุม 64,180 ราย หรือคิดเป็นอัตรา 115.10 รายต่อแสนประชากรและเมื่อเปรียบเทียบกับคดีอื่นๆ พบว่าคดีเมาแล้วขับมีอัตราการจับกุมลดลงจากปีพ.ศ.2555 มากที่สุดถึง 41% สะท้อนถึงอุปสรรคและการขาดความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมายนี้

จังหวัดที่มีอัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับสูงสุด 5 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี เชียงใหม่ สมุทรปราการ อุบลราชธานี และเลย ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำสุด 5 จังหวัด ได้แก่ นครราชสีมา ยะลา กระบี่ บุรีรัมย์ และสระแก้ว (รูปที่ 2.14-2.15) จังหวัดที่มีการจับกุมเพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ.2555 สูงสุด 5 จังหวัด ได้แก่ นครนายก ชลบุรี ระยอง เลย และเชียงใหม่ ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมลดลงสูงสุด ได้แก่ อุทัยธานี สุพรรณบุรี สุราษฎร์ธานี พะเยา และสุรินทร์ (รูปที่ 2.16)

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง “อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร” กับ “จำนวนเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์ต่อแสนประชากร” (รูปที่ 2.17) พบว่าจำนวนเครื่องวัดแอลกอฮอล์ไม่มีผลต่อการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจมากนัก ในขณะที่ค่าเฉลี่ยจำนวนเครื่องของประเทศจะอยู่ที่ 3.45 เครื่องต่อแสนประชากร และค่าเฉลี่ยการตรวจจับอยู่ที่ 115.10 รายต่อแสนประชากร แต่มีหลายจังหวัดที่มีเครื่องตรวจวัดในระดับปานกลาง แต่สามารถจับกุมผู้กระทำผิดได้เป็นจำนวนมาก (กลางบน) เช่น ชลบุรี เชียงใหม่ สมุทรปราการ ระยอง และนครนายก เป็นต้น หรือมีหลายจังหวัดที่มีเครื่องตรวจวัดน้อยแต่จับกุมได้มาก (ซ้ายบน) เช่น ขอนแก่น อุดรธานี นครราชสีมา และนนทบุรี เป็นต้น และมีอีกหลายจังหวัดที่มีเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์มากแต่จับกุมได้น้อย (ขวาล่าง) ทั้งนี้ มีเพียงจังหวัดเลยเท่านั้นที่มีเครื่องตรวจวัดมากและมีการจับกุมมากสอดคล้องกัน (ขวาบน) แต่ตัวเลขดังกล่าวอาจขึ้นอยู่กับนโยบายและความเข้มข้นในการตั้งด่านตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละจังหวัดด้วย



รูปที่ 2.14 แผนที่อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร

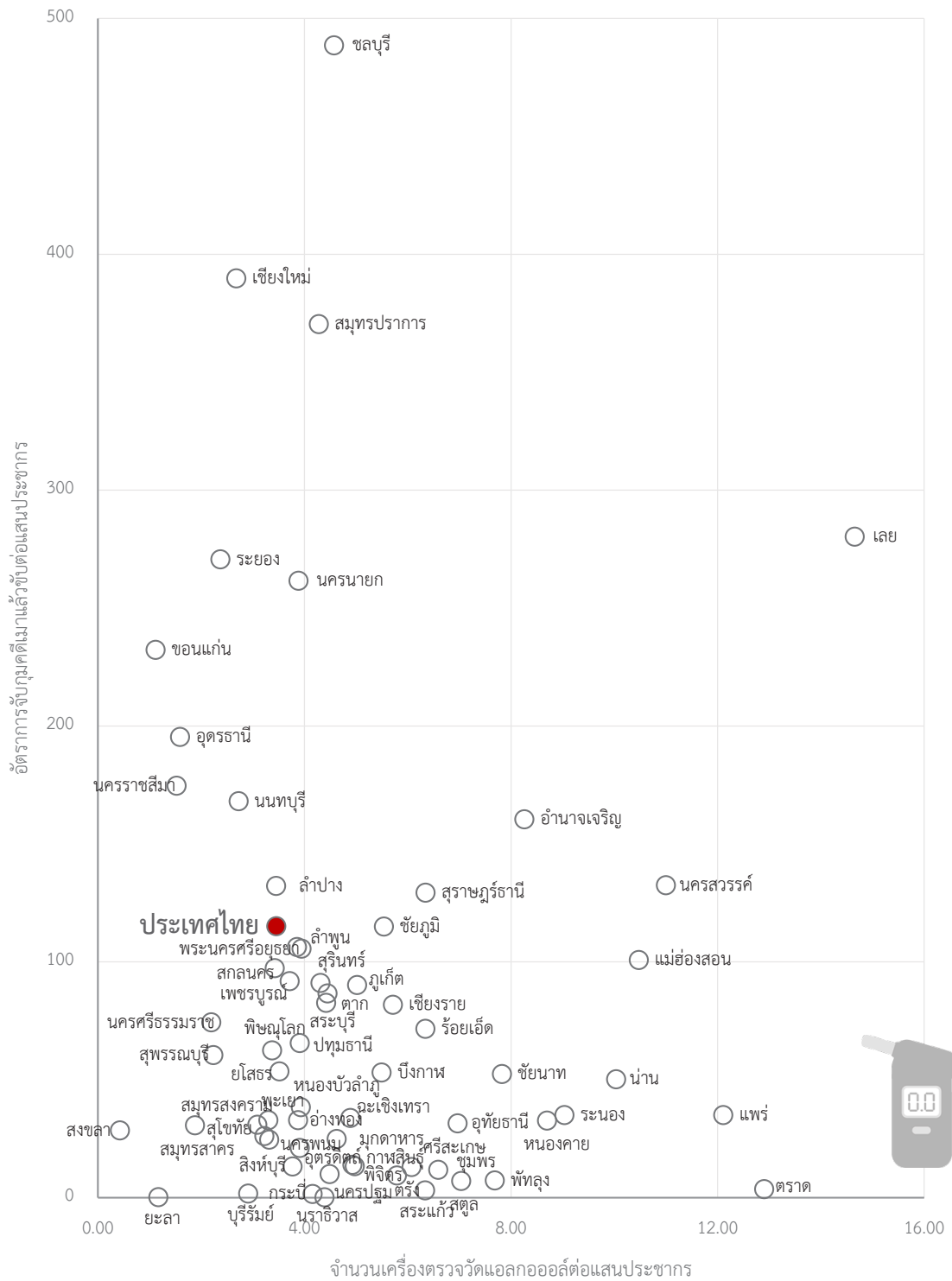


รูปที่ 2.15 อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร

นครนายก (231.38)
ชลบุรี (225.54)
ระยอง (184.36)
เลย (153.34)
เชียงใหม่ (91)
แม่ฮ่องสอน (82.72)
สระบุรี (80.16)
ชัยภูมิ (68.61)
ลำปาง (66.34)
สมุทรปราการ (66.33)
พระนครศรีอยุธยา (55.61)
อุดรธานี (53.78)
ภูเก็ต (51.33)
เพชรบูรณ์ (49.72)
เชียงราย (47.16)
สกลนคร (37.97)
พังงา (35.49)
อำนาจเจริญ (28.64)
พิษณุโลก (28.46)
อุบลราชธานี (23.05)
บึงกาฬ (22.75)
นครราชสีมา (21.04)
ระนอง (16.94)
ปทุมธานี (15.93)
ยโสธร (15.74)
สุโขทัย (14.12)
นครศรีธรรมราช (13.76)
อ่างทอง (12.72)
ลำพูน (11.9)
มุกดาหาร (9.39)
ชุมพร (7.55)
นครสวรรค์ (7.15)
หนองบัวลำภู (6.44)
สตูล (4.42)
เพชรบุรี (4.37)
ร้อยเอ็ด (0.01)
ตาก (-0.51)
ประจวบคีรีขันธ์ (-1.04)
พิจิตร (-3.41)
พัทลุง (-3.78)
ปราจีนบุรี (-4.19)
กาฬสินธุ์ (-4.26)
ยะลา (-4.99)
ตรัง (-5.33)
สมุทรสาคร (-14.95)
กระบี่ (-16.67)
กำแพงเพชร (-20.94)
อุดรดิตถ์ (-20.99)
แพร่ (-27.48)
นนทบุรี (-27.77)
น่าน (-29.16)
หนองคาย (-29.19)
สงขลา (-32.32)
สระแก้ว (-33.21)
สิงห์บุรี (-35.11)
นครปฐม (-37.12)
ตราด (-42.21)
ขอนแก่น (-47.74)
มหาสารคาม (-49.79)
นครพนม (-50.73)
ชัยนาท (-74.29)
บุรีรัมย์ (-129.45)
ประเทศไทย (-142.17)
สุรินทร์ (-143.91)
พะเยา (-178.81)
สุราษฎร์ธานี (-206.28)
สุพรรณบุรี (-2578.53)
อุทัยธานี (-7827.45)

รูปที่ 2.16 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากรเทียบกับพ.ศ.2555

(เฉพาะจังหวัดที่มีข้อมูลครบถ้วน)



รูปที่ 2.17 อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร กับ จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อแสนประชากร (เฉพาะจังหวัดที่มีข้อมูลครบถ้วน)

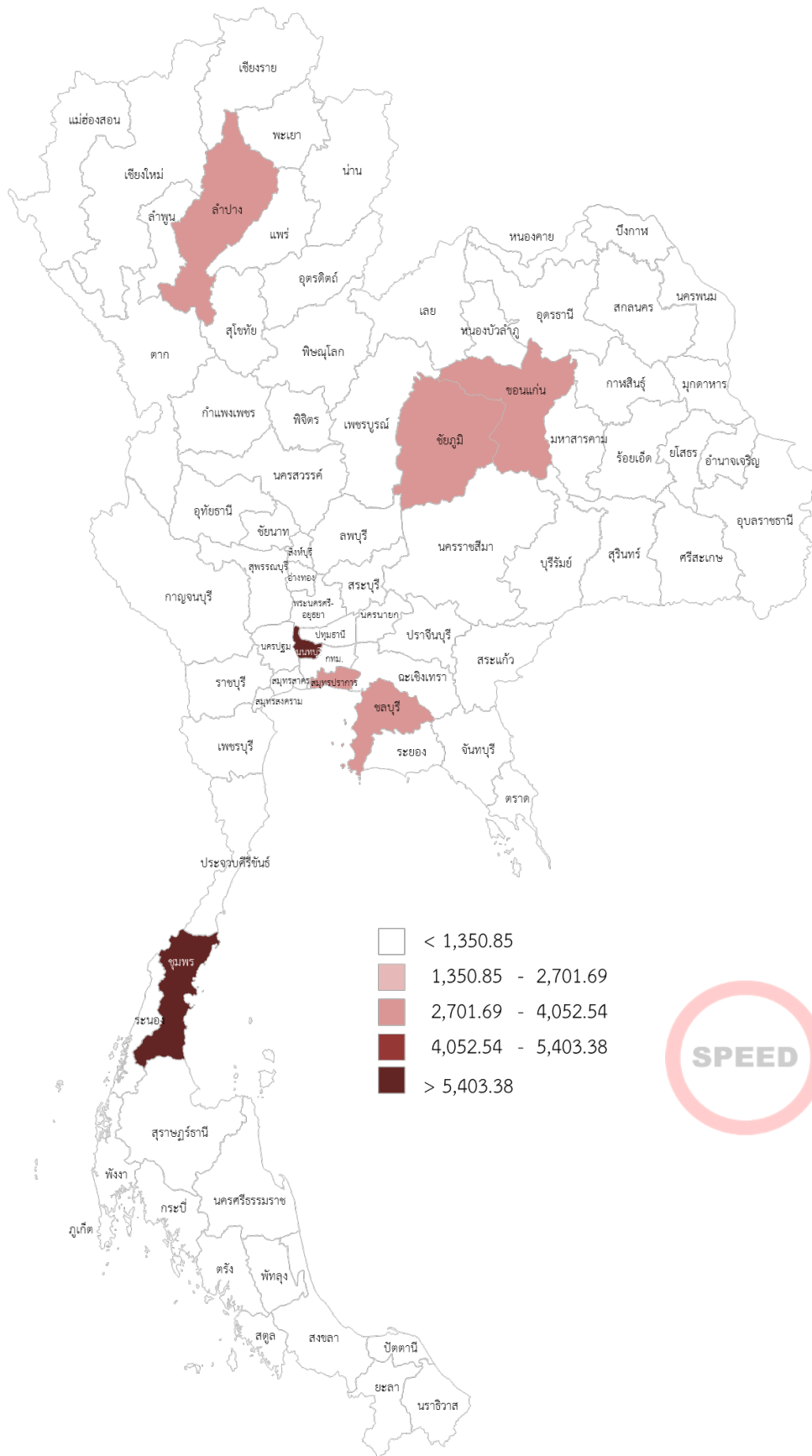
2.6.2 ขับรถเร็ว

สถิติอุบัติเหตุของกรมทางหลวงชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่า “ความเร็ว” เป็นองค์ประกอบสำคัญของอุบัติเหตุทางถนน นอกจากจะเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เวลาในการตัดสินใจลดลงแล้ว ความเร็วยังทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นด้วย

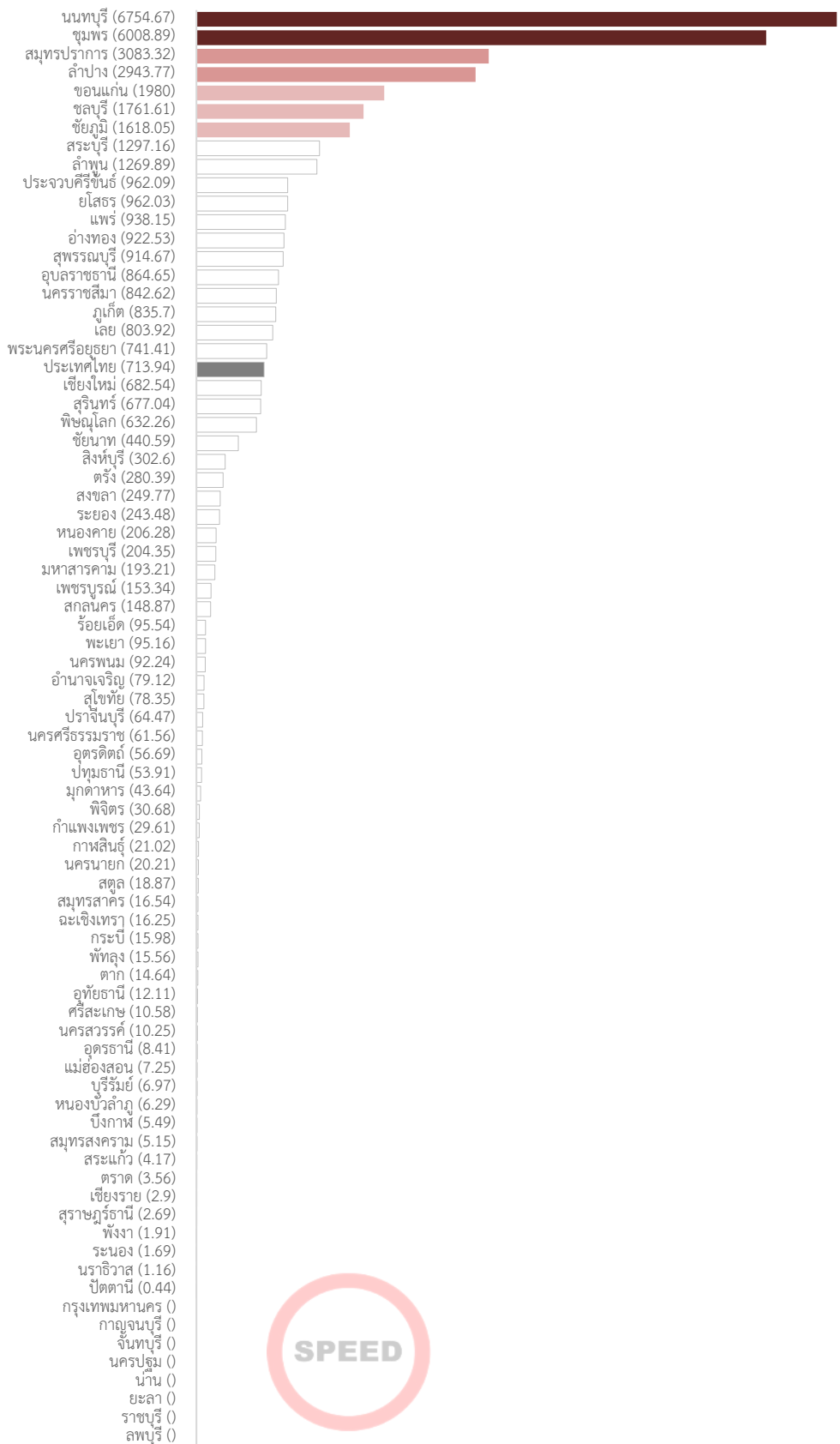
สถิติการจับกุมในปีพ.ศ.2557 ทั่วประเทศมีผู้กระทำผิด 389,556 ราย คิดเป็นอัตรา 713.94 รายต่อแสนประชากร โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ นนทบุรี ชุมพร สมุทรปราการ ลำปาง และขอนแก่น ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ ปัตตานี นราธิวาส ระนอง พังงา และสุราษฎร์ธานี (รูปที่ 2.18-2.19) หากเปรียบเทียบอัตราการจับกุมกับปีพ.ศ.2555 พบว่า ในปีพ.ศ.2557 มีอัตราการจับกุมทั่วประเทศลดลง 10% โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมลดลงต่ำสุด ได้แก่ อุทัยธานี ตาก ลำปาง นครราชสีมา และอุบลราชธานี ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมเพิ่มขึ้นสูงสุด ได้แก่ ชุมพร สมุทรปราการ นนทบุรี ชลบุรี และสระบุรี (รูปที่ 2.20)

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง “อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากร” กับ “จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็วต่อแสนประชากร” (รูปที่ 2.21) ประเทศไทยมีจำนวนเครื่องตรวจจับความเร็วเฉลี่ย 0.29 เครื่องต่อแสนประชากร และมีการจับกุม 713.94 รายต่อแสนประชากร ซึ่งนนทบุรีกับชุมพรเป็นสองจังหวัดที่มีเครื่องตรวจจับน้อยแต่มีการจับกุมสูงมาก (กลางบน) ในขณะที่กลุ่มจังหวัดที่มีเครื่องตรวจจับมากและมีการจับกุมมาก (ขวาบน) ได้แก่ สมุทรปราการ ลำปาง ขอนแก่น และชัยภูมิ แต่มีบางจังหวัดที่มีเครื่องตรวจจับมากแต่มีการจับกุมน้อย (ขวาล่าง) และจังหวัดส่วนใหญ่จะมีเครื่องตรวจจับน้อยและการจับกุมน้อย (ซ้ายล่าง) ซึ่งตัวเลขดังกล่าวอาจขึ้นอยู่กับนโยบายและความเข้มข้นในการตั้งด่านตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละจังหวัดด้วย

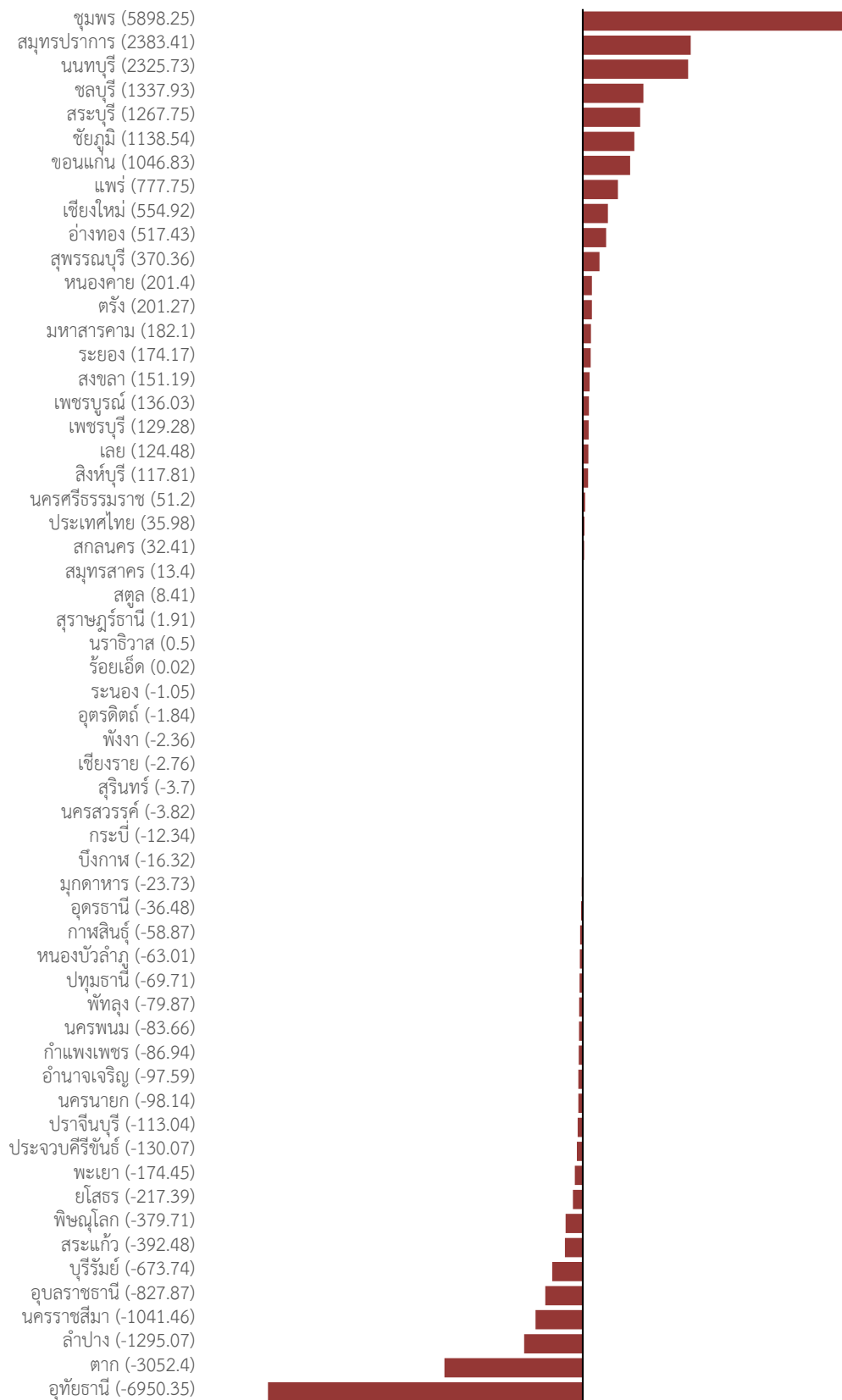
อีกหนึ่งประเด็นควรจะต้องให้ความสำคัญ คือ ตำแหน่งของกล้องตรวจจับความเร็ว หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถวิเคราะห์จุดเสี่ยงที่มีปัจจัยจากความเร็ว จะทำให้การแก้ไขปัญหาด้วยกล้องตรวจจับความเร็วมีประสิทธิภาพมากขึ้น



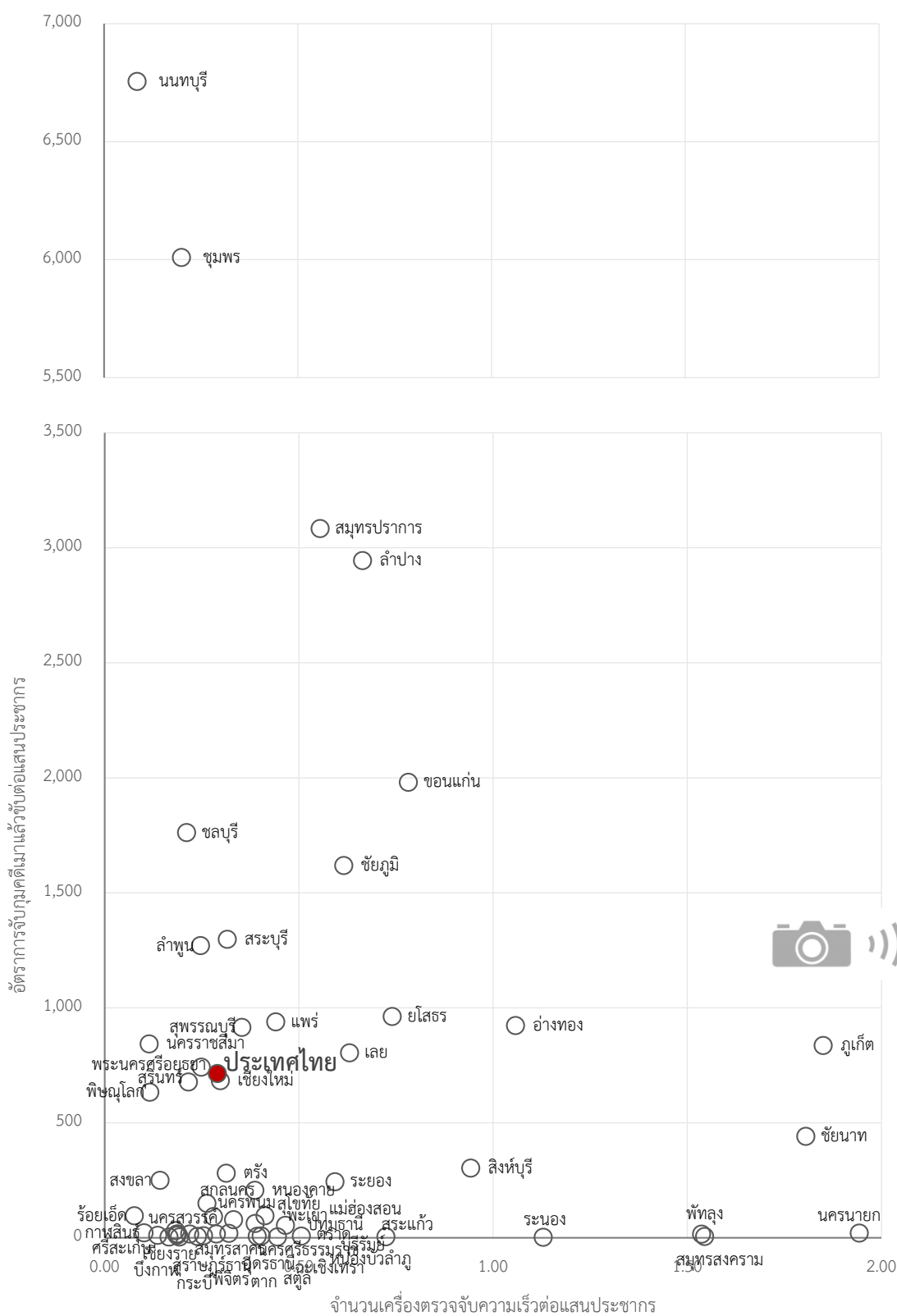
รูปที่ 2.18 แผนที่อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากร



รูปที่ 2.19 อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากร



รูปที่ 2.20 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากรเทียบกับพ.ศ.2555



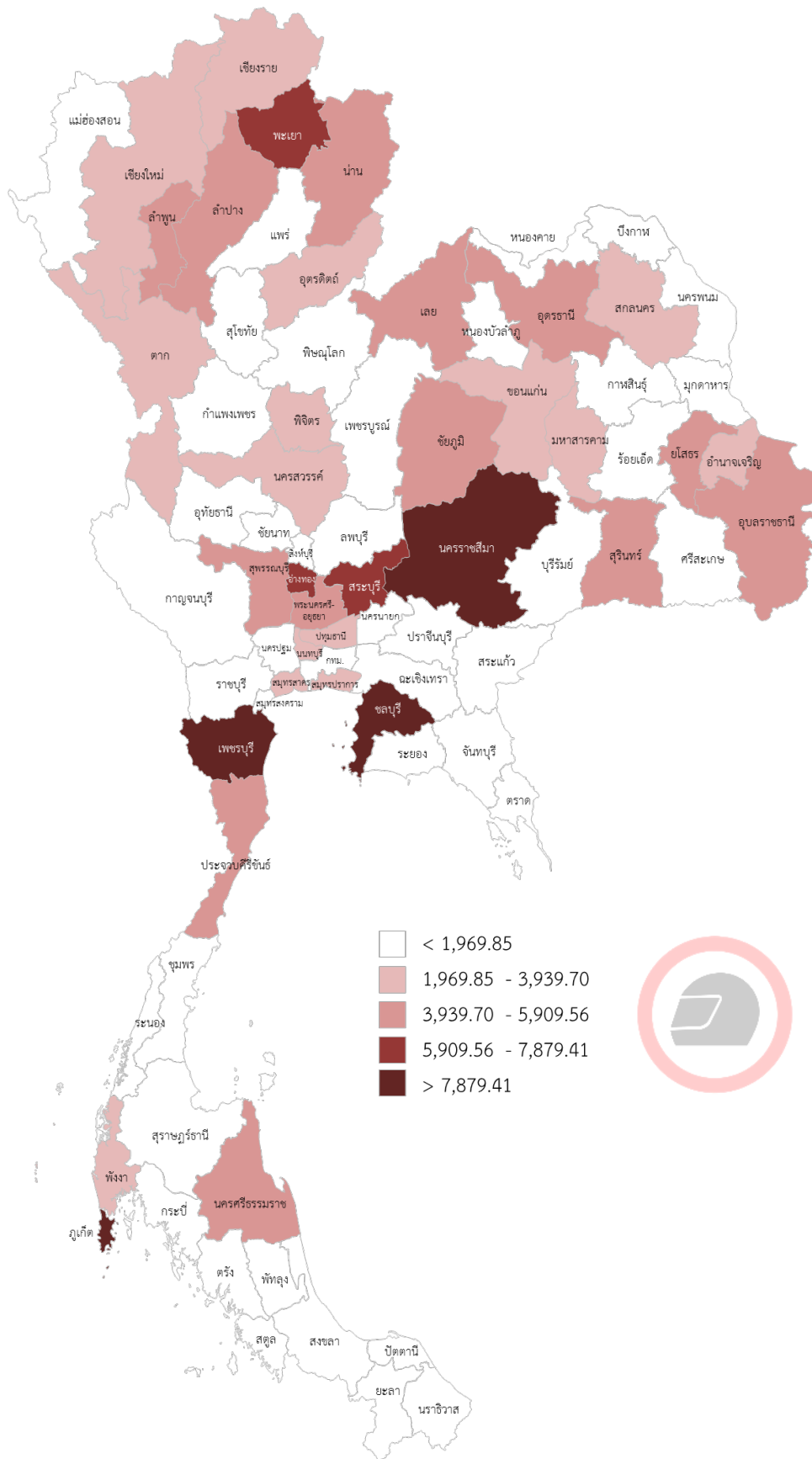
รูปที่ 2.21 อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากร กับ จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็วต่อแสนประชากร (เฉพาะจังหวัดที่มีข้อมูลครบถ้วน)

2.6.3 ไม่สวมหมวกนิรภัย

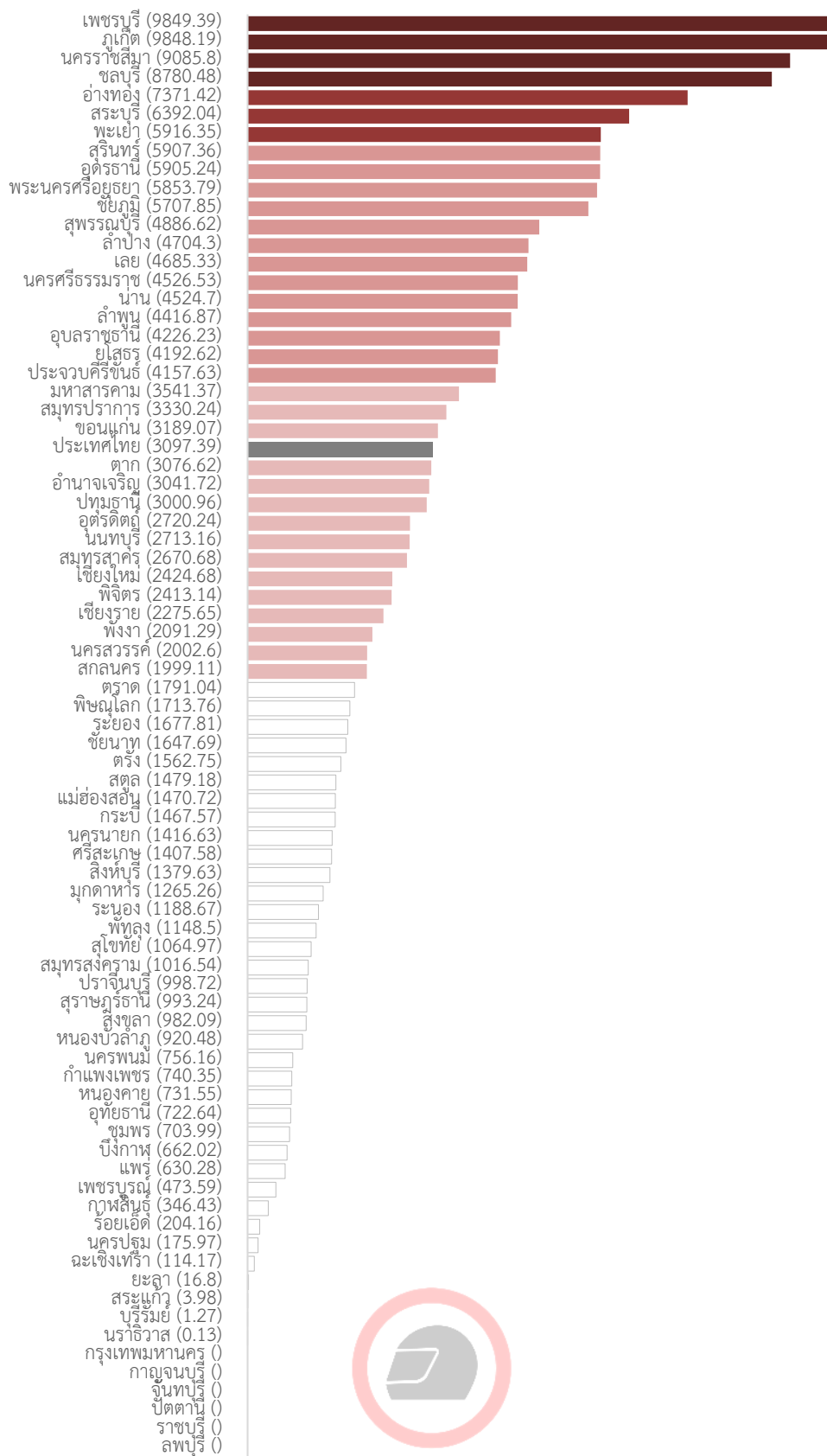
หมวกนิรภัยถือเป็นอุปกรณ์สำคัญที่จะช่วยลดการบาดเจ็บหากเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยประเทศไทยมีทั้งกฎหมายและการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ที่เป็นรูปธรรม เช่น กฎหมายข้อบังคับการสวมหมวกนิรภัยตามประกาศของกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 พ.ศ.2535 ว่าด้วย พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 หรือโครงการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% เมื่อพ.ศ.2554 แต่จากการสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์ปีพ.ศ.2557 พบว่ามีผู้สวมหมวกนิรภัยเพียง 42% จึงเป็นโจทย์สำคัญที่ทุกภาคส่วนจะต้องให้ความสำคัญกับเรื่องนี้อย่างจริงจังและต่อเนื่องต่อไป

สถิติการจับกุมพ.ศ.2557 พบว่าคดีไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นคดีที่มีการจับกุมสูงถึง 1,727,076 ราย หรือคิดเป็นอัตราการจับกุม 3,097.39 ต่อแสนประชากร โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ เพชรบุรี ภูเก็ต นครราชสีมา ชลบุรี และอ่างทอง ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ นราธิวาส บุรีรัมย์ สระแก้ว ยะลา และฉะเชิงเทรา (รูปที่ 2.22-2.23) หากเปรียบเทียบกับสถิติปีพ.ศ.2555 แล้ว พบว่าจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมเพิ่มขึ้นสูงสุด ได้แก่ เพชรบุรี อ่างทอง พะเยา สุพรรณบุรี และพระนครศรีอยุธยา ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมลดลงสูงสุด ได้แก่ บุรีรัมย์ อุบลราชธานี สระแก้ว ขอนแก่น และนครปฐม (รูปที่ 2.24)

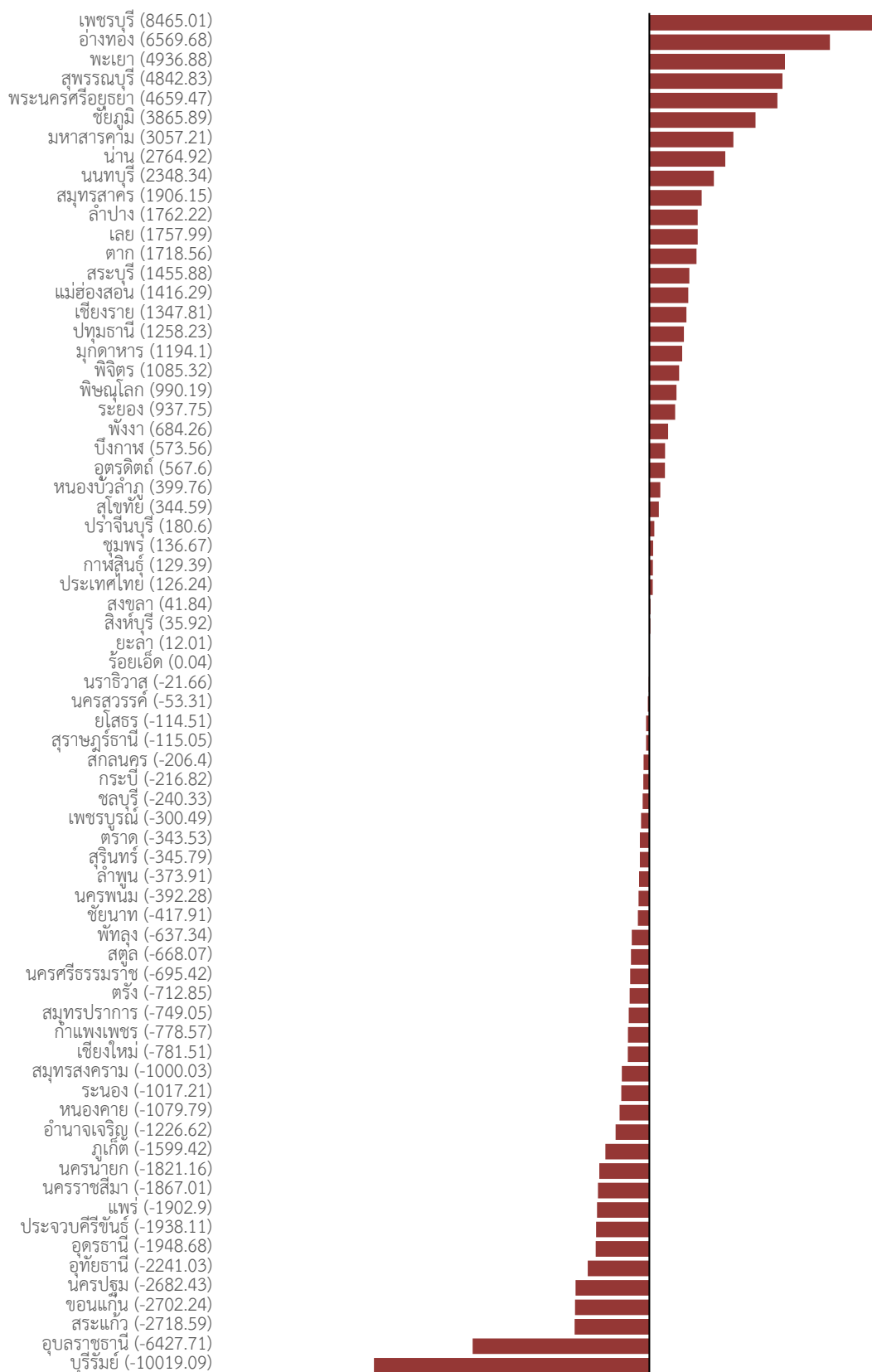
เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง “อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร” กับ “อัตราการสวมหมวกนิรภัย” (รูปที่ 2.25) พบว่ามีหลายจังหวัดที่มีแนวโน้มชี้ให้เห็นว่าหากมีการจับกุมมากจะทำให้มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมาก ตัวอย่างที่เห็นได้ชัด ได้แก่ ภูเก็ต นครราชสีมา หรือชลบุรี แต่ก็มีอีกหลายจังหวัดที่ไม่มีความสัมพันธ์ดังกล่าวนัก เช่น นนทบุรี สมุทรปราการ ที่แม้จะมีอัตราการจับกุมต่ำ แต่ก็มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูง



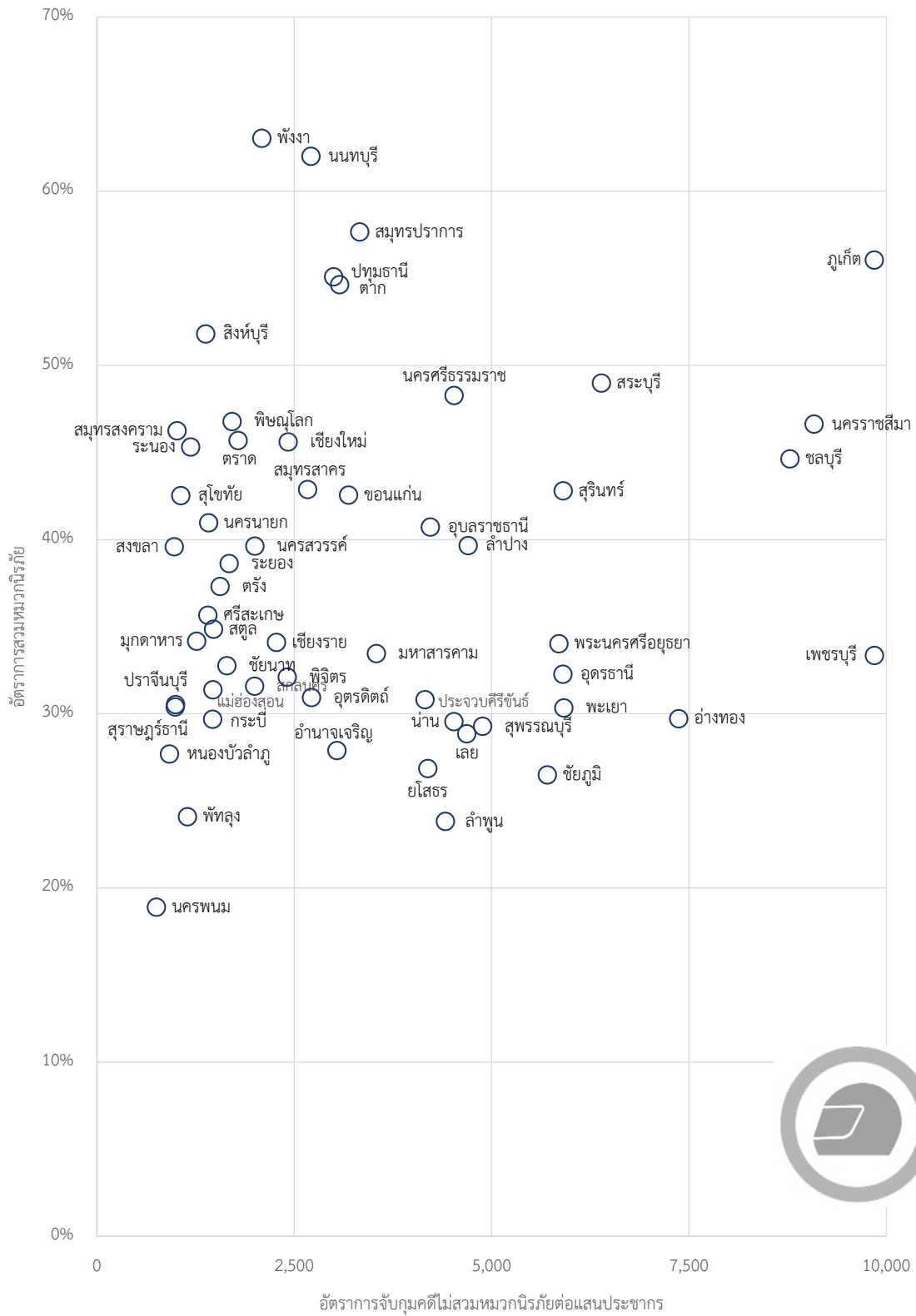
รูปที่ 2.22 แผนที่อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร



รูปที่ 2.23 อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร



รูปที่ 2.24 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากรเทียบกับพ.ศ.2555



รูปที่ 2.25 อัตรการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากรกับอัตรการจราจรทั้งหมดกนิรภัย

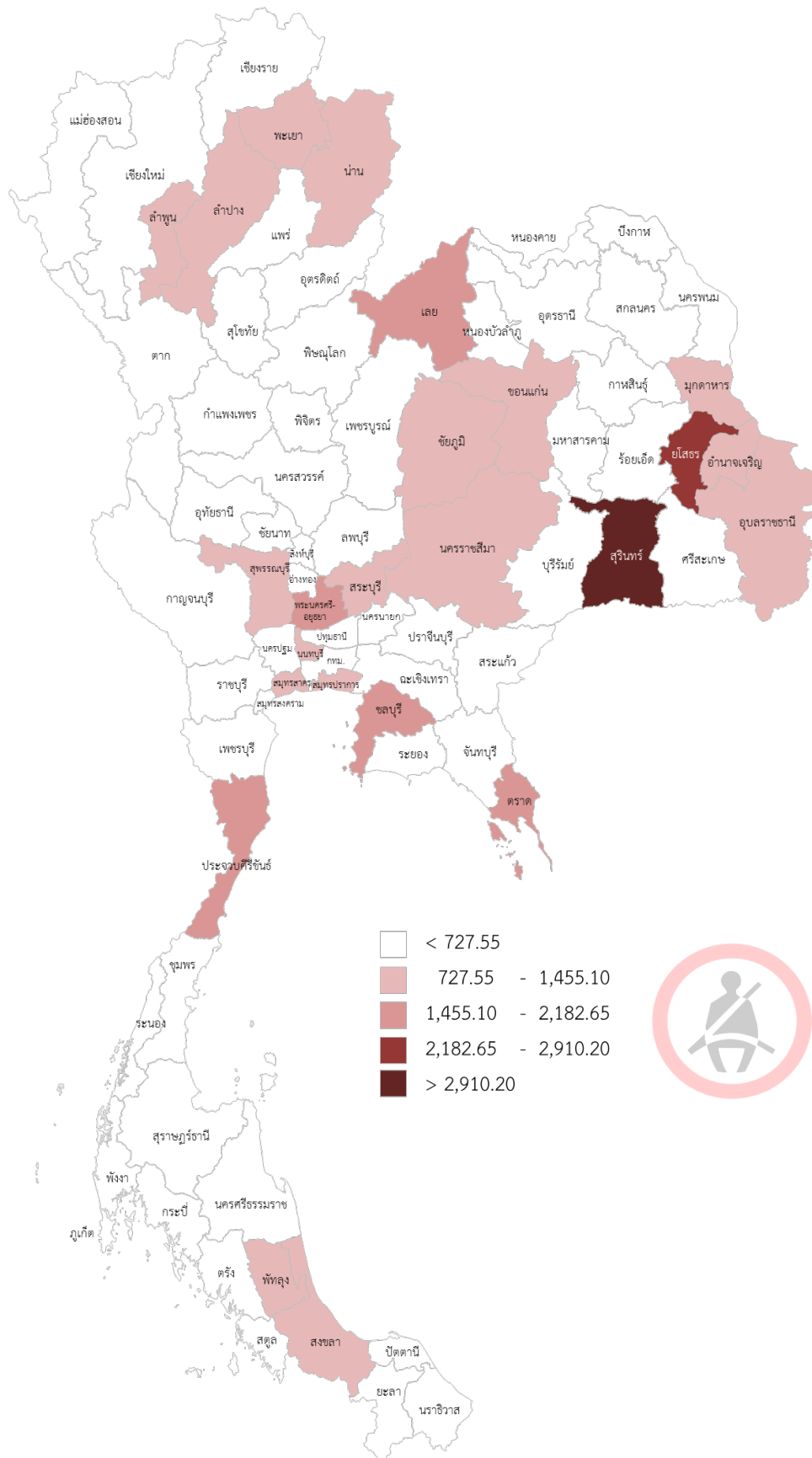
2.6.4 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

เข็มขัดนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่มีเป้าหมายเช่นเดียวกับหมวกนิรภัย คือ ไม่ได้ลดจำนวนอุบัติเหตุ แต่ลดความรุนแรงกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งจากรายงานขององค์การอนามัยโลกระบุว่า การใช้เข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดโอกาสในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ถึง 40-65%³

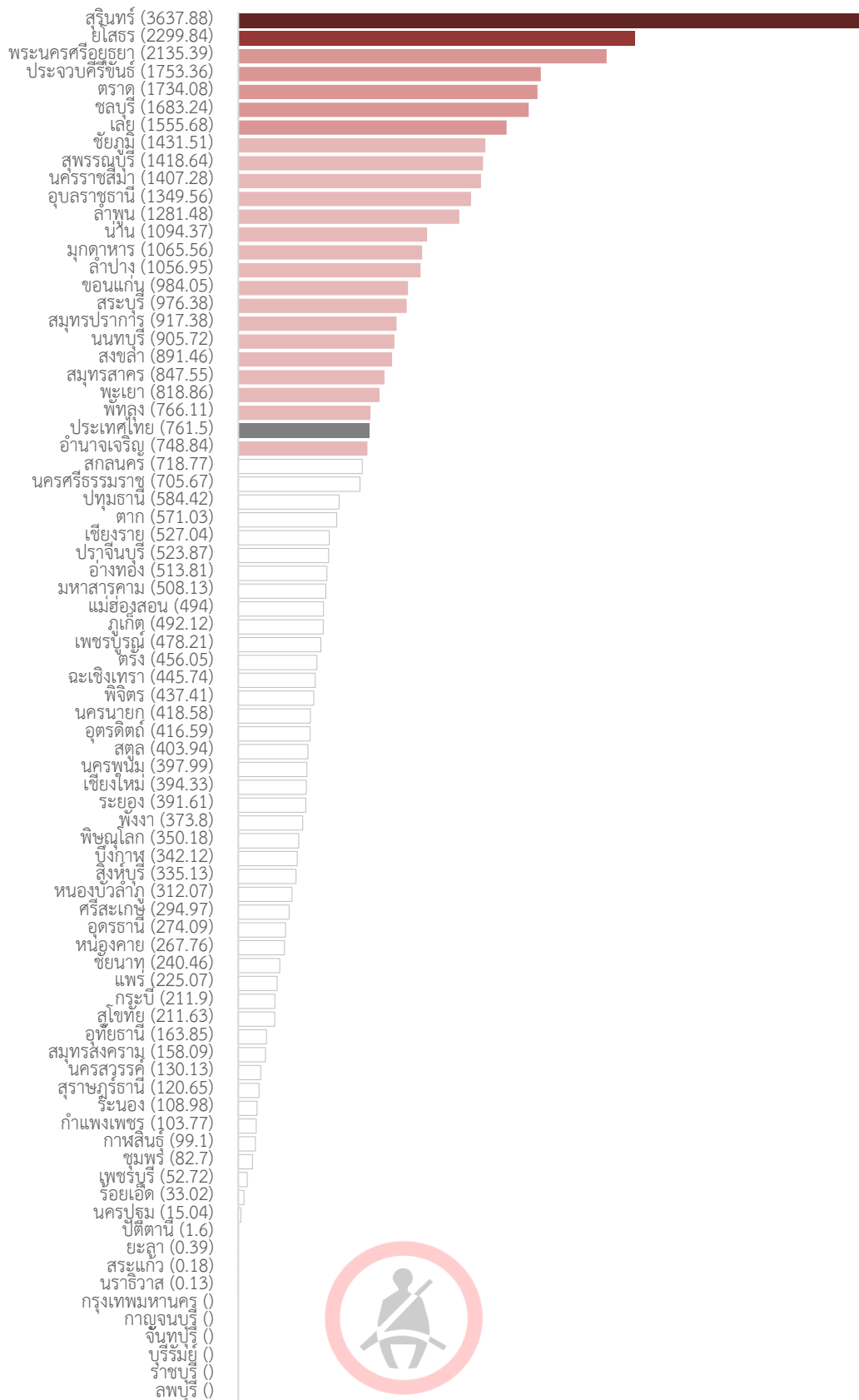
สถิติการจับกุมคดีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในปีพ.ศ.2557 ทั่วประเทศมีผู้กระทำผิด 417,807 ราย คิดเป็นอัตรา 761.50 รายต่อแสนประชากร โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ สุรินทร์ ยโสธร พระนครศรีอยุธยา ประจวบคีรีขันธ์ และตราด ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ นราธิวาส สระแก้ว ยะลา ปัตตานี และนครปฐม (รูปที่ 2.26-2.27)

หากเปรียบเทียบอัตราการจับกุมกับปีพ.ศ.2555 พบว่า ในปีพ.ศ.2557 มีอัตราการจับกุมทั่วประเทศลดลง 10% โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมลดลงต่ำสุด ได้แก่ อุทัยธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น นครราชสีมา และนนทบุรี ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมเพิ่มขึ้นสูงสุด ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา ยโสธร มุกดาหาร สุพรรณบุรี และชัยภูมิ (รูปที่ 2.28)

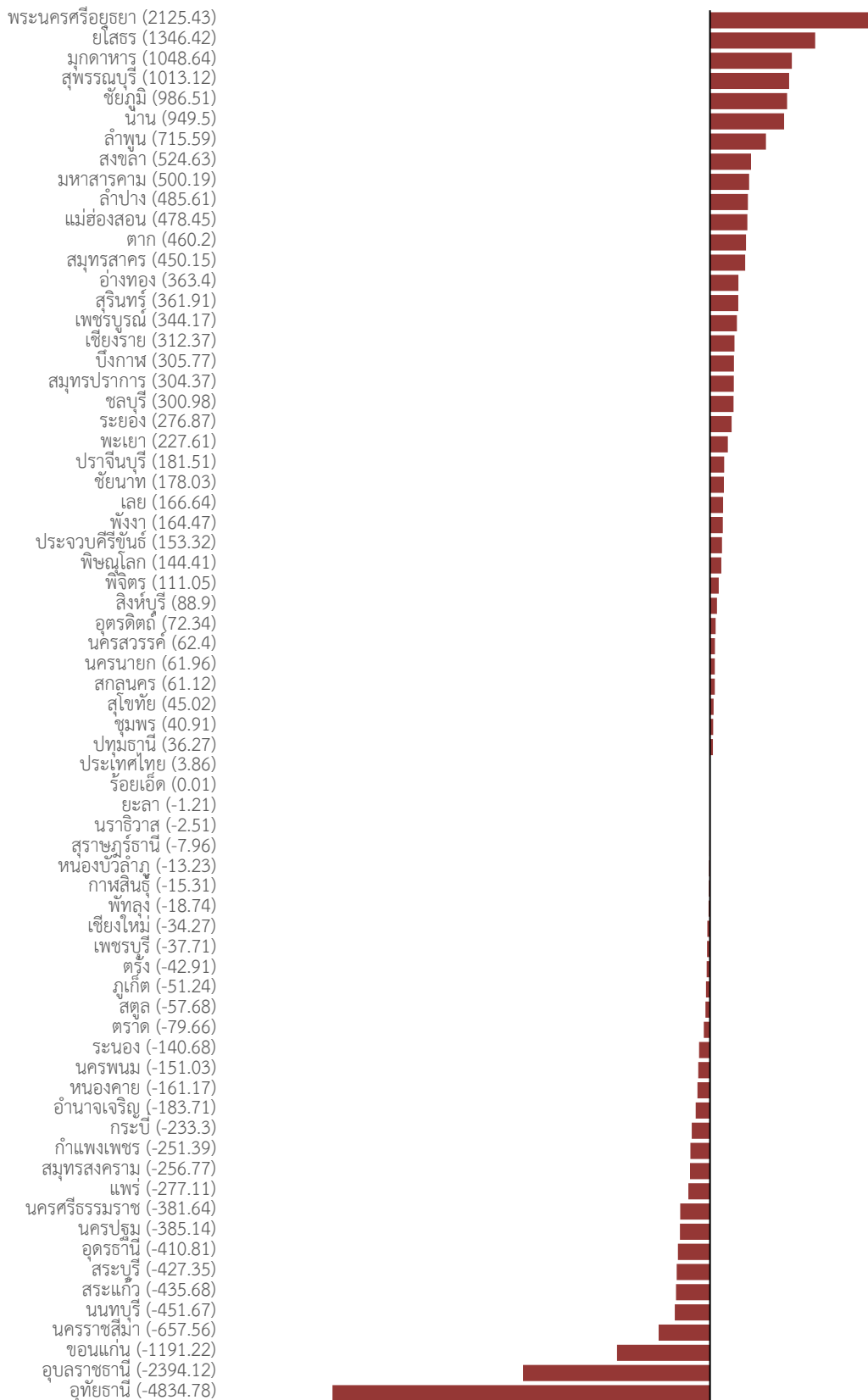
³ WHO, (2015) "10 Facts on Global Road Safety". World Health Organization. url: <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/en/>



รูปที่ 2.26 แผนที่อัตราการจับกุมคดีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยต่อแสนประชากร



รูปที่ 2.27 อัตราการจับกุมคดีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยต่อแสนประชากร

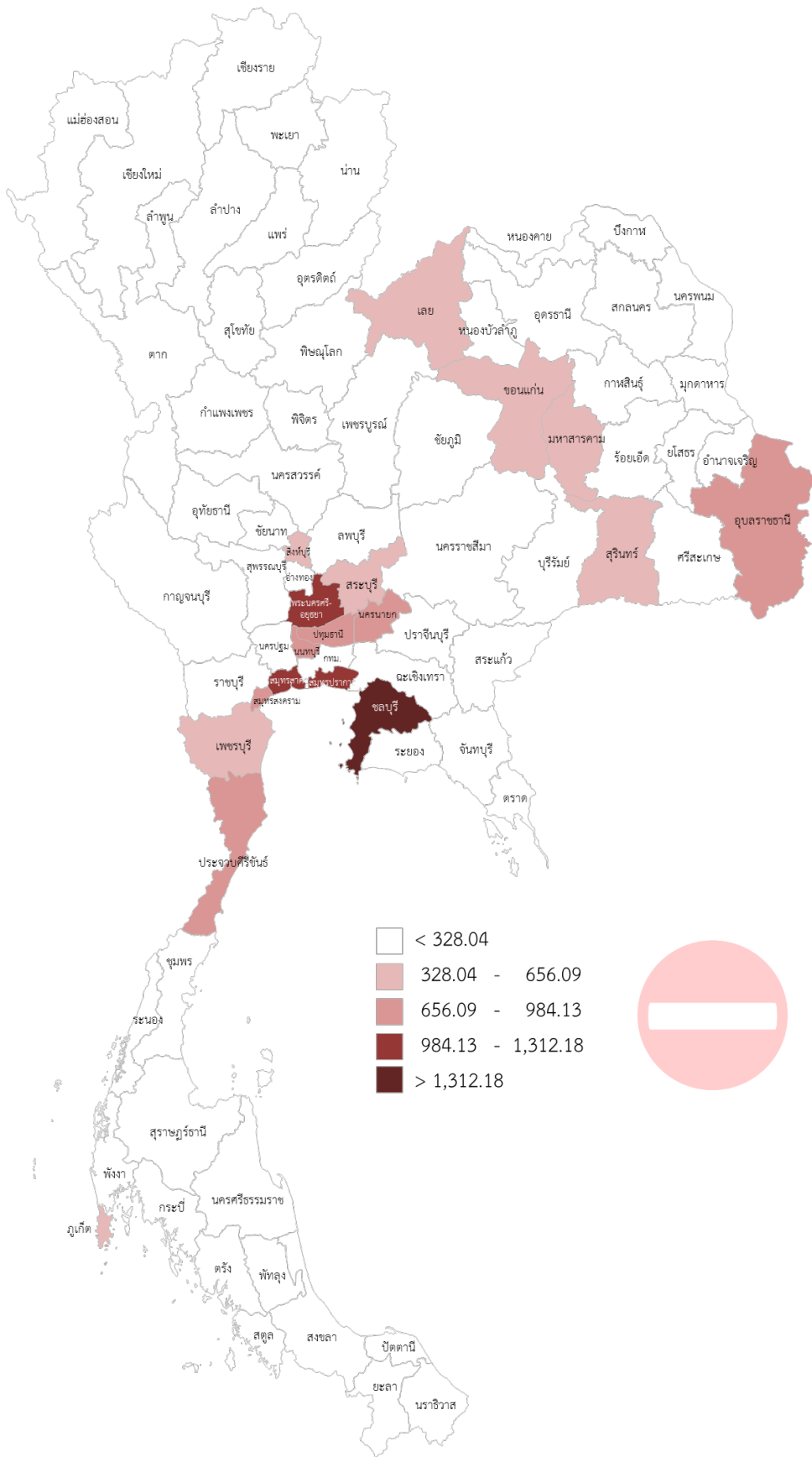


รูปที่ 2.28 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของการจับกุมคดีไม่คาดเข็มขัดนิรภัยต่อแสนประชากรเทียบกับพ.ศ.2555

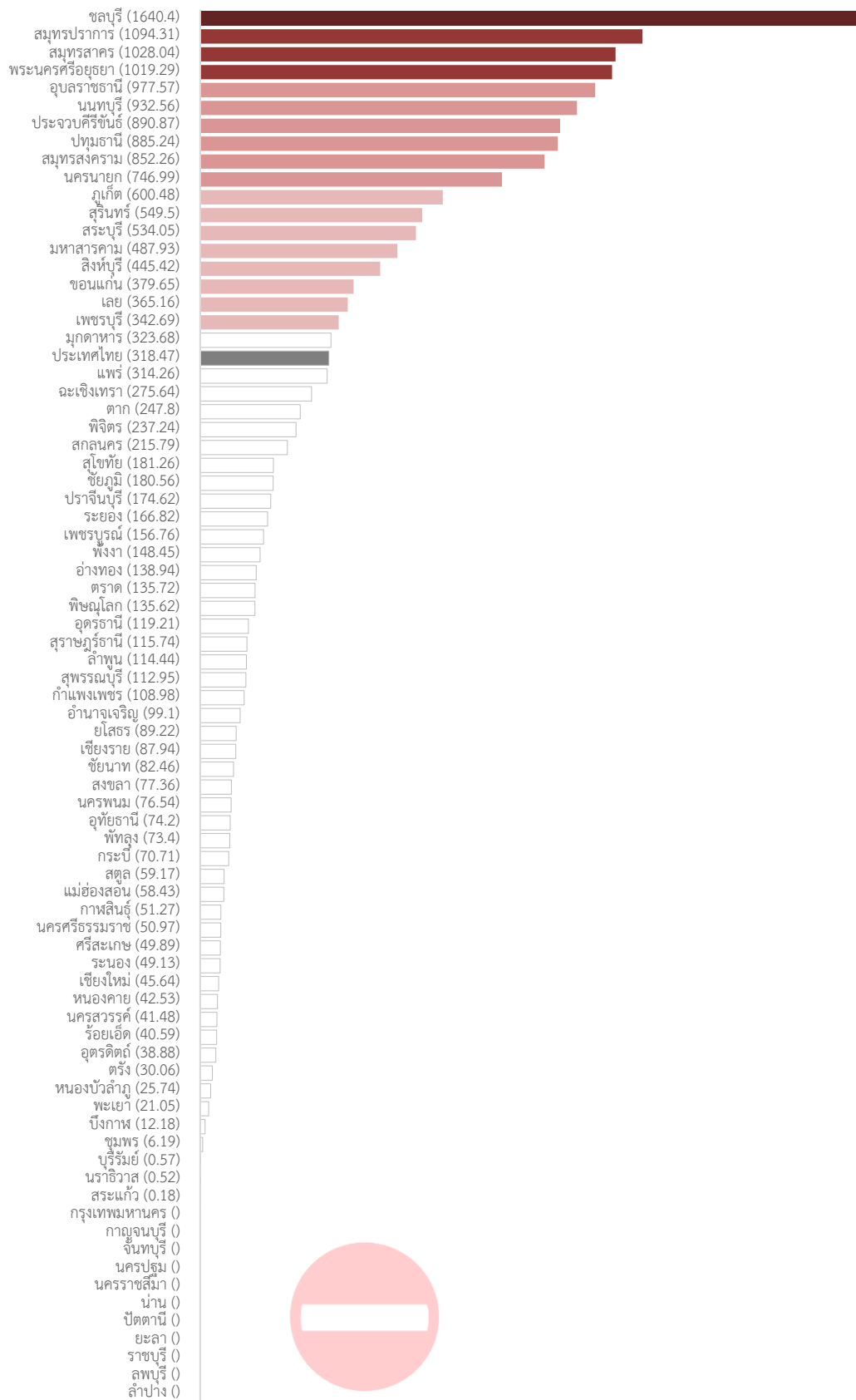
2.6.5 ขับรถย้อนศร

สถิติการจับกุมคดีขับรถย้อนศรเป็นคดีใหม่ที่เพิ่มขึ้นจากรายงานสถิติในปีพ.ศ.2555 โดยในปีพ.ศ.2557 ทั่วประเทศมีผู้กระทำผิด 160,841 ราย คิดเป็นอัตรา 318.47 รายต่อแสนประชากร โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ชลบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร พระนครศรีอยุธยา และอุบลราชธานี ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ สระแก้ว นราธิวาส บุรีรัมย์ ชุมพร และบึงกาฬ (รูปที่ 2.29-2.30)

ทั้งนี้ สถิติดังกล่าวอาจจะไม่สะท้อนถึงพฤติกรรมการขับขี่ในภาพรวมของระดับจังหวัดมากนัก เนื่องจากการขับรถย้อนศรแม้จะเป็นพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่และถือเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย แต่อาจไม่ใช่พฤติกรรมที่กระทำติดตัวตลอดเวลาในทุกสถานที่ เนื่องจากอาจมีปัจจัยเรื่องการจัดระบบการจราจรและโครงข่ายถนนมาเกี่ยวข้อง ดังนั้น ในการนำข้อมูลนี้ไปปรับใช้ในการแก้ปัญหาระดับจังหวัดควรพิจารณาให้ลึกลงไปถึงพื้นที่หรือตำแหน่งที่เกิดเหตุด้วย



รูปที่ 2.29 แผนที่อัตราการจับกุมคดีขับรถย้อนศรต่อแสนประชากร

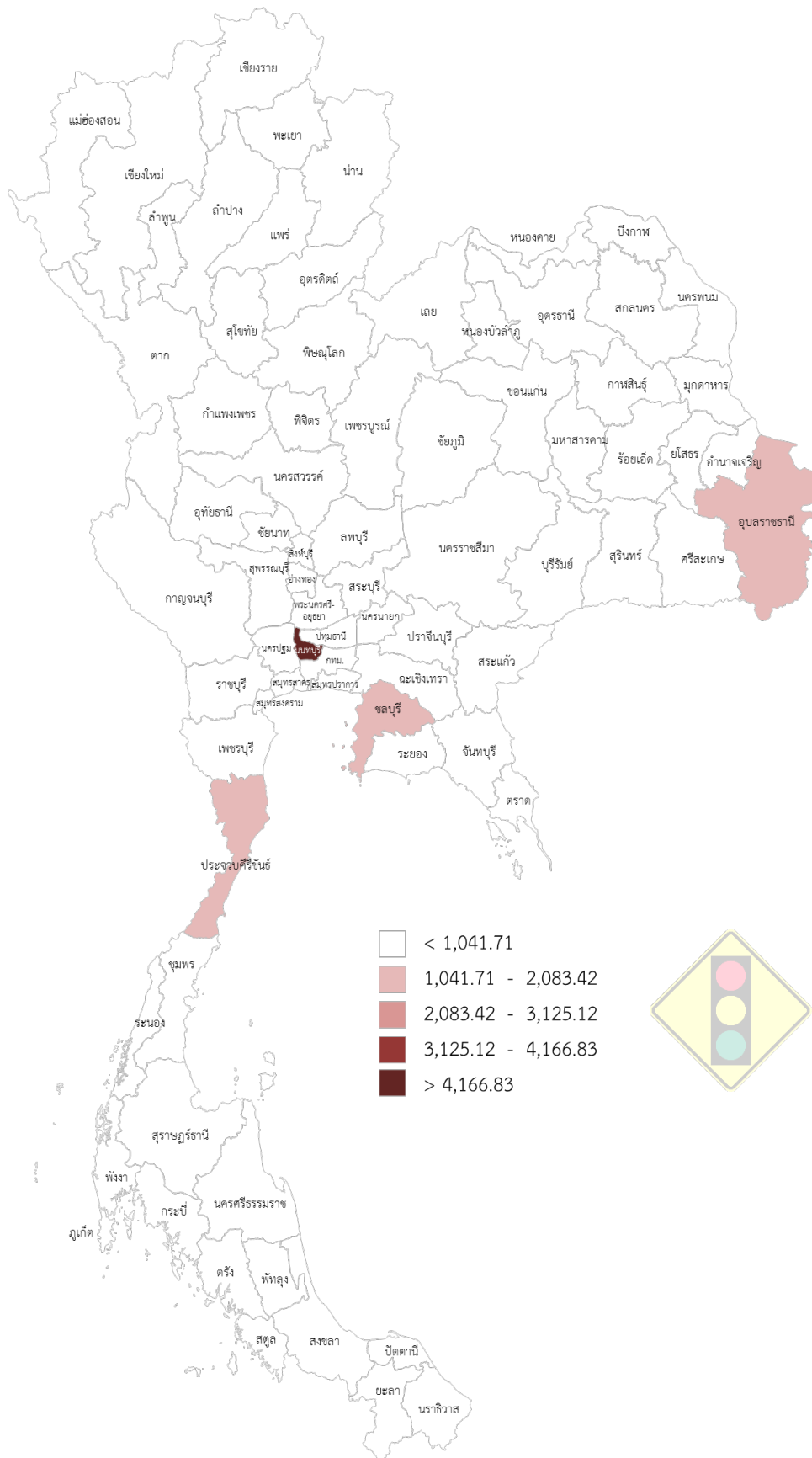


รูปที่ 2.30 อัตราการจับกุมคดีขับรถย้อนศรต่อแสนประชากร

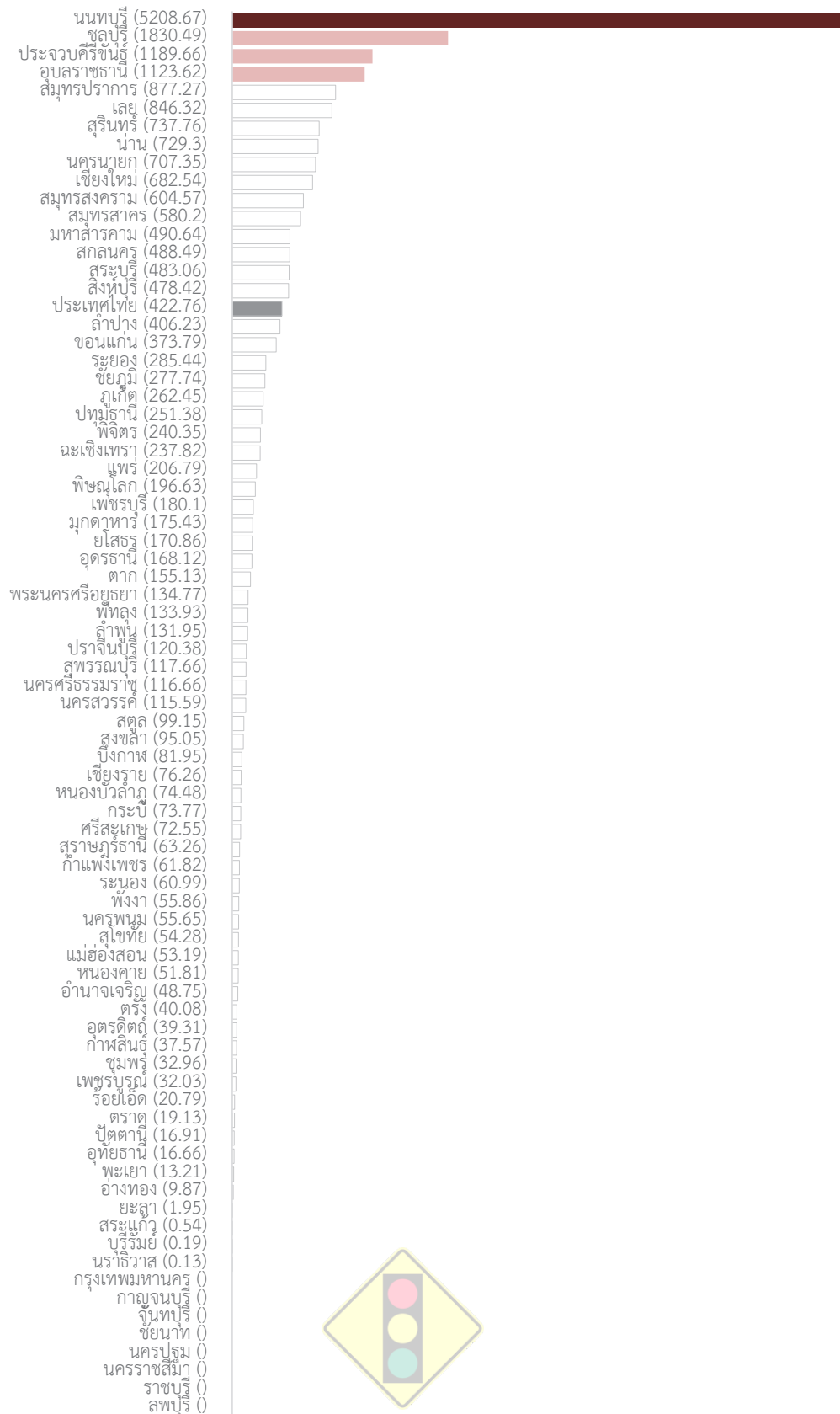
2.6.6 ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

สถิติการจับกุมคดีฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นคดีใหม่เพิ่มขึ้นจากรายงานสถิติในปีพ.ศ.2555 โดยในปีพ.ศ. 2557 ทั่วประเทศมีผู้กระทำผิด 222,376 ราย คิดเป็นอัตรา 422.76 รายต่อแสนประชากร โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ นนทบุรี ชลบุรี ประจวบคีรีขันธ์ อุบลราชธานี และสมุทรปราการ ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ นราธิวาส บุรีรัมย์ สระแก้ว ยะลา และอ่างทอง (รูปที่ 2.31-2.32)

ทั้งนี้ ปัญหาการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรถือเป็นพฤติกรรมที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูงมาก เนื่องจากบริเวณทางแยกมีจุดตัดที่ซับซ้อน และมีการใช้ความเร็วในทิศทางที่แตกต่างกัน ปัญหาจะทวีความรุนแรงขึ้นมากหากเป็นการเกิดเหตุระหว่างรถที่ใช้ความเร็วสูงเพื่อให้หลุดทางแยกแต่ไม่ทัน ในขณะที่อีกฝั่งได้สัญญาณไฟเขียวแล้ว ซึ่งหากมีการวิเคราะห์เพิ่มเติมถึงสาเหตุการฝ่าฝืนสัญญาณไฟในทางแยกที่มีสถิติการจับกุมสูง จะสามารถเข้าใจประเด็นปัญหาและหาแนวทางในการป้องกันได้อย่างถูกต้อง



รูปที่ 2.31 แผนที่อัตราการจับกุมคดีฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรต่อแสนประชากร

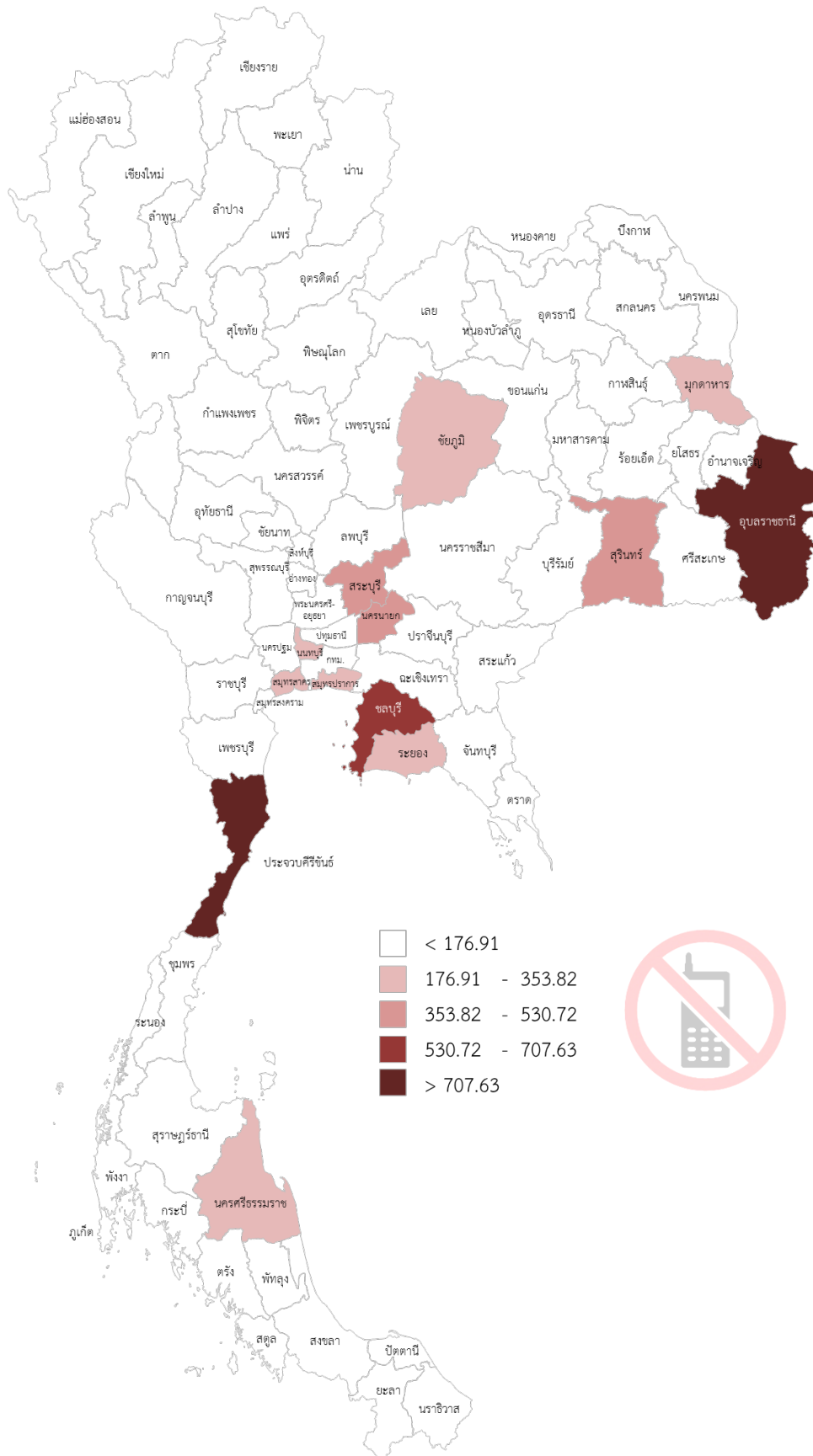


รูปที่ 2.32 อัตราการจับกุมคดีฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรต่อแสนประชากร

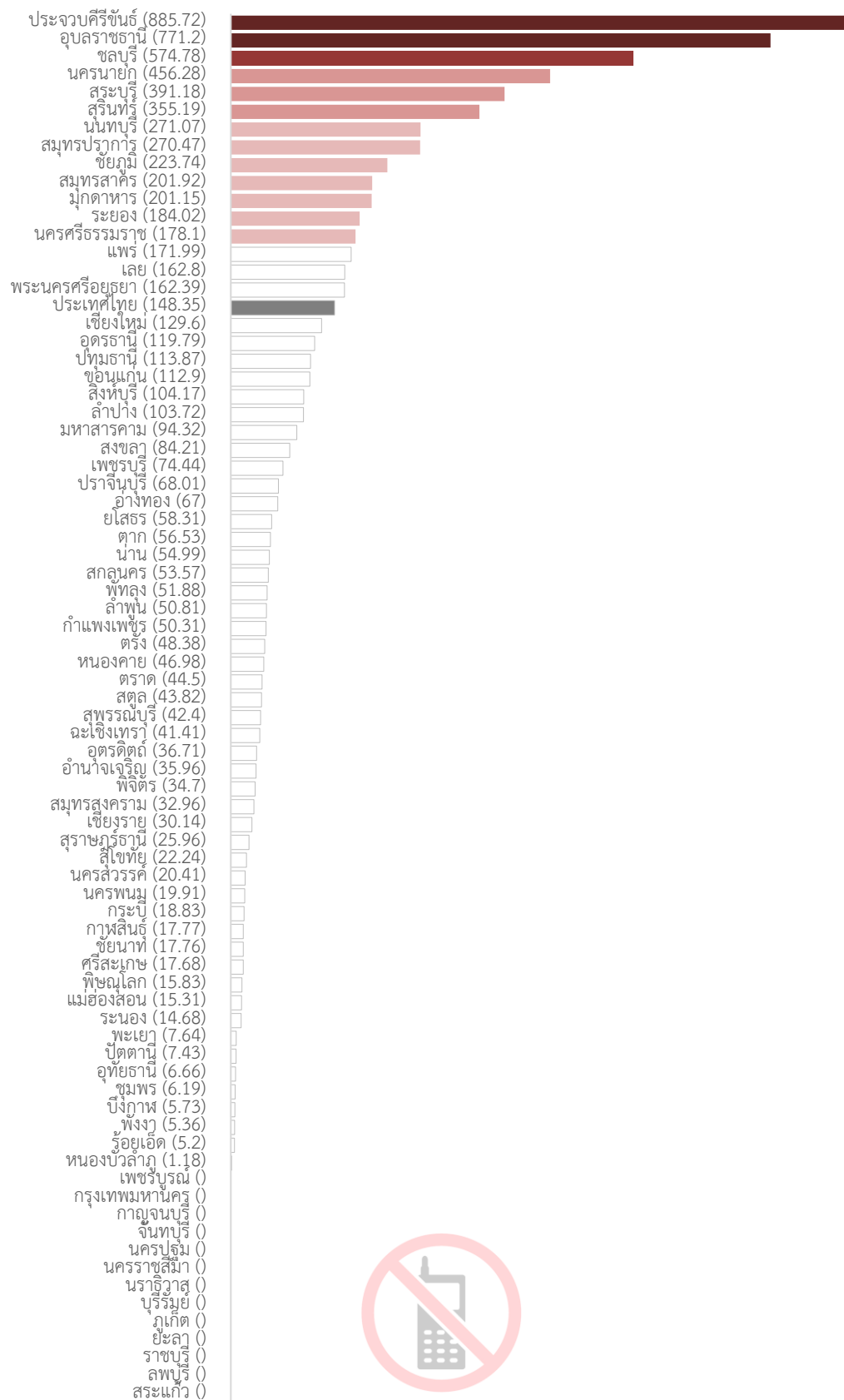
2.6.7 ใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับขี่

สถิติการจับกุมคดีใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับขี่เป็นคดีใหม่ที่เพิ่มขึ้นจากรายงานสถิติในปีพ.ศ.2555 โดยในปี พ.ศ.2557 ทั่วประเทศมีผู้กระทำความผิด 71,416 ราย คิดเป็นอัตรา 148.35 รายต่อแสนประชากร โดยจังหวัดที่มี อัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ประจวบคีรีขันธ์ อุบลราชธานี ชลบุรี นครนายก และสระบุรี ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ หนองบัวลำภู ร้อยเอ็ด พังงา บึงกาฬ และชุมพร (รูปที่ 2.33-2.34)

การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่นอกจากจะเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ยังเป็นพฤติกรรมที่มีผลกระทบต่อ การจราจรอีกด้วย แม้แนวโน้มความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้โทรศัพท์จะยังไม่สามารถระบุได้ อย่างชัดเจนนักเนื่องจากผู้ขับขี่อาจใช้ความเร็วต่ำลง แต่หากเกิดเหตุฉุกเฉินใดๆ จะทำให้ความสามารถในการ รับรู้ตอบสนองลดลง และอาจจะทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงมากกว่าที่ควรจะเป็น



รูปที่ 2.33 แผนที่อัตราการจับกุมคดีใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขีต่อแสนประชากร



รูปที่ 2.34 อัตราการจับกุมคดีใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับซีต่อแสนประชากร



บทที่ 3

ภาคเหนือ

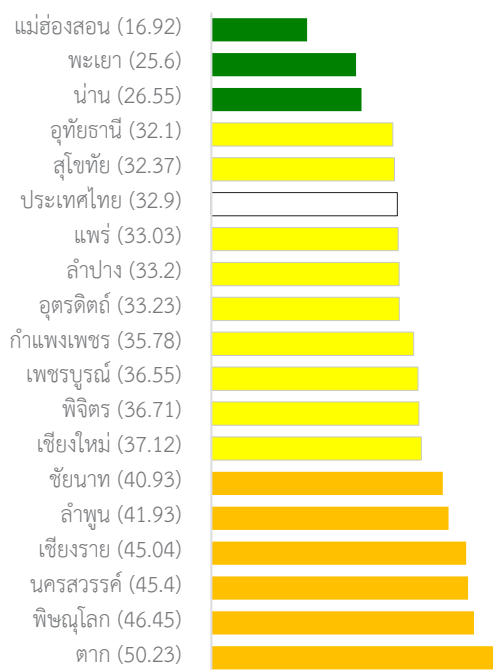
จังหวัดในกลุ่มภาคเหนือแบ่งตามการทำงานของแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) มีทั้งสิ้น 18 จังหวัด ประกอบไปด้วย แม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา น่าน แพร่ ลำปาง ลำพูน ตาก สุโขทัย อุตรดิตถ์ พิษณุโลก กำแพงเพชร พิจิตร เพชรบูรณ์ นครสวรรค์ อุทัยธานี และชัยนาท¹ โดยมีข้อมูลทั่วไปของภาคในปีพ.ศ.2557 ดังนี้

- ประชากร 12,178,934 คน คิดเป็น 19% ของทั้งประเทศ
- รถจดทะเบียน 6,623,316 คัน คิดเป็น 18% ของทั้งประเทศ
- ผลิตภัณฑ์มวลรวม 1,184,269 ล้านบาท คิดเป็น 9% ของทั้งประเทศ

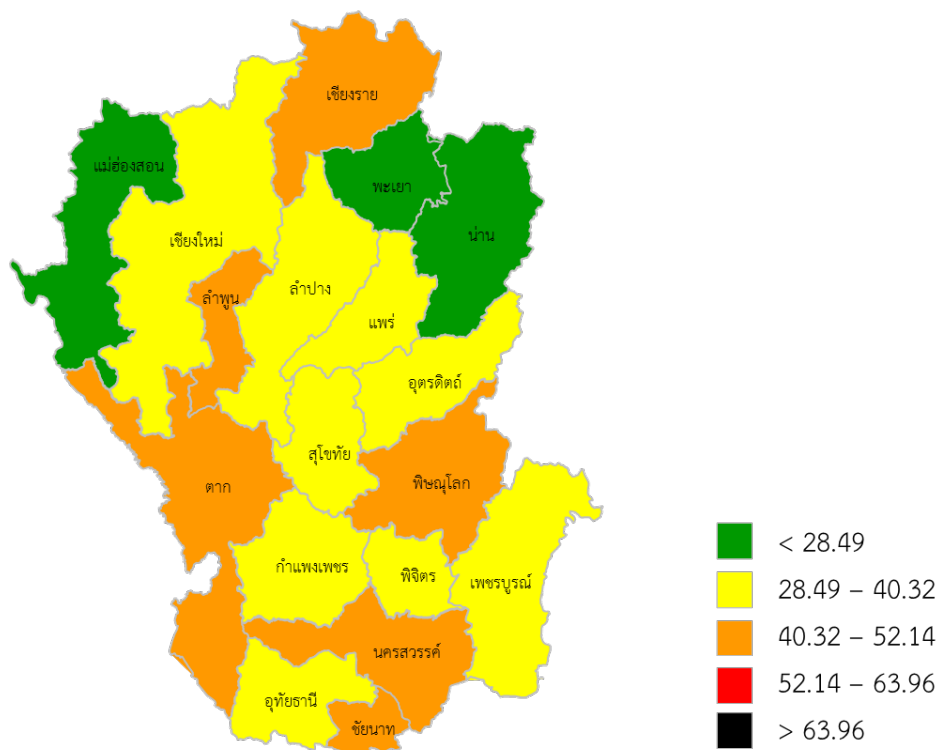
สถิติอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของภาคเหนือ พ.ศ.2557 มีดังนี้

- เสียชีวิต 4,603 ราย คิดเป็น 22% ของทั้งประเทศ
- บาดเจ็บสาหัส 28,212 ราย คิดเป็น 21% ของทั้งประเทศ
- บาดเจ็บเล็กน้อย 180,658 ราย คิดเป็น 19% ของทั้งประเทศ

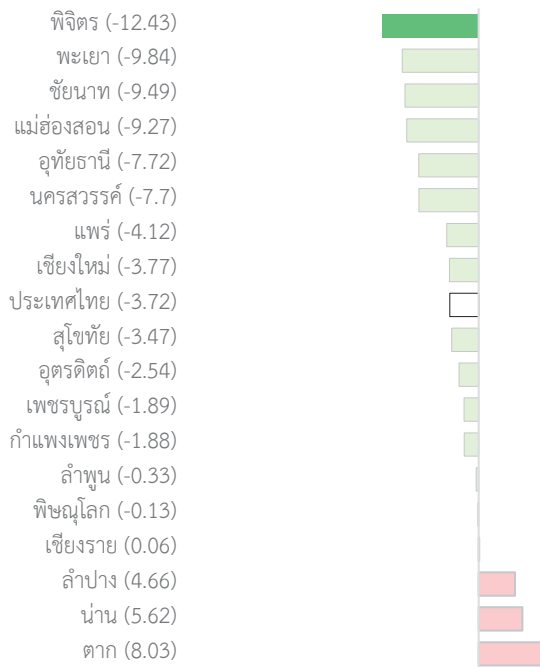
¹ การแบ่งภาคตามราชการ อุทัยธานีและชัยนาทอยู่ในภาคกลาง แต่ สอจร.แบ่งมาอยู่ภาคเหนือสะดวกในการบริหารจัดการของภาค สอจร.



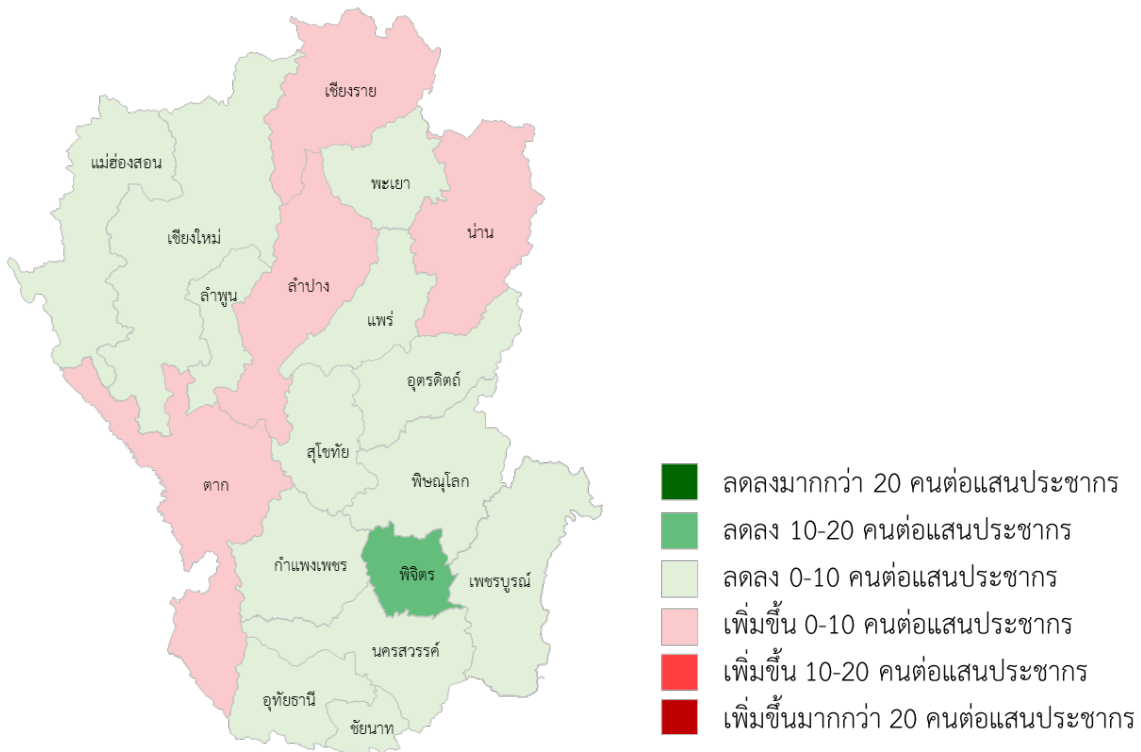
ภาคเหนือมีอัตราการเสียชีวิต 37.79 รายต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยทั้งประเทศที่ 32.90 รายต่อแสนประชากร โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรสูงสุด ได้แก่ ตาก (50.23) รองลงมาได้แก่ พิษณุโลก และนครสวรรค์ ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศมี 5 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน (16.92) รองลงมาได้แก่ พะเยา น่าน อุทัยธานี และสุโขทัย (รูปที่ 3.1)



รูปที่ 3.1 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรภาคเหนือ พ.ศ.2557



เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2555 กับ 2557 พบว่าจังหวัดในภาคเหนือส่วนใหญ่มีอัตราการเสียชีวิตที่ลดลง คิดเป็น 3.12 รายต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศเล็กน้อย (3.72 รายต่อแสนประชากร) จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงสูงสุด ได้แก่ พิจิตร พะเยา และชัยนาท มีเพียง 3 จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น ได้แก่ ลำปาง น่าน และตาก (รูปที่ 3.2)



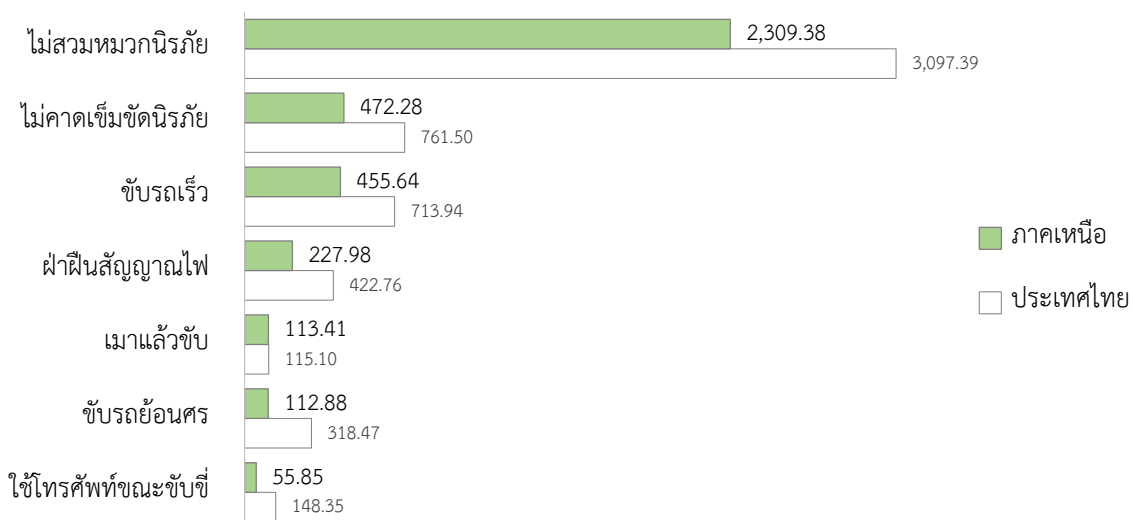
รูปที่ 3.2 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับพ.ศ.2555

การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี

สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดี ได้จากการนำสถิติคดีอุบัติเหตุจราจร 7 คดีมาทำการวิเคราะห์ในรูปแบบของอัตราการจับกุมต่อแสนประชากร เพื่อสะท้อนถึงการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมมารขับขี่ โดยประกอบไปด้วย

1. ไม่สวมหมวกนิรภัย	281,258 ราย
2. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	57,519 ราย
3. ขับรถเร็ว	53,313 ราย
4. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	27,008 ราย
5. เมาแล้วขับ	13,812 ราย
6. ขับรถย้อนศร	12,358 ราย
7. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	6,246 ราย

ภาคเหนือมีสถิติการจับกุมต่ำกว่าค่าเฉลี่ยระดับประเทศประมาณ 33% (รูปที่ 3.3) โดยคดีที่มีการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย (2,309 รายต่อแสนประชากร) ส่วนคดีที่มีการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ (56 รายต่อแสนประชากร) ตารางที่ 3.1 แสดงรายละเอียดอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของจังหวัดต่างๆ ในภาคเหนือ



รูปที่ 3.3 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของภาคเหนือกับประเทศไทย

ตารางที่ 3.1 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร ของจังหวัดในภาคเหนือ

จังหวัด	เมา	หมวกนิรภัย	เร็ว	เข็มขัดนิรภัย	ขับย้อนศร	ฝ่าไฟแดง	โทรศัพท์มือถือ
เชียงใหม่	389.74	2,424.68	682.54	394.33	45.64	682.54	129.60
เชียงราย	81.73	2,275.65	2.90	527.04	87.94	76.26	30.14
เพชรบูรณ์	91.78	473.59	153.34	478.21	156.76	32.03	-
แพร่	35.02	630.28	938.15	225.07	314.26	206.79	171.99
แม่ฮ่องสอน	100.73	1,470.72	7.25	494.00	58.43	53.19	15.31
กำแพงเพชร	15.90	740.35	29.61	103.77	108.98	61.82	50.31
ชัยนาท	52.37	1,647.69	440.59	240.46	82.46	-	17.76
ตาก	86.55	3,076.62	14.64	571.03	247.80	155.13	56.53
นครสวรรค์	132.46	2,002.60	10.25	130.13	41.48	115.59	20.41
น่าน	50.18	4,524.70	-	1,094.37	-	729.30	54.99
พะเยา	32.82	5,916.35	95.16	818.86	21.05	13.21	7.64
พิจิตร	13.88	2,413.14	30.68	437.41	237.24	240.35	34.70
พิษณุโลก	62.40	1,713.76	632.26	350.18	135.62	196.63	15.83
ลำปาง	132.14	4,704.30	2,943.77	1,056.95	-	406.23	103.72
ลำพูน	105.56	4,416.87	1,269.89	1,281.48	114.44	131.95	50.81
สุโขทัย	24.57	1,064.97	78.35	211.63	181.26	54.28	22.24
อุตรดิตถ์	21.07	2,720.24	56.69	416.59	38.88	39.31	36.71
อุทัยธานี	31.50	722.64	12.11	163.85	74.20	16.66	6.66
เฉลี่ย	113.41	2,309.38	455.64	472.28	112.88	227.98	55.85

หมายเหตุ: -ไม่มีข้อมูล

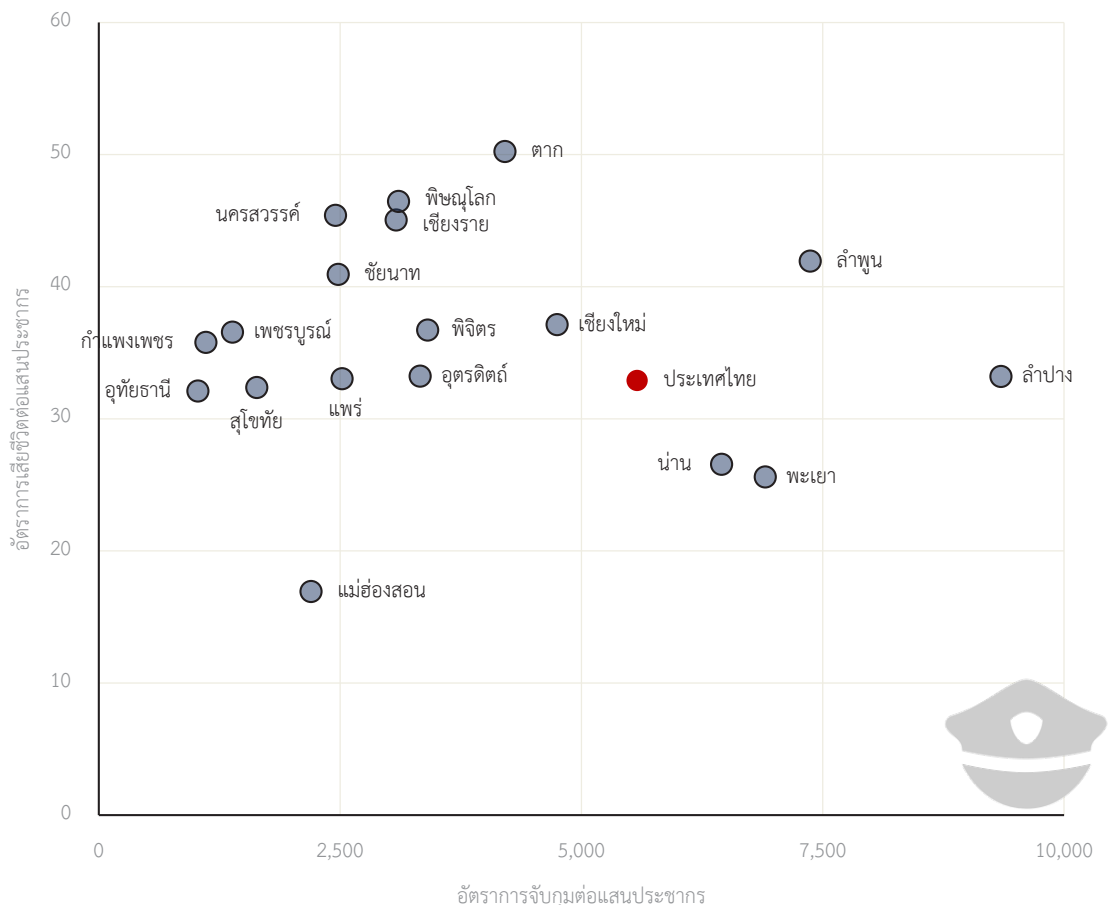
เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง “อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร” กับ “อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร” (รูปที่ 3.4) พบว่าข้อมูลไม่มีความสัมพันธ์กันมากนัก ในขณะที่อัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 25-45 รายต่อแสนประชากร แต่อัตราการจับกุมมีการกระจายตัวตั้งแต่ 1,000-10,000 คดีต่อแสนประชากร ตัวอย่างของจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงแต่อัตราการเสียชีวิตปานกลาง ได้แก่ ลำปาง ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำแต่ก็มีอัตราการเสียชีวิตต่ำ ได้แก่ แม่ฮ่องสอน เป็นต้น

จากสถิติอัตราการจับกุมรวมทุกคดีแสดงดังตารางที่ 3.1 เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่าภาคเหนือมีอัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับเฉลี่ย 113.41 คดีต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศเล็กน้อย (115.10 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ เชียงใหม่ นครสวรรค์ และลำปาง ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ พิจิตร กำแพงเพชร และอุตรดิตถ์ (รูปที่ 3.5) ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับจำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อแสนประชากร พบว่าจำนวนเครื่องไม่มีผลต่อจำนวนการจับกุมมากนัก บางจังหวัดที่มีเครื่องมากกลับมีการจับกุมได้น้อย ในขณะที่บางจังหวัดที่มีเครื่องตรวจวัดน้อยกลับสามารถจับกุมได้มาก เช่น เชียงใหม่ เป็นต้น (รูปที่ 3.7)

ส่วนอัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วเฉลี่ย 455.64 คดีต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (713.94 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ 4 จังหวัด ได้แก่ ลำปาง ลำพูน แพร่ และเชียงใหม่ ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน และนครสวรรค์ (รูปที่ 3.8) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์กับจำนวนเครื่องตรวจจับความเร็วแล้ว พบว่าบางจังหวัดแม้จะมีเครื่องตรวจจับน้อยแต่ก็มีการตรวจจับได้มาก เช่น ลำปาง และลำพูน เป็นต้น (รูปที่ 3.10)

นอกจากนั้น อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยเฉลี่ย 2,309.38 คดีต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (3,097.39 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ 4 จังหวัด ได้แก่ พะเยา ลำปาง น่าน และลำพูน ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ เพชรบูรณ์ แพร่ และอุทัยธานี (รูปที่ 3.11) ซึ่งเมื่อพิจารณาควบคู่ไปกับอัตราการสวมหมวกนิรภัย ยังไม่พบความสัมพันธ์ที่ชัดเจนนัก กลุ่มจังหวัดที่มีการจับกุมสูงแต่ยังไม่สวมหมวกนิรภัยมากนัก ได้แก่ ลำปาง พะเยา น่าน ลำพูน ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมปานกลางแต่มีการสวมหมวกนิรภัยมาก ได้แก่ ตาก พิษณุโลก เชียงใหม่ เป็นต้น (รูปที่ 3.13)

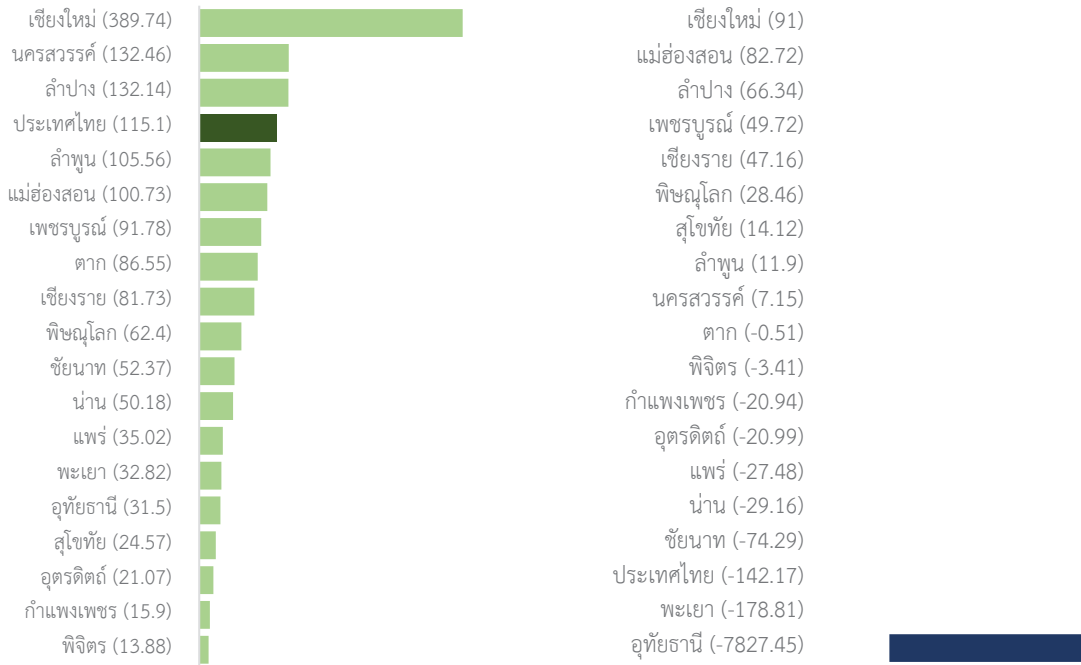
ส่วนสถิติอัตราการจับกุมคดีอื่นๆ ได้แก่ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถย้อนศร และใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ แสดงรายละเอียดดังในรูปที่ 3.14



รูปที่ 3.4 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร กับ อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร

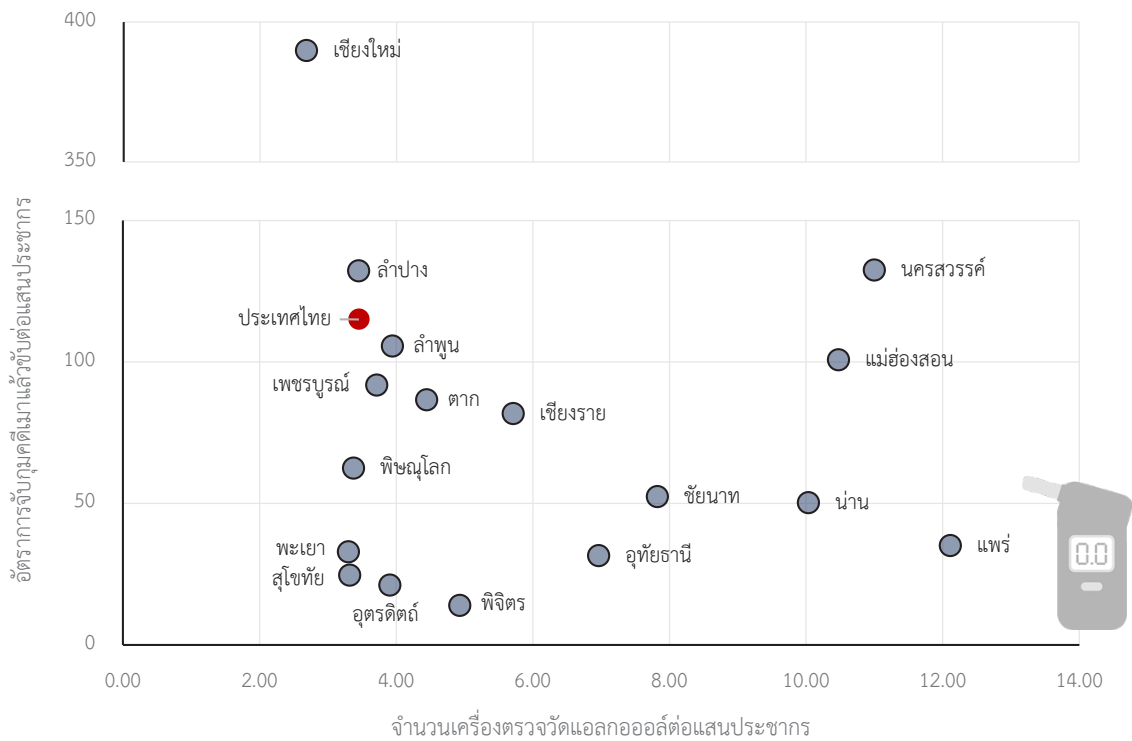


เมาแล้วขับ



รูปที่ 3.5 อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร

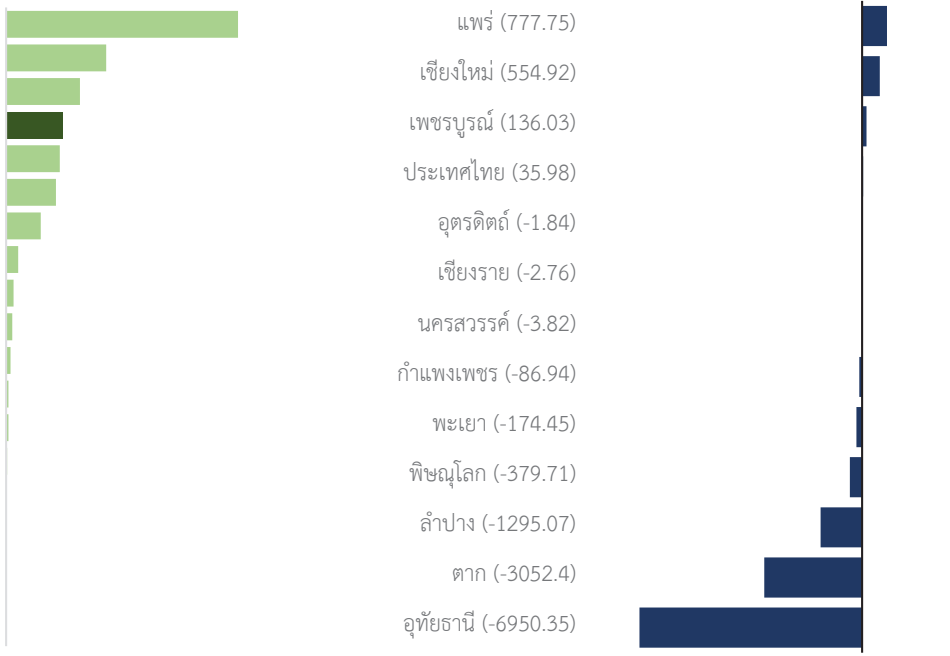
รูปที่ 3.6 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเมื่อเทียบกับปีพ.ศ.2555



รูปที่ 3.7 อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร และ จำนวนเครื่องจักรวัดแอลกอฮอล์ต่อแสนประชากร

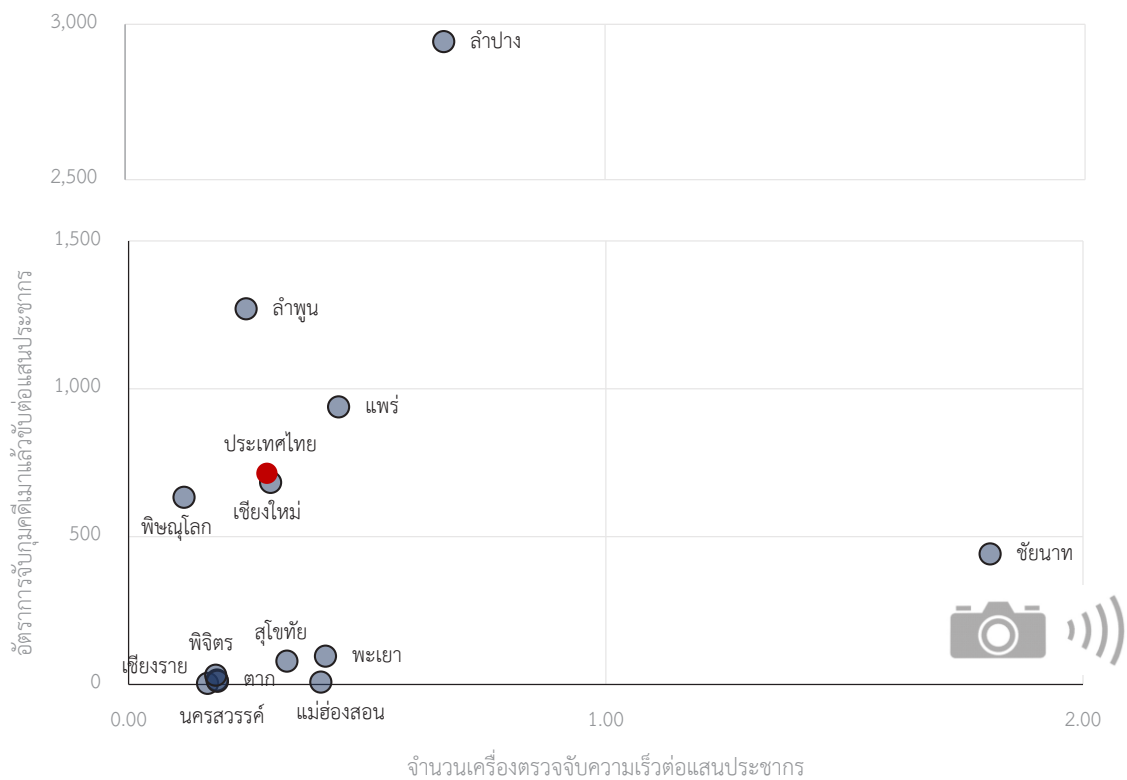
SPEED ขับรถเร็ว

- ลำปาง (2943.77)
- ลำพูน (1269.89)
- แพร่ (938.15)
- ประเทศไทย (713.94)
- เชียงใหม่ (682.54)
- พิษณุโลก (632.26)
- ชัยนาท (440.59)
- เพชรบูรณ์ (153.34)
- พะเยา (95.16)
- สุโขทัย (78.35)
- อุดรดิตถ์ (56.69)
- พิจิตร (30.68)
- กำแพงเพชร (29.61)
- ตาก (14.64)
- อุทัยธานี (12.11)
- นครสวรรค์ (10.25)
- แม่ฮ่องสอน (7.25)
- เชียงราย (2.9)
- น่าน (ไม่มีข้อมูล)



รูปที่ 3.8 อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากร

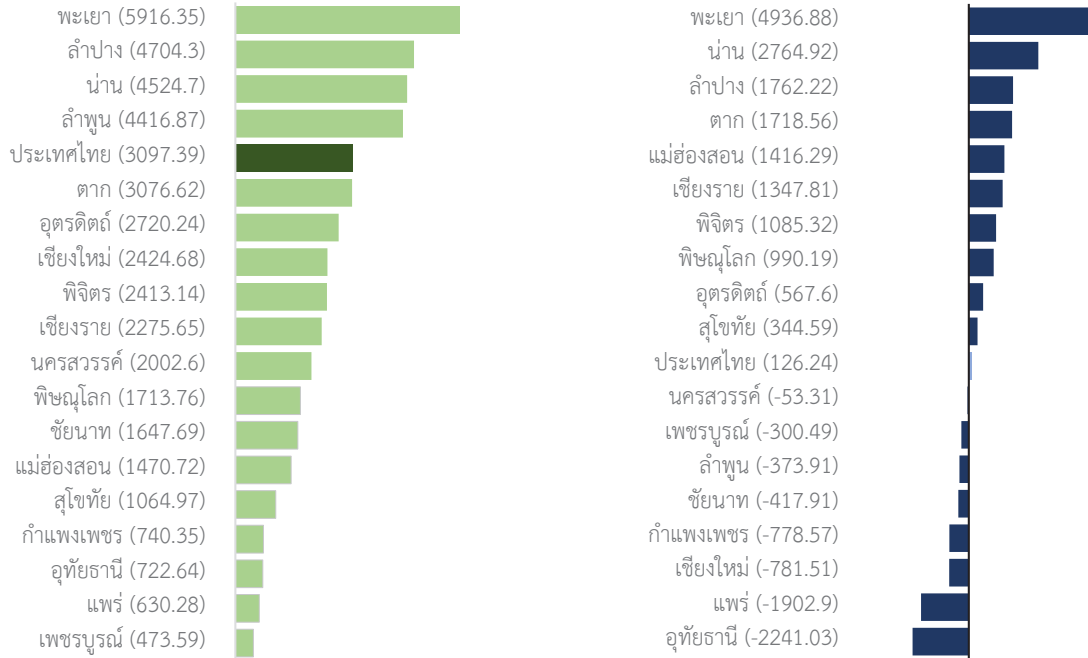
รูปที่ 3.9 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเมื่อเทียบกับปีพ.ศ.2555



รูปที่ 3.10 อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากร และ จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็วต่อแสนประชากร

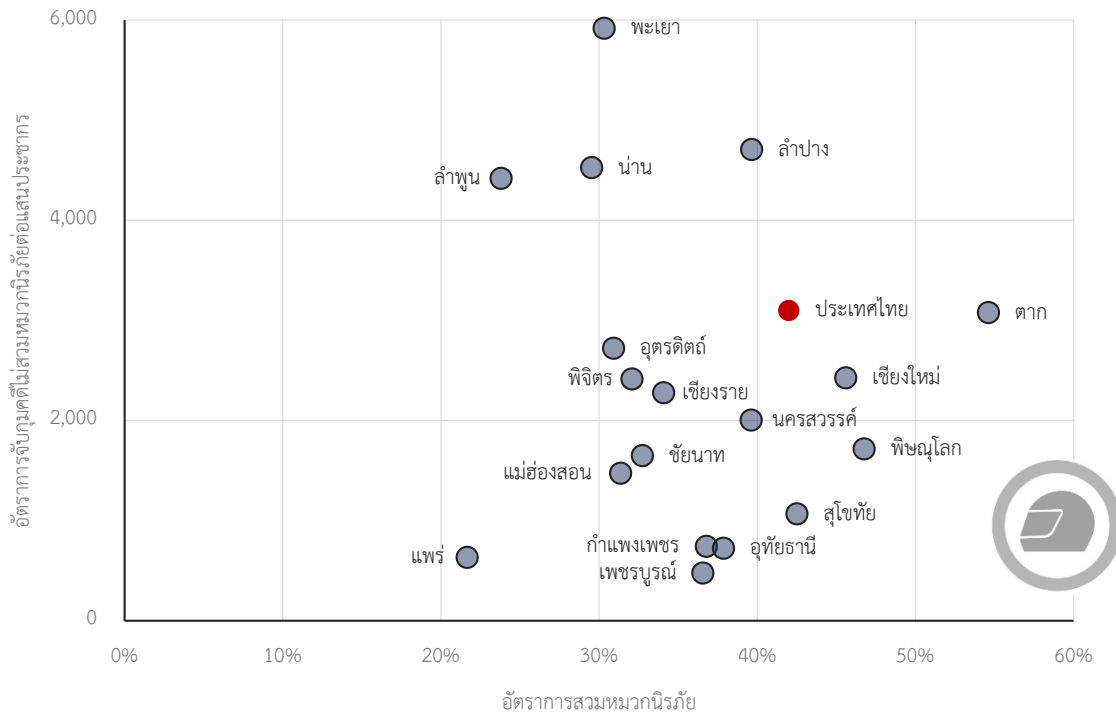


ไม่สวมหมวกนิรภัย



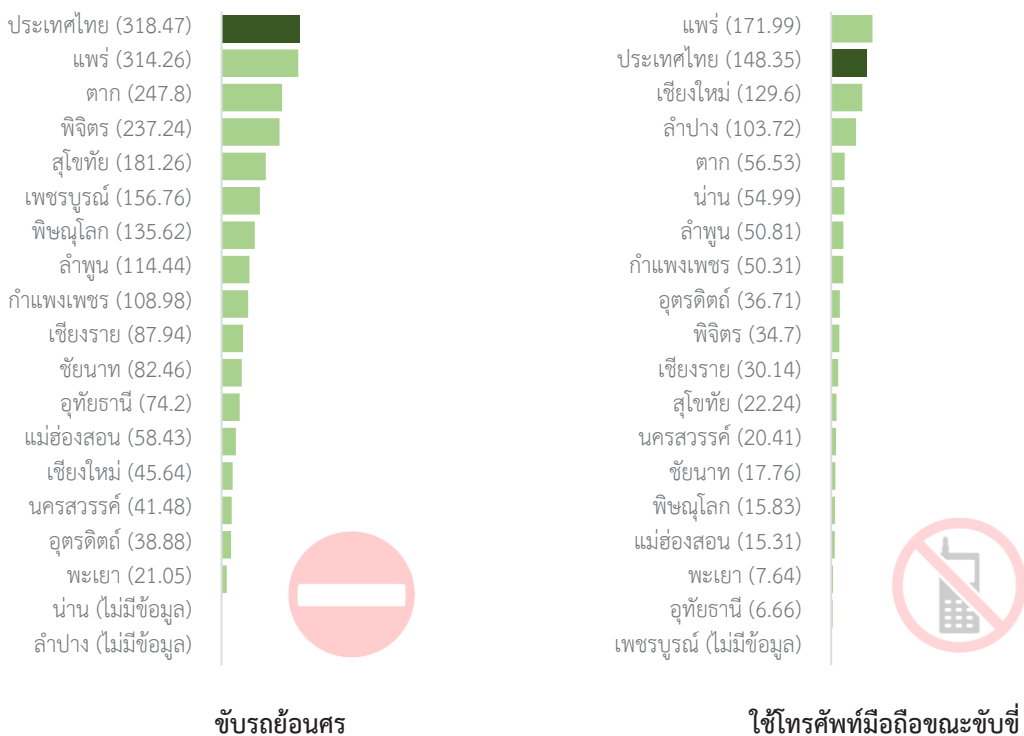
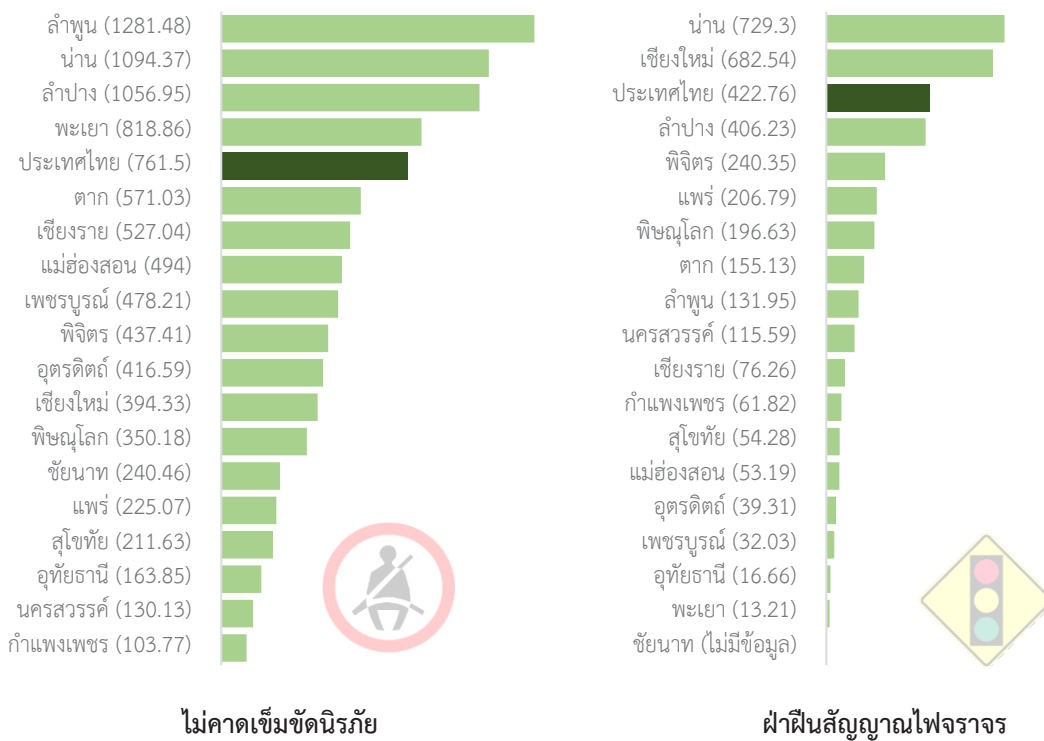
รูปที่ 3.11 อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร

รูปที่ 3.12 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเมื่อเทียบกับปีพ.ศ.2555



รูปที่ 3.13 อัตราการการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัย และ อัตราการสวมหมวกนิรภัย

ข้อมูล: มูลนิธิไทยโรดส์



รูปที่ 3.14 อัตราการจับกุมคดีอื่นๆ ต่อแสนประชากร

กำแพงเพชร

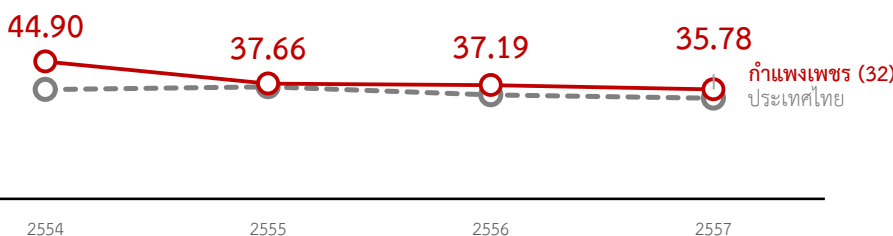
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

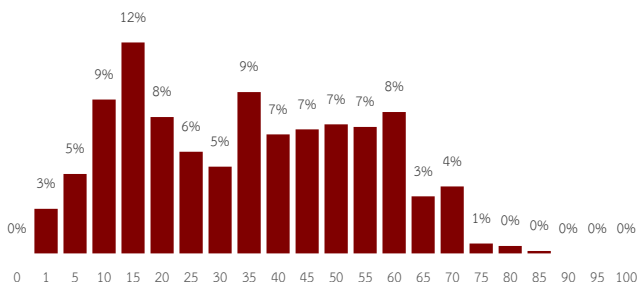
ประชากร	729,522	คน (34)
รถจดทะเบียน	350,553	คัน (33)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	113,006	ล้านบาท (21)

สถิติอุบัติเหตุ

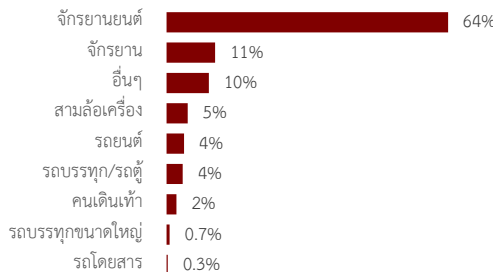
เสียชีวิต	261	ราย (35)
บาดเจ็บสาหัส	1,418	ราย (34)
บาดเจ็บเล็กน้อย	13,781	ราย (27)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว		29.61 (44)
เมาแล้วขับ		15.90 (54)
ไม่สวมหมวกนิรภัย		740.35 (57)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย		103.77 (62)
โทรศัพท์ขณะขับขี่		50.31 (34)
ขับรถย้อนศร		108.98 (38)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		61.82 (47)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

-ไม่มีข้อมูล-

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	37%	(32)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	-ไม่มีข้อมูล-	
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	-ไม่มีข้อมูล-	

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

 นโยบาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ยุทธศาสตร์

-ไม่มีข้อมูล-

 เป้าหมาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ปัญหาและอุปสรรค

-ไม่มีข้อมูล-

 ข้อเสนอแนะ

-ไม่มีข้อมูล-

ชัยนาท



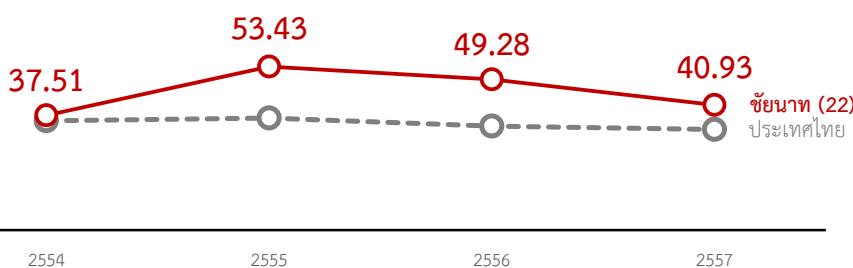
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

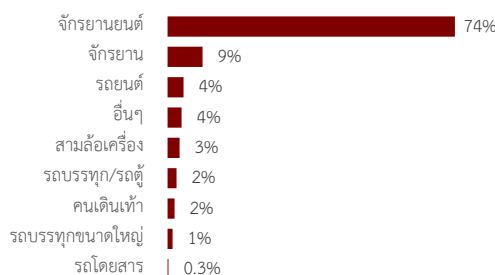
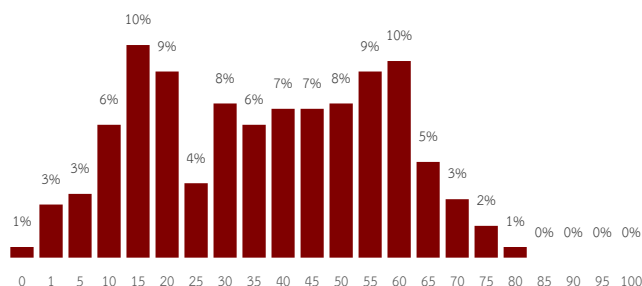
ประชากร	332,283	คน (67)
รถจดทะเบียน	171,831	คัน (62)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	31,164	ล้านบาท (63)

สถิติอุบัติเหตุ

เสียชีวิต	136	ราย (58)
บาดเจ็บสาหัส	772	ราย (65)
บาดเจ็บเล็กน้อย	1,971	ราย (75)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ

ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●○○○○	440.59 (23)
เมาแล้วขับ	●●●●●●○○○○	52.37 (35)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●○○○○	1,647.69 (39)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○○	240.46 (53)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○○	17.76 (52)
ขับรถย้อนศร		82.46 (42)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		-ไม่มีข้อมูล-

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- จุดกลับรถหน้าธนาคาร ธกส. อ.เมือง
- จุด กม.148 หน้าปั้ม ปตท. (สายเอเชียขาขึ้น) อ.โมโนรมย์
- จุดกลับรถหน้าวัดมะปราง (สายเอเชีย) อ.สรรพยา
- ถนนตั้งแต่สถานีขนส่ง - แยกธรรมามูลอ.มโนรมย์
- ถนนตั้งแต่สะพานใหม่ - สรรคบุรี (สาย 340)อ.สรรคบุรี

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	33%	(42)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	7.82	เครื่องต่อแสนประชากร (10)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	1.81	เครื่องต่อแสนประชากร (4)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

วิสัยทัศน์จังหวัดชัยนาท เป็นแหล่งผลิต เมล็ดพันธุ์ข้าว และสินค้าเกษตรที่มี คุณภาพได้มาตรฐาน สังคมอยู่ร่วมกัน อย่างมีความสุขและมีภูมิคุ้มกันต่อการ เปลี่ยนแปลง

🔄 ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาคุณภาพคน และสังคมสู่ความเข้มแข็ง สมานฉันท์ และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง

☑️ เป้าหมาย

ผู้เสียชีวิตคืออุบัติเหตุจราจรทางบกลดลง 5% เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

☹️ ปัญหาและอุปสรรค

1. ดำรวจจราจรมีกำลังไม่เพียงพอ
2. ขาดเครื่องมือ อุปกรณ์ ในการปฏิบัติงาน

✍️ ข้อเสนอแนะ

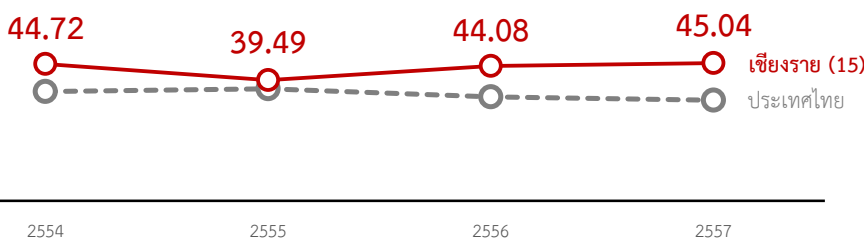
-ไม่มีข้อมูล-

เชียงราย

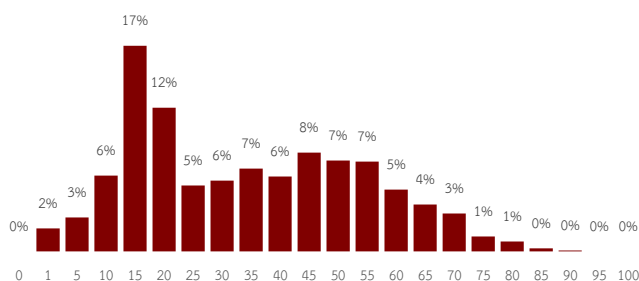
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,207,699	คน (15)
รถจดทะเบียน	676,060	คัน (8)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	95,995	ล้านบาท (26)

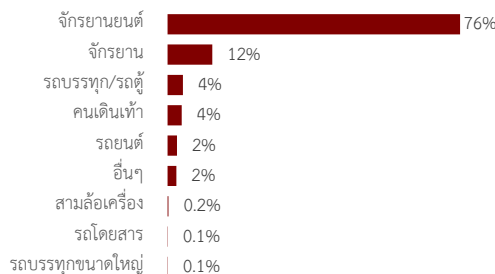
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	544	ราย (7)
บาดเจ็บสาหัส	2,468	ราย (15)
บาดเจ็บเล็กน้อย	19,619	ราย (14)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○○	2.90 (64)
เมาแล้วขับ	●●●●○○○○○○○	81.73 (26)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●○○○○○	2,275.65 (32)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○○○○	527.04 (29)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○○○○	30.14 (45)
ขับรถย้อนศร		87.94 (41)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		76.26 (42)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- แยกราชภัฏ
- แยกวัดสักวัน
- ยูเทิร์นไถ่ย่างภูไท
- ยูเทิร์น ห้างเซ็นทรัล
- แยกหน้ารพ.แม่สรวย

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 34% (37)
 จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 5.71 เครื่องต่อแสนประชากร (21)
 จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว 0.17 เครื่องต่อแสนประชากร (50)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ลดอุบัติเหตุโดยบูรณาการทุกภาคส่วน
(Empowerment)

ยุทธศาสตร์

นำโดยยุทธศาสตร์ใช้กฎหมาย
(Enforcement) และการปรับเปลี่ยนจุด
เสี่ยงถนน (Engineering) รมรณรงค์ให้
ความรู้ความเข้าใจของประชาชน คือ
Education ส่วนด้านการแพทย์ฉุกเฉิน
EMS นอกจากเป็นการลดการเสียชีวิต
เมื่อเกิดเหตุแล้ว ยังมีส่วนให้ข้อมูล เพื่อ
ประเมิน (Evaluate)

เป้าหมาย

1. ลดอุบัติเหตุตลอดปี
2. มีการสวมหมวกนิรภัยมากกว่า 80%
3. ลดการเมาขับ
4. ลดการขับเร็ว

ปัญหาและอุปสรรค

ตำรวจจราจรมีน้อยไม่สอดคล้องกับภาระงานประจำ

- ตั้งด่านตรวจ
- ถวายความปลอดภัยราชวงศ์
- ให้ความสะดวกและปลอดภัยประชาชน
- CCTV
- ประจำหน้าโรงเรียน

ข้อเสนอแนะ

1. เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร
2. อบรมอาสาจราจรเพิ่ม
3. ใช้กล้องตรวจจับอัตโนมัติช่วยผ่อนแรงตำรวจ

เชียงใหม่

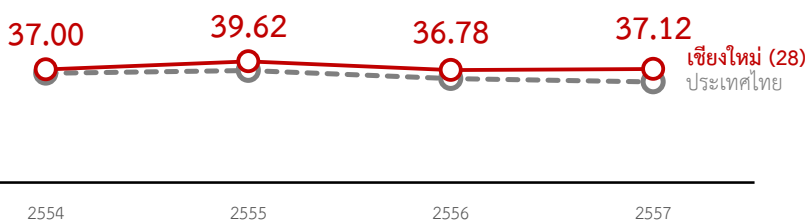
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

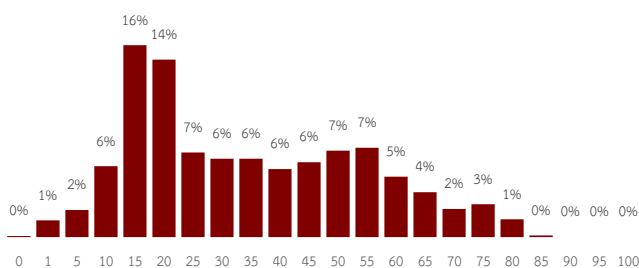
ประชากร	1,678,284	คน (5)
รถจดทะเบียน	1,273,275	คัน (3)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	221,216	ล้านบาท (12)

สถิติอุบัติเหตุ

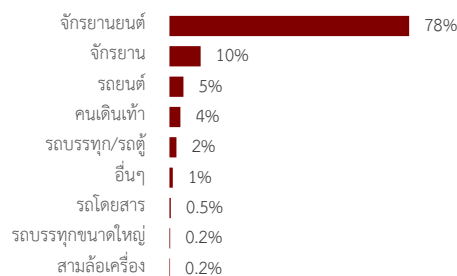
เสียชีวิต	623	ราย (4)
บาดเจ็บสาหัส	4,274	ราย (7)
บาดเจ็บเล็กน้อย	17,627	ราย (17)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○○	682.54 (20)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	389.74 (2)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	2,424.68 (30)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●○○○○	394.33 (43)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●○○○○○○○○○	129.60 (17)
ขับรถย้อนศร		45.64 (54)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		682.54 (10)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ทางหลวง1001 แยกลิขิตชีวันและจุดกลับรถถนนเชียงใหม่-พร้าว
- ทางหลวง 108 โค้งปางแฟน
- แยกวัดปियาราม และ แมคโคร อำเภอแมริม
- ทางหลวง 108-1009 เส้นทางขึ้นดอยอิทนนท์ จอมทอง
- ทางหลวง 121 โค้งเกษตรแม่เหียะ
- ทางหลวง 118 ดอยนางแก้ว อำเภอดอยสะเก็ดมีโค้งอันตรายช่วงลงเขา 3 แห่ง
- ทางหลวง 118 อีก 7 แห่ง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 46% (15)
 จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 2.68 เครื่องต่อแสนประชากร (56)
 จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว 0.30 เครื่องต่อแสนประชากร (32)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ลดอุบัติเหตุโดยบูรณาการ ส่วนที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เน้นการใช้กฎหมาย และแก้จุดเสี่ยง อย่างต่อเนื่อง โดยใช้การ ประเมิน กำหนดแนวทางการทำงาน

ยุทธศาสตร์

โดยแต่งตั้งให้มีอนุกรรมการแต่ละยุทธศาสตร์ ดำเนินการ และนำมาร่วมกันประเมินในแต่ละเดือน ยุทธศาสตร์ ใช้กฎหมาย (Enforcement) และการปรับเปลี่ยนจุดเสี่ยงถนน (Engineering) จะนำด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจของประชาชน คือ Education ก่อนเสมอเพื่อลดความขัดแย้ง ส่วนด้านการแพทย์ฉุกเฉิน EMS นอกจากเป็นการลดการเสียชีวิตเมื่อเกิดเหตุแล้ว ยังมีส่วนให้ข้อมูล เพื่อประเมิน (Evaluate) จุดที่เกิดเหตุบาดเจ็บหรือเสียชีวิตบ่อยๆ

เป้าหมาย

1. ลดอุบัติเหตุให้น้อยลงในแต่ละปีและแต่ละเทศกาล
2. แก้ไขจุดเสี่ยงมากกว่า 5 จุดต่อปี
3. มีการสวมหมวกนิรภัยมากกว่า 80%
4. ลดการเมาแล้วขับ
5. ลดการขับเร็ว โดยเฉพาะในจุดเสี่ยง

ปัญหาและอุปสรรค

1. ผู้กระทำความผิดไม่ยอมรับผิด โต้แย้ง
2. ผู้กระทำความผิดเป็นชาวต่างประเทศ สื่อสารเข้าใจยาก
3. ผู้กระทำความผิดไม่มาเสียค่าปรับ
4. เชียงใหม่มีอุบัติเหตุรุนแรงจากฝ่าไฟแดง และขับเร็วมาก กล้อง CCTV บันทึกเหตุการณ์ไว้มาก แต่ตำรวจจราจรไม่มี มีแต่ของเทศบาลนคร น่าจะประสานนำมาใช้ช่วยป้อมปรามการฝ่าฝืนฝ่าสัญญาณไฟได้กฎหมายความปลอดภัยได้ แต่ขณะนี้ยังไม่ได้ใช้

ข้อเสนอแนะ

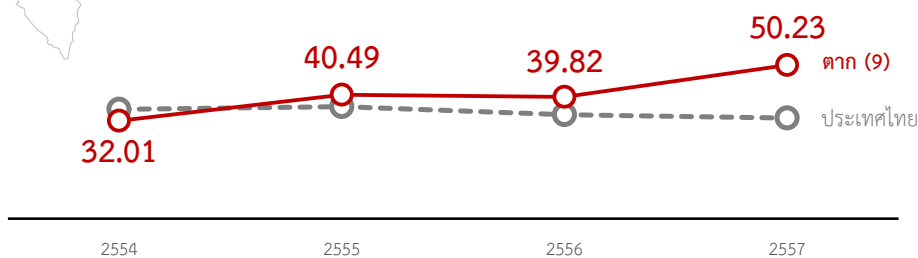
1. อบรม หรือ ให้มีสื่อความเข้าใจภาษาต่างประเทศให้เข้าใจข้อผิดกฎหมาย
2. ส่วนกลาง หรือท้องถิ่น ควรสนับสนุนเครื่องมืออัตโนมัติจับภาพดำเนินคดี ขับเร็วในจุดเสี่ยง และฝ่าไฟแดง

ตาก

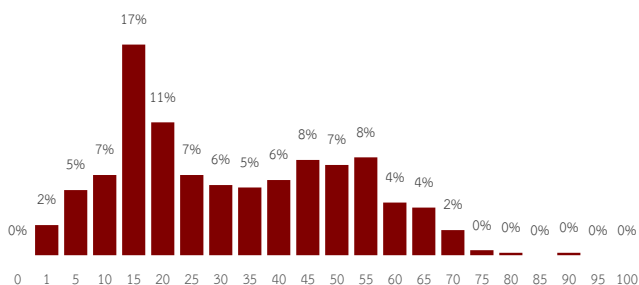
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	539,553	คน (46)
รถจดทะเบียน	209,140	คัน (58)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	44,340	ล้านบาท (50)

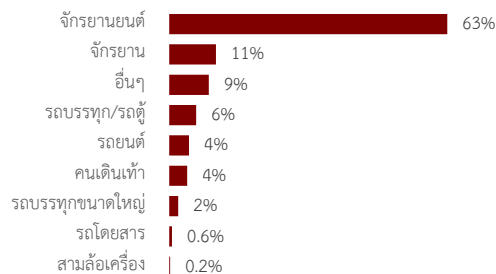
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	271	ราย (32)
บาดเจ็บสาหัส	982	ราย (58)
บาดเจ็บเล็กน้อย	9,160	ราย (43)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	14.64 (52)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	86.55 (24)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	3,076.62 (24)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	571.03 (28)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●○○	56.53 (29)
ขับรถย้อนศร		247.80 (22)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		155.13 (31)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ดอยรวม ถนนทล12 สายตาก-แม่สอด
- ถนนไปบ้านห้วยน้ำหนัก แขวงทช.ตาก
- ถนนแม่สอด-อุ้มผาง กม.37-39
- สี่แยกไฟแดงหน้ารพ.ตสม. ทล.1
- ถนนดอนเจดีย์-วาเลย์ กม.2-5

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	55%	(7)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	4.45	เครื่องต่อแสนประชากร (31)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.19	เครื่องต่อแสนประชากร (48)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศ เรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

1. กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนบังคับใช้ภายในองค์กร และขยายสู่หน่วยงานอื่นๆภายนอก
2. รมรงค์ให้รถทุกคันมีความปลอดภัยด้วยการจัดทำประกันภัย พรบ. และสวมหมวกนิรภัย 100%
3. ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การบังคับใช้กฎหมายและอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

🕒 ยุทธศาสตร์

1. เริ่มจากบุคลากรภายในองค์กร เป็นตัวอย่างในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
2. เน้นการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม
3. บูรณาการความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนน

☑️ เป้าหมาย

“ถนนปลอดภัย คนไทยปลอดภัย”
ขับเคลื่อนการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง มีข้อมูลสถิติการเกิดเหตุที่ใช้ประกอบในการโครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ สามารถลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. ผู้ขับขี่มีทัศนคติไม่ดีต่อเจ้าหน้าที่
2. ผู้ขับขี่ไม่มีวินัยไม่เคารพกฎหมาย ไม่เกรงกลัวต่อโทษที่กระทำผิด
3. อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ
4. อุปกรณ์ในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอ มีสภาพเก่าชำรุดไม่ทันสมัย

✍️ ข้อเสนอแนะ

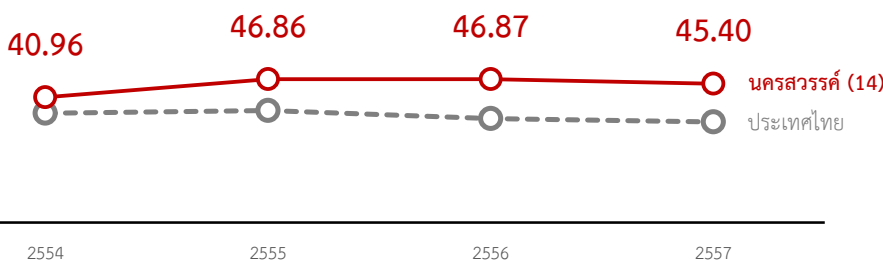
1. ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่มีความรู้ความเข้าใจในการขับขี่และมีวินัยในการขับขี่
2. มีอุปกรณ์ที่ทันสมัยให้เจ้าหน้าที่ไว้ในการปฏิบัติงาน
3. การสอบใบอนุญาตขับขี่ต้องทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ต้องให้มีความรู้กฎหมายจราจร และมีวินัยจราจร
4. เพิ่มโทษให้ผู้กระทำผิดให้มากขึ้น

นครสวรรค์

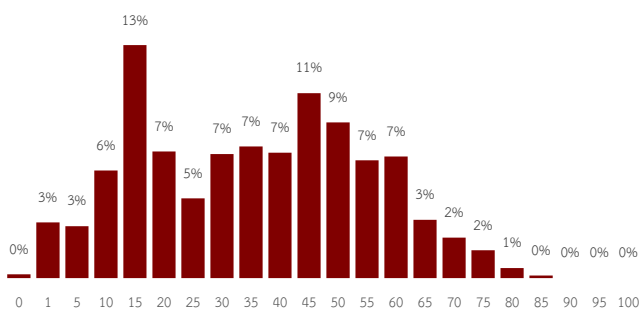
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,072,756	คน (20)
รถจดทะเบียน	549,655	คัน (13)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	110,864	ล้านบาท (22)

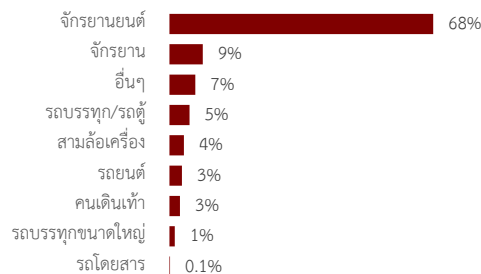
สถิติอุบัติเหตุ	
เสียชีวิต	487 ราย (10)
บาดเจ็บสาหัส	2,778 ราย (13)
บาดเจ็บเล็กน้อย	14,498 ราย (22)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	10.25 (55)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●●○	132.46 (13)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	2,002.60 (34)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○○	130.13 (59)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●○○○	20.41 (48)
ขับรถย้อนศร		41.48 (56)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		115.59 (38)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ช่วงบริเวณทางขึ้น-ลงเขาเขี้ยว อ.เมืองฯ
- แยกอุทยานสวรรค์ อ.เมือง
- จุดกลับรถบริเวณหน้าศาลกรมหลวงชุมพร อ.เมือง
- แยกหลวงพ่อโ อ.พยุหะคีรี
- สี่แยกศูนย์จรรยา อ.เก้าเหลียว

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 40% (26)
 จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 11.00 เครื่องต่อแสนประชากร (4)
 จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว 0.19 เครื่องต่อแสนประชากร (47)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศ เรียงจากมากไปหาน้อย

นโยบาย

บังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

ยุทธศาสตร์

การสร้างเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมาย

ลดอัตราการเสียชีวิตของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 25 ต่อแสนประชากรของทั้งจังหวัด

ปัญหาและอุปสรรค

1. ปัจจัยภายนอก คือ กฎหมายมีหลายฉบับ ทำให้เจ้าหน้าที่สับสน และบางฉบับไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน
2. ปัจจัยภายใน
 - เครื่องมือไม่เพียงพอ และเทคโนโลยีไม่ทันสมัย
 - ขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน

ข้อเสนอแนะ

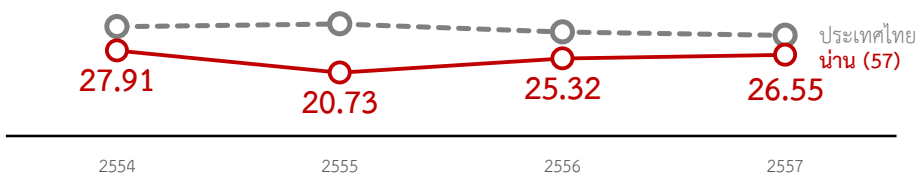
1. ปลุกฝังการบังคับใช้กฎหมาย
2. จัดทำเป็นประกาศของจังหวัด ในเรื่องเส้นทางต่างๆ ที่บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น โดยระบุช่วงเวลา กำหนดด้วย

น่าน

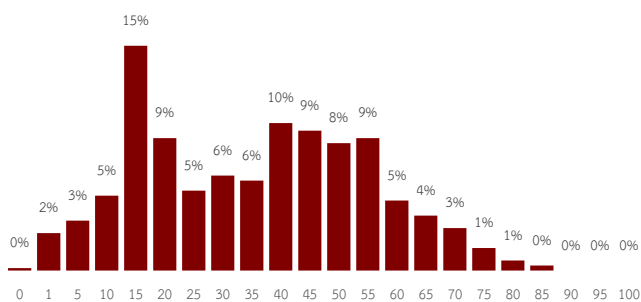
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	478,264	คน (57)
รถจดทะเบียน	216,962	คัน (55)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	27,205	ล้านบาท (65)

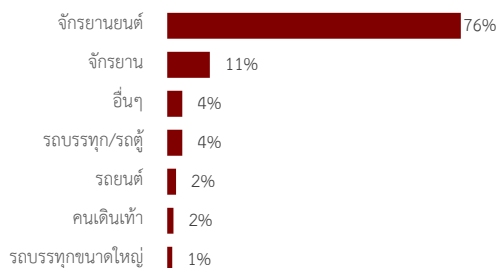
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	127	ราย (60)
บาดเจ็บสาหัส	1,232	ราย (44)
บาดเจ็บเล็กน้อย	8,080	ราย (48)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○	50.18 (36)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	4,524.70 (16)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○	1,094.37 (13)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○	54.99 (30)
ขับรถยนต์		-ไม่มีข้อมูล-
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		729.30 (8)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ถนนสาย 101 กม.44 ช่วง U turn ทุกช่อง
- จุดกลับรถไทยประกันชีวิต เขตเทศบาลเมืองน่าน
- จุดกลับรถ สามแยกวัดพระธาตุเขาน้อยเขตเทศบาลเมืองน่าน
- แขวง2 ถนนสาย 1148 น่าน สองแคว กม.56-60
- แขวง1 ถนนสาย101โค้งวังม่วง ขยายทาง รถวิ่งเร็วมากขึ้น
- แขวง1 ถนนสาย1026
- หน้ทางแยกทุ่งช้าง
- สี่แยกไฟแดง ท่าวังผา
- สี่แยกในอำเภอเมือง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	30%	(56)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	10.04	เครื่องต่อแสนประชากร (6)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.21	เครื่องต่อแสนประชากร (43)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

กวดขันวินัยจราจรลดอุบัติเหตุ โดยบูรณาการ ส่วนที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เน้น การใช้กฎหมาย และแก้จุดเสี่ยง อย่างต่อเนื่องโดยใช้การ ประเมิน กำหนดแนวทางการทำงาน

ยุทธศาสตร์

แต่งตั้งให้มีอนุกรรมการแต่ละยุทธศาสตร์ ดำเนินการ และนำมาพร้อมกันประเมินในแต่ละเดือน ยุทธศาสตร์ใช้กฎหมาย (Enforcement) และการแก้จุดเสี่ยงถนน (Engineering) จะนำด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจของประชาชน คือ Education ก่อนเสมอเพื่อลดความขัดแย้ง ส่วนด้านการแพทย์ฉุกเฉิน EMS นอกจากเป็นการลดการเสียชีวิตเมื่อเกิดเหตุแล้ว ยังมีส่วนให้ข้อมูล เพื่อประเมิน (Evaluate) จุดที่เกิดเหตุ บาดเจ็บหรือเสียชีวิตบ่อยๆ

เป้าหมาย

- ลดอุบัติเหตุให้น้อยลงในแต่ละปี และแต่ละเทศกาล
- แก้ไขจุดเสี่ยงเมื่อมีเหตุทันที
- มีการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าร้อยละ 80 ในอำเภอเมือง รอบนอกร้อยละ 50
- ลดการเมาขับ
- ลดการขับเร็ว โดยเฉพาะในถนน 101

ปัญหาและอุปสรรค

- ไม่มีเครื่องมือตรวจจับความเร็ว
- กำลังตำรวจไม่เพียงพอ

ข้อเสนอแนะ

- สนับสนุนอุปกรณ์จับปรับขับเร็ว
- เพิ่มกำลังตำรวจจากท้องถิ่น
- ควรมีศาลจราจรโดยเฉพาะเพื่อแก้ปัญหาทำความผิดซ้ำซาก

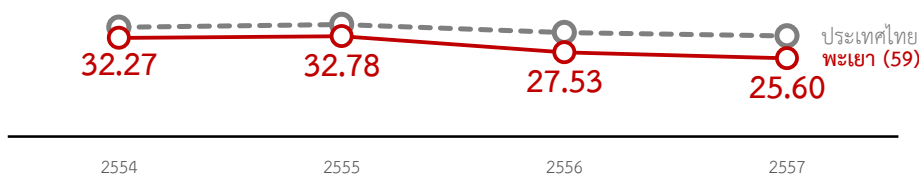
พะเยา

พ.ศ.2557

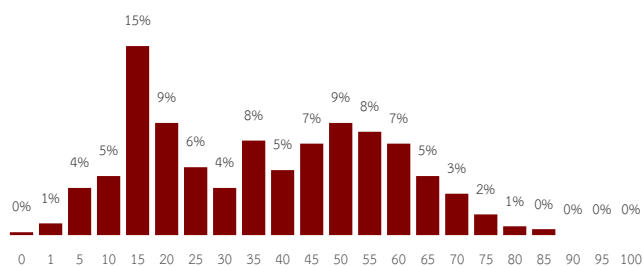


สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	484,454	คน (55)
รถจดทะเบียน	258,785	คัน (44)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	32,738	ล้านบาท (60)

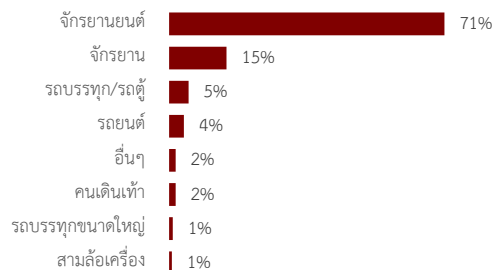
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	124	ราย (61)
บาดเจ็บสาหัส	834	ราย (64)
บาดเจ็บเล็กน้อย	5,742	ราย (62)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●○○○○	95.16 (34)
เมาแล้วขับ	●●●●●●○○○○	32.82 (43)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	5,916.35 (7)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○○	818.86 (22)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●○○○○○○○○○○	7.64 (57)
ขับรถย้อนศร		21.05 (61)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		13.21 (64)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- หน้า ม.พะเยา
- สายพะเยา เชียงคำ
- แยกวัดลี
- แยกบ้านด้อม
- แยกโลดส์

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	30%	(52)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.30	เครื่องต่อแสนประชากร (51)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.41	เครื่องต่อแสนประชากร (22)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุโดยบูรณาการงานที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์

- ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย
- ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร
- ยุทธศาสตร์การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์
- ยุทธศาสตร์บริการการแพทย์ฉุกเฉิน
- ยุทธศาสตร์การติดตามประเมินผล

เป้าหมาย

ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของจังหวัด ลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และความสูญเสียในชีวิตทรัพย์สินของประชาชนให้น้อยลง

ปัญหาและอุปสรรค

1. เจ้าหน้าที่มีน้อย
2. เครื่องมือมีน้อย และทันสมัย

ข้อเสนอแนะ

1. เพิ่มเจ้าหน้าที่ และมีผู้รับผิดชอบโดยเฉพาะ
2. ควรมียงบประมาณสนับสนุนโดยเฉพาะ
3. ใช้กฎหมายบังคับใช้อย่างจริงจัง
4. สร้างจิตสำนึกต่อประชาชนโดยส่วนกลางควรประชาสัมพันธ์มากกว่านี้

พิจิตร



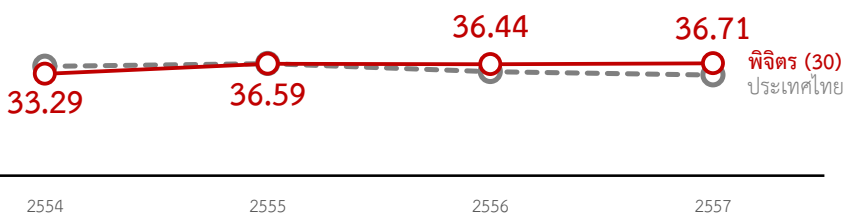
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

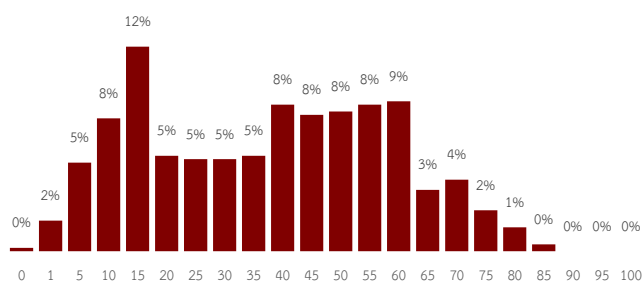
ประชากร	547,543	คน (44)
รถจดทะเบียน	289,572	คัน (40)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	51,101	ล้านบาท (45)

สถิติอุบัติเหตุ

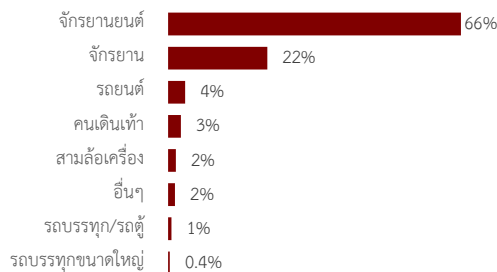
เสียชีวิต	201	ราย (45)
บาดเจ็บสาหัส	1,032	ราย (55)
บาดเจ็บเล็กน้อย	8,006	ราย (49)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●●○	30.68 (43)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●●○	13.88 (56)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●○	2,413.14 (31)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●●○	437.41 (38)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●●○	34.70 (43)
ขับรถย้อนศร		237.24 (23)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		240.35 (23)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ทางหลวงหมายเลข 117 (นครสวรรค์-พิษณุโลก)
- ทางหลวงหมายเลข 11 (นครสวรรค์-วังทอง)
- ทางหลวงหมายเลข 113 (พิจิตร-ตะพานหิน)
- ทางหลวงหมายเลข 115 (พิจิตร-กำแพงเพชร)
- ถนนสระหลวง (ในเขต ทม.พิจิตร)

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	32%	(45)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	4.93	เครื่องต่อแสนประชากร (26)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.18	เครื่องต่อแสนประชากร (49)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาคriminal อุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด ภายใต้เสาหลักทั้ง 5 ด้าน โดยบูรณาการการดำเนินการจากหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในช่วงระยะเวลาปกติและในช่วงเทศกาล

ยุทธศาสตร์

พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน และเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

เป้าหมาย

ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บและเสียชีวิต อย่างน้อยร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันกับในปีที่ผ่านมา

ปัญหาและอุปสรรค

1. เจ้าหน้าที่จราจรผู้มีอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย (เจ้าหน้าที่ตำรวจ) มีน้อย เมื่อเทียบกับภาระงานที่ต้องปฏิบัติ ทำให้การกวดขัน จับกุม ทำได้ไม่ทั่วถึงและสม่ำเสมอ ขณะที่ภาคส่วนอื่นทำได้เพียงการอำนวยความสะดวก แต่ไม่มีอำนาจหน้าที่ เนื่องจากไม่มีกฎหมายรองรับ
2. อัตราการกักเงินเจ้าหน้าที่ตำรวจจับไม่เพียงพอ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีความต่อเนื่อง สม่ำเสมอเท่าที่ควร
3. สังคมชนบทส่วนใหญ่ มีความใกล้ชิดสนิทสนมและเกื้อกูลกัน ทำให้เจ้าพนักงานเกิดความลำบากใจในการปฏิบัติงาน เพราะด้านหนึ่งต้องปฏิบัติหน้าที่ แต่อีกบทบาทหนึ่งก็เป็นคนที่อยู่ในชุมชนเช่นกัน
4. ผู้ที่ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิด มักจะมีข้อโต้แย้งหรือต่อรอง เพื่อไม่ให้เสียค่าปรับ หรือขอลดอัตราค่าปรับ

ข้อเสนอแนะ

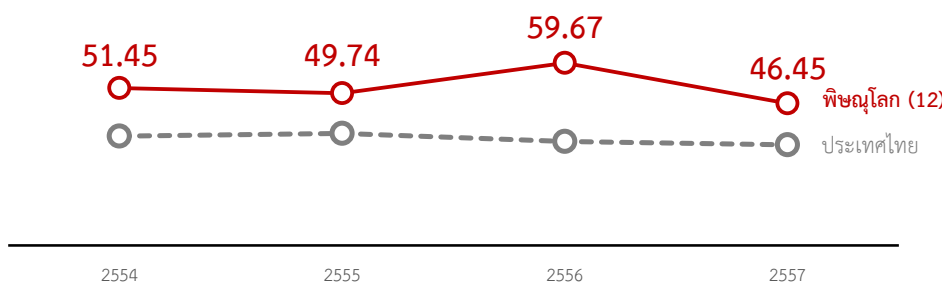
1. ใช้เทคโนโลยีเข้าช่วย เช่นกล้อง CCTV โดยช่วงแรกอาจติดตั้งได้ไม่ทั่วถึง ซึ่งต้องอาศัยการสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชน
2. เพิ่มบทบาทและอำนาจหน้าที่จากภาคส่วนอื่นโดยอาจแก้กฎหมายให้รองรับการปฏิบัติงานเท่าที่จำเป็น และสามารถทำได้ เพื่อเป็นกำลังเสริมให้กับเจ้าหน้าที่
3. หมุนเวียนหรือเปลี่ยนพื้นที่การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อให้สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มที่
4. ในกลุ่มเยาวชนควรปลูกฝังให้เกิดค่านิยมความปลอดภัย โดยหาโอกาสสอดแทรกความรู้ในบทเรียนหรือชั้นเรียน จนเกิดความเคยชินในการปฏิบัติควบคู่กับการให้รางวัล และบทลงโทษ เช่นการปรับเงินหรือหักคะแนน สำหรับกลุ่มคนที่อยู่ในวัยผู้ใหญ่ที่บางส่วนเคยชินกับการไม่รักษากฎจราจร หรือขาดวินัยในการขับขี่ อาจใช้การสุ่มตรวจโดยเปลี่ยนเวลา และสถานที่ให้คาดเดาไม่ได้ ประกอบกับการใช้กล้องแอบถ่ายพฤติกรรมขณะการกระทำผิด ก็จะช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ต้องระมัดระวังอยู่เสมอ จนเคยชินในการปฏิบัติตามกฎจราจร
5. ควรใช้อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ ในการบังคับใช้กฎหมายให้น้อยลง แต่ใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ทันสมัยให้มากยิ่งขึ้น เพื่อลดปัญหาข้อโต้แย้ง และเจ้าหน้าที่สามารถไปปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ได้

พิษณุโลก

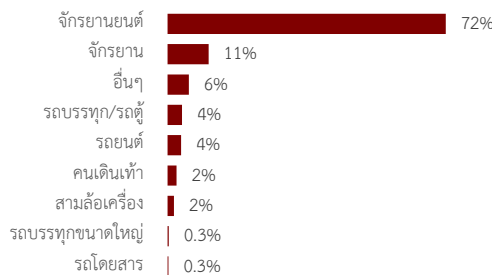
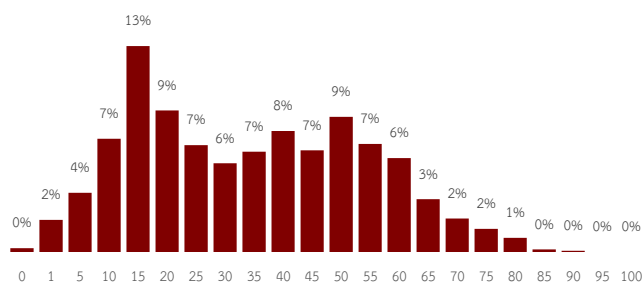
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	858,988	คน (26)
รถจดทะเบียน	466,172	คัน (17)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	88,615	ล้านบาท (28)

สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	399	ราย (16)
บาดเจ็บสาหัส	2,392	ราย (18)
บาดเจ็บเล็กน้อย	13,559	ราย (28)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ

ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○	632.26 (22)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●●	62.40 (30)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	1,713.76 (37)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	350.18 (46)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●○○	15.83 (54)
ขับรถย้อนศร		135.62 (33)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		196.63 (26)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- หน้าหมู่บ้านชินลาภ ถนนมิตรภาพ
- หน้าเซ็นทรัลพลาซ่า
- บ้านวังเปิด - บ่อทอง
- แยกแสงดาวมุ่งหน้ามะขามสูง
- แยกอินโดจีนมุ่งหน้าประโดก

- อัตราการสวมหมวกนิรภัย 47% (11)
- จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 3.38 เครื่องต่อแสนประชากร (49)
- จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว 0.12 เครื่องต่อแสนประชากร (53)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติหน้าที่ เน้นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ยุทธศาสตร์

ใช้ยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อน คือ ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน แต่เน้นการกวาดล้างผู้ขับขี่เมาแล้วขับ และเสพสารเสพติด

เป้าหมาย

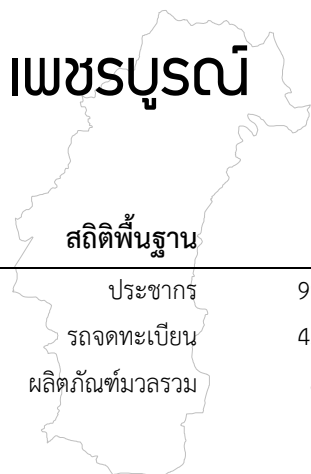
เป้าหมายในการลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บสาหัส และผู้เสียชีวิตให้ได้มากที่สุด (เน้นการเปรียบเทียบย้อนหลังจากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา)

ปัญหาและอุปสรรค

1. บุคลากรไม่เพียงพอ
2. ขาดแคลนงบประมาณ และวัสดุอุปกรณ์
3. ประชาชนไม่ให้ความร่วมมือ ขอบฝ่าฝืนกฎหมาย
4. บุคลากรขาดการเอาใจใส่ นโยบายไม่ต่อเนื่อง
5. ขาดแรงจูงใจในการทำงาน
6. ถูกแทรกแซงจากผู้มีอำนาจ (ขอฟรี)

ข้อเสนอแนะ

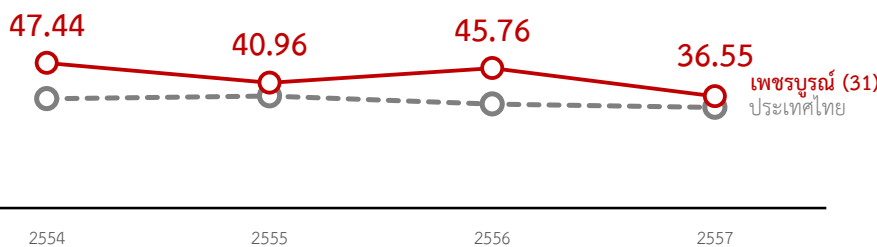
1. ใช้เทคโนโลยีเข้ามาใช้กับการบังคับใช้กฎหมายให้มากที่สุด
2. บูรณาการร่วมหลายหน่วยงาน (ป้องกันการเลือกปฏิบัติ) (ขนส่ง)
3. กวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
4. ประชาสัมพันธ์การบังคับใช้กฎหมายให้ประชาชนทราบล่วงหน้า
5. เปรียบเทียบปรับในอัตราสูงสุด (สถานีตำรวจ)



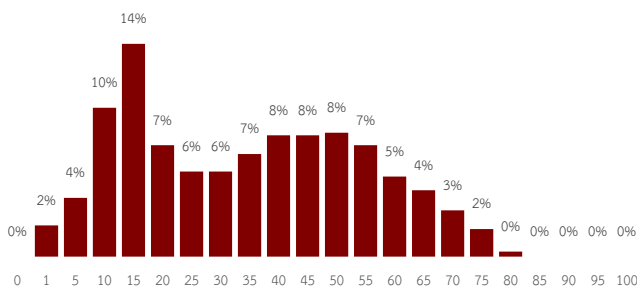
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	995,807	คน (22)
รถจดทะเบียน	430,465	คัน (23)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	80,008	ล้านบาท (30)

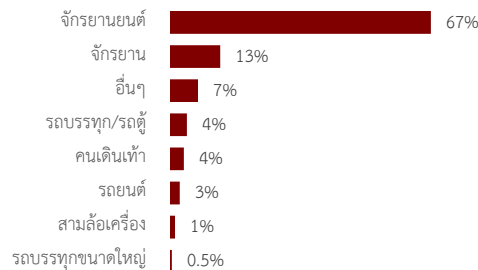
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	364	ราย (20)
บาดเจ็บสาหัส	2,460	ราย (16)
บาดเจ็บเล็กน้อย	14,147	ราย (24)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	153.34 (31)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	91.78 (21)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	473.59 (63)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	478.21 (35)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ขับรถย้อนศร		156.76 (29)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		32.03 (59)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- จุดกลับรถ กม. 103 สาย 12 ม.7 บ.ทางแดง ต.แคมป์สน
- ทางแยกข้ามเฉลิมพระเกียรติและจุดกลับรถหน้า สภ.วังชมพู
- สาย 21 กม.234 นางัว-บึงน้ำเต้า ม.13 ทบต.นางัว
- สาย 21 จุดกลับรถบ้าน กม.2 ทบต.วังชมพู
- สาย 12 กม.100 ม.8 บ.ทุ่งตีนผา ต.แคมป์สน

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 37% (33)
 จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 3.72 เครื่องต่อแสนประชากร (45)
 จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

 นโยบาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ยุทธศาสตร์

-ไม่มีข้อมูล-

 เป้าหมาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ปัญหาและอุปสรรค

-ไม่มีข้อมูล-

 ข้อเสนอแนะ

-ไม่มีข้อมูล-

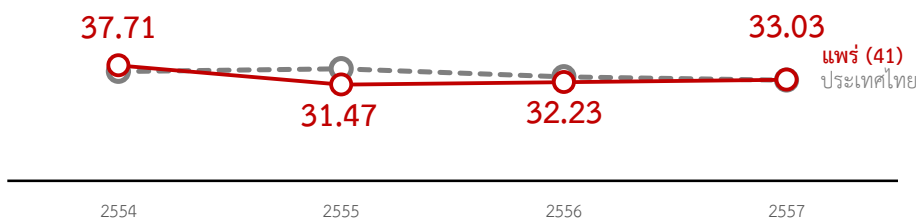
แพร่

พ.ศ.2557

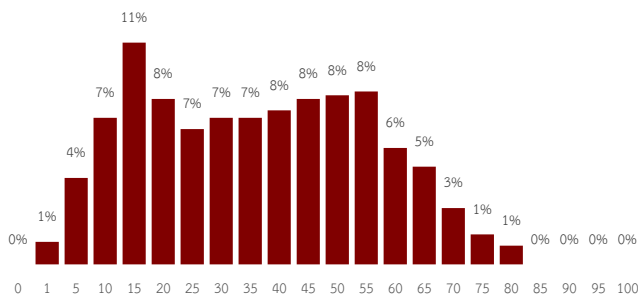


สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	454,083	คน (61)
รถจดทะเบียน	248,923	คัน (50)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	25,582	ล้านบาท (68)

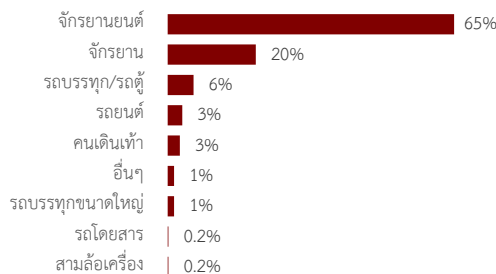
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	150	ราย (57)
บาดเจ็บสาหัส	1,092	ราย (50)
บาดเจ็บเล็กน้อย	8,251	ราย (47)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●○○○○○○○○	938.15 (12)
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○○○	35.02 (40)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○○	630.28 (62)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○○○	225.07 (54)
โทรศัพท์ขณะขับขี	●●●●●○○○○○○	171.99 (14)
ขับรถย้อนศร	●●●●●○○○○○○	314.26 (20)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	●●●●●○○○○○○	206.79 (25)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ทางหลวงหมายเลข 11 ตอน หอน้ำเขียว - ปางเคาะ กม. 357+000 - 358+000
- ทางหลวงหมายเลข 11 ตอน หอน้ำเขียว - ปางเคาะ กม. 362+000 - 363+000
- ทางหลวงหมายเลข 11 ตอน หอน้ำเขียว - ปางเคาะ กม. 366+000 - 367+000
- ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน แยกบ้านฝ้าย - ร่องกวาง กม. 258+000 - 259+000 (แยกโจ้โก้แม่หล่าย)
- ทางหลวงหมายเลข 1023 ตัดทางหลวงหมายเลข 11 ช่วง กม. 56+627 (สี่แยกแม่แวม)

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	22%	(72)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	12.11	เครื่องต่อแสนประชากร (3)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.44	เครื่องต่อแสนประชากร (21)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📖 นโยบาย

การลดจำนวนอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุให้เหลือน้อยที่สุด โดยเน้นการบูรณาการการทำงานร่วมกันของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่

🔄 ยุทธศาสตร์

1. การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง
2. การรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึกและความตระหนักให้กับประชาชนในการใช้รถใช้ถนน
3. การแก้ไขปัญหาจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และจุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่

☑ เป้าหมาย

1. จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุลดลงจากปี 2556
2. จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลงจากปี 2556
3. ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง

☹ ปัญหาและอุปสรรค

1. เมื่อเจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด มักถูกประชาชนร้องเรียน
2. เมื่อเจ้าหน้าที่ดำเนินการตรวจจับผู้กระทำความผิด มักมีการวิ่งเต้นช่วยเหลือโดยผู้หลักผู้ใหญ่
3. เครื่องมือตรวจจับความเร็วรถมีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

✍ ข้อเสนอแนะ

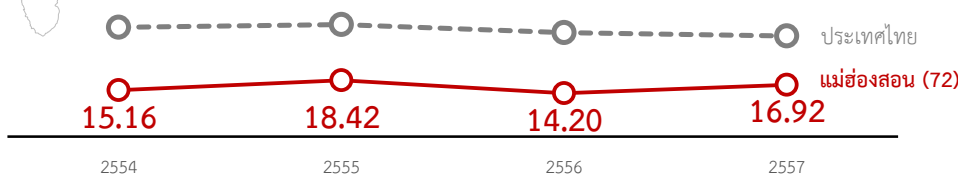
1. จัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ
2. จัดซื้ออุปกรณ์กล้องติดรถให้กับเจ้าหน้าที่สายตรวจ เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการตรวจจับผู้กระทำความผิดโดยไม่ต้องลงไปตรวจจับด้วยตนเอง

แม่ฮ่องสอน

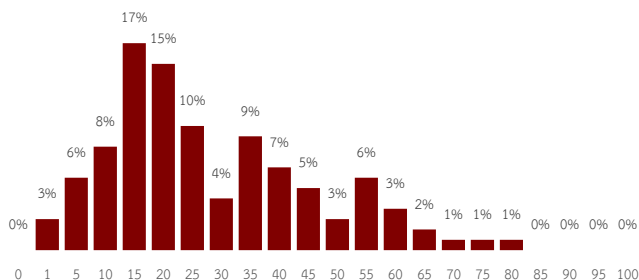
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	248,178	คน (73)
รถจดทะเบียน	54,506	คัน (77)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	11,078	ล้านบาท (77)

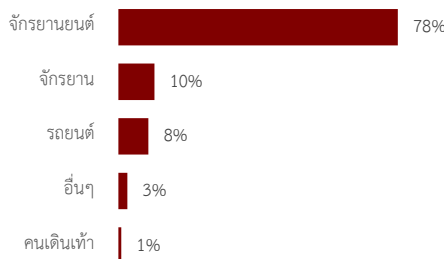
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	42	ราย (76)
บาดเจ็บสาหัส	238	ราย (76)
บาดเจ็บเล็กน้อย	4,530	ราย (66)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○○	7.25 (57)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	100.73 (19)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	1,470.72 (42)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●○○○○○○○	494.00 (33)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●○○○○○○○○○	15.31 (55)
ขับรถย้อนศร	○○○○○○○○○○○	58.43 (49)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	○○○○○○○○○○○	53.19 (52)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- สาย 108 กม 349 โค้งตาบต้อย ทางแยกเข้าภู่ม่อนตะแลง
- แยกพญาสิงหราช
- สาย 108 ทางแยกหน้า รร ธารนิรินทร์
- สามแยกขนส่งตัดถนนบายพาส
- สาย108 แยกชุมประตุมือง
- อ. แม่สะเรียง แยกบ้านป่าจี้ บ้านแม่เหาะ
- แยกบริษัทโตโยต้าล้านนา
- สาย 105 อ. สบเมย หน้าหน่วยพัฒนาการเคลื่อนที่

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	31%	(47)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	10.48	เครื่องต่อแสนประชากร (5)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.40	เครื่องต่อแสนประชากร (23)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

ถือตามแนวทาง สอจร. และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2556 - 2559 คือ ใช้ยุทธศาสตร์ 5E เน้น ติดตามประเมินผล Evaluation และ Enforcement ขณะเดียวกันรณรงค์ให้ความรู้เยาวชนและประชาชน อย่างมีส่วนร่วม ร่วม Empowerment ส่วน Engineering การแก้ไขจุดเสี่ยง มีการดำเนินการควบคู่บ้าง

🕒 ยุทธศาสตร์

กวดขันการบังคับใช้กฎหมาย สร้างวินัยจราจร

☑️ เป้าหมาย

ตามแผนแม่บท กำหนดให้ต่ำกว่า 10 ต่อแสน สำหรับแม่ฮ่องสอนตั้งไว้เพียงให้ลดจำนวนอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิต ให้น้อยลงกว่าปีก่อนๆ ในทุกปี

☹️ ปัญหาและอุปสรรค

1. ขาดขวัญกำลังใจ ตัวอย่างเช่น การจัดเบี้ยเลี้ยงตำรวจไม่เป็นธรรมเมื่อปฏิบัติภารกิจสุดสัปดาห์ในเขตเทศบาล ภาครัฐได้เบี้ยเลี้ยงเต็มจำนวน แต่ร่วมทำงานเป็นบางช่วง ในขณะที่ตำรวจเฝ้าระวังตลอดเวลา ค่าจ้างปรับแบ่งให้ท้องถิ่นครึ่งหนึ่ง ตามกฎหมาย
2. กล้อง CCTV ของตำรวจจราจรโดยตรงไม่มี ที่มีเป็นของเทศบาล ไม่สามารถใช้ช่วยป้อมปรามการฝ่าฝืนกฎหมายความปลอดภัยได้ อุปกรณ์จับภาพปรับอัตโนมัติ เอื้อให้ใช้กฎหมายให้ความปลอดภัยทางถนน แม่ฮ่องสอนไม่มี
3. กระทบความผิดเป็นชาวต่างประเทศ สื่อสารเข้าใจยาก
4. จุดเสี่ยงหากใช้ความเร็วสูง ไม่ชำนาญทาง เกิดอุบัติเหตุรุนแรง

✍️ ข้อเสนอแนะ

1. ควรจัดสรรส่งเบี้ยเลี้ยงตำรวจตรงมาที่ผู้ปฏิบัติ แต่ละจังหวัดกฎหมายควรปรับปรุงให้ท้องถิ่นมีส่วนช่วยสนับสนุนตำรวจให้ปฏิบัติหน้าที่มากขึ้น
2. ภาษีต่อทะเบียนรถที่ขนส่งเก็บให้ อบจ. ทั้งหมด ในทุกจังหวัด ควรมีกฎหมายระบุว่าแต่ละจังหวัด ต้องนำบางส่วนมาสนับสนุนซื้อ อุปกรณ์อัตโนมัติ เช่น จับฝ่าไฟแดง จับขับเร็วในจุดเสี่ยง ติดตั้งให้ตำรวจได้ทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น
3. อบรม หรือ ใช้มีสื่อความเข้าใจภาษาต่างประเทศให้เข้าใจข้อผิดกฎหมาย
4. มีเครื่องมืออัตโนมัติจับภาพดำเนินคดี ขับเร็วในจุดเสี่ยง และฝ่าไฟแดง

ลำปาง

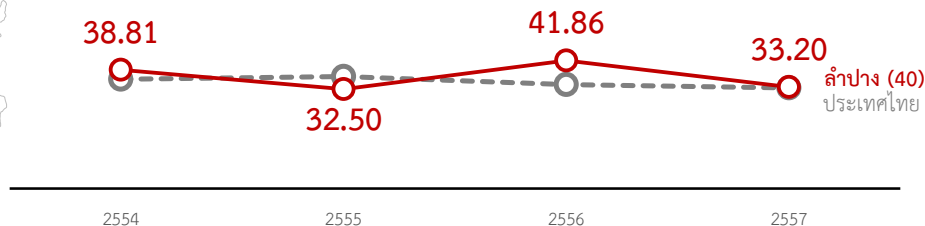
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

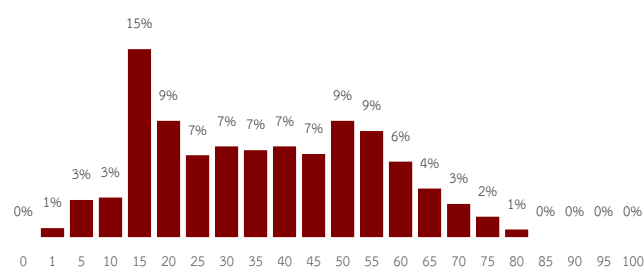
ประชากร	753,013	คน (33)
รถจดทะเบียน	435,381	คัน (21)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	64,750	ล้านบาท (39)

สถิติอุบัติเหตุ

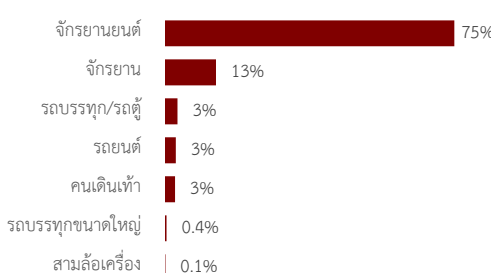
เสียชีวิต	250	ราย (38)
บาดเจ็บสาหัส	1,926	ราย (24)
บาดเจ็บเล็กน้อย	7,163	ราย (54)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●○○○○	2,943.77 (4)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	132.14 (14)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	4,704.30 (13)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○○	1,056.95 (15)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●○○○○○○○○	103.72 (22)
ขับรถย้อนศร	-	ไม่มีข้อมูล
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	-	406.23 (17)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ถนนสุเรทร์ ต.สบตุ๋ย
- หน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏ
- แยกเข้าอำเภอแม่เมาะ
- ถนนทิพย์ช้าง ต.สบตุ๋ย
- ถนนอำเภอเมืองปาน - อำเภอเมือง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	40%	(25)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.45	เครื่องต่อแสนประชากร (47)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.66	เครื่องต่อแสนประชากร (13)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

“คนลำปาง ร่วมใจ สวมหมวกนิรภัย มีวินัยจราจร”

🕒 ยุทธศาสตร์

1. ประกาศวาระจังหวัดลำปาง รมรรงค์ ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100%
2. การติดตั้งป้าย “ไม่สวมหมวกนิรภัยเข้าสถานที่ราชการ ปรับ 500 บาท”
3. ประชาสัมพันธ์ “คนลำปาง ร่วมใจ สวมหมวกนิรภัย มีวินัยจราจร”

☑️ เป้าหมาย

1. นักเรียน นักศึกษา ประชาชนทั่วไป
2. หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรอิสระ ในพื้นที่จังหวัดลำปาง เพื่อลดจำนวนครั้ง การเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และเสียชีวิตลดลงให้น้อยที่สุด

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. อัตรากำลังไม่เพียงพอ
2. งบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานจำกัด

✍️ ข้อเสนอแนะ

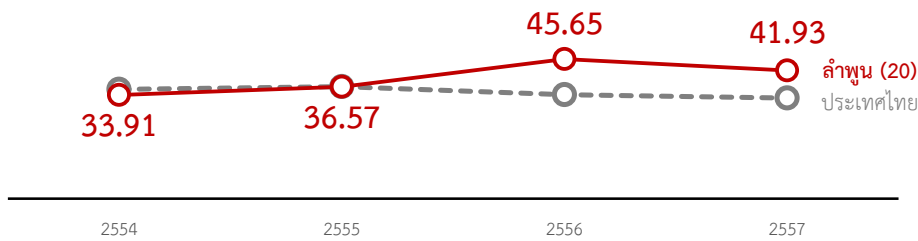
1. ความเข้มข้นการตรวจจับ ความถี่ เอาจริงเอาจัง ของเจ้า หน้าที่ตำรวจ
2. การประชาสัมพันธ์ การบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

ลำพูน

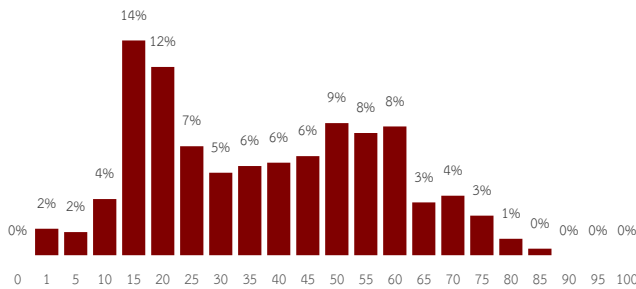
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	405,468	คน (63)
รถจดทะเบียน	265,006	คัน (43)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	75,812	ล้านบาท (32)

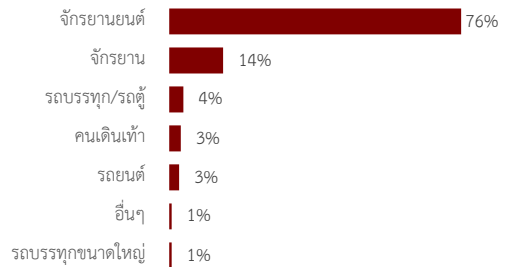
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	170	ราย (52)
บาดเจ็บสาหัส	932	ราย (60)
บาดเจ็บเล็กน้อย	9,198	ราย (42)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○	1,269.89 (9)
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○	105.56 (18)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●○○○○	4,416.87 (17)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○	1,281.48 (12)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●○○○○○○	50.81 (33)
ขับรถย้อนศร		114.44 (36)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		131.95 (34)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ถนนสาย 11 ขุนตาน อุโมงค์ มี 2 จุดที่ดำเนินการแล้ว
- ทางหลวง 106 บำรุงไพร-สีม้งโดนมี 3 จุด ที่ดำเนินการแล้ว
- ถนนสาย 11 Super Highway จุดตัดทางลอดใต้สะพานก่อนถึงสามแยกเมืองจางจากแมคโคร
- ถนนสาย 11 Super Highway จุดกลับรถจากสามแยกเมืองจางมาถึงแยกป่าฝ้าย
- ทางโค้งถนนป่าฝ้ายศิริบุญยืนบริเวณนิคมแกรนก่อนถึงสะพานศรีวิชัย
- ทางแยกภายในเขตเทศบาลเมืองแยกประตูสี่ และแยกมหาวิทยาลัย ขอนแก่น
- ทางโค้งเขี้ยวหวาน

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	24%	(71)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.95	เครื่องต่อแสนประชากร (37)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.25	เครื่องต่อแสนประชากร (38)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

นโยบายถือตามแนวทาง สอจร และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2556 - 2559 คือ ใช้ยุทธศาสตร์ 5 E แบ่งภาระกิจตามหน่วยงานที่รับผิดชอบเน้น ติดตามประเมินผล Evaluation และ Enforcement ขณะเดียวกัน รมรลงค้ให้ ความรู้เยาวชนและประชาชน อย่างมีส่วนร่วม Empowerment ส่วน Engineering การแก้ไขจุดเสี่ยง มีการดำเนิน การควบคุม

ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ บูรณาการทำงานร่วมกัน และขยายเครือข่ายที่สำคัญคือ กวดขัน การบังคับใช้กฎหมาย สร้างวินัยจราจร

เป้าหมาย

เป้าหมาย ตามแผนแม่บท กำหนดให้ต่ำกว่า 10 ต่อแสน สำหรับ ลำพูน ตั้งไว้เพียง ให้ลดจำนวน อุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิต ให้น้อยลงกว่าปีก่อนๆ ในทุกๆ ปี

ปัญหาและอุปสรรค

1. วัสดุอุปกรณ์ไม่เพียงพอ ไม่มีเครื่องตรวจจับความเร็ว ไม่มี กล้อง CCTV ของตำรวจจราจรที่มีเป็นของเทศบาล ไม่ สามารถใช้ช่วยป้อมปรามการฝ่าฝืนกฎหมายความปลอดภัยได้ต้องการอุปกรณ์จับภาพปรับอัตโนมัติ เครื่อง เป้าคัดกรอง เอื้อให้ใช้กฎหมายให้ความปลอดภัยทางถนน
2. ระเบียบคำสั่งในการตั้งจุดตรวจไม่เอื้อต่อการปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่
3. ทักษะคิดของประชาชนเป็นลบต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ
4. ขาดขวัญกำลังใจ ตัวอย่างเช่น การจัดเบี่ยงตำรวจไม่เป็นธรรมเมื่อปฏิบัติกรจุดสกัดในช่วงเทศกาล ภาคีได้เบี่ยง เลี่ยงเต็มจำนวน แต่ร่วมทำงานเป็นบางช่วง ในขณะที่ ตำรวจเฝ้าระวังตลอดเวลา ค่าจับปรับแบ่งให้ท้องถิ่น ครึ่งหนึ่ง ตามกฎหมาย

ข้อเสนอแนะ

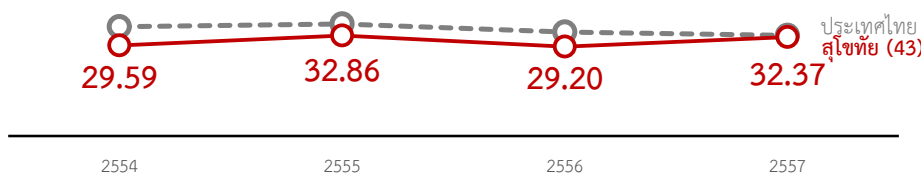
1. นโยบายระดับชาติต้องชัดเจนและสร้างความมั่นใจให้ผู้ปฏิบัติ
2. ประชาสัมพันธ์ในทุกช่องทางทุกระดับ ตั้งแต่ระดับชาติและ ระดับจังหวัด
3. ควรจัดสรรส่งเบี่ยงตำรวจตรงมาที่ผู้ปฏิบัติ แต่ละจังหวัด กฎหมายควรปรับปรุงให้ท้องถิ่นมีส่วนช่วยสนับสนุนตำรวจ ให้ปฏิบัติหน้าที่มากขึ้น
4. ภาชีต่อทะเบียนรถที่ขนส่งเก็บให้ อบจ ทั้งหมด ในทุกจังหวัด ควรมีกฎหมายระบุว่าแต่ละจังหวัด ต้องนำบางส่วนมา สนับสนุนซื้อ อุปกรณ์อัตโนมัติ เช่น จับฝ่าไฟแดง จับขับเร็ว ในจุดเสี่ยง ติดตั้งให้ตำรวจได้ทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น
5. สนับสนุนให้มีเครื่องมืออัตโนมัติจับภาพดำเนินคดี ขับเร็วใน จุดเสี่ยง และฝ่าไฟแดง

สุโขทัย

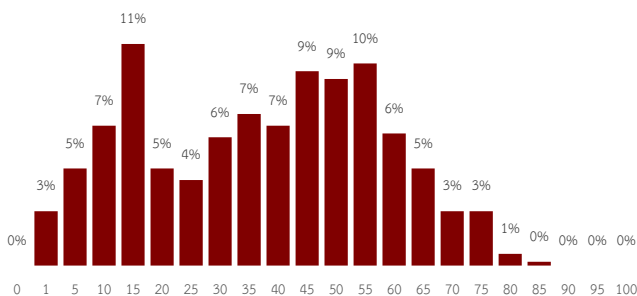
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	602,460	คน (42)
รถจดทะเบียน	297,794	คัน (38)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	45,169	ล้านบาท (49)

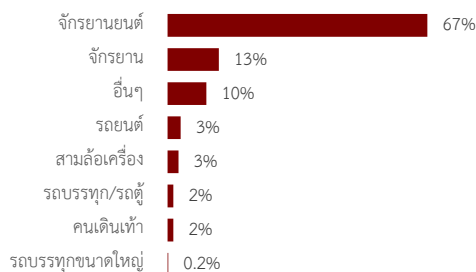
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	195	ราย (47)
บาดเจ็บสาหัส	1,056	ราย (53)
บาดเจ็บเล็กน้อย	11,166	ราย (35)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●○○	78.35 (37)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○	24.57 (52)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●○	1,064.97 (50)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●●○	211.63 (56)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●●○	22.24 (47)
ขับรถย้อนศร		181.26 (25)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		54.28 (51)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- บริเวณแยกหนองอ้อ อ.ศรีสำราญ
- จุดแยกเข้าทางทะเลหลวง
- บริเวณแยกดอนโก

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	43%	(21)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.32	เครื่องต่อแสนประชากร (50)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.33	เครื่องต่อแสนประชากร (28)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

วาระจังหวัดสุโขทัยยกระดับความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุโขทัย

ยุทธศาสตร์

จัดทำ Roadmap เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุโขทัย 3 ระยะ ควบคู่กับการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุโขทัย พ.ศ. 2558-2559 เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

เป้าหมาย

การลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อัตราการบาดเจ็บ/เสียชีวิตให้เป็นไปตามเป้าหมายทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563

ปัญหาและอุปสรรค

1. เครื่องมืออุปกรณ์ในการตรวจจับความเร็วไม่เพียงพอ
2. ผู้ปฏิบัติยังขาดแคลนงบประมาณ
3. ขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้เช่นยานพาหนะ เครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ และอื่นๆ รวมถึงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนยังขาดวินัยและความสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

ข้อเสนอแนะ

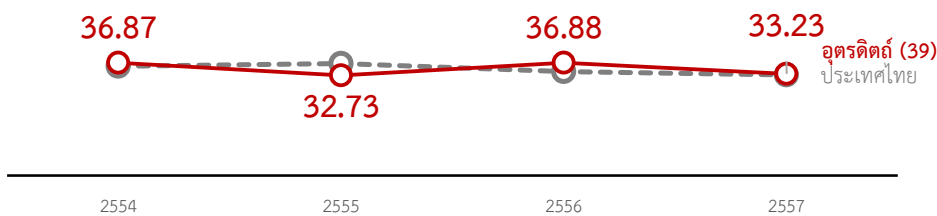
อบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชนอย่างจริงจังต่อเนื่อง ปลุกจิตสำนึกในการเคารพกฎหมายรวมถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังเท่าเทียมกัน

อุตรดิตถ์

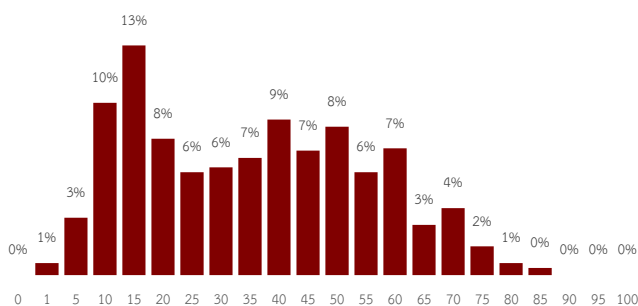
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	460,400	คน (59)
รถจดทะเบียน	252,868	คัน (47)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	36,643	ล้านบาท (57)

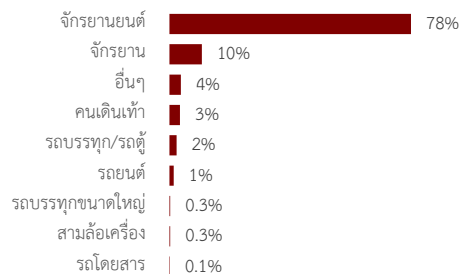
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	153	ราย (56)
บาดเจ็บสาหัส	1,470	ราย (32)
บาดเจ็บเล็กน้อย	7,574	ราย (53)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○	56.69 (40)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	21.07 (53)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	2,720.24 (27)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○○	416.59 (40)
โทรศัพท์ขณะขับขี	●●●●●●●○○○	36.71 (41)
ขับรถย้อนศร		38.88 (58)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		39.31 (56)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

-ไม่มีข้อมูล-

- อัตราการสวมหมวกนิรภัย 31% (48)
- จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 3.91 เครื่องต่อแสนประชากร (40)
- จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

 นโยบาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ยุทธศาสตร์

-ไม่มีข้อมูล-

 เป้าหมาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ปัญหาและอุปสรรค

ขาดเครื่องมือที่ทันสมัยและเป็นที่ยอมรับตามกฎหมาย เช่น กล้องจับความเร็ว

 ข้อเสนอแนะ

1. พัฒนาบุคลากรแบบบูรณาการ
2. จัดหาเครื่องมือที่ทันสมัย

อุทัยธานี

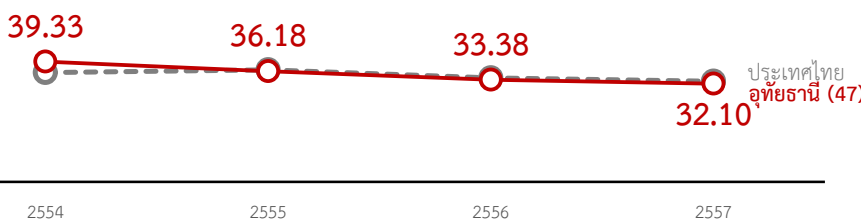
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

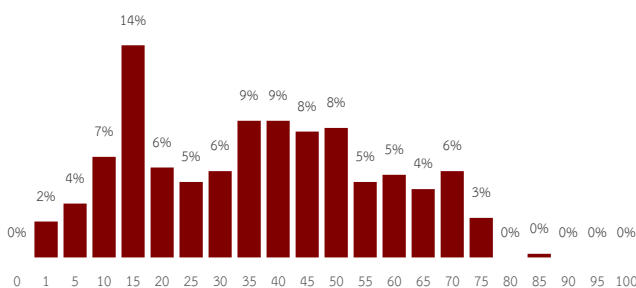
ประชากร	330,179	คน (68)
รถจดทะเบียน	176,368	คัน (60)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	28,983	ล้านบาท (64)

สถิติอุบัติเหตุ

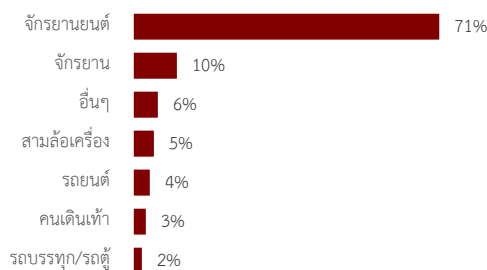
เสียชีวิต	106	ราย (64)
บาดเจ็บสาหัส	856	ราย (63)
บาดเจ็บเล็กน้อย	6,586	ราย (59)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●○○○○○○○○	12.11 (53)
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○○	31.50 (46)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	722.64 (59)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○○	163.85 (57)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●○○○○○○	6.66 (59)
ขับรถย้อนศร		74.20 (45)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		16.66 (63)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- หน้าว่าการอำเภอหนองขาหย่าง
- หน้าโรงพยาบาลอุทัยธานี
- บริเวณแยกป่าไม้
- บริเวณแยกทุ่งนาไทย
- บริเวณแยกเนินซาก

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	38%	(30)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	6.97	เครื่องต่อแสนประชากร (13)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	-ไม่มีข้อมูล-	

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📖 นโยบาย

กำหนดให้ทุกหน่วยงานมีมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นหนักในเรื่องของการให้พนักงานที่ขับซีรอมอเตอร์ไซด์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎจราจร

🕒 ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ 5E ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

☑️ เป้าหมาย

ลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิต ให้ลดน้อยลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ไม่เพียงพอ
2. เครื่องตรวจจับความเร็วไม่มี
3. ประชาชนยังไม่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจร
4. เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ

✍️ ข้อเสนอแนะ

1. เพิ่มเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์
2. จัดหาเครื่องตรวจจับความเร็ว
3. ประชาสัมพันธ์มากกว่านี้



บทที่ 4

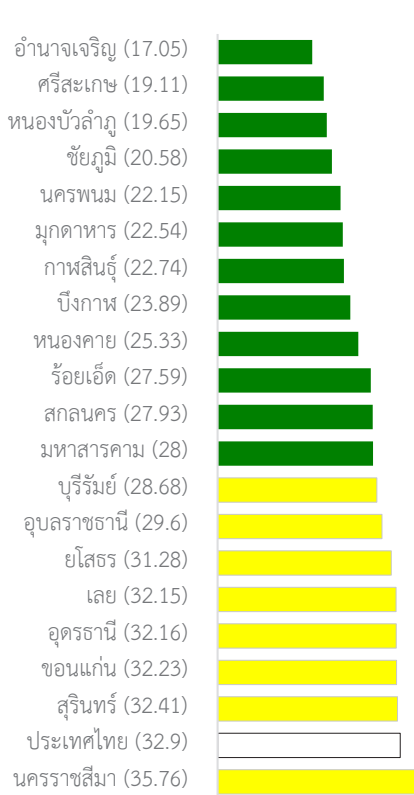
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

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

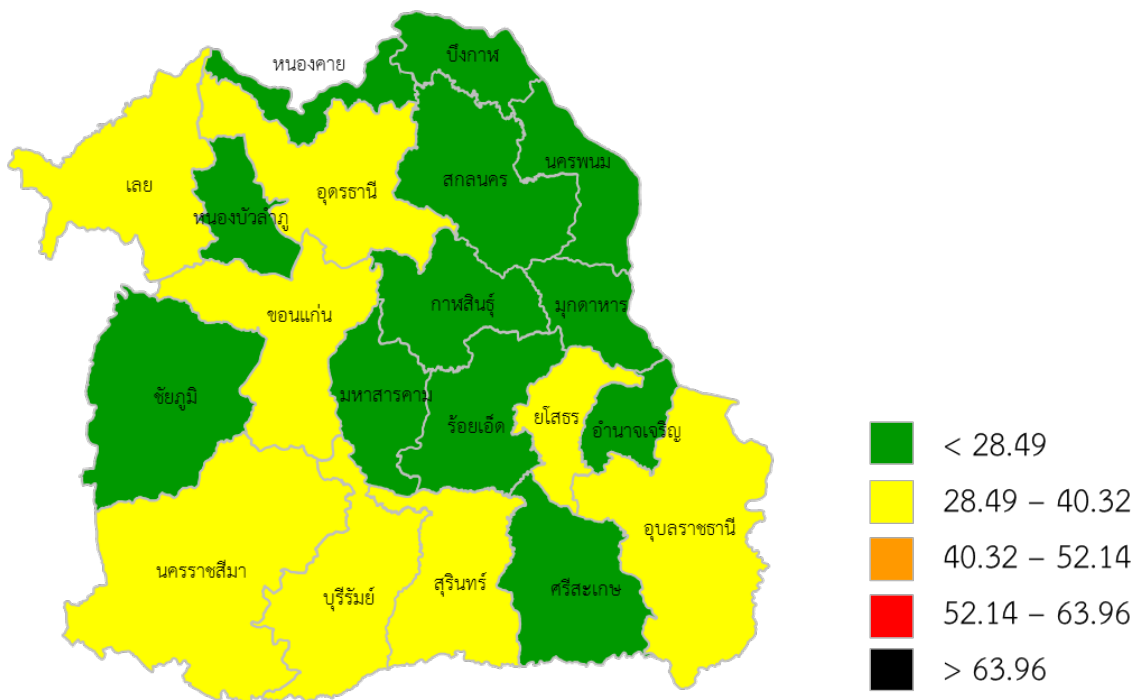
- ประชากร 21,845,254 คน คิดเป็น 34% ของทั้งประเทศ
- รถจดทะเบียน 7,775,268 คัน คิดเป็น 22% ของทั้งประเทศ
- ผลิตภัณฑ์มวลรวม 1,338,671 ล้านบาท คิดเป็น 10% ของทั้งประเทศ

การประมวลข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากข้อมูลรณะบัตร ข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติและข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดปี 2557 พบสถิติเบื้องต้นของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนี้

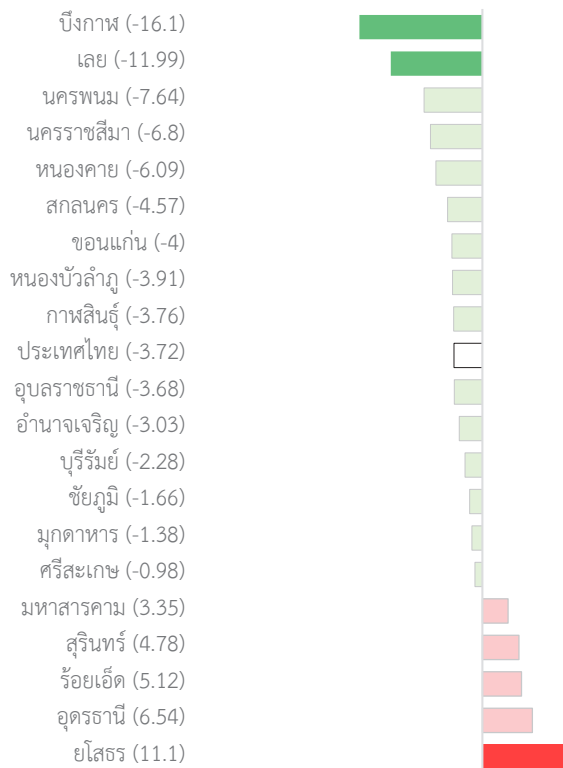
- เสียชีวิต 6,159 ราย คิดเป็น 30% ของทั้งประเทศ
- บาดเจ็บสาหัส 47,488 ราย คิดเป็น 35% ของทั้งประเทศ
- บาดเจ็บเล็กน้อย 381,501 ราย คิดเป็น 40% ของทั้งประเทศ



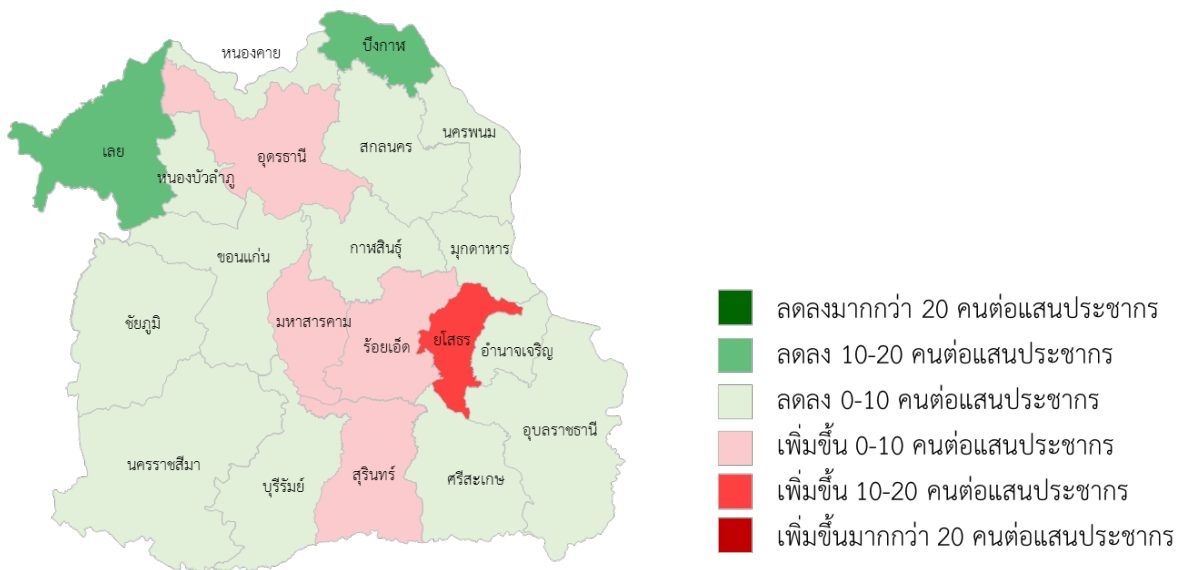
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นภาคที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับภาคอื่นๆ โดยมีอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยของภาคอยู่ที่ 28.18 รายต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (32.90 รายต่อแสนประชากร) มีเพียงนครราชสีมาจังหวัดเดียวที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ รองลงมาได้แก่ สุรินทร์ และขอนแก่น ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำสุด ได้แก่ อำนาจเจริญ ศรีสะเกษ และหนองบัวลำภู (รูปที่ 4.1)



รูปที่ 4.1 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร พ.ศ.2557



เมื่อพิจารณาอัตราการเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับพ.ศ.2555 พบว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอัตราการเสียชีวิตลดลง 2.35 รายต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศเล็กน้อยโดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงสูงสุด ได้แก่ บึงกาฬเลย และนครพนม มีเพียง 5 จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น ได้แก่ ยโสธร อุดรธานี ร้อยเอ็ด สุรินทร์ และมหาสารคาม (รูปที่ 4.2)



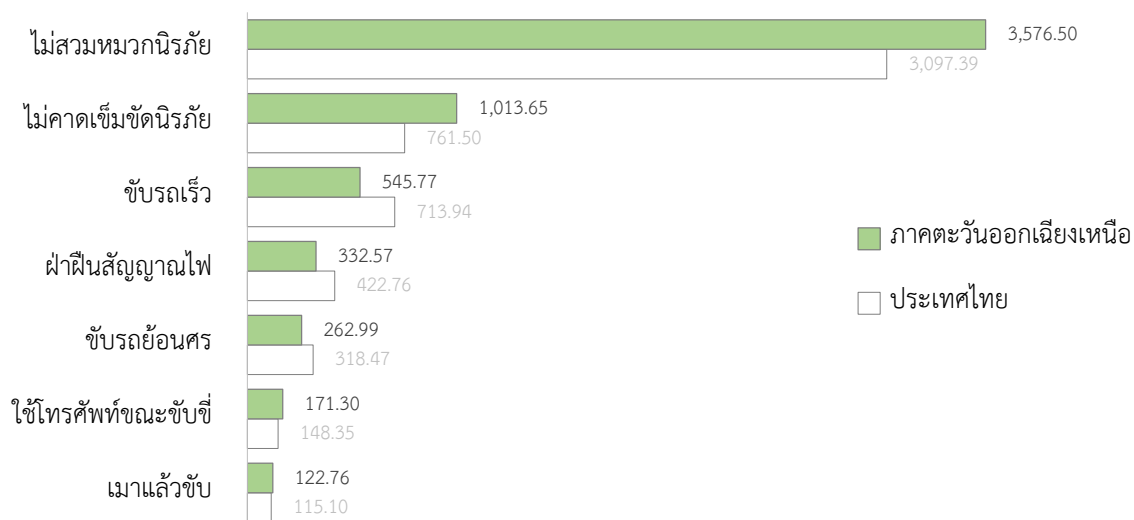
รูปที่ 4.2 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับพ.ศ.2555

การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี

สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดี ได้จากการนำสถิติคดีอุบัติเหตุจราจร 7 คดีมาทำการวิเคราะห์ในรูปแบบของอัตราการจับกุมต่อแสนประชากร เพื่อสะท้อนถึงการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมจราจร โดยประกอบไปด้วย

1. ไม่สวมหมวกนิรภัย	781,295 ราย
2. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	205,427 ราย
3. ขับรถเร็ว	119,225 ราย
4. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	63,936 ราย
5. ขับรถย้อนศร	50,560 ราย
6. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	30,227 ราย
7. เมาแล้วขับ	26,817 ราย

เมื่อพิจารณาในภาพรวมโดยเฉลี่ยแล้ว พบว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีสถิติการจับกุมสูงกว่าค่าเฉลี่ยระดับประเทศประมาณ 8% (รูปที่ 4.3) โดยคดีที่มีการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย (3,576.50 รายต่อแสนประชากร) ส่วนคดีที่มีการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ เมาแล้วขับ (122.76รายต่อแสนประชากร) ตารางที่ 4.1 แสดงรายละเอียดอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



รูปที่ 4.3 อัตราการจับกุมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและประเทศไทย

ตารางที่ 4.1 อัตราการจับกุม ของจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

จังหวัด	เมา	หมวกนิรภัย	เร็ว	เข็มขัดนิรภัย	ซบย่อนศร	ฝ่าไฟแดง	โทรศัพท์มือถือ
เลย	280.21	4,685.33	803.92	1,555.68	365.16	846.32	162.80
กาฬสินธุ์	13.30	346.43	21.02	99.10	51.27	37.57	17.77
ขอนแก่น	232.23	3,189.07	1,980.00	984.05	379.65	373.79	112.90
ชัยภูมิ	114.95	5,707.85	1,618.05	1,431.51	180.56	277.74	223.74
นครพนม	26.07	756.16	92.24	397.99	76.54	55.65	19.91
นครราชสีมา	174.62	9,085.80	842.62	1,407.28	-	-	-
บึงกาฬ	53.04	662.02	5.49	342.12	12.18	81.95	5.73
บุรีรัมย์	1.71	1.27	6.97	-	0.57	0.19	-
มหาสารคาม	9.99	3,541.37	193.21	508.13	487.93	490.64	94.32
มุกดาหาร	24.85	1,265.26	43.64	1,065.56	323.68	175.43	201.15
ยโสธร	53.50	4,192.62	962.03	2,299.84	89.22	170.86	58.31
ร้อยเอ็ด	71.54	204.16	95.54	33.02	40.59	20.79	5.20
ศรีสะเกษ	12.97	1,407.58	10.58	294.97	49.89	72.55	17.68
สกลนคร	97.31	1,999.11	148.87	718.77	215.79	488.49	53.57
สุรินทร์	91.04	5,907.36	677.04	3,637.88	549.50	737.76	355.19
หนองคาย	32.67	731.55	206.28	267.76	42.53	51.81	46.98
หนองบัวลำภู	38.32	920.48	6.29	312.07	25.74	74.48	1.18
อำนาจเจริญ	160.37	3,041.72	79.12	748.84	99.10	48.75	35.96
อุดรธานี	195.31	5,905.24	8.41	274.09	119.21	168.12	119.79
อุบลราชธานี	348.46	4,226.23	864.65	1,349.56	977.57	1,123.62	771.20
เฉลี่ย	122.76	3,576.50	545.77	1,013.65	262.99	332.57	171.30

หมายเหตุ:- ไม่มีข้อมูล

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง “อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร” กับ “อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร” (รูปที่ 4.4) พบว่าข้อมูลค่อนข้างเป็นที่น่าแปลกใจแนวโน้มแสดงไปในทิศทางที่ชี้ว่าเมื่อมีอัตราการจับกุมสูงจะมีอัตราการเสียชีวิตสูง ตัวอย่างเช่น นครราชสีมาและสุรินทร์ ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำแต่ก็มีอัตราการเสียชีวิตต่ำด้วย ได้แก่ ศรีสะเกษ หนองบัวลำภู นครพนม กาฬสินธุ์ บึงกาฬ และหนองคาย เป็นต้น

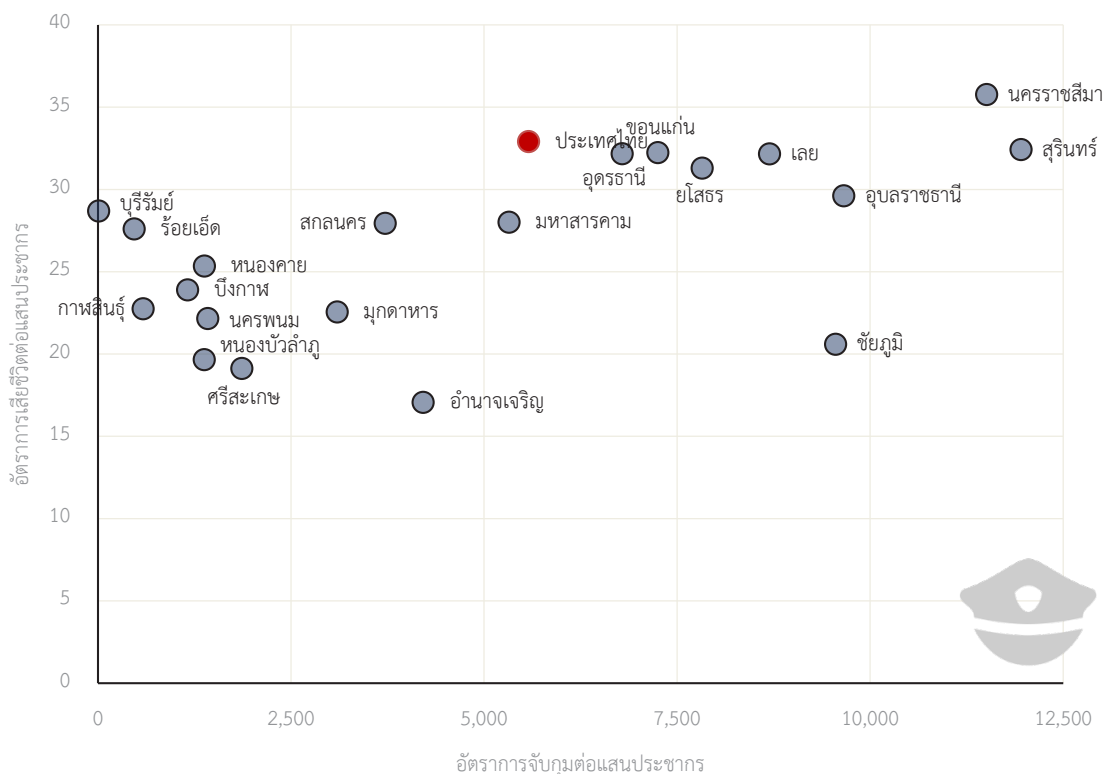
จากสถิติอัตราการจับกุมรวมทุกคดีดังแสดงในตารางที่ 4.1 พบว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอัตราการจับกุมคดีเมาแล้วซบเฉลี่ย 122.76 คดีต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศเล็กน้อย (115.10 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ อุบลราชธานี เลย และขอนแก่น ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ ศรีสะเกษ มหาสารคาม และบุรีรัมย์ (รูปที่ 4.5) ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับจำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อแสนประชากร พบว่าจำนวนเครื่องไม่มีผลต่อจำนวนการจับกุมเท่าใดนัก จังหวัดเลยอาจจะเป็นจังหวัดที่มีเครื่องตรวจวัดมากและมีการจับกุมมาก แต่บางจังหวัดที่มีเครื่องตรวจวัดน้อยแต่กลับ

มีการจับกุมได้มาก เช่น ขอนแก่น อุดรธานี และนครราชสีมา หรือบางจังหวัดที่มีเครื่องตรวจวัดมากแต่สามารถจับกุมได้น้อย เป็นต้น (รูปที่ 4.7)

ส่วนอัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วของภาคเฉลี่ย 545.77 คดีต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (713.94 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศได้แก่ ขอนแก่น ชัยภูมิ และยโสธร ส่วนจังหวัดที่มีการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ บุรีรัมย์ หนองบัวลำภู และบึงกาฬ (รูปที่ 4.8) เมื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์กับจำนวนเครื่องตรวจจับความเร็วแล้ว จะเห็นได้ชัดว่าจังหวัดที่มีเครื่องตรวจจับความเร็วมากจะมีอัตราการจับกุมขับรถเร็วมาก เช่น ขอนแก่น ชัยภูมิ ยโสธร และเลย เป็นต้น (รูปที่ 4.10)

นอกจากนั้น อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยเฉลี่ย 3,576.50 คดีต่อแสนประชากร มากกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (3,097.39 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ นครราชสีมา สุรินทร์ และอุดรธานี ส่วนจังหวัดที่มีการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ กาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ด และบุรีรัมย์ (รูปที่ 4.11) ซึ่งเมื่อพิจารณาควบคู่ไปกับอัตราการสวมหมวกนิรภัย จะเห็นได้ชัดว่าจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงจะมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงเช่นกัน ตัวอย่างเช่น นครราชสีมา สุรินทร์ และอุดรธานี เป็นต้น (รูปที่ 4.13)

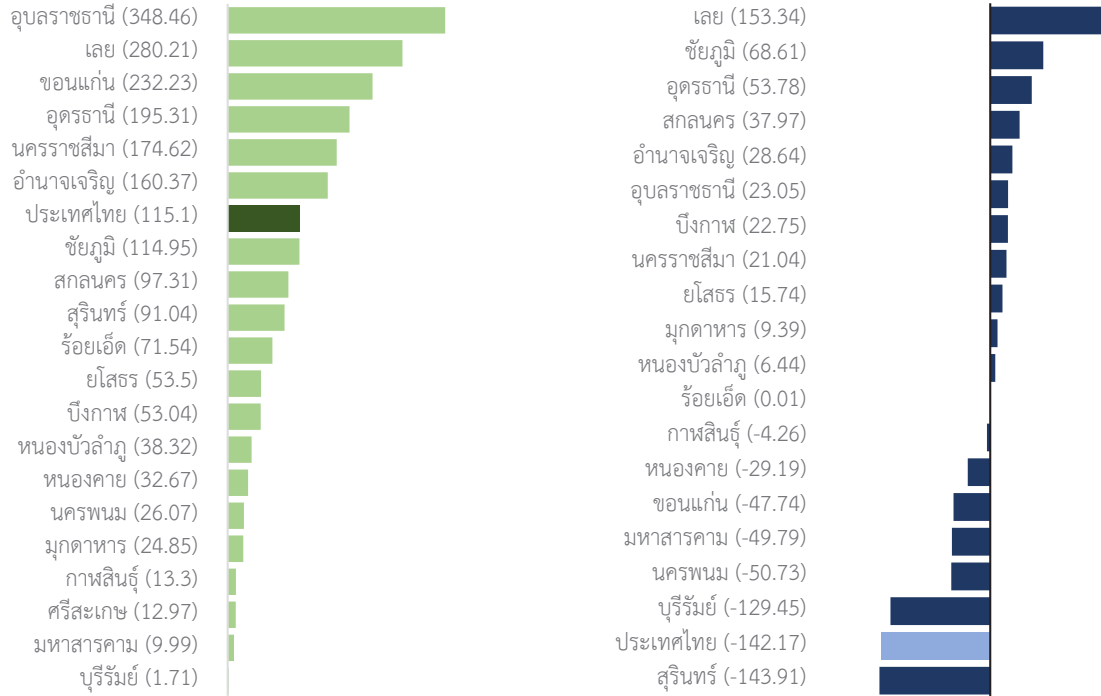
ส่วนสถิติอัตราการจับกุมคดีอื่นๆ ได้แก่ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถย้อนศร และใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ แสดงรายละเอียดดังในรูปที่ 4.14



รูปที่ 4.4 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร กับ อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร

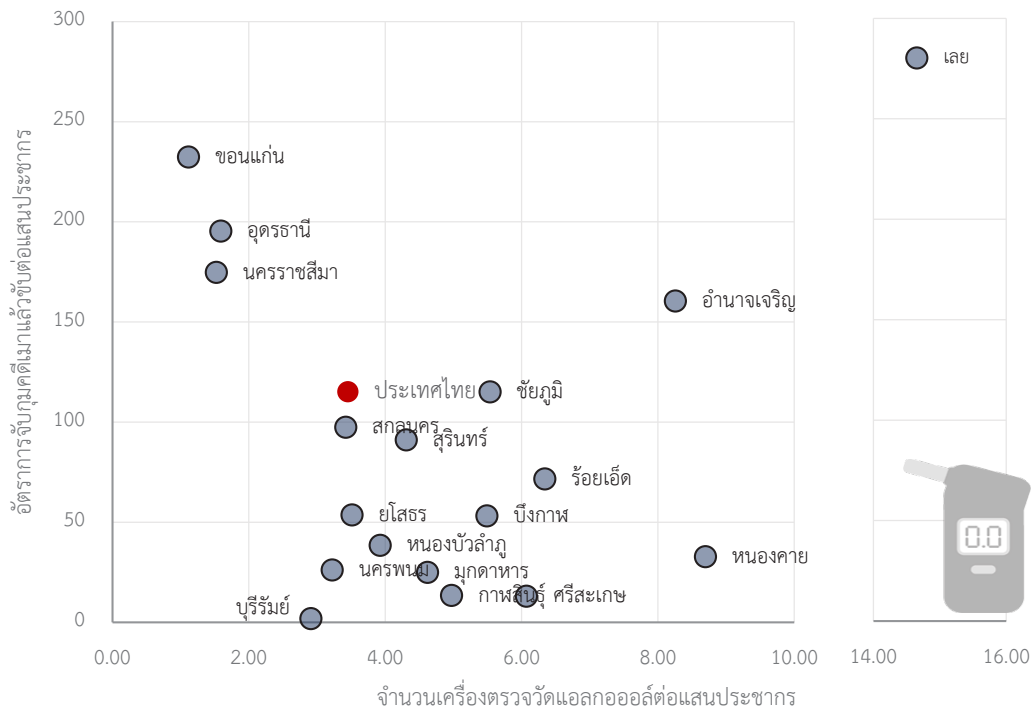


เมาแล้วขับ



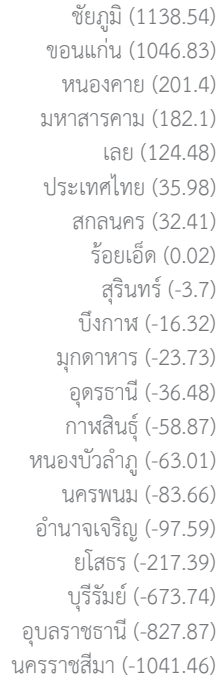
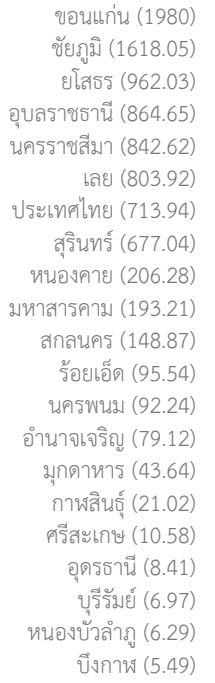
รูปที่ 4.5 อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร

รูปที่ 4.6 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเทียบกับปีพ.ศ.2555



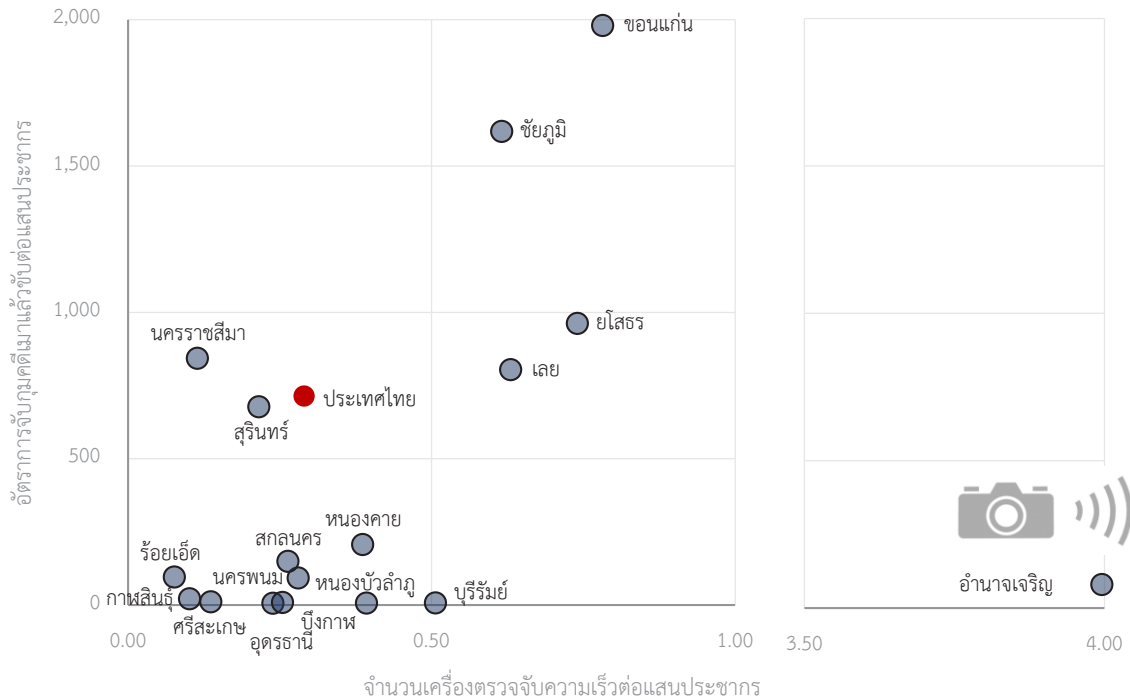
รูปที่ 4.7 อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร กับ จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อแสนประชากร

SPEED ขับรถเร็ว



รูปที่ 4.8 อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากร

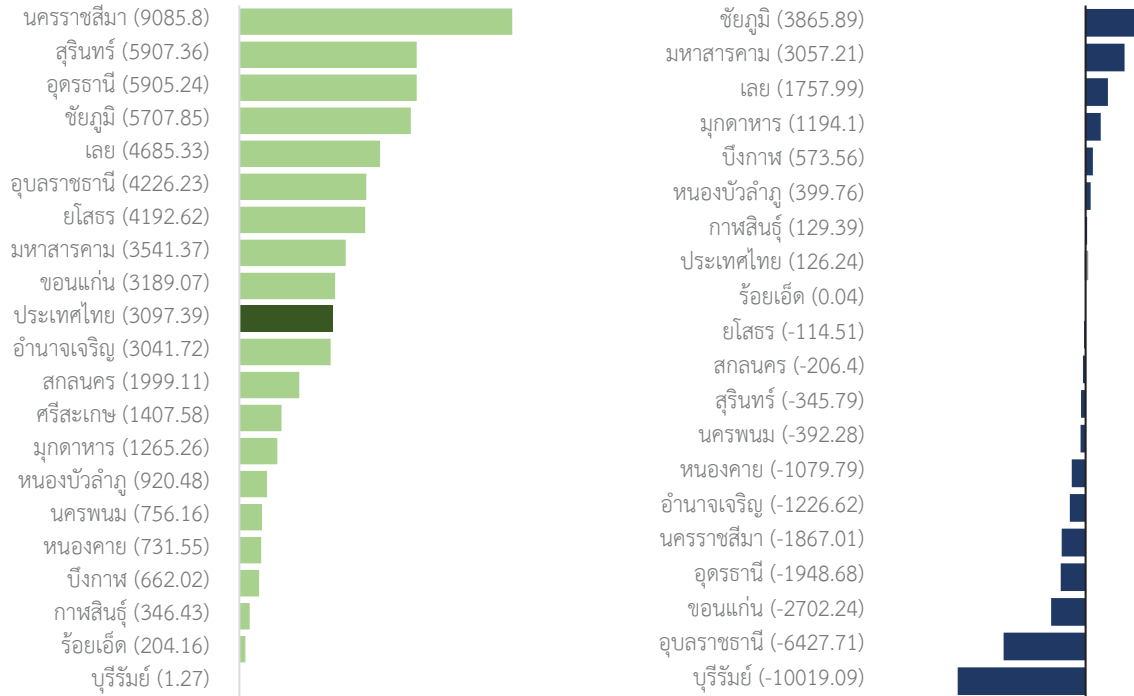
รูปที่ 4.9 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเทียบกับพ.ศ.2555



รูปที่ 4.10 อัตราการจับกุมคดีมาแล้วขับต่อแสนประชากร กับ จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็วต่อแสนประชากร

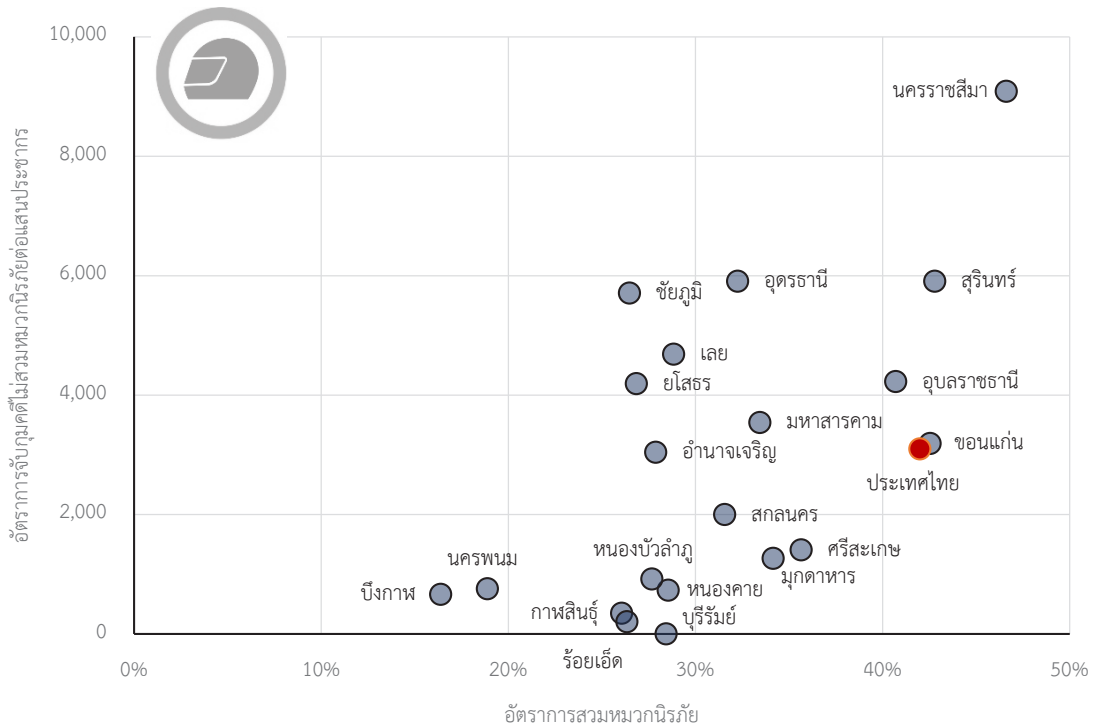


ไม่สวมหมวกนิรภัย

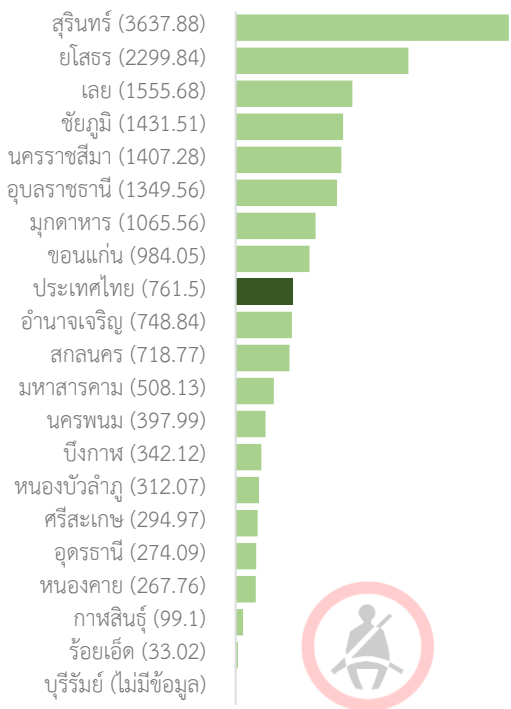


รูปที่ 4.11 อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร

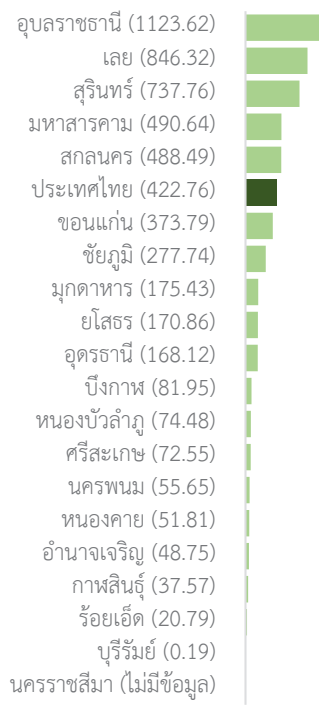
รูปที่ 4.12 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเทียบกับพ.ศ.2555



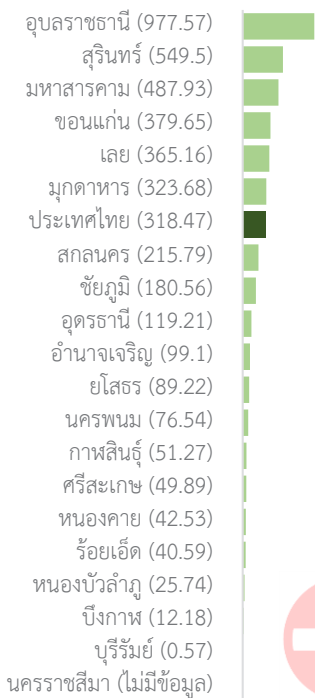
รูปที่ 4.13 อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร กับ อัตราการสวมหมวกนิรภัย



ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย



ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร



ขับรถย้อนศร



ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่

รูปที่ 4.14 อัตราการจับกุมคดีอื่นๆ ต่อแสนประชากร



กาฬสินธุ์

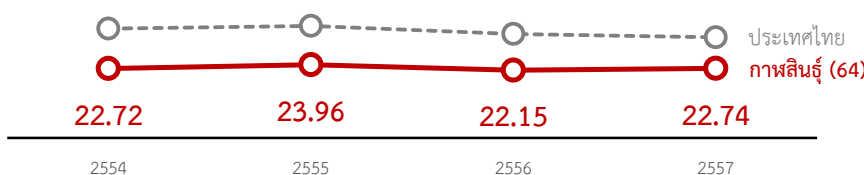
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

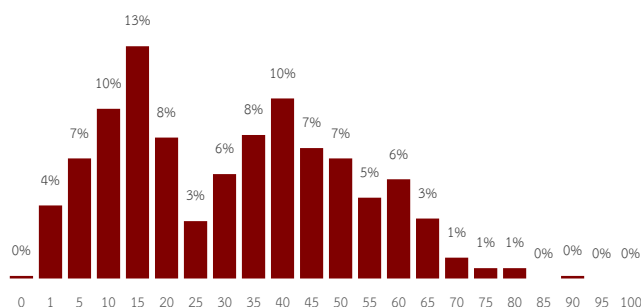
ประชากร	984,907	คน (23)
รถจดทะเบียน	282,265	คัน (41)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	51,771	ล้านบาท (44)

สถิติอุบัติเหตุ

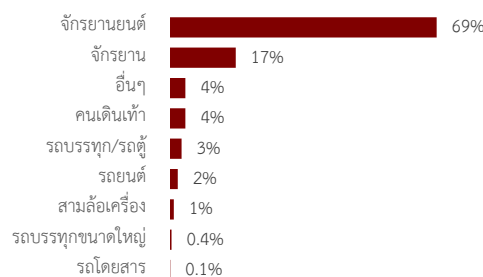
เสียชีวิต	224	ราย (42)
บาดเจ็บสาหัส	1,348	ราย (36)
บาดเจ็บเล็กน้อย	13,521	ราย (29)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●○○○	21.02 (45)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●●●	13.30 (57)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●●	346.43 (64)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●●●	99.10 (63)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●●●	17.77 (51)
ขับรถย้อนศร		51.27 (50)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		37.57 (57)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ถนนสายกาฬสินธุ์-สมเด็จ จุดทางเข้า ม.กาฬสินธุ์
- ถนนสายกาฬสินธุ์-สมเด็จ จุดแยกหามแห-โพนทอง
- ถนนสายกาฬสินธุ์-สมเด็จ จุดหน้าห้างบิ๊กซี
- ถนนเลี่ยงเมืองโนนตาล-สงเปลือย อ.เมือง หน้าโลตัส
- ถนนถีนานนท์ จุดตลาดโคกสี อ.ยางตลาด

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	26%	(68)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	4.98	เครื่องต่อแสนประชากร (25)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.10	เครื่องต่อแสนประชากร (56)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกาฬสินธุ์ ปี 2558-2559

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

🔗 ยุทธศาสตร์

☑ เป้าหมาย

1. มีโครงสร้างกลไกเชิงระบบ ที่ตอบสนองต่อการจัดการ เพื่อบรรลุเป้าหมายในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน
2. มีแนวทาง เป้าหมาย ตัวชี้วัด กลไก กำกับติดตาม ทั้งในระยะสั้น กลาง ยาว ที่สร้างความสมดุลในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย
3. เกิดการมีส่วนร่วมและความรู้สึกเป็นเจ้าของภาพในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในทุกภาคส่วน และทุกระดับ

☹ ปัญหาและอุปสรรค

สำรวจ:

- ประชาชนส่วนหนึ่งไม่มีวินัยจราจร ไม่เคารพกฎจราจร ใช้รถใช้ถนนด้วยความมั่งง่าย
- ประชาชนส่วนหนึ่งมักจะหลีกเลี่ยงการเสียค่าปรับ
- กำลังพล ไม่เพียงพอ
- อุปกรณ์ เช่น เครื่องวัดแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจวัดความเร็ว กล้องอิเล็กทรอนิกส์ ชุดกรวยไฟจุดตรวจ เสื้อสะท้อนแสง กระบองไฟ
- งบประมาณ ไม่เพียงพอในการดำเนินการ
- ไอที ขาดแคลน เครื่องถ่ายวีดีโอ กล้องถ่ายรูป คอมพิวเตอร์บันทึกข้อมูล กล้องจับความเร็ว

แนวทางหลวงกาฬสินธุ์:

- ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎหมายหรือ พ.ร.บ.ทางหลวง เช่น บรรทุกหนักเกินพิกัด ขับรถเร็วเกินอัตรา ฝ่าฝืนกฎจราจร เมาแล้วขับ สภภาพรถไม่ปกติ
- การปล่อยให้มีจุดเสี่ยง/จุดอันตรายขึ้นในทางหลวงโดยตั้งใจหรือไม่ตั้งใจ เช่น ผิวทางเป็นหลุมบ่อไม่ได้รับการซ่อมแซม การวางสิ่งของบดบังทัศนียภาพการมองเห็นของคนขับ มีต้นไม้กิ่งไม้ ต้นหญ้าหรือสิ่งปลูกสร้างบังป้ายจราจรหรือสัญญาณไฟ การจราจรติดขัดที่ห้ามจอด ทำให้กีดขวางการจราจร
- การก่อสร้างทางหลวงที่ไม่ได้มาตรฐาน ผิดรูปแบบ
- การปล่อยให้รถสภาพไม่พร้อมมาวิ่งบนทางหลวง
- อุปสรรคจากภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ฝนตก ถนนลื่น ดินโคลนถล่มฯ น้ำท่วมทางขาด สะพานชำรุด อัคคีภัย วาดภัย ต้นไม้หักโค่นล้มทับทาง,เกิดหมอกควัน
- ขาดความร่วมมือจากประชาชนกฎหมาย พ.ร.บ.ทางหลวง มีข้อจำกัด คือการบุกรุกที่ดินของแนวทางหลวงฯ

ทางหลวงชนบท: ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจร่วมตั้งด่านซึ่งน้ำหนัก กฎหมาย พ.ร.บ.ทางหลวง มีข้อจำกัด คือการบุกรุกที่ดินของแนวทางหลวงชนบท

บริษัทกลางฯ: ขาดการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐในการประชาสัมพันธ์งบประมาณไม่เพียงพอ ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องยังไม่ให้การสนับสนุนกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนเท่าที่ควร

เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์: ขาดความร่วมมือของภาคประชาชน งบประมาณไม่เพียงพอ การดำเนินคดีกับผู้ทำผิดในอำนาจของเทศบาลยังมีข้อจำกัดทางกฎหมายในการเปรียบเทียบปรับผู้ทำผิด

สาธารณสุขจังหวัดฯ: ขาดความร่วมมือของภาคประชาชน บุคลากรไม่เพียงพอ การดำเนินคดีกับผู้ทำผิดตาม พ.ร.บ.สาธารณสุขยังมีข้อจำกัด

ขนส่งจังหวัด: ขาดบุคลากร ขาดอุปกรณ์ในการตั้งด่าน

ปก.จ.กาฬสินธุ์: พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยฯ ไม่มีอัตราโทษ

📝 ข้อเสนอแนะ

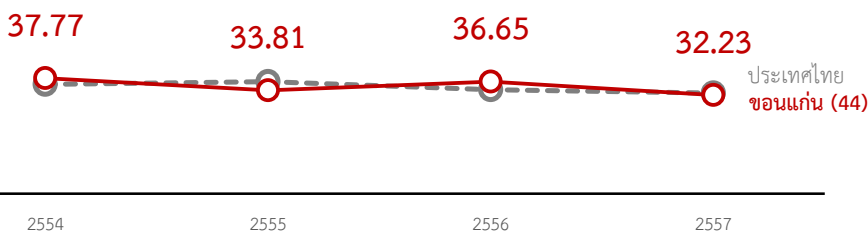
1. ปลูกจิตสำนึกการมีวินัยจราจร เช่น การอบรมประชาชน
2. การปลูกฝังพฤติกรรมเคารพกฎจราจรให้กับนักเรียนตั้งแต่เริ่มต้น เช่น มีหลักสูตรบังคับในสถานศึกษา
3. การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดกับข้าราชการ เพื่อเป็นตัวอย่างแก่ประชาชน
4. แก้ไขกฎหมาย เช่น พ.ร.บ.รักษาความสะอาดฯ พ.ร.บ.ทางหลวงฯ พ.ร.บ.สาธารณสุขฯ พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยฯ ให้มีบทลงโทษที่สูงขึ้นและให้อำนาจเจ้าพนักงานในการดำเนินการมากขึ้น
5. รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
6. งบประมาณการดำเนินการควรที่จะมีให้แต่ละหน่วยงานที่ดำเนินการเฉพาะเรื่องอย่างเพียงพอ
7. ควรมีสื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนอย่างชัดเจน
8. การดำเนินการระยะสั้น (ระยะเร่งด่วน) หรือการแก้ไขปัญหเฉพาะหน้า
 - ประกาศการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ
 - บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น
 - แก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อระเบียบที่หย่อนยาน ออกกฎหมายใหม่ให้เป็นรูปธรรม เอาจริงกับผู้ฝ่าฝืนโดยเริ่มจากหน่วยงานราชการ
 - ประชาสัมพันธ์ อบรม ให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนคนเดินเท้าให้เห็นความสำคัญและโทษ ภัยของความประมาท
 - ขอความร่วมมือจากครู อาจารย์ สถานศึกษาให้กวดขันดูแล อบรม ด้านระเบียบวินัยจราจร
9. การดำเนินการระยะยาว ให้มีการปรับหลักสูตรในการเรียนการสอน ให้เด็กมีความรับผิดชอบในสังคม จัดให้มีการสอนหน้าที่พลเมือง ศิลธรรม และกฎจราจรในโรงเรียนตั้งแต่อนุบาล ถึงมหาวิทยาลัย ให้เติบโตขึ้นเป็นผู้ใหญ่ที่มีระเบียบวินัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม เป็นประชาชนพลเมืองที่มีคุณภาพของประเทศชาติต่อไป

ขอนแก่น

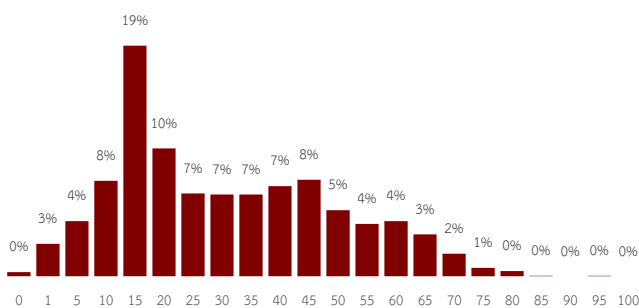
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,790,049	คน (4)
รถจดทะเบียน	795,551	คัน (6)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	187,348	ล้านบาท (16)

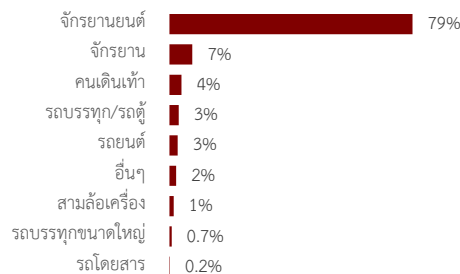
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	577	ราย (5)
บาดเจ็บสาหัส	4,698	ราย (6)
บาดเจ็บเล็กน้อย	34,657	ราย (3)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●●○	1,980.00 (5)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	232.23 (8)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	3,189.07 (23)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	984.05 (16)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●○○○	112.90 (20)
ขับรถย้อนศร		379.65 (16)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		373.79 (18)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- สี่แยกถนนมิตรภาพตัดตัดถนนเหล่าานาดี
- สี่แยกถนนมิตรภาพตัดถนนศรีจันทร์
- สี่แยกถนนมิตรภาพตัดบ้านกอก(แยกเทคโนโลยี)
- สี่แยกถนนมิตรภาพตัดถนนมะลิวัลย์
- สี่แยกถนนศรีจันทร์ตัดถนนชาติประดิษฐ์

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	43%	(20)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	1.12	เครื่องต่อแสนประชากร (64)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.78	เครื่องต่อแสนประชากร (10)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📖 นโยบาย

- ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชน โดยเพิ่มการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ทุกช่องทาง รวมทั้งขับเคลื่อนผลักดันให้เป็นหลักสูตรของนักเรียน นักศึกษาอย่างเป็นรูปธรรม
- ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
- ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ
- แก้ไขปัญหาคัดเสี่ยงจุดอันตราย
- ปรับพฤติกรรมของผู้ขับชี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
- ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก
- พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย
- พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและการฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและการฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว และเพิ่มศักยภาพการกู้ภัย ในระดับประเทศ และท้องถิ่นให้สูงขึ้น
- พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ โดยดึงภาคีเครือข่ายภาคเอกชน และภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมเพิ่มมากขึ้นในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

🕒 ยุทธศาสตร์

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

☑️ เป้าหมาย

ลดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น และที่สัญจรผ่านในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นให้เหลือน้อยที่สุด

😞 ปัญหาและอุปสรรค

ประชาชนยังขาดความสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายทำให้เกิดข้อโต้แย้งขณะเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ไม่ว่าจะเป็นการตั้งด่านสกัด หรือการปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ

✍️ ข้อเสนอแนะ

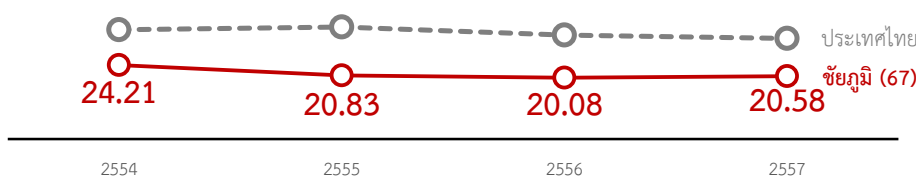
1. ควรเริ่มที่คน โดยบรรจุหลักสูตรกฎหมายจราจรเข้ากับหลักสูตรการศึกษาตั้งแต่อนุบาล จนถึงระดับปริญญาตรี
2. การบังคับใช้กฎหมายต้องเข้มงวดจริงๆ ไม่มีระบบอุปถัมภ์เข้ามาเกี่ยวข้อง
3. การลงโทษต้องชัดเจนตามกฎหมาย ไม่มีข้อยกเว้น ให้กฎหมายที่กำหนดไว้ใช้ได้จริง
4. เจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่ปฏิบัติหน้าที่ต้องมีความรู้และปฏิบัติงานด้วยความสุจริต ยุติธรรม มีความเที่ยงธรรม จึงจะสามารถทำให้กฎหมายบังคับใช้และประชาชนเกิดความศรัทธาในระบบกฎหมายไทยได้

ชัยภูมิ

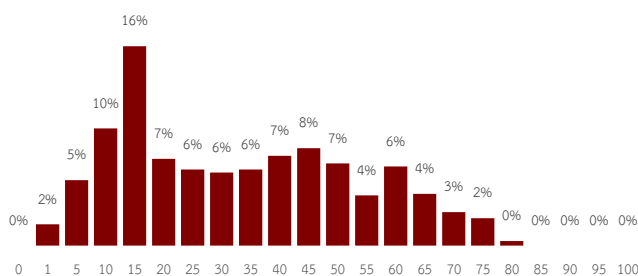
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,137,049	คน (18)
รถจดทะเบียน	351,281	คัน (32)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	55,383	ล้านบาท (43)

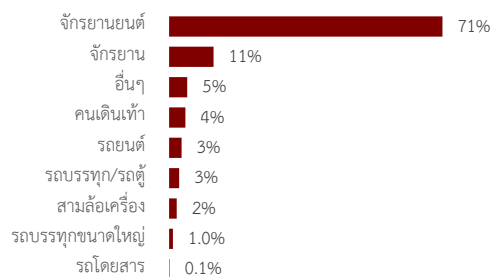
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	234	ราย (40)
บาดเจ็บสาหัส	1,618	ราย (30)
บาดเจ็บเล็กน้อย	21,619	ราย (13)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●○○○○	1,618.05 (7)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	114.95 (16)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	5,707.85 (11)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	1,431.51 (8)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●○○○○	223.74 (9)
ขับรถย้อนศร		180.56 (26)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		277.74 (20)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- แยกลาดใหญ่
- แยกบ้านมือ ต.โพหนอง
- แยกกุดตัม
- สี่แยกโรงต้ม
- แยกกะตะแบก อ.เทพสถิต

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	26%	(66)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	5.54	เครื่องต่อแสนประชากร (22)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.62	เครื่องต่อแสนประชากร (15)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

การบูรณาการทำงานร่วมกับหน่วยงานทุกภาคส่วน โดยดำเนินการตามแนวทางยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เสาหลัก 5 ด้านควบคู่กับการลดปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนที่ครอบคลุมทุกมิติ ตามแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563”

🕒 ยุทธศาสตร์

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด เพื่อรองรับแผนแม่บทและแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน แบ่งออกเป็น 4 ยุทธศาสตร์คือ

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

✅ เป้าหมาย

สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ.2563 ตามกรอบปฏิญาณมอสโก

☹️ ปัญหาและอุปสรรค

การร้องเรียนและบัตรสนเท่ห์ ซึ่งก่อปัญหาให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

- บันทอนกำลังใจในการแก้ข้อกล่าวหา
- เสียเวลาและถูกเพ่งเล็งจากหน่วยงานอื่น
- ประชาชนมีทัศนคติต่อตำรวจในทางที่ไม่ดี อันนำมาซึ่งการขาดความร่วมมือในด้านต่างๆ
- ประชาชนไม่มีวินัยในการใช้รถใช้ถนน
- ขาดเครื่องมือและอุปกรณ์ในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น เครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ กล้องวงจรปิด
- การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน
- งบประมาณ

✍️ ข้อเสนอแนะ

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือรัฐ ต้องรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจถึงอันตรายที่จะเกิด หากผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
2. แสวงหาความร่วมมือและให้ความรู้
3. สร้างวินัยและสำนึกที่ดี
4. ติดตั้งกล้อง CCTV บริเวณจุดเสี่ยงและจุดตัดของถนน และจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

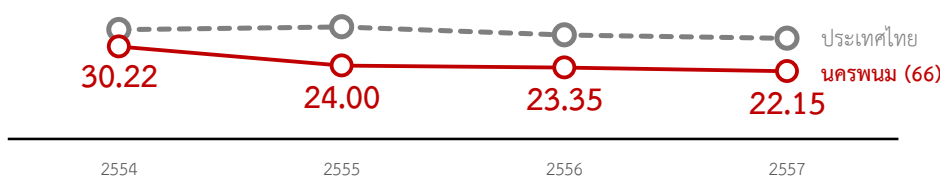
นครพนม

พ.ศ.2557

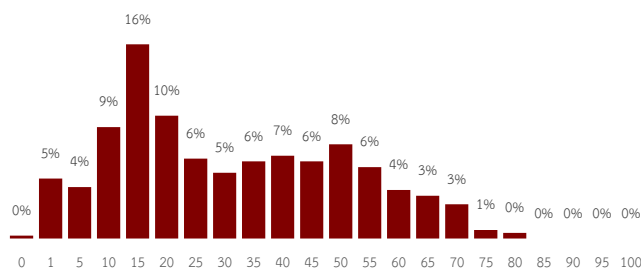


สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	713,341	คน (35)
รถจดทะเบียน	213,565	คัน (56)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	38,854	ล้านบาท (54)

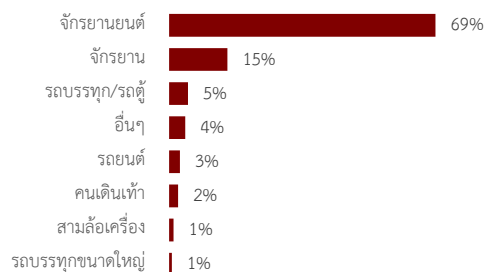
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	158	ราย (55)
บาดเจ็บสาหัส	862	ราย (62)
บาดเจ็บเล็กน้อย	10,561	ราย (38)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○	92.24 (35)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○	26.07 (50)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○	756.16 (56)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○	397.99 (42)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●○	19.91 (49)
ขับรถย้อนศร		
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ทางหลวง 22 ก.ม.236+721 สามแยก บ.หนองญาติ ต.หนองญาติ อ.เมือง
- ทางหลวง 22 ก.ม.238+596 โค้งทางเข้าคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม ต.หนองญาติ อ.เมือง
- ทางหลวง 212 ก.ม.330+209 โค้งทางเข้าบ้านกล้วย ต.ขามเฒ่า อ.เมือง
- ทางหลวง 212 ก.ม.287+132ถ.เลี้ยวเมืองท่าอุเทน ต.ท่าอุเทน อ.เมือง
- ทางหลวง 212 ก.ม.360+394 โค้งสามแยกบ้านธาตุน้อย ต.หลักศิลา อ.ธาตุพนม

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	19%	(73)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.22	เครื่องต่อแสนประชากร (52)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.28	เครื่องต่อแสนประชากร (34)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

1. ร่วมกันสนับสนุนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เป็นรากฐานขององค์กรและสังคม
2. ร่วมกันส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดความสูญเสียของคนใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดนครพนม

ยุทธศาสตร์

1. พัฒนาระบบบริการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
2. การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
3. ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
4. เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

เป้าหมาย

1. มีโครงสร้างกลไกเชิงระบบที่ตอบสนองต่อการจัดการ เช่น มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน การสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึก
2. มีแนวทางเป้าหมายตัวชี้วัด กลไก กำกับติดตามที่สร้างความสมดุลในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนและระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนน
3. เกิดการมีส่วนร่วมและความรู้สึกเป็นเจ้าของในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในทุกภาคส่วนและในทุกระดับ

ปัญหาและอุปสรรค

1. ด้านวัสดุอุปกรณ์
 - ขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ปฏิบัติหน้าที่โดยเฉพาะเครื่องตรวจจับความเร็ว ของ ภ.จว.นครพนม ที่มีจำนวน 1 เครื่อง และใช้การได้ไม่ดีเท่าที่ควร
 - ขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ปฏิบัติหน้าที่ โดยเฉพาะเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ ที่ใช้การได้มีเพียง 23 เครื่อง (แบบยืนย่นผล 16 เครื่อง แบบเบื่องต้น 7 เครื่อง) ไม่เพียงพอต่อการ ใช้ปฏิบัติหน้าที่ และมีสภาพเก่า
 - เครื่องมืออุปกรณ์ อื่นที่ใช้ในการตั้งจุดตรวจบังคับใช้กฎหมาย เช่น แผงไฟจุดตรวจ กรวยยาง กระบองไฟ ไฟวับวาบ เครื่องสกัดกั้นรถ ฯลฯ ยังมีปริมาณไม่เพียงพอต่อความจำเป็นหรือ มีอยู่แต่สภาพชำรุด
 - ขาดวัสดุอุปกรณ์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ ในการสนับสนุนการจับกุมการบังคับใช้กฎหมายการกระทำผิดกฎหมายจราจร เช่น กล้อง CCTV ฯลฯ
2. ด้านกำลังพล ขาดแคลนกำลังปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมาย โดยกำลังข้าราชการตำรวจ ภ.จว.นครพนม ที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร (ตำแหน่งจราจร) มีเพียง 67 ตำแหน่ง เท่านั้น ที่เหลือเป็นการใช้กำลังข้าราชการตำรวจสายงานอื่น มาปฏิบัติหน้าที่ร่วม เห็นควรกำหนดอัตราตำแหน่งจราจร ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจร และปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น
3. ด้านงบประมาณ ขาดแคลนงบประมาณในการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติ และค่าตอบแทนกำลังพล เพื่อเป็นแรงจูงใจ ต่อเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย

ข้อเสนอแนะ

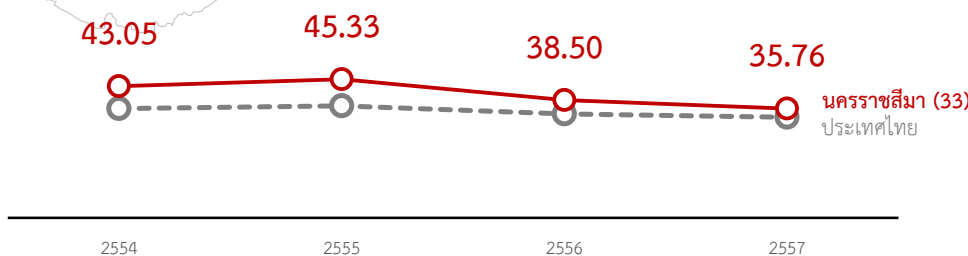
1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสนับสนุน จัดหาวัสดุอุปกรณ์ที่ทันสมัย มีปริมาณเพียงพอ ต่อการปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย มีงบประมาณในการบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่มีให้สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ปฏิบัติหน้าที่ได้
2. ควรมีการเพิ่มอัตราจริงของเจ้าหน้าที่ ที่ปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร ให้เพียงพอต่อภารกิจในการปฏิบัติ และมีการเพิ่มพูนความรู้ วิธีการ เทคนิค ที่สามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติหน้าที่จริงอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุด

นครราชสีมา

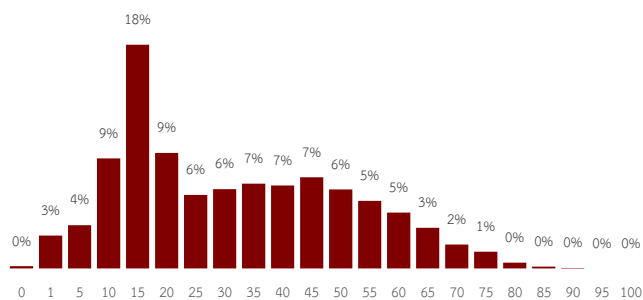
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	2,620,517	คน (2)
รถจดทะเบียน	1,243,580	คัน (4)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	245,248	ล้านบาท (11)

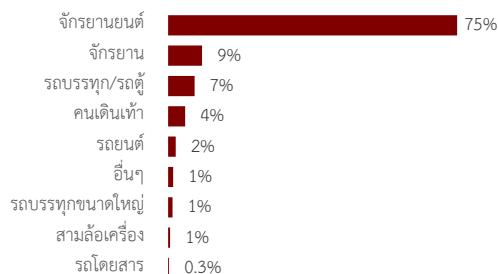
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	937	ราย (1)
บาดเจ็บสาหัส	5,460	ราย (5)
บาดเจ็บเล็กน้อย	43,207	ราย (1)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	842.62 (16)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	174.62 (10)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	9,085.80 (3)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	1,407.28 (10)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●○○○	
ขับรถย้อนศร		
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- แยกมอทางหลวง
- แยกมอบันไดม้า
- แยกบ่อทอง
- แยกบ้านหนองจาน ทล.2 โคกกรวด-หนองสาหร่าย
- แยกท่าเยี่ยม อ.โชคชัย

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	47%	(12)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	1.53	เครื่องต่อแสนประชากร (62)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.11	เครื่องต่อแสนประชากร (54)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

คณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดนครราชสีมา ได้กำหนดแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยมุ่งเน้นลดปัจจัยเสี่ยงทั้งจากคน ยานพาหนะ ถนน สิ่งแวดล้อม ควบคู่กับการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน ให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน และส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้น

ยุทธศาสตร์

ตามแนวทางการดำเนินงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 8 ประการ ได้แก่

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อน
2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะให้ลดลง
3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง/จุดอันตรายในระยะเวลาที่กำหนด
4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด
5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ รถโดยสาร รถบรรทุก
6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย
7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บให้ทั่วถึงและรวดเร็ว
8. พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้มีความแข็งแกร่ง

เป้าหมาย

จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ลดลงจากปี พ.ศ. 2556

ปัญหาและอุปสรรค

1. ประชาชนบางกลุ่มยังไม่เห็นความสำคัญของกฎหมาย ไม่ใส่ใจ ละเลยกฎหมาย ไม่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมาย
2. ทักษะคติของประชาชนบางกลุ่ม ยังมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อหน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมาย
3. อุปกรณ์/เครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายไม่เพียงพอ
4. ระบบอุปถัมภ์ เกื้อกูล การอนุโลม การยกเว้นการกระทำผิด ยังคงพบเห็นได้กับกลุ่มคนบางกลุ่ม
5. ประชาชนบางกลุ่มไม่มีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายอย่างแท้จริง
6. กฎหมายบางส่วนมีความล้าสมัย และมีบทลงโทษที่ไม่หนักหรือรุนแรงเท่าที่ควร

ข้อเสนอแนะ

1. ควรเพิ่มอุปกรณ์/เครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายให้เพียงพอ
2. สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายและบทลงโทษให้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง
3. บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นและจริงจัง
4. นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาแทน เจ้าหน้าที่ปฏิบัติเพื่อลดแรงปะทะจากประชาชน และลดระบบอุปถัมภ์ เกื้อกูล ได้
5. แก้ไข/ปรับปรุงกฎหมายที่ล้าสมัย ให้ทันต่อเหตุการณ์ปัจจุบัน



บึงกาฬ

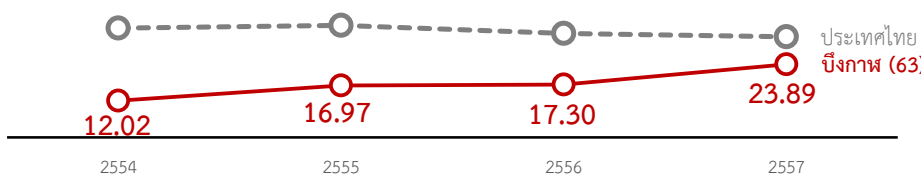
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

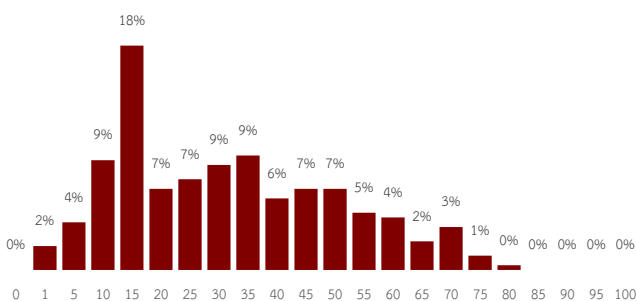
ประชากร	418,566	คน (62)
รถจดทะเบียน	78,237	คัน (75)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	22,459	ล้านบาท (72)

สถิติอุบัติเหตุ

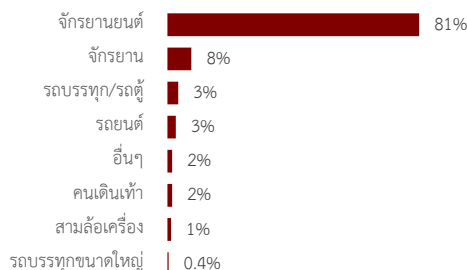
เสียชีวิต	100	ราย (65)
บาดเจ็บสาหัส	516	ราย (70)
บาดเจ็บเล็กน้อย	7,971	ราย (50)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○	5.49 (60)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○	53.04 (34)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○	662.02 (61)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○	342.12 (47)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○	5.73 (61)
ขับรถย้อนศร		12.18 (62)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		81.95 (41)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- โค้งทางแยกเข้าวิทยาลัยเทคนิคบึงกาฬ ทางหลวง 222
- สามแยกเข้าภูทอก อ.ศรีวิไล ทางหลวง 222
- ทางโค้งแยกตุ้มท่าสะอาด อ.เซกา ทางหลวง 222
- ทางโค้งแยกบ้านเหล่าทอง อ.โซ่พิสัย ทางหลวง 2095
- สี่แยกบ้านช้าง ทางหลวง 2094 ตัดทางหลวง 2145 อ.เซกา

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 16% (76)
 จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 5.49 เครื่องต่อแสนประชากร (23)
 จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว 0.24 เครื่องต่อแสนประชากร (39)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ร่วมกันพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนให้ดีขึ้น โดยยกระดับการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากลบนทางถนนจังหวัดบึงกาฬ

ยุทธศาสตร์

- การดำเนินการตามนโยบาย 5 เสาหลัก
- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
 - ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย
 - ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านพาหนะปลอดภัย
 - ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
 - ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการตอบสนองหลังเกิดเหตุ

เป้าหมาย

ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬให้เหลือน้อยที่สุด

ปัญหาและอุปสรรค

1. พิจารณาด้านบทลงโทษ มีอัตราโทษไม่เหมาะสมในบางมาตรา ทำให้ผู้ฝ่าฝืนไม่เกรงกลัวต่อความผิดที่ได้กระทำ
2. การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มแข็ง ไม่ต่อเนื่องและไม่ทั่วถึง
3. ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดจิตสำนึกสนใจฝ่าฝืนและหลีกเลี่ยงการจับกุม โดยถือว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดบึงกาฬเป็นจังหวัดที่ตั้งขึ้นใหม่ ซึ่งแต่เดิมเป็นชุมชนรูปแบบอำเภอทั้งเจ้าหน้าที่และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นบุคคลในชุมชนเดียวกัน
4. เจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย มีกำลังไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ ประกอบกับการขาดอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ ไม่เพียงพอและไม่ทันสมัย
5. ขาดแรงจูงใจในการทำให้ประชาชนเข้าใจและให้การสนับสนุนในการบังคับใช้กฎหมาย

ข้อเสนอแนะ

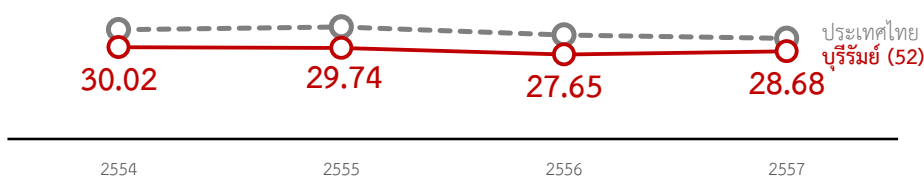
1. แก้ไขบทลงโทษตามกฎหมายที่มีอยู่ให้เหมาะสม ตามความเสี่ยงหรือพฤติกรรมของผู้ฝ่าฝืน โดยคำนึงถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อให้ผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนเกิดความเกรงกลัวไม่กระทำความผิดหรือกระทำความผิดซ้ำอีก
2. เพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ของผู้ที่เกี่ยวข้องให้มีความเข้มแข็ง ต่อเนื่องและทั่วถึง
3. สร้างจิตสำนึกให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น ถึงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นภายหลังการกระทำความผิด
4. เพิ่มกำลังอัตราเจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายจราจร เช่น ตำรวจจราจรตามสถานีตำรวจต่างๆ ในพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ
5. เร่งสร้างแรงจูงใจให้กับประชาชนเข้าใจและให้การสนับสนุน ในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่

บุรีรัมย์

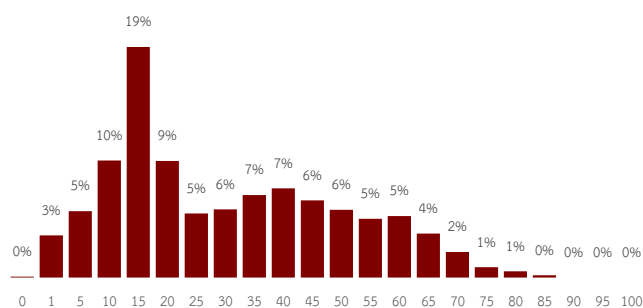
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,579,248	คน (6)
รถจดทะเบียน	473,333	คัน (16)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	74,648	ล้านบาท (35)

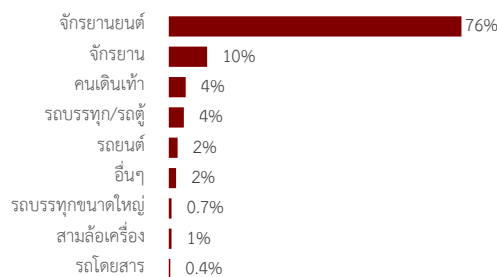
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	453	ราย (14)
บาดเจ็บสาหัส	5,490	ราย (4)
บาดเจ็บเล็กน้อย	34,997	ราย (2)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●○	6.97 (58)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○	1.71 (68)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○	1.27 (70)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○	
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●○	
ขับรถย้อนศร		0.57 (64)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		0.19 (68)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- จุดกลับรถยูเทิร์นหน้าฮีโนก่อนถึงห้างโรบินสันบุรีรัมย์
- หน้าโรงเรียนอนุบาลธีรา
- หน้าปั้มบางจากทางไปสนามไอโมบาย
- สามแยกโค้งวัด
- หน้าวงเวียนช้าง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	28%	(62)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	2.91	เครื่องต่อแสนประชากร (54)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.51	เครื่องต่อแสนประชากร (18)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📖 นโยบาย

การบูรณาการการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ให้คนในจังหวัดบุรีรัมย์ มีความตระหนักและจิตสำนึกในการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

🕒 ยุทธศาสตร์

การดำเนินงานของ 5 เสาหลักได้แก่

1. การบริการจัดการความปลอดภัยทางถนน
2. ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย
3. ยานพาหนะที่ปลอดภัย
4. การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย
5. การตอบสนองหลังเกิดเหตุ

✅ เป้าหมาย

ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ ให้ได้ไม่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ย้อนหลัง 3 ปี (ปี 2554 – 2556)

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. ประชาชนขาดความตระหนักและจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนของตนเอง
2. ขาดการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง
3. ความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายน้อย
4. บทลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่รุนแรงทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัว

👉 ข้อเสนอแนะ

1. เพิ่มบทลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ให้รุนแรง และให้มีบทลงโทษสำหรับผู้ที่ทำให้ผิดซ้ำซาก ให้รุนแรงมากขึ้นตามจำนวนครั้งที่กระทำผิด
2. ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง
3. มีกล้องตรวจจับความเร็ว ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และทุกแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร เพื่อบันทึกภาพเป็นหลักฐาน
4. ควรมีเวทีพบปะพูดคุยกับคณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดให้มากขึ้น เพื่อหาแนวทางผลักดันให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เข้มข้น จริงจัง และต่อเนื่อง

มหาสารคาม

พ.ศ.2557

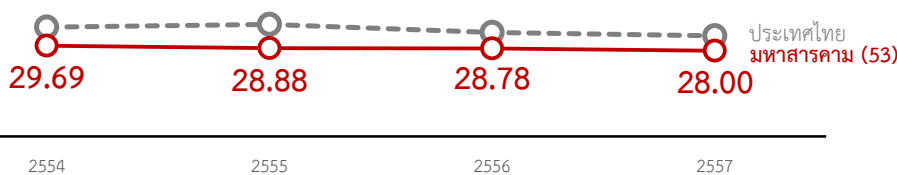


สถิติพื้นฐาน

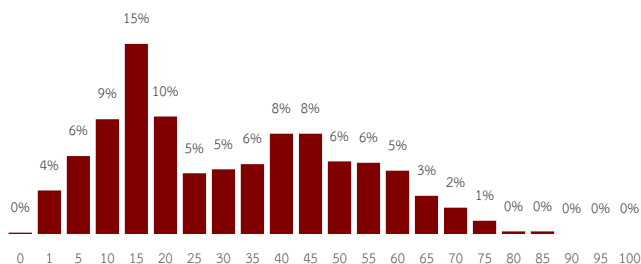
ประชากร	960,588	คน (24)
รถจดทะเบียน	309,408	คัน (36)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	48,772	ล้านบาท (47)

สถิติอุบัติเหตุ

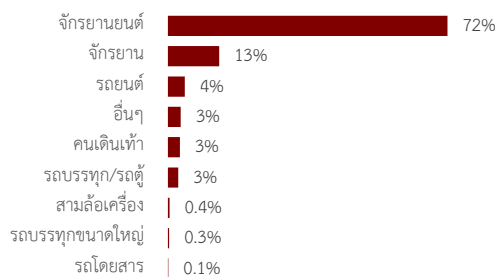
เสียชีวิต	269	ราย (33)
บาดเจ็บสาหัส	1,866	ราย (26)
บาดเจ็บเล็กน้อย	12,779	ราย (32)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●○○○	193.21 (30)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○	9.99 (61)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●○○○	3,541.37 (21)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○	508.13 (32)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●○○○○○	94.32 (23)
ขับรถย้อนศร		487.93 (14)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		490.64 (13)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ทางหลวงหมายเลข 208 กม.56+025
- ทางหลวงหมายเลข 213 กม.0+800 - 0+900
- ทางหลวงหมายเลข 208 กม.27+700 (ทางโค้งบ้านโชคชัย)
- ทางหลวงหมายเลข 2040 (สามแยก)
- ทางหลวงหมายเลข 208 กม.56+025 (หน้าอบต.ห้วยขวางบ้านโชคชัย)

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 33% (40)

จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ -ไม่มีข้อมูล-

จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

 นโยบาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ยุทธศาสตร์

-ไม่มีข้อมูล-

 เป้าหมาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ปัญหาและอุปสรรค

1. ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เข้าใจการบังคับใช้กฎหมายเท่าที่ควร
2. ขาดงบประมาณในการจัดซื้อจัดหาอุปกรณ์และเทคโนโลยีที่จะมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย
3. อุปกรณ์และเทคโนโลยีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน
4. บุคลากรไม่เพียงพอ

 ข้อเสนอแนะ

1. มีการประชุมสัมพันธ์และให้ความรู้กับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างทั่วถึง
2. เพิ่มความเข้มงวดกวดขันตามมาตร 10 รสขม. โดยการตั้งด่านตรวจ การตรวจระเวนตรวจ เพื่อเป็นการป้องปรามและควบคุมอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น
3. บรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้อยู่ในวาระการประชุมประจำเดือนของจังหวัดและอำเภอทุกเดือน

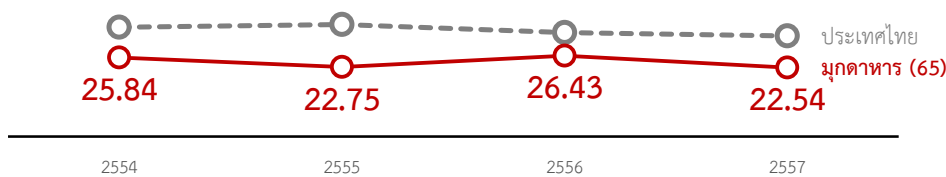
มุกดาหาร

พ.ศ.2557

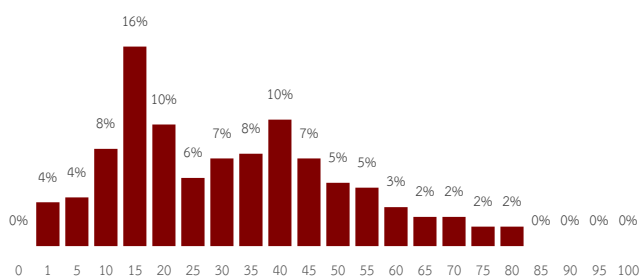


สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	346,016	คน (66)
รถจดทะเบียน	150,039	คัน (63)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	22,322	ล้านบาท (73)

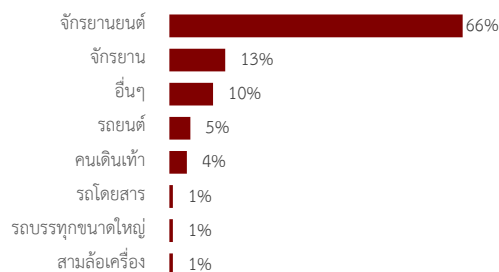
สถิติอุบัติเหตุ	
เสียชีวิต	78 ราย (71)
บาดเจ็บสาหัส	506 ราย (72)
บาดเจ็บเล็กน้อย	2,367 ราย (71)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○○	43.64 (42)
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○○	24.85 (51)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●○	1,265.26 (47)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●●○	1,065.56 (14)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●●○	201.15 (11)
ขับรถย้อนศร		323.68 (19)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		175.43 (28)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- สี่แยกทางขึ้นภูโนนรมย์
- สี่แยกพ.มุกดาหารอินเตอร์เนชันแนล
- จุดกลับรถหน้าห้างบิ๊กซี
- ทางโค้งเมืองใหม่
- จุดกลับรถหน้าวัดคำสายทอง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 34% (36)
 จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 4.62 เครื่องต่อแสนประชากร (28)
 จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📖 นโยบาย

อุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องสำคัญ ก่อให้เกิดความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก จังหวัดมุกดาหารได้มีประกาศฉบับลง วันที่ 24 ตุลาคม 2556 เรื่อง วาระจังหวัดมุกดาหารเกี่ยวกับ การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน และให้ถือว่า ปัญหาของการทำให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นในระเบียบวาระการประชุมประจำเดือนของจังหวัดและอำเภอ โดยให้ร่วมบูรณาการดำเนินการต่อไป

- ให้ส่วนราชการกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติตัวเป็นตัวอย่างที่ดีในการใช้รถใช้ถนน มีวินัยจราจร โดยให้ทุกหน่วยงานควบคุมดูแลไม่ให้เจ้าหน้าที่กระทำความผิดกฎและวินัยจราจร เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชนทั่วไป
- ให้ทุกภาคส่วนร่วมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสาธารณะต่างๆ ส่งเสริมให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย กระตุ้นเตือนสร้างความตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี
- ให้ทุกหน่วยงาน สถานศึกษาและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง ส่งเสริมองค์ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกวิธี โดยบรรจุไว้ในหลักสูตรการฝึกอบรม รวมทั้งสนับสนุนด้านงบประมาณในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง
- ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย พิจารณาดำเนินการป้องปรามกับผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดกฎหมาย ตามความเหมาะสมอย่างต่อเนื่อง

👥 ยุทธศาสตร์

ทุกฝ่ายต้องร่วมมือกันบูรณาการปฏิบัติงานทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน มีการมอบหมายภารกิจในการป้องกันและแก้ไขของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัดมุกดาหาร โดยแต่งตั้งคณะทำงาน 6 คณะ ดังนี้

1. คณะทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย
2. คณะทำงานด้านวิศวกรรมจราจร
3. คณะทำงานด้านการแพทย์ฉุกเฉิน
4. คณะทำงานด้านการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์
5. คณะทำงานด้านการมีส่วนร่วม
6. คณะทำงานด้านการประเมินผลและสารสนเทศ

✅ เป้าหมาย

ให้มีการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทุกวัน (365 วัน) ไม่เฉพาะเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์เท่านั้น ให้มีการดำเนินการขับเคลื่อนในระดับอำเภอทุกอำเภอ โดยให้มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด และหากเกิดแล้วก็มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลงจากเดิม

😞 ปัญหาและอุปสรรค

ประชาชนเข้าใจว่าเจ้าหน้าที่ตั้งด่านตรวจไม่ได้ มักร้องเรียนผู้บังคับบัญชา ผู้ปฏิบัติจึงไม่ยอมจับกุม ต้องชี้แจงผู้บังคับบัญชา เป็นปัญหาหาของผู้ปฏิบัติ

👁️ ข้อเสนอแนะ

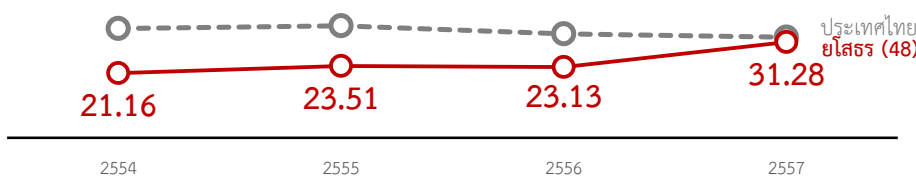
ควรดำเนินการบังคับใช้กฎหมายแบบบูรณาการ ทุกหน่วยงานในนามของจังหวัดและอำเภอ มีการประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจกับชุมชน ว่าเป็นการปกป้องสมาชิกในชุมชนเอง ลูกหลานของตน ผู้ได้ประโยชน์คือชุมชน ไม่ใช่เจ้าหน้าที่ โดยกำหนดเขตต้นแบบ แล้วค่อยขยายไป ที่สำคัญชุมชนต้องเห็นความสำคัญและต้องการปกป้องตัวเอง

ยโสธร

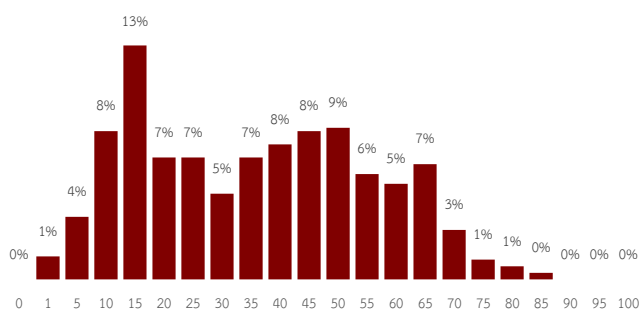
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	540,211	คน (45)
รถจดทะเบียน	198,247	คัน (59)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	25,731	ล้านบาท (67)

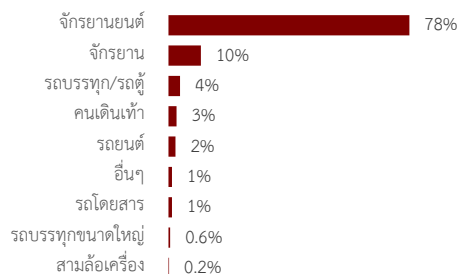
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	169	ราย (53)
บาดเจ็บสาหัส	1,068	ราย (51)
บาดเจ็บเล็กน้อย	11,003	ราย (36)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	962.03 (11)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	53.50 (33)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	4,192.62 (19)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	2,299.84 (2)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●○○○○	58.31 (28)
ขับรถย้อนศร		89.22 (40)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		170.86 (29)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ถนนแจ้งสนิทจากสี่แยกเทคนิค หน้าโดยตัดยโสธร หน้าโรงเรียนยโสธรพิทยาคม หน้าศาลากลาง ศาลจังหวัดถึงสี่แยกที่ว่าการอำเภอเมือง
- ถนนแจ้งสนิทหน้าตลาด ต.ตาดทองถึงจุดเลี้ยวกลับรถทางเข้าพระธาตุก่องข้าวน้อย อ.เมือง
- ถนนวาริราชเดช ทางเข้าบ้านดงเต่า ต.น้ำคำใหญ่ อ.เมือง
- ถนนวาริราชเดชบ้านซ่งแอ้ไปบ้านคำเตยช่วงกม.ที่44-46หน้าตลาดวัว อ.ไทยเจริญ
- ถนนเส้นค้อวัง-น้ำอ้อม สาย 2351 อ.ค้อวัง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	27%	(65)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.52	เครื่องต่อแสนประชากร (46)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.74	เครื่องต่อแสนประชากร (11)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ลดอุบัติเหตุทางถนนและ
ถนนปลอดภัย

1. การสื่อสารสาธารณะเพื่อการสร้างจิตสำนึกวินัยจราจร
2. การบังคับใช้กฎหมาย
3. การแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนน โดยใช้การมีส่วนร่วม
4. การสวมหมวกนิรภัย 100%

ยุทธศาสตร์

เป้าหมาย

1. ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ได้รับรู้เกิดความตระหนัก มีการปรับเปลี่ยนเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่อย่างปลอดภัย
2. ให้มีผลการจับกุมคดีจราจร ตามมาตราการ 3ม 2ข 1ร เพิ่มขึ้น 10% จากปีที่ผ่านมา
3. ทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไขลดลง หรือไม่มีเลย
4. เจ้าหน้าที่ของรัฐ ประพฤติตนเป็นแบบอย่างที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย

ปัญหาและอุปสรรค

การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ยังไม่เข้มข้น/เข้าถึงประชาชน
จึงทำให้ประชาชนยังขาดความตระหนักในเรื่องการ
ปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายจราจร

1. เพิ่มความเข้มข้นในเรื่องการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เกิดความตระหนักสร้างวินัยจราจรปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายจราจร
2. เจ้าหน้าที่เพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย ควบคุมการให้คำแนะนำผู้ขับขี่รถให้ปฏิบัติอย่างถูกต้อง โดยใช้มาตรการจากเบาไปหาหนัก

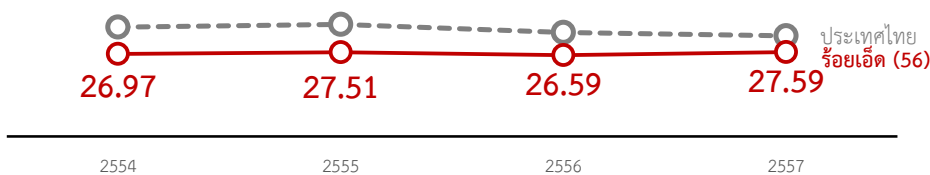
ข้อเสนอแนะ

ร้อยเอ็ด

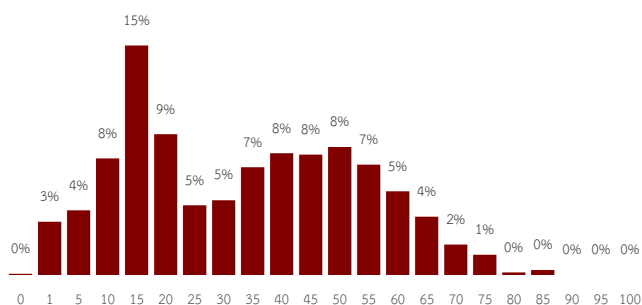
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,308,318	คน (13)
รถจดทะเบียน	377,601	คัน (28)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	66,693	ล้านบาท (37)

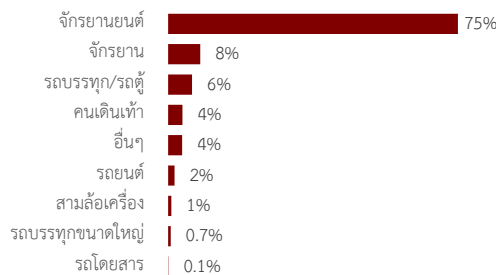
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	361	ราย (21)
บาดเจ็บสาหัส	2,428	ราย (17)
บาดเจ็บเล็กน้อย	22,607	ราย (12)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○	95.54 (33)
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○○	71.54 (28)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●●	204.16 (65)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●●●	33.02 (66)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●●●	5.20 (63)
ขับรถย้อนศร		40.59 (57)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		20.79 (60)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ถนนสายสุวรรณภูมิ-เกษตรวิสัย บริเวณหน้าสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาร้อยเอ็ด เขต 2 ต.ดอกไม้
- จุดกลับรถหน้าบริเวณร้านสะดวกซื้อ ตรงข้ามที่ว่าการ อ. อาจสามารถ
- หน้า อ.กส. อ.เกษตรวิสัย
- แยกบ้านเหล่ากาชาด
- ถนนปัทมานนท์ โค้งบ้านอัน ม.4 ต.หัวช้าง อ.จตุรพักตรพิมาน

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	26%	(67)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	6.34	เครื่องต่อแสนประชากร (16)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.08	เครื่องต่อแสนประชากร (58)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

มาตรการแก้ไข ปัญหาการแข่งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ในทางสาธารณะ

ยุทธศาสตร์

1. กวดขันวินัยจราจร ของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่มีพฤติกรรมกระทำผิดกฎหมาย
2. ถนนนำร่องในเขตเมือง (ถนนสีขา) กวดขันจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมาย อย่างจริงจัง

เป้าหมาย

เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง

ปัญหาและอุปสรรค

ประชาชนไม่มีจิตสำนึกในการปฏิบัติตามวินัยจราจร ไม่เคารพกฎหมาย ฝ่าฝืนข้อห้ามตามกฎหมาย ไม่เชื่อฟังการบังคับใช้กฎหมาย ควรตั้งจุดตรวจ จุดสกัด เพื่อดำเนินการตามกฎหมาย และเพื่อป้องปรามการทำผิดกฎหมาย และวินัยจราจร ประชาชนผู้ถูกจับกุม ร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจหมดกำลังใจ ไม่กล้าจับกุม

ข้อเสนอแนะ

ควรมีการรณรงค์ปลูกจิตสำนึก ผู้ใช้รถใช้ถนน ให้มีวินัยจราจร การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร การทำผิดกฎหมายเป็นสิ่งที่น่าละอาย สร้างความเดือดร้อนให้แก่ผู้อื่น ควรปรับผู้กระทำผิด ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ในอัตราสูงสุด การสอบเพื่อขอมิใบขับขี่ ควรมีมาตรฐาน เมื่อกระทำความผิดถูกยึดใบขับขี่ การขอมิใบขับขี่ใหม่ควรเข้มงวด และจริงจังในการดำเนินการ

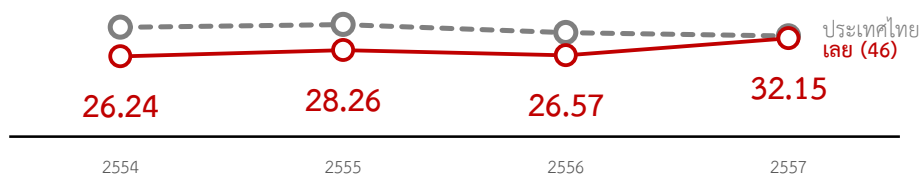
เลย

พ.ศ.2557

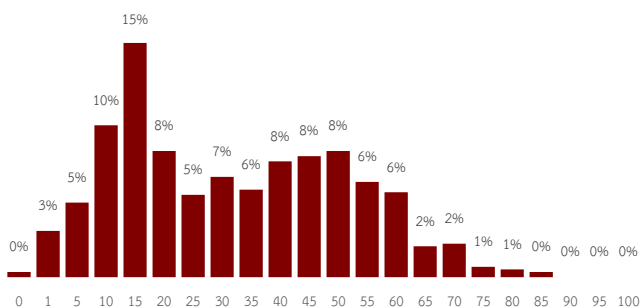


สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	634,513	คน (40)
รถจดทะเบียน	255,490	คัน (45)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	42,737	ล้านบาท (52)

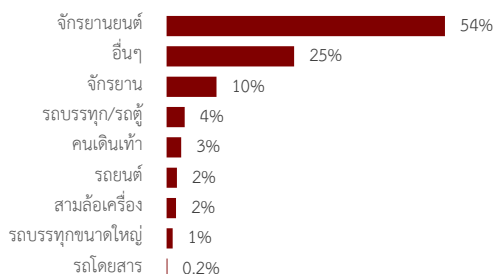
สถิติอุบัติเหตุ	
เสียชีวิต	204 ราย (43)
บาดเจ็บสาหัส	1,196 ราย (45)
บาดเจ็บเล็กน้อย	15,610 ราย (19)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	803.92 (18)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	280.21 (5)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	4,685.33 (14)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	1,555.68 (7)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●○○○○	162.80 (15)
ขับรถย้อนศร	●●●●●●○○○○	365.16 (17)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	●●●●●●○○○○	846.32 (6)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- โค้งร้อยศพ ถนนวังสะพุง-ภูเรือ
- จุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลเมืองเลยราม
- จุดกลับรถหน้าท่าอากาศยานเลย
- โค้งโคกช้างไห้ ถนนเลย-เชียงคาน
- โค้งบ้านภูบ่อบิด ถนนเลย-นาด้วง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	29%	(59)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	14.66	เครื่องต่อแสนประชากร (1)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.63	เครื่องต่อแสนประชากร (14)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

เพื่อมุ่งไปสู่การลดอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากล

🔄 ยุทธศาสตร์

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

☑ เป้าหมาย

ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด โดยมีการกำหนดค่าเป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียในช่วงการดำเนินงานของแผนปี 2557

☹ ปัญหาและอุปสรรค

1. การปฏิบัติงานขาดความต่อเนื่องของนโยบาย ทำให้ผู้ปฏิบัติขาดขวัญและกำลังใจ
2. ไม่มีมาตรการประชาสัมพันธ์ที่ชัดเจนจากส่วนกลาง เพื่อสร้างความเข้าใจให้กับประชาชน
3. งบประมาณสนับสนุนในการดำเนินการ จัดซื้ออุปกรณ์ต่างๆ
4. ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในด้านนี้ไม่มีความก้าวหน้าในการปฏิบัติงานความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน

✍ ข้อเสนอแนะ

1. ประกาศเป็นวาระแห่งชาติด้านความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน และมีนโยบายชัดเจน
2. มีการสร้างสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่มาจากส่วนกลาง
3. สนับสนุนงบประมาณสนับสนุนในการดำเนินการ จัดซื้ออุปกรณ์ต่างๆให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน
4. มีความก้าวหน้าให้ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในด้านความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน

ศรีสะเกษ

พ.ศ.2557

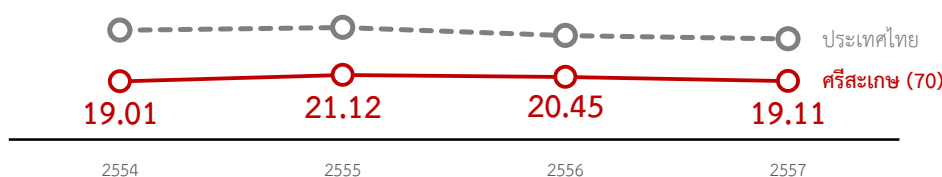


สถิติพื้นฐาน

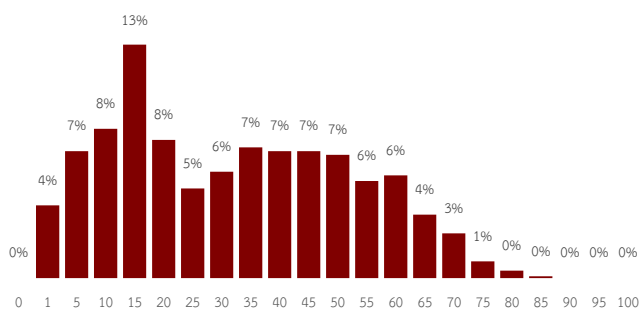
ประชากร	1,465,213	คน (9)
รถจดทะเบียน	372,709	คัน (29)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	62,762	ล้านบาท (41)

สถิติอุบัติเหตุ

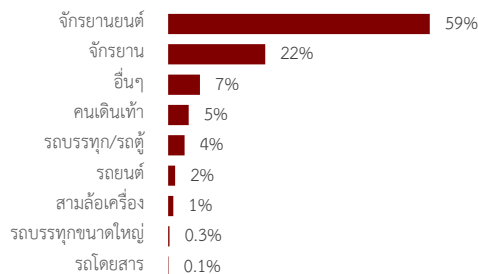
เสียชีวิต	280	ราย (31)
บาดเจ็บสาหัส	1,884	ราย (25)
บาดเจ็บเล็กน้อย	26,308	ราย (8)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว		10.58 (54)
เมาแล้วขับ		12.97 (59)
ไม่สวมหมวกนิรภัย		1,407.58 (45)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย		294.97 (50)
โทรศัพท์ขณะขับขี่		17.68 (53)
ขับรถย้อนศร		49.89 (52)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		72.55 (45)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนาอ.เมือง
- จุดกลับรถบริเวณหน้าห้างบิ๊กซี
- บริเวณทางโค้งหน้าโรงเรียนกำแพง อ.อุทุมพรพิสัย
- บริเวณจุดยูเทินหน้าห้างโลตัสชุมชน อ.อุษัณห์
- บริเวณสี่แยกบ้านค้อ อ.กันทรารมย์

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	36%	(34)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	6.07	เครื่องต่อแสนประชากร (18)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.14	เครื่องต่อแสนประชากร (52)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

 นโยบาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ยุทธศาสตร์

-ไม่มีข้อมูล-

 เป้าหมาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ปัญหาและอุปสรรค

-ไม่มีข้อมูล-

 ข้อเสนอแนะ

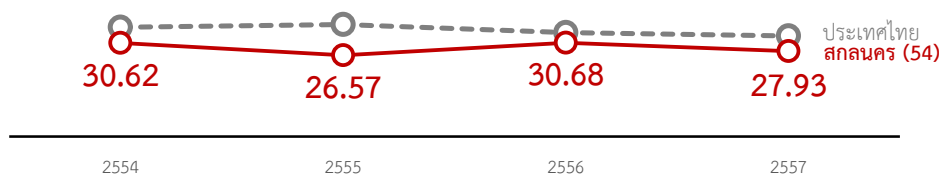
-ไม่มีข้อมูล-

สกลนคร

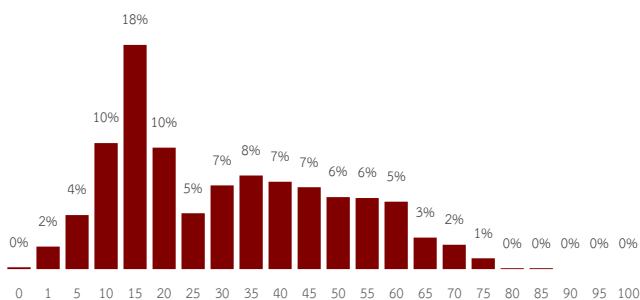
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,138,609	คน (17)
รถจดทะเบียน	441,694	คัน (19)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	49,605	ล้านบาท (46)

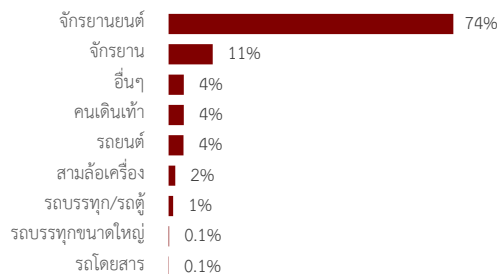
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	318	ราย (28)
บาดเจ็บสาหัส	2,736	ราย (14)
บาดเจ็บเล็กน้อย	19,428	ราย (15)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	148.87 (32)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	97.31 (20)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○○	1,999.11 (35)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○○	718.77 (25)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●○○○	53.57 (31)
ขับรถย้อนศร		215.79 (24)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		488.49 (14)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- จุดเสี่ยงสามแยกบ้านดงมะไฟ ต.ขมิ้น
- จุดเสี่ยงประตู 3 มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
- จุดเสี่ยงแยกบ้านธาตุนาเวง
- จุดเสี่ยงหน้าโรงพยาบาลพระอาจารย์แบน ธนากโร
- จุดเสี่ยงสี่แยกบายพาส ถนนสกลนคร-กาฬสินธุ์

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	32%	(46)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.43	เครื่องต่อแสนประชากร (48)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.26	เครื่องต่อแสนประชากร (35)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรให้เหลือน้อยที่สุด ส่งเสริมการเรียนรู้การเดินทางและการใช้การขนส่งอย่างปลอดภัย โดยน้อมนำหลักการแก้ไขปัญหารถจราจรตามแนวพระราชดำริไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง และถือเป็น “วาระแห่งชาติ” ที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศ

(๑) ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์หลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนได้แก่ 1) ยุทธศาสตร์การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ 2) ยุทธศาสตร์การสร้างเสถียรภาพในการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน 3) ยุทธศาสตร์การทำแผนปฏิบัติการ 4) ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง 5) ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคและท้องถิ่น 6) ยุทธศาสตร์วิจัย พัฒนาและติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมาย

จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ให้เป็น 0

ปัญหาและอุปสรรค

ตำรวจ

- บุคลากรไม่เพียงพอ
- งบประมาณไม่เพียงพอ
- การแทรกแซงจากผู้มีอำนาจ
- ประชาชนไม่ให้ความร่วมมือ
- ขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน
- บุคลากรขาดความรู้ความสามารถในการจัดการด้านจราจร
- ขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือด้านการจราจร

ขนส่ง

- ขาดบุคลากรในการปฏิบัติงาน

แนวทางหลวง

- ประชาชนไม่ปฏิบัติตามป้ายจราจรและเครื่องหมายนำทาง
- งบประมาณไม่เพียงพอ

ข้อเสนอแนะ

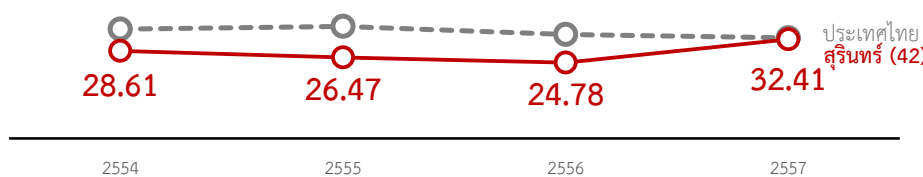
- บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
- กวาดล้างจับกุมเข้มข้น
- ให้อำนาจตำรวจในการจับกุมกับผู้ไม่ต่อภาษีรถหรือต่อทะเบียน
- ให้มีหนังสือแจ้งผู้ครอบครองรถมาชำระค่าภาษี หากไม่มีการต่อภาษี

สุรินทร์

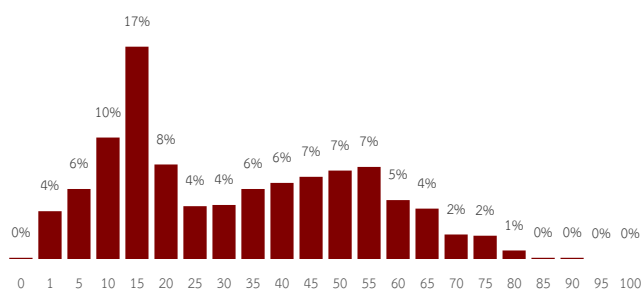
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,391,636	คน (12)
รถจดทะเบียน	431,112	คัน (22)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	66,135	ล้านบาท (38)

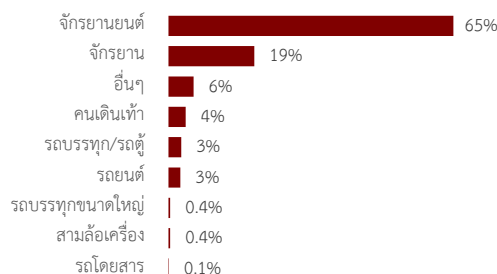
สถิติอุบัติเหตุ	
เสียชีวิต	451 ราย (15)
บาดเจ็บสาหัส	2,006 ราย (22)
บาดเจ็บเล็กน้อย	23,242 ราย (10)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●○○○○○○	677.04 (21)
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○○	91.04 (22)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●○○○○○	5,907.36 (8)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●○○○○○○	3,637.88 (1)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●○○○○○○○○	355.19 (6)
ขับรถย้อนศร		549.50 (12)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		737.76 (7)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- แยกแกใหญ่
- แยกนาดี
- แยกบุญชี
- แยกเทนมีย์
- แยกศิขรภูมิ

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	43%	(19)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	4.31	เครื่องต่อแสนประชากร (34)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.22	เครื่องต่อแสนประชากร (41)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

หลักสูตรความปลอดภัยทางถนน
ในสถานศึกษาเน้นหนักบังคับใช้
กฎหมาย เมาไม่ขับ และสวมหมวก
นิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่ซ้อนท้าย
รถจักรยานยนต์

👤 ยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ของจังหวัด 4
ด้านการพัฒนาคนและสังคมเพื่อ
ยกระดับคุณภาพชีวิตตามหลัก
ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงกลยุทธ์
ส่งเสริมการป้องกันและลดอุบัติเหตุ
ทางถนน

☑️ เป้าหมาย

1. เพื่อให้ประชาชนตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยทางถนน
2. สร้างเครือข่ายขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน
3. ลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
4. ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. ประชาชนไม่เข้าใจบทบาทการบังคับใช้กฎหมาย เมื่อถูกจับกุมแต่กับมาร้องเรียน
2. ขาดการประชาสัมพันธ์เรื่องปัญหาอุบัติเหตุ ความรุนแรงของปัญหา

✍️ ข้อเสนอแนะ

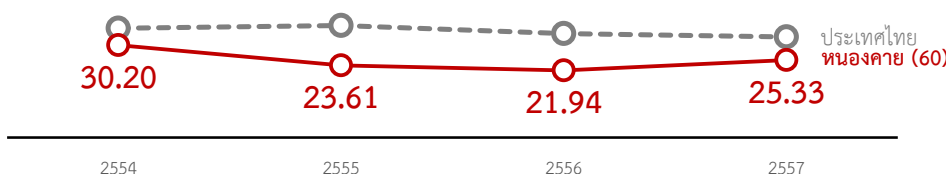
1. นโยบายต้องชัดเจน
2. ไม่ยกเว้นบุคคลใดบุคคลหนึ่งในการบังคับใช้กฎหมาย

หนองคาย

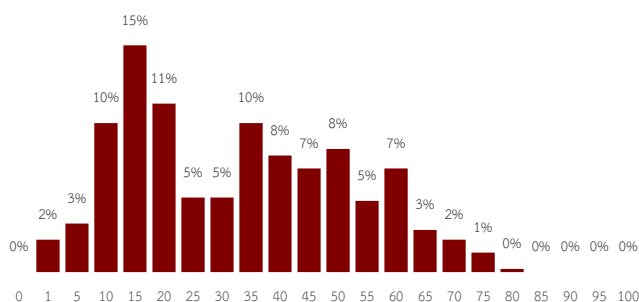
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	517,260	คน (51)
รถจดทะเบียน	229,303	คัน (52)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	34,621	ล้านบาท (59)

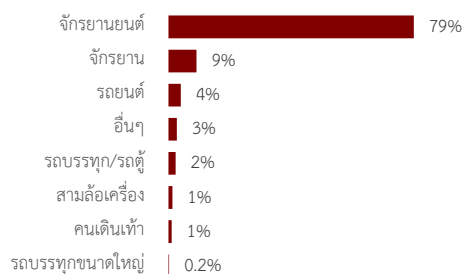
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	131	ราย (59)
บาดเจ็บสาหัส	950	ราย (59)
บาดเจ็บเล็กน้อย	10,393	ราย (39)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○	206.28 (28)
เมาแล้วขับ	●●●●●●○○○○	32.67 (45)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	731.55 (58)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●○○○○	267.76 (52)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●○○○○	46.98 (36)
ขับรถยนต์ย้อนศร		42.53 (55)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		51.81 (53)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- เขตเทศบาลเมืองหนองคาย
- ถนนสาย 2020 ท่าบ่อ-บ้านผือ
- ทางหลวงชนบท 3015
- ทางหลวง 212
- ทางหลวงชนบท หนองคาย 2076

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	29%	(61)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	8.70	เครื่องต่อแสนประชากร (8)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.39	เครื่องต่อแสนประชากร (26)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

บูรณาการการดำเนินการทุกภาคส่วนโดยกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินการตามแนวทาง 5 เสาหลัก ดังนี้ 1) การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 2) ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย 3) ยานพาหนะปลอดภัย 4) ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย 5) การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

ยุทธศาสตร์

กำหนดกรอบแนวทางให้มีหน่วยงานหลักรับผิดชอบแต่ละเสาหลักเรียงลำดับดังนี้ 1) สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดหนองคาย 2) แขวงการทางจังหวัดหนองคาย 3) ขนส่งจังหวัดหนองคาย 4) ตำรวจภูธรจังหวัดหนองคาย 5) สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดหนองคาย

เป้าหมาย

ลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 1 แสนคนในปี 2563 และให้ถือเป้าวาระแห่งชาติที่ต้องดำเนินการให้เข้มข้นในทุกพื้นที่

ปัญหาและอุปสรรค

ตำรวจ การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจในบางข้อหาเช่น เมาแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัยยังไม่มีความเข้มงวดในการตั้งจุดตรวจเท่าที่ควรมีเพียงการเข้มงวดเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เท่านั้น ส่วนนอกเทศกาลตำรวจยังไม่ได้บังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ หลายคนยังไม่คำนึงถึงอันตรายหรือค่าปรับจากรถจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเนื่องจากรู้จักกับเจ้าหน้าที่ตำรวจอีกสาเหตุหนึ่งที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรในช่วงเช้าและเย็น เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวเจ้าหน้าที่ไม่ได้บังคับใช้กฎหมาย ทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความเคยชินและไม่กลัวการถูกจับปรับ

ขนส่งจังหวัดหนองคาย ปัญหาการบรรทุกพ่วงที่จอดรอทำเอกสารหน้าด่านศุลกากรจังหวัดหนองคายด้วยช่องทางเดินรถที่แคบและอยู่ในเขตชุมชน หน้าโรงเรียนประจำจังหวัด มักมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง การจัดการจราจรเป็นไปได้ยาก ใช้วิธีพลีปัญหาจาก สป.ลาว นำรถมาไว้ในฝั่งไทยผู้ใช้รถยังไม่ชินเส้นทาง และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรตามกฎหมายไทย เช่น ขับเร็วเกินขีดจำกัดลดเส้นทาง หรือ ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดการเปลี่ยนเส้นทางโดยไม่ให้สัญญาณอย่างกระทันหัน ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

แขวงทางหลวงหนองคาย ในช่วงปี 2557 ต่อเนื่องไปจนถึง 2559 มีการปรับปรุงถนนหลายเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทาง สายหนองคาย-รัตนวาปีขยายช่องทางจราจร ซึ่งหาผู้รับเหมาได้มีป้ายเตือนตลอดเส้นทาง แต่พบว่าผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยความเร็วตลอดเส้นทาง ทำให้มีอุบัติเหตุในช่วงเส้นทางปรับปรุงตลอดทั้งปี

เขตพื้นที่การศึกษา 1-2 ได้มีการประชาสัมพันธ์ให้นักเรียนผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ แต่ปัญหาอยู่ที่ผู้ปกครองไม่ใส่ใจเด็ก ประกอบกับตำรวจไม่ตรวจจับในช่วงเช้า จึงละเลยไม่ปฏิบัติตาม

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาหนองคาย ผู้ใช้รถโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ยังมีรถจำนวนมากไม่จัดทำ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งเมื่อเกิดเหตุ จะได้รับความเดือดร้อนค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพ

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สรุปลักษณะด้านความปลอดภัยทางถนนจำแนกตามปัจจัยเสี่ยง 4 ปัจจัย ที่ต้องเร่งแก้ไข และพร้อมบังคับใช้กฎหมาย

-ด้านพฤติกรรมคนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เมาสุราไม่มีใบอนุญาตขับขี่ แซงในที่คับขัน ขับรถย้อนศร และใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ซึ่งต้องเข้มมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ตรวจจับอย่างเข้มงวด

-สภาพปัญหาด้านรถ/ยานพาหนะ ยานพาหนะมีสภาพไม่สมบูรณ์มีการดัดแปลงสภาพรถรับส่งนักเรียนไม่มีความปลอดภัย นักเรียนยังโหนรถ ประชาชนไม่มีทางเลือกในการใช้ถนน เช่น รถบรรทุกยางพารา

-สภาพปัญหาด้านถนนและสิ่งแวดล้อม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรมีกิจกรรมเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาดูแลถนน ไม่มีกรวิเคราะห้จุดเสี่ยงในพื้นที่ ไม่มีช่องทางเดินเท้า ช่องทางจักรยาน

-สภาพปัญหาด้านการบริหารจัดการ ยังไม่มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ขาดเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติตามแผนงานจังหวัด ขาดเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ และเครื่องมือตรวจจับความเร็ว

ข้อเสนอแนะ

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการบังคับใช้กฎหมายใน 10 ข้อหาหลักอย่างสม่ำเสมอ ควบคู่กับการสร้างจิตสำนึกให้ผู้ขับขี่ได้มีวินัยในการใช้รถใช้ถนนทั้งด้านการประชาสัมพันธ์และการให้ความรู้ของเจ้าหน้าที่ภาครัฐและเอกชน ตลอดจนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนงบประมาณในการที่จะให้ประชาชนได้รับความรู้ในการขับขี่ปลอดภัยและเพิ่มปริมาณผู้มีใบอนุญาตขับรถในแต่ละพื้นที่ให้มากขึ้นและถ้าหากมีการแก้ไขของผู้กระทำ ความผิด พ.ร.บ.จราจรฯ พ.ร.บ.รถยนต์ฯ และกฎหมายอื่น ๆ ที่จะทำให้ประชาชนได้เกรงกลัวต่อโทษหรือค่าปรับที่เพิ่มขึ้น อาจจะมีจิตสำนึกหรือมีวินัยในการขับขี่ปลอดภัยได้เพิ่มขึ้นอีกทางหนึ่ง
2. ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วนและกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลักเพื่อผลักดันการบังคับใช้กฎหมายในจังหวัดอย่างเคร่งครัด
3. ควรจัดให้มีภาคประชาชนในแต่ละอำเภอเข้ามามีส่วนร่วมในการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่
4. ใช้ประโยชน์จากทีมสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดวิเคราะห์ กลั่นกรองปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และนำข้อมูลมาปรับใช้ให้สอดคล้องกับการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่
5. ส่งเสริมให้มีเขตปลอดอุบัติเหตุในทุกพื้นที่โดยการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด
6. ส่งเสริมให้มีหลักสูตรการเรียนการสอน การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในสถานศึกษาทุกแห่งในพื้นที่จังหวัดหนองคาย เพื่อความเข้าใจและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างยั่งยืน

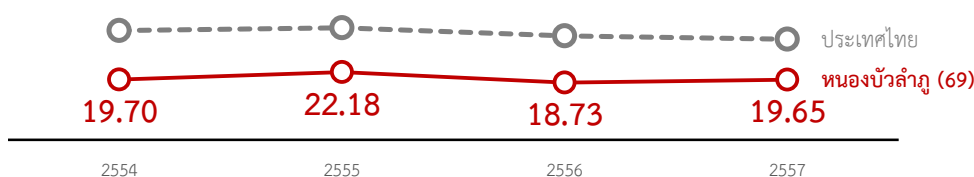
หนองบัวลำภู

พ.ศ.2557

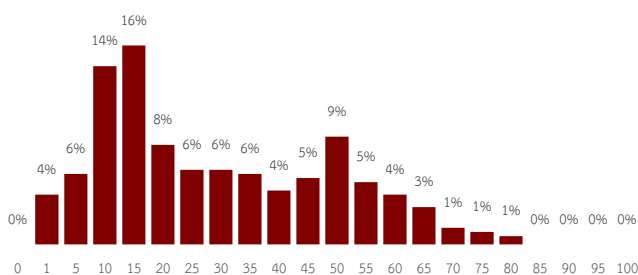


สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	508,864	คน (53)
รถจดทะเบียน	148,472	คัน (64)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	20,730	ล้านบาท (74)

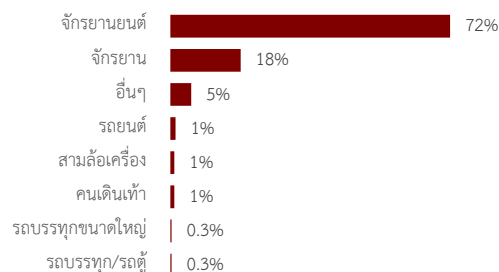
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	100	ราย (65)
บาดเจ็บสาหัส	594	ราย (68)
บาดเจ็บเล็กน้อย	9,788	ราย (41)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●○○○○○○	6.29 (59)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	38.32 (39)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●○○○○	920.48 (55)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●○○○○	312.07 (49)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●○○○○○○	1.18 (64)
ขับรถย้อนศร		25.74 (60)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		74.48 (43)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- โค้งปูลุข
- ทางแยกหน้าศาลากลาง
- ทางโค้งบ้านภูพานทอง
- สี่แยกตลาดแม่สำเนียง
- หน้าตลาดห้วยเตือ

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	28%	(64)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.93	เครื่องต่อแสนประชากร (38)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.39	เครื่องต่อแสนประชากร (24)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนโดยมีการกำหนดค่าเป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียในช่วงการดำเนินงานของแผน

ยุทธศาสตร์

1. พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
2. การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
3. ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
4. เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

เป้าหมาย

ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด และตายไม่เกิน 13.68 ต่อประชากรแสนคน

ปัญหาและอุปสรรค

1. ขาดแคลนกำลังพล
2. ขาดงบประมาณขาดแคลนอุปกรณ์ในการทำงาน เช่น เครื่องตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ยานพาหนะ
3. ประชาชนขาดความรู้เรื่องระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายจราจร
4. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเช่น อบต. ทต. ทม. ทน. ไม่มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายจราจรและไม่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่ครอบคลุมและทั่วถึง
5. ประชาชนขาดวินัย
6. การบังคับใช้กฎหมายไม่ต่อเนื่อง เช่น ถ้าไม่ตั้งด่านก็จะจับกุมไม่ได้(ความเชื่อของประชาชน)
7. การบังคับใช้กฎหมายเรื่องใบขับขี่ยังไม่เข้มแข็งพอ เช่น ยังมีผู้ที่ไม่มียุติบัตรใบขับขี่เยอะมาก

ข้อเสนอแนะ

1. เพิ่มอัตรากำลังพลให้ตำรวจจราจร
2. ให้มีตำรวจจราจรประจำท้องถนนเพราะจะมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างครอบคลุมและทั่วถึง
3. จัดสรรงบประมาณให้เพียงพอจัดสรรวัสดุอุปกรณ์ในการทำงานอย่างเพียงพอ
4. อบรม ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ เผยแพร่ กฎหมายจราจรแก่ประชาชนอย่างทั่วถึงและให้ตระหนักถึงภัยจากการฝ่าฝืนกฎหมาย
5. ให้อำนาจแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจับกุมและเปรียบเทียบปรับตาม พ.ร.บ.จราจร
6. ควรยกเลิกกฎหมาย “ว่ากล่าวตักเตือน”
7. ให้ความสำคัญคดีอุบัติเหตุเทียบเท่าคดีอุกฉกรรจ์
8. ขาดการนำเทคโนโลยีมาใช้เป็นตัวเสริมในการตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมาย

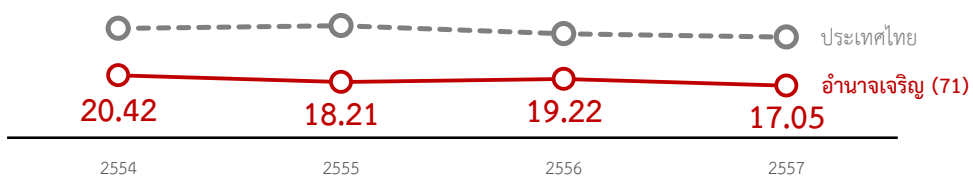
อำนาจเจริญ

พ.ศ.2557

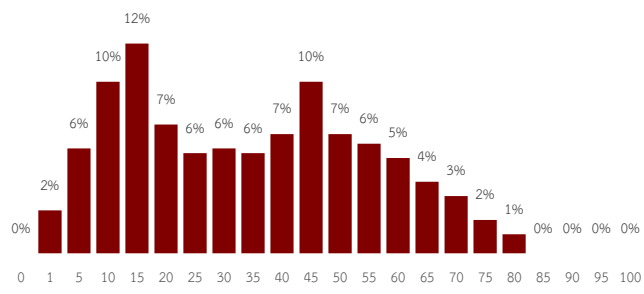


สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	375,380	คน (65)
รถจดทะเบียน	118,908	คัน (73)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	15,313	ล้านบาท (76)

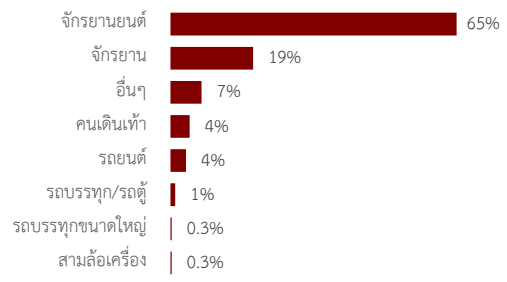
สถิติอุบัติเหตุ	
เสียชีวิต	64 ราย (73)
บาดเจ็บสาหัส	738 ราย (66)
บาดเจ็บเล็กน้อย	7,638 ราย (52)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●○○○	79.12 (36)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	160.37 (12)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	3,041.72 (25)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○○	748.84 (24)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●○○○	35.96 (42)
ขับรถยนต์		99.10 (39)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		48.75 (54)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ถนนขงกุ่มบริเวณบ้านไก่อ่า
- ถนนขงกุ่มหน้าวัดสำราญ
- ถนนขงกุ่มหน้าโรงสีไฟไทยพัฒนา
- ถนนขงกุ่มบ้านค่าน้อย
- ถนนอรุณประเสริฐบ้านดอนหวาย-บ้านดอนแดง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	28%	(63)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	8.26	เครื่องต่อแสนประชากร (9)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	4.00	เครื่องต่อแสนประชากร (1)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ให้สถานที่ราชการและสถานศึกษาสวมหมวกนิรภัย 100% และให้ส่วนราชการรายงานในการประชุมความมั่นคงทุกเดือน

ยุทธศาสตร์

1. ดัดตั้งป้ายรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100% ในสถานที่ราชการ
2. ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานผลการจับปรับคดีที่เกี่ยวกับการจราจรในกรณีที่ข้าราชการในต้นสังกัดจังหวัดอำนาจเจริญ ถูกดำเนินคดีและให้รายงานหน่วยงานต้นสังกัดตักเตือนและดำเนินคดีทางวินัยต่อไป

เป้าหมาย

1. เพื่อสร้างจิตสำนึกให้ข้าราชการได้นำไปเผยแพร่ในชุมชนเมืองและท้องถิ่น
2. เพื่อสร้างความตระหนักให้กับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ได้เล็งเห็นความสำคัญในด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น ตลอดจนสังคมโดยรวมโดยกำหนดจุดจับปรับใน 2 จุด ได้แก่ บริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดอำนาจเจริญ และหน้าโรงเรียนอำนาจเจริญวิทยา

ปัญหาและอุปสรรค

การบังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มข้นต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ เนื่องจากหากบังคับใช้กฎหมายเข้มข้นจะได้รับการต่อต้านจากประชาชน

ข้อเสนอแนะ

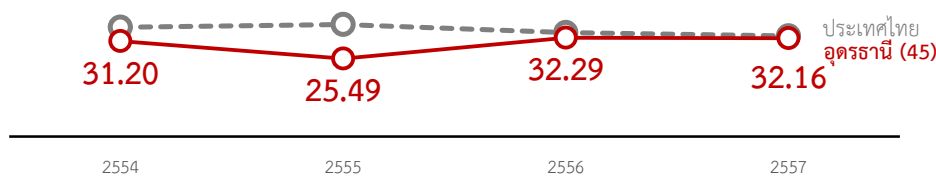
1. ให้ตำรวจมวลชนสัมพันธ์ลงพื้นที่สร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่
2. ลดหรือยกเลิกรางวัลนำจับจากส่วนแบ่งเงินค่าปรับ

อุดรธานี

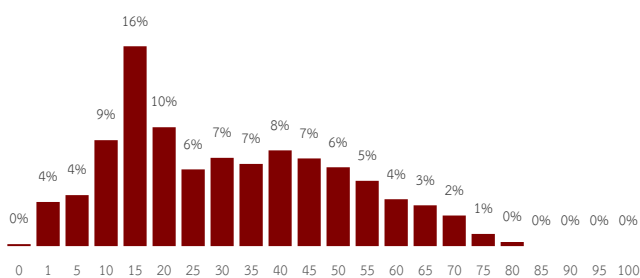
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,570,300	คน (7)
รถจดทะเบียน	624,639	คัน (11)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	103,059	ล้านบาท (25)

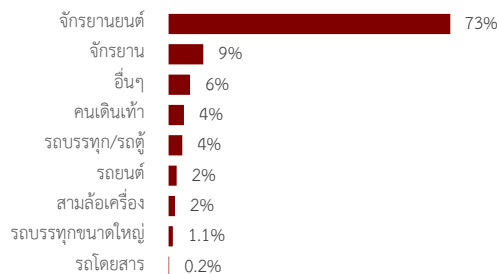
สถิติอุบัติเหตุ	
เสียชีวิต	505 ราย (8)
บาดเจ็บสาหัส	3,624 ราย (8)
บาดเจ็บเล็กน้อย	26,986 ราย (6)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○	8.41 (56)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○	195.31 (9)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○	5,905.24 (9)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○	274.09 (51)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●○	119.79 (18)
ขับรถย้อนศร		119.21 (34)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		168.12 (30)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- จุดกลับรถหน้าบึงกี้ ถนนอุดรธานี-หนองบัวลำภู
- จุดกลับรถหน้าโรงงานศรีตรัง ถนนอุดร-สกลนคร
- จุดกลับรถหน้าค่ายเสนีย์รณยุทธ ถนนอุดร-สกลนคร
- จุดกลับรถหน้าร้านอาหารคีตกวี ถนนรอบเมือง
- จุดกลับรถหน้าเทศบาลเมืองโนนสูงน้ำคำ

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	32%	(43)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	1.59	เครื่องต่อแสนประชากร (61)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.25	เครื่องต่อแสนประชากร (36)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ร่วมกันพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนให้ดีขึ้น โดยยกระดับการสัญจรที่ปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล บนเส้นทางถนนจังหวัดอุดรธานี

ยุทธศาสตร์

สร้างความตระหนักและการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยทางถนนให้ครอบคลุมทุกภาคส่วน อันจะนำไปสู่การยกระดับความปลอดภัยทางถนนให้เป็นที่พลเมืองและเป็นวัฒนธรรมขององค์กรในทุกระดับ

เป้าหมาย

ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดอุดรธานีให้เหลือน้อยที่สุด โดยกำหนดเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรในช่วงปี 2559 ลดลงร้อยละ 12.18

ปัญหาและอุปสรรค

1. เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการบังคับใช้กฎหมายมีน้อย
2. บุคลากรในการทำงานขาดแคลน รับผิดชอบหลายหน้าที่ในเวลาเดียวกัน
3. ขาดความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน และไม่ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุของประชาชน
4. ประชาชนละเลยการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร คิดว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย

ข้อเสนอแนะ

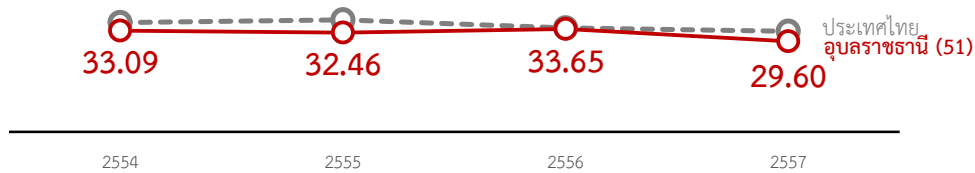
1. ให้มีมาตรการองค์กร ส่วนราชการและเอกชน
2. นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการควบคุมการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น กล้อง CCTV ในการตรวจจับการกระทำความผิด
3. กำหนดเขตจำกัดความเร็วและติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วและออกใบสั่งอัตโนมัติ เพื่อลดภาระของบุคลากรที่ต้องออกไปตั้งด่านกวดขันวินัยการจราจร
4. เพิ่มบทลงโทษในการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

อุบลราชธานี

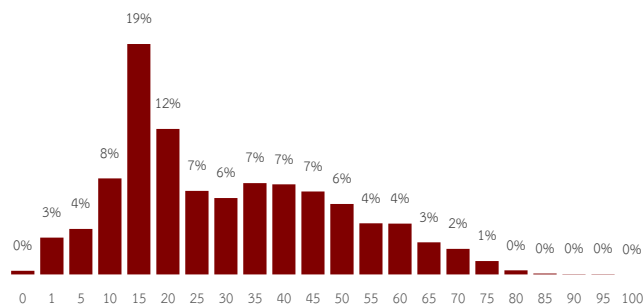
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,844,669	คน (3)
รถจดทะเบียน	679,834	คัน (7)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	104,480	ล้านบาท (23)

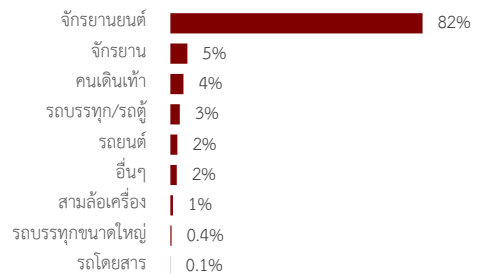
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	546	ราย (6)
บาดเจ็บสาหัส	7,900	ราย (2)
บาดเจ็บเล็กน้อย	26,819	ราย (7)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	864.65 (15)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	348.46 (4)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●●	4,226.23 (18)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	1,349.56 (11)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●○○	771.20 (2)
ขับรถย้อนศร		977.57 (5)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		1,123.62 (4)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- U-Turn ร.พ. 50 พรรษา
- สี่แยกขวัญนาทอง ถ.แจ้งสนิท
- U-Turn หนาร.ร.บ้านด้ามพริ้ว
- ทางโค้งสะพานคลองหนองบัวเซเปิด อ.ตระการฯ
- หน้าโรงงานก้าวหน้าไถ่สด อ.วารินชำราบ

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 41% (23)

จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ -ไม่มีข้อมูล-

จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดอย่างมีส่วนร่วม

1. การบังคับใช้ความเร็วที่ปลอดภัย
2. การประชาสัมพันธ์ร่วมกัน
3. ส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้ เช่น การสรุปถอดบทเรียนช่วงปกติและเทศกาลสำคัญ
4. การนำเทคโนโลยีมาใช้

ยุทธศาสตร์

เป้าหมาย

1. ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด เป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุต่ำกว่า 10คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563
2. เกิดการมีส่วนร่วมและความรู้สึกเป็นเจ้าของในการดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในทุกภาคส่วนและในทุกระดับ
3. สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน มีจิตสำนึกในการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน
4. มีแนวทาง เป้าหมาย กลไก กำกับติดตามทั้งในระยะสั้น กลาง ยาว ที่สร้างความสมดุลในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่เอื้อต่อความปลอดภัย
5. การส่งเสริมบทบาทหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยเน้นบทบาทการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ปัญหาและอุปสรรค

1. เครื่องมืออุปกรณ์ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายมีเครื่องมือ อุปกรณ์ในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอ
2. ผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ส่วนใหญ่ยังขาดจิตสำนึกและวัฒนธรรมการขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
3. การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่มีความไม่เสมอภาค บางกรณีเข้าลักษณะการเลือกปฏิบัติ
4. บทลงโทษไม่รุนแรง ประชาชนไม่หลาบจำ
5. กำลังเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอ

ข้อเสนอแนะ

1. การกำหนดนโยบายต้องมีความชัดเจน
2. เข้มงวดในการตั้งด่านบังคับใช้กฎหมายให้มีความต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อให้ประชาชนเกรงกลัวและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคยชิน
3. ปรับปรุงแก้ไขระเบียบข้อบังคับใช้กฎหมายให้ทันสมัยเหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน
4. มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายและบทลงโทษให้ประชาชนทราบผ่านสื่อทุกแขนง



บทที่ 5

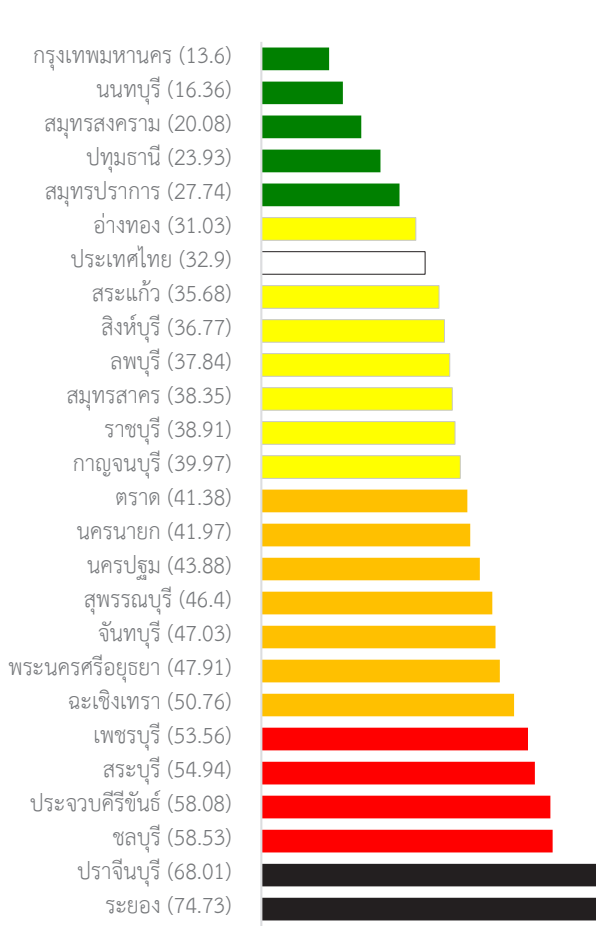
ภาคกลาง

ภาคกลาง/ตะวันออกเป็นภาคที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ประกอบไปด้วย 25 จังหวัด โดยแบ่งออกเป็นภาคกลาง 16 จังหวัด ได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี อ่างทอง สระบุรี พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี สิงห์บุรี กาญจนบุรี นครปฐม ราชบุรี สุพรรณบุรี ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร กรุงเทพมหานคร และภาคตะวันออก 9 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี สมุทรปราการ สระแก้ว จันทบุรี ชลบุรี ตราด และระยอง โดยมีข้อมูลทั่วไปของภาค ดังนี้

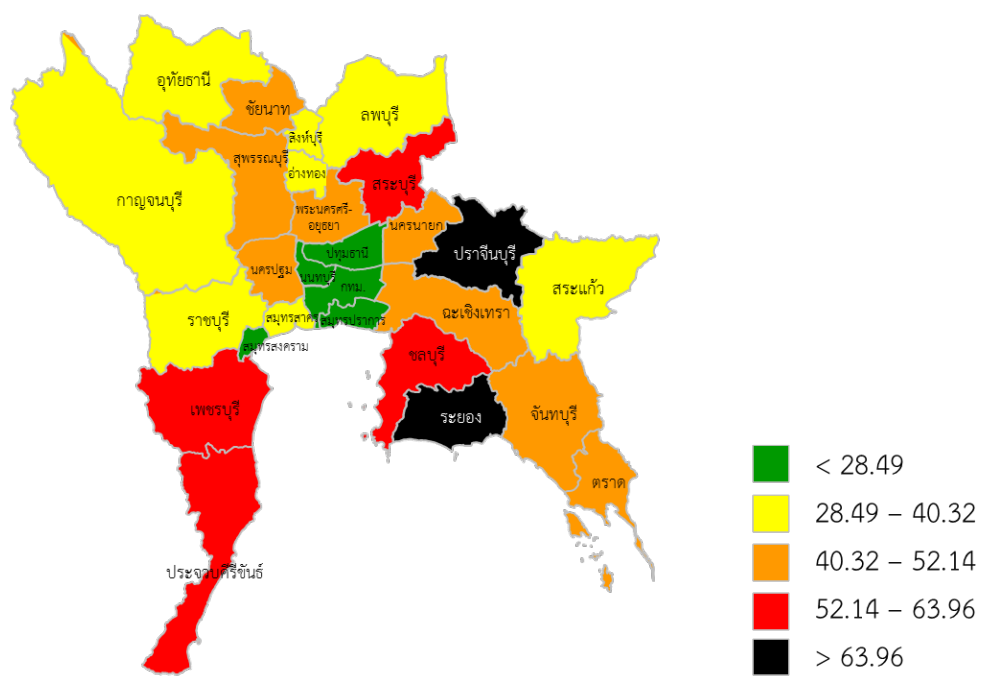
- ประชากร 21,892,024 คน คิดเป็น 34% ของทั้งประเทศ
- รถจดทะเบียน 16,680,567 คัน คิดเป็น 47% ของทั้งประเทศ
- ผลิตภัณฑ์มวลรวม 9,483,619 ล้านบาท คิดเป็น 72% ของทั้งประเทศ

สถิติอุบัติเหตุทางถนนของภาคกลาง/ตะวันออกในปี 2557 มีดังนี้

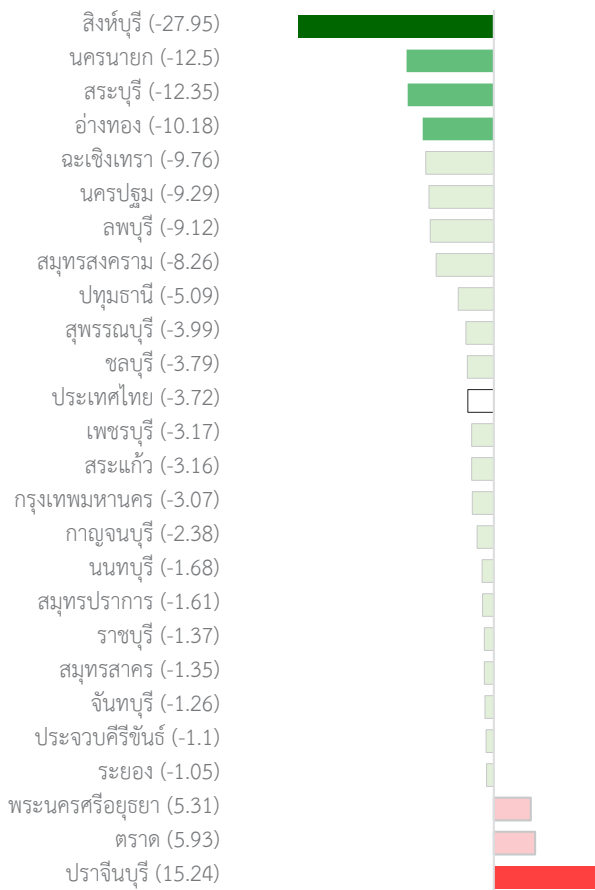
- เสียชีวิต 6,904 ราย คิดเป็น 33% ของทั้งประเทศ
- บาดเจ็บสาหัส 35,114 ราย คิดเป็น 26% ของทั้งประเทศ
- บาดเจ็บเล็กน้อย 256,934 ราย คิดเป็น 27% ของทั้งประเทศ



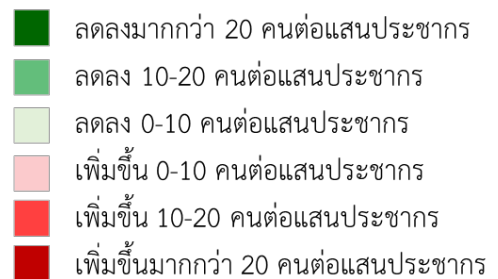
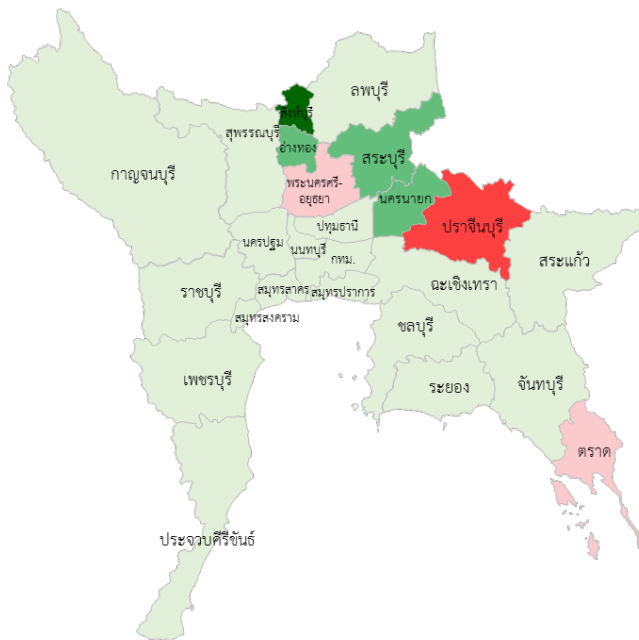
ภาคกลางเป็นภาคที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดเมื่อเทียบกับภาคอื่นๆ โดยมีอัตราการเสียชีวิต 35.07 รายต่อแสนประชากร มีเพียง 6 จังหวัดที่มีสถิติต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (32.90 รายต่อแสนประชากร) ได้แก่ กรุงเทพฯ นนทบุรี สมุทรสงคราม ปทุมธานี สมุทรปราการ และอ่างทอง ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ ระยอง ปราจีนบุรี และชลบุรี (รูปที่ 5.1)



รูปที่ 5.1 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร พ.ศ.2557



เมื่อพิจารณาการเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับปีพ.ศ.2555 พบว่าภาคกลางมีอัตราการเสียชีวิตลดลงสูงสูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ โดยลดลงจากปีพ.ศ. 2555 เฉลี่ย 4.28 รายต่อแสนประชากร โดยจังหวัดที่มีอัตราการลดลงสูงสุด ได้แก่ สิงห์บุรี นครนายก และสระบุรี มีเพียง 3 จังหวัดเท่านั้นที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น ได้แก่ ปราจีนบุรี ตราด และพระนครศรีอยุธยา (รูปที่ 5.2)



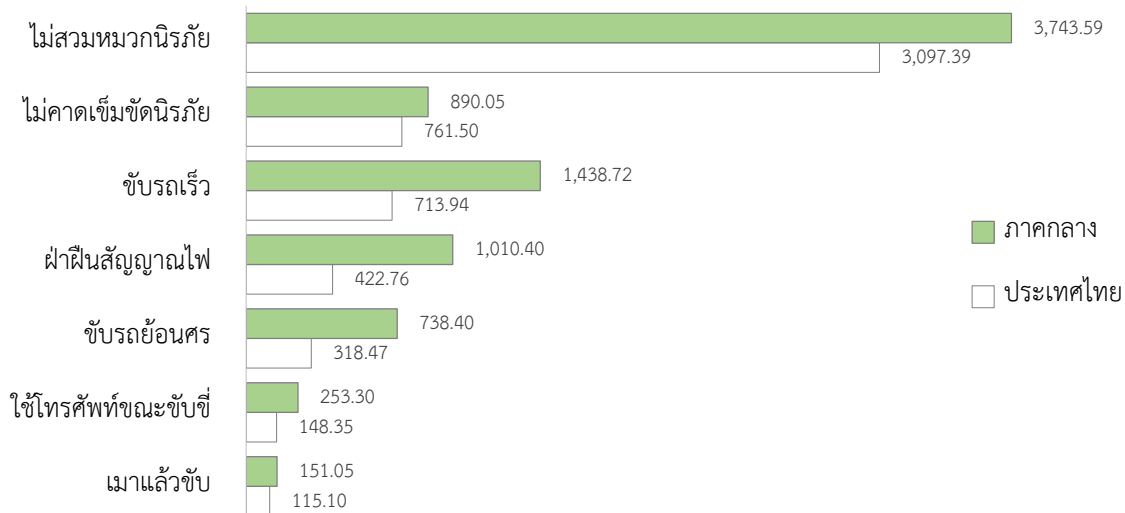
รูปที่ 5.2 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับพ.ศ.2555

การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี

สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดี ได้จากการนำสถิติคดีอุบัติเหตุจราจร 7 คดีมาทำการวิเคราะห์ในรูปแบบของอัตราการจับกุมต่อแสนประชากร เพื่อสะท้อนถึงการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมจราจรขับขี่ โดยประกอบไปด้วย

1. ไม่สวมหมวกนิรภัย	494,625 ราย
3. ขับรถเร็ว	177,272 ราย
4. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	124,497 ราย
2. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	117,599 ราย
5. ขับรถย้อนศร	90,982 ราย
6. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	29,812 ราย
7. เมาแล้วขับ	19,957 ราย

เมื่อพิจารณาในภาพรวมโดยเฉลี่ยแล้ว พบว่าภาคกลางมีสถิติการจับกุมสูงกว่าค่าเฉลี่ยระดับประเทศถึงประมาณ 47% (รูปที่ 5.3) โดยคดีที่มีการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย (3,743.59 รายต่อแสนประชากร) ส่วนคดีที่มีการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ เมาแล้วขับ (151.05 รายต่อแสนประชากร) ตารางที่ 5.1 แสดงรายละเอียดอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของจังหวัดต่างๆ ในภาคกลาง



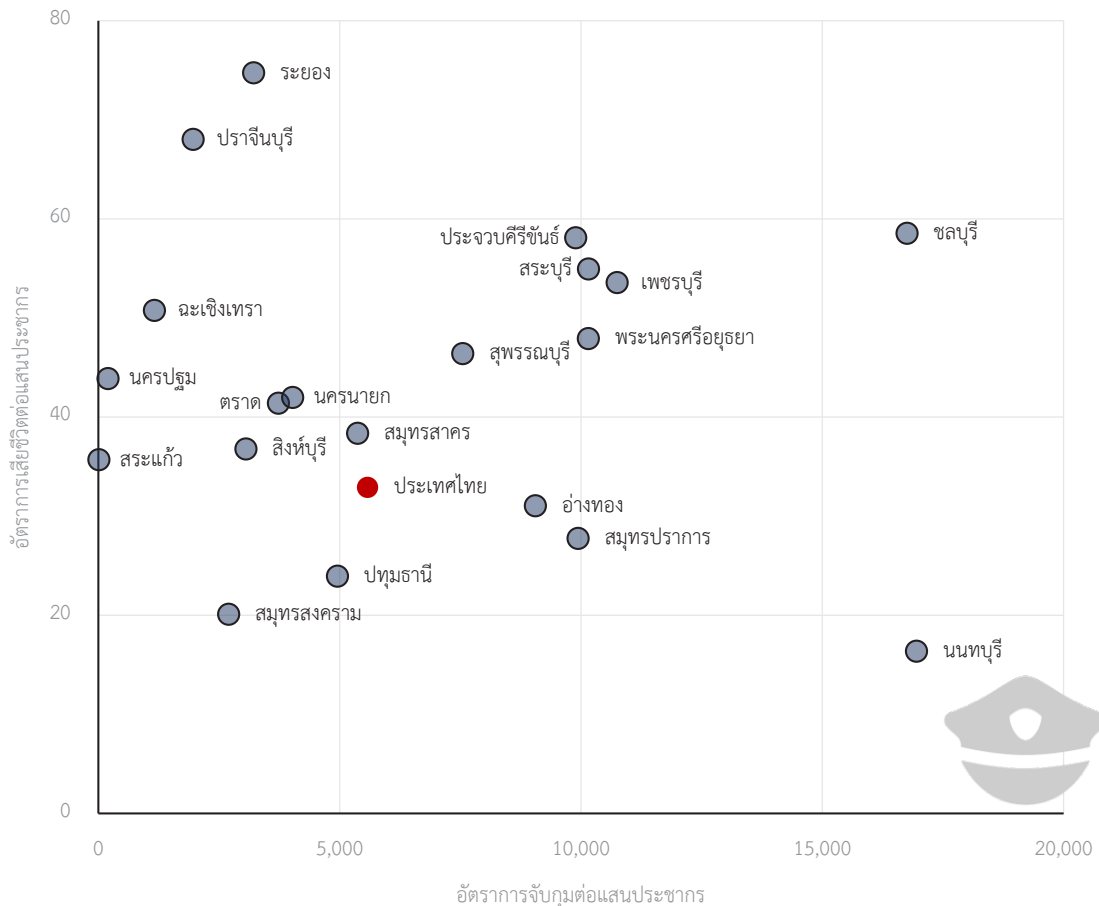
รูปที่ 5.3 อัตราการจับกุมของภาคกลางและประเทศไทย

ตารางที่ 5.1 อัตราการจับกุม ของจังหวัดในภาคกลาง

จังหวัด	เมา	หมวกนิรภัย	เร็ว	เข็มขัดนิรภัย	ขับย้อนศร	ฝ่าไฟแดง	โทรศัพท์มือถือ
เพชรบุรี	47.24	9,849.39	204.35	52.72	342.69	180.10	74.44
กรุงเทพมหานคร	-	-	-	-	-	-	-
กาญจนบุรี	-	-	-	-	-	-	-
จันทบุรี	-	-	-	-	-	-	-
ฉะเชิงเทรา	33.79	114.17	16.25	445.74	275.64	237.82	41.41
ชลบุรี	488.59	8,780.48	1,761.61	1,683.24	1,640.40	1,830.49	574.78
ตราด	3.56	1,791.04	3.56	1,734.08	135.72	19.13	44.50
นครนายก	261.56	1,416.63	20.21	418.58	746.99	707.35	456.28
นครปฐม	9.99	175.97	-	15.04	-	-	-
นนทบุรี	168.08	2,713.16	6,754.67	905.72	932.56	5,208.67	271.07
ปทุมธานี	65.55	3,000.96	53.91	584.42	885.24	251.38	113.87
ประจวบคีรีขันธ์	54.27	4,157.63	962.09	1,753.36	890.87	1,189.66	885.72
ปราจีนบุรี	15.23	998.72	64.47	523.87	174.62	120.38	68.01
พระนครศรีอยุธยา	106.27	5,853.79	741.41	2,135.39	1,019.29	134.77	162.39
ระยอง	270.61	1,677.81	243.48	391.61	166.82	285.44	184.02
ราชบุรี	-	-	-	-	-	-	-
ลพบุรี	-	-	-	-	-	-	-
สมุทรปราการ	370.34	3,330.24	3,083.32	917.38	1,094.31	877.27	270.47
สมุทรสงคราม	30.90	1,016.54	5.15	158.09	852.26	604.57	32.96
สมุทรสาคร	30.65	2,670.68	16.54	847.55	1,028.04	580.20	201.92
สระแก้ว	3.08	3.98	4.17	0.18	0.18	0.54	-
สระบุรี	82.56	6,392.04	1,297.16	976.38	534.05	483.06	391.18
สิงห์บุรี	13.20	1,379.63	302.60	335.13	445.42	478.42	104.17
สุพรรณบุรี	60.42	4,886.62	914.67	1,418.64	112.95	117.66	42.40
อ่างทอง	32.80	7,371.42	922.53	513.81	138.94	9.87	67.00
เฉลี่ย	151.05	3,743.59	1,438.72	890.05	738.40	1,010.40	253.30

หมายเหตุ: - ไม่มีข้อมูล

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง “อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร” กับ “อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร” (รูปที่ 5.4) พบว่าข้อมูลมีการกระจายตัวค่อนข้างมากและมีแนวโน้มที่หลายหลาย ตัวอย่างของจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงแต่อัตราการเสียชีวิตสูงด้วย ได้แก่ ชลบุรี จังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำและมีอัตราการเสียชีวิตต่ำ ได้แก่ สมุทรสงคราม และปทุมธานี ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำแต่ก็มีอัตราการเสียชีวิตสูง ได้แก่ ระยอง และปราจีนบุรี และจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงและอัตราการเสียชีวิตต่ำ ได้แก่ นนทบุรี เป็นต้น



รูปที่ 5.4 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร กับ อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร

จากสถิติอัตราการจับกุมรวมทุกคดีแสดงดังตารางที่ 5.1 เมื่อพิจารณารายละเอียดแยกแต่ละคดี พบว่าภาคกลางมีอัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับเฉลี่ยสูงที่สุดในประเทศ 151.05 คดีต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศเล็กน้อย (115.10 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ชลบุรี สมุทรปราการ และระยอง ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ สระแก้ว ตราด และนครปฐม (รูปที่ 5.5) ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับจำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อแสนประชากร พบว่ามีบางจังหวัดที่มีเครื่องตรวจวัดมากและมีการจับกุมมาก เช่น ชลบุรีและสมุทรปราการ แต่บางจังหวัดที่มีเครื่องตรวจวัดมากแต่สามารถจับกุมได้น้อยเช่น ตราดและสระแก้ว เป็นต้น (รูปที่ 5.7)

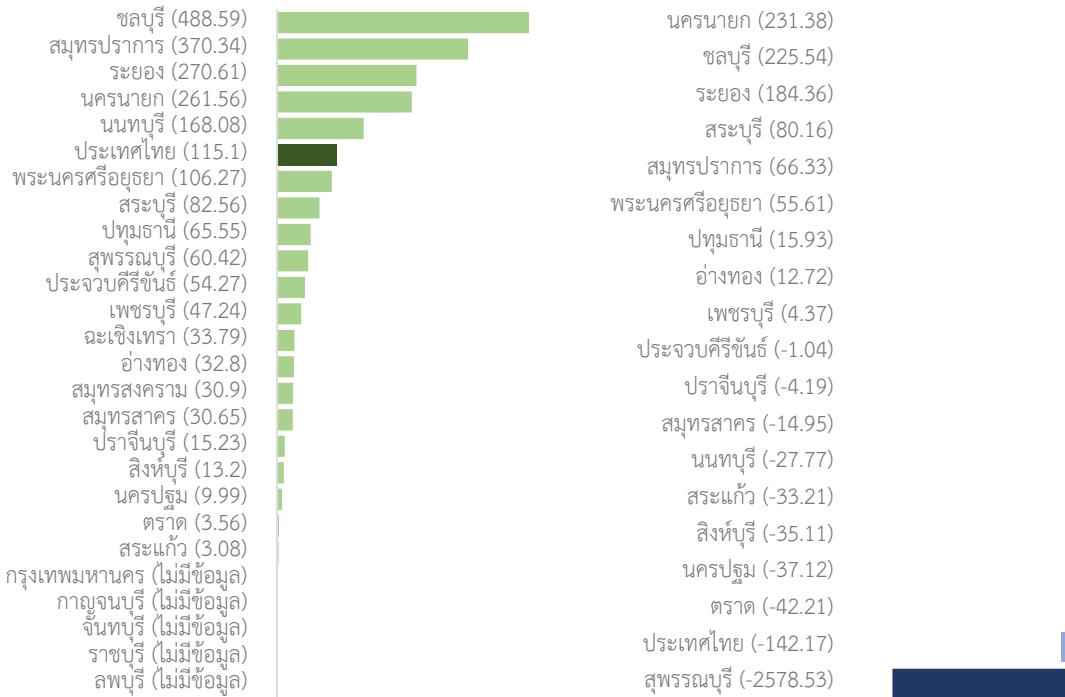
ส่วนอัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วของภาคเฉลี่ย 1,438.72 คดีต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (713.94 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงมาก ได้แก่ นนทบุรี มีการจับกุมสูงถึง 6,754.67 คดีต่อแสนประชากร รองลงมา ได้แก่ สมุทรปราการ และชลบุรี ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ ตราด สระแก้ว และสมุทรสงคราม (รูปที่ 5.8) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์กับจำนวนเครื่องตรวจจับความเร็วแล้ว มีสัดส่วนที่ไม่สอดคล้องกันเท่าใดนัก เนื่องจากบางจังหวัดที่มีเครื่องตรวจจับมากแต่จับกุมได้น้อย เช่น นครนายกและสมุทรสงคราม ในขณะที่บางจังหวัดที่มีเครื่องตรวจจับน้อยแต่สามารถจับกุมได้มาก เช่น นนทบุรีและสมุทรปราการ เป็นต้น (รูปที่ 5.10)

นอกจากนั้น อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยของภาคกลางมีสถิติสูงที่สุดในประเทศเช่นเดียวกัน เฉลี่ย 3,743.59 คดีต่อแสนประชากร มากกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (3,097.39 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงสุด ได้แก่ เพชรบุรี ชลบุรี และอ่างทอง ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ สระแก้ว ฉะเชิงเทรา และนครปฐม (รูปที่ 5.11) ซึ่งเมื่อพิจารณาควบคู่ไปกับอัตราการสวมหมวกนิรภัยแล้ว ไม่พบความสัมพันธ์ที่สอดคล้องกันเท่าใดนัก บางจังหวัดที่มีการจับกุมมากแต่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยน้อย เช่น เพชรบุรี ชลบุรี และอ่างทอง ในขณะที่บางจังหวัดที่มีการจับกมน้อยแต่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมาก โดยเฉพาะจังหวัดปริมณฑล ได้แก่ นนทบุรี สมุทรปราการ และปทุมธานี เป็นต้น (รูปที่ 5.13)

ส่วนสถิติอัตราการจับกุมคดีอื่นๆ ได้แก่ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถย้อนศร และใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ แสดงรายละเอียดดังในรูปที่ 5.14

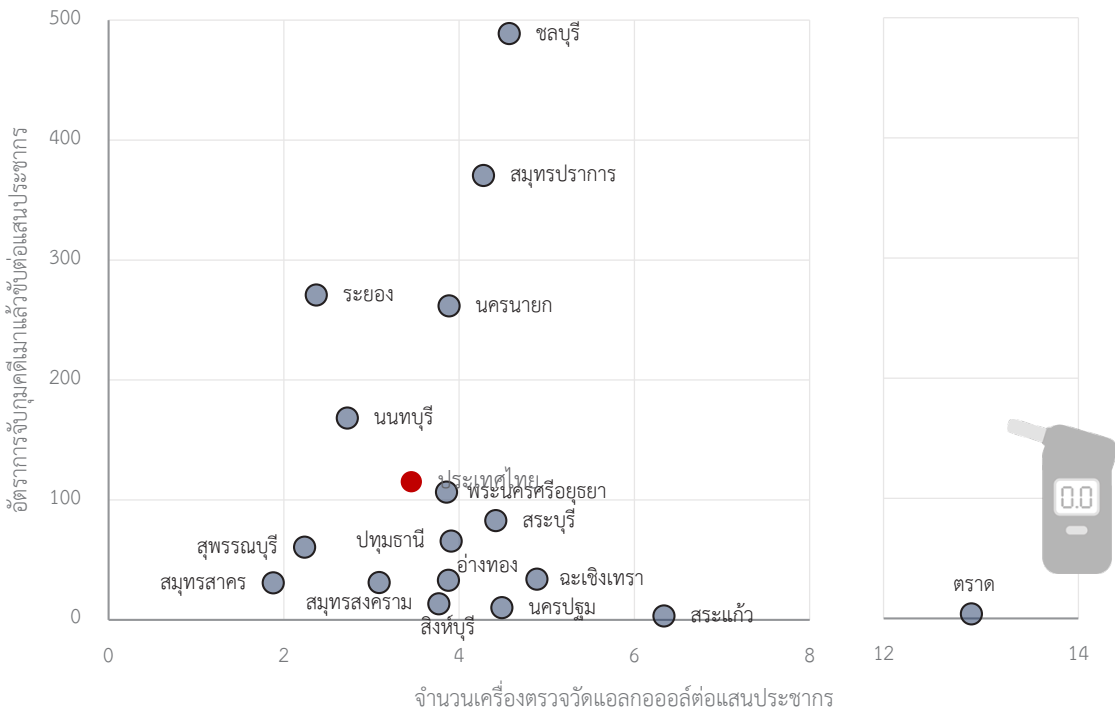


เมาแล้วขับ



รูปที่ 5.5 อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร

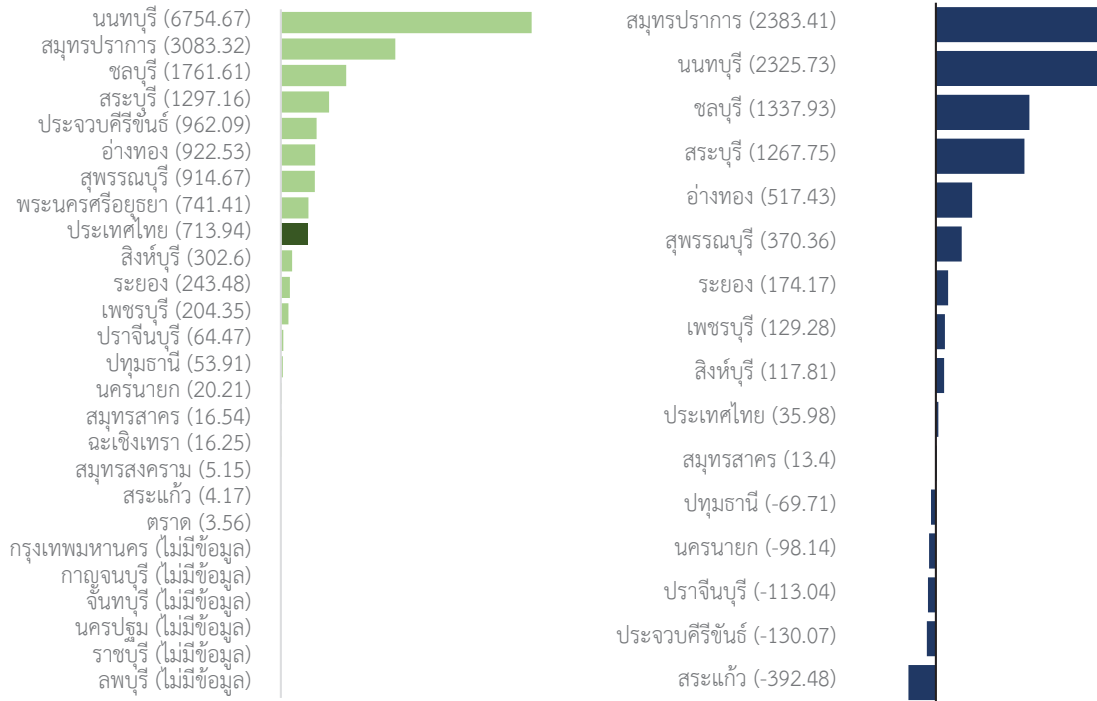
รูปที่ 5.6 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเมื่อเทียบกับพ.ศ.2555



รูปที่ 5.7 อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร กับ จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อแสนประชากร

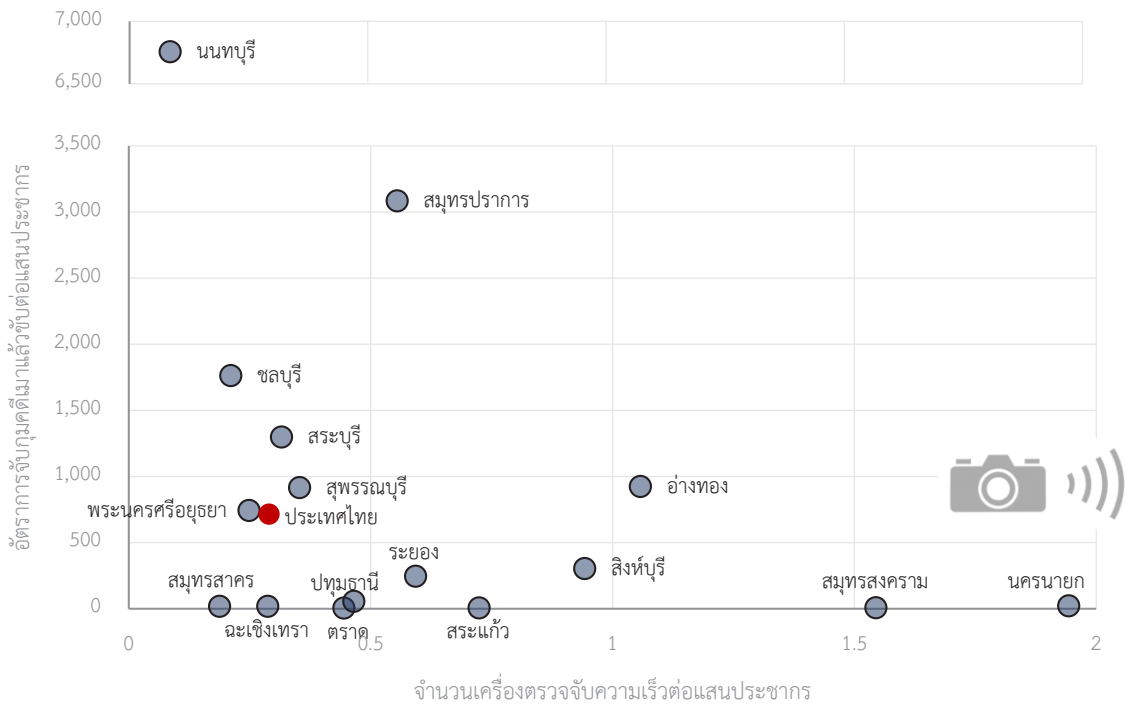


ขับเร็ว



รูปที่ 5.8 อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากร

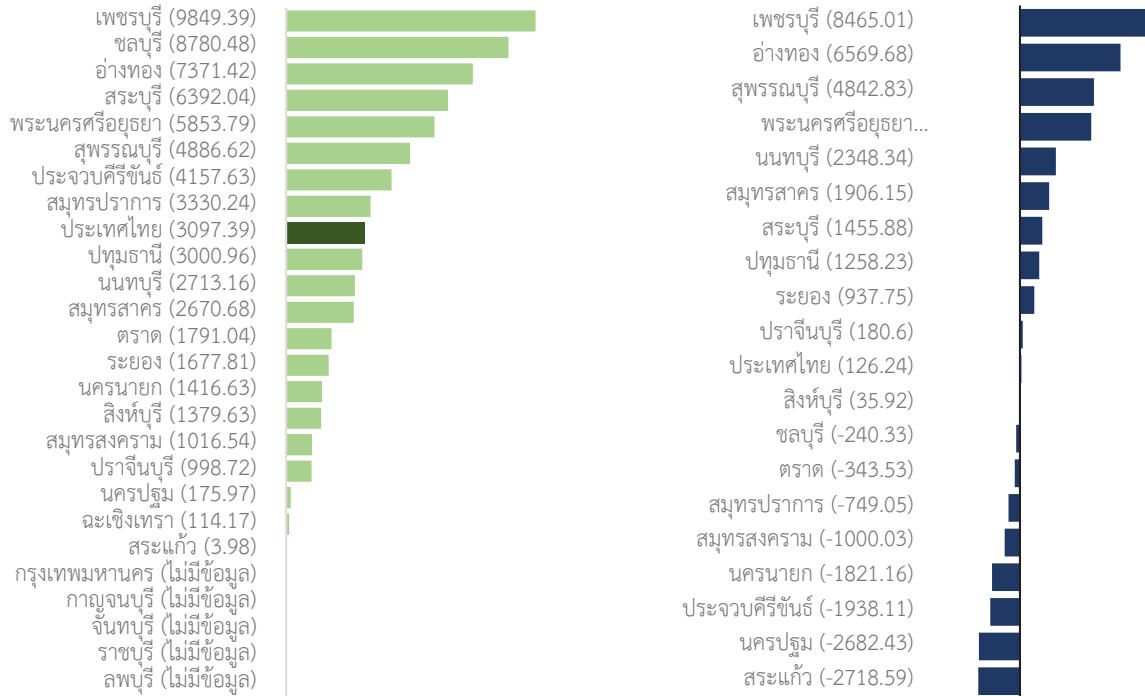
รูปที่ 5.9 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเมื่อเทียบกับพ.ศ.2555



รูปที่ 5.10 อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากร กับ จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็วต่อแสนประชากร

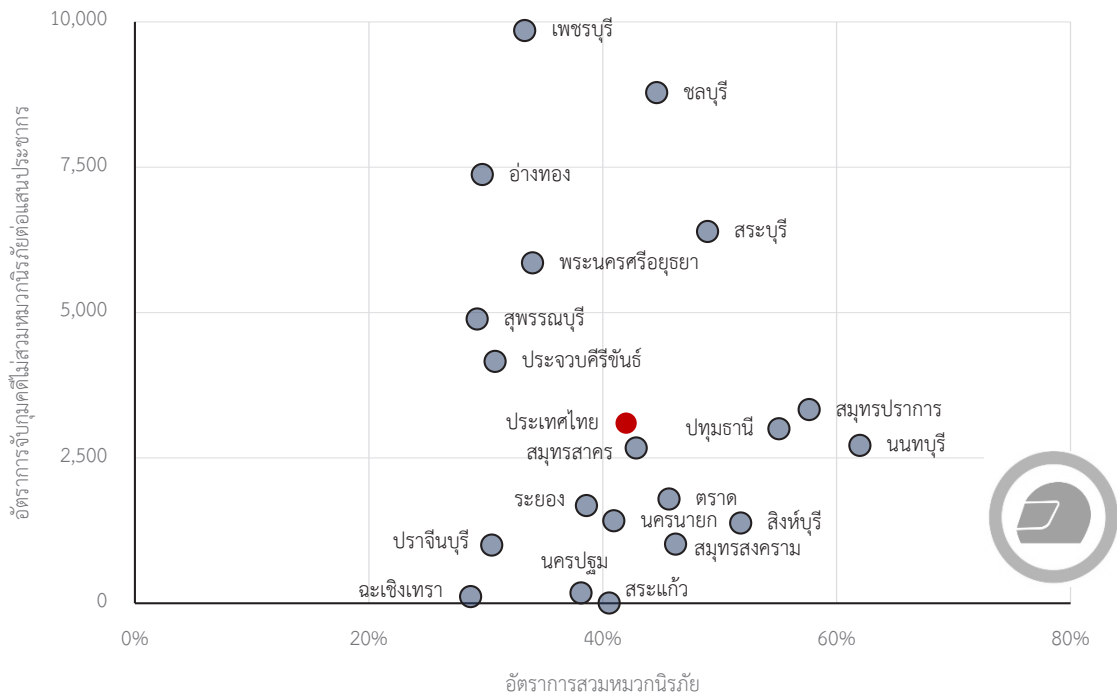


ไม่สวมหมวกนิรภัย



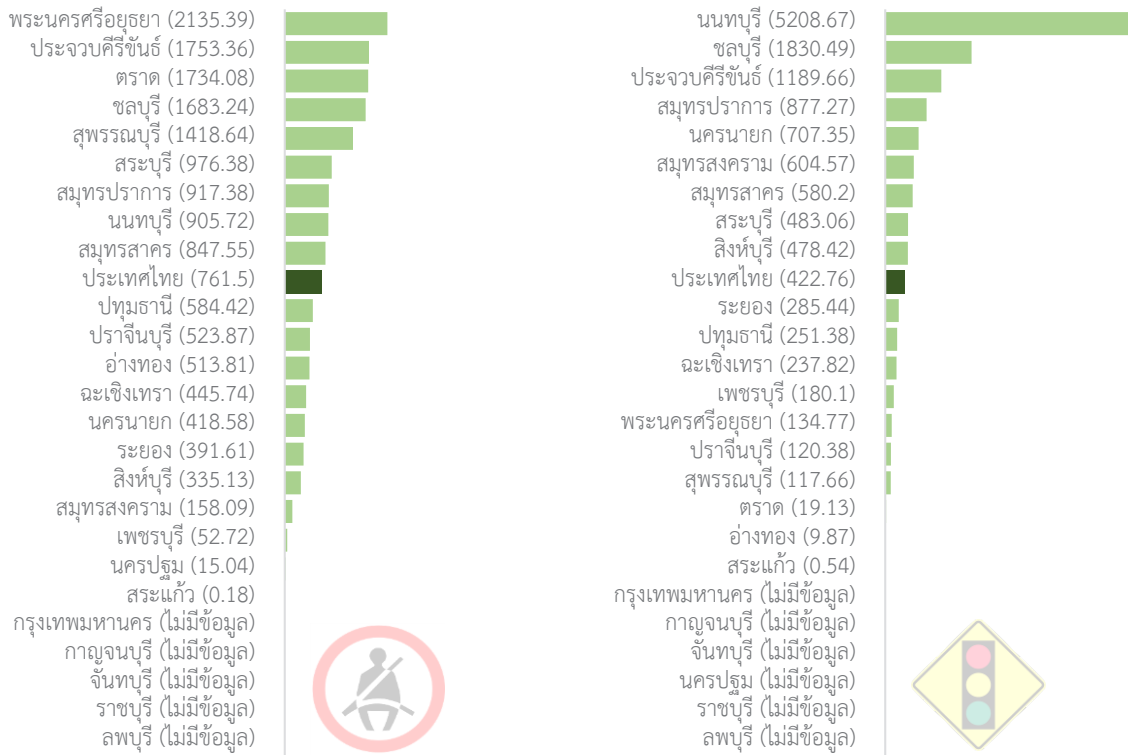
รูปที่ 5.11 อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร

รูปที่ 5.12 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเมื่อเทียบกับพ.ศ.2555



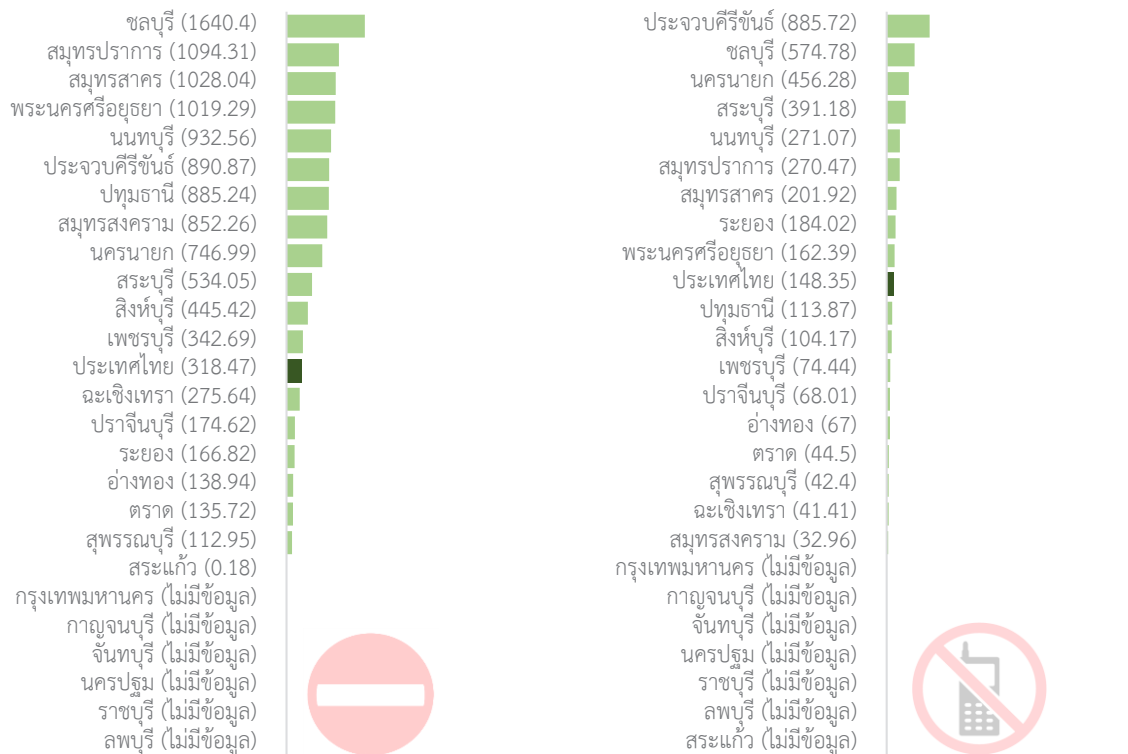
รูปที่ 5.13 อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร กับ อัตราการสวมหมวกนิรภัย

ข้อมูล: มุลนิธิไทยโรดส์



ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร



ขับรถย้อนศร

ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่

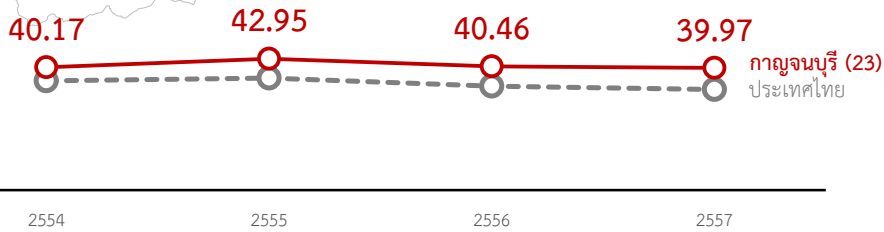
รูปที่ 5.14 อัตราการจับกุมคดีอื่นๆ ต่อแสนประชากร

กาญจนบุรี

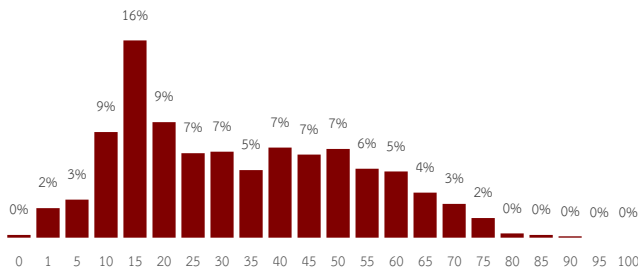
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	848,198	คน (29)
รถจดทะเบียน	386,457	คัน (27)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	87,101	ล้านบาท (29)

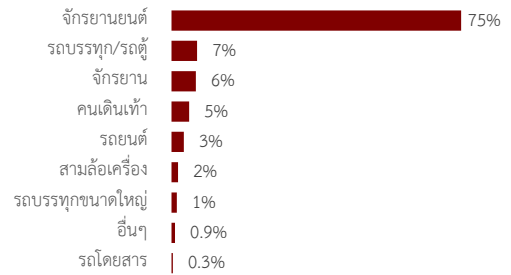
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	339	ราย (25)
บาดเจ็บสาหัส	1,748	ราย (29)
บาดเจ็บเล็กน้อย	13,177	ราย (31)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	-ไม่มีข้อมูล-
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○○	-ไม่มีข้อมูล-
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ขับรถย้อนศร	-	-ไม่มีข้อมูล-
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	-	-ไม่มีข้อมูล-

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 30% (55)

จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ -ไม่มีข้อมูล-

จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

จุดเสี่ยงในจังหวัด

-ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ให้ทุกภาคส่วนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

🕒 ยุทธศาสตร์

กำหนดยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2556-2559 มี 4 ยุทธศาสตร์ คือ

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

☑️ เป้าหมาย

-ไม่มีข้อมูล-

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายยังขาดความต่อเนื่องและจริงจัง
2. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถใช้ถนนส่วนใหญ่จะใช้กำลังบุคลากรเป็นหลัก ซึ่งปัจจุบันอัตรากำลังบุคลากรมีจำนวนจำกัด ทำให้การบังคับใช้กฎหมายทำได้ไม่ทั่วถึงและครอบคลุมทุกพื้นที่
3. ขาดเครื่องมือหรือเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสำหรับการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถใช้ถนน เช่น เครื่องตรวจจับความเร็ว มีจำนวน 1 เครื่อง ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน
4. ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ขาดความตระหนักหรือจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

👁️ ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างต่อเนื่องและจริงจังทุกหน่วยงาน
2. เพิ่มเครื่องมือทางเทคโนโลยีให้มีประสิทธิภาพ และลดการใช้กำลังบุคลากรลง
3. เสริมสร้างจิตสำนึกของประชาชน เจ้าของรถ และผู้ประกอบการให้ตระหนักและให้ความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรวมทั้งมีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคม
4. ในระยะยาวควรสร้างวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องและปลอดภัยให้แก่นักเรียน เยาวชน และประชาชนทั่วไปอย่างต่อเนื่อง

จันทบุรี

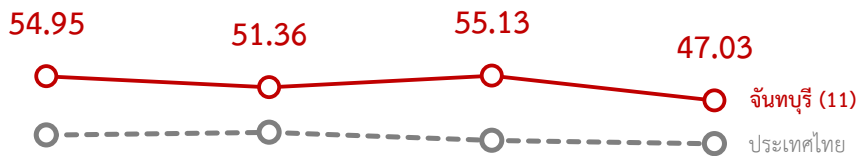
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

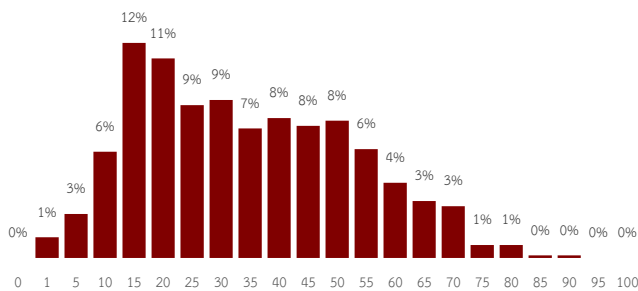
ประชากร	527,350	คน (48)
รถจดทะเบียน	347,004	คัน (34)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	104,204	ล้านบาท (24)

สถิติอุบัติเหตุ

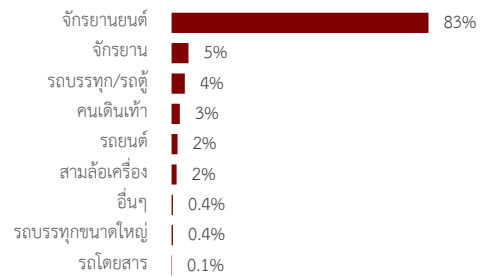
เสียชีวิต	248	ราย (39)
บาดเจ็บสาหัส	1,358	ราย (35)
บาดเจ็บเล็กน้อย	13,881	ราย (25)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับเร็ว	●●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	-ไม่มีข้อมูล-
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	-ไม่มีข้อมูล-
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ขับรถยนต์ย้อนศร	●●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	●●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- หนองซอน
- แยกปากแซง
- หนองสีงา
- บึงศักดิ์ชัย
- แยกวัดเกาะตะเคียน

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 25% (69)

จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ -ไม่มีข้อมูล-

จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📖 นโยบาย

กำหนดให้เรื่องอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระจังหวัด มอบหมายให้รองผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้รับผิดชอบ

🗨️ ยุทธศาสตร์

การแก้ไขจุดเสี่ยง การบังคับใช้กฎหมาย และการรณรงค์ประชาสัมพันธ์

✅ เป้าหมาย

ลดจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ลดการบาดเจ็บ และลดการเสียชีวิต เพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. อุปกรณ์ไม่เพียงพอ ไม่ทันสมัย ขาดเครื่อง Screening Test
2. กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจมีน้อย ไม่เพียงพอ
3. ไม่มีระบบรายงานการกระทำผิดซ้ำ

✍️ ข้อเสนอแนะ

1. ให้มีระบบการลงโทษผู้กระทำผิดซ้ำ
2. จัดหาอุปกรณ์ CCTV
3. ออกในช่องทางไปรษณีย์
4. เพิ่มการใช้เทคโนโลยี
5. นำเสนอภาพการจับกุมและสถิติในจอ LCD ของเอกชน และ อบจ. ประชาสัมพันธ์ผ่านป้าย LCD

ฉะเชิงเทรา

พ.ศ.2557

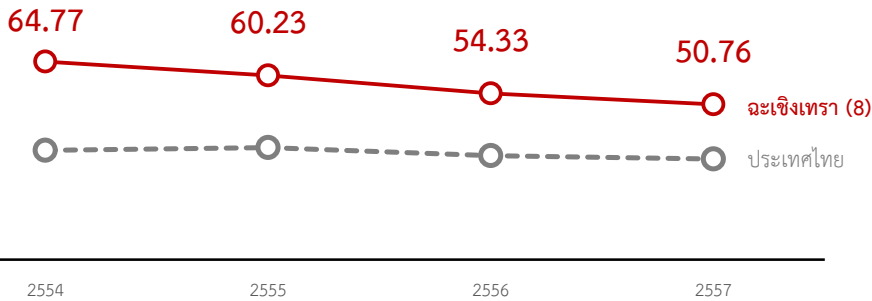


สถิติพื้นฐาน

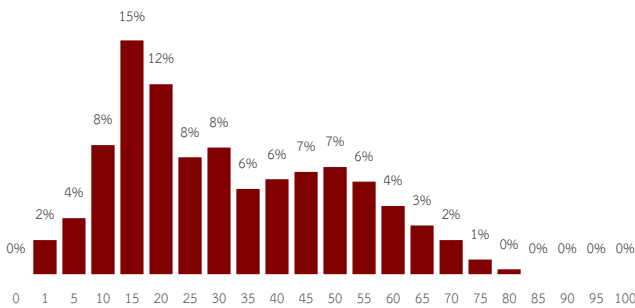
ประชากร	695,478 คน (36)
รถจดทะเบียน	358,861 คัน (31)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	323,528 ล้านบาท (7)

สถิติอุบัติเหตุ

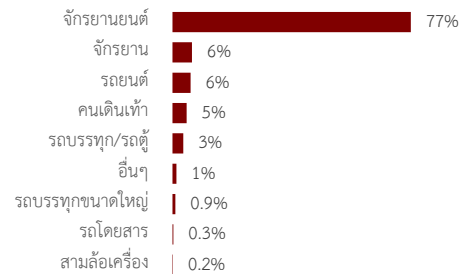
เสียชีวิต	353 ราย (22)
บาดเจ็บสาหัส	1,264 ราย (41)
บาดเจ็บเล็กน้อย	10,393 ราย (39)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	16.25 (49)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●●●	33.79 (42)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	114.17 (67)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	445.74 (37)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●○○○○	41.41 (40)
ขับรถย้อนศร		275.64 (21)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		237.82 (24)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- แยก ถ.พระยาศรีสุนทร-ศรีโสธรตัดใหม่
- แยก ถ.บางนาตราด-บางวัว
- แยก ถ.สิริโสธร-วัดแสนภูดาช
- จัดกลับรถหน้าปั้ม ปตท.(สี่ฟื้)ถ.สิริโสธร
- แยก ถ.ศรีโสธรตัดใหม่-มหาจักรพรรดิ

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	29%	(60)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	4.89	เครื่องต่อแสนประชากร (27)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.29	เครื่องต่อแสนประชากร (33)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

สร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
ของประชาชนด้านความปลอดภัยทาง
ถนน

🔄 ยุทธศาสตร์

- ด้านการบริหารจัดการ
- ด้านถนนและการสัญจรปลอดภัย
- ด้านยานพาหนะปลอดภัย
- ด้านผู้ใช้ถนนปลอดภัย
- ด้านการตอบสนองหลังเกิดเหตุ

☑ เป้าหมาย

ลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บจาก
อุบัติเหตุทางถนน

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. เจ้าหน้าที่ขาดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายไม่สามารถตีความ
กฎหมายที่เกี่ยวข้องได้อย่างชัดเจน
2. ขาดแคลนงบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์และกำลังเจ้าหน้าที่
3. มีการใช้อิทธิพลละเว้นการปฏิบัติตามกฎหมาย
4. สัญญาณไฟจราจรหรือป้ายเครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน
สังเกตยาก
5. ทางร่วม ทางแยกมีจำนวนมากเกินการควบคุมของ
เจ้าหน้าที่ขาดการวางแผนเมืองที่ชัดเจน

✍ ข้อเสนอแนะ

1. กฎหมายควรมีความชัดเจนไม่คลุมเครือเพื่อการปฏิบัติที่ถูกต้อง
ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งประชาชนผู้ปฏิบัติ
2. จัดสรรงบประมาณ อุปกรณ์ในการปฏิบัติรวมทั้งเพิ่มจำนวน
เจ้าหน้าที่ให้เพียงพอต่อการปฏิบัติ
3. กวดขันและเพิ่มบทลงโทษต่อผู้มีอิทธิพลต่อการละเว้นการปฏิบัติ
ตามกฎหมาย
4. ทางร่วมทางแยกควรเปิดเฉพาะที่จำเป็น เพื่อลดจำนวนจุดตัด
ในทางและง่ายต่อการควบคุมของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้
กฎหมาย
5. ให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องตลอดทั้งปี

ชลบุรี

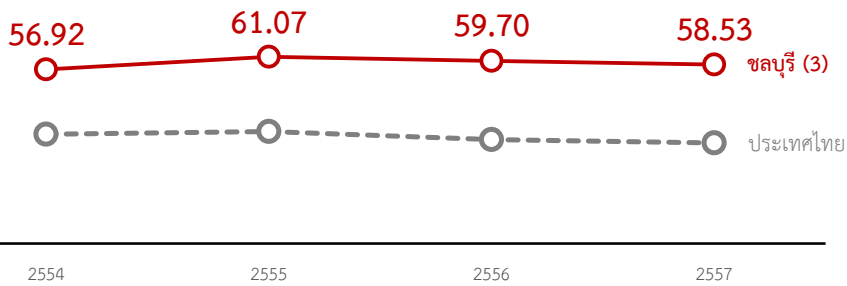
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

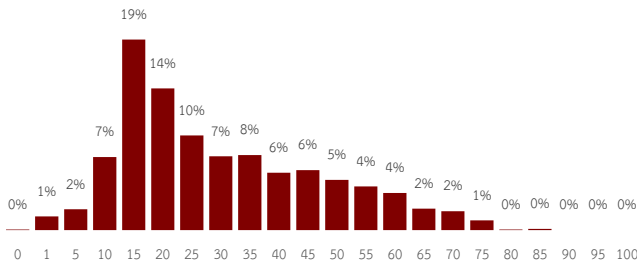
ประชากร	1,421,425	คน (10)
รถจดทะเบียน	1,344,548	คัน (2)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	716,051	ล้านบาท (3)

สถิติอุบัติเหตุ

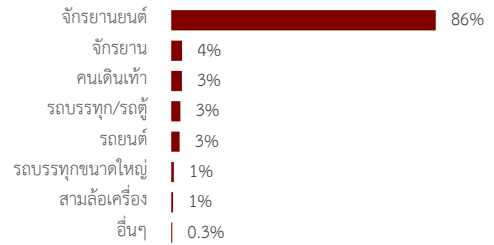
เสียชีวิต	832	ราย (2)
บาดเจ็บสาหัส	3,018	ราย (11)
บาดเจ็บเล็กน้อย	30,977	ราย (5)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	1,761.61 (6)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	488.59 (1)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	8,780.48 (4)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	1,683.24 (6)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●○○	574.78 (3)
ขับรถย้อนศร		1,640.40 (1)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		1,830.49 (2)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- จุดกลับรถหน้าโรงแรมแอมบาสเตอร์ นาจอมเทียน
- จุดกลับรถหน้าร้านBoxถนนข้าวหลาม ต.แสนสุข
- แยกบางเสร่ ถนนสุขุมวิท ต.บางเสร่ อ.สัตหีบ
- ถนนสาย 1032 บีง – ปากร่วม อ.ศรีราชา
- ถนนหนองแขวะ-บ่อวิน หน้าโรงเรียนมารีวิทย์ อ.ศรีราชา

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 45% (17)
 จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 4.57 เครื่องต่อแสนประชากร (29)
 จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว 0.21 เครื่องต่อแสนประชากร (42)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

 นโยบาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ยุทธศาสตร์

เสริมสร้างสถาบันครอบครัวและชุมชนให้มีความเข้มแข็ง คุณภาพชีวิตที่ดี และมีความปลอดภัย เป็นเมืองน่าอยู่

 เป้าหมาย

ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงให้น้อยกว่าปีที่ผ่านมา

 ปัญหาและอุปสรรค

1. กำลังเจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานไม่เพียงพอ
2. มีภารกิจใหม่ๆ เสมอ และเร่งด่วนต้องทำก่อน

 ข้อเสนอแนะ

1. เพิ่มบทลงโทษ
2. ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยให้มากขึ้น

ตราด

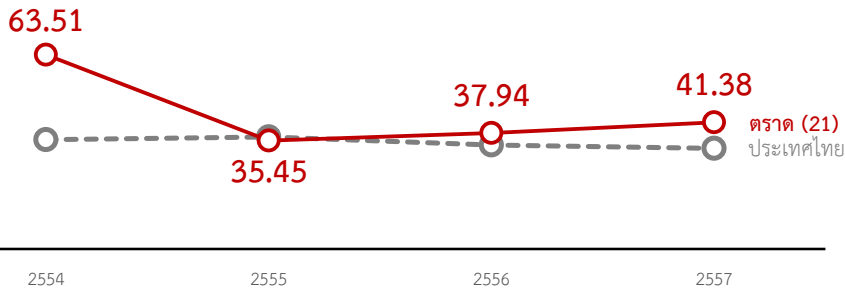
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

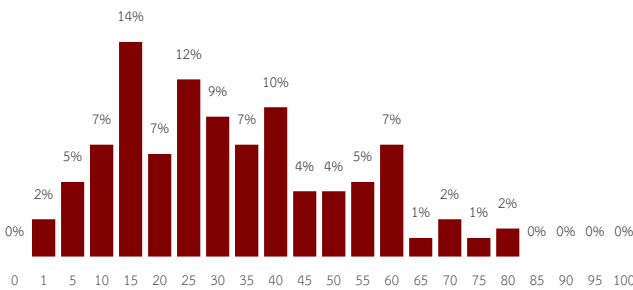
ประชากร	224,730	คน (74)
รถจดทะเบียน	130,687	คัน (70)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	36,999	ล้านบาท (56)

สถิติอุบัติเหตุ

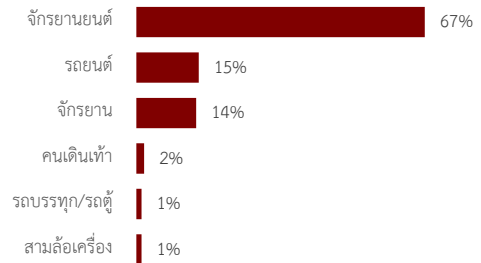
เสียชีวิต	93	ราย (67)
บาดเจ็บสาหัส	330	ราย (74)
บาดเจ็บเล็กน้อย	6,175	ราย (61)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○○	3.56 (63)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	3.56 (66)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●●	1,791.04 (36)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●●●	1,734.08 (5)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●○○○○○○○	44.50 (37)
ขับรถย้อนศร		135.72 (32)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		19.13 (61)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- แยกวัดหนองบัว
- ทางเข้าซอยโรงศพ
- แยกวัดเกาะตะเคียน
- บั้มเชลล์หนองบัว
- ทางเข้าวัดเนินทราย/โค้งวิทยาลัยชุมชนตราด

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	46%	(14)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	12.90	เครื่องต่อแสนประชากร (2)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.44	เครื่องต่อแสนประชากร (20)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศ เรียงจากมากไปน้อย

📖 นโยบาย

จังหวัดตราดกำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนบรรจุเข้าอยู่ในแผนพัฒนาจังหวัด ภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง โดยได้กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน หัวหน้าส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้องเป็นคณะกรรมการฯ และมีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดตราดเป็นกรรมการและเลขานุการ เพื่อดำเนินการ

1. จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงานโครงการ งบประมาณ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้สอดคล้องกันแผนความปลอดภัยแห่งชาติ และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนพัฒนาจังหวัด และแผนพัฒนา กลุ่มจังหวัด
2. ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขต จังหวัด
3. อำนวยประสานการปฏิบัติ เร่งรัดติดตามประเมินผล ตามแผนปฏิบัติงาน
4. ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
5. รายงานผลการดำเนินการต่อคณะกรรมการศูนย์ อำนวยความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
6. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การ ดำเนินงานต่อสาธารณะ

🕒 ยุทธศาสตร์

- จัดทำแผนบูรณาการ การป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนของเทศบาล และช่วง ปกติ ประจำปี
- ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการ ตามแผน
- จัดกิจกรรมบูรณาการร่วมกับภาคีเครือข่าย
- จัดฝึกอบรมให้ความรู้มีการประชาสัมพันธ์ ด้านความปลอดภัยทางถนน

✅ เป้าหมาย

ประเมินจากผลลัพธ์จากร้อยละที่ลดลงของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก เทียบจากค่าเฉลี่ยจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกย้อนหลัง 3 ปี จังหวัดตราดใช้ฐานข้อมูลของสาธารณสุข

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. ขาดเครื่องมือ/อุปกรณ์ในการตรวจจับความเร็ว
2. ขาดการบูรณาการ การทำงานร่วมกัน ตำรวจ ขนส่ง
3. ปัญหาทางการเมือง
4. พฤติกรรมของผู้ขับขี่ไม่มีจิตสำนึก ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน
5. การบังคับใช้กฎหมายยังไม่เต็มที่เนื่องจากมีความสัมพันธ์ส่วนตัว
6. แรงงานต่างด้าวไม่เข้าใจกฎหมายของไทย
7. ความไม่ชัดเจนของกฎหมายในแต่ละหน่วย เช่น ใบสั่งกับการจอดแจ้งการกระทำผิด

✍️ ข้อเสนอแนะ

1. มีเจ้าหน้าที่ตำรวจด้านการจราจรเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน
2. จัดให้มีกล้องวงจรปิด ติดตั้ง ณ จุดเสี่ยงที่สำคัญ ถ่ายรูปใช้กับรถจักรยานยนต์ด้วย
3. ผู้ปกครอง ผู้บังคับบัญชาและส่วนราชการ มีมาตรการลงโทษทางวินัย ต้องปฏิบัติตามเป็นตัวอย่างที่ดี
4. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง จริงจัง
5. สถานศึกษามีการตัดคะแนนความประพฤติ หากไม่ถึงเกณฑ์มีผลต่อการสำเร็จการศึกษา
6. ประชาชนพบเห็นผู้กระทำความผิดจราจร ถ่ายรูปแจ้งไปสถานีตำรวจ สายด่วนได้ทันที
7. ควรเพิ่มเครื่องมือตรวจจับความเร็ว
8. ควรเพิ่มโทษใน พรบ.จราจรทางบก
9. ใบสั่งควรมีผลต่อการทะเบียนรถ ให้มีการเสียค่าปรับได้ที่ขนส่งจังหวัดได้ทุกแห่ง/สภ.ทุกแห่ง

นครนายก



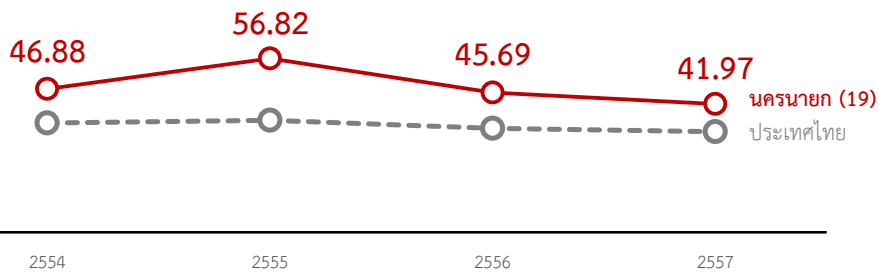
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

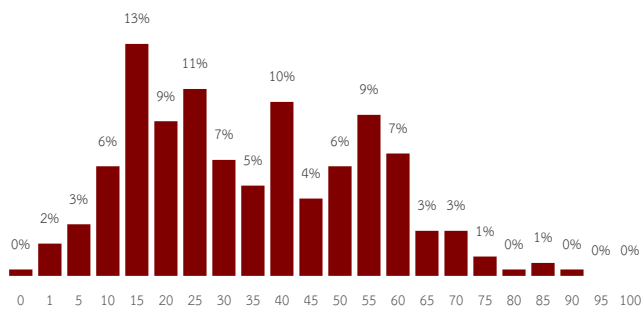
ประชากร	257,300	คน (72)
รถจดทะเบียน	119,790	คัน (72)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	24,769	ล้านบาท (69)

สถิติอุบัติเหตุ

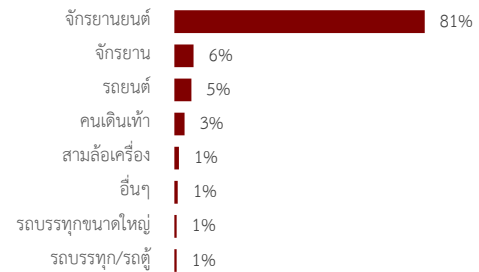
เสียชีวิต	108	ราย (63)
บาดเจ็บสาหัส	546	ราย (69)
บาดเจ็บเล็กน้อย	5,016	ราย (64)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	-ไม่มีข้อมูล-	20.21 (46)
เมาแล้วขับ	-ไม่มีข้อมูล-	261.56 (7)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	-ไม่มีข้อมูล-	1,416.63 (44)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	-ไม่มีข้อมูล-	418.58 (39)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	-ไม่มีข้อมูล-	456.28 (4)
ขับรถย้อนศร		746.99 (10)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		707.35 (9)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

-ไม่มีข้อมูล-

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	41%	(22)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.89	เครื่องต่อแสนประชากร (41)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	1.94	เครื่องต่อแสนประชากร (2)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

 นโยบาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ยุทธศาสตร์

-ไม่มีข้อมูล-

 เป้าหมาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ปัญหาและอุปสรรค

-ไม่มีข้อมูล-

 ข้อเสนอแนะ

-ไม่มีข้อมูล-

นครปฐม

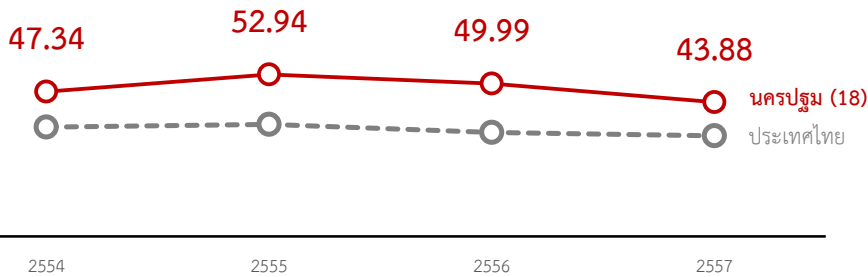
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

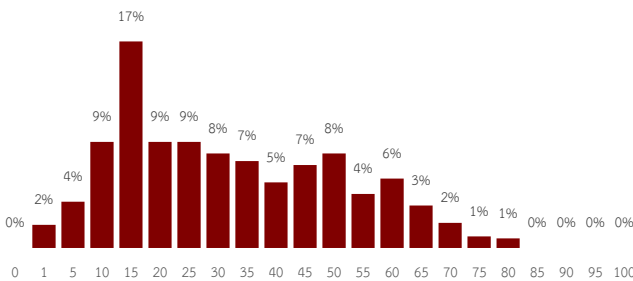
ประชากร	891,071	คน (25)
รถจดทะเบียน	444,616	คัน (18)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	261,676	ล้านบาท (9)

สถิติอุบัติเหตุ

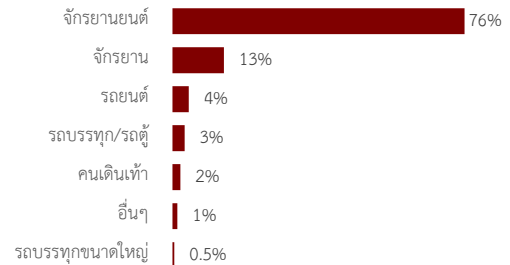
เสียชีวิต	391	ราย (18)
บาดเจ็บสาหัส	1,276	ราย (39)
บาดเจ็บเล็กน้อย	16,300	ราย (18)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	9.99 (61)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	175.97 (66)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○○	15.04 (67)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ขับรถย้อนศร	●●●●●○○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	●●●●●○○○○○	-ไม่มีข้อมูล-

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- โค้งอู่หล่ม อ.เมือง
- จุดกลับรถไทยน้ำทิพย์ อ.นครชัยศรี
- จุดกลับรถรุ่งทวีเทรดตั้ง อ.เมือง
- จุดกลับรถหนองปากโลง อ.เมือง
- จุดกลับรถบ่อตะกั่ว อ.นครชัยศรี

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	38%	(29)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	4.49	เครื่องต่อแสนประชากร (30)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.11	เครื่องต่อแสนประชากร (55)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📖 นโยบาย

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ให้ทุกภาคส่วนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

📊 ยุทธศาสตร์

กำหนดยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2556-2559 มี 4 ยุทธศาสตร์ คือ

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

☑️ เป้าหมาย

ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด โดยมีการกำหนดค่าเป้าหมาย เพื่อลดความสูญเสียในช่วงการดำเนินงานของแผน กล่าวคือ ในปี 2558 มีเป้าหมายให้อัตราการเสียชีวิตเป็น 12.93 ต่อแสนประชากร และในปี 2559 มีเป้าหมายให้อัตราการเสียชีวิตเป็น 12.18 ต่อแสนประชากร

🚫 ปัญหาและอุปสรรค

1. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายยังขาดความต่อเนื่องและจริงจัง
2. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่จะใช้กำลังบุคลากรเป็นหลัก ซึ่งปัจจุบันอัตรากำลังบุคลากรมีจำนวนจำกัด ทำให้การบังคับใช้กฎหมายทำได้ไม่ทั่วถึงและครอบคลุมทุกพื้นที่
3. ขาดเครื่องมือหรือเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสำหรับการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น เครื่องตรวจจับความเร็ว มีจำนวน 1 เครื่อง ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน
4. ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ขาดความตระหนักหรือจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

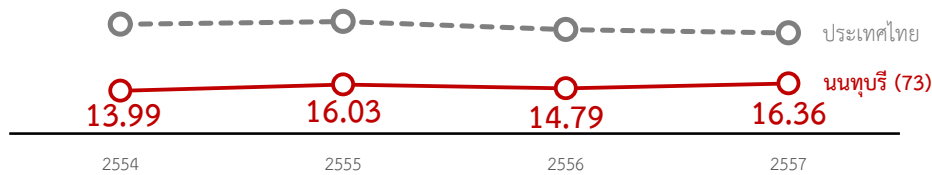
📝 ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างต่อเนื่องและจริงจังทุกหน่วยงาน
2. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลการใช้รถบนท้องถนน เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพ และลดการใช้กำลังบุคลากรลง
3. เสริมสร้างจิตสำนึกของประชาชน เจ้าของรถ และผู้ประกอบการให้ตระหนักและให้ความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคม
4. ในระยะยาวควรสร้างวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องและปลอดภัยให้แก่นักเรียนเยาวชน และประชาชนทั่วไปอย่างต่อเนื่อง

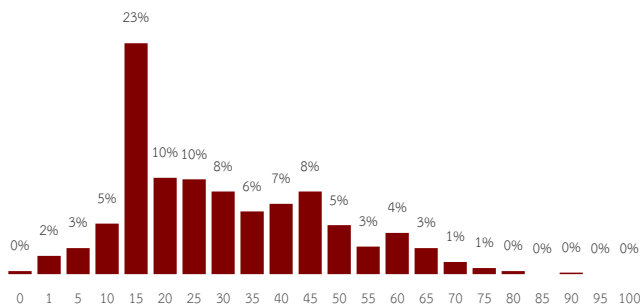
นนทบุรี

พ.ศ.2557

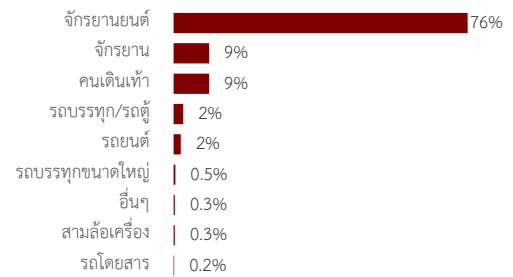
สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร	1,173,870 คน (16)	เสียชีวิต	192 ราย (49)
รถจดทะเบียน	173,161 คัน (61)	บาดเจ็บสาหัส	1,288 ราย (38)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	254,643 ล้านบาท (10)	บาดเจ็บเล็กน้อย	10,957 ราย (37)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	6,754.67 (1)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	168.08 (11)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●●	2,713.16 (28)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	905.72 (19)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●○	271.07 (7)
ขับรถย้อนศร		932.56 (6)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		5,208.67 (1)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- อุโมงค์ปากเกร็ด
- ทางต่างระดับนครอินทร์
- ถนนราชพฤกษ์ช่วงรัตนกนิเบศร์
- จุดกลับรถซอยติวานนท์ 38
- ซอยวัดลาดปลาตุ๊ก

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	62%	(3)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	2.73	เครื่องต่อแสนประชากร (55)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.09	เครื่องต่อแสนประชากร (57)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

จังหวัดนนทบุรีเป็นจังหวัดที่มี
วัฒนธรรมความปลอดภัยทาง
ถนนที่เป็นมาตรฐานสากล

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบ
บริหารจัดการด้านความปลอดภัยทาง
ถนนสู่ระดับสากล
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความ
ปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การลดความสูญเสียใน
ปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเสริมสร้างความ
ปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมี
ส่วนร่วม

ยุทธศาสตร์

เป้าหมาย

1. มีโครงสร้างกลไกเชิงระบบที่ตอบสนองต่อ
การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อ
บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดในแผนปฏิบัติ
การด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
นนทบุรี พ.ศ.2558-2559
2. มีแนวทางการดำเนินงาน เป้าหมาย ตัวชี้วัด
กลไกการติดตามและประเมินผลทั้งในระยะ
สั้น ระยะกลาง ระยะยาว และในภาพรวม
ที่จะส่งเสริมวัฒนธรรมรักความปลอดภัย
และมีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยในพื้นที่
3. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากประชาชนใน
พื้นที่ และเสริมสร้างความร่วมมือทุกภาค
ส่วน ทุกระดับให้มีความรู้สึกเป็นเจ้าของ
การยกระดับความปลอดภัยทางถนนของ
จังหวัด

ปัญหาและอุปสรรค

1. ประชาชนมีข้อร้องเรียนหากมีการบังคับใช้กฎหมาย หรือเมื่อมี
การจับกุมการกระทำความผิด
2. อัตราค่าลงเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่
3. ช่วงเวลาเร่งด่วนในการเดินทางของประชาชน ไม่สามารถตั้งด่าน
จับกุม การบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มที่ ต้องไปตั้งด่านตรวจใน
ช่วงเวลาอื่น
4. อุปกรณ์เครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์
ไม่เพียงพอ และกล้องวงจรปิดไม่ครบทุกจุด ทุกเส้นทางจราจร
5. การเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร บางครั้งให้ความสำคัญด้านความ
ปลอดภัยทางถนนน้อย
6. ได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณในการดำเนินงานด้านความ
ปลอดภัยทางถนนจำนวนน้อย รวมถึงค่าตอบแทนขวัญกำลังใจ
ของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงาน เนื่องจากการทำงานของ
เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตลอด 24 ชั่วโมง
7. ประชาชนขาดความตระหนักที่จะปฏิบัติให้ถูกต้องตาม
กฎระเบียบจราจร

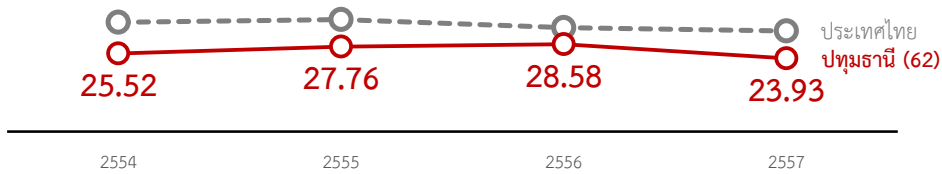
ข้อเสนอแนะ

1. ควรสนับสนุนงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนน
เพิ่มสูงขึ้นในระดับพื้นที่
2. ควรมีการปรับปรุงกฎหมายอย่างต่อเนื่อง และ
ครอบคลุมทุกประเด็นสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน และควร
เพิ่มอัตราโทษให้หนักมากยิ่งขึ้น
3. การบังคับใช้กฎหมายหรือความปลอดภัยทางถนนควร
เป็นวาระแห่งชาติตลอดไป ไม่ใช่แค่ทศวรรษความ
ปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563
4. บรรลุประเด็นความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน
กฎระเบียบจราจรในหลักสูตรการศึกษาตั้งแต่อนุบาล
5. สร้างความปลอดภัยทางถนน วัฒนธรรมจราจร
กฎระเบียบจราจร หรือการออกไปอนุญาตให้
ชาวต่างชาติให้เข้าใจกฎระเบียบจราจรของประเทศ
ไทย หรือออกระเบียบกฎจราจรสำหรับชาวต่างชาติ
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้เป็นมาตรฐานสากล

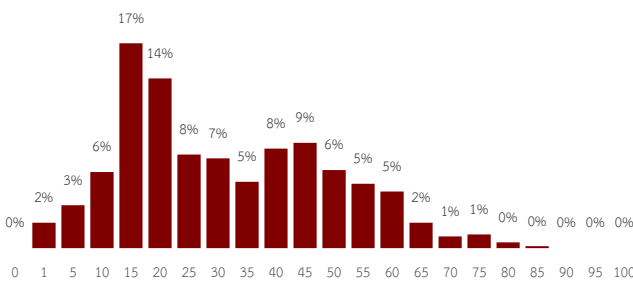
ปทุมธานี

พ.ศ.2557

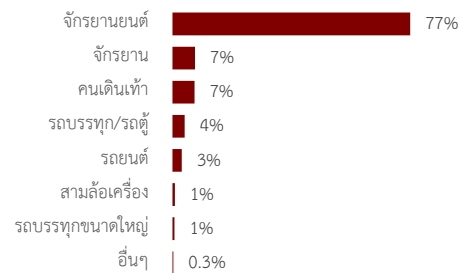
สถิติพื้นฐาน			สถิติอุบัติเหตุ		
ประชากร	1,074,058	คน (19)	เสียชีวิต	257	ราย (36)
รถจดทะเบียน	134,198	คัน (69)	บาดเจ็บสาหัส	1,262	ราย (42)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	321,886	ล้านบาท (8)	บาดเจ็บเล็กน้อย	7,143	ราย (55)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○○	53.91 (41)
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○○	65.55 (29)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●○○○○○	3,000.96 (26)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○○	584.42 (27)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○○	113.87 (19)
ขับรถย้อนศร		885.24 (8)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		251.38 (22)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ถนนช่วงนิคมอุตสาหกรรมบางกะดี อำเภอเมือง
- บริเวณโค้งสแตนเลย์ อำเภอเมือง
- ถนนพหลโยธิน คูขนาน ทล.1 บริเวณหน้านิคมนวนคร อำเภอคลองหลวง
- ถนนลำลูกกา ก่อน สก.คูคต ถนนทล.3312 ซอยลำลูกกา 25 ระหว่างคลอง 2-3 อำเภอลำลูกกา
- เลียบคลองลียบหนองเสือ คอสะพานวัดบึงบา ช่างเทศบาลบึงบา อำเภอหนองเสือ

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	55%	(6)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.91	เครื่องต่อแสนประชากร (39)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.47	เครื่องต่อแสนประชากร (19)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ยุทธศาสตร์

เป้าหมาย

การป้องกันและแก้ไขปัญหา
อุบัติเหตุแบบบูรณาการ

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Public Relation)
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS)
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Information)

การลดอัตราเสียชีวิต ให้น้อยกว่า
16 ต่อ แสนประชากร ในปี 2559

ปัญหาและอุปสรรค

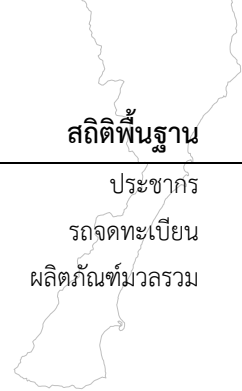
ข้อเสนอแนะ

1. เครื่องมือ อุปกรณ์ สภาพไม่พร้อมใช้งาน ไม่มีงบประมาณในการซ่อมบำรุง/สอบเทียบเครื่องมือวัดระดับแอลกอฮอล์
2. ขาดแคลนเครื่องตรวจสอบความเร็ว
3. ขาดแคลนกำลังพลบุคลากรด้านงานจราจร (ตำรวจ)

1. จัดทำแผนของงบประมาณเพิ่มเติมด้านเครื่องมือ อุปกรณ์ ในการซ่อมบำรุง/สอบเทียบเครื่องมือวัดระดับแอลกอฮอล์ ให้เพียงพอ
2. จัดทำแผนของงบประมาณจัดซื้อเครื่องตรวจสอบความเร็ว/เครื่องมือวัดระดับแอลกอฮอล์ เพิ่มเติม
3. ขอรับการสนับสนุนกำลังพลบุคลากรด้านงานจราจร (ตำรวจ) เพิ่มเติม ในพื้นที่ๆ ขาดแคลน

ประจวบคีรีขันธ์

พ.ศ.2557

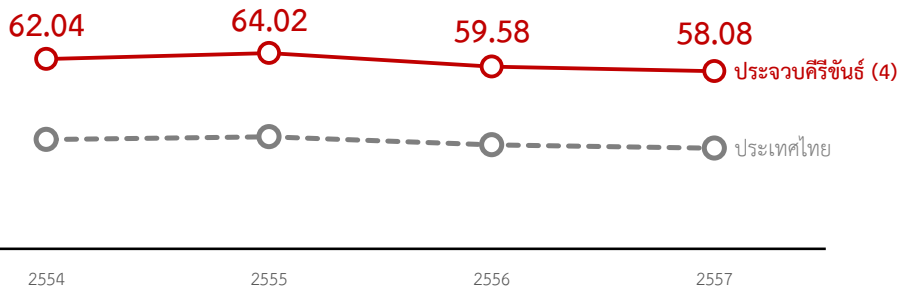


สถิติพื้นฐาน

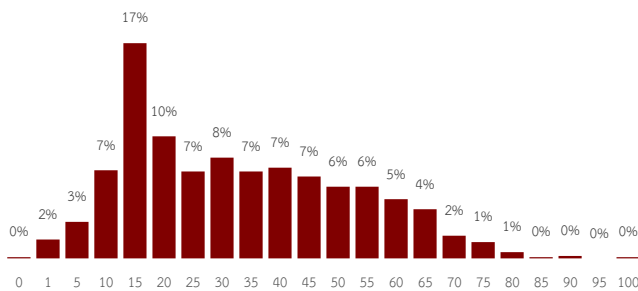
ประชากร	525,107	คน (49)
รถจดทะเบียน	314,194	คัน (35)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	74,972	ล้านบาท (34)

สถิติอุบัติเหตุ

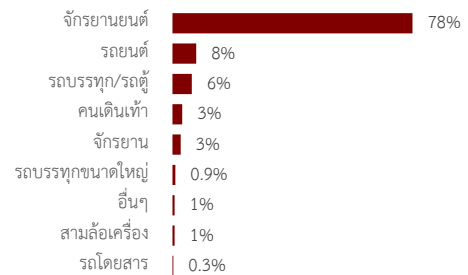
เสียชีวิต	305	ราย (29)
บาดเจ็บสาหัส	1,956	ราย (23)
บาดเจ็บเล็กน้อย	13,486	ราย (30)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●○○○○○○○○	962.09 (10)
เมาแล้วขับ	●●○○○○○○○○○○	54.27 (32)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●○○○○○○	4,157.63 (20)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●○○○○○○○○	1,753.36 (4)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●○○○○○○○○○○	885.72 (1)
ขับรถย้อนศร		890.87 (7)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		1,189.66 (3)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

-ไม่มีข้อมูล-

- อัตราการสวมหมวกนิรภัย 31% (49)
- จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ -ไม่มีข้อมูล-
- จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ประชาชนในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มี
ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน

ยุทธศาสตร์

1. 3ม2ข1รตลอดปี
2. ด้านชุมชน เฉพาะช่วงเทศกาล

เป้าหมาย

ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจาก
อุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี แต่เน้นหนัก
ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ โดยมี
เป้าหมายลดลงร้อยละ5 โดยเปรียบเทียบกับปี
ที่ผ่านมา

ปัญหาและอุปสรรค

1. ผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ ขอหรือไม่ยอมให้จับกุม
2. กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เพียงพอในการตั้งด่าน
3. งบประมาณไม่เพียงพอในการดำเนินงาน
4. อุปกรณ์ตรวจจับ เช่น เครื่องวัดความเร็ว เครื่องวัดแอลกอฮอล์ไม่เพียงพอ

ข้อเสนอแนะ

1. สนับสนุนอุปกรณ์เสริมการบังคับใช้กฎหมาย เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว เครื่องวัดแอลกอฮอล์
2. ขอสนับสนุนงบประมาณเพื่อฝึกอบรมอาสาสมัคร ภาควิชาเครื่องข่าย เพื่อเสริมกำลังเจ้าหน้าที่

ปราจีนบุรี

พ.ศ.2557

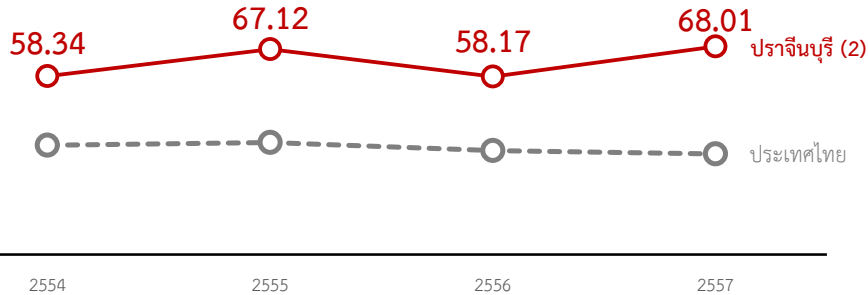


สถิติพื้นฐาน

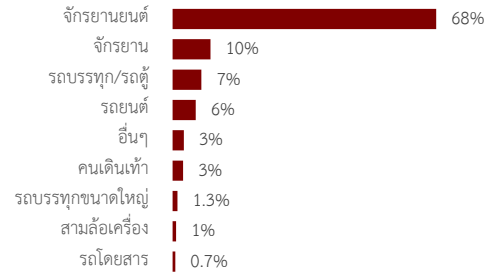
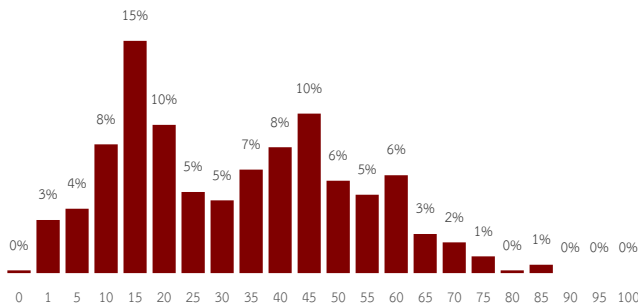
ประชากร	479,314 คน (56)
รถจดทะเบียน	249,930 คัน (48)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	217,106 ล้านบาท (14)

สถิติอุบัติเหตุ

เสียชีวิต	326 ราย (27)
บาดเจ็บสาหัส	1,100 ราย (48)
บาดเจ็บเล็กน้อย	11,367 ราย (34)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ

ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○	64.47 (38)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○	15.23 (55)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○	998.72 (52)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○	523.87 (30)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●○○○○○	68.01 (26)
ขับรถย้อนศร		174.62 (27)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		120.38 (35)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- โค้งศาลเจ้าพ่อไทย(ถนน 304 กม.210-211)อนาดี
- หนานิคมอุตสาหกรรม 304 อ.ศรีมหาโพธิ์
- แยกศาลพระพรหม ต.ท่าตุม อ.ศรีมหาโพธิ์
- โค้งวัดเนินดินแดง ถนน 302 ต.บ้านพระ อ.เมือง
- แยกวังท่าช้าง ถนน 359 อ.กบินทร์บุรี

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 31% (50)

จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ -ไม่มีข้อมูล-

จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

ดำเนินการตามนโยบายเน้นหนักของรัฐบาล คือการลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลให้ลดจากเดิมที่ผ่านมา

🔄 ยุทธศาสตร์

ช่วงเทศกาล ยกระดับการบริการสังคมให้มีคุณภาพ และมาตรฐานสอดคล้องกับทุกสถานการณ์เพื่อความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงของจังหวัด

☑️ เป้าหมาย

เสริมสร้างคุณภาพชีวิต สุขภาพกายและใจที่ดี ครอบครัวอบอุ่น ชุมชนเข้มแข็ง โดยส่งเสริม อปท. เอกชนชุมชน เข้ามามีบทบาทและมีส่วนร่วมในการจัดการอุบัติเหตุทางถนนเน้นในช่วงเทศกาลให้มีเป้าหมาย สถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลง อัตราตายจากอุบัติเหตุลดลง 5%

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. เครื่องมือ อุปกรณ์ไม่เพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่
2. พฤติกรรมผู้ขับขี่

👁️ ข้อเสนอแนะ

การสร้างจิตสำนึกตั้งแต่เด็ก

พระนครศรีอยุธยา

พ.ศ.2557

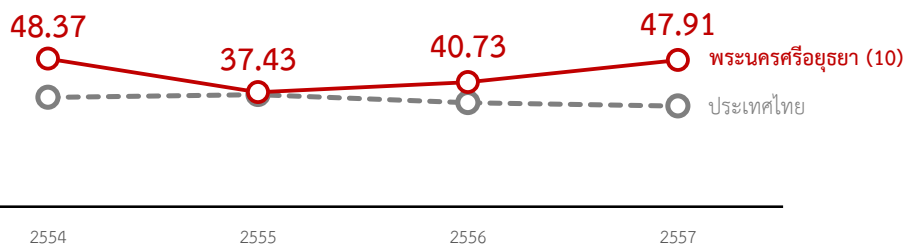


สถิติพื้นฐาน

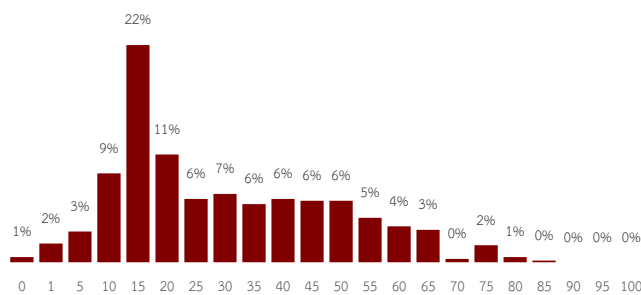
ประชากร	803,599	คน (30)
รถจดทะเบียน	394,088	คัน (26)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	365,966	ล้านบาท (5)

สถิติอุบัติเหตุ

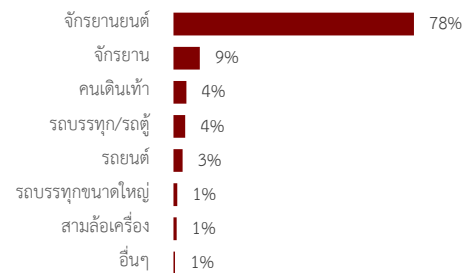
เสียชีวิต	385	ราย (19)
บาดเจ็บสาหัส	1,152	ราย (47)
บาดเจ็บเล็กน้อย	13,812	ราย (26)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	741.41 (19)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●●●	106.27 (17)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	5,853.79 (10)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	2,135.39 (3)
โทรศัพท์ขณะขับขี่		162.39 (16)
ขับรถย้อนศร		1,019.29 (4)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		134.77 (32)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- จุดกลับรถสะพานบ้านม้า
- จุดกลับรถบ้านแจ้ง อ.บางปะหัน
- โค้งวัดใหม่ไทรงาม
- สะพานบ้านรุน เส้นทาง ทล.356
- โค้งบ้านสร้าง อ.บางปะอิน

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	34%	(38)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.86	เครื่องต่อแสนประชากร (43)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.25	เครื่องต่อแสนประชากร (37)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และสามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนให้น้อยลงที่สุด

ยุทธศาสตร์

- ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
- ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)
- ยุทธศาสตร์การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (Education + Public Relation)
- ยุทธศาสตร์บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service)
- ยุทธศาสตร์การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)

เป้าหมาย

1. จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 5 เทียบกับปีที่ผ่านมา
2. จำนวนของการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 5 เทียบกับปีที่ผ่านมา

ปัญหาและอุปสรรค

1. การออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรไม่มีผลในการบังคับใช้กฎหมาย และผู้ขับขี่ไม่ไปชำระค่าปรับ เพราะ มาสามารถอายัดทะเบียนรถในการต่อภาษีรถประจำปีที่ขนส่งจังหวัด
2. การตรวจจับความเร็วเครื่องที่ใช้ตรวจจับเป็นเครื่องรุ่นเก่า ไม่มีการบันทึกข้อมูลความเร็ว ทำให้มีข้อโต้แย้งในข้อกล่าวหา

ข้อเสนอแนะ

1. เห็นควรแก้ไขกฎหมายการรับต่อภาษีประจำปี เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีผล
2. จัดซื้อเครื่องมือที่ทันสมัยกับผู้ปฏิบัติงาน



เพชรบุรี

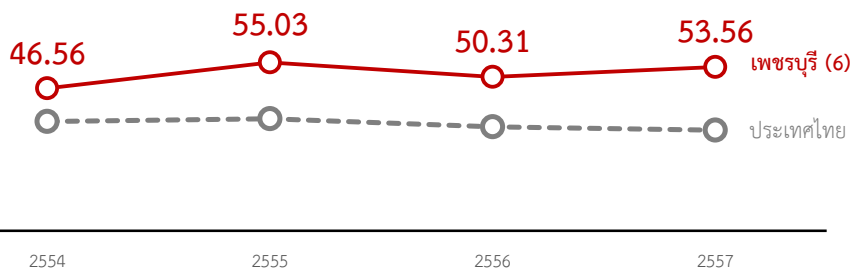
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

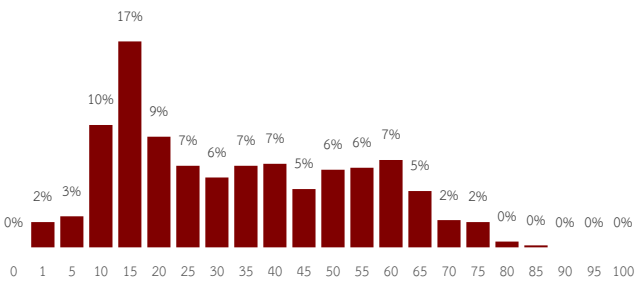
ประชากร	474,192	คน (58)
รถจดทะเบียน	302,854	คัน (37)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	59,932	ล้านบาท (42)

สถิติอุบัติเหตุ

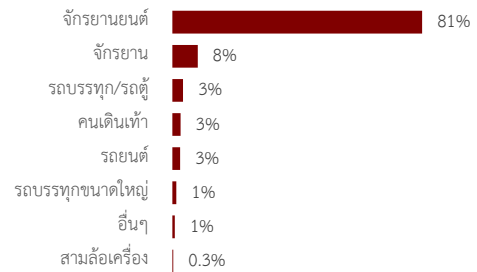
เสียชีวิต	254	ราย (37)
บาดเจ็บสาหัส	1,268	ราย (40)
บาดเจ็บเล็กน้อย	14,324	ราย (23)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●○○○	204.35 (29)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	47.24 (37)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	9,849.39 (1)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○○	52.72 (65)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○○	74.44 (25)
ขับรถย้อนศร		342.69 (18)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		180.10 (27)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

-ไม่มีข้อมูล-

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 33% (41)

จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ -ไม่มีข้อมูล-

จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัด ให้ทุกภาคส่วนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

ยุทธศาสตร์

กำหนดยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2556-2559 มี 4 ยุทธศาสตร์ คือ

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

เป้าหมาย

-ไม่มีข้อมูล-

ปัญหาและอุปสรรค

1. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายยังขาดความต่อเนื่องและจริงจัง
2. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่จะใช้กำลังบุคลากรเป็นหลัก ซึ่งปัจจุบันอัตรากำลังบุคลากรมีจำนวนจำกัด ทำให้การบังคับใช้กฎหมายทำได้ไม่ทั่วถึงและครอบคลุมทุกพื้นที่
3. ขาดเครื่องมือหรือเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสำหรับการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถยนต์ เช่น เครื่องตรวจจับความเร็ว มีจำนวน 2 เครื่อง ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน
4. ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ขาดความตระหนักหรือจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างต่อเนื่องและจริงจังทุกหน่วยงาน
2. เพิ่มเครื่องมือเทคโนโลยีในการควบคุม กำกับ ดูแลการใช้รถบนท้องถนน เพื่อให้การดำเนินงาน มีประสิทธิภาพ และลดการใช้กำลังบุคลากรลง
3. เสริมสร้างจิตสำนึกของประชาชน เจ้าของรถ และผู้ประกอบการให้ตระหนักและให้ความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคม



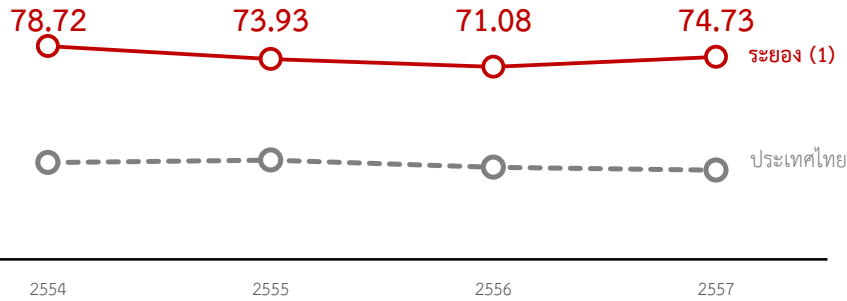
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

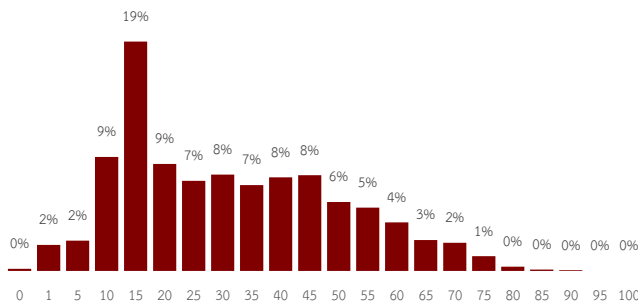
ประชากร	674,393	คน (38)
รถจดทะเบียน	646,395	คัน (9)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	874,547	ล้านบาท (2)

สถิติอุบัติเหตุ

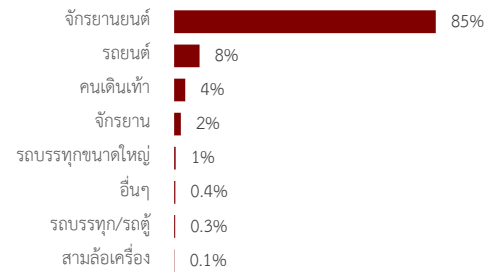
เสียชีวิต	504	ราย (9)
บาดเจ็บสาหัส	3,500	ราย (9)
บาดเจ็บเล็กน้อย	8,527	ราย (46)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	-ไม่มีข้อมูล-	243.48 (27)
เมาแล้วขับ	-ไม่มีข้อมูล-	270.61 (6)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	-ไม่มีข้อมูล-	1,677.81 (38)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	-ไม่มีข้อมูล-	391.61 (44)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	-ไม่มีข้อมูล-	184.02 (12)
ขับรถย้อนศร		166.82 (28)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		285.44 (19)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- แยกปากทางศาลาสั่งกะสี ตำบลเพ อ.เมือง
- ถนนสุขุมวิทกม.3376 ตำบลบ้านฉาง อ.บ้านฉาง
- สามแยกศูนย์การค้าบ้านฉาง ตำบลบ้านฉาง อ.บ้านฉาง
- แยกตำนานป่า ตำบลเพ อ.เมือง
- สี่แยกเนินสำลี ตำบลมาบตาพุด อ.เมือง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	39%	(28)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	2.37	เครื่องต่อแสนประชากร (57)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.59	เครื่องต่อแสนประชากร (16)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

 นโยบาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ยุทธศาสตร์

-ไม่มีข้อมูล-

 เป้าหมาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ปัญหาและอุปสรรค

-ไม่มีข้อมูล-

 ข้อเสนอแนะ

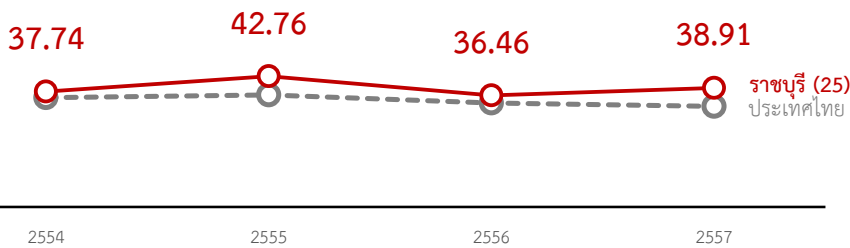
-ไม่มีข้อมูล-



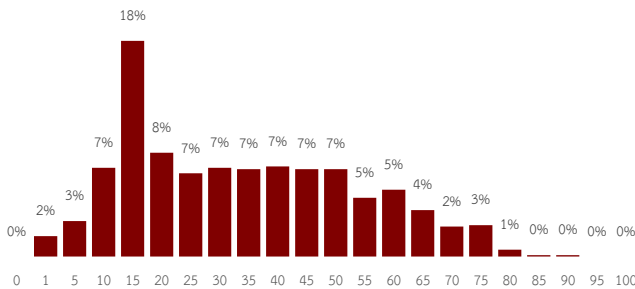
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	853,217	คน (27)
รถจดทะเบียน	480,048	คัน (14)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	153,824	ล้านบาท (18)

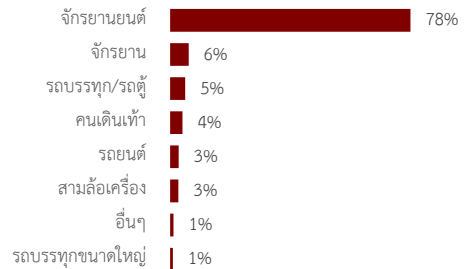
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	332	ราย (26)
บาดเจ็บสาหัส	1,804	ราย (27)
บาดเจ็บเล็กน้อย	18,977	ราย (16)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ขับรถย้อนศร	-	-ไม่มีข้อมูล-
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	-	-ไม่มีข้อมูล-

จุดเสี่ยงในจังหวัด

-ไม่มีข้อมูล-

- อัตราการสวมหมวกนิรภัย 34% (39)
- จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ -ไม่มีข้อมูล-
- จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2556 - 2559

🔄 ยุทธศาสตร์

พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนสู่ระบบสากล

1. ความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
2. ลดความสูญเสียในปัจจุบันอย่างยั่งยืน
3. เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม

☑️ เป้าหมาย

มุ่งเน้นให้ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และอุบัติเหตุจราจรทางบก ลดลง

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. การออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรไม่มีผลในการบังคับใช้กฎหมายและผู้ขับขี่ไม่ไปชำระค่าปรับ เพราะไม่สามารถอายัดทะเบียนรถในการต่อภาษีรถประจำปีขนส่งจังหวัด
2. การตรวจจับความเร็วเครื่องที่ใช้ตรวจจับเป็นเครื่องรุ่นเก่า ไม่มีการบันทึกข้อมูลความเร็ว ทำให้มีข้อโต้แย้งในข้อกล่าวหา
3. จำนวนผู้ขับขี่และรถยนต์ มอเตอร์ไซด์ มีเพิ่มมากขึ้นบุคลากรที่จะกวาดขันวินัยจราจรมีน้อยเกินไป

✍️ ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการเพิ่มเจ้าหน้าที่ให้สอดคล้องกับกับจำนวนรถยนต์และสภาพการจราจรที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีผล
2. จัดซื้อเครื่องมือที่ทันสมัยกับผู้ปฏิบัติงาน เพื่อลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่

ลพบุรี

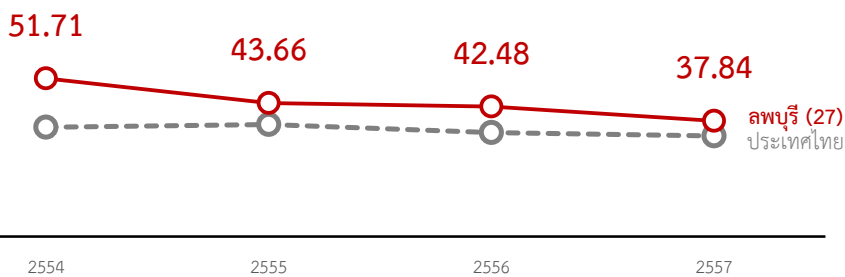
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

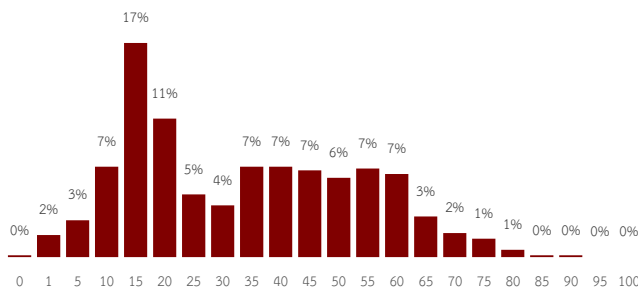
ประชากร	758,406	คน (32)
รถจดทะเบียน	404,341	คัน (24)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	94,816	ล้านบาท (27)

สถิติอุบัติเหตุ

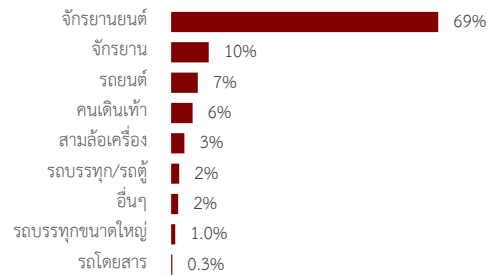
เสียชีวิต	287	ราย (30)
บาดเจ็บสาหัส	1,334	ราย (37)
บาดเจ็บเล็กน้อย	12,649	ราย (33)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●○○○	-ไม่มีข้อมูล-
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○○	-ไม่มีข้อมูล-
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ขับรถย้อนศร	○	-ไม่มีข้อมูล-
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	○	-ไม่มีข้อมูล-

จุดเสี่ยงในจังหวัด

-ไม่มีข้อมูล-

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	32%	(44)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	-ไม่มีข้อมูล-	
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	-ไม่มีข้อมูล-	

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดลพบุรี และสามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนให้น้อยลงที่สุด

ยุทธศาสตร์

1. ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)
3. ยุทธศาสตร์การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (Education + Public Relation)
4. ยุทธศาสตร์บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service)
5. ยุทธศาสตร์การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)

เป้าหมาย

1. จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 5 เทียบกับปีที่ผ่านมา
2. จำนวนของการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 5 เทียบกับปีที่ผ่านมา

ปัญหาและอุปสรรค

1. การออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรไม่มีผลในการบังคับใช้กฎหมายและผู้ขับขี่ไม่ไปชำระค่าปรับ เพราะ มาสามารถอายัดทะเบียนรถในการต่อภาษีรถประจำที่ขนส่งจังหวัด
2. การตรวจจับความเร็วเครื่องที่ใช้ตรวจจับเป็นเครื่องรุ่นเก่า ไม่มีการบันทึกข้อมูลความเร็ว ทำให้มีข้อโต้แย้งในข้อกล่าวหา

ข้อเสนอแนะ

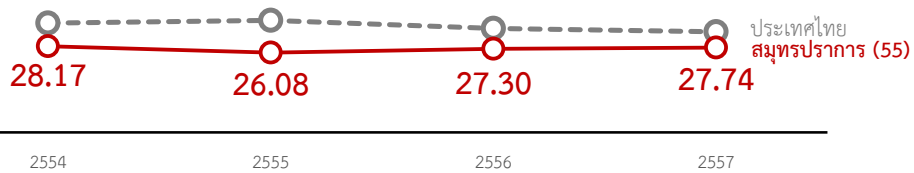
1. ควรนำเครื่องมือเทคโนโลยีมาใช้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีผลอย่างจริงจังและลดการใช้ดุลยพินิจเจ้าหน้าที่
2. จัดซื้อเครื่องมือที่ทันสมัยกับผู้ปฏิบัติงาน

สมุทรปราการ

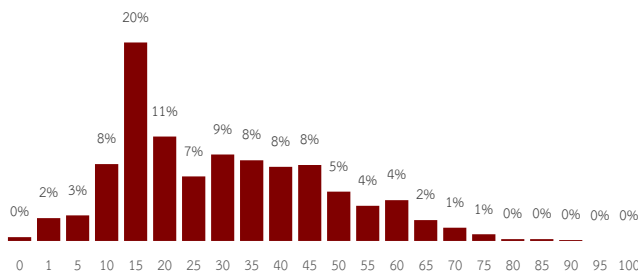
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,261,530	คน (14)
รถจดทะเบียน	140,825	คัน (66)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	655,304	ล้านบาท (4)

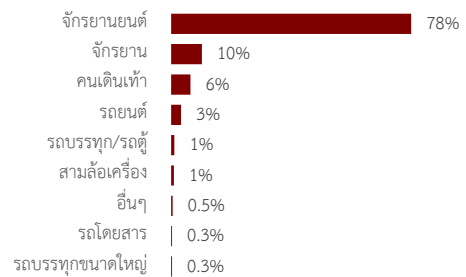
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	350	ราย (23)
บาดเจ็บสาหัส	2,074	ราย (21)
บาดเจ็บเล็กน้อย	6,582	ราย (60)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●●●	3,083.32 (3)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●●●	370.34 (3)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●●	3,330.24 (22)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●●●	917.38 (18)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●●●	270.47 (8)
ขับรถย้อนศร		1,094.31 (2)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		877.27 (5)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ถนนซอยเบริง
- ถนนซอยวัดด่าน
- ซอยวัดวารีน้อย
- ถนนกิ่งแก้ว
- ถนนปู่เจ้า

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	58%	(4)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	4.28	เครื่องต่อแสนประชากร (35)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.55	เครื่องต่อแสนประชากร (17)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ยุทธศาสตร์

เป้าหมาย

ไม่ทราบ แต่มีหลักฐานที่พบว่ามีคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดสมุทรปราการที่มีการดำเนินการประชุมติดตามความก้าวหน้าเกี่ยวกับปัญหาการจราจรทางบกของจังหวัดทุกเดือน โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการเป็นประธานในการประชุม ซึ่งผลของการประชุมสามารถแก้ปัญหาการจราจรของจังหวัดได้โดยการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐ

ปัญหาและอุปสรรค

ข้อเสนอแนะ

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. มีการก่อสร้างรถไฟฟ้า 2. การไม่เคารพกฎหมาย เห็นแก่ตัว จอดรถในที่ห้ามจอด 3. พฤติกรรมเสี่ยง การขับรถเร็วเกินกำหนด 4. การตั้งสิ่งของวางบนถนนสาธารณะของผู้ขาย เมื่อใช้กฎหมายเข้าไปบังคับใช้อย่างเข้มงวดในการจัดการของทางเทศบาล มีปัญหาการต่อต้านมาโดยตลอด 5. ผู้ขับขี่รถไม่มีใบอนุญาตขับรถ 6. แรงงานต่างด้าวที่ไม่รู้กฎหมายจราจรไทย | <ol style="list-style-type: none"> 1. สร้างความร่วมมือของประชาชนและผู้ใช้รถในการเคารพกฎหมายจราจร 2. สร้างความร่วมมือโรงงานที่มีแรงงานต่างด้าวในการอบรมเรื่องการขับขี่รถ 3. การให้ผู้ใหญ่ ผู้มีอิทธิพลของจังหวัดให้ความร่วมมือ ไม่สนับสนุนคนที่ฝ่าฝืนกฎหมาย |
|--|---|

สมุทรสงคราม

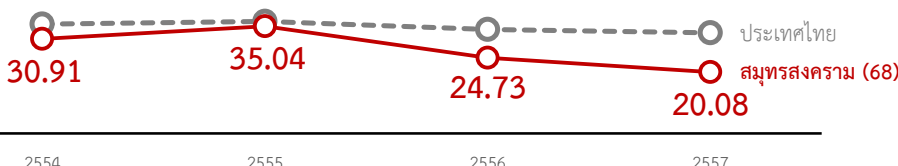
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

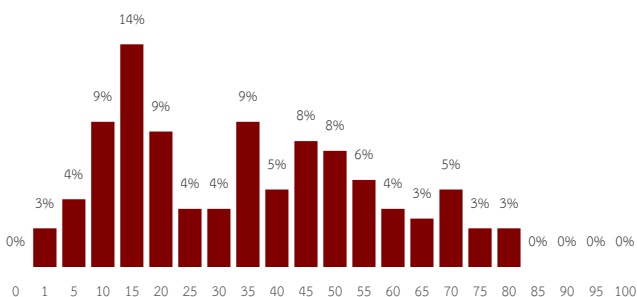
ประชากร	194,189	คน (76)
รถจดทะเบียน	66,930	คัน (76)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	18,621	ล้านบาท (75)

สถิติอุบัติเหตุ

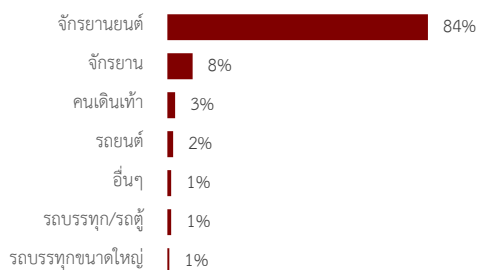
เสียชีวิต	39	ราย (77)
บาดเจ็บสาหัส	318	ราย (75)
บาดเจ็บเล็กน้อย	2,097	ราย (73)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●○○○○	5.15 (61)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	30.90 (47)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	1,016.54 (51)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○○	158.09 (58)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●○○○○	32.96 (44)
ขับรถย้อนศร		852.26 (9)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		604.57 (11)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ยูเทิร์นบีกซี
- ยูเทิร์นคลองลำภา
- แยกบางกระบือ
- หน้าวัดช่องลม

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	46%	(13)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.09	เครื่องต่อแสนประชากร (53)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	1.54	เครื่องต่อแสนประชากร (5)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 10 คน ต่อประชากรแสนคน

🔄 ยุทธศาสตร์

1. พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
2. การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
3. การลดความสูญเสียในปัจจุบันอย่างยั่งยืน
4. การเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

☑️ เป้าหมาย

1. มีระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด
2. จุดเสี่ยงในจังหวัดได้รับการแก้ไข
3. หน่วยงานภาคีเครือข่ายและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่
4. ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตให้เหลือน้อยที่สุด

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. ขาดอุปกรณ์ เครื่องมือที่ทันสมัย เช่น เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจวัดความเร็ว
2. ขาดความร่วมมือจากภาคประชาชน โดยเฉพาะการปฏิบัติตามกฎหมาย

✍️ ข้อเสนอแนะ

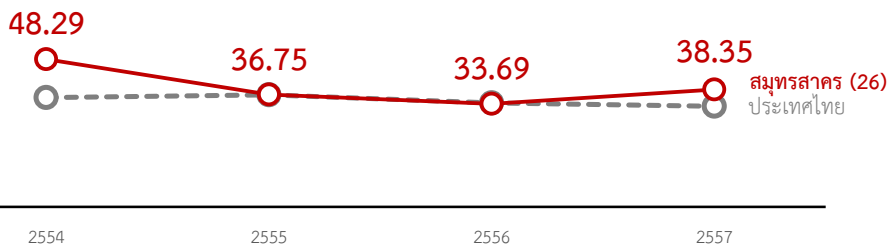
1. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนให้ปฏิบัติตามกฎหมาย
2. ส่วนกลางควรสนับสนุนงบประมาณเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ในการตรวจวัดแอลกอฮอล์และเครื่องตรวจวัดความเร็ว
3. การจัดตั้งงบประมาณไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน

สมุทราสาร

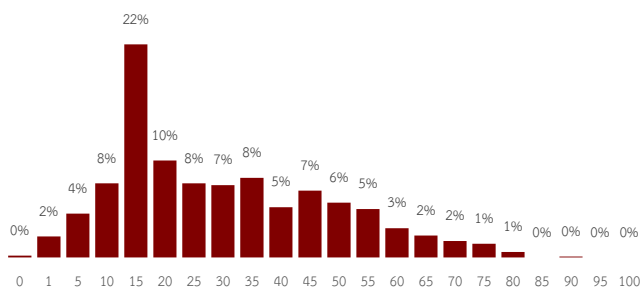
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	531,887	คน (47)
รถจดทะเบียน	221,666	คัน (54)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	335,602	ล้านบาท (6)

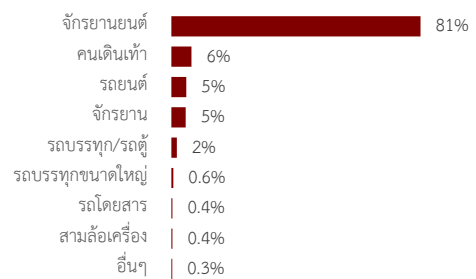
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	204	ราย (43)
บาดเจ็บสาหัส	2,154	ราย (20)
บาดเจ็บเล็กน้อย	9,088	ราย (45)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●○○○	16.54 (48)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	30.65 (48)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	2,670.68 (29)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○○	847.55 (21)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●○○○	201.92 (10)
ขับรถย้อนศร		1,028.04 (3)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		580.20 (12)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

-ไม่มีข้อมูล-

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	43%	(18)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	1.88	เครื่องต่อแสนประชากร (60)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.19	เครื่องต่อแสนประชากร (46)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 10 คน ต่อประชากรแสนคน

ยุทธศาสตร์

1. พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
2. การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
3. การลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
4. การเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

เป้าหมาย

1. มีระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด
2. จุดเสี่ยงในจังหวัดได้รับการแก้ไข
3. หน่วยงานภาคีเครือข่ายและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่
4. ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตให้เหลือน้อยที่สุด

ปัญหาและอุปสรรค

1. การออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรไม่มีผลในการบังคับใช้กฎหมายและผู้ขับขี่ไม่ไปชำระค่าปรับ เพราะไม่สามารถอายัดทะเบียนรถในการต่อภาษีรถประจำปีที่ขนส่งจังหวัด
2. การตรวจจับความเร็วเครื่องที่ใช้ตรวจจับเป็นเครื่องรุ่นเก่า ไม่มีการบันทึกข้อมูลความเร็ว ทำให้มีข้อโต้แย้งในข้อกล่าวหา

ข้อเสนอแนะ

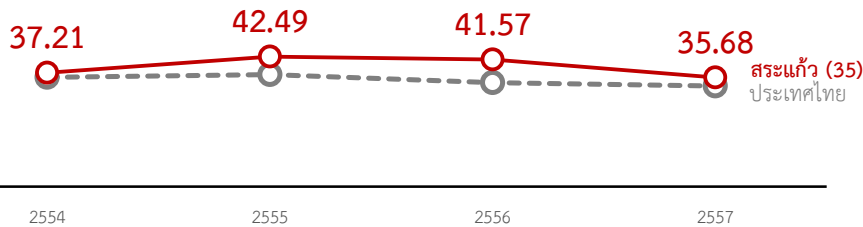
1. เห็นควรแก้ไขกฎหมายการรับต่อภาษีประจำปี เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีผล
2. จัดซื้อเครื่องมือที่ทันสมัยกับผู้ปฏิบัติงาน เพื่อลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่

สระแก้ว

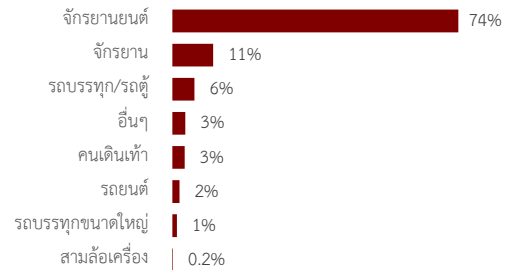
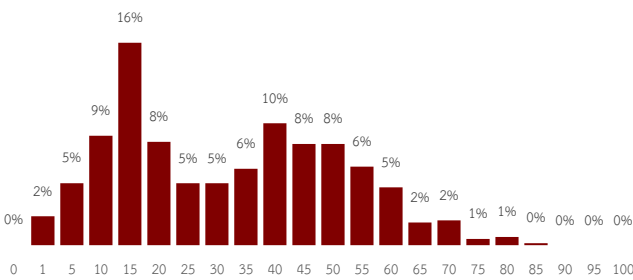
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน	
ประชากร	552,187 คน (43)
รถจดทะเบียน	210,210 คัน (57)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	35,997 ล้านบาท (58)

สถิติอุบัติเหตุ	
เสียชีวิต	197 ราย (46)
บาดเจ็บสาหัส	1,192 ราย (46)
บาดเจ็บเล็กน้อย	7,667 ราย (51)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ

ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●○○○	4.17 (62)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●●○	3.08 (67)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	3.98 (69)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	0.18 (70)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●○○	-ไม่มีข้อมูล-
ขับรถยนต์ย้อนศร		0.18 (66)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		0.54 (67)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- หน้าตลาดวังน้ำเย็น ถนนสาย 317
- สี่แยกโคกลาน ถนนสาย 3489 ตัดกับ สาย 3395
- หน้าตลาดวังสมบูรณ์ ถนนสาย 317
- ช่องเขาตะโก ถนนสาย 348
- หน้าวัดอนุบรรพต ถนนสาย 348 อ.อรัญฯ

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	41%	(24)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	6.34	เครื่องต่อแสนประชากร (17)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.72	เครื่องต่อแสนประชากร (12)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

๑) ยุทธศาสตร์

☑ เป้าหมาย

-ไม่มีข้อมูล-

นโยบายและมาตรการกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ดังนี้

1. มาตรการด้านการบริหารจัดการ
2. มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย
3. มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร
4. มาตรการด้านประชาสัมพันธ์
5. มาตรการด้านการแพทย์ฉุกเฉินและการกู้ชีพ

ในปีงบประมาณ 2557 จังหวัดสระแก้ว ได้กำหนดการลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นตัวชี้วัดตัวหนึ่งในการจัดทำคำรับรองปฏิบัติราชการ(KPI) จังหวัดสระแก้ว ตัวชี้วัดที่ 2.4 ระดับความสำเร็จของการรักษาความปลอดภัยโดยเน้นอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ ก.พ.ร. กำหนดกล่าวคือ ร้อยละของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ในปีงบประมาณ พ.ศ.2557 ลดลงเทียบกับค่าเฉลี่ยจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกย้อนหลัง 3 ปี เท่ากับร้อยละ 5

☹ ปัญหาและอุปสรรค

✍ ข้อเสนอแนะ

ปัญหาการไม่เคารพกฎหมายจากการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ที่ผ่านมามีสื่อต่างๆตามมาตรการ 1ร 2ส 3ข 4ม (10 รสขม) ได้แก่ 1)ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด 2) ขับรถย้อนศร 3)ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร 4) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 5)ไม่มีใบขับขี่ 6) แสงในที่คับขัน 7)เมาสุรา 8) ไม่สวมหมวกนิรภัย 9) มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย 10)ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ รวมทั้งมาตรการต่างๆ แต่อัตราจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต การบาดเจ็บ ไม่ลดน้อยลง เหตุสำคัญประการหนึ่งคือการไม่เคารพกฎหมาย แสงในที่คับขัน ขับรถย้อนศร ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ดื่มสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะสาเหตุต่างๆ ล้วนแล้วแต่สร้างปัญหาทำให้เกิดอุบัติเหตุและไม่ทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลง

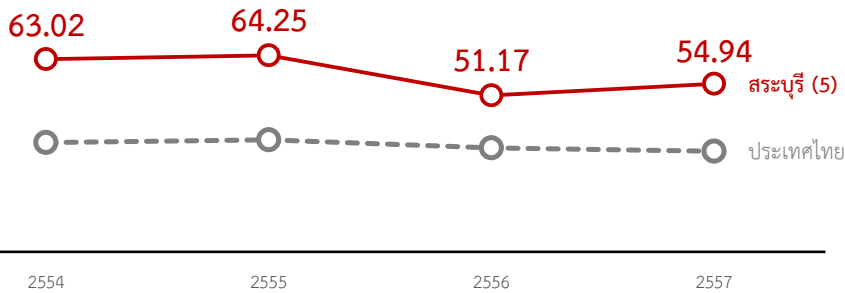
ออกกฎหมายการจับกุมให้เข้มงวดและบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง



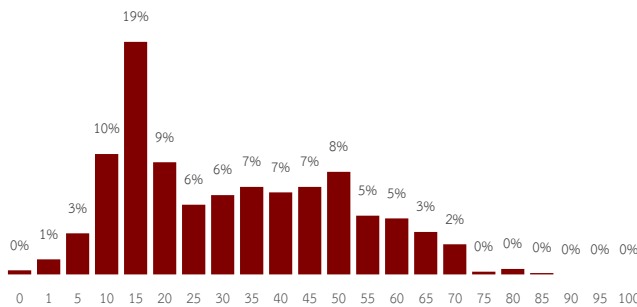
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	633,460	คน (41)
รถจดทะเบียน	402,263	คัน (25)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	208,060	ล้านบาท (15)

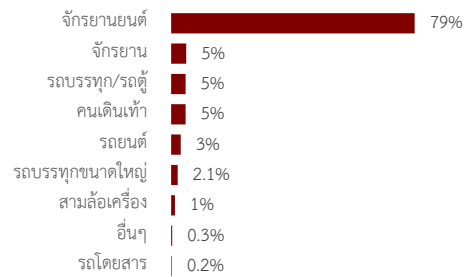
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	348	ราย (24)
บาดเจ็บสาหัส	1,800	ราย (28)
บาดเจ็บเล็กน้อย	2,684	ราย (70)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●○○○	1,297.16 (8)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	82.56 (25)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	6,392.04 (6)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○○	976.38 (17)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●○○○○○○○	391.18 (5)
ขับรถย้อนศร		534.05 (13)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		483.06 (15)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- จุดกลับรถบริเวณโรงแรมเป็นสุสานหมายเลข 1พหลโยธิน ต.ไผ่ท่า อ.หนองแค
- จุดกลับรถหน้ากรม 4 ถนนหมายเลข1พหลโยธิน ต.หนองยาว อ.เมือง
- จุดกลับรถถนนมิตรภาพ หน้าบริษัทกรุงเทพโปรดิวส์ (CP) ถนนหมายเลข 2 มิตรภาพ ต.ตาลเดี่ยว อ.แก่งคอย
- จุดกลับรถหน้าเทศบาลเมืองทับกวาง ถนนหมายเลข2 มิตรภาพ ต.ตาลเดี่ยว อ.แก่งคอย
- U-Turn ภัทรະ ถนนหมายเลข2มิตรภาพ ต.ตาลเดี่ยว อ.แก่งคอย

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	49%	(9)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	4.42	เครื่องต่อแสนประชากร (32)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.32	เครื่องต่อแสนประชากร (30)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📖 นโยบาย

บูรณาการหน่วยงานในจังหวัดสระบุรี เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมพร้อมกันทุกภาคส่วน

🚗 ยุทธศาสตร์

ลดปัจจัยเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

☑️ เป้าหมาย

เพื่อดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ให้มีสถิติลดน้อยลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. เกิดข้อร้องเรียนจากประชาชนที่ไม่พึงพอใจ
2. ขาดอัตรากำลังในการควบคุมกำกับดูแล
3. ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนบางส่วนไม่สนใจปฏิบัติตามกฎหมาย

✍️ ข้อเสนอแนะ

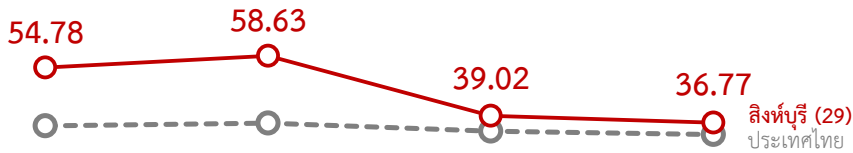
1. เพิ่มความรุนแรงและบทลงโทษในการบังคับใช้กฎหมาย
2. ยึดรถที่ใช้กระทำความผิดโดยมีระยะเวลา
3. ประชาสัมพันธ์ให้เกิดความเข้าใจและความตระหนัก
4. เพิ่มอัตรากำลังเพื่อควบคุมกำกับดูแล
5. จัดทำเป็นหลักสูตรการเรียนการสอนในโรงเรียนในเรื่องความปลอดภัยและเครื่องหมายจราจร
6. บูรณาการกับทุกภาคส่วนเพื่อกำกับดูแล

สิงห์บุรี

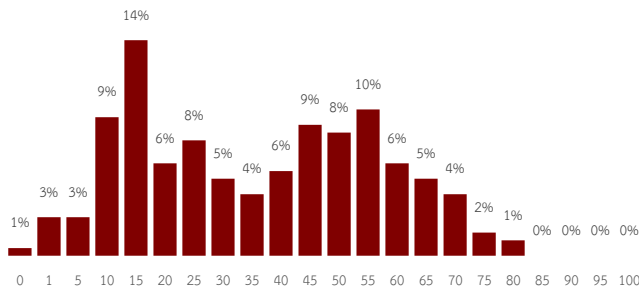


พ.ศ.2557

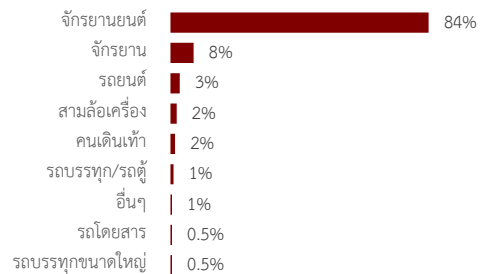
สถิติพื้นฐาน			สถิติอุบัติเหตุ		
ประชากร	212,158	คน (75)	เสียชีวิต	78	ราย (71)
รถจดทะเบียน	135,344	คัน (68)	บาดเจ็บสาหัส	400	ราย (73)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	25,754	ล้านบาท (66)	บาดเจ็บเล็กน้อย	4,459	ราย (67)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○○	302.60 (24)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○○	13.20 (58)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○○	1,379.63 (46)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○○	335.13 (48)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●○○○○○	104.17 (21)
ขับรถย้อนศร		445.42 (15)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		478.42 (16)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- จุดกลับรถบึงหม้อสขลิต กม.ที่ 86+500
- แยกสัญญาณไฟวัดสว่าง
- บริเวณกลับรถหน้าโรงงานกระดาษ กม.ที่ 945
- แยกไฟแดงอินทร์บุรี กม.103
- จุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลพรหมบุรี กม.ที่ 69+400

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	52%	(8)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.77	เครื่องต่อแสนประชากร (44)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.94	เครื่องต่อแสนประชากร (9)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

นโยบายและยุทธศาสตร์สอดคล้องตามแนวทางยุทธศาสตร์ชาติ ได้แก่ แนวทาง 5 เสาหลัก ภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก และแนวทางของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 ของประเทศไทย ซึ่งมี 4 ยุทธศาสตร์หลัก

🔄 ยุทธศาสตร์

1. การพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
2. การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
3. ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
4. เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างยั่งยืน

☑ เป้าหมาย

1. จังหวัดสิงห์บุรีมีสถิติอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้บาดเจ็บและจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยต้องมีสถิติผู้เสียชีวิตตลอดทั้งปีต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายแห่งทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563
2. จังหวัดสิงห์บุรีมีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ ทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง โดยมีการดำเนินการและขับเคลื่อนภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง
3. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ ทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและมีการขับเคลื่อนแผนอย่างต่อเนื่องตามมาตรการทั่วไปและมาตรการเน้นหนัก

😞 ปัญหาและอุปสรรค

เจ้าหน้าที่และอุปกรณ์มีจำนวนจำกัดไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน จึงทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

✍ ข้อเสนอแนะ

1. จัดอบรมให้บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายให้มีความรู้เพิ่มมากขึ้น
2. จัดอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจรแก่เยาวชน เกี่ยวกับการกฎหมายจราจรและความปลอดภัย
3. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบข้อกฎหมาย
4. ขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการจัดซื้ออุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน

สุพรรณบุรี

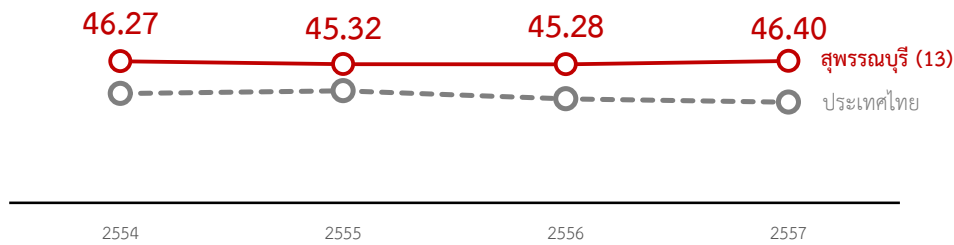
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

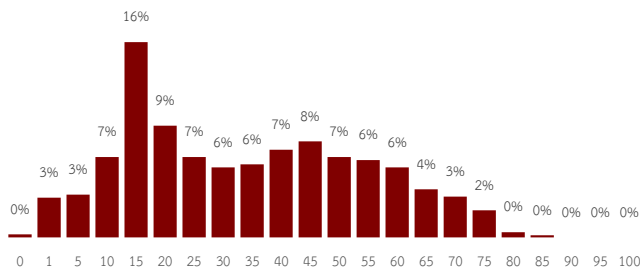
ประชากร	849,053	คน (28)
รถจดทะเบียน	473,898	คัน (15)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	79,121	ล้านบาท (31)

สถิติอุบัติเหตุ

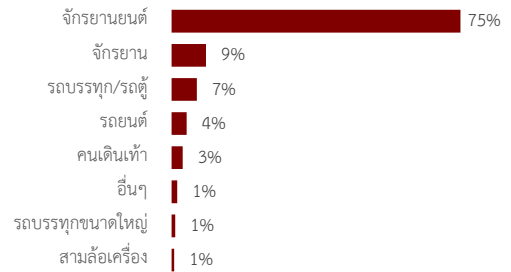
เสียชีวิต	394	ราย (17)
บาดเจ็บสาหัส	2,358	ราย (19)
บาดเจ็บเล็กน้อย	14,843	ราย (21)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	914.67 (14)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	60.42 (31)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	4,886.62 (12)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	1,418.64 (9)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●○○	42.40 (39)
ขับรถย้อนศร		112.95 (37)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		117.66 (36)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ถ.สุพรรณบุรี-ชัยนาท 340 ม.บ้านวัดถั่ว
- แยกทะเลบก อ.ดอนเจดีย์
- ถ.สุพรรณบุรี-บางบัวทอง 340 แยกสาละ
- แยกหนองน้ำ อ.เมือง
- จุดกลับรถ ถ.340 หน้าป้อม ปตท. เลี้ยวเมือง
- ถนนเอนแก้ว ฝั่งตรงข้ามสถานีขนส่งผู้โดยสาร
- โค้งวัดสามนาค ถ.3260 อ.เมือง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	29%	(58)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	2.24	เครื่องต่อแสนประชากร (58)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.35	เครื่องต่อแสนประชากร (27)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ชุมชนเข้มแข็ง คุณภาพชีวิตดี ยึดการมีส่วนร่วม

ยุทธศาสตร์

ยกระดับคุณภาพชีวิตและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เสริมสร้างคุณภาพชีวิตให้มีสุขภาพกายและใจที่ดี ครอบคลุมอบอุ่น ชุมชนเข้มแข็ง

เป้าหมาย

ลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บและเสียชีวิตลงให้น้อยกว่าปีที่ผ่านมา

ปัญหาและอุปสรรค

1. ความไม่เข้าใจของประชาชนในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน คิดว่าเป็นการจับกุมเพื่อหวังรางวัลนำจับจากส่วนแบ่งค่าปรับ ทำให้เกิดการร้องเรียน ส่งผลให้เจ้าพนักงานสูญเสียกำลังใจในการปฏิบัติงาน
2. อุปกรณ์มีไม่เพียงพอ เช่น เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์มีเพียงสถานีละ 1 เครื่อง และเครื่องตรวจจับความเร็วมีเพียง 2 เครื่อง ที่ตำรวจรับผิดชอบ เมื่อเสียจึงไม่มีเครื่องทดแทน

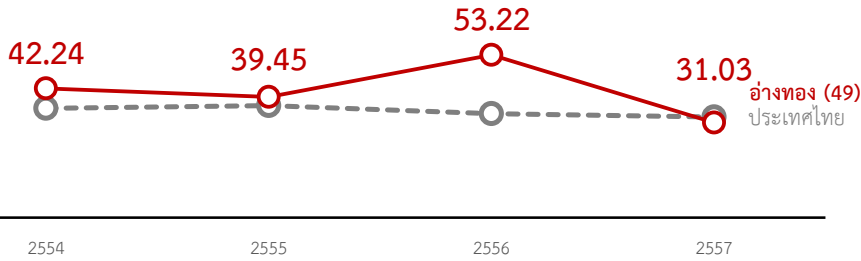
ข้อเสนอแนะ

ควรเพิ่มอุปกรณ์การปฏิบัติงานให้เพียงพอ ก็จะทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เช่น เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์สถานีเล็กควรมีอย่างน้อย 2 เครื่อง สถานีใหญ่ควรมีอย่างน้อย 3 เครื่อง ส่วนเครื่องตรวจจับความเร็วควรมี 5 เครื่อง

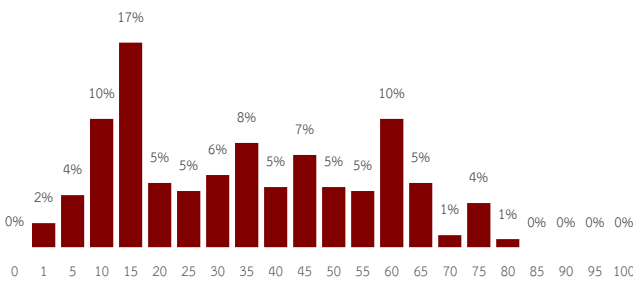
อ่างทอง

พ.ศ.2557

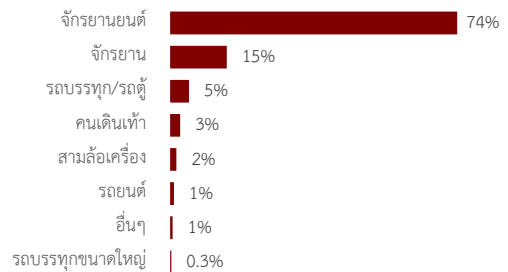
สถิติพื้นฐาน		สถิติอุบัติเหตุ	
ประชากร	283,568 คน (70)	เสียชีวิต	88 ราย (69)
รถจดทะเบียน	147,087 คัน (65)	บาดเจ็บสาหัส	614 ราย (67)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	24,406 ล้านบาท (70)	บาดเจ็บเล็กน้อย	2,353 ราย (72)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●○○○○	922.53 (13)
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○○	32.80 (44)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	7,371.42 (5)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●○○○○	513.81 (31)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○○	67.00 (27)
ขับรถย้อนศร		138.94 (31)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		9.87 (65)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ทางโค้งหน้าโรงเรียนสตรีอ่างทอง
- สี่แยกวัดไชยภูมิ
- ทางแยกเข้าวัดม่วง
- แยกบ้านป่า ต.ชะโว อ.ไชโย
- แยกสามโก้(อบทม)

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	30%	(53)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	3.88	เครื่องต่อแสนประชากร (42)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	1.06	เครื่องต่อแสนประชากร (8)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2556 - 2559

🔄 ยุทธศาสตร์

พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนสู่ระบบสากล

1. ความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
2. ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงอย่างยั่งยืน
3. เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม 24 แผนงาน 60 โครงการ

☑️ เป้าหมาย

มุ่งเน้นให้ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และอุบัติเหตุจราจรทางบก ลดลง

😞 ปัญหาและอุปสรรค

1. บุคลากรไม่เพียงพอดูแลกำกับไม่ทั่วถึง
2. งบประมาณด้านประชาสัมพันธ์มีน้อยอยู่
3. ประชาชนมีความตระหนักรู้น้อยเกินไป

✍️ ข้อเสนอแนะ

1. เพิ่มช่องทางและงบในการประชาสัมพันธ์ เช่น ออกสื่อทีวี
2. เจ้าหน้าที่ต้องเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย
3. วิธีปลูกฝังจิตสำนึกให้ประชาชนเคารพกฎหมาย



บทที่ 6

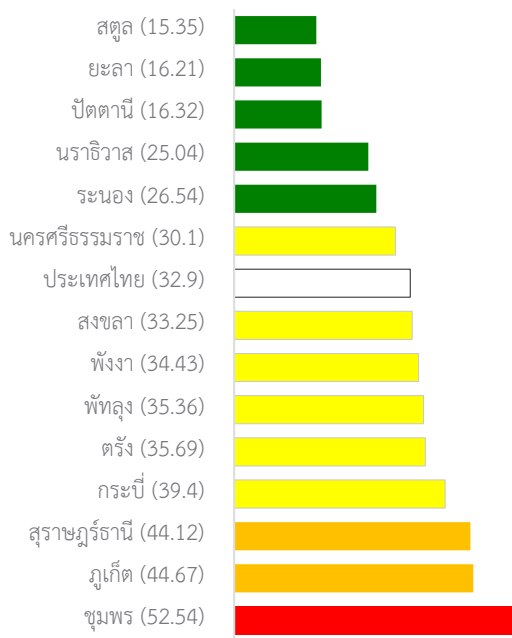
ภาคใต้

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

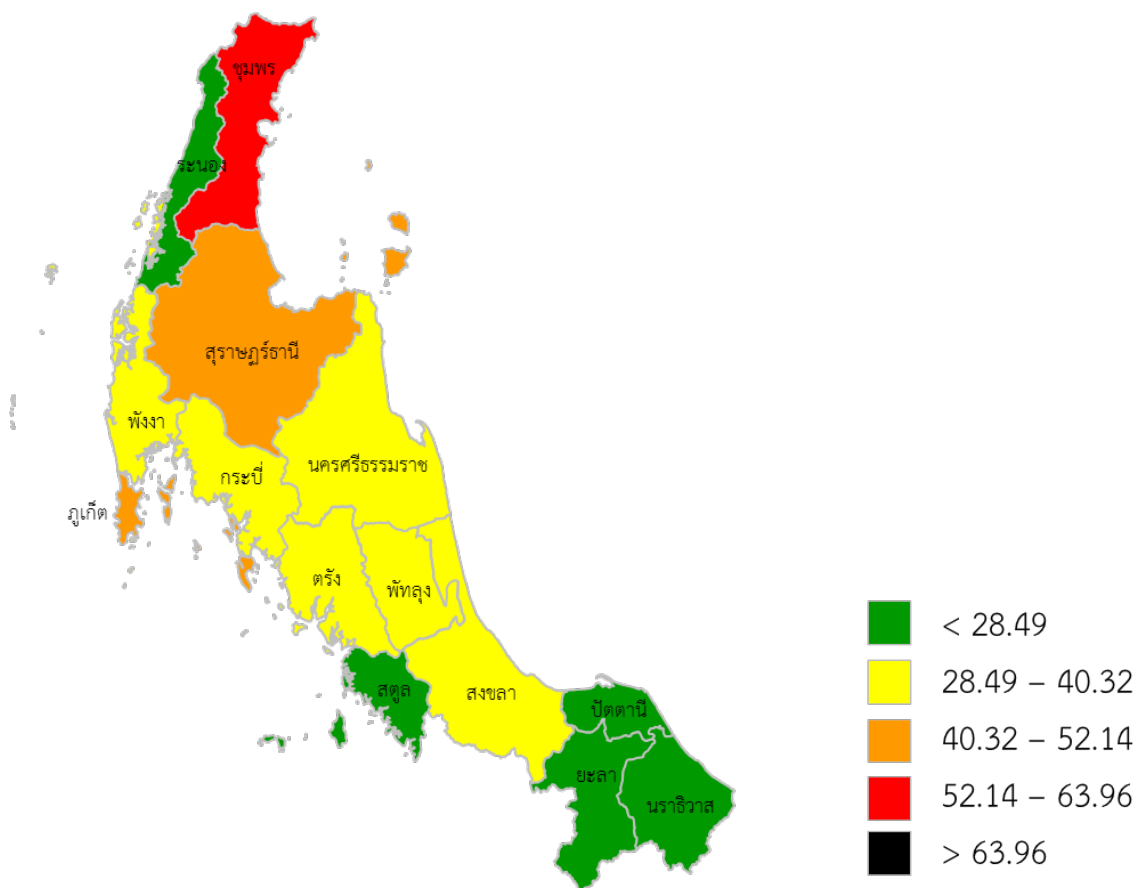
- ประชากร 9,208,504 คน คิดเป็น 14% ของทั้งประเทศ
- รถจดทะเบียน 4,756,029 คัน คิดเป็น 13% ของทั้งประเทศ
- ผลิตภัณฑ์มวลรวม 1,125,674 ล้านบาท คิดเป็น 9% ของทั้งประเทศ

การประมวลข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากข้อมูลรณະบัตร ข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติและข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดปีพ.ศ.2557 พบสถิติเบื้องต้นของภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนี้

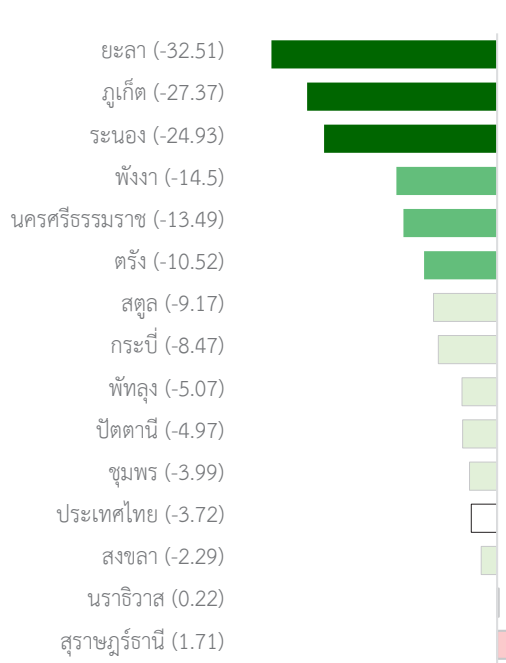
- เสียชีวิต 2,989 ราย คิดเป็น 14% ของทั้งประเทศ
- บาดเจ็บสาหัส 23,320 ราย คิดเป็น 17% ของทั้งประเทศ
- บาดเจ็บเล็กน้อย 145,726 ราย คิดเป็น 15% ของทั้งประเทศ



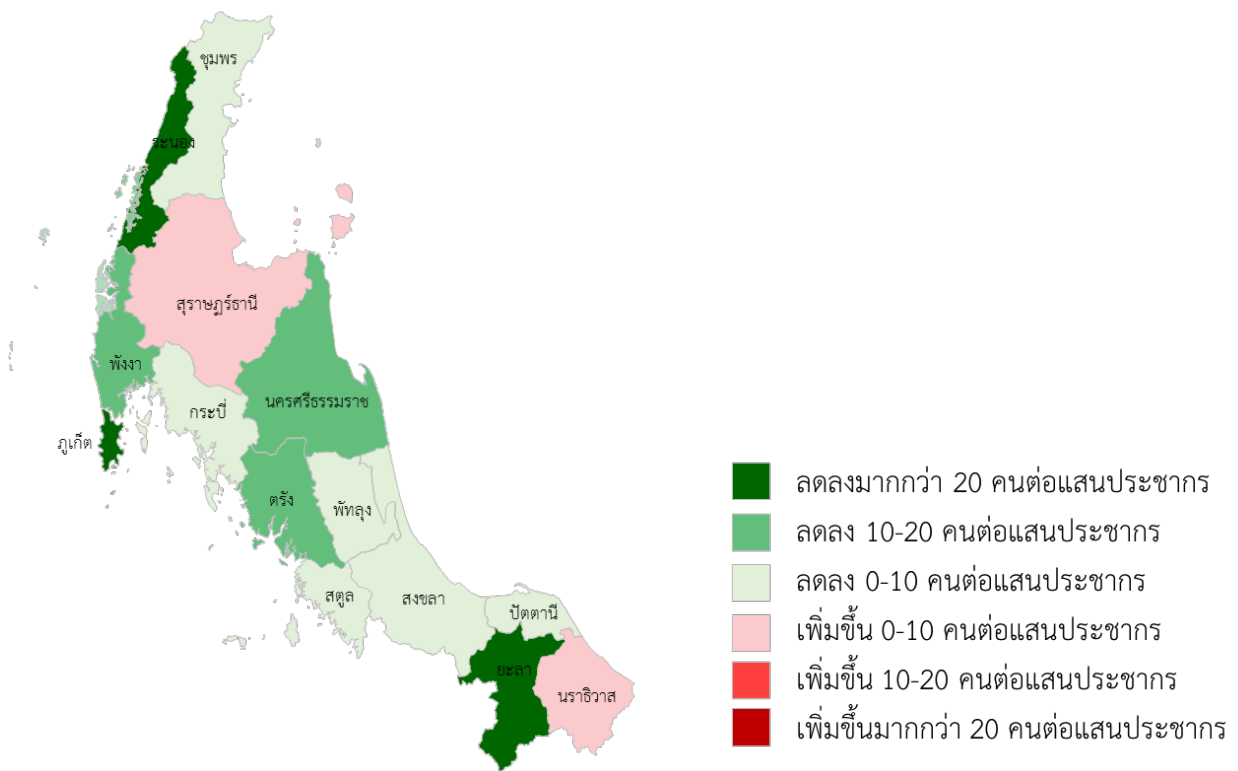
ภาคใต้มีอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ย 32.46 รายต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศเล็กน้อย โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ได้แก่ ชุมพร ภูเก็ต และสุราษฎร์ธานี ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำสุด ได้แก่ สตูล ยะลา และปัตตานี (รูปที่ 6.1)



รูปที่ 6.1 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร พ.ศ.2557



การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับปีพ.ศ.2555 พบว่าภาคใต้เป็นภาคที่มีอัตราการเสียชีวิตลดลงสูงสุด เฉลี่ยเท่ากับ 11.10 รายต่อแสนประชากร โดยจังหวัดที่มีอัตราการลดลงสูงสุด ได้แก่ ยะลา ภูเก็ต และระนอง มีเพียง 2 จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น ได้แก่ สุราษฎร์ธานี และนราธิวาส (รูปที่ 6.2)



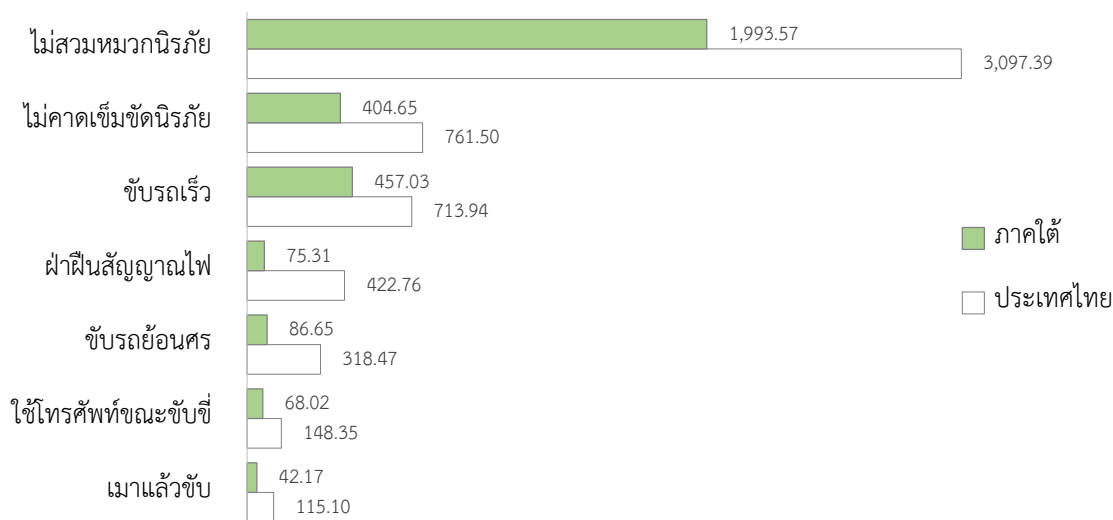
รูปที่ 6.2 การเพิ่มขึ้น/ลดลงของอัตราการเสียชีวิตเทียบกับพ.ศ.2555

การจับกุม ปรับ และดำเนินคดี

สถิติการจับกุม ปรับ และดำเนินคดี ได้จากการนำสถิติคดีอุบัติเหตุจราจร 7 คดีมาทำการวิเคราะห์ในรูปแบบของ อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร เพื่อสะท้อนถึงการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมจราจร โดยประกอบไปด้วย

1. ไม่สวมหมวกนิรภัย	169,898 ราย
3. ขับรถเร็ว	39,746 ราย
2. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	37,262 ราย
4. ขับรถย้อนศร	6,941 ราย
5. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	6,935 ราย
6. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	5,131 ราย
7. เมาแล้วขับ	3,594 ราย

เมื่อพิจารณาในภาพรวมโดยเฉลี่ยแล้ว พบว่าภาคใต้มีสถิติการจับกุมต่ำกว่าค่าเฉลี่ยระดับประเทศค่อนข้างมาก ถึงประมาณ 44% (รูปที่ 6.3) โดยคดีที่มีการจับกุมสูงสุด ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย (1,993.57 รายต่อแสนประชากร) ส่วนคดีที่มีการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ เมาแล้วขับ (42.17 รายต่อแสนประชากร) ตารางที่ 6.1 แสดงรายละเอียดอัตราการจับกุมต่อแสนประชากรของจังหวัดต่างๆ ในภาคใต้



รูปที่ 6.3 อัตราการจับกุมของภาคใต้และประเทศไทย

ตารางที่ 6.1 อัตราการจับกุมของจังหวัดในภาคใต้

จังหวัด	เมา	หมวกนิรภัย	เร็ว	เข็มขัดนิรภัย	ขับย้อนศร	ฝ่าไฟแดง	โทรศัพท์มือถือ
กระบี่	1.53	1,467.57	15.98	211.90	70.71	73.77	18.83
ชุมพร	11.79	703.99	6,008.89	82.70	6.19	32.96	6.19
ตรัง	9.39	1,562.75	280.39	456.05	30.06	40.08	48.38
นครศรีธรรมราช	74.29	4,526.53	61.56	705.67	50.97	116.66	178.10
นราธิวาส	0.13	0.13	1.16	0.13	0.52	0.13	-
ปัตตานี	-	-	0.44	1.60	-	16.91	7.43
พังงา	41.70	2,091.29	1.91	373.80	148.45	55.86	5.36
พัทลุง	7.30	1,148.50	15.56	766.11	73.40	133.93	51.88
ภูเก็ต	90.12	9,848.19	835.70	492.12	600.48	262.45	-
ยะลา	0.20	16.80	-	0.39	-	1.95	-
ระนอง	35.01	1,188.67	1.69	108.98	49.13	60.99	14.68
สงขลา	28.47	982.09	249.77	891.46	77.36	95.05	84.21
สตูล	7.04	1,479.18	18.87	403.94	59.17	99.15	43.82
สุราษฎร์ธานี	129.30	993.24	2.69	120.65	115.74	63.26	25.96
เฉลี่ย	42.17	1,993.57	457.03	404.65	86.65	75.31	68.02

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่าง “อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร” กับ “อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร” (รูปที่ 6.4) พบว่ามีแนวโน้มใกล้เคียงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงจะมีอัตราการเสียชีวิตสูง ตัวอย่างของจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงแต่อัตราการเสียชีวิตสูง ได้แก่ ภูเก็ต และชุมพร ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมต่ำแต่ก็มีอัตราการเสียชีวิตต่ำด้วย ได้แก่ สตูล ยะลา ปัตตานี นราธิวาส และระนอง เป็นต้น

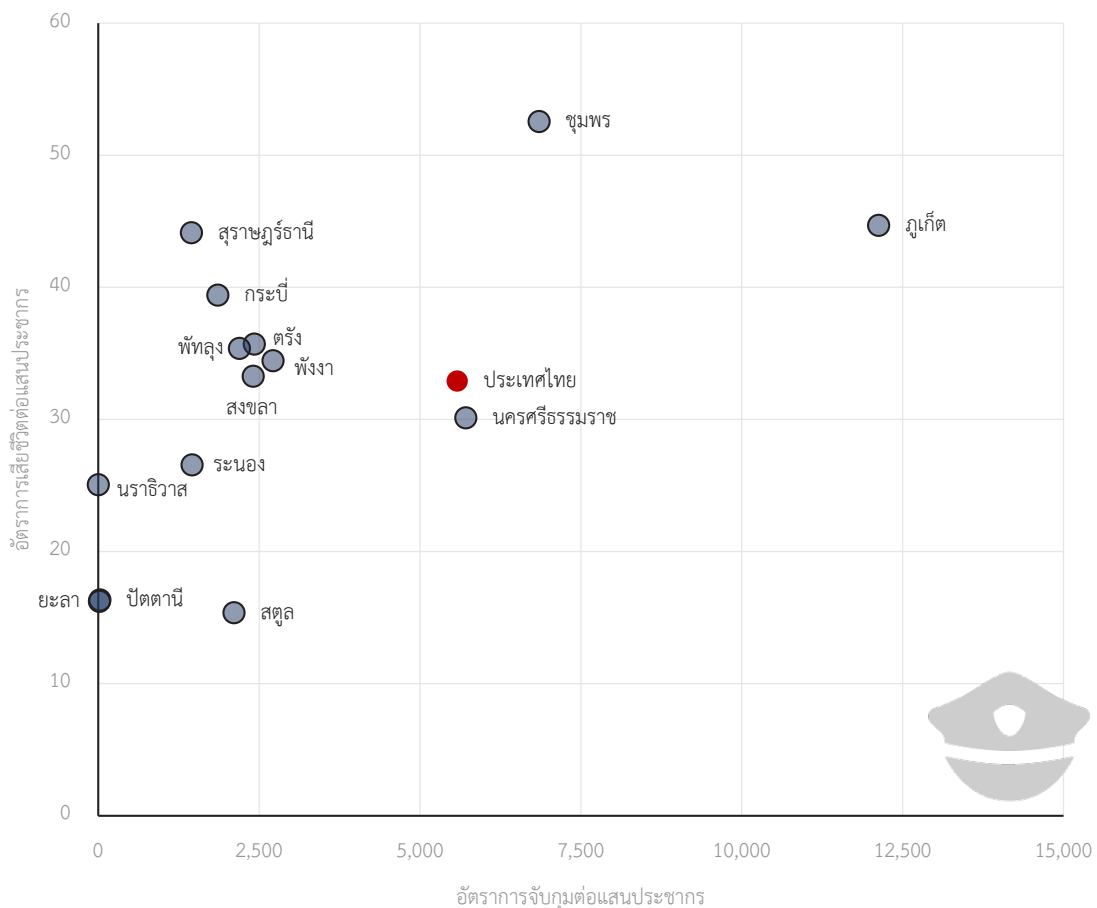
เมื่อพิจารณารายละเอียดแยกแต่ละคดี พบว่าภาคใต้มีอัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับเฉลี่ย 42.17 คดีต่อแสนประชากร ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศค่อนข้างมาก (115.10 คดีต่อแสนประชากร) มีเพียงสุราษฎร์ธานีที่มีอัตราการจับกุมมากกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมต่ำสุด ได้แก่ นราธิวาส ยะลา และกระบี่ (รูปที่ 6.5) ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์กับจำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อแสนประชากร ไม่พบแนวโน้มที่ชัดเจนนัก บางจังหวัดที่มีเครื่องตรวจวัดมากแต่มีการจับกุมน้อย เช่น ระนอง ในขณะที่นครศรีธรรมราชมีเครื่องตรวจวัดน้อยแต่สามารถจับกุมได้มาก เป็นต้น (รูปที่ 6.7)

ส่วนอัตราการจับกุมคดีขับเร็วของภาคเฉลี่ย 457.03 คดีต่อแสนประชากร ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศค่อนข้างมาก (713.94 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงมาก ได้แก่ ชุมพร มีการจับกุมสูงถึง 6,008.89 คดีต่อแสนประชากร รองลงมา ได้แก่ ภูเก็ต และตรัง ส่วนจังหวัดที่มีการจับกุมน้อยที่สุด ได้แก่ ปัตตานี นราธิวาส และระนอง (รูปที่ 6.8) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบความสัมพันธ์กับจำนวนเครื่องตรวจจับ

ความเร็วแล้ว มีสัดส่วนที่ไม่สอดคล้องกันเท่าใดนัก แม้ภูเก็ตจะมีเครื่องตรวจวัดมากและจับกุมได้มาก แต่บางจังหวัดที่มีเครื่องตรวจจับมากแต่จับกุมได้น้อย เช่น พัทลุง และระนอง เป็นต้น (รูปที่ 6.10)

นอกจากนั้น อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยของภาคใต้มีสถิติที่ค่อนข้างต่ำ เฉลี่ย 1,993.57 คดีต่อแสนประชากร น้อยกว่าค่าเฉลี่ยประเทศค่อนข้างมากเช่นกัน (3,097.39 คดีต่อแสนประชากร) โดยจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมสูงมาก ได้แก่ ภูเก็ต โดยมีการจับกุมสูงถึง 9,848.19 คดีต่อแสนประชากร รองลงมาได้แก่นครศรีธรรมราช และพังงา ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการจับกมน้อยที่สุด ได้แก่ นราธิวาส และยะลา (รูปที่ 6.11) ซึ่งอาจมีปัจจัยเรื่องความมั่นคงมาเกี่ยวข้องด้วยและเมื่อพิจารณาควบคู่ไปกับอัตราการสวมหมวกนิรภัยแล้วพบความสัมพันธ์ที่เห็นได้ชัด โดยภูเก็ตมีการตรวจจับมากและมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงมากเช่นกัน ซึ่งนครศรีธรรมราชและพังงาก็มีแนวโน้มดังกล่าวเช่นเดียวกัน (รูปที่ 6.13)

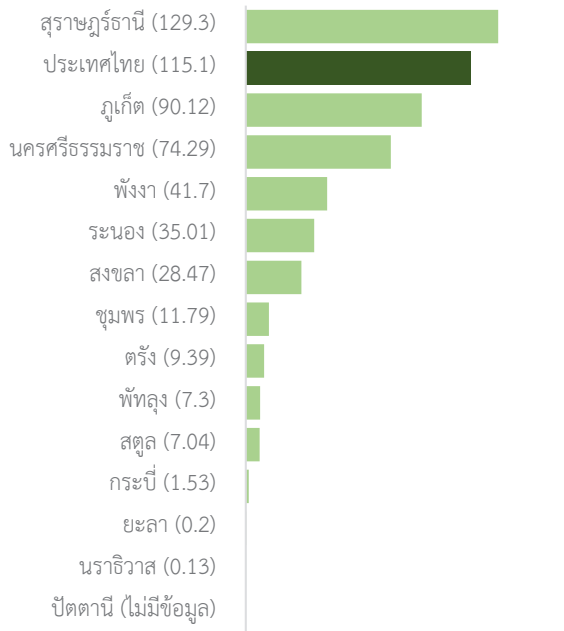
ส่วนสถิติอัตราการจับกุมคดีอื่นๆ ได้แก่ ไมเคาดเข็มขัดนิรภัย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถย้อนศร และใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ แสดงรายละเอียดดังในรูปที่ 6.14



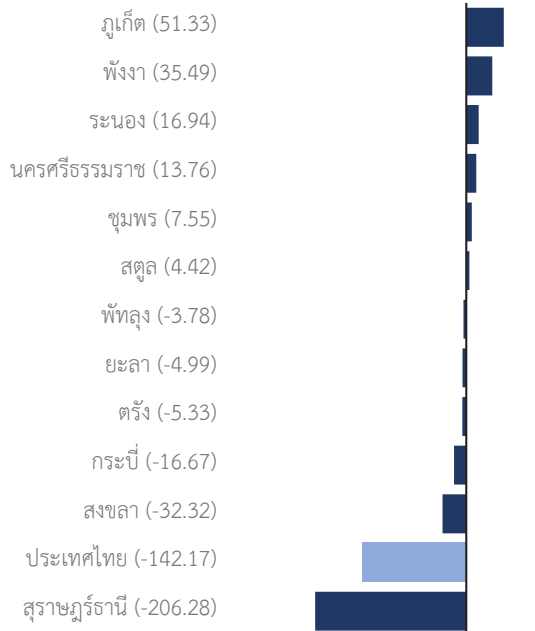
รูปที่ 6.4 อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร กับ อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



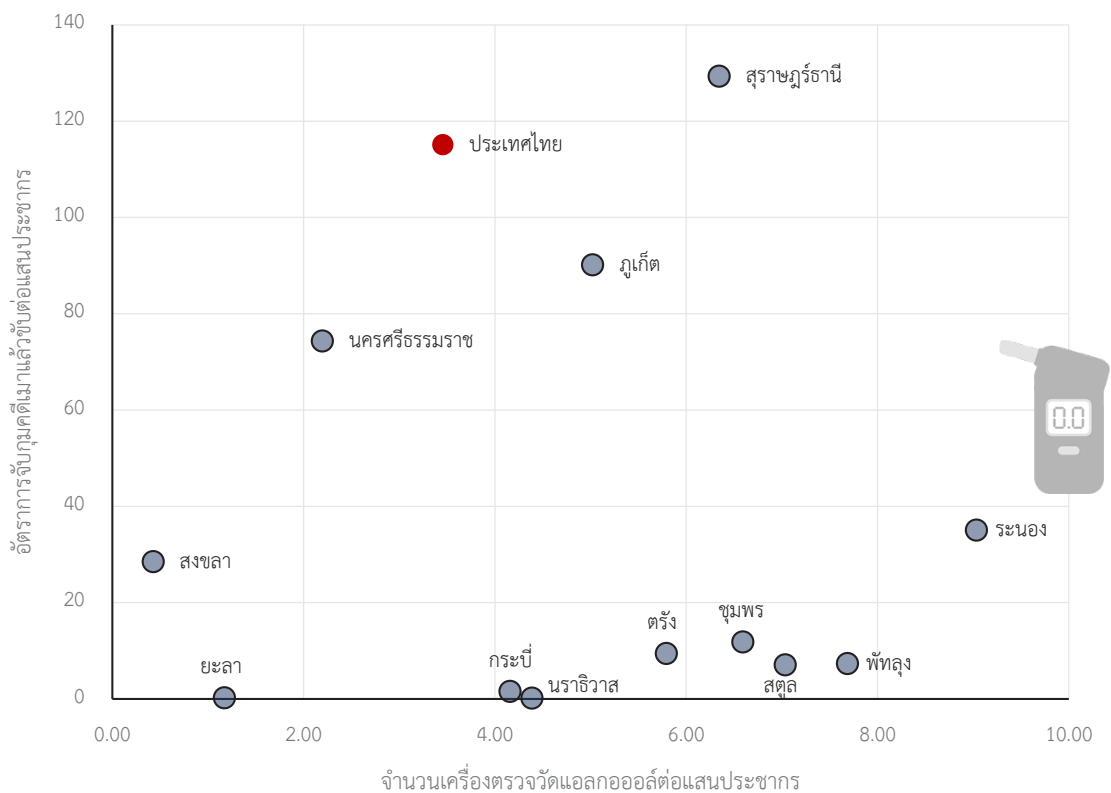
เมาแล้วขับ



รูปที่ 6.5 อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร

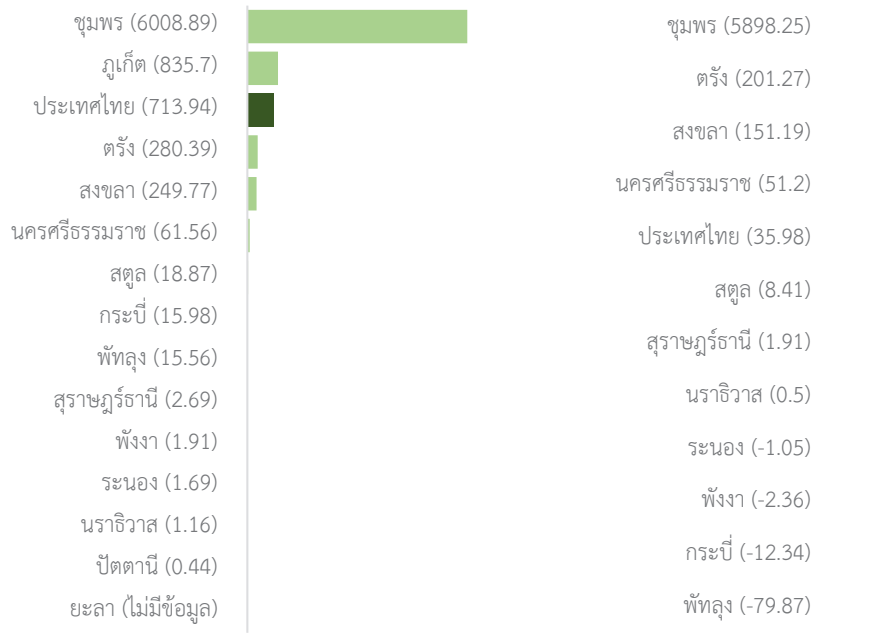


รูปที่ 6.6 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเมื่อเทียบกับพ.ศ.2555



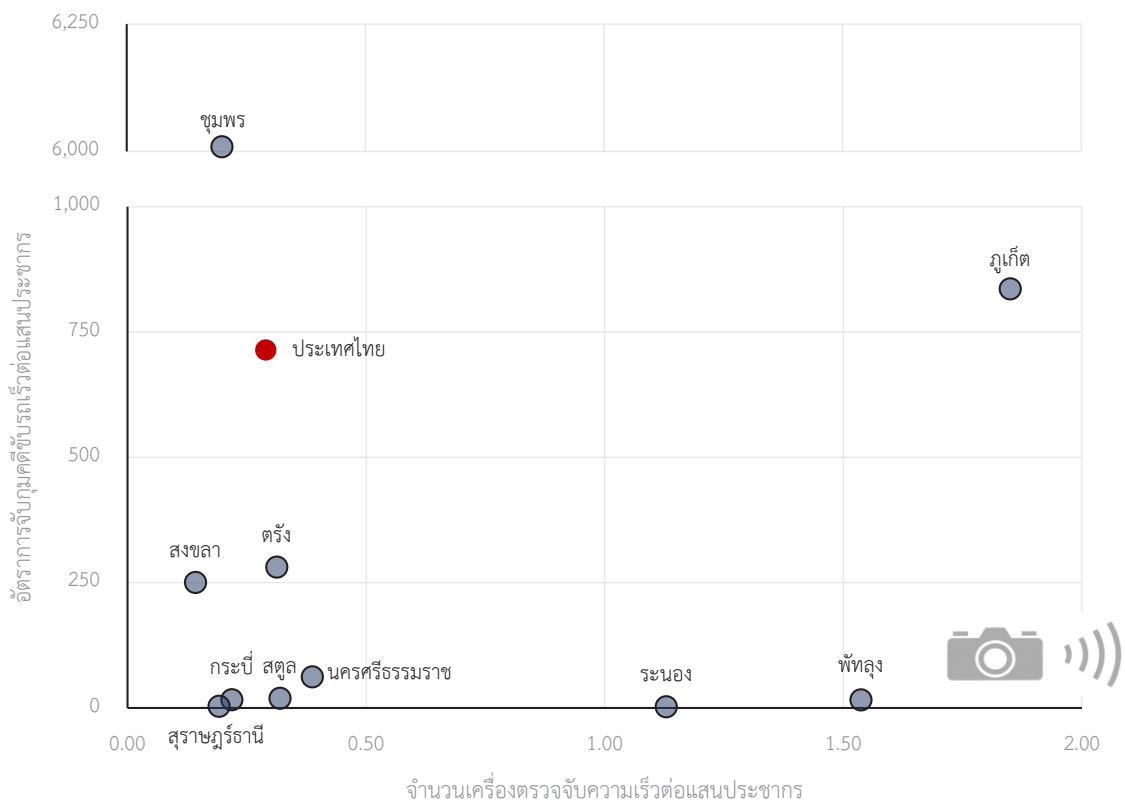
รูปที่ 6.7 อัตราการจับกุมคดีเมาแล้วขับต่อแสนประชากร กับ จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อแสนประชากร

SPEED ขับรถเร็ว



รูปที่ 6.8 อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากร

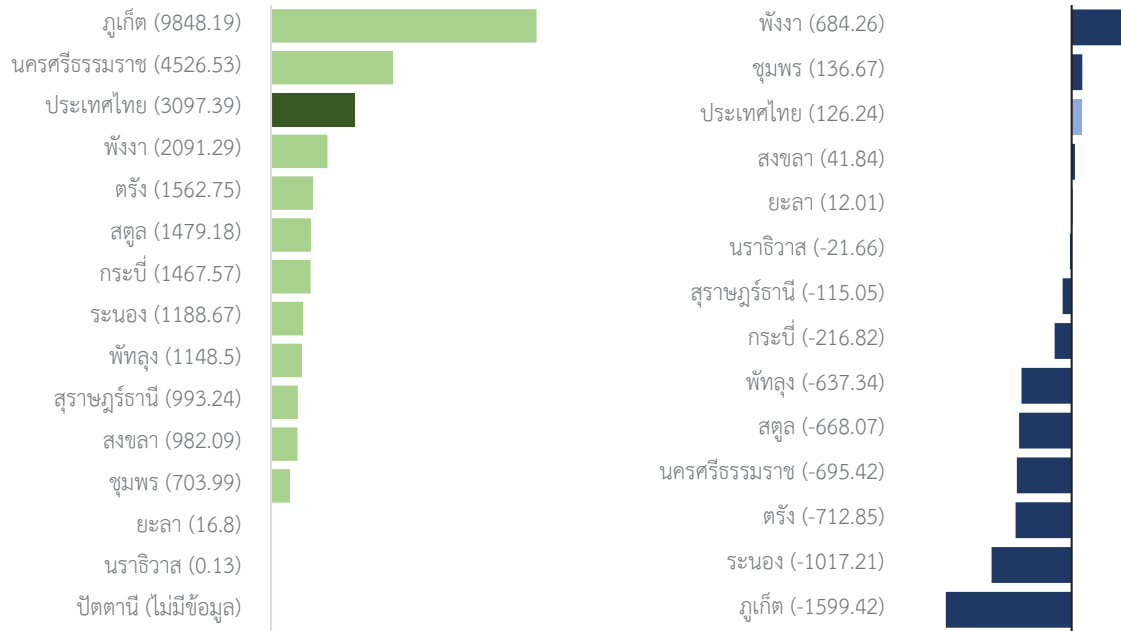
รูปที่ 6.9 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเมื่อเทียบกับพ.ศ.2555



รูปที่ 6.10 อัตราการจับกุมคดีขับรถเร็วต่อแสนประชากร กับ จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็วต่อแสนประชากร

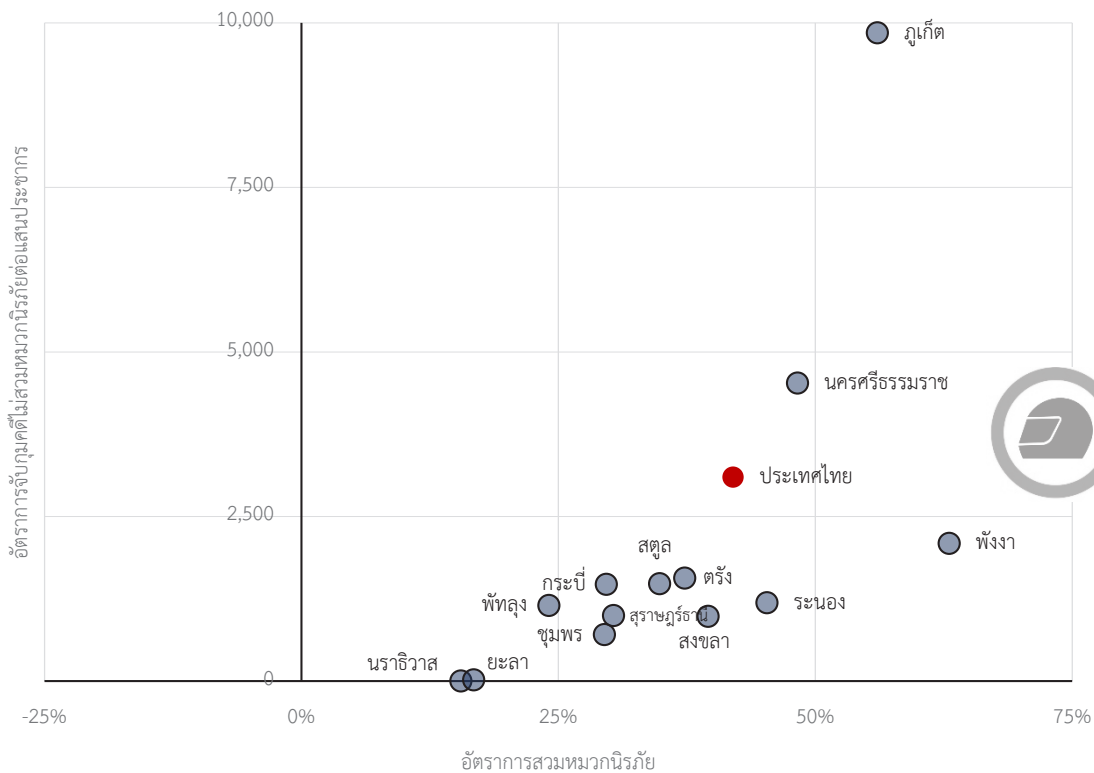


ไม่สวมหมวกนิรภัย

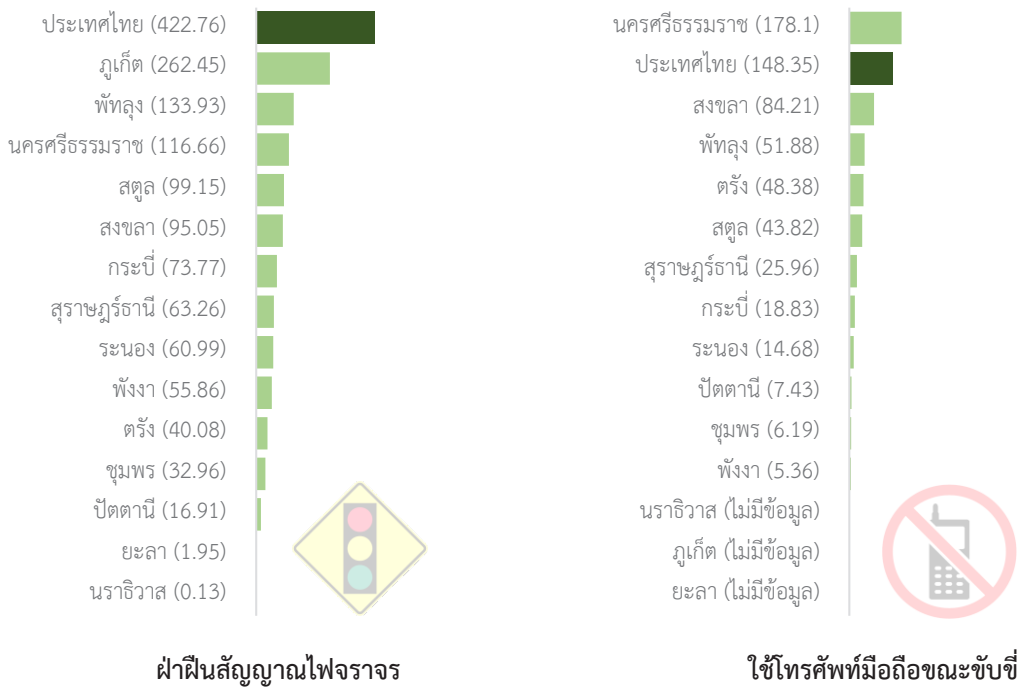
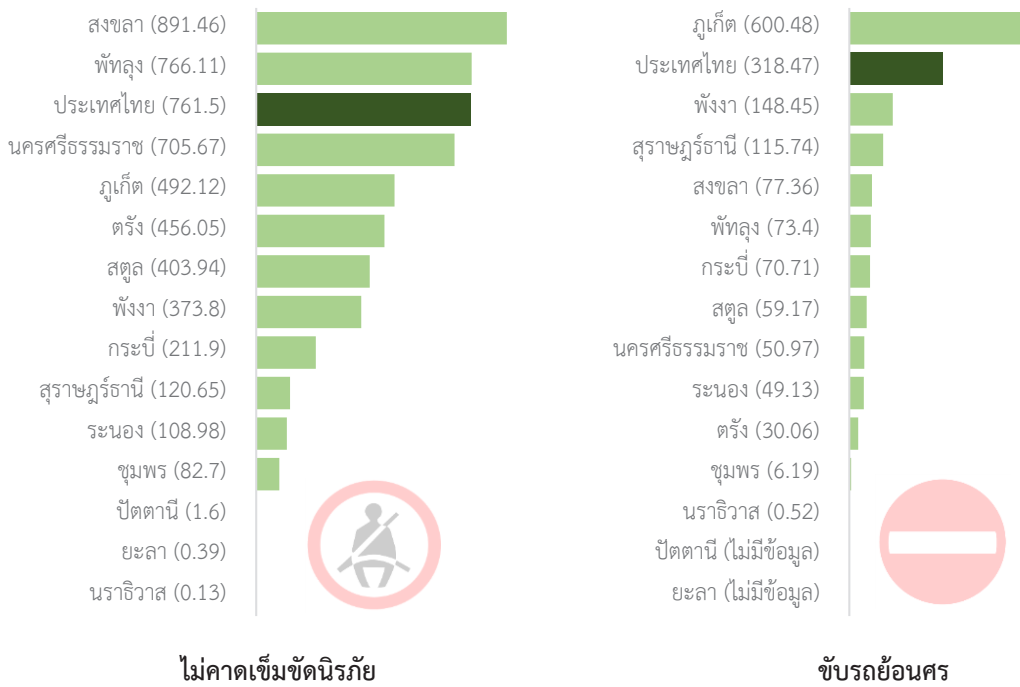


รูปที่ 6.11 อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร

รูปที่ 6.12 การเพิ่มขึ้น/ลดลงเมื่อเทียบกับพ.ศ.2555



รูปที่ 6.13 อัตราการจับกุมคดีไม่สวมหมวกนิรภัยต่อแสนประชากร กับ อัตราการสวมหมวกนิรภัย



รูปที่ 6.14 อัตราการจับกุมคดีอื่นๆ ต่อแสนประชากร



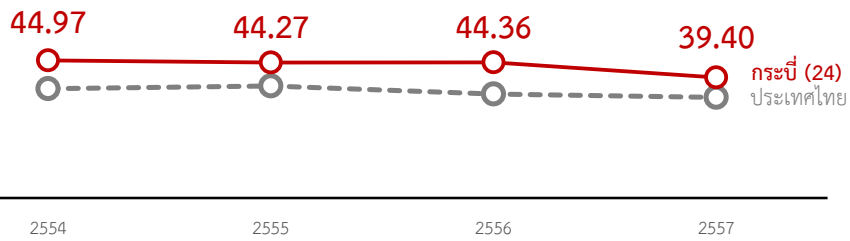
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

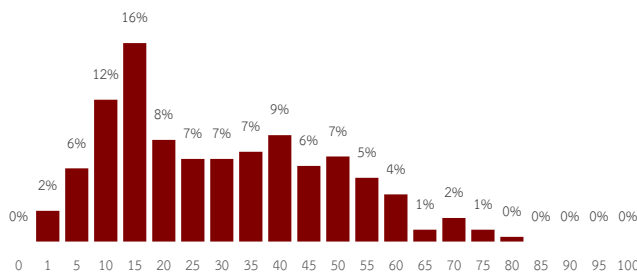
ประชากร	456,811	คน (60)
รถจดทะเบียน	254,448	คัน (46)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	75,413	ล้านบาท (33)

สถิติอุบัติเหตุ

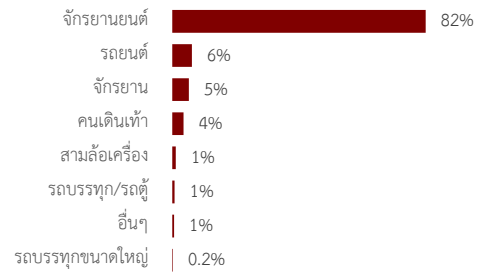
เสียชีวิต	180	ราย (51)
บาดเจ็บสาหัส	1,042	ราย (54)
บาดเจ็บเล็กน้อย	6,790	ราย (57)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	15.98 (50)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●●●	1.53 (69)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●●	1,467.57 (43)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●●●	211.90 (55)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●●●	18.83 (50)
ขับรถย้อนศร		70.71 (47)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		73.77 (44)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- หน้าวัดบ้านทุ่ง ต.เขาคราม อ.เมือง
- หน้าห้างแมคโคร ต.ไสไทย อ.เมือง
- ถ.เหนือคลอง-เขาพนม ม.3 บ้านห้วยยูง ต.เหนือคลอง
- สี่แยกคลองหิน ต.คลองหิน อ.อ่าวลึก
- สี่แยกนาเหนือ ต.นาเหนือ อ.อ่าวลึก

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 30% (54)
 จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 4.16 เครื่องต่อแสนประชากร (36)
 จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว 0.22 เครื่องต่อแสนประชากร (40)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📖 นโยบาย

บูรณาการป้องกันและแก้ไข
ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ตาม
แผนทศวรรษความปลอดภัยทาง
ถนน พ.ศ.2554-2563

- มาตรการที่ 1 ด้านพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน
- มาตรการที่ 2 ด้านยานพาหนะปลอดภัย
- มาตรการที่ 3 ด้านถนนและการสัญจรปลอดภัย
- มาตรการที่ 4 ด้านการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ
- มาตรการที่ 5 ด้านการบริหารจัดการ

🕒 ยุทธศาสตร์

☑️ เป้าหมาย

เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย
ทางถนนในพื้นที่ และลดอัตราการ
เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำ
กว่า 10 คนประชากรหนึ่งแสนคนใน
ปี พ.ศ.2563

😞 ปัญหาและอุปสรรค

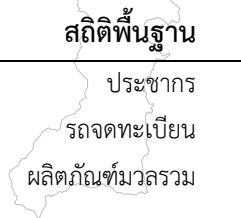
1. จำนวนเจ้าหน้าที่จราจรไม่เพียงพอ
2. อุปกรณ์ วัสดุ เครื่องมือสนับสนุนงานจราจรไม่เพียงพอ
3. ผู้ขับขี่รถทุกชนิดขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน
4. การบังคับใช้กฎหมายเป็นการแก้ไขปัญหาลายเหตุ

📝 ข้อเสนอแนะ

1. จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้เพียงพอ
2. สนับสนุนเครื่องมือวัสดุอุปกรณ์สำหรับงานจราจรให้เพียงพอ หรือให้
หน่วยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดหาสนับสนุนสม.ในพื้นที่
3. เสริมสร้างวินัยและจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน
4. การทำงานในเชิงบูรณาการทุกภาคส่วน เพื่อควบคุมปัจจัยเสี่ยงที่
เกี่ยวข้องทั้งหมด(คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม)

ชุมพร

พ.ศ.2557

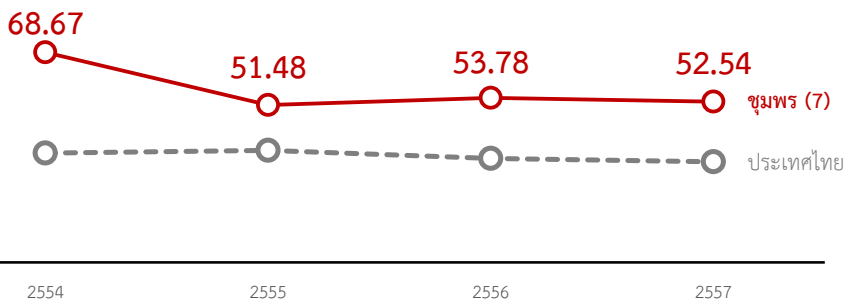


สถิติพื้นฐาน

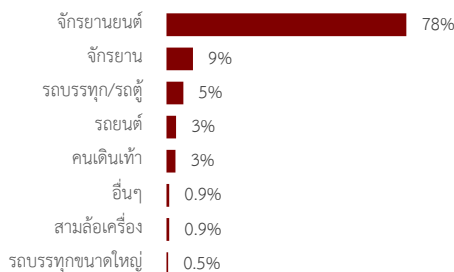
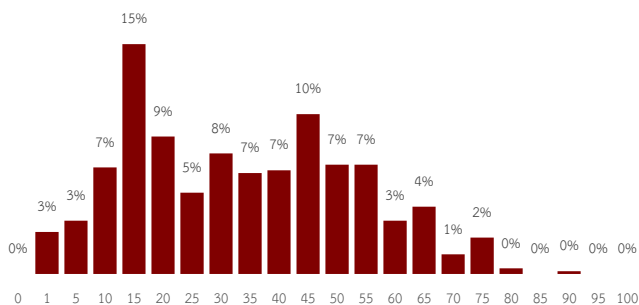
ประชากร	500,575	คน (54)
รถจดทะเบียน	293,535	คัน (39)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	70,921	ล้านบาท (36)

สถิติอุบัติเหตุ

เสียชีวิต	263	ราย (34)
บาดเจ็บสาหัส	1,098	ราย (49)
บาดเจ็บเล็กน้อย	9,126	ราย (44)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ

ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	6,008.89 (2)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	11.79 (60)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	703.99 (60)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	82.70 (64)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○○	6.19 (60)
ขับรถย้อนศร		6.19 (63)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		32.96 (58)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- สหกรณ์อมทรัพย์ครุ
- หน้าวัดพระใหญ่
- หน้าแม่โคโร
- สี่แยกนาชะอัง-ควนตาโถ
- โค้งท่าสาร (ทางไประนอง)

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	29%	(57)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	6.59	เครื่องต่อแสนประชากร (14)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.20	เครื่องต่อแสนประชากร (44)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

ลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ 2557 ให้เหลือน้อยที่สุด

🕒 ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ 2557 ประกอบด้วย

1. ด้านการบริหารจัดการ
2. ด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย
3. ด้านยานพาหนะปลอดภัย
4. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
5. ด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

☑️ เป้าหมาย

ดำเนินการให้สามารถลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ 2557 ให้ลดลงไม่น้อยกว่า 5% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในเทศกาลปีใหม่ 2556

😞 ปัญหาและอุปสรรค

แรงเสียดทานจากประชาชน (ความไม่เข้าใจวัตถุประสงค์การตั้งด่านตรวจ)

✍️ ข้อเสนอแนะ

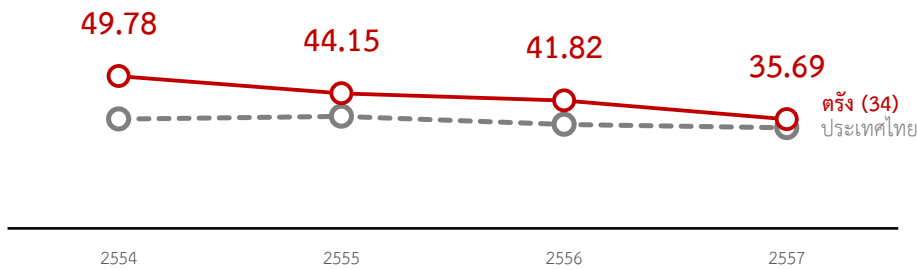
บูรณาการตั้งจุดตรวจร่วมกันระหว่างภาคีเครือข่าย ภาครัฐ ภาคเอกชน และ ภาคประชาสังคม (ประชารัฐ) เพื่อช่วยสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง สร้างจิตสำนึกด้านวัฒนธรรมความปลอดภัย สามารถสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของหน่วยงานภาครัฐในการให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน

ตรัง

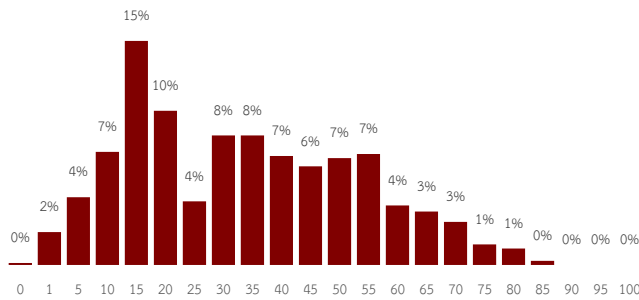
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	638,746	คน (39)
รถจดทะเบียน	372,326	คัน (30)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	63,678	ล้านบาท (40)

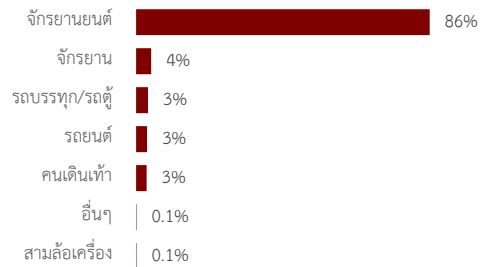
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	228	ราย (41)
บาดเจ็บสาหัส	1,498	ราย (31)
บาดเจ็บเล็กน้อย	14,986	ราย (20)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●○○○	280.39 (25)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	9.39 (63)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○○	1,562.75 (40)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●○○○	456.05 (36)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●○○○	48.38 (35)
ขับรถย้อนศร		30.06 (59)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		40.08 (55)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- หน้าวัดนิกรรังสฤษฎ์
- หน้าโรงพยาบาลตรัง ถ.โคกชัน อ.เมือง
- หน้า บขส. ถ.พัทลุง
- ถนนแยกสนามบิน (ถ.ตรัง-ปะเหลียน)
- ถนนเขาพับผ้า กม.1129+630 (ตรังไปพัทลุง)
- โค้งมดเต็น ต.ไม้ฝาด ถ.ตรัง-สิเกา

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 37% (31)
 จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 5.79 เครื่องต่อแสนประชากร (20)
 จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว 0.31 เครื่องต่อแสนประชากร (31)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

ขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน(พ.ศ. 2554-2563)

👤 ยุทธศาสตร์

การเสริมสร้างความมั่นคงทางสังคม พัฒนาคุณภาพชีวิตและการศึกษา เรียนรู้อย่างมีคุณภาพ

☑ เป้าหมาย

กำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดต่งประจำปีงบประมาณ 2557 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ร่วมดำเนินการตามกรอบแนวทางการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และศักยภาพในการดำเนินงานของจังหวัด เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 ดังนี้

- ไตรมาสที่ 1 (ตุลาคม-ธันวาคม 2556) 19.08 ตายต่อแสนประชากร
- ไตรมาสที่ 2 (มกราคม-มีนาคม 2557) 18.33 ตายต่อแสนประชากร
- ไตรมาสที่ 3 (เมษายน-มิถุนายน 2557) 17.58 ตายต่อแสนประชากร
- ไตรมาสที่ 4 (กรกฎาคม-กันยายน 2557) 16.83 ตายต่อแสนประชากร

☹ ปัญหาและอุปสรรค

1. เมื่อกระทำผิดแล้ว มีการจับปรับ ยังมีระบบอุปถัมภ์ ไม่สามารถบังคับใช้เต็มที่
2. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอายัดทะเบียนรถ มีความยุ่งยาก ซับซ้อน ให้ออกหมายเรียก หากสารภาพ ให้ทำสำนวน หากไม่แสดงตัวให้ออกหมายจับ
3. วัสดุอุปกรณ์ เช่น เครื่องตรวจจับความเร็วไม่เพียงพอ เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ ไม่ทันสมัย ต้องใช้แรงในการเป่ามาก อ่านค่าช้า

✍ ข้อเสนอแนะ

1. หากมีใบสั่ง ต้องว่ากล่าวตักเตือนจริงๆ ไม่ควรมีระบบอุปถัมภ์
2. ควรมีเทคโนโลยี ที่เพียงพอ และทันสมัย มาช่วยสนับสนุนงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย

นครศรีธรรมราช

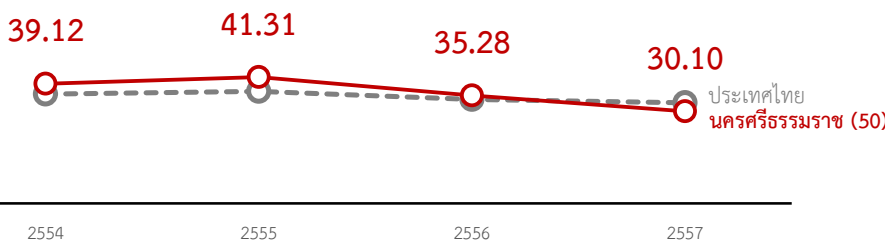
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

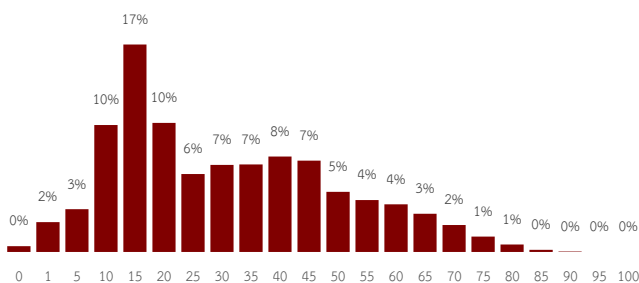
ประชากร	1,548,028	คน (8)
รถจดทะเบียน	634,111	คัน (10)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	136,562	ล้านบาท (20)

สถิติอุบัติเหตุ

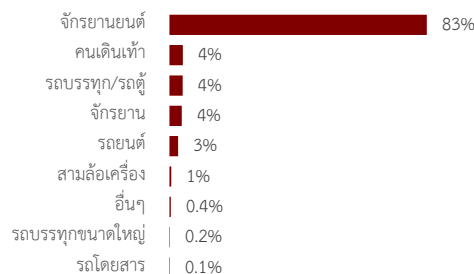
เสียชีวิต	466	ราย (11)
บาดเจ็บสาหัส	5,936	ราย (3)
บาดเจ็บเล็กน้อย	23,004	ราย (11)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●○○○○	61.56 (39)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	74.29 (27)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●●	4,526.53 (15)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	705.67 (26)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●○○	178.10 (13)
ขับรถย้อนศร		50.97 (51)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		116.66 (37)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- โค้งในคิ่ง
- แยกนาหลวง
- โลตัสจันดี
- แยกไตรภูมิ
- แยกเบญจ

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	48%	(10)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	2.20	เครื่องต่อแสนประชากร (59)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.39	เครื่องต่อแสนประชากร (25)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศ เรียงจากมากไปหาน้อย

นโยบาย

นครแห่งการเรียนรู้ เกษตร ท่องเที่ยว
นำอยู่ ชุมชนเข้มแข็ง

นครที่น่าอยู่ หมายถึง เป็นเมืองที่มีความ
มั่นคง ชุมชน สังคมเข้มแข็ง มีโครงสร้าง
พื้นฐานและสาธารณูปโภคที่มีคุณภาพ
ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและ
ทรัพย์สิน

ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์พัฒนาจังหวัด พ.ศ.2557-2560
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างความ
มั่นคงบนพื้นฐานชุมชนเข้มแข็ง โดยมี
เป้าหมาย คือ

1. ประชาชนได้รับความมั่นคง
ปลอดภัย เป็นธรรม
2. ประชาชนได้รับสวัสดิการพื้นฐาน
ทั่วถึงและมีคุณภาพชีวิตที่ดี
3. ชุมชนเข้มแข็ง ประชาชนอยู่ดีมีสุข

ในเรื่องอุบัติเหตุทางถนน ดำเนินการผ่าน
โครงการ นครปลอดภัยสวมหมวกนิรภัย
100% โดยบูรณาการ 4 ภาคส่วนคือ
ภาครัฐภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น ภาคพื้นที่

เป้าหมาย

ลดจำนวนตายและบาดเจ็บจากการ
บาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงโดยมี
วัตถุประสงค์ที่จะรณรงค์และบังคับใช้
กฎหมายให้มีการสวมหมวกนิรภัยใน
ทุกพื้นที่ 50%เป้าหมาย ลดจำนวน
บาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุทางถนน

ปัญหาและอุปสรรค

1. เครื่องมือไม่เพียงพอ มีแล้วใช้การไม่ได้
2. การยอมรับของชาวบ้าน การต่อต้าน การประท้วง ผู้มีอิทธิพล
3. อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ไม่พอ
4. นโยบายระดับประเทศที่ไม่เข้มแข็งเพียงพอ
5. การให้ความสำคัญกับปัญหาในพื้นที่ของผู้บริหาร
6. ขาดขวัญและกำลังใจ
7. งบประมาณ

ข้อเสนอแนะ

1. สนับสนุนเครื่องมือไม่เพียงพอ
2. การสร้างการมีส่วนร่วมของพื้นที่ โดยการประชาสัมพันธ์และ
ให้ความรู้ประชาชนให้ทั่วถึง
3. เพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่จราจร
4. นโยบายระดับประเทศต้องชัดเจนและยั่งยืน
5. การให้ความสำคัญกับปัญหาในพื้นที่ของผู้บริหารควรใช้
ข้อมูลและอยู่ในบริบทที่เป็นจริง
6. ส่งเสริมขวัญและกำลังใจ
7. สนับสนุนด้านงบประมาณ

นราธิวาส

พ.ศ.2557

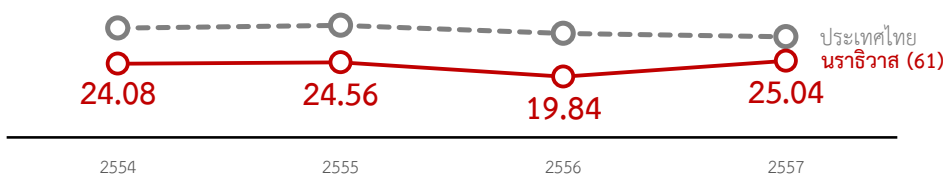


สถิติพื้นฐาน

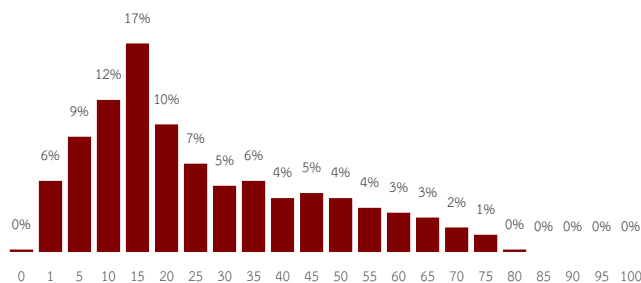
ประชากร	774,799	คน (31)
รถจดทะเบียน	241,865	คัน (51)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	37,982	ล้านบาท (55)

สถิติอุบัติเหตุ

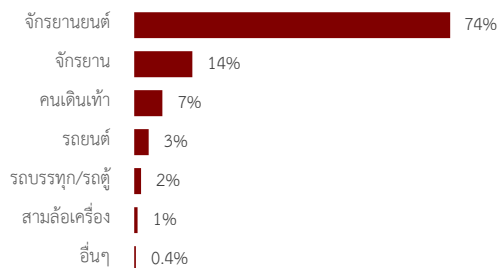
เสียชีวิต	194	ราย (48)
บาดเจ็บสาหัส	1,004	ราย (57)
บาดเจ็บเล็กน้อย	4,935	ราย (65)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●○○○○○○○○○○	1.16 (68)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○○○	0.13 (71)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○○○	0.13 (71)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●○○○○○○	0.13 (71)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	○○○○○○○○○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ขับรถย้อนศร		0.52 (65)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		0.13 (69)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- สีแยกหลัง กศน. อ.เมือง
- ถนนนราธิวาส-ตากใบ ช่วงแยกเข้าบ้านอ่าว
- ถนนสายบายพาส บริเวณแยกเข้า อบต.กะลุวอ อ.เมือง
- ถนนสาย42 บริเวณบ้านลูโปะตาแซ อ.ยี่งอ
- ถนนสายยี่งอ - มะรือโบตก บริเวณหน้าโรงพยาบาล อ.ยี่งอ

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	16%	(77)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	4.39	เครื่องต่อแสนประชากร (33)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	-ไม่มีข้อมูล-	

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ยุทธศาสตร์

เป้าหมาย

ไม่มีนโยบาย ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากจังหวัดเน้น 3 เรื่องเป็นหลักคือ

1. เรื่องเศรษฐกิจ
2. เรื่องความมั่นคง
3. เรื่องความเป็นอยู่ของประชากร

ปัญหาและอุปสรรค

การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันอันเนื่องมาจากสถานการณ์ความไม่สงบที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ดังเช่น เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมีการรณรงค์ให้ประชาชนในพื้นที่สวมหมวกนิรภัย แต่ฝ่าย กอ.รมน. รณรงค์ไม่ให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัยเข้าไปในเขตเทศบาล เขตเมือง และสถานที่ราชการ เพราะถ้าสวมหมวกนิรภัยแล้วจะทำให้กล้องวงจรปิดไม่สามารถบันทึกใบหน้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ จนทำให้ประชาชนเกิดความสับสนในแนวทางปฏิบัติ

ข้อเสนอแนะ

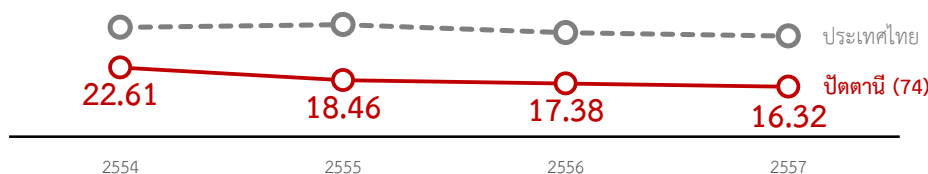
- การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ควรจะใช้ควบคู่ไปกับนโยบายด้านความมั่นคงในพื้นที่
- เน้นการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่องเพื่อจะได้ครอบคลุมทุกกลุ่มอาชีพ



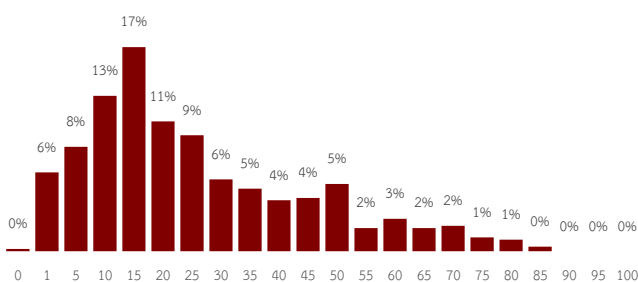
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	686,186	คน (37)
รถจดทะเบียน	224,072	คัน (53)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	46,864	ล้านบาท (48)

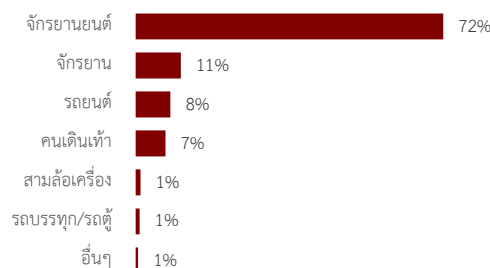
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	112	ราย (62)
บาดเจ็บสาหัส	1,062	ราย (52)
บาดเจ็บเล็กน้อย	6,670	ราย (58)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○	0.44 (69)
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○	
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●○○○○	
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○	1.60 (68)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●○○○○	7.43 (58)
ขับรถย้อนศร		
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		16.91 (62)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ถนนสาย 410 สี่แยกตลาดปุยุดโค้งบ้านกาฮอง
- ถนนนาเกลือ อ.เมืองปัตตานี
- แยกศูนย์ฮอนด้า ม.7 ต.ตุง อ.หนองจิก
- สี่แยกคอนยาง ม.6 ต.บ่อทอง อ.หนองจิก
- สี่แยกเทศบาลตำบลยะรัง สาย 410 ปัตตานี-ยะลา

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	18%	(74)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	5.98	เครื่องต่อแสนประชากร (19)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	-ไม่มีข้อมูล-	

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ยุทธศาสตร์

เป้าหมาย

ไม่มีนโยบาย ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากใช้นโยบายของรัฐบาลผ่านทางสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดปัตตานี ที่กำหนดไว้ ในส่วนของจังหวัดปัตตานี มีการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด ประจำปี 2557 ขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนโดยคณะกรรมการเลขานุ ซึ่งประกอบด้วยภาคีเครือข่ายภาคเอกชน ภาคราชการ มูลนิธิและท้องถิ่นที่อยู่ในพื้นที่ร่วมเป็นคณะกรรมการ ใช้แผนงานปกติของหน่วยงานเป็นส่วนผลักดันด้านงบประมาณและการปฏิบัติงานร่วมกัน และงบประมาณสนับสนุนจาก สสส.

ในส่วนของประเด็นยุทธศาสตร์ของจังหวัดจึงไม่มีการกำหนดประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนแต่ไปเน้นความปลอดภัยทางด้านภัยพิบัติที่ค่อนข้างหนักและรุนแรงในพื้นที่เสี่ยงจากอุทกภัย วาตภัย และดินโคลนถล่ม ซึ่งสร้างความเสียหายในภาพรวมค่อนข้างสูง

ปัญหาและอุปสรรค

การไม่ยอมรับปฏิบัติตามกฎหมาย จรรยาที่กำหนดของประชาชนในพื้นที่ประกอบกับนโยบายด้านความมั่นคงไม่สอดคล้องกับการใช้บังคับใช้กฎหมายด้านการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เกิดสถานการณ์ความไม่สงบที่ยังไม่ยุติ

ข้อเสนอแนะ

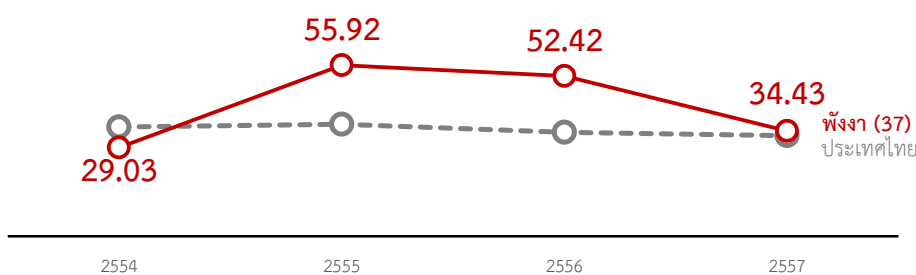
เน้นย้ำให้สร้างจิตสำนึกมุ่งไปที่กลุ่มเป้าหมายที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ที่เป็นเยาวชนทั้งในและนอกสถาบันการศึกษาตั้งแต่ระดับเด็กเล็กในครอบครัว ชุมชน สังคม ระดับอำเภอ และจังหวัดอย่างทั่วถึงโดยให้ทุกภาคส่วนร่วมบูรณาการกันทุกด้าน ปฏิบัติการในเชิงรุกอย่างสม่ำเสมอ ยั่งยืน จนเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมทั้ง 12 อำเภอของจังหวัดปัตตานี จนเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยแห่งวิถีชีวิตของคนในสังคมปัตตานี

พังงา

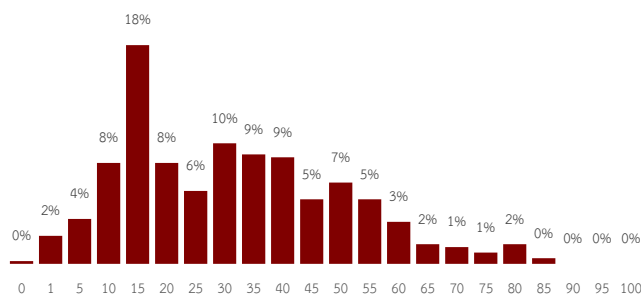
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	261,370	คน (71)
รถจดทะเบียน	123,922	คัน (71)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	42,880	ล้านบาท (51)

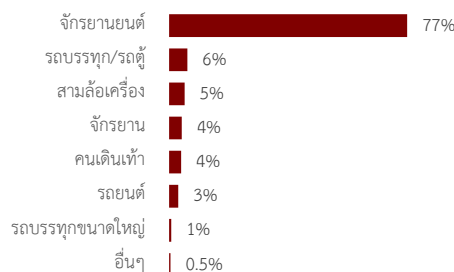
สถิติอุบัติเหตุ	
เสียชีวิต	90 ราย (68)
บาดเจ็บสาหัส	878 ราย (61)
บาดเจ็บเล็กน้อย	2,089 ราย (74)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	1.91 (66)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○○	41.70 (38)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	2,091.29 (33)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	373.80 (45)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●○○○	5.36 (62)
ขับรถย้อนศร		148.45 (30)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		55.86 (49)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- โค้งห้วยทราย ต.โคกกลอย
- หมู่ที่ 1 ต.ปากวิบ
- โค้งปางช้าง อ.ตะกั่วทุ่ง
- หน้าตลาดสดบ้านบางม่วง อ.ตะกั่วป่า
- โค้งบางเสียด อ.เมืองพังงา

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 63% (2)

จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ -ไม่มีข้อมูล-

จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว -ไม่มีข้อมูล-

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และพลังงานปลอดภัย ลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และนั่งซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัย 100% “พลังงานโมเดล”

ยุทธศาสตร์

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อน
2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะให้ลดลง
3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย ในระยะเวลาที่กำหนด
4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด
5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ รถโดยสาร รถบรรทุก
6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน ให้มีความปลอดภัย
7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บให้ทั่วถึง และรวดเร็ว
8. พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้มีความแข็งแรง

เป้าหมาย

ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่ง หรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อแสนประชากร ปี 2554 - 2563 ต้องลดจำนวนผู้เสียชีวิตอีกเกือบ 2 เท่า ให้เหลือประมาณ 26 คนต่อประชากร 259,420 คน (ของจังหวัดพังงา) ปี 2557

ปัญหาและอุปสรรค

-ไม่มีข้อมูล-

ข้อเสนอแนะ

1. ปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศอย่างบูรณาการ
2. ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย

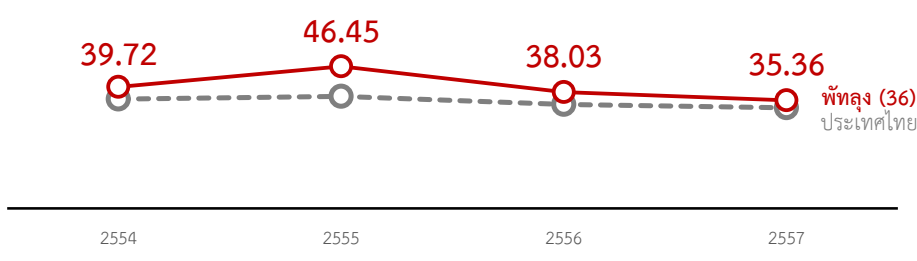
พัทลุง

พ.ศ.2557

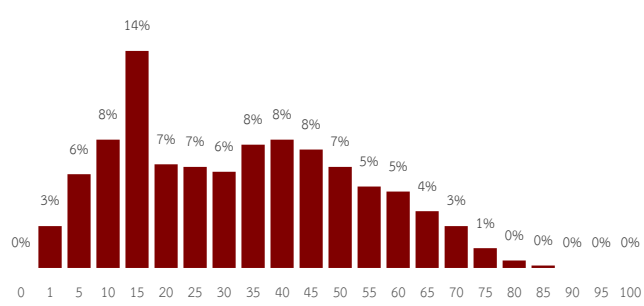


สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	520,419	คน (50)
รถจดทะเบียน	249,923	คัน (49)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	32,702	ล้านบาท (61)

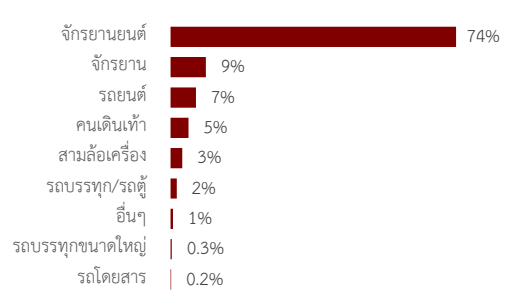
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	184	ราย (50)
บาดเจ็บสาหัส	1,248	ราย (43)
บาดเจ็บเล็กน้อย	6,943	ราย (56)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○○	15.56 (51)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●●●●	7.30 (64)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●●○	1,148.50 (49)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●●●○	766.11 (23)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●●●○	51.88 (32)
ขับรถย้อนศร		73.40 (46)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		133.93 (33)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ทางโค้งบ้านท่าแค ช่วง กม.1168+000-กม.1168+500 ชาล่อง
- ทางโค้งควนหัวหรั่ง ช่วง กม.183+000-กม.1183+500 ชาล่อง
- ทางโค้งบ้านเกาะทองสม ช่วงกม.1189+000-กม.1189+300 ชาล่อง
- ทางโค้งบ้านทุ่งฝ้ายรูป ช่วง กม.1201+400-กม.1201+700 ชาล่อง
- ทางโค้งบ้านป่าปาก อ.ป่าบอน ช่วงกม.1211+000-กม.1211+500 ชาล่อง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	24%	(70)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	7.69	เครื่องต่อแสนประชากร (11)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	1.54	เครื่องต่อแสนประชากร (6)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

การยกระดับคุณภาพบริการด้าน
สาธารณสุข และสุขภาพของประชาชน
ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิด
อุบัติเหตุจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บ
และเสียชีวิต

ยุทธศาสตร์

การพัฒนาคนและสังคมให้มีคุณภาพ

เป้าหมาย

สังคมมีความมั่นคง ปลอดภัยในชีวิตและ
ทรัพย์สิน ลดอัตราการบาดเจ็บและ
เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และเพิ่ม
อัตราการสวมหมวกนิรภัยให้เพิ่มมากขึ้น
และครอบคลุมทุกพื้นที่

ปัญหาและอุปสรรค

1. ไม่มีอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว
2. ความสม่ำเสมอของประชาชนในการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติ
ตามกฎหมาย

ข้อเสนอแนะ

1. สนับสนุนเครื่องตรวจจับความเร็ว
2. บูรณาการร่วมกันระหว่างตำรวจภูธรจังหวัดพัทลุง/
ขนส่งจังหวัดพัทลุง/ตำรวจทางหลวง
3. ขอความร่วมมือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามี
ส่วนร่วม



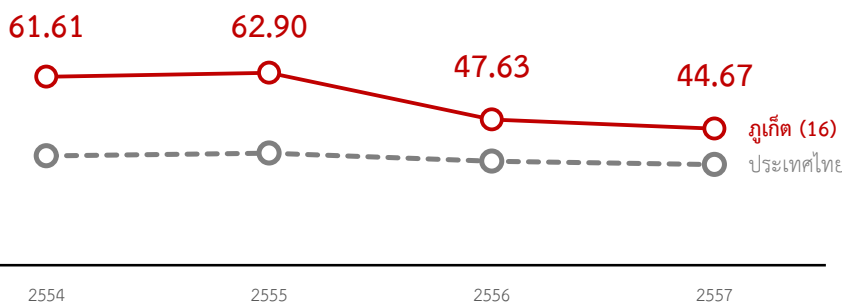
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

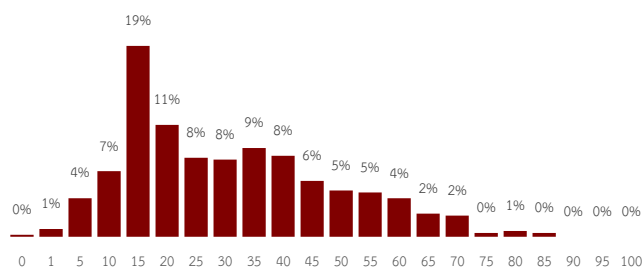
ประชากร	378,364	คน (64)
รถจดทะเบียน	436,330	คัน (20)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	137,901	ล้านบาท (19)

สถิติอุบัติเหตุ

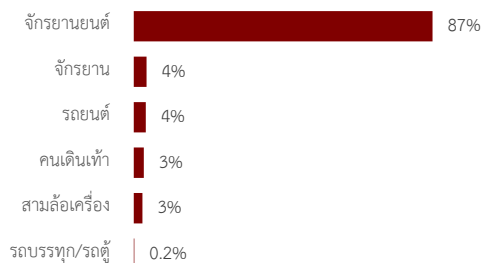
เสียชีวิต	169	ราย (53)
บาดเจ็บสาหัส	1,022	ราย (56)
บาดเจ็บเล็กน้อย	5,037	ราย (63)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	835.70 (17)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●○○	90.12 (23)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●●●	9,848.19 (2)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●○○○○	492.12 (34)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ขับรถย้อนศร		600.48 (11)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		262.45 (21)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- วิชิต ถนนขวางเจ้าฟ้าตะวันตกหน้าวังกลาง
- หุ่นทอง โค้งแรงดัน
- โค้งประปา
- เนินเขากระตะ
- หน้าเขื่อนทราแกรนด์

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	56%	(5)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	5.02	เครื่องต่อแสนประชากร (24)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	1.85	เครื่องต่อแสนประชากร (3)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

๑) ยุทธศาสตร์

เป้าหมาย

1. แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน กำหนดเวลารถขนาดใหญ่ขึ้นเขา
เน้นหนักมาตรการ 3ม 2ข 1ร -ไม่มีข้อมูล-
2. มาตรการเมาไม่ขับ
3. มาตรการหมวก 100 เปอร์เซ็นต์
4. แก้ไขปัญหารถขนาดใหญ่ตกเขา

๒) ปัญหาและอุปสรรค

๓) ข้อเสนอแนะ

1. เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ
 2. อุปกรณ์ใช้บังคับกฎหมาย ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน
 3. งบประมาณสนับสนุน ใบสั่ง เครื่องวัดเสียง
 4. ช่องโหว่ของกฎหมาย ไม่มีกฎหมายรองรับ เช่น รถเช่า ทั้งรถยนต์และจักรยานยนต์
 5. การเจาะเลือดหาระดับแอลกอฮอล์ รถ.ปาดตอง ต้องส่ง โรงพยาบาล
วิเคราะห์
 6. ปัญหา เรื่องการตรวจยืนยัน ขับแล้วเสพยาเสพติด
 7. ช่วงเวลาปฏิบัติ ถึง 24.00 น. หลังเที่ยงคืนต้องจัดพิเศษ
 8. ห้วงเวลา ชั่วโมงเร่งด่วน ตรวจจับไม่ได้
 9. การสื่อสาร ทางภาษาของเจ้าหน้าที่
 10. ฐานข้อมูล เรื่อง การกระทำความผิดซ้ำ ไม่มีการบูรณาการใน
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 11. ออกใบสั่งแล้วไม่จ่ายค่าปรับ ขนส่งไม่สามารถอายัดได้ ตามกฎหมาย
(ปกติอายุความ 1 ปี)
1. ปรับข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับให้สอดคล้อง
และเข้ากับสถานการณ์ปัจจุบัน เช่นเดียวกับ กรณี
เมาแล้วขับ
 2. ปัญหาต่างๆ ควรให้อำนาจคณะกรรมการใน
จังหวัดมีอำนาจบริหารจัดการปัญหาเองใน
แนวทางปฏิบัติงาน
 3. ปลุกฝังการเคารพกฎหมายตั้งแต่เด็ก เน้นเรื่อง
หน้าที่ ไม่ใช่การใช้สิทธิอย่างเดียว
 4. สร้างระบบฐานข้อมูลร่วม
 5. ค่าปรับการกระทำความผิดด้านจราจร ให้ท้องถิ่น
นำมาใช้ประโยชน์ในงานจราจร
 6. มีการเปิดอบรมพัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่ทางด้าน
ภาษา ซึ่งมีความจำเป็นในการปฏิบัติงาน

ยะลา



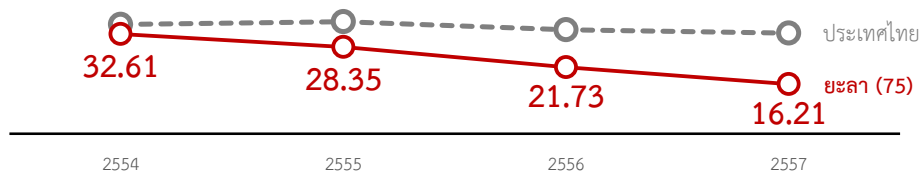
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน

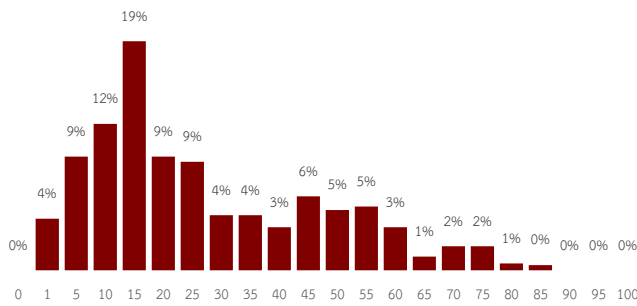
ประชากร	511,911	คน (52)
รถจดทะเบียน	273,262	คัน (42)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	39,477	ล้านบาท (53)

สถิติอุบัติเหตุ

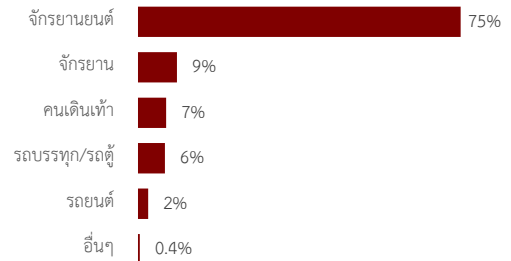
เสียชีวิต	83	ราย (70)
บาดเจ็บสาหัส	1,430	ราย (33)
บาดเจ็บเล็กน้อย	1,152	ราย (76)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○	0.20 (70)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●○○○○○○	16.80 (68)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●○○○○	0.39 (69)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ขับรถย้อนศร	●●●●●○○○○	-ไม่มีข้อมูล-
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		1.95 (66)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- จุดเสี่ยงสี่แยกตะโกละ อ.รามัน
- จุดเสี่ยงสะพานตอแล อ.รามัน
- จุดเสี่ยงสะพานหน้าโรงงานชัยรัตน์ อ.รามัน
- จุดเสี่ยงโค้งโรงเรียนศรีพาริศา อ.รามัน
- จุดเสี่ยงโค้งแม่ชี อ.รามัน

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	17%	(75)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	1.17	เครื่องต่อแสนประชากร (63)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	-ไม่มีข้อมูล-	

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

รวมพลังสร้าง รุกการพัฒนา ปวง
ประชาปลอดภัย ของผู้ว่าราชการ
จังหวัดยะลา เรื่อง การป้องกัน
และแก้ไขปัญหา เพื่อลดอุบัติเหตุ
ทางถนน ในพื้นที่ อำเภอรามัน
(Best Practices) งานนวัตกรรม
ที่เป็นแบบอย่างที่ดี

🕒 ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดยะลา
เสริมสร้างความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ
เสริมสร้างยะลาสันติสุข พัฒนา
คุณภาพชีวิตของประชาชน

☑ เป้าหมาย

พัฒนาระลาให้น่าอยู่ (อยู่เย็นเป็นสุข อยู่ดีกินดี อยู่
รอดปลอดภัย) โดยพิจารณากำหนดจุดเสี่ยงแนวทาง
ในการแก้ไขปัญหาที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนใน
พื้นที่จังหวัดยะลา พร้อมทั้งขับเคลื่อนการดำเนินงาน
เครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีอำเภอรามันเป็น
อำเภอนำร่องของจังหวัดยะลา ทั้งนี้ โดยนำข้อมูลเชิง
พื้นที่มาวิเคราะห์และกำหนดแนวทางการแก้ไขให้
เป็นรูปธรรม ทำให้มีการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยง
ในพื้นที่ลดลง

😞 ปัญหาและอุปสรรค

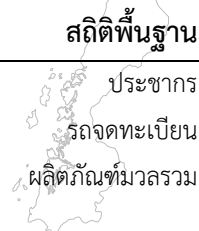
-ไม่มีข้อมูล-

📝 ข้อเสนอแนะ

1. เน้นการประชาสัมพันธ์เป็นระยะและต่อเนื่อง
2. เน้นให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชน และบรรจุลงใน
หลักสูตรการเรียน การสอนของโรงเรียน

ระนอง

พ.ศ.2557

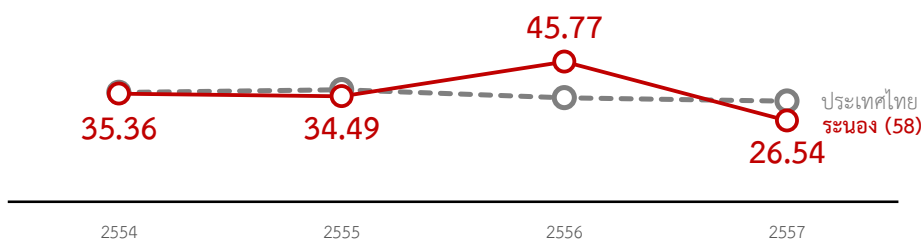


สถิติพื้นฐาน

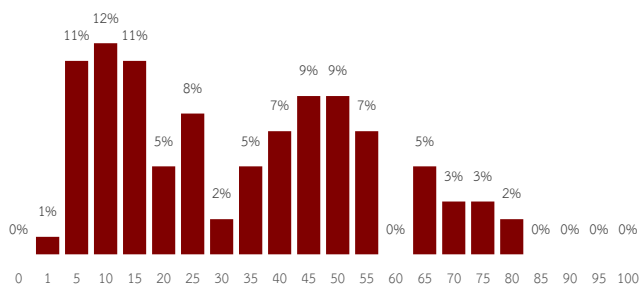
ประชากร	177,089	คน (77)
รถจดทะเบียน	83,525	คัน (74)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	22,688	ล้านบาท (71)

สถิติอุบัติเหตุ

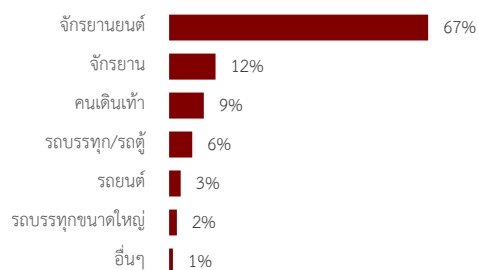
เสียชีวิต	47	ราย (75)
บาดเจ็บสาหัส	200	ราย (77)
บาดเจ็บเล็กน้อย	3,240	ราย (68)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●○○○	1.69 (67)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○	35.01 (41)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○	1,188.67 (48)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●○○○	108.98 (61)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●○○○	14.68 (56)
ขับรถย้อนศร		49.13 (53)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		60.99 (48)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- จุดกลับรถหน้าบริษัทสยามชัย - หน้าโลตัส
- โค้งตอนกลาง - ป่าปตท.จิงโจ้กระบี่บุรี
- บริเวณโค้งวัดธรรมมาวุฒาราม - รพ.กะเปอร์
- แยกเฮอริเทจ แกรนด์ คอนเวนชั่น
- บริเวณแยกทางเข้าอุทยานแหลมสน

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	45%	(16)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	9.04	เครื่องต่อแสนประชากร (7)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	1.13	เครื่องต่อแสนประชากร (7)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 เห็นชอบให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ทุกส่วนราชการบูรณาการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนใน พ.ศ. 2563 และถือเป็นวาระแห่งชาติที่ต้องดำเนินการให้เข้มข้นในทุกพื้นที่ ตามแนวทาง 5 เสาหลักภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก ประกอบด้วย การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ยานพาหนะที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย และการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้แจ้งให้จังหวัดระนองบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น โดยพิจารณาจากสภาพปัญหา สาเหตุปัจจัยเสี่ยง ข้อเท็จจริง บริบทความปลอดภัยทางถนนของแต่ละพื้นที่ ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 เป็นแนวทางในการดำเนินงานของจังหวัด เพื่อลดความสูญเสียของประชาชนจากอุบัติเหตุทางถนน

ยุทธศาสตร์

1. พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
2. การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
3. ลดความสูญเสียในปัจจุบันเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
4. เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

เป้าหมาย

1. มีโครงสร้างกลไกเชิงระบบที่ตอบสนองต่อการจัดการเพื่อบรรลุเป้าหมายในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน
2. มีแนวทาง เป้าหมาย ตัวชี้วัด กลไก กำกับติดตาม ทั้งในระยะสั้น กลาง ยาว ที่สร้างความสมดุลในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย
3. เกิดการมีส่วนร่วมและความรู้สึกเป็นเจ้าของในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในทุกภาคส่วนและในทุกระดับ

ปัญหาและอุปสรรค

1. กฎหมายบางข้อไม่สามารถบังคับใช้ได้
2. ปัจจุบันผู้กระทำผิดไม่ยอมรับความผิด ต้องมีพยานและหลักฐานเพียงพอจึงจะยอมรับ
3. กฎหมายล้าสมัย

ข้อเสนอแนะ

1. ยกเลิกโทษในข้อ ว่ากล่าวตักเตือนออกไป คงไว้เพียงโทษจำคุก
2. เพิ่มโทษปรับ หากเป็นข้าราชการให้ทำหนังสือถึงส่วนต้นสังกัด
3. เพิ่มมาตรการองค์การให้เกิดความเข้มแข็ง และปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม

สงขลา

พ.ศ.2557

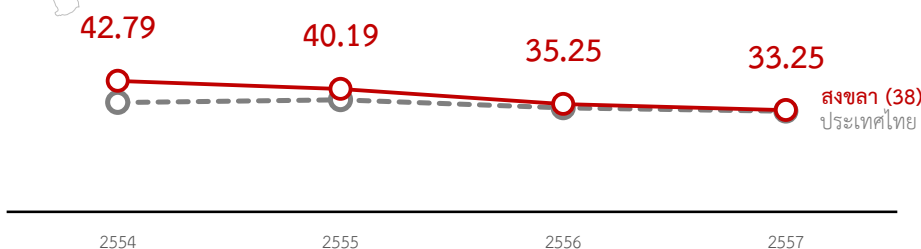


สถิติพื้นฐาน

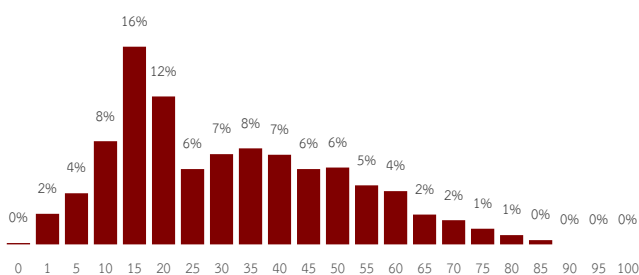
ประชากร	1,401,303	คน (11)
รถจดทะเบียน	816,024	คัน (5)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	219,329	ล้านบาท (13)

สถิติอุบัติเหตุ

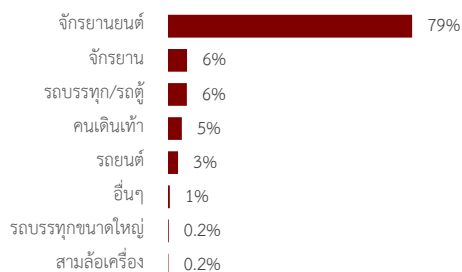
เสียชีวิต	466	ราย (11)
บาดเจ็บสาหัส	3,462	ราย (10)
บาดเจ็บเล็กน้อย	34,198	ราย (4)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○○	249.77 (26)
เมาแล้วขับ	●●●●●○○○○○	28.47 (49)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○○	982.09 (54)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○○	891.46 (20)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○○	84.21 (24)
ขับรถย้อนศร		77.36 (43)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		95.05 (40)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ทล.4 กม.ที่ 1223+900 โค้งสิริวัลลี
- ทล.4309 กม.ที่ 9+500 หลัง ม.ราชภัฏ
- ทล.407 กม.ที่ 17+775หน้าวัดเนินไศล
- ทล.43 กม.ที่ 17+550 โค้งหมีตาย
- ทล.43 กม.ที่ 9+00 หน้าโรงแรมอานนท์

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	40%	(27)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	0.43	เครื่องต่อแสนประชากร (65)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.14	เครื่องต่อแสนประชากร (51)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

 นโยบาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ยุทธศาสตร์

-ไม่มีข้อมูล-

 เป้าหมาย

-ไม่มีข้อมูล-

 ปัญหาและอุปสรรค

1. ประชาชนร้องเรียนเรื่องตั้งด่าน
2. อุปกรณ์ไม่เพียงพอการบำรุงรักษาเครื่องมือต่างๆ
3. บุคลากรไม่เพียงพอ

 ข้อเสนอแนะ

1. การใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการจับกุม
2. จัดหาเครื่องมือเพิ่มเติม เช่น เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์เครื่องตรวจจับความเร็ว
3. เพิ่มบุคลากรตำรวจจราจร
4. การบูรณาการร่วมโดยภาคประชาชนในการแจ้งข้อมูลผู้กระทำความผิดกฎหมายเช่น มีรางวัลจูงใจการแจ้งเหตุต่างๆ

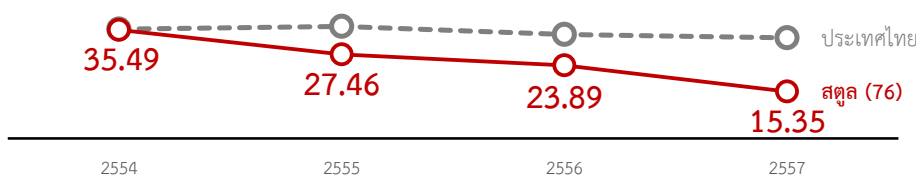
สตูล



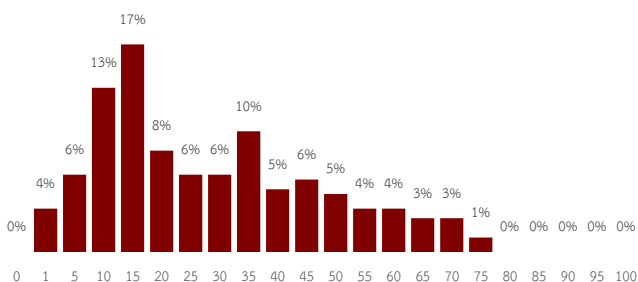
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	312,673	คน (69)
รถจดทะเบียน	137,418	คัน (67)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	31,191	ล้านบาท (62)

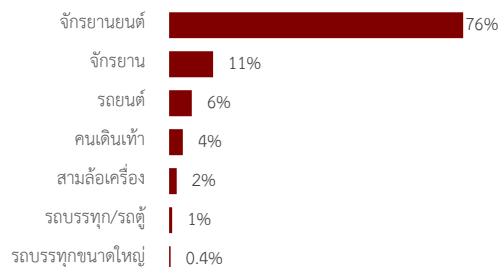
สถิติอุบัติเหตุ	
เสียชีวิต	48 ราย (74)
บาดเจ็บสาหัส	510 ราย (71)
บาดเจ็บเล็กน้อย	2,982 ราย (69)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●○○○	18.87 (47)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●○○	7.04 (65)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●○○	1,479.18 (41)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●○○○	403.94 (41)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●○○○○	43.82 (38)
ขับรถย้อนศร		59.17 (48)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		99.15 (39)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- โค้งทำสายต.ทุ่งนุ้ย อ.ควนกาหลง
- โค้งบ้านค่ายรวมมิตร ต.ทุ่งนุ้ย อ.ควนกาหลง
- แยกบ้านห้วยไทรต.ละงู อ.ละงู
- บริเวณช่องเขาตึงทุก อ.ทุ่งหว้า
- โค้งควนทังบ้านทุ่งเสม็ดต.กำแพง อ.ละงู

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	35%	(35)
จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์	7.04	เครื่องต่อแสนประชากร (12)
จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว	0.32	เครื่องต่อแสนประชากร (29)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศ เรียงจากมากไปน้อย

📄 นโยบาย

จังหวัดสตูลได้กำหนดนโยบายให้งานด้านความปลอดภัยทางถนน ถือเป็นภารกิจสำคัญที่ต้องปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งงบประมาณรองรับไว้ให้เหมาะสม

🕒 ยุทธศาสตร์

1. ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
2. ยุทธศาสตร์การส่งเสริมความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า
3. ยุทธศาสตร์ลดความสูญเสียในปัจจุบันเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
4. ยุทธศาสตร์เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

☑️ เป้าหมาย

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสตูลต้องไม่เกิน 14.71 ต่อแสนประชากร

☹️ ปัญหาและอุปสรรค

1. กำลังพลเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ
2. ภารกิจซ้ำซ้อน
3. บทลงโทษของกฎหมายไม่เด็ดขาด

✍️ ข้อเสนอแนะ

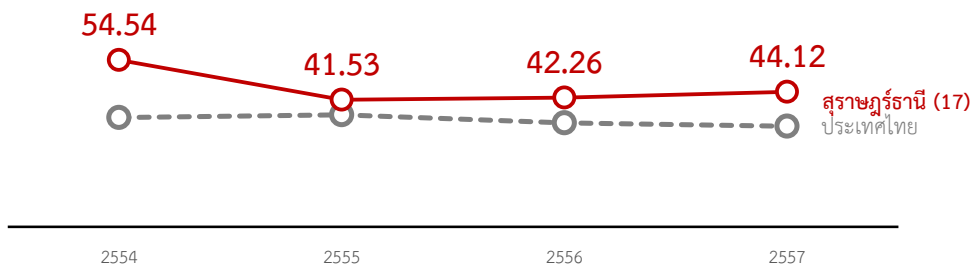
กำหนดอัตราโทษแก่ผู้กระทำผิดให้ชัดเจนจากตัวบทกฎหมายบังคับใช้

สุราษฎร์ธานี

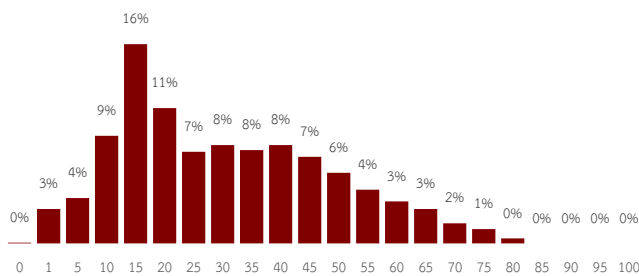
พ.ศ.2557

สถิติพื้นฐาน		
ประชากร	1,040,230	คน (21)
รถจดทะเบียน	615,268	คัน (12)
ผลิตภัณฑ์มวลรวม	168,086	ล้านบาท (17)

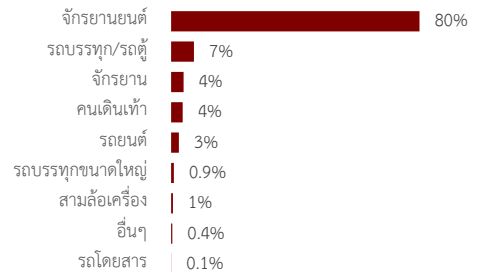
สถิติอุบัติเหตุ		
เสียชีวิต	459	ราย (13)
บาดเจ็บสาหัส	2,930	ราย (12)
บาดเจ็บเล็กน้อย	24,574	ราย (9)



อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร



กลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ



ประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประเมินตนเองในการบังคับใช้กฎหมาย

คดี	คะแนนประเมินตนเอง	อัตราการจับกุมต่อแสนประชากร
ขับรถเร็ว	●●●●●●●●○	2.69 (65)
เมาแล้วขับ	●●●●●●●●●	129.30 (15)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	●●●●●●●●○	993.24 (53)
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	●●●●●●●●○	120.65 (60)
โทรศัพท์ขณะขับขี่	●●●●●●●●○	25.96 (46)
ขับรถย้อนศร		115.74 (35)
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ		63.26 (46)

จุดเสี่ยงในจังหวัด

- ทางหลวงหมายเลข 41 ตอน ป่าเว-ท่าโรงช้าง
- ทางหลวงหมายเลข 41 ตอน สวนสมบุรณ์-ป่าเว
- ทางหลวงหมายเลข 420 รอบเมืองสุราษฎร์ธานี
- ทางหลวงหมายเลข 4153 หนองขรี-เทศบาลเมืองท่าข้าม

อัตราการสวมหมวกนิรภัย 30% (51)
 จำนวนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ 6.34 เครื่องต่อแสนประชากร (15)
 จำนวนเครื่องตรวจจับความเร็ว 0.19 เครื่องต่อแสนประชากร (45)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือลำดับเมื่อเทียบกับ 77 จังหวัดทั่วประเทศเรียงจากมากไปน้อย

นโยบาย

คณะรัฐมนตรีมีมติกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นปีแห่งทศวรรษความปลอดภัยทางถนน เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนใน พ.ศ.2563

ยุทธศาสตร์

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน นำกรอบปฏิญญาอมสโก ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนโลก 5 เสาหลัก ได้แก่

1. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
2. ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย
3. ยานพาหนะปลอดภัย
4. ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
5. การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

เป้าหมาย

ปัจจุบันจังหวัดสุราษฎร์ธานี ประชากร 1,040,230 คน เกิดอุบัติเหตุทางถนน 3,455 ครั้ง บาดเจ็บ 3,612 คน มีอัตราการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 170 คน/ปี (เสียชีวิต ณ ที่เกิดเหตุ) คิดเฉลี่ยตามสัดส่วนประชากร เท่ากับ 16.34 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน เฉลี่ย เกิดอุบัติเหตุ 9.46 ครั้ง/วัน ผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 2 วัน/1 คน เดือนละ 15 คน ฉะนั้นการตั้งเป้าเป้าหมายในแต่ละปี จากปี พ.ศ.2558 - 2563 จังหวัดสุราษฎร์ธานีจะต้องลดอัตราการตายลงปีละ 1 คน ในระยะเวลาที่เหลือ 6 ปี จึงเป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ คือ ในอัตราไม่เกิน 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน

ปัญหาและอุปสรรค

1. มีผลกระทบต่อการท่องเที่ยว
2. อุปกรณ์ในการตรวจวัดความเร็ว และตรวจวัดแอลกอฮอล์ไม่เพียงพอ
3. เส้นแบ่งถนนไม่ชัดเจน
4. ขนส่งมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดแต่ถูกต่อต้านจากแหล่งท่องเที่ยว
5. พฤติกรรมของคนในการใช้รถใช้ถนน
6. สัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจน

ข้อเสนอแนะ

ควรจัดทำประชาสัมพันธ์ในประเด็นบังคับใช้กฎหมายให้ผู้เกี่ยวข้อง ประชาชน เข้าใจและรับทราบ แล้วจึงบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดต่อไป

บทที่ 7

บทสรุป

โดย นายแพทย์ธีรวุฒิ โกมุกบุตร

บทเรียนในเรื่องการจะได้ทั้งข้อมูลและการสูญเสียประเมิตนเองจนสามารถนำเข้าข้อมูลครบทั้งหมด คือ ผู้ที่ดำเนินการได้ดีมาก เรียงลำดับความเหมาะสมคือ

1. พี่เลี้ยง ที่มีศักยภาพ และเต็มใจช่วย
2. ปภ. ทุกจังหวัด ส่วนใหญ่เป็นหัวหน้ายุทธศาสตร์
3. ผู้รับผิดชอบของภาคในเรื่องรายงานฉบับนี้ จะเข้าดำเนินการเมื่อพี่เลี้ยงไม่สามารถดำเนินการได้

ส่วนที่ 1 ของแบบสอบถามเรื่อง “ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัด เพื่อใช้เป็นฐานการเปรียบเทียบ” สามารถกรอกได้ครบทุกจังหวัด เนื่องจากข้อมูลจำนวนประชากร ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด จำนวนรถจดทะเบียนสะสม และจำนวนใบอนุญาตขับรถแต่ละจังหวัดมีของตนเอง หรือสามารถค้นหาได้จากสื่อออนไลน์ และตรวจสอบได้

ซึ่งจากประเด็นเรื่องจำนวนรถจดทะเบียนสะสม พบว่ารถจักรยานยนต์ยังมีจำนวนมาก จำนวนผู้เสียชีวิตจะมากเป็นภาคตรงเกือบทุกจังหวัด เมื่อใช้ข้อมูลฐานเดียวกัน ดังนั้น หากจะลดการเสียชีวิตให้ได้มากและรวดเร็ว ต้องมุ่งพุ่งเป้าไปที่ทำให้จักรยานยนต์ให้ปลอดภัย ซึ่ง สอจร. ได้เน้นดำเนินการมาถูกทิศทางแล้ว ได้แก่

- สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับคนซ้อนตลอดเวลา
- ลดความเร็วจักรยานยนต์และรถยนต์ ไม่มุ่งเฉพาะรถโดยสาร
- ดำเนินคดีมาแล้วขับทั้งคนขับขี่รถจักรยานยนต์และรถคู่กรณี

ส่วนที่ 1 ข้อที่ 5 เรื่อง “สถิติการจับกุมตามใบสั่ง” ตำรวจมีครบทุกจังหวัด และได้มาก่อนการเริ่มประชุมของทุกจังหวัด และสอบถามได้โดยการให้มาทบทวนรับรองในที่ประชุม ซึ่งเมื่อนำมาวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุเปรียบเทียบโดยตรง จะให้ภาพชัดว่าตำรวจแต่ละจังหวัดให้ความสำคัญและมุ่งมั่นดำเนินการใช้กฎหมายในเรื่องใดมากน้อยเพียงใดและอย่างไร สามารถใช้เป็นข้อมูลหลักที่สำคัญก่อนที่จะประเมินตนเองในส่วนอื่นๆ ได้

ส่วนที่ 2 ข้อที่ 1 เรื่อง “ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจร” จะได้จากข้อมูลการเชื่อมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรหลายฐานข้อมูล (POLIS E-claimและมรณบัตร) โดยคณะอนุกรรมการด้านบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน หรือข้อมูลผู้เสียชีวิต 3 ฐาน

ส่วนที่ 3 การประเมินตนเองในการใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ ตำรวจเป็นหน่วยงานหลักในที่ประชุม สามารถขอให้กรอกล่วงหน้าได้จะสะดวกขึ้น เมื่อนำเข้าในที่ประชุมมักจะมีความเห็นคล้ายตามตำรวจเพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นจริงของการปฏิบัติ จะแสดงข้อมูลเป้าหมายเทียบกับจำนวนการดำเนินการจับปรับของจังหวัดในภาคเดียวกัน ซึ่งพบแนวทางในการแก้ไขปัญหาในภาพรวมดังนี้

1. รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ทำให้คนภาคเหนือเสียชีวิตมากที่สุด

2. เพื่อลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ผล ยุทธศาสตร์และมาตรการทางกฎหมายจะได้ผลมากที่สุด
3. สอจร. จึงต้องตั้งเข็มมุ่งในการสนับสนุนทั้งงบประมาณและช่วยแก้ปมปัญหาที่สนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถปฏิบัติงานได้เต็มที่

นโยบายปัญหา แนวทางแก้ไข ปมปัญหาการปฏิบัติงานของตำรวจ

จากการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ในภาพรวม สามารถจะเก็บเกี่ยวประเด็นปัญหาได้ตลอดการประชุม ประเมินตนเอง จะมีการกล่าวถึงข้อจำกัด ภาระงาน ปัญหาอุปสรรค นโยบายฯ ที่แตกต่างกัน แต่สิ่งที่เห็นตรงกันเกือบทุกจังหวัด คือ ไม่มีเครื่องมืออัตโนมัติในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันการใช้ความเร็วและฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ซึ่งเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุที่รุนแรงมาก ทำให้มีการเสียชีวิตทุกจุดเสี่ยงและทางแยกไฟแดงหลายแห่ง ซึ่งข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไข คือ การใช้มาตรการทางกฎหมาย ลดความเร็วในจุดเสี่ยงด้วยกล้องตรวจจับความเร็ว ซึ่งหากเป็นแบบอัตโนมัติจะติดตั้งตายตัว สามารถบรรเทาปัญหาได้ผลยิ่งกว่าแบบครั้งคราว

จากปัญหาอุปสรรคที่ซ่อนอยู่หลังการพูดคุยนั้น แนวทางการแก้ไขจะต้องเปลี่ยนวิธีการบริหารจัดการของตำรวจเอง ได้แก่

1. ทศนคติของตำรวจจำนวนหนึ่งที่เคยเชื่อว่าการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนควรจะเริ่มที่เยาวชนก่อน เนื่องจากหากเด็กยังไม่วินัยก็จะทำอะไรต่อไม่ได้ ควรปรับเป็นว่าตำรวจต้องทำงานทันทีโดยไม่ต้องรอผลการปลูกฝังจากเยาวชนแต่อย่างใด เพราะจะช้าเกินไป และพฤติกรรมเมื่อโตขึ้นมักเปลี่ยนไป เช่น ชาวต่างประเทศที่เมื่อมาเมืองไทยแล้วไม่สวมหมวกนิรภัยขับรถจักรยานยนต์ ในขณะที่เมื่ออยู่ที่ประเทศของตนก็สวมหมวกตลอดเวลา เป็นต้น
2. ค่านิยมตำรวจเดิมที่เห็นว่างานจราจรเป็นงานที่ไม่สำคัญ ไม่ก้าวหน้า ไม่เท่าเทียมกับงานคดีอาญา
3. การนำตำรวจจราจรไปทำงานอื่น เช่น งานประชุม งานพิธีการ การอำนวยความสะดวกให้กับบุคคลสำคัญ ซึ่งต้องเตรียมการมาก เสียเวลาและกำลังมาก บั่นทอนกำลังและเวลาในการใช้กฎหมายดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุ
4. การทำงานขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจำนวนมาก เพราะเดิมจัดกำลังไว้สำหรับงานด้านการจราจรให้คล่องตัวเป็นหลัก ไม่มีกำลังด้านกวดขันวินัยอย่างเพียงพอ ผู้บริหารบางคนมีทัศนคติที่ไม่ยอมรับฟังปัญหา คือ ห้ามตำรวจพูดว่าขาดคน ขาดเครื่องมือ จึงเป็นเสมือนการซ่อนปัญหาไว้ได้พรม หากการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีความสำคัญจริง ประเทศไทยควรมีหน่วยปราบปรามผู้ทำผิดกฎหมายจราจรเป็นพิเศษ เช่นเดียวกับหน่วยปราบปรามอื่นๆ เช่น กองปราบปรามยาเสพติด กองปราบปรามคดี หรือตำรวจท่องเที่ยว

5. ปัญหาการขาดแคลนงบประมาณ และไม่เป็นธรรม มีคำสั่งให้ทำงานแต่งงบประมาณลงถึงพื้นที่น้อย เช่น ในช่วงเทศกาล หน่วยต่างๆ ที่บูรณาการตั้งจุดสกัดล้วนได้รับค่าตอบแทนตามสมควร และไม่เป็นบุคลากรหลัก มาปฏิบัติงานเป็นบางเวลา ในขณะที่เจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ทำงานตลอดและเป็นกำลังหลัก แต่ได้รับเบี้ยเลี้ยงน้อยกว่า และค่าปรับการทำผิดกฎจราจรนั้น ในขณะที่ตำรวจต้องออกประจันหน้ากับผู้กระทำผิด แต่ส่วนแบ่งค่าปรับกลับได้รับน้อยมาก และมีการกำหนดเพดาน ไม่ว่าจะดำเนินการเข้มข้นเพียงใด มากที่สุดคือได้เพียงหนึ่งหมื่นบาท
6. ปัญหาการแต่งตั้งโยกย้ายตำรวจหลายต่อหลายครั้งเปลี่ยนจากหน้ามือเป็นหลังมือ และโยกย้ายบ่อยมากเกินไป พอเจ้าหน้าที่ระดับผู้บังคับการเริ่มเข้าใจพื้นที่ก็จะถูกโยกย้าย การทำงานจึงไม่มีความต่อเนื่อง ต้องเริ่มใหม่เรื่อยไป แนวทางแก้ไขที่พอจะทำได้ คือ สำหรับตำรวจจราจรที่มีพื้นที่ในจังหวัดควรได้รับการพิจารณาให้มีความก้าวหน้าพอสมควร โดยไม่จำเป็นต้องโยกย้าย ที่สำคัญคือให้มีระเบียบปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานและทำงานได้โดยไม่ติดขัด คำสั่งในเรื่องการห้ามตั้งด่านลอยเพื่อสุมเปลี่ยนจับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องเมาแล้วขับ ขับรถเร็ว และไม่สวมหมวกนิรภัย