



แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๖
จังหวัดหนองบัวลำภู

บทสรุปผู้บริหาร

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน และสร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ซึ่งรัฐบาลตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว จึงได้นำแนวทางการดำเนินงาน “๑๒ เป้าหมายโลกด้านความปลอดภัยทางถนน” ของสหประชาชาติ มาเป็นกรอบในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พร้อมทั้งได้กำหนดประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนน ไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ต่ำกว่า ๑๒ คนต่อหนึ่งแสนประชากร ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ซึ่งเป็นเป้าหมายที่ทุกหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องดำเนินการร่วมกัน โดยได้กำหนดเป้าหมายผู้เสียชีวิตรายปี ตั้งแต่ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐ ไว้ เพื่อให้ทุกหน่วยงาน นำไปกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

จังหวัดหนองบัวลำภู ได้บูรณาการงานด้านความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นการทำงานผ่านกลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เน้นการทำงานในระดับพื้นที่เป็นสำคัญ และต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยปี ๒๕๖๖ ได้กำหนดเป้าหมายในการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๕.๒๑ คน ต่อแสนประชากร ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดหนองบัวลำภู สอดคล้องกับ เป้าหมายระดับประเทศ คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู ซึ่งเป็นคณะกรรมการหลักในการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด จึงได้ร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ จังหวัดหนองบัวลำภู เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดหนองบัวลำภู ตลอดปี ๒๕๖๖



(นายสุวิทย์ จันทร์หรร)

ผู้ว่าราชการจังหวัดหนองบัวลำภู

ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู

สารบัญ

เนื้อหา	หน้า
๑. วิสัยทัศน์	๑
๒. พันธกิจ	๑
๓. เป้าประสงค์	๑
๔. เป้าหมาย	๒
๕. ภาพรวมของประเทศ	๒
๖. จังหวัดหนองบัวลำภู	๒
๖.๑ บริบทพื้นที่	๓
๖.๒ สถิติอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕	๔
๖.๓ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แยกเป็นรายอำเภอ พ.ศ. ๒๕๖๓- ๒๕๖๕	๕
๖.๔ สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ จังหวัดหนองบัวลำภู พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕	๕
๖.๕ สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ จังหวัดหนองบัวลำภู พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕	๖
๖.๖ ข้อมูลผู้บาดเจ็บ	๙
๖.๗ สถิติผู้เสียชีวิต	๑๔
๖.๘ การวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	๒๐
๖.๙ สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ จังหวัดหนองบัวลำภู พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕	๒๑
๖.๑๐ สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ จังหวัดหนองบัวลำภู พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕	๒๑

๗. ยุทธศาสตร์	๒๑
๘. ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน	๒๒
๙. ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ	๒๔
๑๐. ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน	๒๕
๑๑. ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน	๒๘

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๖

จังหวัดหนองบัวลำภู

๑. วิสัยทัศน์

มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน

๒. พันธกิจ

๑. เน้นจัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของจังหวัดหนองบัวลำภูอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็น ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
๒. เน้นจัดการกับความเสียหายอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง
๓. ปรับปรุง และพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยเอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์
๔. สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดหนองบัวลำภูให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกฎหมาย การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตาม ประเมินผลที่ต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

๓. เป้าประสงค์

๑. เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทาง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
๒. เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท
๓. เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับการสัญจรทางถนน และมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางทุกรูปแบบ
๔. เพื่อวางรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยมีแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการได้จริง สามารถสนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันทุกภาคส่วน มีกฎหมายที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเทียบเท่าสากล มีการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ ตลอดจนเกิดระบบการติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

๔. เป้าหมาย

ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตามรายละเอียดดังนี้

๕. ภาพรวมของประเทศ

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต ต่อแสนประชากร	จำนวน (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
๒๕๖๕	๒๒.๘๖	๑๕,๑๕๘	๑,๓๓๗	๘.๑
๒๕๖๖	๒๐.๖๙	๑๓,๘๒๑	๑,๓๓๗	๘.๘
๒๕๖๗	๑๘.๕๑	๑๒,๔๘๔	๑,๓๓๗	๙.๗
๒๕๖๘	๑๖.๓๔	๑๑,๑๔๘	๑,๓๓๗	๑๐.๗
๒๕๖๙	๑๔.๑๗	๙,๘๑๑	๑,๓๓๗	๑๒.๐
๒๕๗๐	๑๒.๐๐	๘,๔๗๔	๑,๓๓๗	๑๓.๖

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนนั้นสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ที่ ๔ การสร้างโอกาสความเสมอภาคเท่าเทียมทางสังคม โดยเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้เหลือเท่ากับ ๑๒ คนต่อประชากรแสนคน หรือ ๘,๔๗๔ คน ในปี ๒๕๗๐ เป็นไปตามเป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์แห่งชาติ ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) กำหนดให้ระหว่างปี ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ ต้องมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ ๑๒ คนต่อประชากรแสนคน โดยมีการกระจายเป้าหมายไปสู่ระดับจังหวัดในอัตราที่แตกต่างกันตามลำดับความรุนแรงของสถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน ทั้งนี้ การแปลงค่าจากเป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตต่อปี เป็นการคำนวณด้วยฐานข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (๓ ฐาน) ร่วมกับจำนวนประชากรปี ๒๕๗๐ จากรายงานการคาดประมาณประชากรของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๘๓ (ฉบับปรับปรุง) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อย่างไรก็ดี เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตนับเป็นเป้าหมายหลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันของแผน เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ ๑ จึงกำหนดให้มีการลดลงของจำนวนหรือสัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มต่าง ๆ ในอัตราเดียวกันกับเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

๖. จังหวัดหนองบัวลำภู

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต ต่อแสนประชากร	จำนวน (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
๒๕๖๕	๑๖.๗๘	๘๕	๘	๐.๖๗
๒๕๖๖	๑๕.๒๑	๗๗	๑๐	๐.๖๗
๒๕๖๗	๑๓.๖๔	๖๗	๑๐	๐.๖๗
๒๕๖๘	๑๒.๐๖	๖๐	๗	๐.๖๘

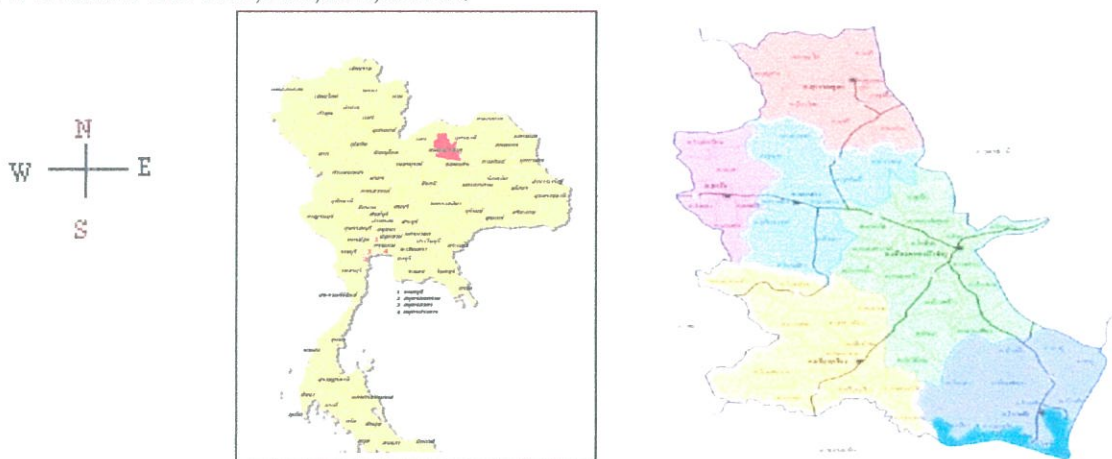
ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต ต่อแสนประชากร	จำนวน (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
๒๕๖๙	๑๐.๖๒	๕๑	๙	๐.๖๗
๒๕๗๐	๙.๐๒	๔๑	๑๐	๐.๖๗

๖.๑ บริบทพื้นที่

๖.๑.๑ ภูมิประเทศที่ตั้งและอาณาเขต

จังหวัดหนองบัวลำภู ตั้งอยู่ระหว่างเส้นรุ้งที่ ๑๗ องศาเหนือ และเส้นแวงที่ ๑๐๒ องศาตะวันออก อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพมหานคร ตามทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๒๑๐ (กรุงเทพฯ – นครราชสีมา – ขอนแก่น – อุดรธานี - หนองบัวลำภู) เป็นระยะทางประมาณ ๖๐๘ กิโลเมตร โดยห่างจากจังหวัดอุดรธานี - หนองบัวลำภู ตามเส้นทางหลวงหมายเลข ๒๑๐ (อุดรธานี - เลย) ประมาณ ๔๖ กิโลเมตร หรือตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๒๘ (กรุงเทพฯ – สี่คิ้ว – ชัยภูมิ – ชุมแพ – ศรีบุญเรือง - หนองบัวลำภู) ประมาณ ๕๑๘ กิโลเมตร

มีขนาดพื้นที่ รวมทั้งจังหวัด ๓,๘๕๙.๑ ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ ๒,๔๑๑,๙๓๗.๕ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๒.๒๗ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และร้อยละ ๐.๗๕ ของประเทศ (พื้นที่ประเทศ ๕๑๓,๐๒๙ ตารางกิโลเมตร หรือ ๓๒๐,๖๙๖,๘๘๘,๑๒๕ ไร่)



อาณาเขต

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	อ. น้ำโสม	อ. บ้านผือ	จ.อุดรธานี
ทิศใต้	ติดต่อกับ	อ. สีชมพู	อ. หนองนาคำ	จ.ขอนแก่น
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	อ. ภูกระดึง	อ. วังสะพุง	อ. ผาขาว และ อ. เอร์วาน จ.เลย
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	อ. บ้านผือ	อ. กุดจับ	อ. หนองวัวซอ จ.อุดรธานี

๖.๑.๒ ลักษณะทางการปกครอง

การปกครองแบ่งออกเป็น ๖ อำเภอ ๕๘ ตำบล ๖๘๗ หมู่บ้าน ๓๓ ชุมชน การปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย ๑ อบจ. , ๑ เทศบาลเมือง, ๒๓ เทศบาลตำบล และ ๔๓ อบต. การดำเนินงานจังหวัดภายใต้การบริหารจัดการของผู้ว่าราชการจังหวัด มุ่งเน้นการบูรณาการ และการเติบโตไปในทิศทางเดียวกัน

๖.๑.๓ จำนวนประชากร ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

สถิติจำนวนประชากร

พื้นที่	ประชากร		
	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕
อำเภอเมืองหนองบัวลำภู	๑๓๖,๗๒๘	๑๓๖,๘๐๐	๑๓๖,๖๔๒
อำเภอนากลาง	๙๒,๗๔๓	๙๒,๕๓๗	๙๒,๒๘๒
อำเภอโนนสัง	๖๕,๒๖๒	๖๕,๐๗๔	๖๔,๙๘๕
อำเภอศรีบุญเรือง	๑๐๙,๕๓๒	๑๐๙,๔๐๘	๑๐๙,๓๑๗
อำเภอสวรรคภูหา	๖๗,๘๐๒	๖๗,๙๐๕	๖๗,๙๐๒
อำเภอนาวัง	๓๗,๔๐๓	๓๗,๒๗๗	๓๗,๑๙๗
รวม	๕๐๙,๔๗๐	๕๐๙,๐๐๑	๕๐๘,๓๒๕

ตารางการแบ่งเขตการปกครอง

อำเภอ	จำนวนตำบล (แห่ง)	จำนวนหมู่บ้าน/ชุมชน (แห่ง)	จำนวนอปท. (แห่ง)	จำนวนส่วนราชการ (แห่ง)
เมืองหนองบัวลำภู	๑๕	๑๕๓ / ๓๓	๑๘	๑๓
ศรีบุญเรือง	๑๒	๑๕๘	๑๔	๑๔
นากลาง	๙	๑๒๗	๑๐	๑๔
โนนสัง	๑๐	๑๐๗	๑๑	๑๔
นาวัง	๕	๕๑	๖	๑๕
สวรรคภูหา	๘	๙๑	๙	๑๔
รวม	๕๘	๖๘๗ / ๓๓	๖๘	๘๕

ที่มา : ที่ทำการปกครองจังหวัดหนองบัวลำภู เดือนสิงหาคม ๒๕๖๓

๖.๒ สถิติอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

ปี พ.ศ.	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
๒๕๖๓	๔,๘๘๙	๔,๒๒๖	๑๐๗
๒๕๖๔	๔,๒๕๕	๓,๓๐๑	๙๗
๒๕๖๕	๔,๑๕๙	๓,๕๓๖	๑๐๕

๖.๓ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แยกเป็นรายอำเภอ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

อำเภอ	ตาย/๖๓	ตาย/๖๔	ตาย/๖๕
เมืองหนองบัวลำภู	๔๕	๔๐	๓๖
นากลาง	๑๙	๑๗	๒๑
ศรีบุญเรือง	๑๖	๒๐	๒๑
โนนสัง	๑๒	๘	๖
สุวรรณคูหา	๗	๖	๑๑
นาวัง	๘	๖	๑๐
รวม	๑๐๗	๙๗	๑๐๕

๖.๔ จุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน



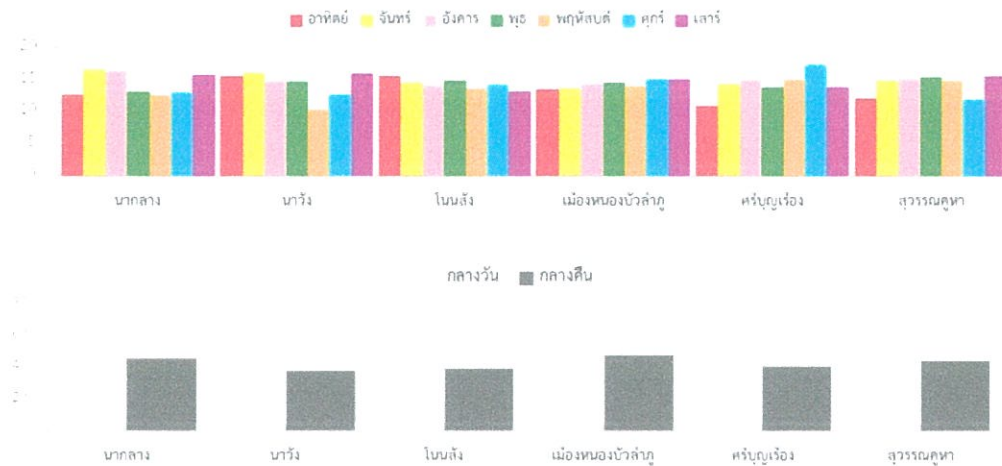
๖.๔.๑ จุดเสี่ยงในพื้นที่จังหวัดหนองบัวลำภู จำแนกตามประเภทถนน มีจำนวน ๔๘ แห่ง

- ถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๒๑๐ (อุดรธานี - เลย) รวม ๒๓ แห่ง
- ถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๒๒๘ (หนองบัวลำภู - ชุมแพ) รวม ๖ แห่ง
- ถนนทางหลวงที่เป็นสายรอง รวม ๑๔ แห่ง
- ถนนทางหลวงชนบท รวม ๓ แห่ง
- ถนนในหมู่บ้าน รวม ๒ แห่ง

๖.๔.๒ จุดเสี่ยงในพื้นที่จำแนกตามรายอำเภอ ดังนี้

- อำเภอเมืองหนองบัวลำภู รวม ๖ แห่ง
- อำเภอนากลาง รวม ๙ แห่ง
- อำเภอศรีบุญเรือง รวม ๘ แห่ง
- อำเภอโนนสัง รวม ๖ แห่ง
- อำเภอสุวรรณคูหา รวม ๘ แห่ง
- อำเภอนาวัง รวม ๑๑ แห่ง

ร้อยละการเกิดอุบัติเหตุรายอำเภอจำแนกตามช่วงเวลา

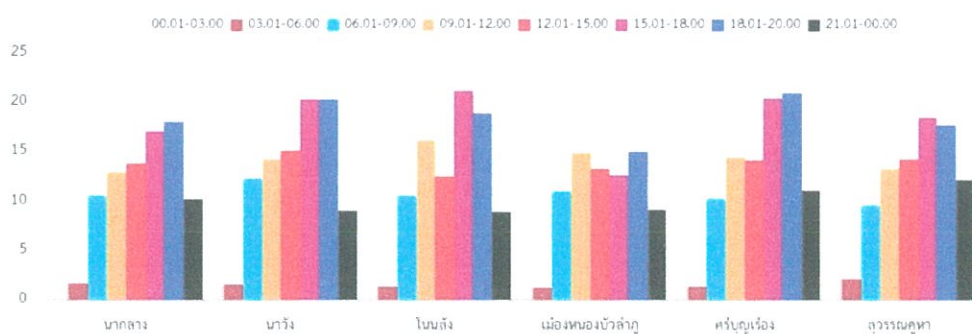


ร้อยละการเกิดอุบัติเหตุรายอำเภอจำแนกตามช่วงเวลา รายอำเภอ พบว่า

- อำเภอนากลาง และอำเภอนาวัน จะเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ วันจันทร์
- อำเภอโนนสัง จะเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ วันอาทิตย์
- อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จะเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ วันศุกร์ และวันเสาร์
- อำเภอศรีบุญเรือง จะเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ วันศุกร์
- อำเภอสุวรรณคูหา จะเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ วันเสาร์

ส่วนสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างกลางวันและกลางคืน พบว่าทุกอำเภอ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงกลางวันจะสูงกว่ากลางคืนเล็กน้อย

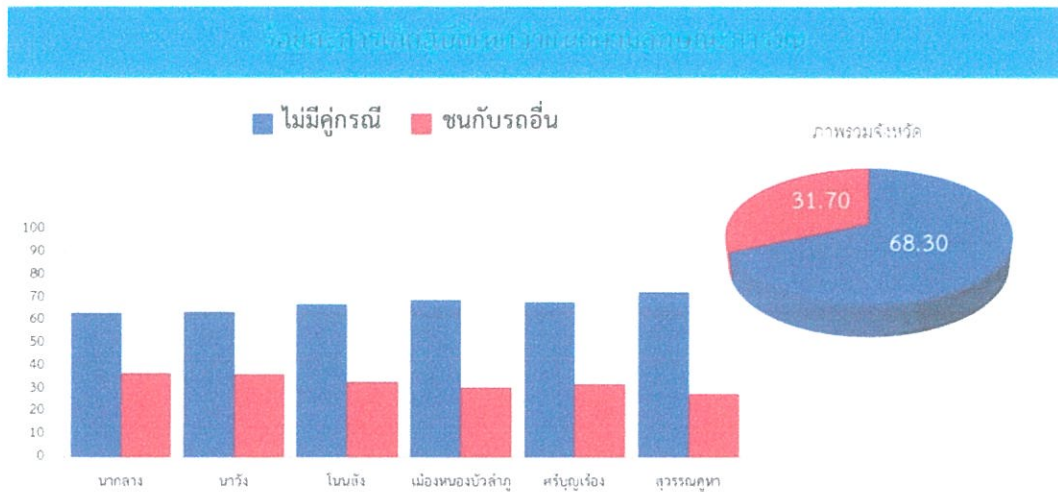
ร้อยละการเกิดอุบัติเหตุรายอำเภอจำแนกตามช่วงเวลา



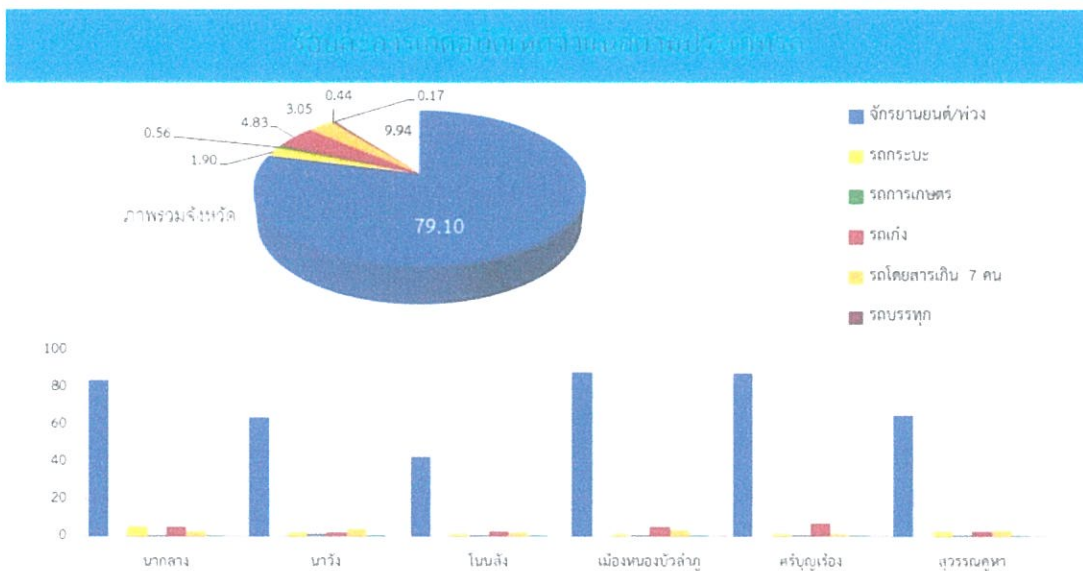
และเมื่อจำแนกสถิติการเกิดอุบัติเหตุรายอำเภอเมื่อจำแนกตามช่วงเวลา พบว่า

- อำเภอนากลาง และอำเภอศรีบุญเรือง จะเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ช่วงเวลา ๑๘.๐๑ - ๒๐.๐๐ น.
- อำเภอนาวัน จะเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ช่วงเวลา ๑๕.๐๑ - ๒๐.๐๐ น.
- อำเภอโนนสัง และอำเภอสุวรรณคูหา จะเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ช่วงเวลา ๑๕.๐๑ - ๑๘.๐๐ น.

- อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จะเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ช่วงเวลา ๐๙.๐๑ - ๑๒.๐๐ น. และเวลา ๑๘.๐๑ - ๒๐.๐๐ น.



๖.๕.๓ ร้อยละการเกิดอุบัติเหตุจําแนกตามลักษณะการชน การเกิดอุบัติเหตุเมื่อจําแนกตามลักษณะของการชน พบว่า ทั้ง ๖ อำเภอ เมื่อจําแนกตามลักษณะของการชน พบว่าอุบัติเหตุลักษณะที่ไม่มีคู่กรณี ซึ่งเกิดจากผู้ขับขี่เอง จะมีสถิติสูงกว่า คิดเป็นร้อยละ ๖๘.๓๐ และมีคู่กรณี คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๗๐

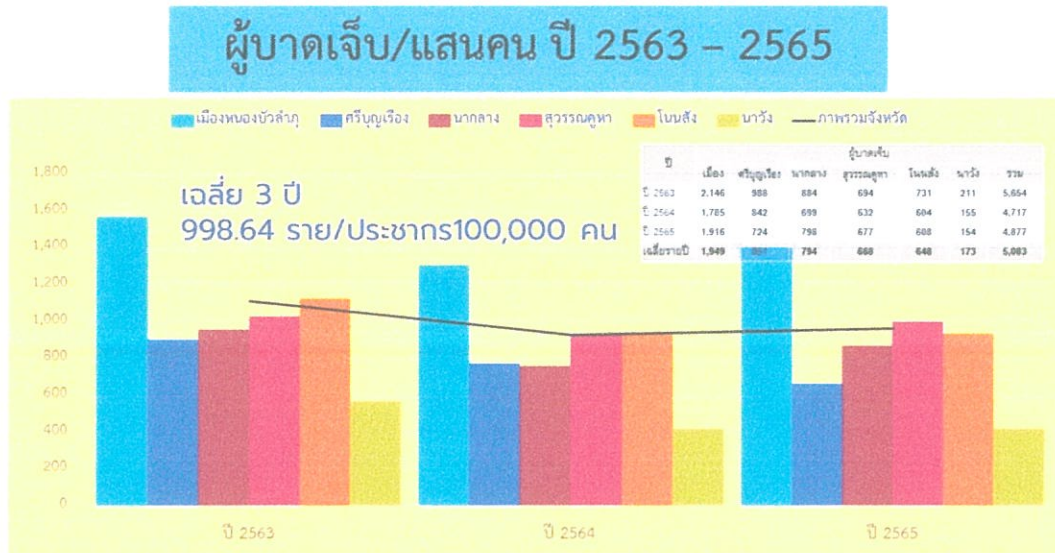


๖.๕.๔ ร้อยละการเกิดอุบัติเหตุจําแนกตามประเภทรถ ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรายอำเภอเมื่อจําแนกตามประเภทรถ พบว่า

- ประเภทที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ทั้ง ๖ อำเภอ คือรถจักรยานยนต์/รถจักรยานยนต์พ่วง คิดเป็นร้อยละ ๗๙.๑๐

- ประเภทที่เกิดอุบัติเหตุรองลงมา รถเก๋ง รถโดยสารเกิน ๗ คน รถกระบะ ซึ่งมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุใกล้เคียงกัน

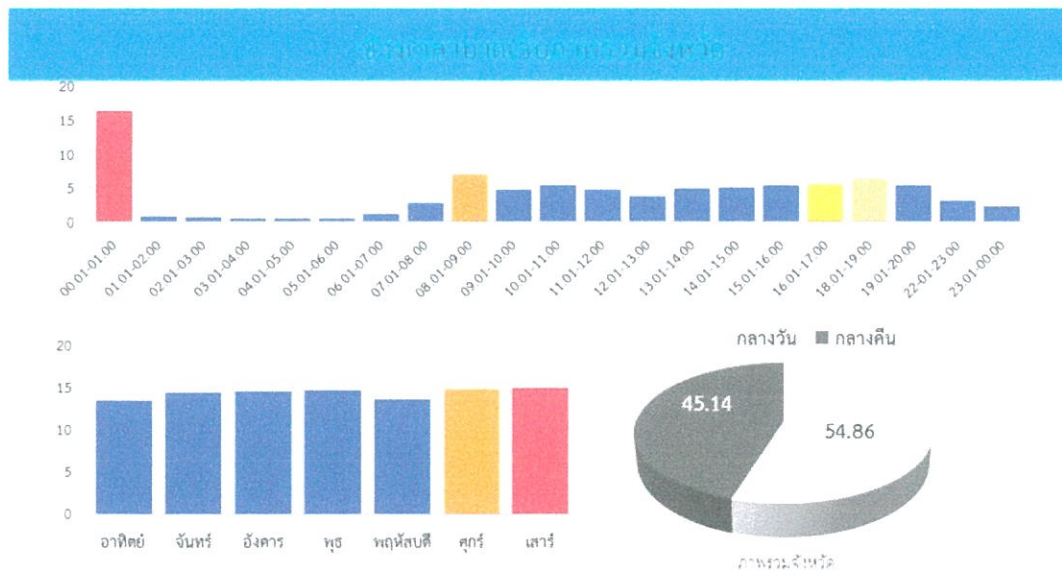
๖.๖ ข้อมูลผู้บาดเจ็บ



๖.๖.๑ สถิติผู้บาดเจ็บต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน ปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ พบว่าโดยเฉลี่ย ภาพรวมจังหวัด มีผู้บาดเจ็บ ๙๙๘.๖๔ รายต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน

และเมื่อจำแนกรายอำเภอ พบว่า อำเภอที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือ อำเภอเมืองหนองบัวลำภู รองลงมา คืออำเภอโนนสัง อำเภอสุวรรณคูหา และอำเภอที่เกิดอุบัติเหตุต่ำสุด คืออำเภอนาวัง

๖.๖.๒ สถิติผู้บาดเจ็บ จำแนกตามช่วงเวลา



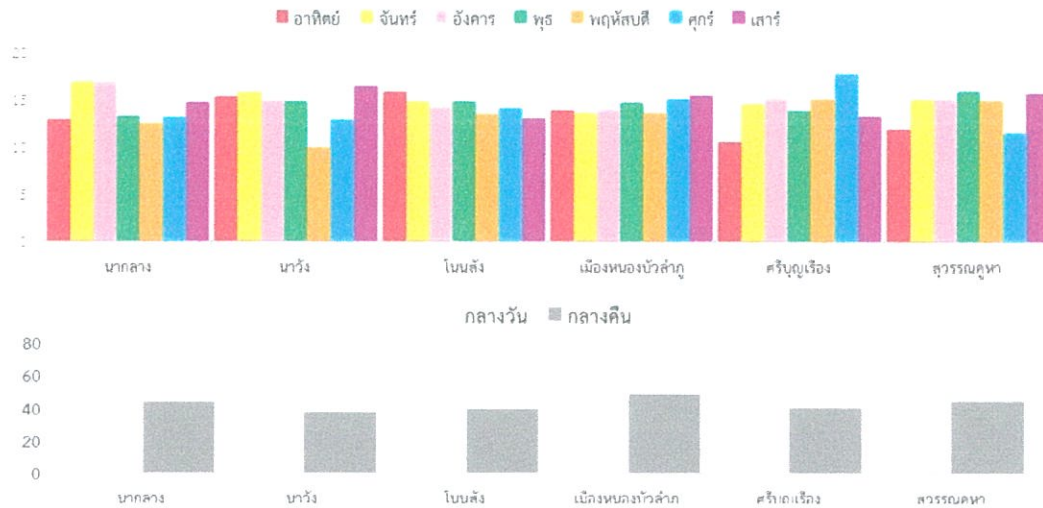
ข้อมูลผู้บาดเจ็บจำแนกตามช่วงเวลาระดับจังหวัด พบว่า

- ช่วงเวลาที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือเวลา ๐๐.๐๑ – ๐๑.๐๐ น.
- รองลงมา คือเวลา ๐๘.๐๑ – ๐๙.๐๐ น.
- และช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุต่ำสุด คือ เวลา ๐๑.๐๐ – ๐๖.๐๐ น.

จำแนกตามช่วงเวลากลางวันและเวลากลางคืน มีผู้บาดเจ็บไม่แตกต่างกัน

จำแนกตามวัน พบว่า วันที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือวันเสาร์ รองลงมา คือวันศุกร์

จำนวนอุบัติเหตุรายวันตามอำเภอ



สถิติผู้บาดเจ็บจำแนกตามช่วงเวลารายอำเภอ ในแต่ละวัน พบว่า

- อำเภอ นากลาง มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือวันจันทร์ และวันอังคาร
- อำเภอ นาหวัง และอำเภอเมืองหนองบัวลำภู มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือวันเสาร์
- อำเภอ โนนสัง มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือวันอาทิตย์
- อำเภอ ศรีบุญเรือง มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือวันศุกร์
- อำเภอ สุวรรณคูหา มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือวันพุธ

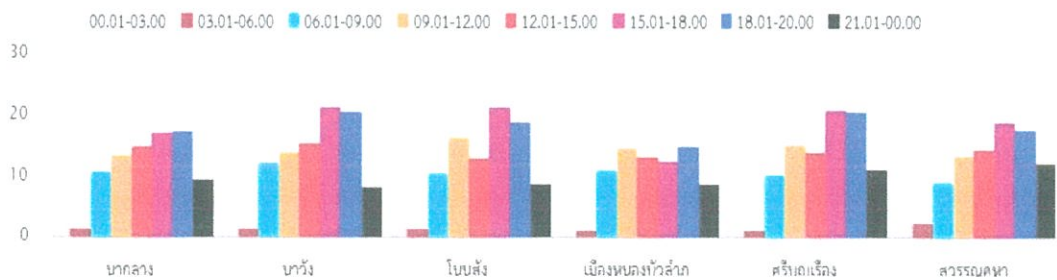
ข้อมูลผู้บาดเจ็บ จำแนกตามช่วงเวลา ระหว่างกลางวันและกลางคืน รายอำเภอ พบว่า

- อำเภอ นากลาง อำเภอ นาหวัง อำเภอ โนนสัง อำเภอ ศรีบุญเรือง อำเภอ สุวรรณคูหา

ช่วงเวลากลางวัน จะมีอัตราการบาดเจ็บสูงกว่าเวลากลางคืน

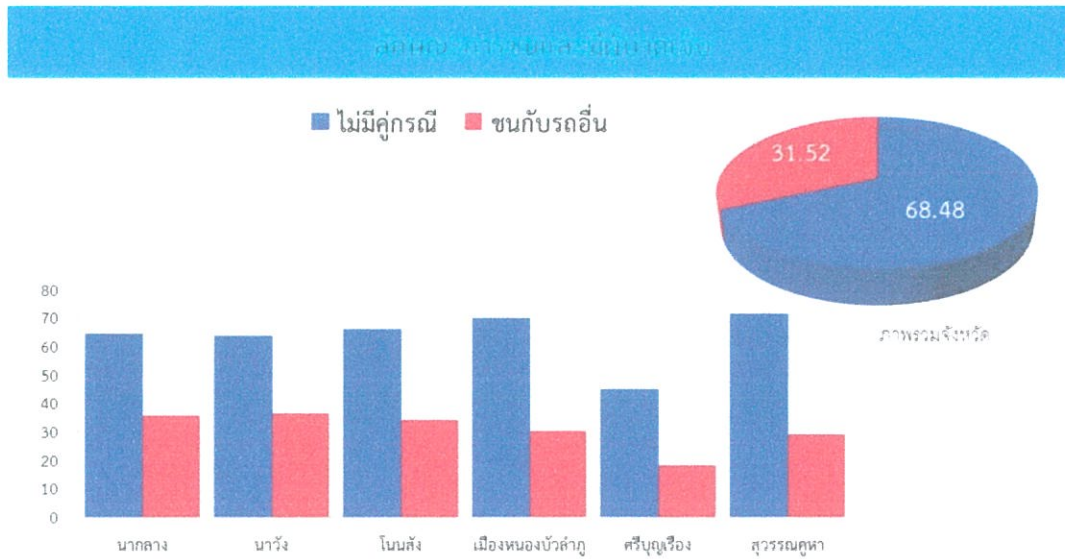
- อำเภอเมืองหนองบัวลำภู ช่วงเวลากลางวันและเวลากลางคืน จะมีผู้บาดเจ็บไม่แตกต่างกัน

ช่วงเวลาที่มีผู้บาดเจ็บตามอำเภอ

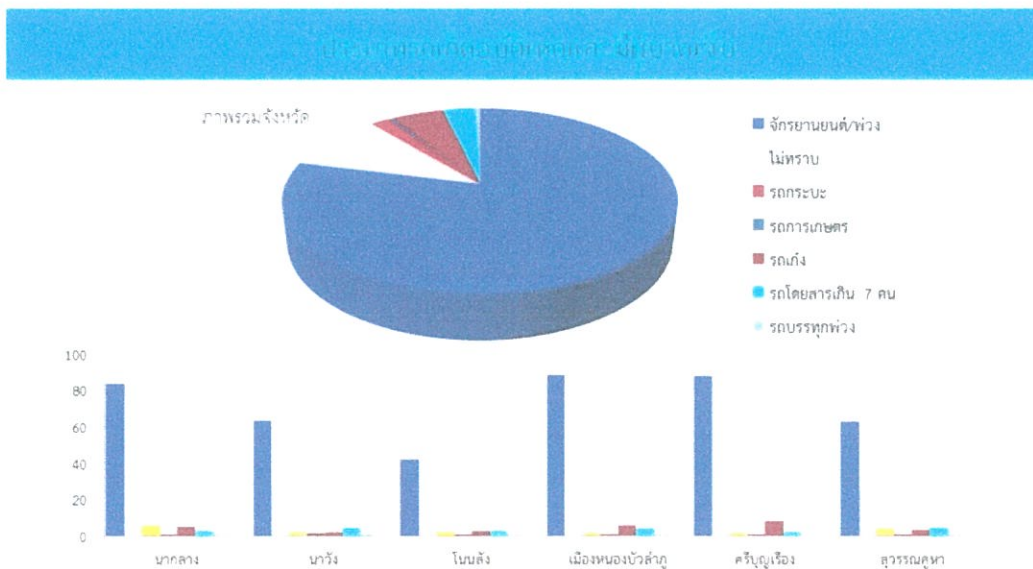


ข้อมูลผู้บาดเจ็บจำแนกตามช่วงเวลารายอำเภอ พบว่า

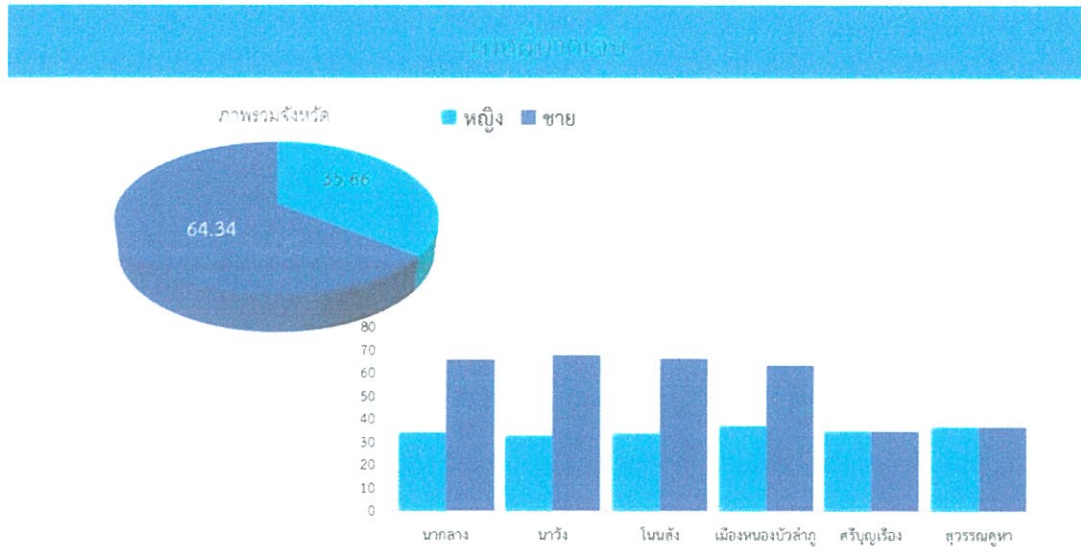
- อำเภอนากลาง จะมีผู้บาดเจ็บสูง ในช่วงเวลา ๑๒.๐๑ – ๑๕.๐๐ น.
- อำเภอนาวัง อำเภอนโนนสัง อำเภอศรีบุญเรือง และอำเภอสวรรคุดหา จะมีผู้บาดเจ็บสูงในช่วงเวลา ๑๕.๐๑ – ๑๘.๐๐ น.
- อำเภอเมืองหนองบัวลำภู จะมีผู้บาดเจ็บสูงในช่วงเวลา ๐๐.๐๑ – ๐๓.๐๐ น.



๖.๖.๓ ข้อมูลผู้บาดเจ็บ จำแนกตามลักษณะของการชน พบว่า ทั้ง ๖ อำเภอ อุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่จะเกิดจากผู้ขับขี่เอง โดยไม่มีคู่กรณี คิดเป็นร้อยละ ๖๘.๔๕ และกรณีที่ชนกับรถคันอื่น คิดเป็นร้อยละ ๓๑.๕๕ ซึ่งแตกต่างกันคิดเป็นร้อยละ ๓๖.๙๖

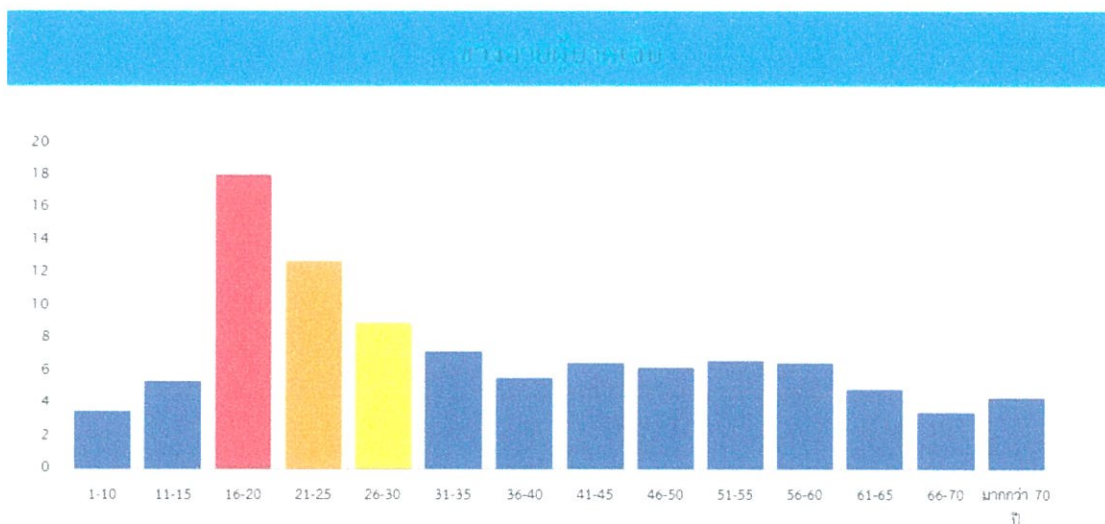


๖.๖.๔ ข้อมูลผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามประเภทรถ พบว่า รถที่เกิดอุบัติเหตุและมีผู้บาดเจ็บสูงสุด ทั้ง ๖ อำเภอ คือ รถจักรยานยนต์/จักรยานยนต์พ่วง รองลงมา คือรถกระบะ รถโดยสารเกิน ๗ คน รถบรรทุกพ่วง และรถที่ใช้ในการเกษตร

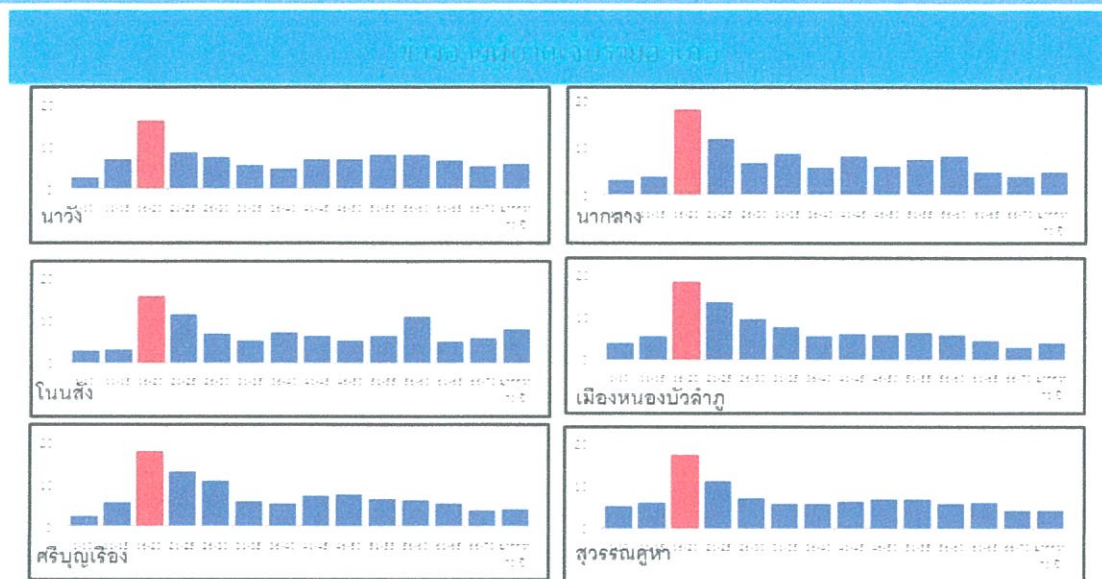


๖.๖.๕ ข้อมูลผู้บาดเจ็บจำแนกตามเพศ พบว่า

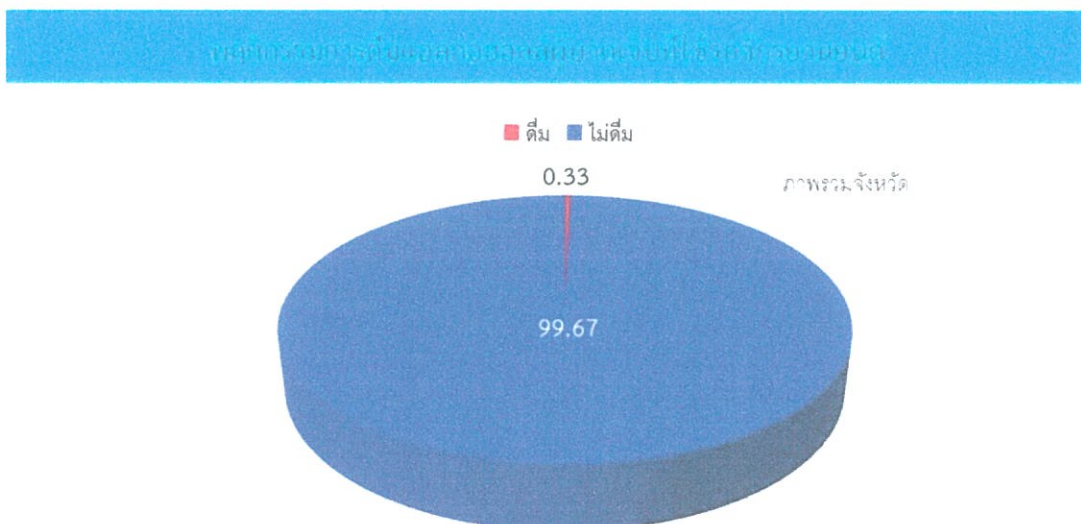
- อำเภอนากลาง อำเภอนาวัง อำเภอโนนสัง และอำเภอเมืองหนองบัวลำภู ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ คือเพศชาย
- อำเภอศรีบุญเรือง และอำเภอสุวรรณคูหา ผู้บาดเจ็บเพศชาย และเพศหญิง มีอัตราใกล้เคียงกัน



๖.๖.๖ ข้อมูลผู้บาดเจ็บจำแนกตามช่วงอายุระดับจังหวัด พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บสูงสุด คืออายุตั้งแต่ ๑๖ - ๒๐ ปี รองลงมาคือ ๒๑ - ๒๕ ปี และต่ำสุด คือ ๑ - ๑๐ ปี และ ๖๖ - ๗๐ ปี ตามลำดับ

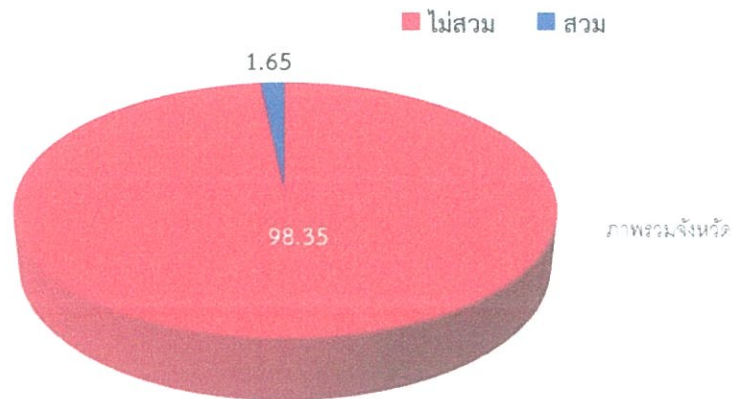


และเมื่อพิจารณาช่วงอายุผู้บาดเจ็บรายอำเภอ พบว่า ทั้ง 6 อำเภอ ช่วงอายุ ที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือ อายุ ๑๖ - ๒๐ ปี รองลงมาคืออายุ ๒๑ - ๒๕ ปี



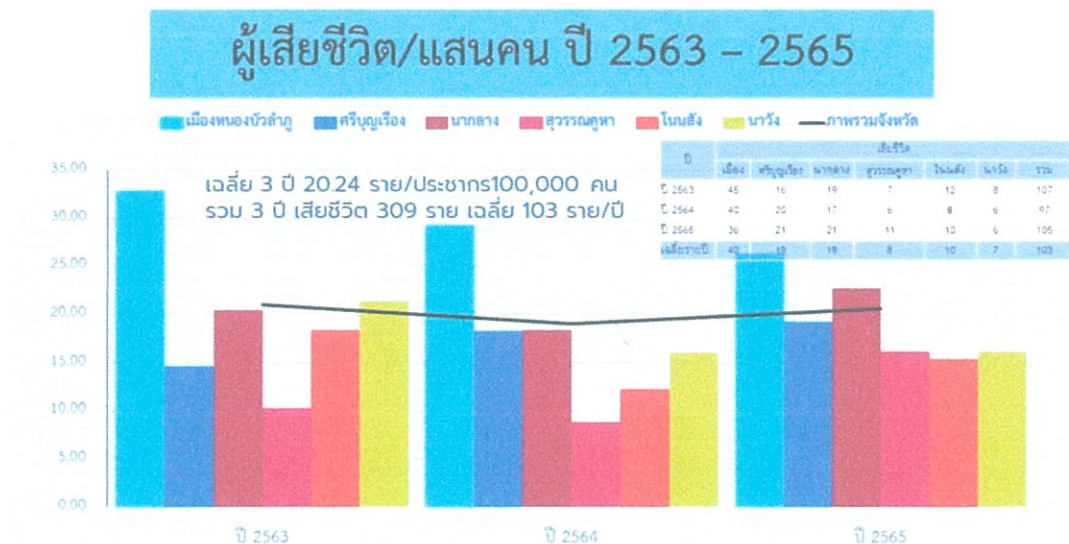
๖.๖.๗ ผู้บาดเจ็บที่ใช้รถจักรยานยนต์และตีแอลกอฮอล์ พบว่าพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ส่วนใหญ่ไม่มีการดื่ม ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๖๗ และผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์มีเพียงร้อยละ ๐.๓๓

ผลการพิจารณาของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ



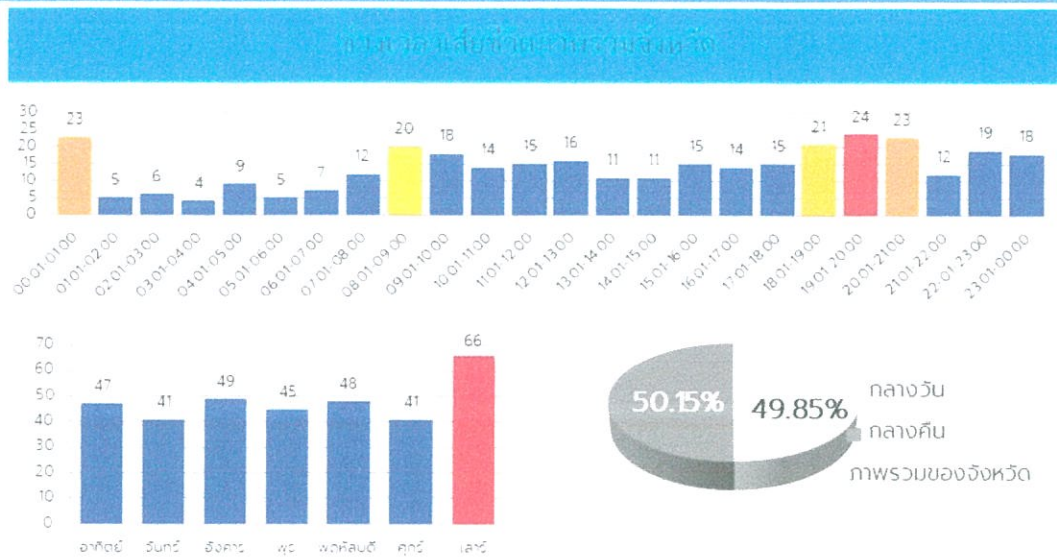
๖.๖.๘ ข้อมูลผู้บาดเจ็บที่ใช้รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย พบว่า ผู้บาดเจ็บที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารสูงมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๘.๓๕ และผู้บาดเจ็บที่สวมหมวกนิรภัย บาดเจ็บเพียงร้อยละ ๑.๖๕

๖.๗ สถิติผู้เสียชีวิต



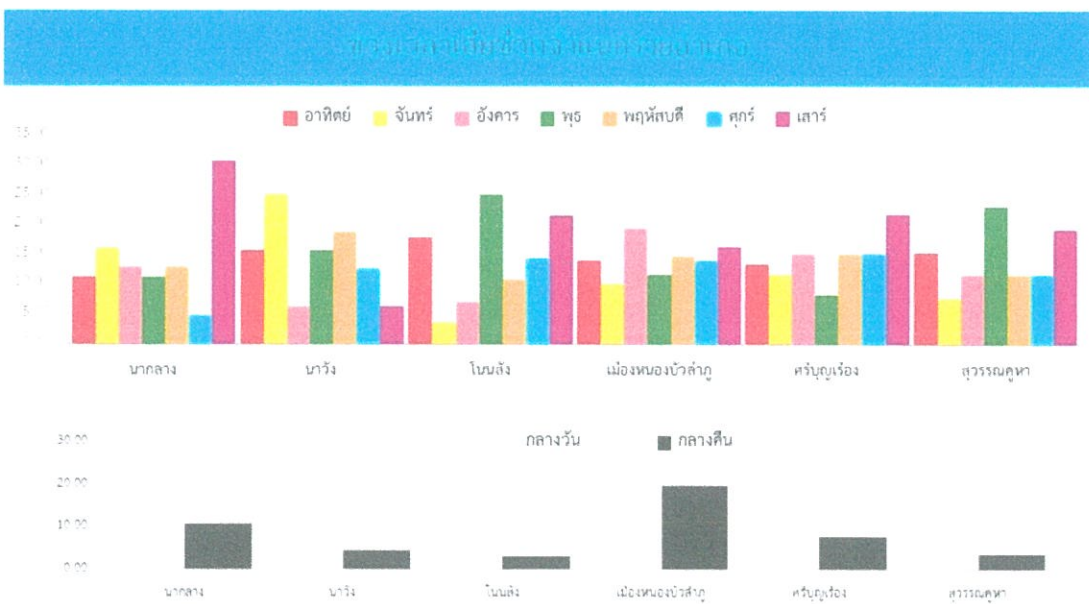
๖.๗.๑ จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน ปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ เฉลี่ย ๓ ปี ภาพรวมระดับจังหวัด มีจำนวน ๒๐.๒๔ รายต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน สถิติโดยรวม ๓ ปี เสียชีวิต ๓๐๙ ราย คิดเป็นค่าเฉลี่ย ๑๐๓ ราย/ปี

และเมื่อจำแนกอำเภอ พบว่า อำเภอที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด คืออำเภอเมืองทองบวรภูมิ รองลงมา คืออำเภอนากลาง และอำเภอที่เสียชีวิตต่ำสุด คืออำเภอสวรรคต



๖.๗.๒ ช่วงเวลาการเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุ พบว่า

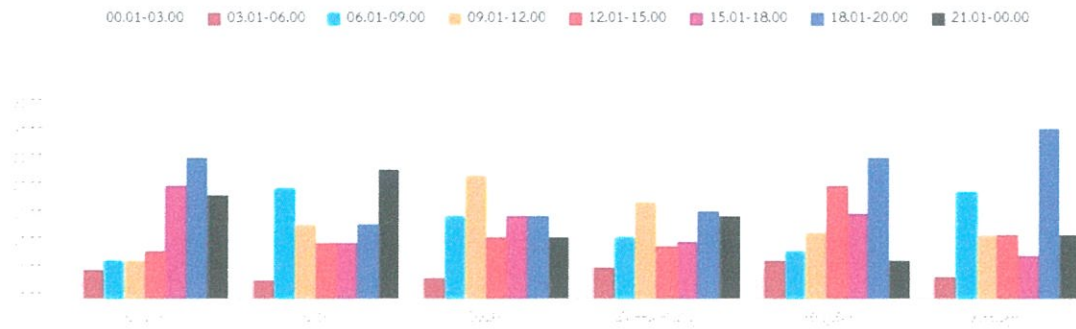
- ช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต โดยรวมหลังจาก ๑ นาฬิกา – ๗ นาฬิกา จะเป็นช่วงเวลาที่ผู้เสียชีวิตต่ำสุด หลังจาก ๘ นาฬิกาเป็นต้นไป จะมีอัตราการเสียชีวิตสูงขึ้นตามลำดับ
- จำแนกตามวัน พบว่า อุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด มักจะเกิดในวันเสาร์ ส่วนช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงกลางวันคิดเป็นร้อยละ ๕๙.๘๕ ช่วงเวลากลางคืนคิดเป็นร้อยละ ๔๐.๑๕ ซึ่งถือว่าไม่แตกต่างกัน



การจำแนกช่วงเวลาการเสียชีวิตเมื่อจำแนกเป็นรายอำเภอ พบว่า อำเภอนากลาง มีผู้เสียชีวิตสูงสุดในวันเสาร์ อำเภอนาหวัง คือวันจันทร์ อำเภอโนนสัง ในวันพุธ อำเภอเมืองหนองบัวลำภู ในวันอังคาร อำเภอศรีบุญเรือง คือวันเสาร์ และอำเภอสวรรณคูหา ในวันพุธ

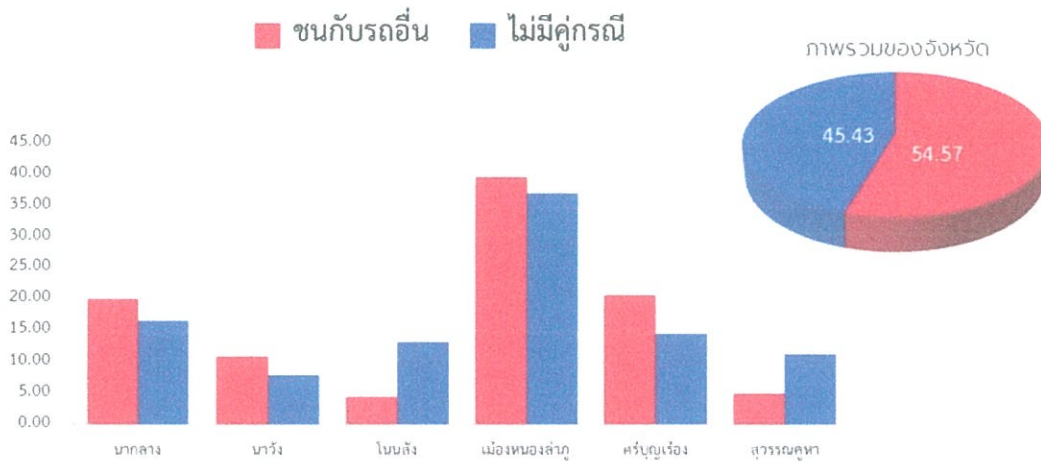
ช่วงเวลาที่ผู้เสียชีวิตในช่วงกลางวันและกลางคืนทุกอำเภอมีสถิติไม่แตกต่างกัน

ช่วงเวลาการเสียชีวิตจําแนกรายอำเภอ



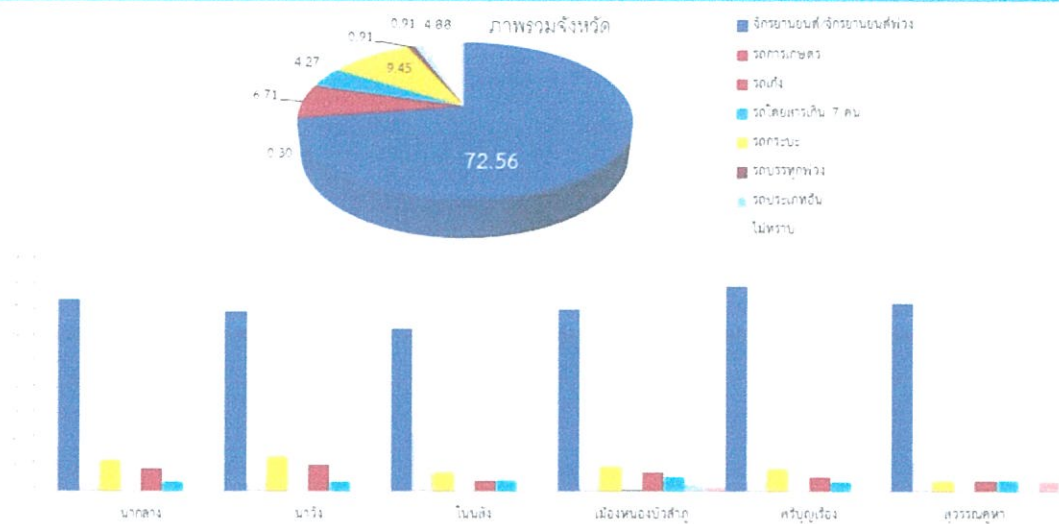
ช่วงเวลาการเสียชีวิตจําแนกรายอำเภอ พบว่า อำเภอากลาง อำเภอศรีบุญเรือง และอำเภอสุวรรณคูหา จะมีผู้เสียชีวิตสูงในช่วงเวลาระหว่าง ๑๘.๐๑ – ๒๐.๐๐ น. อำเภอนาวัง มีผู้เสียชีวิตสูงในช่วงระหว่างเวลา ๒๑.๐๑ – ๐๐.๐๐ น. อำเภอโนนลึง และอำเภอเมืองหนองบัวลำภู มีผู้เสียชีวิตสูงในช่วงเวลา ๐๙.๐๑ – ๑๒.๐๐ น. ตามลำดับ

การชนรถกับคนไม่มีคู่กรณี



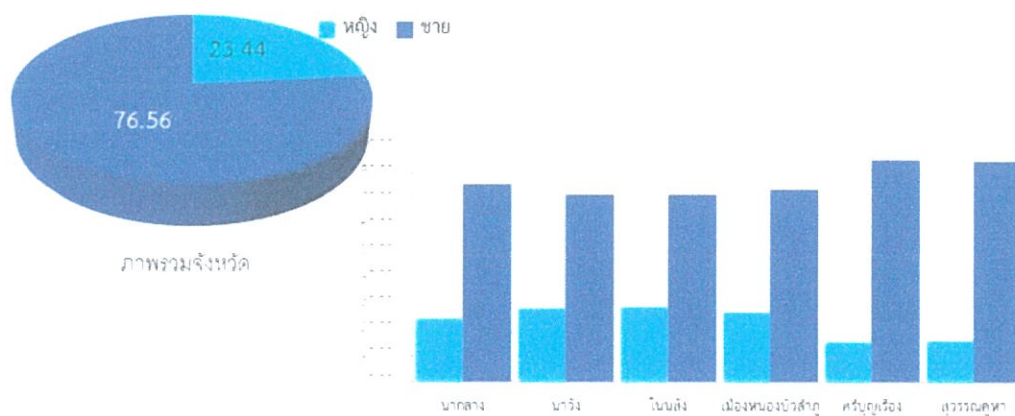
๖.๗.๓ สถิติผู้เสียชีวิตจําแนกตามลักษณะการชนในภาพรวมระดับจังหวัด พบว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และมีผู้เสียชีวิต พบว่า อัตราการชนกับรถอื่นจะมีผู้เสียชีวิตสูงกว่าการชนโดยไม่มีคู่กรณีเล็กน้อย โดยที่การชนกับรถคันอื่นมีสถิติคิดเป็นร้อยละ ๕๔.๕๗ และการชน โดยไม่มีคู่กรณี คิดเป็นร้อยละ ๔๕.๔๓

ประเภทการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต



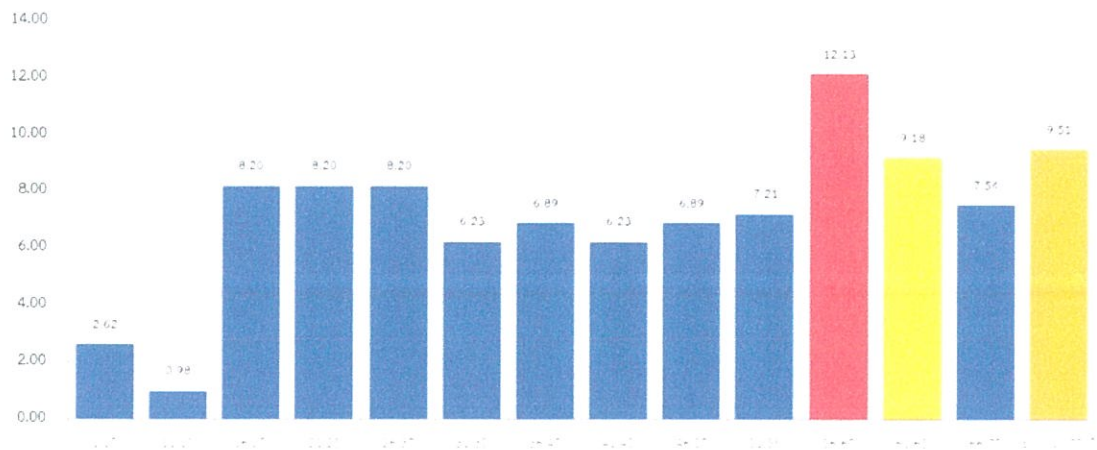
๖.๗.๔ ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต พบว่า ทั้ง ๖ อำเภอ รถจักรยานยนต์/จักรยานยนต์พ่วง มีสถิติสูงสุด คิดเป็นร้อยละ ๗๒.๕๖ รองลงมา คือรถกระบะ รถเก๋ง รถโดยสารเกิน ๗ คน รถบรรทุกพ่วง รถเพื่อการเกษตร การเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตมีสถิติแตกต่างกันเล็กน้อย

เพศผู้เสียชีวิต



๖.๗.๕ ข้อมูลจำแนกตามเพศของผู้เสียชีวิต พบว่า ทั้ง ๖ อำเภอ เพศชายจะมีอัตราการเสียชีวิตสูงกว่าเพศหญิงมาก ในสถิติระดับจังหวัด พบว่าเพศชายมีสถิติการเสียชีวิต คิดเป็นอัตราสูงถึงร้อยละ ๗๖.๕๖ ส่วนเพศหญิง ซึ่งมีอัตราการเสียชีวิตเพียงร้อยละ ๒๓.๔๔

การเสียชีวิต



๖.๗.๖ ข้อมูลผู้เสียชีวิตเมื่อจำแนกตามช่วงอายุภาพรวมจังหวัด พบว่า ผู้เสียชีวิตที่มีอายุระหว่าง ๕๖ - ๖๐ ปี เป็นช่วงที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด รองลงมาคืออายุมากกว่า ๗๐ ปีขึ้นไป และช่วงอายุ ๖๑ - ๖๕ ปี ตามลำดับ

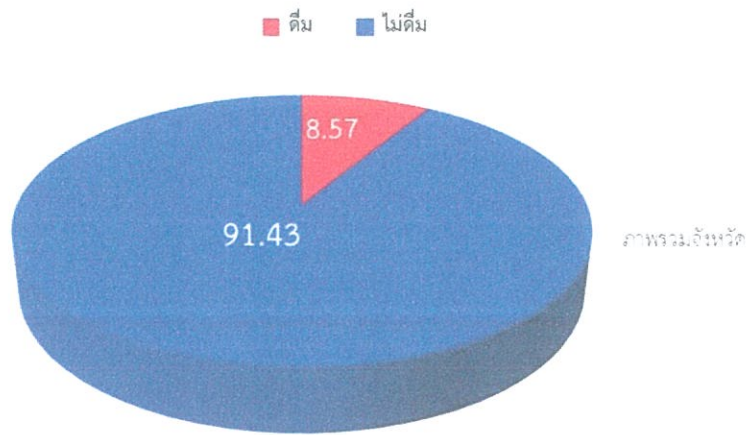
การแบ่งจังหวัด



ข้อมูลผู้เสียชีวิตเมื่อจำแนกตามช่วงอายุรายอำเภอ พบว่า

- อำเภอโนนสัง อำเภอหนองบัวลำภู อำเภอศรีบุญเรือง ผู้เสียชีวิตสูงสุดอยู่ในช่วงอายุระหว่าง ๕๖ - ๖๐ ปี
- อำเภอเมืองหนองบัวลำภู ผู้เสียชีวิต แต่ละช่วงอายุมีสถิติแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย
- อำเภอศรีบุญเรือง อยู่ระหว่างอายุ ๑๖ - ๒๕ ปี และอำเภอสุวรรณคูหา มีอัตราผู้เสียชีวิตสูงสุดในช่วงที่มีอายุมากกว่า ๗๐ ปีขึ้นไป

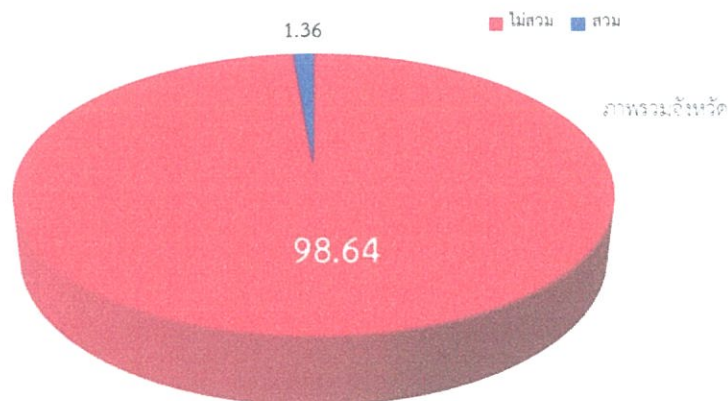
ผลสำรวจการเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์จากถั่วเขียว



๖.๗.๗ ข้อมูลผู้เสียชีวิตที่ใช้รถจักรยานยนต์และดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า

- ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ ที่เกิดอุบัติเหตุและมีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ไม่มีการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับใช้รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ ๙๑.๔๓
- ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเมื่อดื่มแอลกอฮอล์ มีอัตราเพียงร้อยละ ๘.๕๗

ผลสำรวจการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

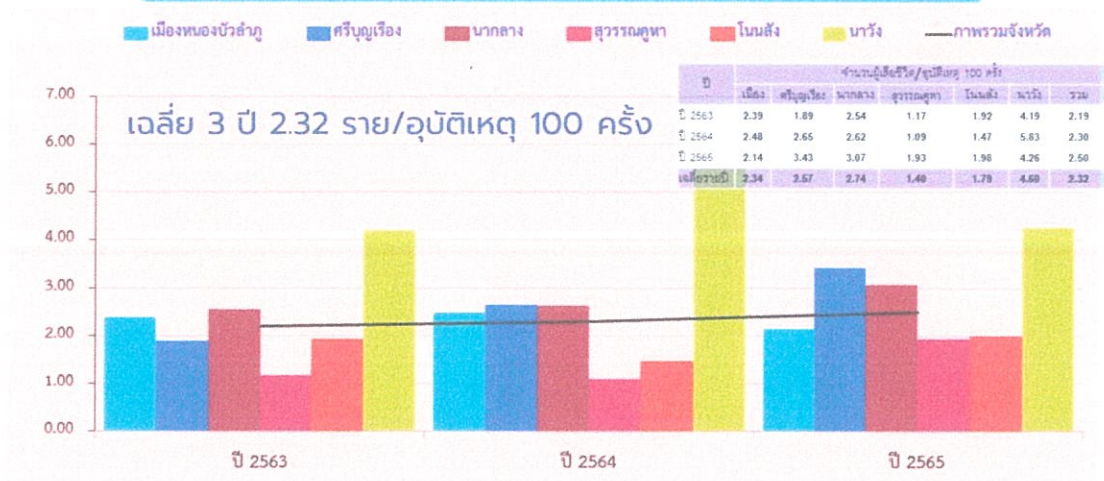


๖.๗.๘ ข้อมูลผู้เสียชีวิตที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัย พบว่า

- ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีอัตราการเสียชีวิตสูงมาก คิดเป็นร้อยละ ๙๘.๖๔
- ผู้ที่สวมหมวกนิรภัยจะมีอัตราการเสียชีวิตเพียงร้อยละ ๑.๓๖

๖.๘ การวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

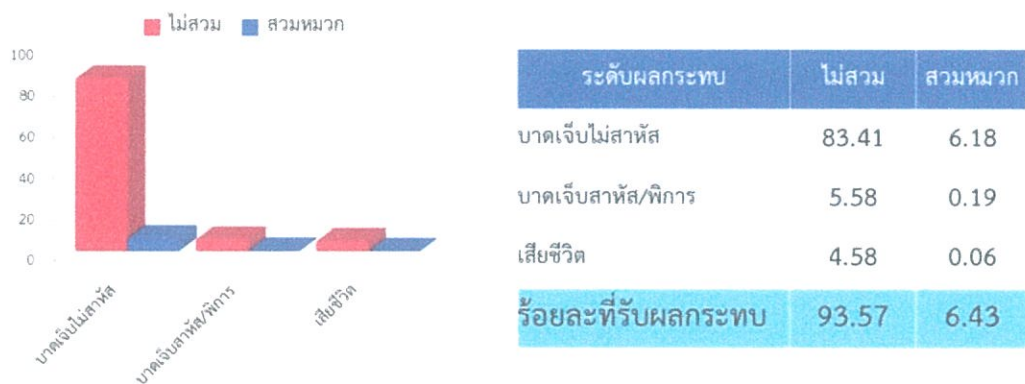
ผู้เสียชีวิต/อุบัติเหตุ 100 ครั้ง ปี 2563 – 2565



๖.๘.๑ อัตราความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ๑๐๐ ครั้ง ปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ พบว่า

- อัตราความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ๑๐๐ ครั้ง โดยรวมระดับจังหวัด เฉลี่ย ๓ ปี ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ จะมีผู้เสียชีวิต ๒.๓๒ รายต่ออุบัติเหตุ ๑๐๐ ครั้ง

วิเคราะห์เปรียบเทียบการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางบก



๖.๘.๒ ข้อมูลผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการจักรยานยนต์เมื่อสวมหมวกนิรภัย พบว่า

- ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย จะได้รับผลกระทบจากการบาดเจ็บและเสียชีวิต คิดเป็นร้อยละ

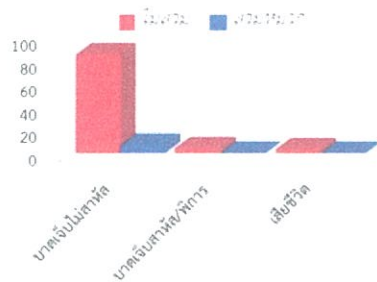
๘๓.๔๑

- ซึ่งผู้ที่สวมหมวกนิรภัย จะได้รับผลกระทบจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตเพียงร้อยละ ๖.๔๓

- เมื่อเปรียบเทียบผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย กับผู้ที่สวมหมวกนิรภัย จะแตกต่างกัน คิดเป็น

ร้อยละ ๘๗.๑๔

๖.๘.๓ ข้อมูลผู้ได้รับผลกระทบจากรถจักรยานยนต์ต่อการสวมหมวกนิรภัยกรณีล้มเอง พบว่า



ระดับผลกระทบ	ไม่สวม	สวมหมวก
บาดเจ็บไม่สาหัส	86.00	6.63
บาดเจ็บสาหัส/พิการ	4.08	0.09
เสียชีวิต	3.20	0.00
ร้อยละที่ได้รับผลกระทบ	93.28	6.72

๖.๘.๓ ข้อมูลผู้ได้รับผลกระทบจากรถจักรยานยนต์ต่อการสวมหมวกนิรภัยกรณีล้มเอง พบว่า

- ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย จะได้รับผลกระทบจากการบาดเจ็บและเสียชีวิต คิดเป็นร้อยละ

๙๓.๒๘

- ผู้ที่สวมหมวกนิรภัย จะได้รับผลกระทบจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตเพียงร้อยละ ๖.๗๒

- เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย กับผู้ที่สวมหมวกนิรภัย จะแตกต่างกัน คิดเป็น

ร้อยละ ๘๖.๕๖

๖.๙ สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ จังหวัดหนองบัวลำภู พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕

ปี พ.ศ.	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
๒๕๖๓	๓๗	๓๖	๒
๒๕๖๔	๓๐	๒๘	๔
๒๕๖๕	๓๘	๓๗	๒

๖.๑๐ สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ จังหวัดหนองบัวลำภู พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕

ปี พ.ศ.	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
๒๕๖๓	๙	๗	๒
๒๕๖๔	๒๑	๑๙	๒
๒๕๖๕	๑๑	๑๒	๑

๗. ยุทธศาสตร์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

อย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๑ มีดังนี้

๑. ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๖ – ๒๕๖๗)

๑) มุ่งเน้นการให้ความรู้แก่ประชาชนในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมายจราจร โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์

๒) มุ่งเน้นการให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนในสถานศึกษา ส่งเสริมเด็กและเยาวชนมีความรู้ในเรื่องป้ายสัญญาณไฟ กฎหมายจราจร และการขับอย่างปลอดภัย

๓) มุ่งเน้นการให้ความรู้ ระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมายจราจร แก่ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และส่งเสริมให้มีการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

๒. ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐)

๑) เน้นการขับเคลื่อนมาตรการสวมหมวกนิรภัยหนึ่งร้อยเปอร์เซ็นต์ ในทุกภาคส่วน พร้อมบังคับใช้กฎหมายกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างจริงจัง

๒) เน้นการตรวจสอบและบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถโดยสารสาธารณะที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างจริงจัง โดยอาศัยความร่วมมือแบบบูรณาการ

กลยุทธ์

๑. ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์

- ๑) จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีจำนวนลดลง
- ๒) จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นเยาวชนที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานมีจำนวนลดลง
- ๓) จำนวนผู้ถูกดำเนินคดีตาม ๑๐ มาตรการหลัก ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับการตรวจสอบบังคับใช้กฎหมายที่มีจำนวนไม่น้อยกว่าปีที่ผ่านมา

แนวทางการดำเนินงาน:

- ๑) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
- ๒) ส่งเสริมรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน และกฎหมายเกี่ยวกับจราจรในสถานศึกษา ทุกแห่ง
- ๓) บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง และประสานการปฏิบัติงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ

๒. ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรมการขับขี่และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์

- ๑) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จากพฤติกรรมการขับขี่และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสมมีจำนวนลดลง
- ๒) จำนวนผู้ถูกดำเนินคดีใน ๑๐ ข้อหาหลัก และข้อหาตัดแปลงรถยนต์ มีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับการตรวจสอบบังคับใช้กฎหมายที่มีจำนวนไม่น้อยกว่าปีที่ผ่านมา

๗.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

เนื่องด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๗๓ ได้กำหนดเป้าหมายที่จะลดผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ จึงต้องดำเนินการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว โดยในยุทธศาสตร์นี้ได้กำหนดเป้าหมาย ประเด็นขับเคลื่อน และกลยุทธ์ที่มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม และมุ่งเน้นประเด็นการดำเนินงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์นี้ยังให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชนอายุ ๑๕ - ๒๔ ปี ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดกว่าร้อยละ ๗๔ และ ๒๕ ตามลำดับ รวมไปถึงการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้เดินทางที่เป็นกลุ่มเปราะบาง อันประกอบด้วย คนเดิน ผู้ใช้จักรยาน และผู้สูงอายุ

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๑ คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีโอกาสจะส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในภาพรวมของประเทศลดลงตามเป้าหมายได้อย่างชัดเจน อันได้แก่

๑. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน
๒. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน

เป้าหมาย

เป้าหมายรายปีระดับจังหวัด:

๑. จำนวนผู้เสียชีวิตที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ลดลง ลดลงไม่น้อยกว่า ๕ เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง
๒. จำนวนผู้เสียชีวิตที่ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลงไม่น้อยกว่า ๕ เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง
๓. จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นคนเดินเท้าลดลงไม่น้อยกว่า ๕ เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง
๔. จำนวนผู้เสียชีวิตที่ผู้ใช้จักรยานต่อแสนประชากรลดลงไม่น้อยกว่า ค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง
๕. จำนวนผู้เสียชีวิตที่ผู้สูงอายุ (อายุ ๕๐ ปีขึ้นไป) ลดลงไม่น้อยกว่า ๕ เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง
๖. จำนวนผู้เสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ (คนขับและผู้โดยสาร) ลดลงไม่น้อยกว่า ๕ เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง
๗. จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นเยาวชนลดลงไม่น้อยกว่า ๕ เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่สามารถลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทันทีและควรต้องดำเนินการ

แนวทางการดำเนินงาน:

- ๑) บูรณาการหน่วยงานทุกภาคส่วน ร่วมรณรงค์การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยตามมาตรการต่าง ๆ เช่น ๓ ม ๒ ข ๑ ร เป็นต้น
- ๒) ส่งเสริมรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการกฎหมาย ข้อบังคับด้านจราจร บทลงโทษกรณีกระทำความผิดวินัยจราจร เช่น ดื่มสุราระหว่างขับรถ ไม่สวมหมวกนิรภัย และการดัดแปลงรถยนต์ เป็นต้น

๗.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนและหลักการ Safe System ที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) ได้ตั้งเป้าหมายยกระดับมาตรฐานยานพาหนะในประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามกรอบของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) อย่างสมบูรณ์หรือร้อยละ ๑๐๐ ภายในปีที่ ๑๕ ดังนั้น เพื่อให้ยานพาหนะภายในประเทศไทยสอดคล้องตามมาตรฐานสากล ประเทศไทยจำเป็นต้องมีแนวทางในการดำเนินการรับรองข้อกำหนดระดับสากลต่างๆ ในขณะเดียวกันยังจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะ การใช้พาหนะอย่างปลอดภัย และการตรวจสภาพยานพาหนะเช่นกัน ยุทธศาสตร์นี้จึงครอบคลุมแนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะปลอดภัยโดยเฉพาะเพื่อมุ่งดำเนินการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ การตรวจสภาพยานพาหนะ และการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับยานพาหนะปลอดภัย

เป้าหมายของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๒ คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย*

เป้าหมาย

เป้าหมายรายปีระดับจังหวัด:

๑. สัดส่วนผู้เสียชีวิต จาการจราจรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยลดลง
๒. สัดส่วนของผู้เสียชีวิต จาการรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยลดลง

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็น ๒ การขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ช่วยยกระดับมาตรฐานยานพาหนะและสร้างความตระหนักเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นการรับรองและมีประกาศรับรองข้อกำหนดข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ ๑๙๕๘ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย และเพิ่มสัดส่วนยานพาหนะที่ได้มาตรฐานสากล รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๒ มีดังนี้

๑. ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗)

๑) มุ่งเน้นการให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ รวมถึงการเลือกซื้อและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

๒) มุ่งเน้นการให้ความรู้มาตรฐานยานพาหนะและการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัย

๒. ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ

๑) มุ่งเน้นการรับรองและมีประกาศรับรองข้อกำหนดข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ ๑๙๕๘ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย

๒) เพิ่มสัดส่วนยานพาหนะที่ได้มาตรฐานสากล

กลยุทธ์

๑. ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบ พร้อมกับให้ความรู้ด้านมาตรฐานรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์: เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

แนวทางการดำเนินงาน:

เผยแพร่ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการเลือกซื้อรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

๒. ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์: เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

แนวทางการดำเนินงาน:

ให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยให้ถูกต้อง มีความปลอดภัยเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงได้

๓. ปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

มีการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานยานพาหนะและรายละเอียดของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ภายใน ๓ ปี

แนวทางการดำเนินงาน:

นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานยานพาหนะและรายละเอียดของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน สามารถค้นหาและกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะได้อย่างเป็นระบบ

๗.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย เป็นหลักการที่สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. ๒๐๒๑ – ๒๐๓๐ และหลักการ Safe System ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ให้อภัยได้ (Forgivable environment) โดยตระหนักถึงข้อจำกัดของมนุษย์ในการทนต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน และการกระจายความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนสู่องค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการมุ่งเป้าไปที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะแต่เพียงผู้เดียว ดังนั้น

ในยุทธศาสตร์ที่ ๓ จะเป็นการกำหนดแนวทางของเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัดที่มุ่งพัฒนาสภาพแวดล้อม และการเดินทางที่ยั่งยืน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส จากสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยง ซึ่งครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยมีแนวทางการดำเนินงานเชิงมาตรการที่จะช่วยลดการเปิดรับต่อ ความเสี่ยงของปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว ถนน การสัญจรอย่างปลอดภัย และการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๓ คือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้น บนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการ จัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล รวมถึงการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบาง และผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ผู้เดินทางทุกรูปแบบมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง

เป้าหมาย

เป้าหมายรายปีระดับจังหวัด:

๑. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงลดลง
๒. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงชนบทลดลง
๓. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นลดลง

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรก ของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ที่ควรต้องดำเนินการ อย่างเร่งด่วนและสามารถคาดหวังผลในระยะสั้นได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญ ในการลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบ และการส่งเสริมการเดินทางที่ยั่งยืน ที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็น ผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย และการเดินทางที่ยั่งยืน มีดังนี้

๑. ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗)

๑) เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะโดยกำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตราย ที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกจังหวัด

๒) เพิ่มมาตรการชะลอความเร็วในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น

๓) ตรวจประเมินถนน ดำเนินมาตรการเชิงแก้ไข (Road side hazard) โดยปรับปรุงสภาพแวดล้อม ทางกายภาพในจุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น

๔) ดำเนินมาตรการเพื่อลดจำนวนผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

๒. ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐)

๑) เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะและบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

๒) ดำเนินมาตรการเชิงป้องกัน โดยมีการตรวจประเมินถนนตามเกณฑ์ของ iRap และปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓) ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล จัดทำมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ให้มากขึ้น

๔) พัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนด และปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล

กลยุทธ์

๑. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิต ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

๒) สัดส่วนของผู้เสียชีวิต ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

แนวทางการดำเนินงาน:

๑) รมรณรงค์การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ไม่ขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์รณรงค์ทบทวนวินัยจราจรผ่านกฎหมาย

๒) รมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสถานศึกษาให้เด็กและเยาวชน ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เคารพกฎหมายจราจร

๒. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยเทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

สัดส่วนของผู้เสียชีวิต ที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

แนวทางการดำเนินงาน:

๑) นำเทคโนโลยีตรวจจับความเร็วยานพาหนะติดตั้งบริเวณจุดเสี่ยงหรือจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมการใช้รถใช้ถนน

๒) ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยในการชะลอความเร็ว และลดอุบัติเหตุในพื้นที่จุดเสี่ยง โดยดำเนินการให้ครบทุกจุด

๓. ประเมินและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย และใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุกรูปแบบ

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

สัดส่วนของถนนที่เป็นจุดเสี่ยงได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้มีความปลอดภัย และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนบริเวณจุดเสี่ยงลดลง

แนวทางการดำเนินงาน:

๑) บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับถนนที่เป็นจุดเสี่ยงเพื่อร่วมกันวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อจัดทำแผนในการแก้ไขปัญหา

๒) จัดทำฐานข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของจุดเสี่ยงในแต่ละจุด พร้อมแผนดำเนินการแก้ไข และสถิติการเกิดอุบัติเหตุหลังจากการแก้ไข อย่างเป็นระบบ

๔. ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การเดินทางรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ และเดิน-จักรยาน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์:

สัดส่วนของประชาชนที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และเดิน - จักรยาน แทนการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลบนท้องถนน มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

แนวทางการดำเนินงาน:

๑) ส่งเสริมประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และเดิน - จักรยาน โดยใช้ความร่วมมือทุกภาคส่วนในการร่วมรณรงค์ให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์มาทำงาน

๒) จัดทำมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ให้มากขึ้น

๗.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

กรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. ๒๐๒๑ - ๒๐๓๐ ได้กล่าวถึงแนวทางที่จะนำไปสู่การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ประสบความสำเร็จ ซึ่งต้องอาศัยรากฐานบริหารจัดการที่มีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เหนียวแน่น การบูรณาการแผนปฏิบัติงาน การมีงบประมาณและแหล่งทุนที่เพียงพอและเหมาะสม การมีกรอบกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับหลักสากล รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่ทำงานในประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ จะยังคงต้องมุ่งเน้นการสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยต่อยอดจากความสำเร็จของการดำเนินงานในช่วงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ผ่านมา ทั้งนี้ แนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัย และการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๔ คือการพัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน โดยจะต้องมุ่งเน้นให้เกิด

๑. แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่นำไปใช้ได้จริง โดยมีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง และสามารถปรับแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในช่วงเวลาของแผน

๒. กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ

๓. งบประมาณสนับสนุนที่เหมาะสมและเพียงพอ

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็น การขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญ (Priority) ที่สามารถเสริมสร้างการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ต้องวางรากฐานการทำงานให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้ในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน มีดังนี้

๑. ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๗):

๑) ในประเด็นการจัดการความเร็ว จำเป็นต้องมีการศึกษาและทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็ว

๒) ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ โดยบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับกระทรวง และมีการเพิ่มสัดส่วนงบประมาณสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสม

๓) ในประเด็นเกี่ยวกับถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย มีมาตรฐานการออกแบบช่องทางจราจรยานยนต์ และการออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวงที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์

๔) ในประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการทบทวนและปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถในกรณีต่างๆ รวมทั้งให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถตลอดชีพในครอบครองมาทดสอบสมรรถภาพและเปลี่ยนแปลงประเภทใบอนุญาตขับรถในครอบครอง มีการทบทวนระบบคัดคะแนนความประพฤติของผู้ขับรถสาธารณะและบังคับใช้ระบบคัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป มีกฎหมายว่าด้วยที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก มีการศึกษาการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงทุกประเภท ครอบคลุมทุกจังหวัด นอกจากนี้ควรมีการศึกษาผลกระทบของการใช้ฟิล์มกรองแสงรถยนต์ที่มีขนาดความเข้มสูง

๕) ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ มีการเพิ่มสัดส่วนผู้ทำประกันภัยภาคบังคับให้ใกล้เคียงร้อยละ ๑๐๐

๖) ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล และการศึกษาวิจัย มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดและมีการปรับปรุงแผนแม่บทฯ ในช่วงครึ่งทางของแผน รวมทั้งรายงานความก้าวหน้าให้คณะรัฐมนตรีและประชาชนรับทราบ มีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (Database) โดยมีระบบข้อมูลอุบัติเหตุระดับชาติและข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึกในระดับพื้นที่ และมีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term)

๗) ในประเด็นการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และการจัดตั้งทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึกในระดับจังหวัด นอกจากนี้ ควรเริ่มต้นการเพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนน

๒. ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ – ๒๕๗๐):

๑) ในประเด็นการจัดการความเร็ว มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์ และลักษณะการใช้งานของถนน มีแก้ไขอัตราโทษปรับของการขับที่เกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดให้เพิ่มขึ้นในรูปแบบขั้นบันได และมีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน

๒) ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีระดับคะแนนของดัชนีการประเมินด้านกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้จัดทำโดยองค์การอนามัยโลกอยู่ในระดับดีมาก

๓) ในประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้แบ่งตามลักษณะทางกายภาพของรถเท่านั้น มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน และมีหน่วยงานกำกับดูแล และควรมีการจัดตั้งศูนย์วิชาการด้านการบังคับใช้กฎหมาย

๔) ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความครอบคลุมของระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลในทุกตำบล

๕) ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล และการศึกษาวิจัย มีหน่วยงานวิชาการในการขับเคลื่อนนโยบายในระดับประเทศ/สถาบันวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์

๑. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็วให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับหลักสากล

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

๑) มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์ และลักษณะการใช้งานของถนน ภายใน ๕ ปี

๒) มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน ภายใน ๕ ปี

แนวทางการดำเนินงาน:

๑) วางแผนการดำเนินการควบคุมอัตราความเร็วตามกฎหมายที่แก้ไขใหม่ให้สอดคล้องกับผังเมือง และลักษณะการใช้งานของถนน

๒) ประชาสัมพันธ์กฎหมายกำหนดอัตราความเร็วฉบับใหม่ ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง

๒. เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

๑) มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Result Focus) และกรอบระยะเวลาดำเนินการที่ชัดเจน และบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนน

ระดับกระทรวง ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ และกระทรวงสาธารณสุข

๒) กำหนดสัดส่วนงบประมาณประจำปีสำหรับการดำเนินงานติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road safety furniture) ในถนนเส้นใหม่อย่างต่ำที่ร้อยละ ๕ ของงบประมาณประจำปี และส่งเสริมการใช้งบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาถนนเส้นเดิมให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

แนวทางการดำเนินงาน:

๑) จัดทำแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ โดยบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ และกระทรวงสาธารณสุข

๒) ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road safety furniture) ในถนนเส้นใหม่ ทุกสาย และส่งเสริมบำรุงรักษาถนนเส้นเดิมให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

๓. ปรับปรุงมาตรฐานถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

ยานพาหนะเกิดความปลอดภัยในการเดินทางบนถนนในเขตเมือง และถนนทางหลวง

แนวทางการดำเนินงาน:

๑) เพิ่มช่องทางจราจรยานยนต์ในถนนเขตเมือง และถนนทางหลวงที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์

๒) ตรวจสอบคุณลักษณะทางกายภาพของถนน พร้อมปรับปรุงให้มีมาตรฐานและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๔. เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

๑) มีระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลครอบคลุมทุกตำบล ร้อยละ ๙๑ ในปี ๒๕๗๐

๒) อัตราการเข้าถึงบริการของผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) โดยทีมปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ ๘๘ ในปี ๒๕๗๐

๓) ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล (Response Time) ตั้งแต่รับแจ้งเหตุถึงจุดเกิดเหตุภายใน ๑๐ นาที ในระยะ ๑๐ กิโลเมตร เป็นร้อยละ ๘๐ ในปี ๒๕๗๐

๔) ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล (Mission Time) ในระยะ ๑๐ กิโลเมตรไม่เกิน ๖๐ นาที ร้อยละ ๖๗ ในปี ๒๕๗๐

แนวทางการดำเนินงาน:

๑) เพิ่มสัดส่วนผู้ทำประกันภัยภาคบังคับให้ใกล้เคียงร้อยละ ๑๐๐

๒) เพิ่มความครอบคลุมของระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลในทุกตำบล

๓) ลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล

๕. เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

- ๑) มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) หรือภายในปี ๒๕๖๗ และเมื่อสิ้นสุดแผน หรือภายในปี ๒๕๗๑
- ๒) มีการเผยแพร่ผลการดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบ ปีละ ๑ ครั้ง
- ๓) มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล (Capacity building) อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง
- ๔) มีการติดตามและประเมินผลการใช้งานงบประมาณเพื่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งหน่วยงานให้ทุน

แนวทางการดำเนินงาน:

- ๑) ติดตามและประเมินผล การบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ
- ๒) ส่งเสริมการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล

๖. ยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

- ๑) มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น โดยบูรณาการการทำงานระหว่าง สปถ. จังหวัด สปถ. อำเภอ และ สปถ. อบต. ในทุกจังหวัด ภายใน ๓ ปี
- ๒) มีการจัดประชุม สปถ.อบต. (ท้องถิ่น) ในลักษณะการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทำงาน ไตรมาสละ ๑ ครั้ง
- ๓) มีคณะทำงานวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและอำเภอ อย่างน้อยปีละ ๑ ทีมต่อจังหวัด

แนวทางการดำเนินงาน:

- ๑) มีการประชุม หรือบูรณาการการทำงานระหว่าง สปถ. จังหวัด สปถ. อำเภอ และ สปถ. อบต. เป็นประจำทุกไตรมาส
- ๒) มีการร่วมบูรณาการในการดำเนินการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนของคณะทำงานวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและอำเภอ