



แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน
ของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

กระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย

เมษายน ๒๕๖๗

**แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐**

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Global Status Report on Road Safety ๒๐๑๘) โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization ; WHO) พบว่า ปัจจุบันอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนเพิ่มขึ้นเป็น ๑.๓๕ ล้านคนต่อปีโดยประเทศไทย มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นลำดับที่ ๙ ของโลกโดยมีประมาณการผู้เสียชีวิต ๓๒.๗ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ ๒๒,๔๙๑ คน (เฉลี่ย ๖๐ คนต่อวัน) สถานการณ์การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อยในภาพรวม โดยมีข้อมูลผู้เสียชีวิตลดลงจากเดิมจากประมาณการครั้งที่ผ่านมาขององค์การอนามัยโลก ๒,๐๐๐ คน แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียและภูมิภาคอาเซียน สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก มีผู้เสียชีวิตจากรถยนต์มากที่สุด ร้อยละ ๒๙ จากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๒๘ ที่เหลือเป็นผู้ขี่จักรยานและผู้เดินเท้า ร้อยละ ๒๖ และผู้ใช้นถนนอื่น ๆ ร้อยละ ๑๗ ทั้งนี้ สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ ๗๔.๔ รถยนต์ ร้อยละ ๑๒.๓ ผู้เดินเท้า ร้อยละ ๗.๖ ผู้ขี่จักรยาน ร้อยละ ๓.๕ และผู้ใช้นถนนอื่น ๆ ร้อยละ ๒.๓ ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าว เป็นที่ชัดเจนว่าผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนของประเทศไทยจำนวนมากถึงสามในสี่ มีสาเหตุจากการขับขี่หรือซ้อนโดยสารรถจักรยานยนต์ ๒ ล้อ (รวมถึงรถ ๓ ล้อ) ทั้งหากคิดสัดส่วนต่อจำนวนประชากรของประเทศแล้ว ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ ๑ ของโลก

๑.๒ การประชุมสมัชชาสหประชาชาติครั้งที่ ๖๔ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๓ ได้มีการรับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโกโดยประกาศให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการพร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการลดการเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติได้จัดตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) พิจารณากำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามแนวทางของกรอบปฏิญญามอสโกข้างต้น

๑.๓ การประชุมระดับสูงด้านความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๒ (The Second Global High - Level Conference on Road Safety : Time for Result) เมื่อวันที่ ๑๘ - ๑๙ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่ประชุมได้มีประกาศปฏิญญาบราซิลด้านความปลอดภัยทางถนน (Brasilia Declaration on Road Safety) ประกาศ ณ กรุงบราซิล ประเทศบราซิล โดยกำหนดเสาหลักเพื่อใช้เป็นแนวทางในการลดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

- ๑) เสาหลักที่ ๑ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
- ๒) เสาหลักที่ ๒ ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย
- ๓) เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะที่ปลอดภัย
- ๔) เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
- ๕) เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

๑.๔ เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๐ ในการประชุมสมัชชาสหประชาชาติ ประเทศสมาชิกมีมติเห็นชอบ ๑๒ เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road Safety Performance Targets) ซึ่งได้เป็นกรอบสำคัญในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศสมาชิกควบคู่ไปกับ ๕ เสาหลัก ดังนี้

ตารางที่ ๑ ๑๒ เป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลัก	เป้าหมาย
เสาหลักที่ ๑ การบริหาร จัดการความ ปลอดภัยทาง ถนน	๑) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา
	๒) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า
เสาหลักที่ ๒ ถนนและ การสัญจร อย่างปลอดภัย	๓) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ ๓ ดาวหรือสูงกว่า
	๔) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ มากกว่าร้อยละ ๗๕ ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้ว ต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน
เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะที่ ปลอดภัย	๕) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ยานพาหนะใหม่และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่น ๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า
เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย	๖) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ด้วยความเร็วลง
	๗) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ ๑๐๐
	๘) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ เพิ่มสัดส่วนผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ ๑๐๐
	๙) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ลงครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง
	๑๐) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่
	๑๑) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาขับรถและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้
เสาหลักที่ ๕ การตอบสนอง หลังเกิด อุบัติเหตุ	๑๒) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ทุกประเทศจัดทำและบรรลุเป้าหมายระดับชาติ เพื่อลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก

๑.๕ การประชุมระดับสูงด้านความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๓ (The Third Global Ministerial Conference on Road Safety : Achieving Global Goals ๒๐๓๐) เมื่อวันที ๑๙ - ๒๐ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๓ ณ กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน ได้กำหนดวาระด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับทศวรรษถัดไป โดยรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) ได้ประกาศรับรองปฏิญญาสตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration)

ที่จะสนับสนุนการดำเนินการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยอย่างเต็มกำลัง โดยปฏิญญาสตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration) มุ่งผลักดันให้บรรลุ Global Goal ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

๑.๖ การประชุมรัฐมนตรีระดับโลกด้านความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ ๓ โดยองค์การอนามัยโลกและรัฐบาลสวีเดนเป็นผู้ร่วมจัดที่กรุงสตอกโฮล์มเมื่อต้นปี ๒๕๖๓ โดยมีกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านวิชาการของการประชุมได้รวบรวมข้อเสนอแนะสำหรับยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วง ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๗๓ และมีข้อสรุปเกี่ยวกับทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน พบว่า การขับเคลื่อนมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยดึงการมีส่วนร่วมจากภาคเอกชน ภาครัฐ ภาคประชาสังคม และ หน่วยงานภาคีที่เกี่ยวข้องร่วมกันป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมายการช่วยลดจำนวนการตายและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

๑.๗ สหประชาชาติกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านความปลอดภัยในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการชนบนถนนลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ซึ่งกำหนดแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ (Second Decade of Action Road Safety 2021 - 2030) เพื่อขับเคลื่อนเป้าหมายดังกล่าว ซึ่งประเทศต่าง ๆ รวมทั้งประเทศไทยดำเนินการอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อสังคมและเศรษฐกิจในภาพรวมของ คค. มีการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ลดลงจากปีที่ผ่านมา โดยดัชนีการเสียชีวิตต่อผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนของ คค. ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีสถิติลดลงเช่นกัน ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้แก่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม อุบัติเหตุบนถนนส่วนใหญ่เกิดบนสายทางในความรับผิดชอบของ ทล. ถึงร้อยละ ๙๑.๑๘ เมื่อเทียบกับถนนประเภทต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ คค. ทางตรงยังเป็นลักษณะถนนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และเป็นจุดเสี่ยงบนสายทาง นอกจากนี้ พฤติกรรมเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เกิดจากการใช้ความเร็วเกินกำหนดและคนหรือสัตว์ตัดหน้ากระชั้นชิด โดยภาพรวมการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๔ ตามช่วงอายุและเพศ พบว่า เพศชายเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิง และส่วนใหญ่อยู่ในวัยแรงงาน (อายุ ๑๕ - ๕๙ ปี) และรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

๑.๘ จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก พบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ๔๒.๓๑ ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ๐.๘๔ ล้านคัน หรือร้อยละ ๒.๐๓ ประกอบด้วย รถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุก อย่างไรก็ตามด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid - 19) และมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social distancing) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ประกอบกับการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเข้มข้น ส่งผลให้อุบัติเหตุที่เกิดกับรถโดยสารสาธารณะ มีแนวโน้มลดลง (ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต) โดยรถแท็กซี่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ารถโดยสารสาธารณะประเภทอื่น ๆ รองลงมาเป็นรถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) และรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าว แสดงให้เห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาปัจจัยของความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุในรถโดยสารสาธารณะ ด้วยการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-Depth Crash Investigation) เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่รุนแรงมากกว่าเป็นเหตุทำให้มีผู้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตในที่เกิดเหตุเป็นจำนวนมาก รวมทั้งยังส่งผลกระทบต่อสังคมในวงกว้างถึงความปลอดภัยของการขนส่งสาธารณะ

๒. ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน นโยบายที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม และรายงานขององค์การอนามัยโลก

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทย ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติซึ่งมีเป้าหมายเพื่อใช้ในการพัฒนาประเทศในระยะยาว รวมทั้งใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อถ่ายทอดแนวทางการพัฒนาสู่การปฏิบัติในแต่ละช่วงเวลาอย่างต่อเนื่องและมีการบูรณาการและสร้างความเข้าใจถึงอนาคตของประเทศไทยร่วมกันและเกิดการรวมพลังของทุกภาคส่วนในสังคม ทั้งประชาชน เอกชน ประชาสังคมในการขับเคลื่อนการพัฒนาเพื่อการสร้างและรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ โดยกำหนดวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือคติพจน์ประจำชาติ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาประเทศ คือ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” โดยกำหนดยุทธศาสตร์ไว้ทั้งหมด ๖ ยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ที่ ๔ การสร้างโอกาสความเสมอภาคเท่าเทียมทางสังคม

๒.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ เป็นแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติซึ่งจะมีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติมีทั้งสิ้น ๒๓ ประเด็น โครงสร้างของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติทั้ง ๒๓ ประเด็น ประกอบด้วยแผนย่อยของแต่ละแผนแม่บทและมีการกำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายทั้งในระดับประเด็นและแผนงานย่อย โดยความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นการเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาวะที่ดี

๒.๓ นโยบายรัฐบาล ตามที่ได้มีประกาศพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้ นายเศรษฐา ทวีสิน ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๖ และแต่งตั้งรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๖ นั้นคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้กำหนดนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินที่ยึดมั่นการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข โดยมีความสอดคล้องกับหมวด ๕ หน้าที่ของรัฐ และหมวด ๖ แนวนโยบายแห่งรัฐ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ ตลอดจนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ โดยรัฐบาลได้กำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการลดอุบัติเหตุ คือ รัฐบาลจะไม่ละเลยเรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติรัฐบาลจะมุ่งลดความเหลื่อมล้ำในสังคมไทย การส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคน อาทิ ความปลอดภัยทางถนน การลดอัตราการเจ็บป่วยและการเสียชีวิตก่อนวัยอันควร การสร้างการแข่งขันที่เป็นธรรม ควบคู่กับการสร้างสันติภาพ และการปกป้องสิทธิมนุษยชน

๒.๔ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัด ให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน รวมถึงกำหนดทิศทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบบริหารจัดการและระบบงานของกระทรวงให้ตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ขององค์กร เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ตามกรอบแนวทางการจัดทำแผนระดับ ๓ และเป็นไปตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ ๔.๐ โดยดำเนินการตามวิสัยทัศน์ “พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาศักยภาพและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

๒.๕ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ เพื่อเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน และยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

๒.๖ ทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๓ ตามข้อมติสมัชชาใหญ่สหประชาชาติที่ ๗๔/๒๙๙ โดยมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนร้อยละ ๕๐ ภายในช่วงระยะเวลาดังกล่าว และหลักการพัฒนายั่งยืน ๑๒ เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน และหลักการ Safe system ซึ่งมีประเด็นสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนและเป้าหมายที่เสนอให้ดำเนินการใน ๓ เรื่องสำคัญ คือ การที่ภาครัฐควรออกแบบรับขนส่งสาธารณะและโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบที่มีความปลอดภัยและเท่าเทียมกัน และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะและกำหนดราคาให้เข้าถึงได้อย่างทั่วถึง การเข้มงวดและความต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง เพื่อสร้างนิสัยของผู้ขับขี่ ผู้โดยสารและผู้ใช้ถนนจนกลายเป็นวัฒนธรรม รวมทั้ง กำหนดเรื่องการสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนให้กับนักเรียนในระบบการศึกษา

๒.๗ รายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ (Global Status Report on Road Safety ๒๐๒๓) โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization ; WHO) ซึ่งรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุบนท้องถนนจากทุกประเทศทั่วโลก โดยจากข้อมูล พบว่าสถานการณ์ทั่วโลกมีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๑.๑๙ ล้านราย คิดเป็น ๑๕ รายต่อแสนประชากร ผู้เสียชีวิตอันดับ ๑ อยู่ในช่วงอายุ ๕ - ๒๙ ปี มีมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจทั่วโลกประมาณ ๖๓ ล้านล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ ๑๐ - ๑๒ ของ GDP ทั่วโลก) ผู้เสียชีวิต ๓ ใน ๔ อยู่ในกลุ่มประเทศรายได้ปานกลางระดับบนและล่าง และร้อยละ ๒๘ (๓๓๐,๒๒๒ ราย) อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีอัตราการตายลดลงร้อยละ ๒ โดยภูมิภาคแอฟริกาอัตราการตายเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑ ภูมิภาคยุโรปอัตราการตายลดลงมากที่สุดร้อยละ ๓๖

๓. วัตถุประสงค์

๓.๑ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน และสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายในความรับผิดชอบของ คค.

๓.๒ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการเสนอนโยบายและมาตรการในการลดอุบัติเหตุทางถนนและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนให้แก่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

๓.๓ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาเสนอแนะ กฎ ระเบียบ และมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

๔. สรุปสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

๔.๑ ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

แนวทางการพัฒนาของสหประชาชาติในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ ๕๐ ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ โดยจัดทำแผนระดับโลกสำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021 - 2030) ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา ๕ เสาหลัก ได้แก่ เสาหลักที่ ๑ ด้านการสัญจรหลายรูปแบบและการวางแผนการใช้ที่ดินและผังเมือง เสาหลักที่ ๒ ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย เสาหลักที่ ๓ ด้านการพัฒนายานพาหนะปลอดภัย เสาหลักที่ ๔ ด้านการใช้ถนนปลอดภัย และเสาหลักที่ ๕ ด้านการพัฒนาหลังการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมกำหนดแนวทางการขับเคลื่อนไว้ใน ๑๒ เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (12 Global Road Safety Targets) ซึ่งการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ของหน่วยงานในสังกัด คค. มีแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ๕ เสาหลัก จำนวน ๒ เสาหลัก ได้แก่ เสาหลักที่ ๒ ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย และเสาหลักที่ ๓ ด้านการพัฒนายานพาหนะปลอดภัย โดยได้กำหนดเป็น ๒ แนวทางการพัฒนา ดังนี้

๔.๑.๑ แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา ๒ แนวทาง และแผนการพัฒนาภายใต้แนวทางดังกล่าว จำนวน ๔ แผนงาน โดยมีโครงการ/มาตรการขับเคลื่อนการดำเนินงาน รวมจำนวน ๑๓ โครงการ/มาตรการ กรอบวงเงิน ๔,๘๖๔.๙๑ ล้านบาท มีหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัด คค. รับผิดชอบการขับเคลื่อนแผนรวม ๔ หน่วยงาน ดังนี้

๑) การปรับปรุงบริเวณจุดเสี่ยงบริเวณทางร่วม ทางแยก ในรัศมี ๕๐๐ เมตร ใกล้จุดกลับรถบนโครงข่ายถนน และบริเวณอื่นที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากและ/หรือบริเวณที่มีความเสี่ยง (Black spot) ประกอบด้วย ๒ แผนงาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ มีโครงการ/มาตรการ/กิจกรรม จำนวน ๖ โครงการ/มาตรการ เพื่อพัฒนาจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย รวม ๗๗๘ แห่ง วงเงินรวม ๔,๓๔๔.๐๔ ล้านบาท มีหน่วยงานรับผิดชอบ ๒ หน่วยงาน ได้แก่ ทล. และ ทช. ดังนี้

๑.๑) การปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง ประกอบด้วยโครงการปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตราย ของ ทล. รวมจำนวน ๑๕๒ แห่ง วงเงินรวม ๒,๗๓๒.๐๘ ล้านบาท อาทิ งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ ตอน ศรีประจันต์ - ปากน้ำ ตอน ๒ จังหวัดสุพรรณบุรี และงานปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๐๐๔ ตอน พระนอน - ท่าตะโก จังหวัดนครสวรรค์ เป็นต้น

๑.๒) การปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตราย และปรับปรุงทางแยกและจุดเชื่อมบริเวณทางหลวงชนบท ประกอบด้วย โครงการปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตรายและปรับปรุงทางแยกและจุดเชื่อมบริเวณถนนของ ทช. รวมจำนวน ๖๒๖ แห่ง วงเงินรวม ๑,๖๑๑.๙๖ ล้านบาท (เฉพาะวงเงินปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗) อาทิ กิจกรรมปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตราย และกิจกรรมปรับปรุงทางแยกและจุดต่อเชื่อม เป็นต้น

๒) การจัดทำแนวทางกำกับดูแลและจัดทำแผนการปรับปรุงพัฒนาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดรถไฟกับถนน ประกอบด้วย ๒ แผนงาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ มีโครงการ/มาตรการ เพื่อแนวทางกำกับดูแลและปรับปรุงพัฒนาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดรถไฟกับถนน รวม ๗ โครงการ/มาตรการ วงเงินรวม ๕๒๒.๑๖ ล้านบาท โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ๒ หน่วยงาน ได้แก่ ขร. และ รฟท. ดังนี้

๒.๑) การพัฒนาระบบกำกับดูแล เทคโนโลยีและการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดรถไฟกับถนน ประกอบด้วย โครงการ/มาตรการ ของ ขร. รวม ๓ โครงการ/มาตรการ วงเงินรวม ๒๘.๒๖ ล้านบาท อาทิ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการจุดตัดทางถนนและ

ทางรถไฟเพื่อลดอุบัติเหตุ จ้างเหมาบริการบำรุงรักษาระบบแอปพลิเคชัน (DRT Crossing Application) และการลดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน ผ่านคณะกรรมการร่วมพิจารณาการขออนุญาตและการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน

๒.๒) การสร้าง/ปรับปรุงและรักษาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดรถไฟและทางลัดผ่าน

ประกอบด้วย โครงการ/มาตรการ ของ รฟท. รวม ๔ โครงการ/มาตรการ วงเงินรวม ๔๙๓.๙ ล้านบาท อาทิ มาตรการเฝ้าระวังจุดตัดทางรถไฟกับถนน และทางลัดผ่าน ที่มีความเสี่ยงสูง และหรือมีอุบัติเหตุซ้ำซ้อนในรอบ ๕ ปี ในช่วงวันหยุดยาว และแผนงานปิดทางลัดผ่านขนาดเล็ก/ทางรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย เป็นต้น

๔.๑.๒ แนวทางการพัฒนาที่ ๒ พัฒนayanพาหนะปลอดภัย หน่วยงานในสังกัด คค. ได้รวบรวม แผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก เพื่อยกระดับความปลอดภัย ประกอบด้วย ๓ แผนงาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ มีโครงการ/มาตรการ เพื่อพัฒนาความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก รวม ๑๖ โครงการ/มาตรการ วงเงินรวม ๙๘๓.๖๗ ล้านบาท โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ ๓ หน่วยงาน ได้แก่ ขบ. ขสส. และ ขสมก. ดังนี้

๑) การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย ประกอบด้วย โครงการ/มาตรการ ของ ขบ. ขสส. และ ขสมก. รวม ๖ โครงการ/มาตรการ วงเงินรวม ๗๑๔.๔๕ ล้านบาท อาทิ โครงการตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกด้วยกล้องเลเซอร์ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และการติดตั้งและใช้งานระบบติดตามรถโดยสาร (GPS) กับรถโดยสาร ขสส. เป็นต้น

๒) การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย โครงการ/มาตรการ ของ ขบ. และ ขสส. รวม ๓ โครงการ/มาตรการ วงเงินรวม ๐.๒๐ ล้านบาท อาทิ แผนการจัดให้มีบุคลากรด้านความปลอดภัยในการขนส่ง และจัดอบรมพัฒนาทักษะพนักงานขับรถหลักสูตรบำรุงรักษาตามสภาพ (Condition Based Maintenance : CBM) การบำรุงรักษาเชิงคาดการณ์ การเฝ้าตรวจสอบอาการต่าง ๆ เป็นต้น

๓) การพัฒนาระบบการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาความปลอดภัยอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย โครงการ/มาตรการ ของ ขบ. ขสส. และ ขสมก. รวม ๗ โครงการ/มาตรการ วงเงินรวม ๒๖๙.๐๒ ล้านบาท อาทิ โครงการลดอุบัติเหตุในภาคการขนส่งด้วยการยกระดับผู้ประกอบการ SME สู่มาตรฐาน Q Mark และโครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ เป็นต้น

๔.๒ การประเมินผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ แผนงาน/โครงการ/มาตรการดังกล่าวมีการกำหนดตัวชี้วัดในระดับโครงการ/มาตรการ เพื่อเป็นเป้าหมายและประเมินผลความก้าวหน้าและผลสัมฤทธิ์ในการขับเคลื่อนโครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนในแต่ละปี (Milestone) และเมื่อแผนดำเนินการแล้วเสร็จ ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของ คค. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ดังกล่าว เป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยสนับสนุนการขับเคลื่อนดำเนินงานของ คค. เพื่อบรรลุเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน ๑๒ คนต่อประชากรแสนคนในปี ๒๕๗๐ ตามเป้าหมายของแผนย่อยของแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และเป้าหมายของสหประชาชาติด้วย

๕. วงเงินงบประมาณ

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ทั้งหมด ๒๙ โครงการ รวมวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น ๕,๘๔๘.๕๘ ล้านบาท

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๓/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย											
๑.๑ จัดทำแผนการ ปรับปรุงบริเวณจุดเสี่ยง บริเวณทางร่วม ทางแยก ในรัศมี ๕๐๐ เมตรใกล้ จุดกลับรถบนโครงข่าย ถนน และบริเวณอื่นที่มี อุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็น จำนวนมากและ/หรือ บริเวณที่มีความเสี่ยง (Black spot)	๑.๑.๑ การปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบริเวณทางหลวง										
	๑) งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและ บริเวณอันตรายบนทางหลวง ปีงบประมาณ ๒๕๖๗	ทล.	๓๒ แห่ง				งบประมาณ	๖๓๒.๐๘ (รวม ๓๒ แห่ง)			
	๑.๑) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ ตอน ปากน้ำ-โรงพยาบาลสรรคบุรี จ.ชัยนาท	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๒) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๑๑ ตอน บ้านม้า - ชัยนาท จ.ชัยนาท	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๓) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๕ ตอน แสมดำ - สะพานข้ามแม่น้ำท่าจีน ฝั่งตะวันตก จ.สมุทรสาคร	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๔) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ ตอน เชียงใหม่ - ดอยนางแก้ว จ.เชียงใหม่	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๕) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๒ ตอน โพนางคำออก - ท่าฉนวน จ.ชัยนาท	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ			-	-

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๓/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย (ต่อ)											
๑.๑ จัดทำแผนการ ปรับปรุงบริเวณจุดเสี่ยง บริเวณทางร่วม ทางแยก ในรัศมี ๕๐๐ เมตรใกล้ จุดกลับรถบนโครงข่าย ถนน และบริเวณอื่นที่มี อุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็น จำนวนมากและ/หรือ บริเวณที่มีความเสี่ยง (Black spot) (ต่อ)	๑.๑.๑ การปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบริเวณทางหลวง (ต่อ)										
	๑.๖) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๒ ตอน สมุทรสาคร - บางบอน ตอน ๒ จ.สมุทรสาคร	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๗) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๑๑๗ ตอน หนองนา - พิษณุโลก จ.พิษณุโลก	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๘) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๒๑๗ ตอน วารินชำราบ - สว่างวีระวงศ์ ตอน ๑ จ.อุบลราชธานี	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๙) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๑ ตอน ดอนรังนก - หางน้ำหนองแถม จ.ชัยนาท	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๐) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๑๑๘ ตอน ดอยนางแก้ว - แม่สรวย จ.เชียงราย	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๑/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย (ต่อ)											
๑.๑ จัดทำแผนการ ปรับปรุงบริเวณจุดเสี่ยง บริเวณทางร่วม ทางแยก ในรัศมี ๕๐๐ เมตรใกล้ จุดกลับรถบนโครงข่าย ถนน และบริเวณอื่นที่มี อุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็น จำนวนมากและ/หรือ บริเวณที่มีความเสี่ยง (Black spot) (ต่อ)	๑.๑.๑ การปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบริเวณทางหลวง (ต่อ)										
	๑.๑๑) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ ตอน ท่าควาย - กลางน้อย จ.นครพนม	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๒) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๔๐ ตอน ศรีประจันต์ - ปากน้ำ ตอน ๒ จ.สุพรรณบุรี	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๓) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๑๐๑ ตอน สีแยกข้างฝือก - ปัวตอน ๑ จ.น่าน	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๔) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๒๑๒ ตอน ท่าอุเทน - ท่าควาย จ.นครพนม	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๕) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๐๐๔ ตอน พระนอน - ท่าตะโก จ.นครสวรรค์	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๑/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย (ต่อ)											
๑.๑ จัดทำแผนการ ปรับปรุงบริเวณจุดเสี่ยง บริเวณทางร่วม ทางแยก ในรัศมี ๕๐๐ เมตรใกล้ จุดกลับรถบนโครงข่าย ถนน และบริเวณอื่นที่มี อุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็น จำนวนมากและ/หรือ บริเวณที่มีความเสี่ยง (Black spot) (ต่อ)	๑.๑.๑ การปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบริเวณทางหลวง (ต่อ)										
	๑.๑๖) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตอน เช็กน้อย - แยกอาเซียน จ.เพชรบูรณ์	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๗) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๒๐๔๕ ตอน ร้อยเอ็ด - หนองคูโคก จ.ร้อยเอ็ด	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๘) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๔๐๘ ตอน เฉลิมพระเกียรติ - ปากกระวะ จ.นครศรีธรรมราช	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๙) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๔๔ ตอน อ่าวลึก - บางสวรรค์ จ.กระบี่	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๒๐) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๒๕๑ ตอน สรรคบุรี - คพัฒนา จ.ชัยนาท	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๓/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย (ต่อ)											
๑.๑ จัดทำแผนการ ปรับปรุงบริเวณจุดเสี่ยง บริเวณทางร่วม ทางแยก ในรัศมี ๕๐๐ เมตรใกล้ จุดกลับรถบนโครงข่าย ถนน และบริเวณอื่นที่มี อุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็น จำนวนมากและ/หรือ บริเวณที่มีความเสี่ยง (Black spot) (ต่อ)	๑.๑.๑ การปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบริเวณทางหลวง (ต่อ)										
	๑.๑๑) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๔๑๐ ตอน ปัตตานี - ยะลา จ.ปัตตานี	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๒) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๒๑๖๒ ตอน ทางเข้าเมืองจักราช จ.นครราชสีมา	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๓) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๒๖๕ ตอน แยกโคกหม้อ - ท่าซุง จ.อุทัยธานี	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๔) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๒๓๓๓ ตอน หนองสนิท - ศรีสำโรง จ.สุรินทร์	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๑๕) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๑๑๖๘ ตอน น้ำใส - น้ำตวง และสายทางหลวง หมายเลข ๑๒๔๓ ตอน หาดไร่ - นาเขีย จ.น่าน	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๑/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย (ต่อ)											
๑.๑ จัดทำแผนการ ปรับปรุงบริเวณจุดเสี่ยง บริเวณทางร่วม ทางแยก ในรัศมี ๕๐๐ เมตรใกล้ จุดกลับรถบนโครงข่าย ถนน และบริเวณอื่นที่มี อุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็น จำนวนมากและ/หรือ บริเวณที่มีความเสี่ยง (Black spot) (ต่อ)	๑.๑.๑ การปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบริเวณทางหลวง (ต่อ)										
	๑.๒๖) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๔ ตอน น้ำรอด - พ่อตาหินช้าง จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๒๗) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๒๑๙ ตอน ห้วยพลับพลา - สดึก จ.สุรินทร์	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๒๘) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๓๓ ตอน การุ้ง - อุทัยธานี จ.อุทัยธานี	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๒๙) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๒ ตอน คุ้งสำเภา - ไร่พัฒนา จ.ชัยนาท	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๓๐) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๓๐๙๑ ตอน อ้อมน้อย - สมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๑/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย (ต่อ)											
๑.๑ จัดทำแผนการ ปรับปรุงบริเวณจุดเสี่ยง บริเวณทางร่วม ทางแยก ในรัศมี ๕๐๐ เมตรใกล้ จุดกลับรถบนโครงข่าย ถนน และบริเวณอื่นที่มี อุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็น จำนวนมากและ/หรือ บริเวณที่มีความเสี่ยง (Black spot) (ต่อ)	๑.๑.๑ การปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบริเวณทางหลวง (ต่อ)										
	๑.๓๑) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๑๒๑ ตอน ต้นป่า - ดอนแก้ว จ.เชียงใหม่	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๑.๓๒) งานปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง สายทางหลวงหมายเลข ๔ ตอน เขาพับผ้า - พัทลุง จ.พัทลุง	ทล.	๑ แห่ง	-	-	-	งบประมาณ		-	-	-
	๒) งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและ บริเวณอันตรายบนทางหลวง ปีงบประมาณ ๒๕๖๘	ทล.	-	๔๐ แห่ง	-	-	งบประมาณ		๗๐๐.๐๐	-	-
	๓) งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและ บริเวณอันตรายบนทางหลวง ปีงบประมาณ ๒๕๖๙	ทล.	-	-	๔๐ แห่ง	-	งบประมาณ		-	๗๐๐.๐๐	-
	๔) งานปรับปรุงจุดเสี่ยงและ บริเวณอันตรายบนทางหลวง ปีงบประมาณ ๒๕๗๐	ทล.	-	-	-	๔๐ แห่ง	งบประมาณ		-	-	๗๐๐.๐๐
	๑.๑.๒ แผนการปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตรายและปรับปรุงทางแยกและจุดเชื่อมบริเวณทางหลวงชนบท										
	๑) กิจกรรมปรับปรุงจุดเสี่ยง จุดอันตราย	ทช.	๒๓๐ แห่ง	๑๐๐ แห่ง	๑๐๐ แห่ง	๑๐๐ แห่ง	งบประมาณ	๑,๒๒๙.๙๓	NA	NA	NA
๒) กิจกรรมปรับปรุงทางแยกและ จุดต่อเชื่อม	ทช.	๓๖ แห่ง	๒๐ แห่ง	๒๐ แห่ง	๒๐ แห่ง	งบประมาณ	๓๘๒.๐๓	NA	NA	NA	

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๑/}	แผนงาน/โครงการ/ มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย (ต่อ)											
๑.๒ จัดทำแนวทางกำกับดูแล และจัดทำแผนการปรับปรุงพัฒนาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดรถไฟกับถนน เช่น การติดตั้งอาณัติสัญญาณการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณดังกล่าว	๑.๒.๑ การพัฒนาระบบกำกับดูแล เทคโนโลยี และการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดรถไฟกับถนน										
	๑) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการจุดตัดทางถนนและทางรถไฟเพื่อลดอุบัติเหตุ	ขร.	-	๑. ลงพื้นที่วิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ และจัดทำรายงานสรุปผลอย่างน้อย ๒๐ ครั้ง	๑. ลงพื้นที่วิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ และจัดทำรายงานสรุปผลอย่างน้อย ๒๐ ครั้ง	-	กปถ.	-	๒๒.๓	-	-
				๒. มีหลักเกณฑ์วิธีการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์บริเวณจุดตัดที่สอดคล้องกับร่างพรบ. การขนส่งทางราง พ.ศ.	๒. มีหลักเกณฑ์วิธีการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์บริเวณจุดตัดที่สอดคล้องกับร่างพรบ. การขนส่งทางราง พ.ศ.						
				๓. ปรับปรุงฐานข้อมูลของจุดตัด ปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุให้เป็นปัจจุบัน	๓. ปรับปรุงฐานข้อมูลของจุดตัด ปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุให้เป็นปัจจุบัน						

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๓/}	แผนงาน/โครงการ/ มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย (ต่อ)											
๑.๒ จัดทำแนวทางกำกับ ดูแล และจัดทำแผนการ ปรับปรุงพัฒนาความ ปลอดภัยบริเวณจุดตัด รถไฟกับถนน เช่น การ ติดตั้งอาณัติสัญญาณ การปรับปรุงภูมิทัศน์ บริเวณดังกล่าว (ต่อ)	๑.๒.๑ การพัฒนาระบบกำกับดูแล เทคโนโลยี และการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดรถไฟกับถนน (ต่อ)										
	๒) จ้างเหมาบริการบำรุง รักษาระบบแอปพลิเคชัน (DRT Crossing Application)	ขร.	๑. มีการบริหาร จัดการระบบ แอปพลิเคชัน (DRT Crossing Application) ให้มีความพร้อม ในการบริการ เพื่อบริหาร จัดการจุดตัด ทางรถไฟกับ ถนนให้มี ประสิทธิภาพ และต่อเนื่อง	๑. มีการบริหาร จัดการระบบ แอปพลิเคชัน (DRT Crossing Application) ให้มีความพร้อม ในการบริการ เพื่อบริหาร จัดการจุดตัด ทางรถไฟกับ ถนนให้มี ประสิทธิภาพ และต่อเนื่อง	๑. มีการบริหาร จัดการระบบ แอปพลิเคชัน (DRT Crossing Application) ให้มีความพร้อม ในการบริการ เพื่อบริหาร จัดการจุดตัด ทางรถไฟกับ ถนนให้มี ประสิทธิภาพ และต่อเนื่อง	๑. มีการบริหาร จัดการระบบ แอปพลิเคชัน (DRT Crossing Application) ให้มีความพร้อม ในการบริการ เพื่อบริหาร จัดการจุดตัด ทางรถไฟกับ ถนนให้มี ประสิทธิภาพ และต่อเนื่อง	งบประมาณ	๑.๔๙	๑.๔๙	๑.๔๙	๑.๔๙
			๒. มีการพัฒนา โปรแกรม และ แก้ไขปัญหาระบบ แอปพลิเคชัน (DRT Crossing Application) ให้มีความ ปลอดภัยต่อ ข้อมูลที่เผยแพร่ ต่อประชาชน	๒. มีการพัฒนา โปรแกรม และ แก้ไขปัญหาระบบ แอปพลิเคชัน (DRT Crossing Application) ให้มีความ ปลอดภัยต่อ ข้อมูลที่เผยแพร่ ต่อประชาชน	๒. มีการพัฒนา โปรแกรม และ แก้ไขปัญหาระบบ แอปพลิเคชัน (DRT Crossing Application) ให้มีความ ปลอดภัยต่อ ข้อมูลที่เผยแพร่ ต่อประชาชน	๒. มีการพัฒนา โปรแกรม และ แก้ไขปัญหาระบบ แอปพลิเคชัน (DRT Crossing Application) ให้มีความ ปลอดภัยต่อ ข้อมูลที่เผยแพร่ ต่อประชาชน					

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๓/}	แผนงาน/โครงการ/ มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย (ต่อ)											
๑.๒ จัดทำแนวทางกำกับ ดูแล และจัดทำแผนการ ปรับปรุงพัฒนาความ ปลอดภัยบริเวณจุดตัด รถไฟกับถนน เช่น การ ติดตั้งอาณัติสัญญาณ การปรับปรุงภูมิทัศน์ บริเวณดังกล่าว (ต่อ)	๑.๒.๑ การพัฒนาระบบกำกับดูแล เทคโนโลยี และการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดรถไฟกับถนน (ต่อ)										
	๓) การลดอุบัติเหตุบริเวณ จุดตัดทางรถไฟกับถนน ผ่านคณะกรรมการร่วม พิจารณาการขออนุญาต และการแก้ไขปัญหาจุดตัด ทางรถไฟกับถนน	ขร.	จำนวนครั้ง การเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัด ทางรถไฟกับ ถนนเสมอระดับ ลดลงเมื่อเทียบ กับปีงบประมาณ ก่อนหน้า	จำนวนครั้ง การเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัด ทางรถไฟกับ ถนนเสมอระดับ ลดลงเมื่อเทียบ กับปีงบประมาณ ก่อนหน้า	จำนวนครั้ง การเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัด ทางรถไฟกับ ถนนเสมอระดับ ลดลงเมื่อเทียบ กับปีงบประมาณ ก่อนหน้า	จำนวนครั้ง การเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดตัด ทางรถไฟกับ ถนนเสมอระดับ ลดลงเมื่อเทียบ กับปีงบประมาณ ก่อนหน้า	-	-	-	-	-
	๑.๒.๒ การสร้าง/ปรับปรุงและรักษาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดรถไฟและทางลัดผ่าน										
	๑) มาตรการเฝ้าระวัง จุดตัดทางรถไฟกับถนน และทางลัดผ่าน ที่มีความ เสี่ยงสูง และหรือมี อุบัติเหตุซ้ำซ้อนในรอบ ๕ ปีในช่วงวันหยุดยาว	รฟท.	๒๐ จุด/ครั้ง	๒๐ จุด/ครั้ง	๒๐ จุด/ครั้ง	๒๐ จุด/ครั้ง	รายได้ รฟท.	๐.๒๐	๐.๒๐	๐.๒๐	๐.๒๐
	๒) แผนงานปิดทางลัดผ่าน ขนาดเล็ก/ทางรถจักรยานยนต์ ที่'ไม่ได้' มา ต ร ฐ า น ความปลอดภัย	รฟท.	๓๐ จุด	๓๐ จุด	๓๐ จุด	ปิดทั้งหมด	รายได้ รฟท.	๐.๖๐	๐.๖๐	๐.๖๐	๒.๐๐

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๑/}	แผนงาน/โครงการ/ มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย (ต่อ)											
๑.๒ จัดทำแนวทางกำกับ ดูแล และจัดทำแผนการ ปรับปรุงพัฒนาความ ปลอดภัยบริเวณจุดตัด รถไฟกับถนน เช่น การ ติดตั้งอาณัติสัญญาณ การปรับปรุงภูมิทัศน์ บริเวณดังกล่าว (ต่อ)	๑.๒.๒ การสร้าง/ปรับปรุงและรักษาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดรถไฟและทางลัดผ่าน (ต่อ)										
	๓) แผนงานแก้ไขปัญหาด้าน ทางลัดผ่านอย่างยั่งยืน	รฟท.									
	๓.๑) ประชุมร่วมกับ หน่วยงานเจ้าของถนน ทางลัดผ่านที่มีความ ประสงค์ปรับปรุงทาง ลัดผ่านให้ได้มาตรฐาน ความปลอดภัยของ ขร. และ รฟท.	รฟท.	๒๐ แห่ง	๓๐ แห่ง	๔๐ แห่ง	๔๐ แห่ง	รายได้ รฟท.	๐.๒๐	๐.๓๐	๐.๔๐	๐.๔๐
	๓.๒) หน่วยงาน เจ้าของถนนลงนามใน บันทึกข้อตกลง (MOA) เพื่อจัดสร้างทางผ่านเสมอ ระดับที่ได้มาตรฐานความ ปลอดภัย ทดแทนทาง ลัดผ่านที่ไม่ได้มาตรฐาน ความปลอดภัย	รฟท.	๑๐ แห่ง	๑๐ แห่ง	๓๐ แห่ง	๓๐ แห่ง	งบประมาณ ของ หน่วยงาน เจ้าของ ถนน	๖๑.๐๐	๖๑.๐๐	๑๘๓.๐๐	๑๘๓.๐๐

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา ความปลอดภัย ^{๑/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. พัฒนยานพาหนะปลอดภัย											
จัดทำแผนงาน/โครงการ พัฒนาความปลอดภัย ของรถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก เพื่ ยกระดับความปลอดภัย อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพ/ ศักยภาพของผู้ขับขี่ การนำเทคโนโลยี เช่น GPS มาใช้	๒.๑ การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย										
	๑) โครงการพัฒนาระบบ เชื่อมโยงข้อมูลใบรับรอง แพทย์อิเล็กทรอนิกส์ร่วมกับ GBDI	ขบ.	ความสำเร็จของ การดำเนินงาน ตามแผนการ ยกระดับ คุณภาพการออก ใบอนุญาตขับรถ ร้อยละ ๑๐๐	ความสำเร็จของ การดำเนินงาน ตามแผนการ ยกระดับ คุณภาพการออก ใบอนุญาตขับรถ ร้อยละ ๑๐๐	ความสำเร็จของ การดำเนินงาน ตามแผนการ ยกระดับ คุณภาพการออก ใบอนุญาตขับรถ ร้อยละ ๑๐๐	ความสำเร็จของ การดำเนินงาน ตามแผนการ ยกระดับ คุณภาพการออก ใบอนุญาตขับรถ ร้อยละ ๑๐๐	กปถ.	-	-	-	-
	๒) โครงการตรวจจับความเร็ว รถโดยสารสาธารณะและ รถบรรทุกด้วยกล้องเลเซอร์ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนนทั้งส่วนกลางและส่วน ภูมิภาค	ขบ.	๑. ตั้งจุดตรวจจับ ความเร็วไม่น้อย กว่า ๑๕ ครั้ง/เดือน	๑. ตั้งจุดตรวจจับ ความเร็วไม่น้อย กว่า ๑๕ ครั้ง/เดือน	๑. ตั้งจุดตรวจจับ ความเร็วไม่น้อย กว่า ๑๕ ครั้ง/เดือน	๑. ตั้งจุดตรวจจับ ความเร็วไม่น้อย กว่า ๑๕ ครั้ง/เดือน	กปถ.	๓๒.๐๒	๓๒.๐๒	๓๒.๐๒	๓๒.๐๒
๒. รถโดยสาร สาธารณะและ รถบรรทุกผ่าน การตรวจจับ ความเร็วไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๐			๒. รถโดยสาร สาธารณะและ รถบรรทุกผ่าน การตรวจจับ ความเร็วไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๐	๒. รถโดยสาร สาธารณะและ รถบรรทุกผ่าน การตรวจจับ ความเร็วไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๐	๒. รถโดยสาร สาธารณะและ รถบรรทุกผ่าน การตรวจจับ ความเร็วไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๐						

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนาความปลอดภัย ^{๓/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. พัฒนยานพาหนะปลอดภัย (ต่อ)											
จัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก เพื่อยกระดับความปลอดภัย อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพ/ศักยภาพของผู้ขับขี่ การนำเทคโนโลยี เช่น GPS มาใช้ (ต่อ)	๒.๑ การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย (ต่อ)										
	๒) โครงการตรวจจับความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกด้วยกล้องเลเซอร์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค (ต่อ)		๓. ผู้ขับขี่เร็วเกินกว่าที่กำหนดมีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา	๓. ผู้ขับขี่เร็วเกินกว่าที่กำหนดมีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา	๓. ผู้ขับขี่เร็วเกินกว่าที่กำหนดมีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา	๓. ผู้ขับขี่เร็วเกินกว่าที่กำหนดมีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา					
	๓) โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย	ขบ.	-	-	ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีระบบบริหารจัดการขนส่งที่พัฒนาขึ้น	ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีระบบบริหารจัดการขนส่งที่พัฒนาขึ้น	งบประมาณ	๑๐.๐๕	๕๖.๙๕	-	-
	๔) โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ผ่านระบบดิจิทัล	ขบ.	-	-	กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกผ่านระบบดิจิทัลให้เป็นไปตามกฎระเบียบ และประกาศที่อย่างมีประสิทธิภาพ	กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกผ่านระบบดิจิทัลให้เป็นไปตามกฎระเบียบ และประกาศที่อย่างมีประสิทธิภาพ	งบประมาณ	-	๒๐.๐๐	-	-

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนาความปลอดภัย ^{๓/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. พัฒนยานพาหนะปลอดภัย (ต่อ)											
จัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก เพื่อยกระดับความปลอดภัย อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพ/ศักยภาพของผู้ขับขี่ การนำเทคโนโลยี เช่น GPS มาใช้ (ต่อ)	๒.๑ การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย (ต่อ)										
	๕) การติดตั้งและใช้งานระบบติดตามรถโดยสาร (GPS) กับรถโดยสาร บขส.	บขส.	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	รายได้ บขส. (งบประจำ)	๒.๔๑๑	๓๒.๔๔๘ (สัญญา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๘-๒๕๗๒) ค่าใช้จ่ายปีละ ๖,๔๘๙,๖๐๐ บาท (ปัจจุบันอยู่ระหว่างขออนุมัติกรอบวงเงิน))		
	๖) โครงการพัฒนาประยุกต์ใช้ประโยชน์จากระบบ (GPS)	ขสมก.	รถโดยสารประจำทางร้อยละ ๒๐ ใช้แนวทางการใช้งานระบบ GPS ที่เหมาะสมกับองค์กร	รถโดยสารประจำทางร้อยละ ๔๐ ใช้แนวทางการใช้งานระบบ GPS ที่เหมาะสมกับองค์กร	รถโดยสารประจำทางร้อยละ ๖๐ ใช้แนวทางการใช้งานระบบ GPS ที่เหมาะสมกับองค์กร	รถโดยสารประจำทางร้อยละ ๘๐ ใช้แนวทางการใช้งานระบบ GPS ที่เหมาะสมกับองค์กร	รายได้ ขสมก. (งบประจำ)	๑๒.๙๑	๑๕๔.๘๖	๑๕๔.๘๖	๑๕๔.๘๖
	๒.๒ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย										
๑) แผนการจัดให้มีบุคลากรด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	ขบ.	บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (TSM) ที่ขึ้นทะเบียน ๕,๐๐๐ ราย	บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (TSM) ที่ขึ้นทะเบียน	บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (TSM) ที่ขึ้นทะเบียน	บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (TSM) ที่ขึ้นทะเบียน	งบประมาณ (งบประจำ)	-	-	-	-	

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนาความปลอดภัย ^{๑/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. พัฒนยานพาหนะปลอดภัย (ต่อ)											
จัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก เพื่อยกระดับความปลอดภัย อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพ/ศักยภาพของผู้ขับขี่ การนำเทคโนโลยี เช่น GPS มาใช้ (ต่อ)	๒.๒ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย (ต่อ)										
	๒) การลดอัตราการเสียชีวิตระหว่างทางและการเกิดอุบัติเหตุของรถ บขส. ^{๖/}	บขส.									
	๒.๑) จัดอบรมพัฒนาทักษะพนักงานขับรถหลักสูตรบำรุงรักษาตามสภาพ (Condition Based Maintenance : CBM) การบำรุงรักษาเชิงคาดการณ์ การเฝ้าตรวจสอบอาการต่างๆ	บขส.	มากกว่า ๒๐๐ คน	มากกว่า ๒๐๐ คน	มากกว่า ๒๐๐ คน	มากกว่า ๒๐๐ คน	รายได้ บขส. (งบประจำ)	-	-	-	-
	๒.๒) โครงการพัฒนาทักษะการขับรถโดยสารสาธารณะและเพื่อสร้างนักขับรถมืออาชีพ	บขส.	จำนวนผู้เข้าอบรมผ่านเกณฑ์ทดสอบร้อยละ ๗๐	จำนวนผู้เข้าอบรมผ่านเกณฑ์ทดสอบร้อยละ ๗๐	จำนวนผู้เข้าอบรมผ่านเกณฑ์ทดสอบร้อยละ ๗๐	จำนวนผู้เข้าอบรมผ่านเกณฑ์ทดสอบร้อยละ ๗๐	รายได้ บขส. (งบประจำ)	๐.๐๔๘	๐.๑๕๐	-	-
	๒.๓ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาความปลอดภัยอย่างยั่งยืน										
๑) โครงการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีเกิดเหตุร้ายแรงทางถนน	ขบ.	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๕ ปี ย้อนหลัง	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๕ ปี ย้อนหลัง	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๕ ปี ย้อนหลัง	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๕ ปี ย้อนหลัง	กปถ.	๐.๒๙๓	๐.๒๙๓	๐.๒๙๓	๐.๒๙๓	

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนาความปลอดภัย ^{๓/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. พัฒนayanพาหนะปลอดภัย (ต่อ)											
จัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก เพื่อยกระดับความปลอดภัย อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพ/ศักยภาพของผู้ขับขี่ การนำเทคโนโลยี เช่น GPS มาใช้ (ต่อ)	๒.๓ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (ต่อ)										
	๒) โครงการการดำเนินงานศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ (โทร. ๑๕๘๔) ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค	ขบ.	ความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	งบประมาณ	๔๘.๔๗	๔๘.๔๗	๔๘.๔๗	๔๘.๔๗
	๓) โครงการพัฒนาระบบการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน	ขบ.	-	มีระบบกฎเกณฑ์และบุคลากรกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนตามมาตรฐานสากล	มีระบบกฎเกณฑ์และบุคลากรกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนตามมาตรฐานสากล	มีระบบกฎเกณฑ์และบุคลากรกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนตามมาตรฐานสากล	งบประมาณ	๔.๕๐	๒๕.๕๐	-	-
	๔) โครงการลดอุบัติเหตุในภาคการขนส่งด้วยการยกระดับผู้ประกอบการ SME สู่มาตรฐาน Q Mark	ขบ.	-	๑. การขนส่งสินค้าในกลุ่มผู้ประกอบการ SME มีประสิทธิภาพและปลอดภัยลดอุบัติเหตุทางถนน	๑. การขนส่งสินค้าในกลุ่มผู้ประกอบการ SME มีประสิทธิภาพและปลอดภัยลดอุบัติเหตุทางถนน	๑. การขนส่งสินค้าในกลุ่มผู้ประกอบการ SME มีประสิทธิภาพและปลอดภัยลดอุบัติเหตุทางถนน	งบประมาณ	๑๓.๙๗	-	-	-

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนาความปลอดภัย ^{๓/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการ และแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. พัฒนยานพาหนะปลอดภัย (ต่อ)											
จัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก เพื่อยกระดับความปลอดภัย อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพ/ศักยภาพของผู้ขับขี่ การนำเทคโนโลยี เช่น GPS มาใช้ (ต่อ)	๒.๓ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (ต่อ)										
	๔) โครงการลดอุบัติเหตุในภาคการขนส่งด้วยการยกระดับผู้ประกอบการ SME สู่มาตรฐาน Q Mark (ต่อ)			๒. บุคลากรเข้าถึงองค์ความรู้ด้านการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัย	๒. บุคลากรเข้าถึงองค์ความรู้ด้านการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัย	๒. บุคลากรเข้าถึงองค์ความรู้ด้านการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัย					
				๓. สร้างความตระหนักรู้และวัฒนธรรมความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน	๓. สร้างความตระหนักรู้และวัฒนธรรมความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน	๓. สร้างความตระหนักรู้และวัฒนธรรมความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน					
	๕) โครงการยกระดับการควบคุม กำกับ ดูแล ด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน	ขบ.	-	-	-	มีระบบกฎเกณฑ์และบุคลากรในการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนตามมาตรฐานสากล	งบประมาณ	-	-	๓๐.๐๐	-

แผนงาน/โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ (ต่อ)

แนวทางการพัฒนาความปลอดภัย ^{๓/}	แผนงาน/โครงการ/มาตรการและแนวทางดำเนินงาน (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐) ^{๒/}	หน่วยงานรับผิดชอบ	ตัวชี้วัดความสำเร็จ ^{๓/}				แหล่งเงิน ^{๔/}	วงเงิน (ล้านบาท) ^{๕/}			
			๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๒. พัฒนยานพาหนะปลอดภัย (ต่อ)											
จัดทำแผนงาน/โครงการพัฒนาความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก เพื่อยกระดับความปลอดภัย อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพ/ศักยภาพของผู้ขับขี่ การนำเทคโนโลยี เช่น GPS มาใช้ (ต่อ)	๒.๓ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (ต่อ)										
	๖) การตรวจความพร้อมรถโดยสารและพนักงานประจำรถ	บขส.	มากกว่า ๑๐,๐๐๐ คัน	มากกว่า ๑๐,๐๐๐ คัน	มากกว่า ๑๐,๐๐๐ คัน	มากกว่า ๑๐,๐๐๐ คัน	รายได้ บขส. (งบประจำ)	-	-	-	-
	๗) โครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ	ขสมก.	อัตราการเกิดอุบัติเหตุไม่เกิน ๘ ครั้ง/ ๑ ล้านกิโลเมตร	อัตราการเกิดอุบัติเหตุไม่เกิน ๘ ครั้ง/ ๑ ล้านกิโลเมตร	อัตราการเกิดอุบัติเหตุไม่เกิน ๘ ครั้ง/ ๑ ล้านกิโลเมตร	อัตราการเกิดอุบัติเหตุไม่เกิน ๘ ครั้ง/ ๑ ล้านกิโลเมตร	รายได้ ขสมก. (งบประจำ)	-	-	-	-

หมายเหตุ : ^{๓/} แนวทางการพัฒนาความปลอดภัยภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ ตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ในรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๕ และสอดคล้องกับ ๕ เสาหลักภายใต้แผนระดับโลกลำดับที่ ๑ สำหรับทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และ ๑๒ เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

^{๒/} แผนงาน/โครงการ/มาตรการและแนวทางดำเนินการของหน่วยงาน ที่มีการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

^{๓/} ตัวชี้วัดความสำเร็จ หมายถึง ตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ในระดับผลผลิต (Output) หรือผลลัพธ์ (Outcome)

^{๔/} แหล่งเงิน เช่น งบประมาณ เงินรัฐวิสาหกิจ เงินกู้ เงินอุดหนุน เงินกองทุน ฯลฯ

^{๕/} เงินลงทุน หมายถึง เงินลงทุนดำเนินการแผนงาน/โครงการ/มาตรการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ หน่วยเป็นล้านบาท (ทศนิยม ๒ ตำแหน่ง)

^{๖/} บขส. การลดอัตราการเสียชีวิตระหว่างทางและการเกิดอุบัติเหตุของรถ บขส. เป้าหมายไม่ต่ำกว่า ๑๔๔ ครั้ง/๔๘.๓๘๑ ล้านกิโลเมตร และ ๐ ครั้ง/๔๘.๓๘๑ ล้านกิโลเมตร ตามลำดับ