

บทที่ 5

แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

5.1 วิสัยทัศน์

จากผลการศึกษาทบทวนและรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และผลการสัมภาษณ์รับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ และผลจากการจัดสัมมนาและประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม (SWOT Analysis) ที่ปรึกษาได้กำหนดกรอบวิสัยทัศน์ได้ดังนี้

“ระบบการสัญจรที่ปราศจากการเสียชีวิต”

5.2 เป้าหมาย

การกำหนดวิสัยทัศน์ที่มีเป้าหมายในการลดอุบัติเหตุทางถนนและการเสียชีวิตเพื่อนำไปสู่เป้าหมาย 3 ประการที่ปรึกษาได้กำหนดเป้าหมายของการลดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

- 16 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2565
- 11 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2575
- 6 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2585
- ศูนย์ รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2600

5.3 วัตถุประสงค์

ที่ปรึกษาได้การกำหนดวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และเป้าหมายของการลดอุบัติเหตุทางถนนได้ดังนี้

- บูรณาการวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ในการสร้างมาตรฐานการออกแบบ การให้บริการ และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและยานพาหนะ สำหรับผู้ใช้งานทุกประเภท โดยเฉพาะผู้ใช้งานที่มีความเสี่ยงสูง (Vulnerable Road Users, VRU)
- บูรณาการการดำเนินการและการประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบในทุกภาคส่วน

- ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมทางถนนและยานพาหนะมาสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

5.4 ยุทธศาสตร์

จากวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ ที่ปรึกษาได้กำหนดยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนและการบาดเจ็บ และได้กำหนดนโยบายและแผนงานเพื่อตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ที่ได้จัดทำขึ้น โดยประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ยุทธศาสตร์ โดยมีรายละเอียดของยุทธศาสตร์และนโยบายและแผนงานในแต่ละยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

- จัดตั้งหน่วยงานกลางเพื่อดูแลงานความปลอดภัยทางถนนของประเทศเป็นหลัก
- จัดทำแผนหลักแห่งชาติและแผนปฏิบัติการ พร้อมงบประมาณสนับสนุน
- ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มาตรฐานสากล
- ส่งเสริมการสืบค้นอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุที่รุนแรงและแนวทางแก้ไข
- ปรับปรุงกฎหมายและข้อกำหนดเรื่องการใช้ความเร็วที่ปลอดภัย
- มีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด ต่อเนื่อง และเท่าเทียมกัน โดยนำเทคโนโลยีมาเสริมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น ประกอบด้วย

- จัดการแบ่งลำดับชั้นของโครงข่ายถนนให้ชัดเจน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและการใช้งาน
- บริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายอย่างเหมาะสมและปลอดภัย
- การสยบการจราจรของถนนที่ผ่านหรือใช้งานในชุมชน
- ยกกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล
- ยกกระดับมาตรฐานการออกแบบถนน และการติดตั้งและการใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัย (Safety Facilities) เพื่อป้องกันและบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้ใช้ทางที่เสี่ยงอุบัติเหตุ รวมถึงช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน
- ผลักดันให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในทุกขั้นตอนของโครงการ (ตั้งแต่การออกแบบถึงถนนที่เปิดให้บริการแล้ว)
- ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดลำดับวิเคราะห์ และแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น ประกอบด้วย

- ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท โดยเน้นที่รถจักรยานยนต์ และรถสาธารณะ (รถตู้และรถโดยสาร)
- ยกย่องมาตรฐานการตรวจสอบสภาพยานพาหนะให้ได้มาตรฐานสากล (UN International Vehicle Standard) ได้แก่ การชนด้านหน้า การชนด้านข้าง เข็มขัดนิรภัย ที่นั่งสำหรับเด็ก การป้องกันคนเดินเท้า ระบบควบคุมเสถียรภาพการทรงตัว (Electronic Stability Control, ESC) ระบบป้องกันเบรคล็อค (Antilock brake system, ABS) และ ระบบเบรคฉุกเฉินอัตโนมัติ (Autonomous Emergency Braking)
- พัฒนามาตรฐานการออกแบบ โครงสร้าง เสถียรภาพของยานพาหนะโดยเฉพาะ รถบรรทุก รถพ่วง รถตู้ รถโดยสารสาธารณะและรถจักรยานยนต์

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น ประกอบด้วย

- ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการควบคุมให้มีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย เช่น การลดความเร็ว การห้ามฝ่าไฟแดง
- ยกย่องมาตรฐานการสอบใบอนุญาตขับขี่ โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- มีการรณรงค์ สร้างความตระหนักถึงปัญหาและวิธีการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุและยกระดับความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ในประเด็นต่าง ๆ เช่น การใช้ความเร็ว การสวมหมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย การใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก การดื่มแล้วขับ ความเหนื่อยล้า การใช้จักรยาน เป็นต้น เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยบูรณาการทุกภาคส่วนตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงท้องถิ่น
- ให้ความสำคัญสูงสุดต่อการออกใบอนุญาตขับขี่ของกลุ่มเสี่ยง เช่น ผู้ใช้จักรยานยนต์ ผู้ใช้รถวัยรุ่น และผู้ใช้รถสูงวัย

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย

- พัฒนาระบบบูรณาการภาคส่วนที่เกี่ยวข้องหลังการเกิดอุบัติเหตุเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าสู่จุดเกิดเหตุและส่งต่อไปยังสถานพยาบาล ทั้งในพื้นที่เขตเมืองและเขตชนบท
- ใช้เทคโนโลยี ITS ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและเข้าถึงผู้บาดเจ็บ
- จัดระบบการจราจรและความปลอดภัย ณ จุดเกิดเหตุ อย่างรวดเร็ว และปลอดภัย



รูปที่ 5.4-1 วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนน

ตารางที่ 5.4-1 แผนแม่บทฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1: การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
จัดตั้งหน่วยงานกลาง เพื่อ ดูแลงานความปลอดภัยทาง ถนนของประเทศ	มีหน่วยงานกลางของ คค. ที่ทำหน้าที่ รับผิดชอบ/ประสานงานความปลอดภัยทาง ถนนอย่างชัดเจน	1. โครงการการจัดตั้งองค์กรด้าน ความปลอดภัยทางถนน
ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้าน อุบัติเหตุทางถนนให้ได้ มาตรฐานสากล	มีฐานข้อมูลกลางในการรวบรวมข้อมูลการ เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และการดำเนินมาตรการของแต่ละหน่วยงาน	1. โครงการจัดทำฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุ ทางถนน
ส่งเสริมการสืบค้นอุบัติเหตุ เชิงลึก	มีระบบการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก เพื่อการ ดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ของประเทศ	1. โครงการการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident Investigation)

ตารางที่ 5.4-2 แผนแม่บทฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
การแบ่งลำดับชั้นของถนน ในโครงข่ายถนนให้ชัดเจน	มุ่งสร้างมาตรฐานการใช้ถนนของประเทศ และ ให้ความรู้ความเข้าใจถึงหลักการและ ความสำคัญในการใช้ถนนแต่ละประเภท เพื่อ สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย	1. โครงการศึกษาการจัดลำดับชั้นประเภทของ โครงข่ายและกำหนดขีดความเร็วจำกัด
บริหารจัดการความเร็วบน โครงข่ายให้เหมาะสม	มุ่งให้ความเร็วเฉลี่ยของทางหลวงแต่ละเส้นทั่ว ประเทศ และถนนในเขตเมือง อยู่ในระดับที่ สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หรือลดความ รุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้	1. โครงการจัดการจราจรของถนนที่ผ่าน เขตชุมชน 2. โครงการสนับสนุนนำเทคโนโลยีมาใช้ในการ จัดการจราจร
ยกระดับมาตรฐานการ ออกแบบและก่อสร้างถนน ให้ปลอดภัยขึ้นตาม มาตรฐานสากล	มีการออกแบบหรือก่อสร้างถนน และอุปกรณ์ อำนวยความสะดวก ให้สามารถคำนึงถึงผู้ใช้ ทุกประเภทในแต่ละถนน ลดการใช้ความเร็วใน จุดเสี่ยง และลดความรุนแรงของการเกิด อุบัติเหตุ	1. โครงการศึกษายกระดับมาตรฐาน การออกแบบถนนที่ปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล (Global Design Standard) 2. โครงการศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับ รถจักรยานยนต์ (Infrastructure and Facilities for Motorcycle) 3. โครงการออกแบบและบริหารจัดการ ทางเท้า ที่คำนึงถึงความปลอดภัยของคน เดินเท้า 4. โครงการปรับปรุงและยกระดับมาตรฐาน อุปกรณ์อำนวยความสะดวก 5. โครงการประเมินคุณภาพถนนด้าน ความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานสากล

ตารางที่ 5.4-2 แผนแม่บทฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบ	มุ่งลดความเสี่ยงบนถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน	1. โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) 2. โครงการศึกษาวิเคราะห์และแก้ไขจุดอันตราย 3. โครงการปรับปรุงจุดตัดและแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟ
กำหนดแนวทางการบริหารจัดการอุบัติเหตุช่วงทางที่เป็นระบบ	มุ่งออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ นอกจากถนน และกำกับการใช้งานเพื่อให้เกิดการจัดระเบียบการจราจร การหยุดรถ และการควบคุมชั่วโมงการขับรถ ไม่ให้นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ	1. โครงการศึกษาการจัดการความปลอดภัยบริเวณช่วงทาง 2. โครงการจัดทำจุดพักรถทุกและรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลัก

ตารางที่ 5.4-3 แผนแม่บทฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
สร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบ	มุ่งสร้างระบบที่สนับสนุนการผลิตยานพาหนะที่มีความปลอดภัยให้กับโครงข่ายถนนของประเทศ	1. โครงการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบ
ตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันในระบบให้สามารถใช้งานได้ตามมาตรฐานความปลอดภัย	มุ่งสร้างมาตรฐานให้กับระบบตรวจสอบสภาพยานพาหนะ การทดสอบความปลอดภัยของรถโดยสาร และการต่อทะเบียน ให้สามารถคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันที่มีความปลอดภัย	1. โครงการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันในระบบ
ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม	มุ่งสร้างความรู้ความเข้าใจ และส่งเสริมให้ใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยให้ถูกวัตถุประสงค์	1. โครงการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการใช้รถกระบะผิดประเภท 2. โครงการการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา 3. โครงการการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกิน 4. โครงการส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม 5. โครงการกำกับและควบคุมการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะโดยระบบ GPS

ตารางที่ 5.4-3 แผนแม่บทฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
พัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้มีคุณภาพและความปลอดภัย	มุ่งพัฒนากลไกการให้ใบอนุญาตฯ และการกำกับดูแลการประกอบการภายใต้เงื่อนไขใบอนุญาตฯ ให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร	1. โครงการพัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
ส่งเสริมให้ยานพาหนะทุกคันต้องอยู่ภายใต้ระบบการกำกับดูแล	มุ่งกำจัดการยานพาหนะที่ไม่ผ่านการจดทะเบียนหรือต่อทะเบียน	1. โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและบังคับใช้ในการจดทะเบียน ยานพาหนะ

ตารางที่ 5.4-4 แผนแม่บทฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
การสร้างมาตรฐานของระบบการให้ใบอนุญาตฯ ขับขี่	มุ่งผลิตผู้ขับขี่ที่มีทักษะในการขับขี่ที่เหมาะสม และตระหนักถึงความปลอดภัยอยู่เสมอ	1. โครงการพัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตฯ ขับขี่ให้มีมาตรฐานสากล 2. โครงการออกใบอนุญาตฯ ขับขี่สำหรับกลุ่มเสี่ยง 3. โครงการกำกับดูแลกลุ่มผู้ขับขี่ใบอนุญาตฯ ขับขี่ตลอดชีพ 4. โครงการจัดทำฐานข้อมูลการกระทำผิดทางกฎหมายร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
การส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ผู้โดยสาร และผู้ใช้ถนนประเภทอื่นๆ	มุ่งสร้างความเข้าใจกับผู้ขับขี่ผู้ใช้ถนนเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุต่างๆ และความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจร รวมถึงการขับขี่อย่างปลอดภัย	1. โครงการจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถและสื่อสารณะต่างๆ 2. โครงการส่งเสริมการใช้จุดพักรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัย 3. โครงการตรวจสอบมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ
การบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นระบบ	มุ่งให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ เพื่อลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ	1. โครงการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย 2. โครงการส่งเสริมและบูรณาการตั้งด่านอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกพื้นที่ร่วมกับตำรวจและชุมชน 3. โครงการการติดตามบทบาทและพฤติกรรมของคนขับรถบรรทุกสินค้า
ส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	มุ่งให้การกำกับดูแลผู้ขับขี่รถในกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ให้ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง	1. โครงการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

ตารางที่ 5.4-5 แผนแม่บทฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 5: การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
พัฒนาการเข้าถึงจุดเกิดเหตุของระบบแพทย์ฉุกเฉิน	ลดอุปสรรคในการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน	1. โครงการการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุ (Traffic Incident Management)

ตารางที่ 5.4-6 แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

ยุทธศาสตร์	แผนงาน	ชื่อโครงการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี พ.ศ.)									
					2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการ ความปลอดภัย ทางถนน	1.1 การจัดตั้งหน่วยงานกลาง เพื่อดูแลงานความปลอดภัยทางถนนของประเทศ	1.1.1 โครงการการจัดตั้งองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน	คค.	70	15	15	5	5	5	5	5	5	5	5
	1.2 การปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มาตรฐานสากล	1.2.1 โครงการจัดทำฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน	คค.	150	55	55	5	5	5	5	5	5	5	5
	1.3 การส่งเสริมการสืบค้นอุบัติเหตุเชิงลึก	1.3.1 โครงการการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident Investigation)	ทล.	200	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
			ทช.	200	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
			กทพ	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
			รฟท.	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
			ขบ.	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจร ที่ปลอดภัยขึ้น	2.1 การแบ่งลำดับชั้นของถนนในโครงข่ายถนนให้ชัดเจน	2.1.1 โครงการศึกษาการจัดลำดับชั้นประเภทของโครงข่ายและกำหนดขีดความเร็วจำกัด	ทล.	21	21									
			ทช.	9	9									
	2.2 การบริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายให้เหมาะสม	2.2.1 โครงการจัดการจราจรของถนนที่ผ่านเขตชุมชน	ทล.	540	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
			ทช.	230	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
		2.2.2 โครงการสนับสนุนนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการจราจร	ทล.	2,150	215	215	215	215	215	215	215	215	215	215
			ทช.	930	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93
	2.3 การยกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล	2.3.1 โครงการศึกษายกระดับมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล	ทล.	21	21									
			ทช.	9	9									
		2.3.2 โครงการศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยานยนต์	ทล.	5,600	560	560	560	560	560	560	560	560	560	560
			ทช.	2,400	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
		2.3.3 โครงการออกแบบและบริหารจัดการทางเท้า ที่คำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้า	ทล.	1,620	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162
			ทช.	690	69	69	69	69	69	69	69	69	69	69
		2.3.4 โครงการปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	ทล.	70	70									
			ทช.	30	30									
		2.3.5 โครงการประเมินคุณภาพถนนด้านความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานสากล	ทล.	540	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
			ทช.	230	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
	2.4 การดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบ	2.4.1 โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)	ทล.	8,870	887	887	887	887	887	887	887	887	887	887
			ทช.	6,070	607	607	607	607	607	607	607	607	607	607
			กทพ.	60	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
		2.4.2 โครงการศึกษาวิเคราะห์และแก้ไขจุดอันตราย	ทล.	6,250	625	625	625	625	625	625	625	625	625	625
			ทช.	750	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
		2.4.3 โครงการปรับปรุงจุดตัดและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ	รฟท.	400	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
	2.5 กำหนดแนวทางบริหารจัดการอุบัติเหตุช่วงทางที่เป็นระบบ	2.5.1 โครงการศึกษาการจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง	ทล.	460	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
			ทช.	340	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
		2.5.2 โครงการจัดทำจุดพักรถทุกและรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลัก	ทล.	7,060	706	706	706	706	706	706	706	706	706	706

ตารางที่ 5.4-6 แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	แผนงาน	ชื่อโครงการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี พ.ศ.)									
					2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะ ที่ปลอดภัยขึ้น	3.1 การสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบ	3.1.1 โครงการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบ	ขบ.	54	20	10	10	2	2	2	2	2	2	2
	3.2 การตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันในระบบให้สามารถใช้งานได้ตามมาตรฐานความปลอดภัย	3.2.1 โครงการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันในระบบ	ขบ.	110	20	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	3.3 การส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม	3.3.1 โครงการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการใช้รถกระบะผิดประเภท	ขบ.	50	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
		3.3.2 โครงการการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา	ขบ.	33	10	10	5	5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
		3.3.3 โครงการการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกิน	ขบ.	43.5	20	10	10	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
		3.3.4 โครงการส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม	ขบ.	40	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
		3.3.5 โครงการกำกับและควบคุมการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะโดยระบบ GPS	ขบ.	58	15	7	7	7	7	7	2	2	2	2
	3.4 การพัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้มีคุณภาพและความปลอดภัย	3.4.1 โครงการพัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	ขบ.	54	20	10	10	2	2	2	2	2	2	2
	3.5 การส่งเสริมให้ยานพาหนะทุกคันต้องอยู่ภายใต้ระบบการกำกับดูแลฯ	3.5.1 โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและบังคับใช้ในการจดทะเบียนยานพาหนะ	ขบ.	32	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3
ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนน ที่ปลอดภัยขึ้น	4.1 การสร้างมาตรฐานของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่	4.1.1 โครงการพัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่ให้มีมาตรฐานสากล	ขบ.	51	20	15	2	2	2	2	2	2	2	2
		4.1.2 โครงการออกใบอนุญาตขับขี่สำหรับกลุ่มเสี่ยง	ขบ.	32	15	10	2	2	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
		4.1.3 โครงการกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ	ขบ.	12.25	10	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
		4.1.4 โครงการจัดทำฐานข้อมูลการกระทำผิดทางกฎหมายร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	ขบ.	36	10	10	2	2	2	2	2	2	2	2
	4.2 การส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ใช้ขับขี่ผู้โดยสารและผู้ใช้ถนนประเภทอื่น ๆ	4.2.1 โครงการจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถและสื่อสาธารณะต่างๆ	ขบ.	22	10	10	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
		4.2.2 โครงการส่งเสริมการใช้จุดพักรอที่มีมาตรฐานความปลอดภัย	ขบ.	28	10	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		4.2.3 โครงการตรวจสอบมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ	ขบ.	31.75	10	10	10	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25	0.25
	4.3 การบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นระบบ	4.3.1 โครงการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย	ขบ.	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
		4.3.2 โครงการส่งเสริมและบูรณาการตั้งด่านอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกพื้นที่ร่วมกับตำรวจ และชุมชน	ขบ.	100	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
		4.3.3 โครงการการติดตามบทบาทและพฤติกรรมของคนขับรถบรรทุกสินค้า	ขบ.	110	20	10	10	10	10	10	10	10	10	10
4.4 การส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	4.4.1 โครงการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	ขบ.	50	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลัง การเกิดอุบัติเหตุ	5.1 พัฒนาการเข้าถึงจุดเกิดเหตุของระบบแพทย์ฉุกเฉิน	5.1.1 โครงการการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุ (Traffic Incident Management)	ทล.	280	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
			ทช.	120	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
รวมงบประมาณ				47,717.50	5,108.00	4,860.25	4,756.50	4,721.25	4,715.25	4,715.25	4,710.25	4,710.25	4,710.25	4,710.25

5.5 ระยะเวลาการดำเนินงาน

- แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561 – 2570
- แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561 – 2563

5.6 ความเชื่อมโยงระหว่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

จะเห็นว่าแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 2 ฉบับ ถูกจัดทำขึ้นโดยยึดหลักแนวทาง 5 เสาหลัก โดยมุ่งเน้นการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในระยะสั้น และมีการกำหนดเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ แผนงานตามกรอบประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างคล้ายคลึงกัน

ตารางที่ 5.6-1 การเปรียบเทียบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

แผนแม่บท	แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน	แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม
วิสัยทัศน์	มุ่งมั่นสู่มาตรฐานการสัญจรที่ปลอดภัยด้วยกัน	“ระบบการสัญจรที่ปราศจากการเสียชีวิต”
พันธกิจ	<ol style="list-style-type: none"> 1. เสริมสร้างสมรรถนะให้กับระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เกิดการทำงานได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน 2. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาคน พัฒนาความรู้ พัฒนามาตรฐาน และนวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน และลดภาระของรัฐจากการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศด้วยการลดจำนวนผู้พิการและทุพพลภาพจากอุบัติเหตุทางถนน 3. ส่งเสริมให้เกิดรูปแบบการพัฒนาที่ยั่งยืนด้วยการมีส่วนร่วมตามแนวทางประชารัฐ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. บูรณาการวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ในการสร้างมาตรฐานการออกแบบ การให้บริการ และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและยานพาหนะสำหรับผู้ใช้งานทุกประเภท โดยเฉพาะผู้ใช้งานที่มีความเสี่ยงสูง (Vulnerable Road Users, VRU) 2. บูรณาการการดำเนินการและการประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบในทุกภาคส่วน 3. ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมทางถนนและยานพาหนะมาสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ค่าเป้าหมาย	<p>ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อ้างอิงจากข้อมูล 3 ฐาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 25.71 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2560 ● 23.71 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 25 ● 21.71 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2562 ● 19.71 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2563 ● 17.71 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2563 	<p>ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 16 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2565 ● 11 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2575 ● 6 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2585 ● 0 รายต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2600
ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปฏิรูประบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน	ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น
	ยุทธศาสตร์ที่ 3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น
		ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น
	ยุทธศาสตร์ที่ 4 ประชากรรัฐเพื่อถนนปลอดภัย	
		ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 5.6-1 การเปรียบเทียบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน)					
1. การเพิ่มขีดความสามารถองค์กร การบริหาร	2. การปฏิรูประบบข้อมูล อุบัติเหตุทางถนน	3. การปฏิรูปกฎหมายและ การบังคับใช้	4. การปฏิรูปด้านงบประมาณ	5. ปฏิรูปการทำงานช่วง เทศกาล 7 วัน	6. ปฏิรูปการวิจัยและพัฒนา
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม)					
จัดตั้งหน่วยงานกลางเพื่อดูแลงาน ความปลอดภัยทางถนนของ ประเทศเป็นหลัก	ปรับปรุงระบบฐานข้อมูล ด้านอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ มาตรฐานสากล	<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงกฎหมายและ ข้อกำหนด เรื่อง การใช้ ความเร็วที่ปลอดภัย มีการบังคับใช้กฎหมายที่ เข้มงวด ต่อเนื่อง และเท่า เทียมกัน โดยนำเทคโนโลยี มาเสริมการปฏิบัติงานของ เจ้าหน้าที่ตำรวจ 	จัดทำแผนหลักแห่งชาติและ แผนปฏิบัติการ พร้อม งบประมาณสนับสนุน		<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริม การสืบค้น อุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อวิเคราะห์ สาเหตุของอุบัติเหตุที่รุนแรง และแนวทางแก้ไข

ตารางที่ 5.6-1 การเปรียบเทียบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน)				
1. สร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน	2. ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสังคม	3. ส่งเสริมให้เกิดผู้ขับขี่คุณภาพ	4. เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลัก	5. ลดและป้องกันความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มนักท่องเที่ยว
ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น (แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม)				
	<ul style="list-style-type: none"> ●มีการรณรงค์ สร้างความตระหนักถึงปัญหาและวิธีการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุและยกระดับความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ในประเด็นต่าง ๆ เช่น การใช้ความเร็ว การสวมหมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย การใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก การดื่มแล้วขับ ความเหนื่อยล้า การใช้จักรยาน เป็นต้น เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยบูรณาการทุกภาคส่วน ตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงท้องถิ่น 	<ul style="list-style-type: none"> ●ยกระดับมาตรฐานการสอบใบอนุญาตขับขี่ โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ●ให้ความสำคัญสูงสุดต่อการออกใบอนุญาตขับขี่ของกลุ่มเสี่ยง เช่น ผู้ใช้จักรยานยนต์ ผู้ใช้รถวัยรุ่น และผู้ใช้รถสูงวัย 	<ul style="list-style-type: none"> ●ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการควบคุมให้มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยเช่น การลดความเร็ว การห้ามฝ่าไฟแดง 	

ตารางที่ 5.6-1 การเปรียบเทียบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน)					
1. เพิ่มมูลค่าการให้บริการ ภาคขนส่งอย่างเป็นมืออาชีพ	2. ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ของยานพาหนะ	3. ยกระดับถนนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล	4. ยกระดับการจัดการ การให้บริการการขนส่งทาง บกที่ปลอดภัยด้วยนวัตกรรม	5. พัฒนา บุคลากร	6. ส่งเสริมการ เดินทางที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น (แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม)					
		<ul style="list-style-type: none"> จัดการแบ่งลำดับชั้นของโครงข่ายถนนให้ชัดเจน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและการใช้งาน บริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายอย่างเหมาะสมและปลอดภัย ยกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล 	<ul style="list-style-type: none"> การสยบการจราจรของถนนที่ผ่านหรือใช้งานในชุมชน 		

ตารางที่ 5.6-1 การเปรียบเทียบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน)					
1. เพิ่มมูลค่าการให้บริการ ภาคขนส่งอย่างเป็นมือ อาชีพ	2. ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของ ยานพาหนะ	3. ยกระดับถนนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล	4. ยกระดับการจัดการการ ให้บริการการขนส่งทางบก ที่ปลอดภัยด้วยนวัตกรรม	5. พัฒนาบุคลากร	6. ส่งเสริมการ เดินทางที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น (แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม)					
		<ul style="list-style-type: none"> ยกระดับมาตรฐานการออกแบบถนน และการติดตั้งและการใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย (Safety Facilities) เพื่อป้องกันและบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้ใช้ทางที่เสี่ยงอุบัติเหตุ รวมถึงช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน ผลักดันให้มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในทุกขั้นตอนของโครงการ (ตั้งแต่การออกแบบถึงถนนที่เปิดให้บริการแล้ว) ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจัดลำดับวิเคราะห์ และแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตราย 			

ตารางที่ 5.6-1 การเปรียบเทียบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน)					
1. เพิ่มมูลค่าการให้บริการภาค ขนส่งอย่างเป็นมืออาชีพ	2. ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของ ยานพาหนะ	3. ยกระดับถนนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล	4. ยกระดับการจัดการการ ให้บริการการขนส่งทางบก ที่ปลอดภัยด้วยนวัตกรรม	5. พัฒนาบุคลากร	6. ส่งเสริมการ เดินทางที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น (แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม)					
<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท โดยเน้นที่รถจักรยานยนต์ และรถสาธารณะ (รถตู้และรถโดยสาร) 	<ul style="list-style-type: none"> ยกระดับมาตรฐานการตรวจสอบสภาพยานพาหนะให้ได้มาตรฐานสากล (UN International Vehicle Standard) ได้แก่ การชนด้านหน้า การชนด้านข้าง เข็มขัดนิรภัย ที่นั่งสำหรับเด็ก การป้องกันคนเดินเท้า ระบบควบคุมเสถียรภาพการทรงตัว (Electronic Stability Control, ESC) ระบบป้องกันเบรคล็อก (Antilock brake system, ABS) และระบบเบรคฉุกเฉินอัตโนมัติ (Autonomous Emergency Braking) 				

ตารางที่ 5.6-1 การเปรียบเทียบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0 (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน)					
1. เพิ่มมูลค่าการให้บริการภาค ขนส่งอย่างเป็นมืออาชีพ	2. ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของ ยานพาหนะ	3. ยกระดับถนนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล	4. ยกระดับการจัดการการ ให้บริการการขนส่งทางบก ที่ปลอดภัยด้วยนวัตกรรม	5. พัฒนาบุคลากร	6. ส่งเสริมการ เดินทางที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น (แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม)					
	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนามาตรฐานการออกแบบ โครงสร้าง เสถียรภาพของยานพาหนะ โดยเฉพาะ รถบรรทุก รถพ่วง รถตู้ รถ โดยสารสาธารณะและรถจักรยานยนต์ 				
ยุทธศาสตร์ที่ 4 ประชากรรู้เพื่อถนนปลอดภัย (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน)					
ส่งเสริมความมีส่วนร่วมเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจากทุกภาคส่วน					
กลุ่มวินแรงงานลดลง	ชุมชน	สถานศึกษา	ภาครัฐ	กลไกการมีส่วนร่วมเพื่อลด อุบัติเหตุทางถนนจากทุกภาค ส่วน	

ตารางที่ 5.6-1 การเปรียบเทียบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม)		
พัฒนาระบบบูรณาการภาคส่วนที่เกี่ยวข้องหลังการเกิดอุบัติเหตุเพื่อ อำนวยความสะดวกในการเข้าสู่จุดเกิดเหตุและส่งต่อไปยัง สถานพยาบาล ทั้งในพื้นที่เขตเมืองและเขตชนบท	ใช้เทคโนโลยี ITS ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและ เข้าถึงผู้บาดเจ็บ	จัดระบบการจราจรและความปลอดภัย ณ จุดเกิดเหตุ อย่างรวดเร็ว และปลอดภัย