

บทที่ 6

แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

6.1 แนวทางการพัฒนาแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561-2563

การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนแม่บทและแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์เพื่อลดการสูญเสียตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อสามารถนำไปสู่การปฏิบัติงานเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน

จากการการศึกษา รวบรวมข้อมูล ผลการศึกษาและการดำเนินงานของโครงการต่าง ๆ การจัดประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่ลดอุบัติเหตุทางถนน จึงได้เสนอยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงานโครงการเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

โดยแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561 – 2563 จะถูกจัดทำขึ้นตามกรอบยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 10 ปี ซึ่งประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer vehicles) เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users) เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post-crash Response) โดยประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัย

คณะที่ปรึกษา ได้กำหนดแผนงานโครงการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ที่ได้จัดทำขึ้น ดังนี้

6.2 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1: การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

วัตถุประสงค์ : พัฒนาระบบการบริหารจัดการของกระทรวงคมนาคม เพื่อลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนน

เป้าหมาย: ลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนน จากฐานข้อมูลกลางของกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 6.2-1 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1: การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
จัดตั้งหน่วยงานกลางเพื่อดูแลงานความปลอดภัยทางถนนของประเทศ	มีหน่วยงานกลางของ คค. ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบ/ประสานงานความปลอดภัยทางถนนอย่างชัดเจน	1. โครงการการจัดตั้งองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน
ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มาตรฐานสากล	มีฐานข้อมูลกลางในการรวบรวมข้อมูลการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และการดำเนินมาตรการของแต่ละหน่วยงาน	1. โครงการจัดทำฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน
ส่งเสริมการสืบค้นอุบัติเหตุเชิงลึก	มีระบบการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก เพื่อดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ	1. โครงการการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident Investigation)

กลุ่มยุทธศาสตร์ : การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

แผนงาน : การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

ชื่อโครงการ : โครงการการจัดตั้งองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน

1. ที่มาและความสำคัญ

กระทรวงคมนาคมมีการจัดตั้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม (ศปภ.คค.) เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งอยู่ภายใต้การดำเนินงานของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสำนักปลัดกระทรวงคมนาคม (สป.) แต่เนื่องด้วยไม่มีโครงสร้างการบริหารและสั่งการ และบุคลากรในการดำเนินงานที่ชัดเจน ทำให้การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนมีข้อจำกัดอย่างมาก ปัจจุบันศูนย์ปลอดภัยคมนาคมอยู่ในความดูแลของฝ่ายศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของ สป. มีหน้าที่ในการรับเรื่องร้องเรียนด้านความปลอดภัยทางถนนทางโทรศัพท์ (หมายเลข 1336) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทั้งทางบก ทางเรือ ทางรางและทางอากาศ ปัจจุบันมีระบบการจัดเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุ แต่ยังไม่เริ่มใช้งาน ดังนั้น จึงเห็นได้ว่ากระทรวงคมนาคมยังไม่มีหน่วยงานกลางและบุคลากรที่มีหน้าที่จัดการด้านอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะ หน่วยงานด้านความปลอดภัยต่างๆ จะอยู่ภายใต้การกำกับของหน่วยงานอื่นในกระทรวง เช่น สำนักอำนวยการความปลอดภัยของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการสั่งการกำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนนและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

3. แนวทางการดำเนินงาน

- การปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างองค์กร (Reorganization) เพื่อรวบรวมส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เข้าไว้ด้วยกัน และจัดตั้งเป็นหน่วยงานบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีภารกิจหลักในการบริหารยุทธศาสตร์ฯ และดำเนินงานกิจกรรมด้านความปลอดภัยต่างๆ ของกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่ด้านการเชื่อมโยงเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์เข้ากับการปฏิบัติระดับผลลัพธ์ ผลผลิต ตลอดจนการติดตามและประเมินผล
- การรับสมัครบุคลากรเพิ่มเติม เพื่อเข้ามาดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่ได้กำหนดไว้ โดยจะต้องคำนึงถึงการกำหนดคุณลักษณะของบุคลากรให้มีความเหมาะสมกับแต่ละหน้าที่ ตลอดจนภาระงานที่มีความเหมาะสมของโครงการ เพื่อให้การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

4. งบประมาณ

70,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

- ปี พ.ศ. 2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

- กระทรวงคมนาคม

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

- หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีโครงสร้างการสั่งการและบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ มีหน่วยงานในระดับสำนักเพื่อรับผิดชอบโดยตรงในการประสานการดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 5 ต่อปี เมื่อเทียบกับยอดปีที่ผ่านมา

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- มีการร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจังและงบประมาณในการดำเนินการ

กลุ่มยุทธศาสตร์ : การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

แผนงาน : ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มาตรฐานสากล

ชื่อโครงการ : โครงการจัดทำฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน

1. ที่มาและความสำคัญ

ฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย มีระบบของการรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนมีอยู่หลายฐานระบบที่ถูกเก็บรวบรวมโดยหลายหน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม ด้านการประกันภัย นอกจากนี้ยังมีฐานข้อมูลอื่นๆ เช่น กระทรวงมหาดไทย สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) และฐานข้อมูล อุบัติเหตุในระดับพื้นที่ เช่น อบท. อบจ. อบต. เป็นต้น

ปัญหาที่สำคัญของการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจร คือ การไม่มีข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่ไม่สมบูรณ์หรือข้อมูลดังกล่าวไม่ได้ถูกบันทึกไว้อย่างต่อเนื่อง หรือการให้นิยามการเกิดอุบัติเหตุหรือ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่ไม่สอดคล้องกันของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน ทำให้ยากต่อการวิเคราะห์สถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนและการระบุจุดเสี่ยงและจุดอันตราย การวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุหรือสาเหตุความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและยากต่อการเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหายุบัติเหตุจราจร ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่บูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับจังหวัด ระดับกรม และระดับกระทรวง เพื่อให้มีข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรที่มีสมบูรณ์และสามารถนำมาแก้ไขปัญหาลดเสี่ยงและจุดอันตราย ตลอดจนแก้ไขและป้องกันปัญหายุบัติเหตุจราจรในท้องถิ่นได้อย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เพื่อใช้ในการวิเคราะห์สถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนและระบุและวิเคราะห์จุดเสี่ยงและจุดอันตราย
- เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุความรุนแรงของอุบัติเหตุ พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหายุบัติเหตุจราจร

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ประชุมหารือเพื่อกำหนดเป้าหมายในการวิเคราะห์ปัญหายุบัติเหตุจราจร เพื่อกำหนดรายละเอียดข้อมูลที่ต้องใช้ในการสร้างฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร และใช้ในการวิเคราะห์สถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนและระบุจุดเสี่ยงและจุดอันตราย วิเคราะห์หาสาเหตุและเสนอแนะแนวทางแก้ไขอุบัติเหตุจราจร

- ทบทวนแบบฟอร์มบันทึกอุบัติเหตุจราจรจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อใช้บันทึกข้อมูลอุบัติเหตุลงในฐานข้อมูล โดยอาจใช้แบบฟอร์มบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจรใหม่หรือสร้างระบบเชื่อมโยงข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่มีอยู่เข้าด้วยกัน

- ออกแบบระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่มีประสิทธิภาพ

- เลือกซอฟต์แวร์ที่จะนำมาใช้ในการพิจารณาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ซอฟต์แวร์สำหรับบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจร และระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม

- รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจากหน่วยงานต่างๆ ส่วนกลาง และหน่วยงานท้องถิ่นที่มีข้อมูลโดยใช้ระบบฐานข้อมูลฯ ที่พัฒนาขึ้น

- สืบค้นและนำเข้าข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็นในการวิเคราะห์ เช่น ข้อมูลโครงข่ายถนนและข้อมูลด้านการจราจร และนำเข้าข้อมูลที่ได้ลงในระบบฐานข้อมูลฯ ที่พัฒนาขึ้น

- บูรณาการระบบฐานข้อมูลกับหน่วยงานจากภาคส่วนต่างๆ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ ระหว่างหน่วยงาน

- ตรวจสอบ ทดสอบ และปรับปรุง ระบบฐานข้อมูลฯ ที่พัฒนาขึ้น ให้ทำงานได้ถูกต้อง

- นำระบบฐานข้อมูลฯ ที่พัฒนาขึ้น ไปติดตั้งให้จังหวัดและทำการจัดทำคู่มือการใช้

- ลงข้อมูลพร้อมประมวลวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมด

- ถ่ายทอดความรู้และการใช้งานระบบฐานข้อมูลให้เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

4. งบประมาณ

150,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

- ปี พ.ศ. 2561 - 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กระทรวงคมนาคม

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย

กรมการขนส่งทางบก โรงพยาบาล ตำรวจภูธร กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนจังหวัดที่เก็บข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต ด้วยมาตรฐานเดียวกัน
- จังหวัดมีการนำฐานข้อมูล เพื่อนำมาใช้งานในระดับจังหวัด

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- มีการเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนที่ถูกต้องมากขึ้น

กลุ่มยุทธศาสตร์ : การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

แผนงาน : การส่งเสริมการสืบค้นอุบัติเหตุเชิงลึก

ชื่อโครงการ : โครงการการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident Investigation)

1. ที่มาและความสำคัญ

จากการรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO, 2015) ในปี พ.ศ.2556 พบว่า ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในปี พ.ศ.2553 เป็นจำนวน 26,312 ราย ซึ่งมีค่าเป็น 2 เท่าของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ได้รายงานไปยังองค์การอนามัยโลก หรือคิดเป็นอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อ 100,000 ประชากร มีค่าเท่ากับ 36.2 ซึ่งมีค่าสูงสุดเป็นอันดับที่ 2 ของโลก โดยจำนวนอุบัติเหตุทางถนนรวมถึงผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่สูงเช่นนี้ทำให้ประเทศเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจถึงกว่า 4 แสนล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 3.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรมาจากองค์ประกอบด้วย 3 อย่าง คือ คน รถ ถนนและสภาพแวดล้อม โดยการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Crash Investigation) ซึ่งหมายถึงการประยุกต์ใช้ความรู้และทฤษฎีด้านวิทยาศาสตร์เพื่อหาว่าเกิดอะไรขึ้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุ บ่อยครั้งโดยเฉพาะปัจจัยที่มีความแน่นอนรวมทั้งความเร็วที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ขึ้นอยู่กับแรงปะทะ ความเร็วของยานยนต์ก่อนจะเบรก เวกเตอร์ของทิศทางเริ่มต้นของยานยนต์ มุมมองของคนขับ สถานะของยานยนต์ก่อนชน จุดชน ศักยภาพในการหลบหลีกอุบัติเหตุ ระยะเวลาในการเกิดเหตุและอื่นๆ

การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Crash Investigation) สามารถระบุปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริงได้ ช่วยให้สามารถเข้าใจถึงลำดับเหตุการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น ๆ อย่างเป็นระบบและเป็นวิทยาศาสตร์ และสามารถบ่งชี้มาตรการแก้ไขได้อย่างเหมาะสม จะต้องมีการตรวจสอบรายละเอียดต่างๆ ของยานยนต์ที่เกิดเหตุอย่างละเอียด กรณีตัวอย่างเช่น กรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับรถตู้โดยสาร ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ซึ่งผลการสืบสวนพบว่าโครงสร้างของถังน้ำมันเชื้อเพลิงถูกกระแทกด้วยแท่งเหล็กสปริงรองรับน้ำหนักบรรทุก ซึ่งเข้าไปในถังน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างการชน ทำให้เกิดรอยฉีกขาดที่ถังน้ำมันอีกทั้งพื้นของห้องโดยสารภายในรถยนต์เกิดการฉีกขาดจากการกระแทก ด้วยเหตุนี้ ประกายไฟที่เกิดขึ้นจากการชนอาจเกิดจากการกระแทกของโลหะหรือการฉีกขาดของระบบไฟฟ้าภายในห้องเครื่องยนต์ เมื่อประกายไฟดังกล่าวผสมกับก๊าซ NGV หรือ น้ำมันเชื้อเพลิงที่เกิดการแตกหักของท่อส่งก๊าซ หรือเชื้อเพลิงภายในห้องเครื่องยนต์ ในสัดส่วนที่เหมาะสมจะก่อให้เกิดเพลิงไหม้ เปลวไฟที่เกิดขึ้นจะผสมกับไอระเหยของเชื้อเพลิงผ่านรอยแตกของถังน้ำมันและพื้นห้องโดยสารที่ฉีกขาด ซึ่งเป็นอีกหนึ่งปัจจัยของการเกิดเพลิงไหม้ในรถตู้โดยสารคันดังกล่าว ซึ่งวิธีการอื่นจะไม่สามารถระบุได้สาเหตุที่แท้จริงในลักษณะในตัวอย่างนี้ได้ และนำไปสู่มาตรการแก้ไขได้อย่างถูกต้องต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงและเสนอแนวมาตรการเชิงโครงสร้างหรือเชิงนโยบายเพื่อป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- เพื่อให้โครงข่ายถนนมีความปลอดภัยต่อการสัญจรของนักท่องเที่ยวและผู้ใช้รถใช้ถนน
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- สนับสนุนการเฝ้าระวังและวิเคราะห์สถานการณ์/ กำหนด/ ติดตามและประเมินผลนโยบาย

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดตั้งหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน
- มีบุคลากรในการดำเนินการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน
- จัดตั้งงบประมาณในการดำเนินการ
- มีหน่วยงานรับผิดชอบในแต่ละกรม
- พัฒนางค์ความรู้และจัดทำ Guide Book หรือคู่มือ
- การติดต่อประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.)
- การออกสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกและการวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและเสนอแนวมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
- รายงานผลการวิเคราะห์ไปยังกรมและกระทรวงในทุกๆ เดือน
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

4. งบประมาณ

- | | | |
|----------------------------|----|--------------|
| - กรมทางหลวง | 20 | ล้านบาทต่อปี |
| - กรมทางหลวงชนบท | 20 | ล้านบาทต่อปี |
| - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | 10 | ล้านบาทต่อปี |
| - การรถไฟแห่งประเทศไทย | 10 | ล้านบาทต่อปี |
| - กรมการขนส่งทางบก | 10 | ล้านบาทต่อปี |

5. ระยะเวลาดำเนินการ

- ปี พ.ศ. 2561 – 2563

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

- กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ตำรวจภูธร ตำรวจทางหลวง ภูมัยทางหลวงโรงพยาบาล และสำนักงานสาธารณสุข

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก มีหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและเสนอแนะมาตรการแก้ไขปัญหาคุอุบัติเหตุทางถนน

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนอุบัติเหตุลดลงเมื่อเทียบกับสถิติอุบัติเหตุเมื่อปีก่อน

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- ผลการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่แนวทาง มาตรการการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุได้จริง

6.3 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

วัตถุประสงค์ : พัฒนาถนนที่มีมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อให้เกิดการสัญจรอย่างปลอดภัย

เป้าหมาย: ลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนในความดูแลของหน่วยงานภายในกระทรวง

ตารางที่ 6.3-1 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
การแบ่งลำดับชั้นของถนนในโครงข่ายถนนให้ชัดเจน	มุ่งสร้างมาตรฐานการใช้ถนนของประเทศ และให้ความรู้ความเข้าใจถึงหลักการและความสำคัญในการใช้ถนนแต่ละประเภท เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย	1. โครงการศึกษาการจัดลำดับชั้นประเภทของโครงข่ายและกำหนดขีดความเร็วจำกัด
บริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายให้เหมาะสม	มุ่งให้ความเร็วเฉลี่ยของทางหลวงแต่ละเส้นทั่วประเทศ และถนนในเขตเมือง อยู่ในระดับที่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หรือลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้	1. โครงการจัดการจราจรของถนนที่ผ่านเขตชุมชน 2. โครงการสนับสนุนนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการจราจร
ยกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล	มีการออกแบบหรือก่อสร้างถนน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัย ให้สามารถคำนึงถึงผู้ใช้ทุกประเภทในแต่ละถนน ลดการใช้ความเร็วในจุดเสี่ยง และลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	1. โครงการศึกษาระดับมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล (Global Design Standard) 2. โครงการศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยานยนต์ (Infrastructure and Facilities for Motorcycle) 3. โครงการออกแบบและบริหารจัดการทางเท้า ที่คำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้า 4. โครงการปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย 5. โครงการประเมินคุณภาพถนนด้านความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานสากล

ตารางที่ 6.3-1 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น (ต่อ)

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบ	มุ่งลดความเสี่ยงบนถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) 2. โครงการศึกษาวิเคราะห์และแก้ไขจุดอันตราย 3. โครงการปรับปรุงจุดตัดและแก้ไขปัญหาคอขวดทางรถไฟ
กำหนดแนวทางบริหารจัดการอุบัติเหตุข้างทางที่เป็นระบบ	มุ่งออกแบบและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ นอกจากถนน และกำกับการใช้งาน เพื่อให้เกิดการจัดระเบียบการจราจร การหยุดรถ และการควบคุมชั่วโมงการขับรถ ไม่ให้นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการศึกษาการจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง 2. โครงการจัดทำจุดพักรถทุกและรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลัก

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การแบ่งลำดับชั้นของถนนในโครงข่ายถนนให้ชัดเจน

ชื่อโครงการ : โครงการศึกษาการจัดลำดับชั้นประเภทของโครงข่ายและกำหนดขีดความเร็วจำกัด

1. ที่มาและความสำคัญ

เนื่องจากสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรงที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็วของยานพาหนะเป็นหลัก พฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ เป็นปัญหาสำคัญที่สุดของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ที่มาจากการข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ล่าสุดในปี 2556 พบว่ามูลเหตุสัจพจน์ในการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงสูงที่สุด คือ การใช้ความเร็ว 8,620 ครั้ง (ร้อยละ 77 ของอุบัติเหตุทั้งหมด) และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต คิดเป็นสัดส่วนมากถึง 2 ใน 3 ของผู้เสียชีวิต นอกจากนั้นปัจจุบันการบังคับใช้ความเร็วของถนนตามประเภทของโครงข่ายถนนยังไม่มีประสิทธิภาพและยังไม่เป็นรูปธรรมอย่างชัดเจน จึงมีการใช้ความเร็วที่ไม่สอดคล้องกับประเภทของถนนและการใช้ประโยชน์ที่ดิน คนขับรถจำนวนมากไม่ทราบ Speed limit บนถนนที่ใช้งานอยู่ ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรง บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุความเร็วมากที่สุด คือ ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ร้อยละ 42. ลักษณะการชนเป็นอุบัติเหตุตกข้างทางร้อยละ 48. โดยประเภทของยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการใช้ความเร็วมากที่สุดคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถกระบะ ปิกอัพ ประมาณร้อยละ 50. การจำแนกประเภทของโครงข่ายถนนเพื่อกำหนด Speed limit เป็นการกำหนดถนนตามหน้าที่และบทบาท (เช่น ถนนสายประธาน ถนนสายรอง ถนนสายย่อย เป็นต้น) ถนนระหว่างเมืองและในเมือง ถนนในเมืองกับถนนนอกเมือง หรือถนนที่บริการการใช้ที่ดินต่างๆ เพื่อจะได้กำหนดขีดความเร็วของการใช้เส้นทางที่ปลอดภัย และสามารถปฏิบัติได้อย่างเหมาะสมในพื้นที่จริง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อกำหนดลำดับชั้นประเภทของถนนที่เหมาะสมกับหน้าที่และบทบาทการใช้งาน
- เพื่อกำหนดขีดจำกัดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ทำการศึกษาเพื่อกำหนด Speed limit ที่เหมาะสมกับถนน โดยการ (ก) ทบทวนปัญหาการกำหนด Speed limit ในประเทศ และการใช้ความเร็วบนโครงข่ายถนน (ข) ทบทวนเทคนิคที่ใช้ในการกำหนด Speed limit และ (ค) หา Speed limit ที่เหมาะสมสำหรับโครงการนำร่อง
- ออกประกาศและประชาสัมพันธ์การบังคับใช้ Speed limit บนถนน

- ติดตั้งป้าย Speed limit บนถนน ด้วยระยะระหว่างป้ายที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบ Speed limit ตามแนวเส้นทางที่ใช้
- ติดตั้งอุปกรณ์หรือเทคโนโลยีที่เหมาะสมเพื่อบังคับใช้กฎหมายขีดจำกัดความเร็วที่กำหนดขึ้น เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานกำหนด Speed limit ใหม่
- ขยายโครงข่ายถนนจากโครงการนำร่องไปสู่ถนนทั้งโครงข่าย

4. งบประมาณ

ค่าดำเนินการในการศึกษา	30	ล้านบาท
• กรมทางหลวง	21	ล้านบาท
• กรมทางหลวงชนบท	9	ล้านบาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

พ.ศ. 2561

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

สถานีตำรวจภูธร ตำรวจทางหลวง องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น
กรมโยธาธิการและผังเมือง

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีแนวทางในการกำหนดลำดับชั้นของถนนและขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสม
- ลำดับชั้นประเภทของถนนที่เหมาะสมกับหน้าที่การใช้งานและสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- มีขีดจำกัดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนจากความเร็วลดลง

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

มีการกำหนดลำดับชั้นประเภทของถนนตามหน้าที่และบทบาทการใช้งานและมีขีดจำกัดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การบริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายที่เหมาะสม

ชื่อโครงการ : โครงการจัดการจราจรของถนนที่ผ่านเขตชุมชน

1. ที่มาและความสำคัญ

พฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทต่างๆ เมื่อผ่านชุมชนที่มีความขัดแย้งระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทต่างๆ เช่น คนเดินเท้า จักรยานยนต์ เป็นต้น เป็นปัญหาสำคัญที่สุดของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ที่จะต้องปรับปรุงแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม และยังเป็นสาเหตุหนึ่งในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะในเขตชุมชนที่มีการผสมผสานการใช้รถยนต์ประเภทต่างๆ เช่น รถช้า กับรถเร็ว รถขนาดเล็ก และรถขนาดใหญ่ รวมทั้งมีผู้ใช้ถนนอาจจะเป็นอันตรายได้ง่าย เช่น คนเดินเท้า จักรยาน จักรยานยนต์ ผู้พิการ ภาพ เป็นต้น

ดังนั้นจึงต้องมีการจัดการระบบจราจรหรือประยุกต์ใช้การยับยั้งการจราจร (Traffic Calming) บนช่วงถนนนั้นๆ เช่น การก่อสร้างทางม้าลายพร้อมสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนเดินเท้า การทำเนินชะลอความเร็ว (Speed hump) การก่อสร้างวงเวียน (Roundabout) การยกพื้นถนน (Platform) การทาสีผิวทาง (Painted Road) และเส้นเตือนบนผิวทาง (Rumble strips) เป็นต้น เพื่อบริหารจัดการจราจรที่ผ่านหรือเข้าใช้งานในชุมชนเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อลดความขัดแย้งระหว่างคน ยานพาหนะประเภทต่างๆ และระหว่างยานพาหนะกับผู้ใช้รถใช้ถนนที่อาจจะเป็นอันตรายได้ง่าย
- เพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นบนถนนที่ผ่านเขตชุมชน

3. แนวทางการดำเนินงาน

- สํารวจกายภาพ สภาพปัญหาการจราจร รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดกับชุมชน
- ระบุสาเหตุและเสนอแบบแนวทางแก้ไขที่เหมาะสมสอดคล้องต่อสภาพการจราจรและการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ดำเนินการติดตั้งระบบยับยั้งการจราจรในเขตชุมชน เช่น การทำเนินลูกระนาด (Speed hump) การก่อสร้างวงเวียน (Roundabout) กำหนดความเร็วจำกัดบนถนนที่ผ่านชุมชน เป็นต้น
- ประเมินผลก่อนและหลังการติดตั้งระบบยับยั้งการจราจร

4. งบประมาณ

ค่าดำเนินการจัดการจราจร	77	ล้านบาทต่อปี
• กรมทางหลวง	54	ล้านบาทต่อปี
• กรมทางหลวงชนบท	23	ล้านบาทต่อปี

5. ระยะเวลาดำเนินการ

พ.ศ. 2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ตำรวจภูธร กรมโยธาธิการและผังเมือง

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

การพิจารณาเส้นทางนำร่องที่ผ่านเขตชุมชนพร้อมประยุกต์ใช้การยังยั้งการจราจร

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

พิจารณาเส้นทางอื่นๆ พร้อมทั้งประยุกต์ใช้การยับยั้งการจราจร

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

1. องค์ประกอบภายนอก :

1) ได้รับการสนับสนุนของผู้บริหาร จากหน่วยงานต่าง ๆ

2. องค์ประกอบภายใน :

- 1) บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญงานในหน้าที่ มีความรู้ในงานที่เกี่ยวข้อง
- 2) ความร่วมมือจากผู้คนในชุมชน

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : บริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายให้เหมาะสม

มาตรการ : โครงการสนับสนุนนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการจราจร

1. ที่มาและความสำคัญ

การประยุกต์เทคโนโลยีกับการจัดการจราจร เป็นการควบคุมการจราจรและบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในรูปแบบเดิมที่อาจไม่ใช่แนวทางแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพ ให้มีประสิทธิภาพในการทำงานมากยิ่งขึ้น ถูกต้องแม่นยำ และบรรเทาแรงผู้ปฏิบัติงาน เช่น

- การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟจราจร (Red light camera) เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ทางแยก เนื่องจากอุบัติเหตุในลักษณะนี้มักเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเกิดกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จากรายงานอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดินพบว่า บริเวณทางแยก มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุเป็นอันดับ 2 รองจากทางตรง แต่เมื่อพิจารณาจำนวนผู้เสียชีวิตเทียบกับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุแล้ว อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางแยกมีความรุนแรงและมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่า
- การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed camera) เพื่อลดความเสี่ยง ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน ลดการเสียชีวิต การบาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย และควบคุมความเร็วของยานพาหนะตามที่กฎหมายกำหนด จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ล่าสุดในปี 2556 พบว่า มูลเหตุสันนิษฐานในการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงสูงที่สุด คือ การใช้ความเร็ว 8,620 ครั้ง (ร้อยละ 77 ของอุบัติเหตุทั้งหมด) และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต คิดเป็นสัดส่วนมากถึง 2 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวง
- การประยุกต์ใช้ระบบตรวจจับผู้ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค (Helmet Detection) เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ จากข้อมูลมูลนิธิไทยโรดส์ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) พบว่า คนไทยใช้จักรยานยนต์สวมหมวกกันน็อคไม่ถึงร้อยละ 50 ในแต่ละปีมีเด็กไทยกว่า 2,600 คน เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนหรือเฉลี่ยกว่า 72,000 คนต่อปี ที่ได้รับบาดเจ็บหรือพิการ โดยการสวมหมวกกันน็อคสามารถลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ร้อยละ 43 สำหรับผู้ขับขี่ และร้อยละ 58 สำหรับผู้ซ้อนท้าย (ไทยโรดส์, 2556)

- การประยุกต์ใช้ระบบ ITS เข้ากับการจัดการจราจรบนถนน (Road management) โดยให้ข้อมูลข่าวสารสภาพการจราจรแก่ผู้ใช้เส้นทาง เช่น ข้อมูลอุบัติเหตุ น้ำท่วมขัง และระดับการให้บริการของถนนเพื่อเลี่ยงเส้นทาง
- การประยุกต์ใช้ระบบ ITS เข้ากับยานพาหนะและการจัดการจราจรบนถนน เช่น การแจ้งเตือนเขตควบคุมความเร็ว Speed Limited โดยจะแจ้งเตือนมายังอุปกรณ์รับสัญญาณของยานพาหนะโดยตรง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการจราจรโดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย
- เพื่อลดความเสี่ยง ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน ลดการเสียชีวิต การบาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย และความสูญเสียทางสังคมและเศรษฐกิจของชาติจากอุบัติเหตุทางถนน

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ประชาสัมพันธ์ตามถนนและทางแยกสำคัญ สถานศึกษา สื่อมวลชนท้องถิ่นวิทยุ ห้างสรรพสินค้า สื่อประชาสัมพันธ์อื่น ๆ เป็นต้น
- ติดตั้งป้ายในแต่ละมาตรการ เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายแสดงการติดตั้งการตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟและการตรวจจับหมวกกันน็อคที่ทางแยก เป็นต้น
- ติดตั้งเทคโนโลยีการควบคุมการจราจรบนพื้นที่ดำเนินการ เช่น การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟจราจร (Red light camera) การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed camera) การประยุกต์ใช้ระบบตรวจจับผู้ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค (Helmet Detection) และการประยุกต์ใช้ระบบ ITS เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้เส้นทาง เป็นต้น
- ยวดยานที่ถูกระงับว่ามีกระทำความผิดกฎหมาย ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือประยุกต์ใช้เทคโนโลยีออกไปสั่งปรับให้โทษสูงสุดตามกฎหมายกำหนด และหากพบมีการกระทำความผิดซ้ำควรพิจารณาโทษการพักใบอนุญาตการขับขี่
- ประเมินผลการทำงานเป็นระยะทุกเดือน เช่น จำนวน/ประเภทของยวดยานที่ถูกจับ อุบัติเหตุก่อนและหลังดำเนินการลดลง เป็นต้น

4. งบประมาณ

ค่าดำเนินการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการจราจร	308	ล้านบาทต่อปี
• กรมทางหลวง	215	ล้านบาทต่อปี
• กรมทางหลวงชนบท	93	ล้านบาทต่อปี

5. ระยะเวลาดำเนินการ

พ.ศ. 2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

เทศบาล แขวงทางหลวงจังหวัด ตำรวจภูธร องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น
สำนักงานขนส่งจังหวัดที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการขนส่งทางบก

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการควบคุมการจราจรบนพื้นที่ดำเนินการ เช่น การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับ
การฝ่าสัญญาณไฟจราจร (Red light camera) การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed camera)
การประยุกต์ใช้ระบบตรวจจับผู้ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค (Helmet Detection) และการประยุกต์ใช้ระบบ ITS
เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้เส้นทาง เป็นต้น

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

ขยายเส้นทางการดำเนินงานไปยังเส้นทางอื่น ๆ ที่สำคัญ และขยายโครงการไปยังจังหวัดอื่น ๆ เพื่อ
ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการควบคุมการจราจรโดยมีตัวอย่างการดำเนินงานจากจังหวัดน่านร่อง

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

1. องค์ประกอบภายนอก :

- 1) ได้รับการสนับสนุนของผู้บริหารระดับสูง
- 2) ความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ

2. องค์ประกอบภายใน :

- 1) มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญงานในหน้าที่ มีความรู้ในงานที่เกี่ยวข้อง

3. องค์ประกอบด้านเทคโนโลยี :

- 1) เทคโนโลยีที่นำมาใช้จะต้องได้รับการตรวจสอบความถูกต้องในการทำงาน

4. องค์ประกอบด้านการเงิน :

- 1) การมีระบบบริหารจัดการงบประมาณที่ดี



รูปที่ 6.3-1 ตัวอย่างการควบคุมการจราจรโดยใช้ระบบการจัดการจราจรอัจฉริยะ
(Intelligent Transport Systems)

ที่มา : Regional Planning commission, Louisiana



รูปที่ 6.3-2 ตัวอย่างการแจ้งเตือนเขตควบคุมความเร็ว โดยแจ้งเตือนมายังอุปกรณ์รับสัญญาณ
ของยานพาหนะโดยตรง

ที่มา : <http://www.nationaldrivingacademy.com.au>



รูปที่ 6.3-3 ตัวอย่างการตรวจจับความเร็วด้วยกล้อง Speed Camera



รูปที่ 6.3-4 ตัวอย่างการตรวจจับผู้ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค (Helmet Detection)



รูปที่ 6.3-5 ตัวอย่างการตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟจราจร (Red light camera)

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ยกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล

ชื่อโครงการ : โครงการศึกษายกระดับมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล (Global Design Standard)

1. ที่มาและความสำคัญ

ประเทศไทยได้มีการพัฒนาด้านถนนเพื่อการเดินทางของประชาชนในหลายระดับ มาตรฐานการออกแบบถนนที่ผ่านมาโดยภาพรวมยังไม่ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เพียงพอ. หน่วยงานที่รับผิดชอบการออกแบบและก่อสร้างทางหลวงและถนนประเภทต่าง ๆ เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างที่แตกต่างกันและมีวัตถุประสงค์ของการใช้งานถนนแตกต่างกันด้วย นอกจากนั้นในพื้นที่ถนนของแต่ละหน่วยงานมาตัดกันหรือบรรจบกัน การเชื่อมทางของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ เช่น ที่พักอาศัย ห้างสรรพสินค้า โรงงาน โรงเรียนและอื่นๆ มักเป็นจุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ดังนั้นจึงควรมีการยกระดับมาตรฐานการออกแบบถนน รวมถึงจุดตัดและทางเชื่อมที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล และสามารถลดอุบัติเหตุทางถนนลงได้

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อยกระดับการออกแบบถนนให้มีความปลอดภัยและได้มาตรฐานสากล

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ทำการศึกษาและจัดทำมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัย โดยการ (ก) ศึกษาและทบทวนมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล (ข) สำรวจสภาพปัญหาที่เกี่ยวข้องการมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างที่ปลอดภัยในประเทศไทย และ (ค) จัดแบบมาตรฐานและการออกแบบถนนที่ปลอดภัยขึ้น
- ทำโครงการนำร่อง โดยการ (ก) คัดเลือกและสำรวจเส้นทางโครงการนำร่อง (ข) ออกแบบรายละเอียดตามมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัยขึ้น (ค) ก่อสร้างและปรับปรุงทางตามมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัย
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโครงการนำร่อง

4. งบประมาณ

ค่าศึกษายกระดับมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัย	30	ล้านบาท
• กรมทางหลวง	21	ล้านบาท
• กรมทางหลวงชนบท	9	ล้านบาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

พ.ศ. 2561 – 2563

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

กรมโยธาธิการและผังเมือง องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 10

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- การดำเนินการก่อสร้างหรือปรับปรุงถนนตามมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัย

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ยกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล

ชื่อโครงการ : โครงการศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับ
รถจักรยานยนต์ (Infrastructure and Facilities for Motorcycle)

1. ที่มาและความสำคัญ

ผู้ขับขี่จักรยานและจักรยานยนต์มีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุที่รุนแรงกว่ายานพาหนะประเภทอื่นๆ เมื่อพิจารณาตัวเลขของการบาดเจ็บและเสียชีวิต พบว่า 3 ใน 4 ของการบาดเจ็บรุนแรงเกิดจากรถจักรยานยนต์ ในขณะที่รถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการเสียชีวิต (มากถึง 65%) จากลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ 3 รูปแบบ คือ (1) ล้มเอง (2) ชนกับพาหนะประเภทอื่น (3) ชนกับรถจักรยานยนต์ พบว่า ตัวเลข 2 ใน 3 ของการเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ มีสาเหตุมาจากการชนกับยานพาหนะคันอื่น โดยมากกว่า 50% เป็นการชนกับรถเก๋งและรถกระบะ ซึ่งคนใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์จำเป็นต้องใช้ผิวจราจรร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่นๆ ที่มีขนาดใหญ่กว่าและมีความเร็วที่สูงกว่ามาก ซึ่งจะส่งผลให้มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยานยนต์ ซึ่งได้แก่ การออกแบบช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ การออกแบบราวกันอันตรายที่ได้มาตรฐานสำหรับรถจักรยานยนต์ เป็นต้น



(ก) ตัวอย่างราวกันอันตรายสำหรับรถจักรยานยนต์

(ข) ตัวอย่างช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์

รูปที่ 6.3-6 ตัวอย่างราวกันอันตรายสำหรับรถจักรยานยนต์และช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- เพื่อสาธิตมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยานยนต์

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาทบทวนการออกแบบช่องทางสำหรับจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐาน
- ออกแบบราวกันอันตรายสำหรับจักรยานยนต์ (Motorcycle Barrier) ที่ได้มาตรฐาน
- ออกแบบช่องทางสำหรับจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐาน
- ศึกษาและสำรวจเส้นทางเพื่อดำเนินการก่อสร้าง ในเมืองหลักที่มีรถจักรยานยนต์ในเขตเมือง
- ออกแบบเบื้องต้น
- ประชาสัมพันธ์โครงการและรับฟังความคิดเห็น
- ออกแบบรายละเอียด ก่อสร้างและปรับปรุงทางตามมาตรฐาน

4. งบประมาณ

ค่าดำเนินการ	800	ล้านบาทต่อปี
• กรมทางหลวง	560	ล้านบาทต่อปี
• กรมทางหลวงชนบท	240	ล้านบาทต่อปี

5. ระยะเวลาดำเนินการ

พ.ศ.2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

กรมโยธาธิการและผังเมือง องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยานยนต์

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนครั้งและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากรถจักรยานยนต์ลดลง
- มีความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ได้ร้อยละ 10 ต่อปี

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ยกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล

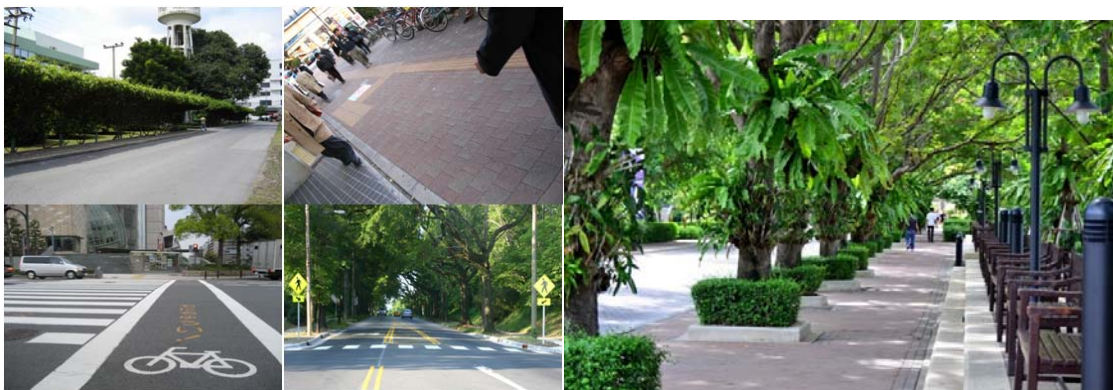
ชื่อโครงการ : โครงการออกแบบและบริหารจัดการทางเท้า ที่คำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้า

1. ที่มาและความสำคัญ

การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าถือเป็นหนึ่งในระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นการควบคุมปริมาณจราจรบนท้องถนนเพื่อแก้ปัญหาการจราจรด้วย นอกจากนั้นการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ยังมีประโยชน์ต่อผู้เดินทางเนื่องจากเป็นการเดินทางประเภทที่มีต้นทุนการควบคุมไปด้วย ซึ่งมีทั้งความสนุกและได้สุขภาพที่แข็งแรงโดยจะเห็นว่าผู้เดินทางบางคนเลือกที่จะเดินทางโดยการเดิน แทนการขับรถเนื่องจากเห็นว่า เป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งที่สนุกและเป็นการออกกำลังกายไปในตัว

แต่ในปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าเหล่านี้ ยังมีประสิทธิภาพที่ไม่เพียงพอและสอดคล้องกับความต้องการ เช่น ทางเท้าที่ได้มาตรฐานที่เด็ก คนชรา ผู้พิการสามารถใช้ได้อย่าง สะดวกสบายและสร้างบรรยากาศในการเดินทางที่ปลอดภัย

ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนากระบวนการพัฒนาระบบโครงข่ายทางเท้าเชื่อมโยงกับจุดสำคัญต่าง ๆ โดยการออกแบบเป็น Universal design ประเภทต่าง ๆ เพื่อให้เด็ก คนชรา และผู้พิการมีโอกาสสามารถใช้ได้อย่างเท่าเทียมกัน สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกและปลอดภัย จะช่วยส่งเสริมและยกระดับคุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมในเมืองให้ดีขึ้นและเป็นการพัฒนาระบบสัญจรภายในเมืองที่สอดคล้องและบูรณาการกับโครงการพัฒนาเมืองด้านอื่น ๆ ซึ่งจะเป็นส่วนช่วยในการบรรเทาสภาพปัญหาด้านจราจรที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาทั้งในด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 6.3-7 ตัวอย่างทางเดินเท้าและทางจักรยานในต่างประเทศ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อออกแบบทางเดินเท้าที่ปลอดภัย เพื่อเด็ก คนชรา และผู้พิการมีโอกาสสามารถใช้ได้อย่างเท่าเทียม
- เพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-motorized Transport: NMT)

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ออกแบบปรับปรุงทางเดินเท้า โดยออกแบบเป็น Universal design ประเภทต่าง ๆ เพื่อให้เด็ก คนชรา และผู้พิการมีโอกาสมาใช้ได้อย่างเท่าเทียมกัน สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
- ในช่วง 3 ปีแรก ให้พิจารณาจังหวัดนำร่อง 5 จังหวัด โดยพิจารณาถึงปัจจัยจำนวนประชากร สถิติ อุบัติเหตุ ขนาดของเมือง เป็นต้น ในการคัดเลือกจังหวัดนำร่อง
- ดำเนินการปรับปรุงทางเดินเท้าตามที่ออกแบบ
- ประชาสัมพันธ์โครงการและรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้ในการเดินให้มากขึ้น ซึ่งประโยชน์ต่อผู้เดินทางเนื่องจากการเป็นทางเดินประเภทที่มีนันทนาการควบคู่ไปด้วย ซึ่งมีทั้งความสนุกและได้สุขภาพที่แข็งแรง

5. งบประมาณ

ค่าดำเนินการ	231	ล้านบาทต่อปี
• กรมทางหลวง	162	ล้านบาทต่อปี
• กรมทางหลวงชนบท	69	ล้านบาทต่อปี

5. ระยะเวลาดำเนินการ

พ.ศ. 2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ตำรวจภูธร กรมโยธาธิการและผังเมือง และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

พิจารณาเส้นทางนำร่องและปรับปรุงทางเดินเท้าในรูปแบบ Universal design

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

ขยายเส้นทางการดำเนินงานไปยังเส้นทางอื่น ๆ ที่สำคัญ และขยายโครงการไปยังจังหวัดอื่น ๆ โดยมี ตัวอย่างการดำเนินงานจากจังหวัดนำร่อง

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

1. องค์ประกอบภายนอก :
 - 1) ได้รับการสนับสนุนของผู้บริหารระดับสูง
 - 2) ความร่วมมือจากประชาชน
2. องค์ประกอบภายใน :
 - 1) มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญงานในหน้าที่ มีความรู้ในงานที่เกี่ยวข้อง
3. องค์ประกอบด้านการเงิน :
 - 1) การมีระบบบริหารจัดการงบประมาณที่ดี

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ยกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล

ชื่อโครงการ : โครงการปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

1. ที่มาและความสำคัญ

ถึงแม้บนถนนหลายเส้นทางได้มีการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกงานทางแล้วก็ตาม แต่ด้วยสภาพการใช้งานถนนที่อาจแปรเปลี่ยน เช่น ประเทยานพาหนะ ปริมาณการจราจร ความเร็วของการจราจร พฤติกรรมของผู้ขับขี่ เป็นต้น อุปกรณ์อำนวยความสะดวกงานทางที่ติดตั้งไว้ อาจไม่เพียงพอ เสื่อมโทรม หรือหมดอายุการใช้งาน หรือติดตั้งไม่ถูกต้อง นอกจากนั้นยังไม่มีหน่วยงานที่ทดสอบมาตรฐานของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกโดยตรง ดังนั้น การปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกงานทาง จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกงานของถนนที่มีอยู่

3. แนวทางการดำเนินงาน

- สํารวจอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ติดตั้งไว้แล้วเดิม ว่ามีความเพียงพอ สภาพชำรุดเสียหาย หรือหมดอายุการใช้งาน หรือไม่ จำนวนเท่าไร
- ศึกษาหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพและลำดับชั้นทาง
- จัดทำหลักเกณฑ์การปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยงานทาง
- ติดตั้งและทดสอบประสิทธิภาพอุปกรณ์อำนวยความสะดวกงานทาง
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

4. งบประมาณ

งบประมาณในการศึกษาและกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก 100 ล้านบาท

- | | | | |
|---|----------------|----|---------|
| • | กรมทางหลวง | 70 | ล้านบาท |
| • | กรมทางหลวงชนบท | 30 | ล้านบาท |

5. ระยะเวลาดำเนินการ

พ.ศ. 2561 – 2562

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สถานีตำรวจภูธร และโรงพยาบาล

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีหลักเกณฑ์การปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยงานทาง

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนอุบัติเหตุทางถนนลดลง ร้อยละ 10

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- มีการปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยของถนนที่มีอยู่

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ยกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล

ชื่อโครงการ : โครงการประเมินคุณภาพถนนด้านความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานสากล

1. ที่มาและความสำคัญ

ลักษณะกายภาพของถนนนับเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน นอกเหนือจากปัจจัยด้านผู้ขับขี่และยานพาหนะ ดังนั้นองค์ประกอบต่างๆ และอุปกรณ์ของสายทางจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรือยกระดับความปลอดภัยของสายทางนั้นได้ ในปี พ.ศ. 2554 กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยการความปลอดภัย ได้พัฒนาดัชนีประเมินความปลอดภัยกายภาพทางหลวง (Road Assessment Index : RAI) จากลักษณะกายภาพและองค์ประกอบของสายทาง เพื่อพัฒนาระดับความปลอดภัยด้านกายภาพของถนนและใช้ในการวางแผนการก่อสร้างถนนในอนาคต สำหรับในต่างประเทศได้มีการพัฒนาวิธีประเมินความปลอดภัยของถนนที่เรียกว่า iRAP (International Road Assessment Program) ซึ่ง iRAP คือ โปรแกรมการประเมินความปลอดภัยทางถนน ซึ่งได้ถูกพัฒนาขึ้นในปี ค.ศ. 2004 จากหลายองค์กรที่อยู่ภายใต้ความร่วมมือกัน ได้แก่ AusRAP, EuroRAP และ usRAP และมีเป้าหมายที่จะนำไปขยายสู่ประเทศอื่นๆ ในอนาคต ซึ่งในปัจจุบัน iRAP ได้ถูกนำไปประยุกต์ใช้งานกว่า 80 ประเทศทั่วโลก และเป็นเครื่องมือสำคัญในการรณรงค์เพื่อลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน การให้คะแนนของ iRAP จะขึ้นอยู่กับการตรวจสอบสภาพรายละเอียดต่อองค์ประกอบพื้นฐานของถนน ซึ่งพิจารณาความสมบูรณ์ขององค์ประกอบของสายทางที่สัมพันธ์กับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนและความรุนแรงของอุบัติเหตุ และแบ่งคะแนนความปลอดภัยของถนนออกเป็น 5 ระดับ โดยเรียงลำดับจากระดับความปลอดภัยน้อยที่สุดไปจนถึงมีระดับความปลอดภัยสูงที่สุด

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อประยุกต์ใช้ iRAP ในการประเมินและจัดเรียงลำดับความปลอดภัยของทางหลวง
- เพื่อปรับปรุงและแก้ไขบริเวณช่วงถนนที่มีระดับปลอดภัยต่ำให้มีระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดตั้งคณะทำงานและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการประเมินความปลอดภัยของสภาพถนนที่จะทำการสำรวจและประเมินผลความปลอดภัยของถนนตามมาตรฐานของ iRAP
- สำรวจลักษณะกายภาพของสายทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น ทล. ทช. การทางพิเศษฯ เป็นต้น
- คัดเลือกโครงข่ายถนนที่นำมาใช้ในการประเมินผลความปลอดภัย

- สรุปผลการประเมินและเสนอแนะให้มีการแก้ไขปรับปรุงบริเวณช่วงถนนที่มีค่าระดับคะแนนที่ต่ำ ให้มีค่าระดับคะแนนความปลอดภัยที่สูงขึ้น อย่างน้อยไม่ควรต่ำกว่าระดับ 3 ดาว

4. งบประมาณ

- ค่าดำเนินการศึกษาด้านการประเมินผลความปลอดภัยและค่าสนับสนุนคณะทำงานและพัฒนาองค์ความรู้ด้านการประเมินความปลอดภัย

● กรมทางหลวง	54	ล้านบาทต่อปี
● กรมทางหลวงชนบท	23	ล้านบาทต่อปี
รวมเป็นงบประมาณ	77	ล้านบาทต่อปี

5. ระยะเวลาดำเนินการ

- พ.ศ. 2561 – 2563

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สถานีตำรวจภูธร โรงพยาบาล องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องทางด้านความปลอดภัยทางถนน

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

จำนวนโครงข่ายถนนที่ได้รับประเมินผลความปลอดภัย

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

ค่าระดับคะแนนความปลอดภัยของถนนที่ได้การประเมิน ควรได้รับการปรับปรุงอย่างน้อยไม่ควรต่ำกว่าระดับ 3 ดาว

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

มีการประเมินและจัดลำดับความปลอดภัยของถนนและมีการปรับปรุงและแก้ไขบริเวณช่วงถนนที่มีระดับปลอดภัยต่ำให้มีระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบ

ชื่อโครงการ : โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)

1. ที่มาและความสำคัญ

จากรายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนโลกประจำปี พ.ศ. 2558 (Global Status Report on Road Safety, 2015) โดยองค์การอนามัยโลก (WHO) ประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 2 ของประเทศที่มีอุบัติเหตุทางถนน มากที่สุดในโลก ซึ่งมีอัตราการเสียชีวิต 36.2 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยมีผู้เสียชีวิต ตามที่คาดการณ์โดย WHO เท่ากับ 24,237 ราย สาเหตุของการเสียชีวิตบนถนนส่วนใหญ่เกิดจากความรุนแรง ขณะเกิดอุบัติเหตุ และยังคงมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในภาพรวมของประเทศ โดยเฉพาะอุบัติเหตุบนทางหลวงที่มี ดัชนีชี้วัดความรุนแรงที่สูงขึ้นอย่างมาก จากการศึกษาของกรมทางหลวง พบว่าองค์ประกอบส่วนใหญ่ของการ เกิดอุบัติเหตุจะมาจากคนหรือผู้ใช้ถนน ซึ่งมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 89 ของอุบัติเหตุทั้งหมด ในส่วนของถนน และสิ่งแวดล้อมมีส่วนเกี่ยวข้องสูงถึงร้อยละ 30 (กรมทางหลวง, 2560) ซึ่งสภาพแวดล้อมทางกายภาพรอบ ข้างของถนนยังเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อความรุนแรง ดังนั้นการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) จึงเป็นมาตรการเชิงรุกเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ถนนก่อนที่อุบัติเหตุจะเกิดขึ้น โดยได้เสนอแนวทางปรับปรุงสภาพความปลอดภัยจากเหตุปัจจัยที่น่าจะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นการ ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจึงเป็นแนวทางที่เป็นแนวทางที่สามารถนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ จราจร โดยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นเนื่องจาก ความบกพร่องของถนน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรบบถนนสายหลักในโครงข่ายถนน
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

3. แนวทางการดำเนินงาน

- คัดเลือกโครงข่ายถนนหรือโครงการด้านการจราจรและต่าง ๆ
- คัดเลือกคณะผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยคณะผู้ตรวจสอบควรจะเป็นผู้ที่มี ประสบการณ์ในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาก่อน มีความรู้ในเรื่องความปลอดภัย ทางถนน (Road Safety) การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุ

- รวบรวมเอกสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับถนน/โครงการที่จะทำการตรวจสอบความปลอดภัย ข้อมูลที่ต้องการเพื่อใช้ประกอบการตรวจสอบจะขึ้นอยู่กับขั้นตอนของโครงการ
- ประชุมทีมงานให้คณะผู้ตรวจสอบทราบถึง ข้อกำหนดการทำงาน (Terms of Reference) ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของโครงการ ตำแหน่งของโครงข่ายถนนที่จะทำการตรวจสอบ สภาพทั่วไปของพื้นที่ และประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการโดยตรง จัดเตรียมรายการตรวจสอบ (Checklist) เพื่อให้การตรวจสอบมีความสะดวกและตรงตามประเด็นการตรวจสอบ
- ดำเนินการตรวจสอบซึ่งจะประกอบด้วย
 - การประเมินเอกสารและข้อมูล ในขั้นตอนนี้จะกระทำควบคู่ไปกับการออกไปตรวจสอบพื้นที่ โดยคณะผู้ตรวจสอบจะทำการทบทวนเอกสารข้อมูล รวมทั้งแบบแปลนพิมพ์เขียว รายงานภาคสนาม ข้อมูลการจราจรและสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนและหลังการไปดูพื้นที่ เพื่อศึกษาในเบื้องต้นว่าจุดใดน่าจะมีปัญหาหรือไม่ปลอดภัย
 - การตรวจสอบพื้นที่ในภาคสนาม ในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจะทำการตรวจสอบทั้งในเวลากลางวัน และกลางคืน โดยทำการตรวจสอบตามรายการ (Checklist) ที่ได้จัดทำไว้
 - เขียนรายงานการตรวจสอบและเสนอแนะแนวทางปรับปรุงและแก้ไข รายงานดังกล่าวจะถือเป็นเอกสารทางการที่ใช้ประกอบการตัดสินใจในการดำเนินการแก้ไขจุดบกพร่องต่างๆ
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

4. งบประมาณ

กรมทางหลวง

- ค่าดำเนินการศึกษาวิเคราะห์	37	ล้านบาทต่อปี
- ค่าดำเนินการแก้ไขตามจุดที่ได้รับการตรวจสอบ	850	ล้านบาทต่อปี

กรมทางหลวงชนบท

- ค่าดำเนินการศึกษาวิเคราะห์	35	ล้านบาทต่อปี
- ค่าดำเนินการแก้ไขตามจุดที่ได้รับการตรวจสอบ	572	ล้านบาทต่อปี

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

- ค่าดำเนินการศึกษาวิเคราะห์	0.2	ล้านบาทต่อปี
- ค่าดำเนินการแก้ไขตามจุดที่ได้รับการตรวจสอบ	5.8	ล้านบาทต่อปี

งบประมาณรวม **1,500** ล้านบาทต่อปี

5. ระยะเวลาดำเนินการ

- พ.ศ. 2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สถานีตำรวจภูธร และโรงพยาบาล

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

จำนวนโครงข่ายถนนที่มีการตรวจสอบความปลอดภัยและการกำหนดเป้าหมายในการแก้ไข

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนจุดเสี่ยงบนโครงข่ายถนนลดลงร้อยละ 20

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

มีการดำเนินการวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบ

ชื่อโครงการ : โครงการศึกษาวิเคราะห์และแก้ไขจุดอันตราย

1. ที่มาและความสำคัญ

จากข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง ได้วิเคราะห์จุดอันตรายบนทางหลวงโดยจะพิจารณาจากจุดหรือบริเวณที่มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่น้อยกว่า 3 ครั้งใน 1 ปี ซึ่งข้อมูลอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2559 พบว่ามีจุดอันตรายบนทางหลวงทั้งสิ้น 595 จุด ทั่วประเทศ (สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2560) โดยการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งอาจมีปัจจัยร่วมกันของทั้ง 3 ปัจจัยเสี่ยงในสัดส่วนที่ต่างกันน้อยแตกต่างกันไป สำหรับถนนและสิ่งแวดล้อมมีส่วนเกี่ยวข้องถึงร้อยละ 30 โดยเป็นเหตุที่เกิดถนนโดยตรงร้อยละ 6 ถนนกับคนร้อยละ 20 ถนนกับรถร้อยละ 3 (สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2560) นอกจากนี้ยังมีจุดอันตรายของกรมทางหลวงชนบทจำนวน 142 จุด (สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท, 2560) ดังนั้นหากสามารถลดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างน้อย 1 ปัจจัย จะมีส่วนลดการเกิดอุบัติเหตุหรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ ถนนและสิ่งแวดล้อมก็ถือว่าเป็นสาเหตุสำคัญ ได้แก่ ลักษณะของโค้งราบและโค้งดิ่งไม่เหมาะสม มีสิ่งกีดขวางการมองเห็น ลักษณะเรขาคณิตของถนนและทางแยกไม่เหมาะสม หน้าตัดถนนไม่ได้มาตรฐาน การควบคุมการจราจรด้วยอุปกรณ์ที่ไม่มีประสิทธิภาพ หรือไม่มีการควบคุมการเชื่อมต่อกับถนนสายหลักอย่างเป็นระบบ ปัจจัยทางถนนและสิ่งแวดล้อมเป็นสาเหตุที่สามารถแก้ไขให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้นได้ การแก้ไขจุดอันตรายจึงเป็นมาตรการเชิงรับที่มีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำให้โครงข่ายถนน มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยจะสำรวจและศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงและเสนอแนะแนวทางแก้ไข ซึ่งมุ่งเน้นการแก้ไขปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับถนนและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

3. แนวทางการดำเนินงาน

- บ่งชี้จุดอันตรายจากข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ข้อมูลจราจร และข้อมูลถนนตามหลักเกณฑ์การระบุจุดอันตราย
- คัดเลือกจุดอันตรายที่สำคัญ การสำรวจภาคสนามเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ลักษณะการชนของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุและเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขจุดอันตรายตามหลักความปลอดภัยทางถนน
- ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายตามแนวทางการศึกษาฯ

- ติดตามและประเมินผลภายหลังการดำเนินงาน

4. งบประมาณ

กรมทางหลวง

- ค่าดำเนินการศึกษาวิเคราะห์	30	ล้านบาทต่อปี
- ค่าดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย	595	ล้านบาทต่อปี

กรมทางหลวงชนบท

- ค่าดำเนินการศึกษาวิเคราะห์	4	ล้านบาทต่อปี
- ค่าดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย	71	ล้านบาทต่อปี

งบประมาณรวม 700 ล้านบาทต่อปี

5. ระยะเวลาดำเนินการ

- พ.ศ. 2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สถานีตำรวจภูธร และโรงพยาบาล

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

จำนวนจุดเสี่ยง จุดอันตรายที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

ภายในระยะเวลา 10 ปี จำนวนจุดอันตราย บนทางหลวงและทางหลวงชนบทได้รับการแก้ไขทั้งหมด
(จำนวนจุดอันตรายลดลงร้อยละ 10 ต่อปี)

11. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

มีการดำเนินการวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบ

ชื่อโครงการ : โครงการปรับปรุงจุดตัดและแก้ไขปัญหาคอขวดทางรถไฟ

1. ที่มาและความสำคัญ

บริเวณที่มีทางรถไฟตัดผ่านในเขตเมืองและถนนสายสำคัญ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ประชาชนใช้สัญจรผ่านไปมาโดยตลอด มักทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้บ่อยครั้ง จากตัวเลขสถิติของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ.2545 – 2556 มีอุบัติเหตุรถไฟชนกับยานพาหนะหรือคนที่สัญจรผ่านจุดตัดรถไฟกับถนนรวมเป็นจำนวนมากถึง 1,912 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตรวม 621 ราย และบาดเจ็บ 1,909 ราย (ร.ฟ.ท., 2557) และจากสถิติยังระบุว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณทางตัดผ่านที่ไม่มีเครื่องกั้น ซึ่งสาเหตุหลักที่อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุที่จุดตัดทางรถไฟ คือ ปัญหาระยะมองเห็นปลอดภัยไม่เพียงพอ เนื่องจากสภาพเขตทางขาดการบำรุงรักษา มีต้นไม้ต้นหญ้าขึ้นบดบังทัศนวิสัยในการมอง การขาดอุปกรณ์ควบคุมการจราจรบริเวณจุดตัดทางรถไฟ รวมไปถึงจุดตัดทางรถไฟที่ประชาชนในพื้นที่ลักลอบเปิดใช้หรือที่เรียกว่า ทางลักผ่าน ซึ่งในปี 2556 พบว่าในจำนวนของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณทางตัดผ่านที่ไม่มีเครื่องกั้นจำนวน 96 ครั้งซึ่งในจำนวนนี้ได้เกิดขึ้นบริเวณที่เป็นทางลักข้ามถึง 55 ครั้งหรือร้อยละ 51

ปัจจุบันโครงข่ายรถไฟมีทางผ่านเสมอระดับที่เป็นป้ายจราจรไม่มีเครื่องกั้นถนนประมาณ 669 จุดและทางลักผ่าน 689 จุด (คิดเป็นร้อยละ 52 ของทางผ่านทั้งหมด) ที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขให้มีความปลอดภัย (สนข., 2561) ดังนั้นจึงควรได้รับการสนับสนุนให้เกิดการจัดการปัญหาจุดตัดรถไฟเพื่อให้เกิดความปลอดภัยให้ครอบคลุมทั่วประเทศ รวมถึงการส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังและดูแลความปลอดภัยบริเวณทางลักผ่าน เช่นการติดตั้งสิ่งบดบังระยะการมองเห็น เป็นต้น

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดรถไฟ
- เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดรถไฟ
- ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากปัญหาอุบัติเหตุ

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ทำการสำรวจสภาพพื้นที่ สภาพปัญหาและความเป็นไปได้ในการติดตั้งเครื่องกั้นอัตโนมัติ
- ปรับปรุงสภาพข้างทางของทางรถไฟและถนนบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้มีระยะมองเห็นปลอดภัยที่เพียงพอ
- ปรับปรุงสภาพผิวทางที่ทางรถไฟผ่านให้รถสามารถผ่านได้อย่างสะดวก
- ติดตั้งอุปกรณ์ส่องสว่างบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้เพียงพอ

- ปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟที่ลัดลอดผ่าน โดยการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือน ไฟกระพริบตลอดเวลา เน้นชะลอความเร็ว และป้ายเตือน รวมถึง ติดตั้งระบบตรวจสอบขบวนรถไฟระยะ 300 เมตร หรือระบบ Sensor ก่อนถึงจุดตัดที่ไม่ได้รับอนุญาตเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

4. งบประมาณ

40 ล้านบาทต่อปี

5. ระยะเวลาดำเนินการ

- พ.ศ. 2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

การรถไฟแห่งประเทศไทย

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สถานีตำรวจภูธร และโรงพยาบาล

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนจุดตัดรถไฟที่ได้รับการติดตั้งเครื่องกั้นจำนวนหลักผ่านที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข
- จำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ลดลง

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

จำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ลดลงร้อยละ 20

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

มีการดำเนินการปรับปรุงจุดตัดและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบ

ชื่อโครงการ : โครงการศึกษาการจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง

1. ที่มาและความสำคัญ

อุบัติเหตุจากวัตถุอันตรายข้างทางเป็นปัญหาอันดับหนึ่งของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวง ในปี 2558 คิดเป็นร้อยละ 55 ของอุบัติเหตุทุกประเภท เป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต (ร้อยละ 38) บาดเจ็บ (ร้อยละ 42) และมักเกิดกับรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่บนถนนมากกว่าสองช่องจราจรในทางตรงและส่วนใหญ่ มักจะขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูง โดยรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ร้อยละ 60 เป็นลักษณะเสียหลักพุ่งเข้าชนวัตถุอันตรายข้างทาง (Fixed Objects) เช่น เสาไฟ ต้นไม้ หลักรั้วโลหะ เป็นต้น แต่เมื่อพิจารณาในแง่ความรุนแรง แล้วพบว่า อุบัติเหตุในลักษณะพลิกคว่ำจะมีโอกาสทำให้เกิดการเสียชีวิตมากกว่าอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง รูปแบบอื่น (รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย, 2558) ในปัจจุบันถึงแม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ได้มีการออกแบบถนนและติดตั้งป้ายแนะนำและอุปกรณ์ป้องกันเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอันตรายข้างทางมากขึ้น เช่น การติดตั้งราวกันล้อทางโค้ง (Guard rail) การติดตั้งแบรีเออร์คอนกรีต (Concrete Barrier) การตั้งกรวยและหลักนำทางอื่นๆ ฯลฯ อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากวัตถุอันตรายข้างทางยังคงเกิดขึ้นรุนแรงและต่อเนื่อง เนื่องจากวิธีการติดตั้งอุปกรณ์ของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานยังทำผิดรูปแบบ การเลือกอุปกรณ์ที่ไม่เหมาะสมกับสภาพถนนและไม่ลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเมื่อมีการปะทะกับอุปกรณ์ดังกล่าว รวมถึงอุปกรณ์ต่างๆ ที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน หรือขาดการบำรุงรักษา ดังนั้นการจัดการออกแบบถนนและพื้นที่ข้างถนนที่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การมีอุปกรณ์ป้องกันการเสียหลักข้างทาง (Barrier) ให้ได้มาตรฐานและมีสภาพพร้อมใช้งานเสมอ จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ควรดำเนินการอย่างเร่งด่วน และเป็นรูปธรรม โดยนำแนวทางปฏิบัติที่ดีในตามมาตรฐานสากลมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทสภาพท้องถนนในประเทศไทยต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง
- ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง
- เพื่อลดความรุนแรงและการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้ทางจากอุบัติเหตุบนทางหลวง

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ทำการศึกษาโดยการ (ก) วิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง (ข) วิเคราะห์หาพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง และ (ค) ศึกษาประเภทของอุปกรณ์ที่เหมาะสมตามมาตรฐานสากลและมาตรฐานในการติดตั้ง

- จัดลำดับความสำคัญในการลงทุนแก้ไข
- ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขความปลอดภัยบริเวณข้างทาง
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

4. งบประมาณ

- | | |
|--------------------|------------------------|
| - กรมทางหลวง | 46 ล้านบาทต่อปี |
| - กรมทางหลวงชนบท | 34 ล้านบาทต่อปี |
| งบประมาณรวม | 80 ล้านบาทต่อปี |

5. ระยะเวลาดำเนินการ

- พ.ศ. 2561 - 2563

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สถานีตำรวจภูธร และโรงพยาบาล

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

จำนวนที่ได้รับการติดตั้งราวกันอันตราย

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

มีการติดตั้งราวกันอันตรายในบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายข้างทางไม่น้อยกว่าร้อยละ 20

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

มีการดำเนินการศึกษาและปรับปรุงแก้ไขการจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทางอย่างเป็นระบบ

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : กำหนดแนวทางบริหารจัดการอุบัติเหตุข้างทางที่เป็นระบบ

ชื่อโครงการ : โครงการจัดทำจุดพักรถบรรทุกและรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลัก

1. ที่มาและความสำคัญ

ปัจจุบันการขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศไทย สถิติการขนส่งสินค้าภายในประเทศของกระทรวงคมนาคมในปี พ.ศ. 2559 พบว่า ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าหลักที่ทำการขนส่งด้วยรถบรรทุกมากที่สุดรวม 482,358 พันตัน¹ คิดเป็นประมาณร้อยละ 81 ของปริมาณการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ มีจำนวนรถบรรทุกทั้งประเทศรวม 1,069,082 คัน² รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการเพื่อให้มีการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ เพื่อให้ผู้ขับรถบรรทุกไทยและผู้ขับรถบรรทุกของประเทศสมาชิก ASEAN สามารถใช้เป็นสถานที่จอดพักรถได้อย่างสะดวกสบาย ผู้ขับรถมีโอกาสพักผ่อนในระหว่างทางเพื่อลดความเหนื่อยล้า หลีกเลี่ยงและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ เป็นการช่วยยกระดับการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศที่จำเป็นต้องมีการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่เหมาะสมและจำเป็น เช่น การให้บริการด้านอาหาร น้ำดื่ม สถานที่พักผ่อน ระบบการติดต่อสื่อสาร และบริการด้านการแพทย์/สุขอนามัย เป็นต้น

ดังนั้นจึงควรจัดทำจุดพักรถบรรทุกและรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลักโดยดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ พ.ศ. 2558 – 2572 ภายใต้โครงการศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยลักษณะของโครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกถือว่าเป็นโครงการขนาดกลางที่ไม่ต้องการการลงทุนสูงมากนักเมื่อเทียบกับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานประเภทอื่นๆ ดังนั้นจึงมีโอกาสนำมาจัดรูปแบบการลงทุนอย่างหลากหลาย โดยอาจจะเลือกให้รัฐดำเนินการเองทั้งหมดโดยคัดเลือกหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญในด้านต่างๆ หรือสามารถเปิดให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการลงทุนและบริหารจัดการ การวางแผนบริหารจัดการจุดพักรถบรรทุกจะต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับรูปแบบของการลงทุนที่กำหนดไว้ในข้อที่ผ่านมา การบังคับใช้กฎหมาย และข้อจำกัดในการดำเนินงานอื่นๆ เช่น ความต้องการของผู้ใช้บริการ และข้อจำกัดในด้านเทคโนโลยี ดังนั้นการจัดองค์กรและกำหนดรูปแบบดำเนินงานของโครงการจุดพักรถบรรทุกจึงจำเป็นต้องพิจารณาผลการวิเคราะห์ทั้งสามด้านเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

¹ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560

² กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2560

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อจัดทำจุดพักรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลัก
- เพื่อจัดทำข้อกำหนดและหาแนวทางในการบังคับใช้จุดพักรถบรรทุก
- เพื่อลดความเสี่ยง จำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นจากรถบรรทุกในอนาคต

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ดำเนินการสำรวจพื้นที่ก่อสร้างจุดพักรถขนาดใหญ่บนถนนสายหลักตามผลการศึกษาของ สนข.
- ออกแบบรายละเอียด
- ศึกษาและข้อกำหนดและหาแนวทางในการบังคับใช้จุดพักรถบรรทุก
- จัดตั้งองค์กรและกำหนดรูปแบบดำเนินงานของโครงการจุดพักรถบรรทุก
- ประชาสัมพันธ์โครงการและรับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถบรรทุกและรถขนาดใหญ่
- ก่อสร้างจุดพักรถขนาดใหญ่บนถนนสายหลัก
- การติดตามและประเมินผล

4. งบประมาณ

การก่อสร้างจุดพักรถบรรทุกและรถขนาดใหญ่บนเส้นทางสายหลัก 13 แห่ง ตามแผนแม่บทการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ

- มูลค่าที่ดิน 560 ล้านบาท
- ค่าก่อสร้างอาคารและสาธารณูปโภค 3,600 ล้านบาท
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ 290 ล้านบาท/ปี

5. ระยะเวลาดำเนินการ

พ.ศ.2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- การก่อสร้างจุดพักรถบรรทุกและรถขนาดใหญ่บนเส้นทางสายหลักภูมิภาคละ 2 แห่ง
- องค์กรกำกับดูแลดำเนินงานของโครงการจุดพักรถบรรทุก

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนครั้งและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากรถบรรทุกลดลง
- การบริหารงานของจุดพักรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความยั่งยืน
- การหยุดพักรถบรรทุกตามข้อกำหนด กฎหมาย สำหรับรถบรรทุกของไทย และต่างชาติ
ภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- ลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนจากรถบรรทุกได้ร้อยละ 10 ต่อปี

6.4 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

ยานพาหนะมีส่วนสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุและช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุได้ ดังนั้น การสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะจึงเป็นสิ่งสำคัญที่สามารถดำเนินการได้ทันที โดยเฉพาะการจำกัดความเร็วของตัวรถและการสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยของพาหนะกลุ่มเสี่ยง ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุกขนาดใหญ่ ฯลฯ ในปัจจุบันประเทศไทยยังขาดหน่วยงานในการกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ ขาดแคลนบุคลากร เทคโนโลยี งบประมาณ และขาดการควบคุมมาตรฐานความปลอดภัย รวมถึงขาดความชัดเจนในการให้อนุญาตการใช้งานยานพาหนะบางประเภท นอกจากนี้ในด้านการกำกับดูแล พบว่า มีรถที่ไม่ได้จดทะเบียนและไม่ได้รับการตรวจสอบจำนวนมาก ดังนั้น การยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์ นอกจากการแก้ไขเชิงวิศวกรรมยานยนต์แล้ว ยังเป็นการแก้ไขโครงสร้างการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นหน้าที่สำคัญของภาครัฐที่ต้องดำเนินการเพื่อให้ประชาชนมั่นใจว่ายานพาหนะที่ตนใช้นั้นมีความปลอดภัย

วิสัยทัศน์ : ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางวิศวกรรมยานยนต์ โดยใช้เทคโนโลยีเพื่อการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ : เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติให้กับกรมการขนส่งทางบกในการดำเนินงานยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์อย่างเป็นรูปธรรม ได้แก่ ระบบตรวจสอบสภาพยานพาหนะและระบบทดสอบความปลอดภัยของรถที่สนับสนุนการผลิตยานพาหนะที่มีความปลอดภัย รวมถึงกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งและยานพาหนะทุกคัน

เป้าหมาย: ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับขี่และโดยสาร ยานพาหนะที่เป็นกลุ่มเสี่ยง (จักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ รถกระบะ)

ตารางที่ 6.4-1 แผนปฏิบัติการฯ 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
พัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้มีคุณภาพและความปลอดภัย	มุ่งพัฒนากลไกการให้ใบอนุญาตฯ และการกำกับดูแลการประกอบการภายใต้เงื่อนไขใบอนุญาตฯ ให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร	1. โครงการพัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
ส่งเสริมให้ยานพาหนะทุกคันต้องอยู่ภายใต้ระบบการกำกับดูแล	มุ่งกำจัดยานพาหนะที่ไม่ผ่านการจดทะเบียนหรือต่อทะเบียน	1. โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและบังคับใช้ในการจดทะเบียน ยานพาหนะ

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : สร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบ

ชื่อโครงการ : โครงการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบ

1. ที่มาและความสำคัญ

การสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะ เป็นส่วนสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุและช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุได้ ปัจจุบันยานพาหนะแต่ละประเภท แต่ละโมเดล (ที่ใช้ในประเทศไทยกับใช้ในประเทศ) มีมาตรฐานความปลอดภัยที่แตกต่างกัน การใช้รถที่ปลอดภัยกว่าเป็นยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญมากขึ้นในแผนทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนนในระยะต่อไป นอกจากนี้ ที่ผ่านมาข้อมูลด้านมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะไม่ได้รับการเผยแพร่ให้ผู้บริโภคได้รับรู้มากพอในการตัดสินใจ กรมการขนส่งทางบก ในฐานะผู้ควบคุมและกำกับดูแล ร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรมจึงต้องสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบ ซึ่งเป็นหน้าที่สำคัญของภาครัฐที่ต้องดำเนินการ เพื่อให้ประชาชนมั่นใจว่ายานพาหนะที่ตนใช้งานนั้นมีความปลอดภัย

2. วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบอย่างเป็นรูปธรรม

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดตั้งคณะทำงานยานยนต์เพื่อความปลอดภัยร่วมกับกระทรวงอุตสาหกรรม
- สร้างเกณฑ์การออกแบบยานพาหนะใหม่ที่มีมาตรฐานความปลอดภัย ทั้งด้านโครงสร้าง ยานพาหนะ อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย และเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย
- สื่อสารสาธารณะ เพื่อชี้แจงมาตรฐานความปลอดภัย

4. งบประมาณ

- งบประมาณในการจัดตั้งคณะทำงานด้านยานยนต์ที่ปลอดภัย 5,000,000 บาท
- งบประมาณในการกำหนดเกณฑ์การออกแบบยานพาหนะที่ปลอดภัย 15,000,000 บาท
- งบประมาณในการสื่อสารสาธารณะ 20,000,000 บาท
- งบการติดตามและประเมินผล 14,000,000 บาท

รวม 54,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

กระทรวงอุตสาหกรรม

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

มีคณะกรรมการในการสร้างมาตรฐานและระบบความปลอดภัยให้กับยานพาหนะ และกำหนดมาตรฐานการออกแบบยานพาหนะใหม่ที่มีมาตรฐานความปลอดภัย

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

มีเป้าหมายและแผนงานในการพัฒนามาตรฐานยานพาหนะของประเทศ

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

มีมาตรฐานยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันในระบบให้สามารถใช้งานได้
ตามมาตรฐานความปลอดภัย

โครงการ : โครงการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันในระบบ

1. ที่มาและความสำคัญ

การตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะ เป็นการสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะที่สามารถดำเนินการได้ทันที โดยเฉพาะการตรวจสอบยานพาหนะที่มีอยู่ในระบบให้สามารถใช้งานได้ตามมาตรฐานมาตรฐานด้านความปลอดภัย เช่น การจำกัดความเร็วของตัวรถและการสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยของพาหนะกลุ่มเสี่ยง ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุกขนาดใหญ่ ฯลฯ ในปัจจุบันการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะเป็นหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก และสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) แม้จะมีการใช้ระบบเทคโนโลยีเข้ามาจัดการในการตรวจสภาพในบางส่วน แต่ปัญหาที่สำคัญของภาครัฐคือยังขาดมาตรการติดตามทางกฎหมาย เทคโนโลยีในการตรวจสอบไม่เพียงพอ ขาดข้อมูลในการตรวจสอบการจดทะเบียนของรถ อีกทั้งยังมีปัญหาการขาดแคลนบุคลากร ทำให้การตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะยังไม่ครอบคลุมและยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญของภาครัฐที่ต้องดำเนินการแก้ไข เพื่อให้มั่นใจว่ายานพาหนะที่วิ่งอยู่บนท้องถนนได้รับการตรวจสอบและมีความปลอดภัย

2. วัตถุประสงค์

เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติให้กับกรมการขนส่งทางบกในการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะในระบบ

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดตั้งคณะทำงาน เพื่อสร้างมาตรฐานให้กับระบบตรวจสภาพยานพาหนะของประเทศทั้ง ตรอ. และที่อยู่ภายใต้กำกับ ขบ. รวมถึงพัฒนามาตรฐานในการทดสอบความปลอดภัยรถโดยสาร
- สุ่มตรวจยานพาหนะอย่างเป็นระบบบนถนนสายหลักและสายรอง ร่วมกับตำรวจ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท
- สร้างระบบตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะแบบออนไลน์ เช่น รายงานผลตรวจสภาพรถออนไลน์ รายงานการตรวจทดสอบระบบก๊าซเชื้อเพลิงของรถยนต์แบบออนไลน์

- ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการด้านข้อมูลในการจดทะเบียนกับหน่วยงานประกันภัย เพื่อผลักดันให้เกิดการตรวจสอบประวัติของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ

-

4. งบประมาณ

- งบประมาณในการจัดตั้งคณะทำงาน	5,000,000	บาท
- งบประมาณในการสุ่มตรวจยานพาหนะ	75,000,000	บาท
- งบประมาณในการศึกษาด้านการบูรณาการข้อมูลการจดทะเบียน	15,000,000	บาท
- งบประมาณในการติดตามและประเมินผล	15,000,000	บาท
รวม	110,000,000	บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

ตรอ. ตำรวจ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานประกันภัย

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

มีระบบตรวจสอบยานพาหนะที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

ลดจำนวนยานพาหนะที่ไม่พร้อมใช้งานออกจากท้องถนนได้ร้อยละ 10 ต่อปี

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

มีกระบวนการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะอย่างเป็นระบบ

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย

แผนงาน : ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม

ชื่อโครงการ : โครงการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการใช้รถกระบะผิดประเภท

1. ที่มาและความสำคัญ

รถกระบะหรือ รถปิคอัพ เป็น 1 ใน 3 ของยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2558) โดยความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถปิคอัพส่วนใหญ่ เกิดขึ้นที่บริเวณทางโค้ง ร้อยละ 22 รวมถึงการเสียหลักตกข้างทาง/ชนวัตถุอันตรายข้างทาง ร้อยละ 70 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถคันเดียว (กรมทางหลวง, 2558) ปัจจุบันประเทศไทยได้มีปัญหามาจากการใช้งานรถกระบะที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว คือรูปแบบการใช้งานที่ไม่ตรงตามวัตถุประสงค์ของการใช้งานรถกระบะ ที่มีเอาไว้ใช้เพื่อขนส่งหรือบรรทุกของเป็นหลัก แต่กลับนำมาดัดแปลงและต่อเติมเพื่อเอาไว้บรรทุกผู้โดยสาร หรืออีกกรณีคือรถกระบะบางคันไม่ได้มีการต่อเติมใดๆ แต่ก็ใช้สำหรับบรรทุกผู้โดยสารในตอนท้ายเช่นกัน การบรรทุกผู้โดยสารลักษณะนี้มีความเสี่ยงที่จะเกิดความรุนแรงค่อนข้างสูง จึงจำเป็นต้องมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการบรรทุกสิ่งของในกระบะท้าย และให้เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มงวดในช่วงเทศกาล และปลูกฝังความรู้ความเข้าใจในเรื่องของอันตรายที่จากการใช้ยานพาหนะผิดวัตถุประสงค์ ให้แก่ประชาชน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตบนรถกระบะ

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ตามถนนและทางแยกสำคัญ สถานศึกษา สื่อมวลชนท้องถิ่น รายการวิทยุ และสื่ออื่นๆ เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงประโยชน์และความจำเป็นของโครงการตลอดจนการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนทั่วไปทราบว่ามีการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการใช้รถกระบะผิดประเภท
- ให้มีการตั้งจุดตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างต่อเนื่อง โดยใช้โทษปรับสูงสุดตามกฎหมายกำหนด ทุกสาย ทั้งนี้จะต้องดำเนินการอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

4. งบประมาณ

- ค่าดำเนินการ 50,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี พ.ศ. 2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ตำรวจภูธร กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการใช้ยานพาหนะผิดประเภท วัดด้วยจำนวนการตั้งจุดตรวจ
- ความเสี่ยงต่อการเกิดและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจจะเกิดขึ้นลดลง

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนอุบัติเหตุและความรุนแรงลดลง
- จำนวนผู้ใช้รถกระบะผิดประเภทมีจำนวนลดลง

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- ลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนได้ร้อยละ 10

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม

ชื่อโครงการ : โครงการการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา

1. ที่มาและความสำคัญ

จากสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (WHO, 2015) พบว่าสัดส่วนของการเสียชีวิตจากรถโดยสารมีสัดส่วนแค่ 1 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งถือว่าน้อย แต่ทุกครั้งที่มีการเกิดเหตุจะเป็นอุบัติเหตุที่รุนแรงและมีการสูญเสียทางชีวิตทรัพย์สินอย่างมาก ซึ่งรถตู้โดยสารและรถบัสโดยสาร 2 ชั้น มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ/เสียชีวิต สูงกว่ารถบัสชั้นเดียว จากผลการสำรวจในปี 2556-2557 (มูลนิธิไทยโรดส์) พบว่าครึ่งหนึ่งของผู้ขับขี่รถตู้และรถโดยสารใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดและพบมากในกลุ่มรถโดยสารไม่ประจำทาง ปัญหาการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่สามารถรับได้จึงถือเป็นปัญหาหลักๆ ของรถโดยสาร ซึ่งเป็นสาเหตุที่นำไปสู่การสูญเสียทางชีวิตอย่างมากเมื่อมีอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถโดยสารเกิดขึ้นทั้งประจำทางและไม่ประจำทางเนื่องจากน้ำหนักที่มากขึ้นและมีผลต่อเสถียรภาพของตัวรถทำให้ความสามารถในการควบคุมรถของคนขับลดลง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถบัสโดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา
- เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัยมากขึ้น

3. แนวทางการดำเนินงาน

- กำหนดกฎหมายและข้อบังคับ พร้อมทั้งเพิ่มบทลงโทษในกรณีที่ห้ามรับผู้โดยสารเกินจำนวนอัตราที่กำหนดไว้
- รมรณรงค์ให้ผู้ประกอบการขนส่งและผู้โดยสารตระหนักถึงอันตรายของการโดยสารรถที่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา
- บังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้นและทั่วถึง พร้อมทั้งต้องมีความเที่ยงตรงและมีประสิทธิภาพ
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

4. งบประมาณ

- 33,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

- 10 ปี ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

- กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

- สถานีตำรวจภูธร ตำรวจทางหลวง

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับจำนวนการรับผู้โดยสารของรถโดยสารเกินอัตรา
- ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารมีความเข้าใจแนวทางดังกล่าวในทิศทางเชิงบวก ซึ่งจะส่งผลดีทั้งในด้านความปลอดภัยต่อประชาชนที่ใช้บริการ และด้านการควบคุมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสารสาธารณะของหน่วยงานภาครัฐมากยิ่งขึ้น

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- ผู้ประกอบการขนส่งทุกประเภท ทุกรายสามารถลดอุบัติเหตุจากการรับผู้โดยสารเกินอัตราลงได้ร้อยละ 50

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- ผู้ประกอบการขนส่งและผู้โดยสารตระหนักถึงอันตรายของการโดยสารรถที่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม

ชื่อโครงการ : โครงการการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกิน

1. ที่มาและความสำคัญ

ปัญหาความชำรุดเสียหายของผิวถนนอย่างรวดเร็วและเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก สาเหตุที่สำคัญ เนื่องจากการบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักและความสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้ผู้ประกอบการด้านขนส่งได้ผลกำไรสูงสุด ซึ่งเป็นการฝ่าฝืนข้อกฎหมาย ปัญหาบรรทุกน้ำหนักเกินได้สร้างความเสียหายให้กับโครงสร้างทาง เนื่องจากผิวจราจรได้รับการออกแบบจะไม่สามารถรับน้ำหนักของรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าค่าที่กฎหมายกำหนดไว้ตามที่ผู้ออกแบบได้กำหนดไว้ จึงส่งผลให้ถนนและสะพานเกิดการชำรุดเสียหาย มีอายุการใช้งานสั้นลงอย่างมากที่กำหนด ทำให้ผิวทางชำรุดเป็นหลุมบ่อ อันจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและสร้างความสูญเสียงบประมาณในการซ่อมบำรุงจำนวนมาก จำเป็นต้องมีการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมน้ำหนักของรถบรรทุกให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้และทั่วถึงมากยิ่งขึ้น มีการดำเนินคดีตามกฎหมายแก่ผู้ฝ่าฝืนอย่างเข้มงวด

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากถนนที่ชำรุดเสียหายเนื่องจากการบรรทุกน้ำหนักเกิน
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสัญจรอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพของผู้ใช้รถใช้ถนน

3. แนวทางการดำเนินงาน

- เพิ่มเติมช่องว่างและแก้ไขเกี่ยวกับกฎหมายให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- ดำเนินการด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการรถบรรทุก เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกิน
- การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานทุกเดือน



รูปที่ 6.4-1 การดำเนินการตั้งด่านควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก

4. งบประมาณ

- งบประมาณ 43.5 ล้านบาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

- 10 ปี พ.ศ.2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

- กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

- กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สถานีตำรวจภูธร ตำรวจทางหลวง

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีกฎหมายควบคุมเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินและขนาดของรถบรรทุก
- มีการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่อย่างเคร่งครัดและมีประสิทธิภาพ
- ร้อยละของรถบรรทุกที่น้ำหนักเกินลดลง

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุการเกิดเหตุจากสภาพถนนชำรุด เสียหาย ลดลงจาก

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและถูกต้อง

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม

ชื่อโครงการ : โครงการส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม

1. ที่มาและความสำคัญ

ส่วนหนึ่งของความไม่ปลอดภัยทางถนนมาจากพฤติกรรมการเลือกใช้งานยานพาหนะ และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ดังนั้น การส่งเสริมใช้ประชาชนให้ใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสมจึงเป็นสิ่งที่จำเป็น

2. วัตถุประสงค์

- เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่สาธารณะ ถึงวิธีการเลือกใช้งานยานพาหนะที่ปลอดภัยและเหมาะสม

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ต่อสาธารณะ ถึงวัตถุประสงค์ของการใช้งานยานพาหนะแต่ละประเภท และอันตรายของการใช้งานผิด การทดสอบประเมินรถที่ผลิตใหม่ (New Car Appraisal Program, NCAP) รวมถึงการใช้งานยานพาหนะที่เหมาะสมกับถนนแต่ละประเภท
- ศึกษาด้านการปรับเปลี่ยนยานพาหนะของการประกอบการรถโดยสารให้มีความเหมาะสม

4. งบประมาณ

- งบประมาณในการประชาสัมพันธ์	25,000,000 บาท
- งบประมาณศึกษาด้านการปรับเปลี่ยนยานพาหนะสำหรับรถโดยสาร	15,000,000 บาท
รวม	40,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี พ.ศ. 2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีแผนงานสร้างความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณะเกี่ยวกับการเลือกใช้งานยานพาหนะที่ปลอดภัยรวมถึงอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม

8. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- สัดส่วนของประชาชนที่ต้องการรถที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยจาก ASEAN NCAP ภายหลังการให้ความรู้ผ่านสื่อสาธารณะ

9. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- ผู้ซื้อยานพาหนะตระหนักถึงความสำคัญของการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม ตลอดจนใช้งานได้อย่างเหมาะสม

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม

ชื่อโครงการ : โครงการกำกับและควบคุมการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะโดยระบบ GPS

1. ที่มาและความสำคัญ

จากปัญหาความรุนแรงของอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะโดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะประจำทางและไม่ประจำทางที่ให้บริการระหว่างจังหวัด เช่น รถตู้ รถบัส 1 ชั้น รถบัส 2 ชั้น เป็นต้น และการขาดข้อมูลสำหรับการใช้ในการควบคุม กำกับดูแลการให้บริการด้านความปลอดภัย ดังนั้นโครงการติดตั้งระบบ GPS เพื่อติดตามการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะจึงมุ่งเน้นการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับ ควบคุม และดูแลด้านการให้บริการที่ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร เช่น การส่งเสริมการใช้ระบบติดตามยานพาหนะ (GPS) โดยมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายประเภทรถโดยสารสาธารณะ เช่น รถตู้โดยสาร รถโดยสารประจำทาง/ไม่ประจำทาง ซึ่งต้องมีมาตรการติดตามและควบคุมดูแลไม่ให้นักงาขับรถโดยสารสาธารณะขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เป็นการดำเนินการในเชิงรุกโดยการเฝ้าติดตามอย่างเป็นระบบ และป้องปรามผู้ละเมิดด้านความเร็ว

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อประยุกต์เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับ ควบคุม และดูแลการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะมิให้ปลอดภัย
- เพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ

3. แนวทางการดำเนินงาน

- เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ผู้ประกอบการเดินรถและถ่ายทอดความรู้ระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ที่พัฒนาในโครงการให้แก่เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก
- กำหนดบทลงโทษเมื่อรถโดยสารสาธารณะละเมิดข้อบังคับหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด
- การประสานงานกับศูนย์ควบคุมในภูมิภาคเพื่อติดตามลักษณะการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานเป็นระยะๆ เช่น การให้บริการ ความเร็วที่ใช้ เป็นต้น

4. งบประมาณ

ติดตั้งระบบติดตามรถโดยสารสาธารณะผ่านดาวเทียม (GPS) และพัฒนามาตรฐานการใช้งานควบคู่ไปกับการพัฒนาศูนย์ควบคุมการเดินรถ คอยดูแลผู้โดยสารทุกเส้นทางตลอด 24 ชม.

58,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- ติดตั้งระบบติดตามรถผ่านดาวเทียม (GPS)

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- ผู้ประกอบการโดยสารสาธารณะทุกรายสามารถลดอุบัติเหตุลงได้ร้อยละ 50

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

1. องค์ประกอบภายนอก :

- 1) ได้รับการสนับสนุนของผู้บริหารระดับสูง
- 2) ความร่วมมือจากผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง

2. องค์ประกอบภายใน :

- 1) มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญงานในหน้าที่ มีความรู้ในงานที่เกี่ยวข้อง

3. องค์ประกอบด้านเทคโนโลยี :

- 1) เทคโนโลยีที่นำมาใช้จะต้องได้รับการตรวจสอบความถูกต้องในการทำงาน

4. องค์ประกอบด้านการเงิน :

- 1) การมีระบบบริหารจัดการงบประมาณที่ดี

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : พัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า
ให้มีคุณภาพและความปลอดภัย

ชื่อโครงการ : โครงการพัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

1. ที่มาและความสำคัญ

ระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเป็นกลไกสำคัญอย่างหนึ่ง ที่ทำให้เกิดความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากผู้ประกอบการที่ขาดระบบการจัดการที่ดี ทำให้ส่งผลต่อความปลอดภัยของการขนส่งได้ ดังนั้น มาตรฐานด้านความปลอดภัยของผู้ประกอบการ จึงต้องเป็นเงื่อนไขหนึ่งในการประเมินผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ผู้ประกอบการจำเป็นต้องอยู่ในรูปแบบนิติบุคคล และมีอัตราค่าโดยสารที่สอดคล้องกับต้นทุน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถให้บริการอย่างมีคุณภาพได้

2. วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่ง โดยมีความปลอดภัยเป็นเกณฑ์สำคัญในการให้ใบอนุญาตฯ และประเมินผลการดำเนินการ เพื่อผลักดันให้ผู้ประกอบการให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของยานพาหนะ ผู้ขับ และผู้โดยสาร

3. แนวทางการดำเนินงาน

- สนับสนุนให้การประกอบการอยู่ในรูปแบบนิติบุคคล ปรับระบบการให้และต่อใบอนุญาตฯ ให้เข้มงวด
- ผลักดันให้ผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของยานพาหนะ ความปลอดภัยในการขับขี่ของผู้ขับ รวมถึงการกำกับให้ผู้โดยสารต้องใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยและปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ ผ่านการกำกับดูแลภายใต้เงื่อนไขใบอนุญาตฯ
- จัดทำคู่มือความปลอดภัยให้กับผู้ประกอบการ และผลักดันให้มี Safety manager
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อใช้ในการกำกับติดตามและประเมินผลการประกอบการ ให้มีประสิทธิภาพ โดยการนำเทคโนโลยี GPS เข้ามาใช้ในการกำกับดูแลความปลอดภัย
- พิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสารที่สอดคล้องกับต้นทุนการประกอบการที่แท้จริง เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถประกอบธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพตามกลไกตลาด มีความคุ้มค่าในการประกอบการจนสามารถพัฒนาคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการได้
- ส่งเสริมมาตรการ Q-mark

4. งบประมาณ

- งบประมาณในการจัดทำคู่มือความปลอดภัย	1,000,000	บาท
- งบประมาณในการพัฒนาระบบฐานข้อมูล	15,000,000	บาท
- งบประมาณในการศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม	15,000,000	บาท
- งบประมาณในการส่งเสริมมาตรการ Q-mark	9,000,000	บาท
- งบประมาณในการติดตามและประเมินผล	14,000,000	บาท
รวม	54,000,000	บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีระบบการให้หรือต่อใบอนุญาตที่พิจารณาประเด็นความปลอดภัยและการให้บริการของผู้ประกอบการเป็นเกณฑ์หลักด้วย
- มีระบบฐานข้อมูลผู้ประกอบการและบันทึกประวัติการให้บริการของผู้ประกอบการ

8. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- การประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามีความปลอดภัยมากขึ้น

9. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- การประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามีความปลอดภัยมากขึ้น

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ส่งเสริมให้ยานพาหนะทุกคันต้องอยู่ภายใต้ระบบการกำกับดูแลฯ

ชื่อโครงการ : โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและบังคับใช้ในการจดทะเบียน
ยานพาหนะ

1. ที่มาและความสำคัญ

ในบรรดายานพาหนะที่ใช้กัน ยานพาหนะที่ขาดการกำกับดูแลความปลอดภัย ได้แก่ ยานพาหนะที่อยู่นอกระบบ กล่าวคือ ยานพาหนะที่ไม่มีทะเบียน หรือไม่ได้ต่อทะเบียน จากสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2557 จำนวนทั้งสิ้น 35,560,860 คัน เป็นรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และว่าด้วยการขนส่ง 34,424,267 และ 1,136,593 คัน คามลำดับ ปรากฏว่ารถที่ไม่ชำระภาษีประจำปีตามกำหนด ประมาณร้อยละ 30 หรือจำนวน 10,683,629 คัน ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ 8,569,018 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน จำนวน 938,097 คัน รถบรรทุกส่วนบุคคล 828,618 คัน สำหรับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีสัดส่วนค้างชำระภาษี จำนวน 137,664 คัน คิดเป็นร้อยละ 12.11 ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกส่วนบุคคลจำนวน 104,155 คัน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องตรวจจึบรถที่ไม่มีทะเบียน พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลยานพาหนะที่มีแนวโน้มที่จะไม่ต่อทะเบียน

2. วัตถุประสงค์

เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติให้กับกรมการขนส่งทางบกในการตรวจจึบรถที่ไม่มีทะเบียน หรือไม่ได้ต่อทะเบียน และกำกับดูแลรถที่มีแนวโน้มที่จะไม่ต่อทะเบียน

3. แนวทางการดำเนินงาน

- นำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมเข้ามาใช้ในการตรวจจึบรถที่ไม่มีทะเบียนหรือไม่ได้ต่อทะเบียน
- กำกับดูแลต่อยานพาหนะดัดแปลง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มจะไม่ต่อทะเบียนในอนาคต

4. งบประมาณ

- งบประมาณในการพัฒนาและใช้งานเทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจจึบรถที่ไม่มีทะเบียนหรือไม่ได้ต่อทะเบียน 15,000,000 บาท
- งบประมาณในการดำเนินการตรวจจึบฯ (ต่อปี) 17,000,000 บาท

รวม

32,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

มีกระบวนการตรวจจับและการกำกับรถที่ไม่มีทะเบียน

8. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

ลดจำนวนยานพาหนะที่ไม่มีทะเบียน หรือไม่ได้ต่อทะเบียนร้อยละ 10 ต่อปี

6.5 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

พฤติกรรมการขับขี่คือหนึ่งในสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเป็น การใช้ความเร็ว เมาแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ พบว่า ในปัจจุบันการละเมิดกฎหมายจราจรเพิ่มมากขึ้น การบังคับใช้กฎหมายสำหรับการลงโทษผู้กระทำผิดไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ซึ่งกลายมาเป็นปัญหาหลักของการใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย ทั้งนี้ นอกจากการบังคับใช้กฎหมายแล้ว การให้ใบอนุญาตขับขี่เป็นสิ่งสำคัญ ในการควบคุมคุณภาพผู้ใช้รถในปัจจุบัน ซึ่งจะเห็นได้ว่าระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ของประเทศไทยขาดมาตรฐานสากล ทั้งยังมีเนื้อหาที่ไม่ครอบคลุมและไม่ทันสมัยเท่าที่ควร เช่น ข้อมูลความเร็วของรถ เส้นทาง ฯลฯ อีกทั้งการสอบใบอนุญาตขับขี่ยังไม่ได้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ ทำให้ผู้ขับขี่ไม่มีประสิทธิภาพนำไปสู่ปัญหาอุบัติเหตุได้ในอนาคต ดังนั้น ภาครัฐที่ต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาดังแต่ต้นทาง ได้แก่ การออกใบอนุญาตขับขี่ และแก้ไขปัญหามาจากปลายทาง ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย การประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจให้กับประชาชน

วิสัยทัศน์ : สร้างผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพและสร้างกลไกในการกำกับผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อความปลอดภัย

วัตถุประสงค์ : เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติให้กับกรมการขนส่งทางบกสร้างมาตรฐานระบบการให้ใบขับขี่อย่างเป็นรูปธรรม ได้แก่ การพัฒนากลไกการออกใบอนุญาตขับขี่ การควบคุมและกำกับดูแล โดยการบังคับใช้กฎหมายและการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชน

เป้าหมาย: ลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ ความเร็วเกินกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถในสภาพไม่พร้อม และใช้ยานพาหนะผิดประเภท

ตารางที่ 6.5-1 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
การสร้างมาตรฐานของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่	มุ่งผลิตผู้ขับขี่ที่มีทักษะในการขับขี่ที่เหมาะสมและตระหนักถึงความปลอดภัยอยู่เสมอ	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการพัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่ให้มีมาตรฐานสากล 2. โครงการออกใบอนุญาตขับขี่สำหรับกลุ่มเสี่ยง 3. โครงการกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ 4. โครงการจัดทำฐานข้อมูลการกระทำผิดทางกฎหมายร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
การส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ผู้โดยสาร และผู้ใช้งานประเภทอื่นๆ	มุ่งสร้างความเข้าใจกับผู้ใช้งานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุต่างๆ และความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจร รวมถึงการขับขี่อย่างปลอดภัย	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถและสื่อสาธารณะต่างๆ 2. โครงการส่งเสริมการใช้จุดพักรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัย 3. โครงการตรวจสอบมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ
การบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นระบบ	มุ่งให้ผู้ใช้งานลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ เพื่อลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย 2. โครงการส่งเสริมและบูรณาการตั้งด่านอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกพื้นที่ร่วมกับตำรวจ และชุมชน 3. โครงการการติดตามบทบาทและพฤติกรรมของคนขับรถบรรทุกทุกสินค้า
ส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	มุ่งให้การกำกับดูแลผู้ขับขี่รถในกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ให้ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การสร้างมาตรฐานของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่

ชื่อโครงการ : โครงการพัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่ให้มีมาตรฐานสากล

1. ที่มาและความสำคัญ

การออกใบอนุญาตขับรถ เป็นวิธีการและขั้นตอนสำคัญที่จะสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นเงื่อนไขทางกฎหมายในการคัดกรองคุณภาพของผู้ขับขี่ก่อนที่จะให้นำรถออกขับขึ้นท้องถนน โดยเฉพาะการออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่บุคคลตามลักษณะของยานพาหนะต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นรถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล รวมถึงรถยนต์ชนิดอื่นๆ ซึ่งการขับรถ นอกจากจะเป็นการใช้ยานพาหนะเพื่อการขนส่ง เพื่อความสะดวกสบาย หรือ เพื่อดำเนินธุรกิจแล้ว เรื่องของการขับอย่างปลอดภัยก็เป็นเรื่องสำคัญ ดังนั้น ผู้ขับขี่จำเป็นต้องได้รับการรับรองและทดสอบความพร้อมในการเป็นผู้ขับขี่ที่ดีและมีคุณภาพตามมาตรฐานการวัดระดับของภาครัฐ เพื่อคัดกรองผู้ขับขี่ที่มีความรู้ ความสามารถ และความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ดังนั้น โครงการพัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่ให้มีมาตรฐานสากล จะให้ความสำคัญกับการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อพัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่ ผลักดันให้กระบวนการพิจารณาออกใบอนุญาตขับขี่ เป็นกระบวนการคัดกรองผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพอย่างแท้จริง โดยต้องมีการตรวจสอบคุณสมบัติต่างๆ ของผู้ประสงค์ขอใบอนุญาตขับอย่างละเอียดถี่ถ้วน กำหนดขั้นตอนการทดสอบข้อเขียนและการสอบภาคปฏิบัติที่มีระดับความยากมากขึ้น และมีการอบรมในระยะเวลาที่นานขึ้น โดยการเพิ่มจำนวนชั่วโมงการอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ รวมทั้งศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกอย่างละเอียด และศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัย การสร้างจิตสำนึกและมารยาทในการขับรถ และข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และการปฐมพยาบาลให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนทำให้เห็นว่าผู้เข้าสอบมีโอกาสผ่านได้ยากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อจัดตั้งคณะทำงานในการหาแนวทางการพัฒนารูปแบบการสอบใบขับขี่ให้มีมาตรฐานสากล ทั้งในเรื่องของกระบวนการพิจารณาการออกใบอนุญาตขับขี่และกระบวนการคัดกรองและตรวจสอบผู้ขับขี่

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดตั้งคณะทำงานเพื่อพัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่
- ทบทวนแนวทางการให้ใบอนุญาตขับขี่ในระดับสากล กับของประเทศไทย
- ประยุกต์แนวทางการสอบใบอนุญาตขับขี่ให้สอดคล้องกับบริบทของประเทศ
- สร้างมาตรฐานการสอบใบอนุญาตขับขี่

- ทดลองใช้มาตรฐานการสอบใบอนุญาตขับขี่ และสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่ใช้บริการ
- ประชาสัมพันธ์แนวทางดังกล่าวให้ประชาชนเข้าใจโดยทั่วกัน
- ติดตามและประเมินผล

4. งบประมาณ

- งบประมาณในการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อพัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่	5,000,000	บาท
- งบประมาณพัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่	15,000,000	บาท
- งบประมาณนำร่องใช้การสอบใบอนุญาตขับขี่ใหม่	15,000,000	บาท
- งบประมาณในการติดตามและประเมินผล	16,000,000	บาท
	รวม 51,000,000	บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

รูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่ที่มีมาตรฐานใกล้เคียงกับสากล

8. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

ผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากลเพิ่มขึ้น

9. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

นโยบายที่ชัดเจนจากภาครัฐ และการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของคณะทำงาน

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การสร้างมาตรฐานของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่

ชื่อโครงการ : โครงการออกใบอนุญาตขับขี่สำหรับกลุ่มเสี่ยง (Vulnerable Road User)

1. ที่มาและความสำคัญ

ข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่มากขึ้นในปัจจุบัน นัยยะหนึ่งอาจสะท้อนปัญหาของการสอบใบอนุญาตขับขี่ที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะในกลุ่มเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ผู้ขับขี่หน้าใหม่ ผู้สูงอายุ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ผู้ขับรถปิคอัพ ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และผู้ขับรถบรรทุก เป็นต้น การออกใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว และรถจักรยานยนต์ชั่วคราวเป็นสำคัญ เนื่องจากเป็นการขอใบอนุญาตขับรถครั้งแรกซึ่งถือเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ต้องให้ความสำคัญอย่างมาก และการกำหนดมาตรการลงโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้วแต่มีพฤติกรรมขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร ดังนั้น หลักสูตรการอบรมและมาตรฐานการให้ใบอนุญาตขับขี่ควรมีการออกแบบเฉพาะกลุ่มเสี่ยง ที่มีแนวโน้มเกิดอุบัติเหตุและละเมิดกฎจราจรได้ ดังนั้น โครงการศึกษาแนวทางการให้ใบอนุญาตขับขี่กับกลุ่มเสี่ยง จึงเป็นกลไกสำคัญในการสร้างเกณฑ์และระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ที่มุ่งเน้นไปยังกลุ่มเสี่ยงที่มีแนวโน้มนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อศึกษาแนวทาง และเริ่มต้นการออกเพื่อศึกษาแนวทางการให้ใบอนุญาตขับขี่และการกำกับดูแลกลุ่มเสี่ยง ได้แก่ ผู้ขับขี่หน้าใหม่ ผู้สูงอายุ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ผู้ขับรถปิคอัพ ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และผู้ขับรถบรรทุก อย่างมีมาตรฐาน

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ประชุมหารือเพื่อกำหนดเป้าหมายในการศึกษาการให้ใบอนุญาตขับขี่และการกำกับดูแลกลุ่มเสี่ยง
- ทบทวนสถานการณ์และข้อมูลการให้ใบอนุญาตขับขี่ของกลุ่มเสี่ยงในปัจจุบันของไทย และศึกษาแนวทางการให้ใบอนุญาตและการกำกับดูแลในต่างประเทศ
- จัดทำแนวทางการให้ใบอนุญาตขับขี่และการกำกับดูแลกลุ่มเสี่ยง พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจโดยทั่วกัน
- นำร่องออกใบอนุญาตขับขี่และการกำกับดูแลกลุ่มเสี่ยงสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่

4. งบประมาณ

32,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

แนวทางการให้ใบอนุญาตขับขี่กับกลุ่มเสี่ยง

มีการดำเนินการในโครงการนำร่องการออกใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่

8. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

ใบอนุญาตขับขี่ของกลุ่มเสี่ยงมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยวัดจากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยง ลดลงร้อยละ 10 ต่อปี

9. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

นโยบายการออกใบอนุญาตที่มีมาตรฐานสากลและการประชาสัมพันธ์สาธารณะ

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การสร้างมาตรฐานของระบบการให้อนุญาตขับขี่

ชื่อโครงการ : โครงการกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ

1. ที่มาและความสำคัญ

การขับขี่ยานพาหนะแต่ละประเภท ต้องใช้ทักษะ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ที่แตกต่างกัน แต่ถึงกระนั้นยังคงต้องมีการกำกับดูแลและติดตาม เพื่อป้องกันความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่า จากข้อมูลการเสียชีวิตของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ทำให้กรมการขนส่งทางบก ได้มีการเตรียมปฏิรูประบบการทำใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในปี 2560-2561 เพื่อยกระดับมาตรฐานผู้ขับขี่ แต่ถึงกระนั้น กรมฯ ยังคงไม่ยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญในด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน ที่พบว่า ปัจจุบันใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพมี 6 ล้านฉบับ จากใบขับขี่ทั้งหมด 30 ล้านฉบับ หรือ ร้อยละ 20 ของใบขับขี่ทั้งหมดในประเทศ ภาครัฐจึงต้องมีแนวทางและกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบขับขี่ตลอดชีพ เพื่อจัดการและควบคุมให้กลุ่มผู้มีใบขับขี่ดังกล่าว ให้เป็นผู้ขับขี่ที่ดีในท้องถนน รวมถึงสร้างระบบการให้ใบอนุญาตที่มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยในทุกกลุ่มผู้ขับขี่ เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในอนาคต

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อศึกษาสถานการณ์และแนวทางในการให้ใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพและเริ่มต้นแนวทางการกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ทบทวนสถานการณ์และปัญหาของการให้ใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพในปัจจุบันของไทย และศึกษาแนวทางการให้ใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพและการกำกับดูแลในต่างประเทศ
- จัดทำแนวทางการกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจโดยทั่วกัน

4. งบประมาณ

12,300,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- แนวทางการกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ
- เริ่มดำเนินงานกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ

8. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

จำนวนใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพลดลง

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การสร้างมาตรฐานของระบบการให้อนุญาตขับขี่

ชื่อโครงการ : โครงการจัดทำฐานข้อมูลการกระทำผิดทางกฎหมายร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

1. ที่มาและความสำคัญ

ในปัจจุบัน เนื่องด้วยข้อจำกัดด้านกฎหมายและระเบียบในการปฏิบัติงาน ทำให้การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานของภาครัฐดำเนินการได้ยาก โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับผู้ขับขี่ พบว่า ข้อมูลการกระทำผิดทางจราจรของตำรวจและข้อมูลการให้อนุญาตขับขี่ของกรมการขนส่งทางบกไม่เชื่อมโยงกัน นอกจากนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติไม่สามารถตรวจสอบประวัติขับขี่ของผู้ขับขี่ได้ โดยเฉพาะในกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เป็นต้น ทำให้การดำเนินงานต่างๆ ด้านความปลอดภัยทางถนนมีความล่าช้า ดังนั้น การจัดทำฐานข้อมูลประวัติผู้ฝ่าฝืนหรือการกระทำผิดซ้ำเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และศาลยุติธรรม (ทุกศาลทั่วประเทศ) เพื่อออกคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้ตามความเหมาะสม และสามารถใช้เป็นหลักฐานในการพิจารณาเพิ่มโทษทางอาญาในคดีแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำในกรณีที่มีการฟ้องร้องในศาลยุติธรรมได้ โครงการศึกษาการเชื่อมโยงข้อมูลการกระทำผิดการจราจรเพื่อการต่อใบอนุญาตขับขี่ จึงเพื่อศึกษาการเชื่อมโยงข้อมูลการกระทำผิดการจราจรระหว่างกรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยเฉพาะข้อมูลการกระทำผิดการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและข้อมูลใบอนุญาตขับขี่ของกรมการขนส่งทางบก

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อศึกษาแนวทางและจัดทำระบบฐานข้อมูลที่เชื่อมโยงข้อมูลการกระทำผิดการจราจรและข้อมูลการผู้ขับขี่

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ทบทวนสถานการณ์และปัญหาของการเชื่อมโยงข้อมูลการกระทำผิดการจราจรเพื่อการต่อใบอนุญาตขับขี่ของไทย และศึกษาแนวทางการเชื่อมโยงระบบข้อมูลด้านอุบัติเหตุในต่างประเทศ
- จัดทำแนวทางเชื่อมโยงข้อมูลการกระทำผิดการจราจรเพื่อการต่อใบอนุญาตขับขี่ ทดลองใช้ระบบฐานข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4. งบประมาณ

36,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

ระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลผู้ขับขี่และผู้กระทำผิดทางกฎหมายจราจร

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบผู้ขับขี่ โดยพิจารณาจากความถี่ในการรวบรวมและรายงานข้อมูลผ่านระบบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

นโยบายที่ชัดเจนของภาครัฐและการประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้นนประเภทอื่นๆ

ชื่อโครงการ : โครงการจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถและสื่อสารณะต่างๆ

1. ที่มาและความสำคัญ

ปัญหาการละเมิดกฎจราจร รวมถึงจำนวนอุบัติเหตุที่มากขึ้นในปัจจุบัน นัยยะหนึ่งอาจสะท้อนปัญหาของการสอบใบอนุญาตขับขี่ที่ไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้ พบว่า จากข้อมูลจำนวนใบอนุญาตขับขี่ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถที่ใช้ใบอนุญาตขับขี่ของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในช่วงปี 2546-2555 พบว่าจำนวนใบอนุญาตขับขี่มีมากกว่าจำนวนรถ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นของการสอบใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ด้วยหลักสูตรการสอนขับรถ ส่วนหนึ่งมีความสำคัญในการให้ความรู้ความเข้าใจเรื่องการขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัยได้ การผลิตผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมดีต้องเป็นโจทย์หลักของการให้ใบอนุญาตขับขี่ของกรมขนส่งทางบก ซึ่งโครงการจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถและสื่อสารณะต่างๆ เป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยใช้รถใช้ถนนอย่างสูงสุดผ่านการปรับทัศนคติและพฤติกรรมผู้ขับขี่ให้เข้าใจในปัญหาและแนวคิดในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับรถไปสู่ความปลอดภัย ดังนั้น หลักสูตรการอบรมเพื่อสอบใบอนุญาตขับขี่ควรมีการออกแบบให้สามารถส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่และรองรับกับการสอบใบอนุญาตขับขี่ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถที่มีมาตรฐาน ทั้งในภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ รวมทั้งจัดทำสื่อสารณะ เพื่อประชาสัมพันธ์หลักสูตรการสอนขับรถ

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดตั้งคณะกรรมการ เพื่อกำหนดเป้าหมายในการจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถและสื่อสารณะต่างๆ
- ทบทวนสถานการณ์และข้อมูลหลักสูตรการสอนขับรถในปัจจุบันของไทย และศึกษาหลักสูตรการสอนขับรถในต่างประเทศ
- จัดทำหลักสูตรการสอนขับรถและสื่อสารณะเกี่ยวกับหลักสูตรการขับรถ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจโดยทั่วกัน

4. งบประมาณ

22,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

กระทรวงศึกษาธิการ

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

หลักสูตรการสอนขับขี่และสื่อสาธารณะที่มีมาตรฐาน

ประชาสัมพันธ์และแจกจ่ายคู่มือหลักสูตรการขับขี่ในระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 6 เดือน

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

สาธารณะรับรู้เนื้อหาสาระของหลักสูตรการสอนการขับขี่

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

นโยบายที่ชัดเจนของภาครัฐที่จะปรับหลักสูตรการสอนการขับขี่

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้นนประเภทอื่นๆ

ชื่อโครงการ : โครงการส่งเสริมการใช้จุดพักรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัย

1. ที่มาและความสำคัญ

อุบัติเหตุจากการจราจรไหล่ทาง/ริมทาง นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต พบว่า ตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุชนท้ายในปี 2560 มีค่าเฉลี่ยสูงสุดถึงปีละ 60 กรณี หรือคิดเป็นค่าเฉลี่ยต่อสัปดาห์ละ 1 ศพ ซึ่งต้นเหตุของปัญหาเกิดจากการจุดพักรถไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัย ทำให้ผู้ขับขี่ต้องจอดรอไว้ตามต่างๆ ซึ่งกีดขวางการจราจร และเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะเวลากลางคืน ดังนั้น โครงการส่งเสริมการจุดพักรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัยจัดทำขึ้นเพื่อเพื่อศึกษานโยบายและแนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับจุดพักรถ และส่งเสริมการใช้จุดพักรถของผู้ขับขี่ รวมถึงมาตรการในการควบคุมผู้ประกอบการให้ใช้จุดพักรถ เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุการชนท้าย โดยเฉพาะในกลุ่มรถบรรทุกสินค้า

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อส่งเสริมการใช้จุดพักรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัย ทั้งในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้ประกอบการขนส่ง

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาวิจัยและแนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับจุดพักรถในปัจจุบัน
- จัดทำแนวทางการส่งเสริมการใช้จุดพักรถของผู้ขับขี่และผู้ประกอบการขนส่ง
- รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ติดตามและประเมินผล

4. งบประมาณ

28,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

การส่งเสริมการใช้จุดพักรถเพื่อความปลอดภัย

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

จำนวนอุบัติเหตุชนท้าย/ชนรถข้างทางลดลงร้อยละ 10 ต่อปี

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

มีจุดพักรถที่มีมาตรฐานเพิ่มมากขึ้นและผู้ขับขี่ใช้จุดพักรถมากขึ้น

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ใช้นนประเภทอื่นๆ

ชื่อโครงการ : โครงการตรวจสอบมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ

1. ที่มาและความสำคัญ

โรงเรียนสอนขับรถเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญในการให้ความรู้ความเข้าใจเรื่องการขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัยได้ และผลิตผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมดีเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่ของกรมขนส่งทางบก ดังนั้นมาตรฐานและคุณภาพของโรงเรียนสอนขับรถจึงเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งปัญหาสำคัญของโรงเรียนสอนขับรถในประเทศไทย พบว่า โรงเรียนสอนขับรถยังคงใช้วิธีการสอนขับรถแบบเหมาจ่าย และนำผู้เรียนไปสอบ ณ สำนักงานขนส่งทางบกในพื้นที่ เมื่อสอบผ่านแล้วผู้สอบก็จะได้รับใบอนุญาตขับรถชั่วคราว เพื่อรอเวลาตามที่กำหนดและขอเปลี่ยนเป็นใบอนุญาตขับรถถาวร โดยไม่มีการติดตามพฤติกรรมผู้ขับขี่ภายหลังจากที่สอบผ่านได้รับใบอนุญาตครั้งแรกแต่ประการใด โครงการตรวจสอบมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุม กำกับดูแล และตรวจสอบโรงเรียนสอนขับรถในระบบให้มีมาตรฐานและประสิทธิภาพ รวมถึงกำจัดโรงเรียนสอนขับรถที่ไม่มีมาตรฐานออกจากระบบ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อตรวจสอบมาตรฐานและคัดกรองโรงเรียนสอนขับรถทั่วประเทศ

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ทบทวนสถานการณ์และปัญหาของโรงเรียนสอนขับรถ พร้อมกับสร้างเกณฑ์ในการวัดมาตรฐานของโรงเรียนขับรถ
- คัดกรองและตรวจสอบมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถทั่วประเทศ โดยประสานงานร่วมกับจังหวัดและท้องถิ่น

4. งบประมาณ

31,800,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

หน่วยงานท้องถิ่นต่างๆ

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

โรงเรียนสอนขับรถที่มีมาตรฐานและกํ้าจัดโรงเรียนสอนขับรถนอกระบบ

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

จำนวนโรงเรียนขับรถที่ไม่มีคุณภาพลดลงร้อยละ 10 ต่อปี และหมดสิ้นภายใน 3 ปี

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

ผู้ขับขี่ที่มาจากโรงเรียนสอนขับรถมีความรู้ในการขับขี่และความปลอดภัยทางถนน

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นระบบ

ชื่อโครงการ : โครงการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย

1. ที่มาและความสำคัญ

จากข้อมูลศูนย์กลางรวบรวมข้อมูลข่าวสารความปลอดภัยทางถนน (2560) ปัจจัยที่ทำให้เสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดจากการตัดหน้ากระชั้นชิด แชนจ์รถผิดกฎหมาย ขับรถเร็วเกินกำหนด เมาแล้วขับ สภาพถนนที่มีอันตรายข้างทาง หลับในและไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัยขณะขับขี่ นอกจากนี้ประเทศไทย ยังมีช่องว่างระหว่างกฎหมายและการบังคับใช้ ยกตัวอย่างเช่น 1) ขาดบทลงโทษที่รุนแรง 2) ผู้กระทำผิดและผู้บังคับใช้กฎหมาย อะลุ้มอล่วยและถ้อยทีถ้อยอาศัยกัน 3) ผู้รักษากฎทำผิดกฎเอง 4) ขาดการติดตามและประเมินผล 5) การสอบใบขับขี่ไม่มีประสิทธิภาพ (มูลนิธิไทยโรดส์, 2560) ซึ่งองค์การอนามัยโลกได้ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนต่างๆ โดยแบ่งออกเป็น 10 ระดับ พบว่าการบังคับใช้กฎหมายไทยเกี่ยวกับความเร็วมีคะแนนต่ำที่สุด เท่ากับ 3 เกี่ยวกับการเมาแล้วขับ การสวมหมวกกันน็อก และการคาดเข็มขัดนิรภัย มีคะแนนเท่ากับ 6 ทั้งสามข้อกฎหมาย ซึ่งค่าระดับที่ยอมรับได้ คือ 8 คะแนน และที่สำคัญประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับที่นั่งเด็ก

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจร
- เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุจราจร

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ตามถนนและทางแยกสำคัญ สถานศึกษา สื่อมวลชนท้องถิ่น รายการวิทยุ และสื่ออื่น ๆ เป็นต้น เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงประโยชน์และความจำเป็นของโครงการ ตลอดจนการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนทั่วไปทราบว่ามีการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้กระทำผิดกฎหมายอย่างเคร่งครัดได้แก่ เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และขับรถเร็วเกินกำหนด ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
- ให้ตำรวจจราจรตั้งจุดตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างต่อเนื่อง โดยใช้โทษปรับสูงสุดตามกฎหมายกำหนด ทุกราย ทั้งนี้จะต้องดำเนินการอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง
- จัดเตรียมเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จำเป็นในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว และกล้องตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานในการบังคับใช้กฎหมาย

4. งบประมาณ

100,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2561 – 2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สถานีตำรวจภูธร
สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนครั้งและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนลดลง
- จำนวนผู้กระทำผิดลดลง

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนได้ร้อยละ 10 ต่อปี

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นระบบ

ชื่อโครงการ : โครงการส่งเสริมและบูรณาการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกพื้นที่ร่วมกับ
ตำรวจ และชุมชน

1. ที่มาและความสำคัญ

การตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด เป็นมาตรการทางกฎหมายที่ตำรวจใช้จับกุมผู้กระทำความผิด ทั้งนี้ นอกจากการเปรียบเทียบปรับแล้ว ควรต้องมีอำนาจในการหักคะแนนการขับรถเพื่อนำไปสู่มาตรการยึดใบอนุญาตขับรถอย่างแท้จริงและเป็นรูปธรรมภายในกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสม เพื่อสร้างความตระหนักและจิตสำนึกให้แก่ผู้ขับขี่นั้น ๆ ได้ และเพิ่มประสิทธิภาพในการเคารพกฎหมายจราจร ดังนั้น โครงการส่งเสริมและบูรณาการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกพื้นที่ เป็นแนวทางการสร้างความร่วมมือของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกในการดำเนินมาตรการจับกุมและการยึดใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงสร้างความร่วมมือกับท้องถิ่น เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อส่งเสริมและบูรณาการด้านกฎหมายในการจับกุมผู้ขับขี่และยึดใบขับขี่
- เพื่อส่งเสริมการดำเนินงานอย่างเป็นระบบระหว่างตำรวจ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และชุมชน

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ประชุมหารือเพื่อกำหนดเป้าหมายในการทำงานร่วมกัน
- พัฒนารูปแบบการหักคะแนนและยึดใบขับขี่
- จัดตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดอย่างเป็นระบบ
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจโดยทั่วกัน
- ติดตามและประเมินผลทุก ๆ 3 เดือน

4. งบประมาณ

100,000,000 ล้านบาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี (ตั้งแต่พ.ศ. 2561 – 2570)

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และองค์กรท้องถิ่น

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

การดำเนินงานอย่างเป็นระบบและบูรณาการทั่วประเทศ

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

จำนวนอุบัติเหตุทางถนนลดลง

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

จำนวนด่านเพิ่มมากขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นระบบ

ชื่อโครงการ : โครงการการติดตามบทบาทและพฤติกรรมของคนขับรถบรรทุกสินค้า

1. ที่มาและความสำคัญ

จากสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุกพบว่ามีส่วน 2 เปอร์เซ็นต์จากการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ถึงแม้จะมีเปอร์เซ็นต์การเสียชีวิตที่ไม่สูงแต่ในทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุจะเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและมีการสูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สิน สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกแต่ละครั้งมีสาเหตุมาจากประเด็นใหญ่ๆ 2 ประเด็นคือ สาเหตุมาจากคนขับรถบรรทุก เช่น คนขับรถบรรทุกหลับใน คนขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง หรือขับรถเร็ว สภาพรถ เป็นต้น สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากสภาพความพร้อมในการขับของคนขับรถ เช่น เวลาในการพักผ่อน อารมณ์ สภาพจิตใจ เป็นต้น ปัญหาชั่วโมงการขับรถที่คนขับในบางรายขับรถเกินกว่าสภาพร่างกายจะรับไหว เวลาในการพักผ่อนน้อยและนำไปสู่สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจำเป็นอย่างมากที่ต้องมีการดำเนินการเกี่ยวกับบทบาทหรือพฤติกรรมของคนขับก่อนที่จะขับรถบรรทุก เช่น การติดตามพฤติกรรมคนขับรถโดยใช้ระบบ GPS ผู้ประกอบการขนส่งต้องเข้มงวดควบคุมพนักงานขับรถในสังกัดให้ปฏิบัติตามกฎจราจรและข้อกำหนดด้วยความปลอดภัยในการขนส่งอย่างเคร่งครัด พนักงานขับรถทุกคนไร้อุปกรณ์และแอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์ ไม่ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด พนักงานที่ขับรถติดกันเกิน 4 ชั่วโมง ต้องมีการหยุดพักไม่น้อยกว่า 30 นาที จึงจะขับรถต่อไปได้

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากคนขับรถบรรทุกอันเนื่องมาจากพฤติกรรมการขับรถที่ไม่ปลอดภัย
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของพนักงานขับรถและความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกับคนอื่น

3. แนวทางการดำเนินงาน

- รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการควบคุมพฤติกรรมของคนขับและเทคโนโลยีและระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ที่มีการใช้งานในปัจจุบัน เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงเพิ่มเติมประสิทธิภาพของระบบ
- มีมาตรการและข้อบังคับเกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมการพักผ่อนของคนขับรถ
- การฝึกอบรมและให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนแก่ผู้ประกอบการและคนขับรถบรรทุก
- มีข้อบังคับและมาตรการเกี่ยวกับการควบคุมพฤติกรรมการพักผ่อนของคนขับรถ

- สุ่มตรวจบันทึก (ณ จุดตรวจข้างทาง) พฤติกรรมการขับรถบรรทุก
- ดำเนินการด้านกฎหมายเกี่ยวกับผู้ประกอบการในส่วนการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถ
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

4. งบประมาณ

- 110,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

- กรมการขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

- สถานีตำรวจภูธร ตำรวจทางหลวง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีมาตรการและข้อบังคับเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถขนส่งสินค้าได้นำมาปรับใช้
- จำนวนรถขนส่งสินค้าที่ได้รับการติดตั้งระบบ GPS
- ผู้ประกอบการรถบรรทุกมีความเข้าใจแนวทางดังกล่าวในทิศทางเชิงบวก ซึ่งจะส่งผลดีทั้งในด้านความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- กรมการขนส่งทางบกมีข้อมูลองค์ประกอบในหลากหลายมิติเพื่อนำไปใช้ในการควบคุม (Regulate) กำกับ (Supervise) ดูแล (Monitor) ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับบังคับใช้กฎหมายต่อไป

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- ผู้ประกอบการขนส่งทุกประเภท ทุกสายสามารถลดอุบัติเหตุลงได้ร้อยละ 50

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- ความร่วมมือของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
- การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เที่ยงตรง และมีประสิทธิภาพ

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

ชื่อโครงการ : โครงการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสาร
และสินค้า

1. ที่มาและความสำคัญ

ความปลอดภัยกับธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเป็นสิ่งที่ภาครัฐต้องให้ความสำคัญ โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารของประเทศ จากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารที่มีผู้เสียชีวิตจำนวนมากในช่วงต้นปี 2560 ภาครัฐให้ความสำคัญในการกำกับและควบคุมผู้ประกอบการรถโดยสารมากขึ้น ทำให้มาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการใช้มาตรา 44 ที่สามารถแก้ไขปัญหาคาจากต้นเหตุและปลายเหตุได้ ทั้งในระดับ คน รถ และถนน แต่ถึงกระนั้นปัญหาด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเป็นสิ่งที่ภาครัฐต้องเร่งจัดการอย่างยั่งยืน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยประยุกต์ใช้มาตรการที่เป็นสากลเพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง

3. แนวทางการดำเนินงาน

- พัฒนาระบบการกำกับดูแลใบอนุญาตของผู้ประกอบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
- มีและใช้ระบบการตรวจสอบความพร้อมใช้งานของรถ
 - จัดตั้งเจ้าหน้าที่ประจำกลุ่มรถของกิจการ เพื่อการตรวจสอบและควบคุมการดำเนินการด้านความปลอดภัยทั้งของผู้ประกอบการและคนขับรถ
- หาแนวทางแก้ไขปัญหาคาราคาซังคนขับรถร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

4. งบประมาณ

50,000,000 บาท

5. ระยะเวลาดำเนินการ

10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2561-2570

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

กรมขนส่งทางบก

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

-

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

กระบวนการกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้มีความปลอดภัย

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

จำนวนอุบัติเหตุจากรถโดยสารและรถขนส่งสินค้าลดลงร้อยละ 10 ต่อปี

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

มาตรการการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

6.6 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 5: การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

วัตถุประสงค์ : พัฒนาระบบการขนส่งทางบก เพื่อส่งเสริมให้ระบบการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ
เกิดประสิทธิผล

เป้าหมาย: ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ที่มาจากอุปสรรคของระบบการแพทย์ฉุกเฉิน และลดจำนวน
ผู้เสียชีวิต เพราะไม่ได้รับการชดเชยเยียวยาที่เหมาะสม

ตารางที่ 6.6-1 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 5: การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

แผนงาน	เป้าหมาย	โครงการ
พัฒนาการเข้าถึงจุดเกิด เหตุของระบบแพทย์ฉุกเฉิน	ลดอุปสรรคในการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบ อุบัติเหตุทางถนน	1. โครงการการจัดการจราจรขณะเกิด อุบัติเหตุ (Traffic Incident Management)

กลุ่มยุทธศาสตร์ : การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

แผนงาน : พัฒนาการเข้าถึงจุดเกิดเหตุของระบบแพทย์ฉุกเฉิน

ชื่อโครงการ : โครงการการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุ (Traffic Incident Management)

1. ที่มาและความสำคัญ

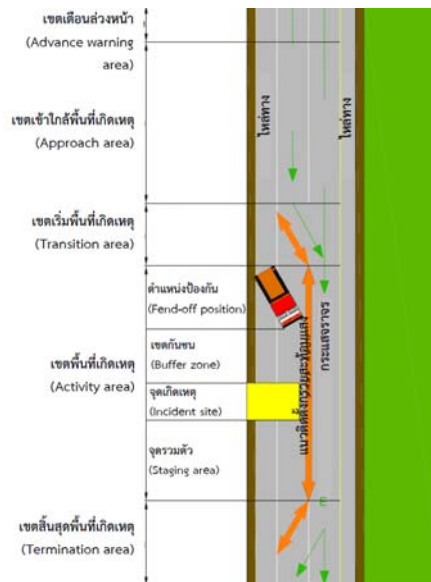
บ่อยครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนในลักษณะที่ไม่รุนแรง แต่การไม่รู้วิธีปฏิบัติที่ถูกต้องและการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุอย่างถูกวิธี ทำให้เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน ส่งผลให้ผู้ประสบเหตุได้รับบาดเจ็บรุนแรงมาก ซึ่งวิธีปฏิบัติที่ถูกต้องคือ การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุอย่างถูกวิธี มีการจัดการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุและพื้นที่ทำงานสำหรับเจ้าหน้าที่และพยาบาล และที่สำคัญต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการช่วยเหลือของเจ้าหน้าที่ โดยสำรวจสภาพแวดล้อมและสภาพการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุ หากมีความปลอดภัยจึงสามารถช่วยเหลือผู้ประสบเหตุได้ โทรศัพท์แจ้งหน่วยแพทย์ฉุกเฉิน โดยให้ข้อมูลเกี่ยวกับจุดเกิดเหตุจำนวนและอาการของผู้บาดเจ็บ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อศึกษาแนวทางการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุ (Traffic Incident Management) ที่มีประสิทธิภาพ
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบเหตุและตอบสนองการให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์
- เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

3. แนวทางการดำเนินงาน

- การศึกษาและทบทวนเกี่ยวกับการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุ
- เปรียบเทียบมาตรการจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ความพร้อมใช้งานของอุปกรณ์ควบคุมการจราจร เลือกใช้งานอุปกรณ์/มาตรการให้เหมาะสมกับสภาพปัญหา วางแผนเปลี่ยนเส้นทางจราจรสำหรับรถที่เกี่ยวข้อง
- การฝึกซ้อมแผนฯ และการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- เมื่อตรวจพบอุบัติเหตุและทำการตรวจสอบสถานการณ์ แจ้งข้อมูลข่าวสารให้ผู้ใช้งาน
- การตอบสนองหลังการเกิดเหตุ และการจัดการพื้นที่เกิดเหตุ (Site Management)
- การจัดการจราจรบริเวณจุดเกิดเหตุ ได้แก่ สร้างพื้นที่ควบคุมการจราจร จัดการพื้นที่บริเวณถนน
- จัดการจราจรบนเส้นทางใกล้เคียงที่ได้ผลกระทบ และการทำความสะอาดพื้นที่ที่เกิดเหตุ
- การติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน



ที่มา: USFA (2012)

รูปที่ 6.6-1 ลักษณะการจัดการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุ (Traffic Incident Management)

4. งบประมาณ

• กรมทางหลวง	28	ล้านบาทต่อปี
• กรมทางหลวงชนบท	12	ล้านบาทต่อปี
รวมเป็นงบประมาณทั้งสิ้น	40	ล้านบาทต่อปี

5. ระยะเวลาดำเนินการ

- ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2561-2563

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

- กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท

7. หน่วยงานที่สนับสนุน

- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สถานีตำรวจภูธร ตำรวจทางหลวง ภูภัยทางหลวง

8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีมาตรการและแนวทางที่มีประสิทธิภาพที่ใช้ในการดำเนินการด้านการจัดการจราจรเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น พร้อมกับความรวดเร็วในการดำเนินการ

9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- มีการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุทุกครั้งที่มีอุบัติเหตุที่รุนแรงและไม่มีการเกิดเหตุซ้ำซ้อน

10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

6.7 สรุปแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2561-2563

สำหรับรายละเอียดของโครงการทั้งหมด ได้แผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2561-2563 และสรุปงบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 6.7-1

ตารางที่ 6.7-1 สรุปแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2561-2563

ยุทธศาสตร์	แผนงาน	ชื่อโครงการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี พ.ศ.)		
					2561	2562	2563
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	1.1 การจัดตั้งหน่วยงานกลาง เพื่อดูแลงานความปลอดภัยทางถนนของประเทศ	1.1.1 โครงการการจัดตั้งองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน	คค.	35	15	15	5
	1.2 การปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนให้ได้มาตรฐานสากล	1.2.1 โครงการจัดทำฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน	คค.	115	55	55	5
	1.3 การส่งเสริมการสืบค้นอุบัติเหตุเชิงลึก	1.3.1 โครงการการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident Investigation)	ทล.	60	20	20	20
			ทช.	60	20	20	20
			กทพ.	30	10	10	10
			รฟท.	30	10	10	10
			ขบ.	30	10	10	10
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น	2.1 การแบ่งลำดับชั้นของถนนในโครงข่ายถนนให้ชัดเจน	2.1.1 โครงการศึกษาการจัดลำดับชั้นประเภทของโครงข่ายและกำหนดขีดความเร็วจำกัด	ทล.	21	21		
	2.2 การบริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายให้เหมาะสม	2.2.1 โครงการจัดการจราจรของถนนที่ผ่านเขตชุมชน	ทช.	9	9		
			ทล.	162	54	54	54
		2.2.2 โครงการสนับสนุนนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการจราจร	ทช.	69	23	23	23
			ทล.	645	215	215	215
	2.3 การยกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล	2.3.1 โครงการศึกษายกระดับมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล	ทช.	279	93	93	93
			ทล.	21	21		
		2.3.2 โครงการศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยานยนต์	ทล.	9	9		
			ทช.	1,680	560	560	560
		2.3.3 โครงการออกแบบและบริหารจัดการทางเท้า ที่คำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้า	ทช.	720	240	240	240
			ทล.	486	162	162	162
		2.3.4 โครงการปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	ทช.	207	69	69	69
			ทล.	70	70		
		2.3.5 โครงการประเมินคุณภาพถนนด้านความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานสากล	ทช.	30	30		
			ทล.	162	54	54	54
	2.4 การดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบ	2.4.1 โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)	ทช.	69	23	23	23
			ทล.	2,661	887	887	887
			ทช.	1,821	607	607	607
		2.4.2 โครงการศึกษาวิเคราะห์และแก้ไขจุดอันตราย	กทพ.	18	6	6	6
			ทล.	1,875	625	625	625
			ทช.	225	75	75	75
	2.5 กำหนดแนวทางบริหารจัดการอุบัติเหตุข้างทางที่เป็นระบบ	2.4.3 โครงการปรับปรุงจุดตัดและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ	รฟท.	120	40	40	40
			ทล.	138	46	46	46
		2.5.1 โครงการศึกษาการจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง	ทช.	102	34	34	34
			ทล.	2,118	706	706	706
		2.5.2 โครงการจัดทำจุดพักรถทุกและรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลัก					

ตารางที่ 6.7-1 สรุปแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2561-2563 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	แผนงาน	ชื่อโครงการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ (ปี พ.ศ.)		
					2561	2562	2563
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะ ที่ปลอดภัยขึ้น	3.1 การสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบ	3.1.1 โครงการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบ	ขบ.	40	20	10	10
	3.2 การตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันในระบบให้สามารถใช้งานได้ตามมาตรฐานความปลอดภัย	3.2.1 โครงการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันในระบบ	ขบ.	40	20	10	10
	3.3 การส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม	3.3.1 โครงการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการใช้รถกระบะผิดประเภท	ขบ.	15	5	5	5
		3.3.2 โครงการการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา	ขบ.	25	10	10	5
		3.3.3 โครงการการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกิน	ขบ.	40	20	10	10
		3.3.4 โครงการส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม	ขบ.	12	4	4	4
		3.3.5 โครงการกำกับและควบคุมการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะโดยระบบ GPS	ขบ.	29	15	7	7
	3.4 การพัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้มีคุณภาพและความปลอดภัย	3.4.1 โครงการพัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	ขบ.	40	20	10	10
3.5 การส่งเสริมให้ยานพาหนะทุกคันต้องอยู่ภายใต้ระบบการกำกับดูแลฯ	3.5.1 โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและบังคับใช้ในการจดทะเบียนยานพาหนะ	ขบ.	11	5	3	3	
ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนน ที่ปลอดภัยขึ้น	4.1 การสร้างมาตรฐานของระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่	4.1.1 โครงการพัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่ให้มีมาตรฐานสากล	ขบ.	37	20	15	2
		4.1.2 โครงการออกใบอนุญาตขับขี่สำหรับกลุ่มเสี่ยง	ขบ.	27	15	10	2
		4.1.3 โครงการกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ	ขบ.	10.5	10	0.25	0.25
		4.1.4 โครงการจัดทำฐานข้อมูลการกระทำผิดทางกฎหมายร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	ขบ.	22	10	10	2
	4.2 การส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ใช้ขับขี่ ผู้โดยสารและผู้ใช้ถนนประเภทอื่น ๆ	4.2.1 โครงการจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถและสื่อสาธารณะต่างๆ	ขบ.	20.25	10	10	0.25
		4.2.2 โครงการส่งเสริมการใช้จุดพักรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัย	ขบ.	14	10	2	2
		4.2.3 โครงการตรวจสอบมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ	ขบ.	30	10	10	10
	4.3 การบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นระบบ	4.3.1 โครงการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย	ขบ.	30	10	10	10
		4.3.2 โครงการส่งเสริมและบูรณาการตั้งด่านอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกพื้นที่ร่วมกับตำรวจ และชุมชน	ขบ.	30	10	10	10
		4.3.3 โครงการการติดตามบทบาทและพฤติกรรมของคนขับรถบรรทุกสินค้า	ขบ.	40	20	10	10
4.4 การส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	4.4.1 โครงการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	ขบ.	15	5	5	5	
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนอง หลังการเกิด อุบัติเหตุ	5.1 พัฒนาการเข้าถึงจุดเกิดเหตุของระบบแพทย์ฉุกเฉิน	5.1.1 โครงการการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุ (Traffic Incident Management)	ทล.	84	28	28	28
			ทข.	36	12	12	12
รวมงบประมาณ				14,724.75	5,108.00	4,860.25	4,756.50

