

แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561-2563

1 บทนำ

1.1 ที่มาของโครงการ

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 เห็นชอบแนวทางการดำเนินการตามกรอบปฏิญญาอมสโก โดยกำหนดให้ “ปี 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมและชัดเจน

พ.ศ. 2558 องค์การอนามัยโลกจัดให้ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 2 ของประเทศที่มีอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดในโลกรองจากประเทศลิเบีย ในปีนั้นประเทศไทยมีผู้เสียชีวิต 24,237 ราย คิดเป็น 36.2 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งประมาณเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจกว่า 350,000 ล้านบาท (ร้อยละ 3 ของ GDP) ซึ่งหากไม่มีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว อาจทำให้จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น ในขณะที่อุบัติเหตุทางถนนมีจำนวนมากกว่าการขนส่งสาขาอื่นคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 90 รองลงมาเป็นการขนส่งทางรถไฟ น้อยที่สุดคือทางทะเล

รัฐบาลได้เล็งเห็นและได้ดำเนินนโยบายและแผนยุทธศาสตร์เพื่อเสนอแนะแนวทางและมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรดังกล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม แผนงานต่าง ๆ ยังขาดการบูรณาการมีโอกาสที่เกิดความซ้ำซ้อนในการจัดทำแผนและการของบประมาณ และยังมีการวางแผนแบบแยกส่วน รวมถึงยังมีปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องจึงมีความจำเป็นต้องจัดทำ แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ให้หน่วยงานใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการเพื่อนำไปสู่การป้องกันภัยจากอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม จึงได้ศึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมขึ้น เพื่อให้แผนดังกล่าวสามารถใช้เป็นกรอบการดำเนินงานกำหนดหน่วยงานในสังกัดและภาคีภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และให้นำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างยั่งยืน

1.2 วัตถุประสงค์

1) จัดทำแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมตลอดจนการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยจากการขนส่งและจราจรทางถนนเพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานให้กับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติงานเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน

2) จัดทำคู่มือการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นมาตรฐานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานได้ในปีต่อ ๆ ไป

3) จัดทำคู่มือการจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก ตั้งแต่กระบวนการจัดเก็บรวบรวม ข้อมูล ประมวลผล วิเคราะห์ข้อมูล เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาคุณัติเหตุ

1.3 ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาประกอบด้วย 5 ส่วน คือ

1) การศึกษา รวบรวมข้อมูล สถิติอุบัติเหตุ ผลงานการศึกษาวิเคราะห์ด้านอุบัติเหตุทางถนน เพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้อง

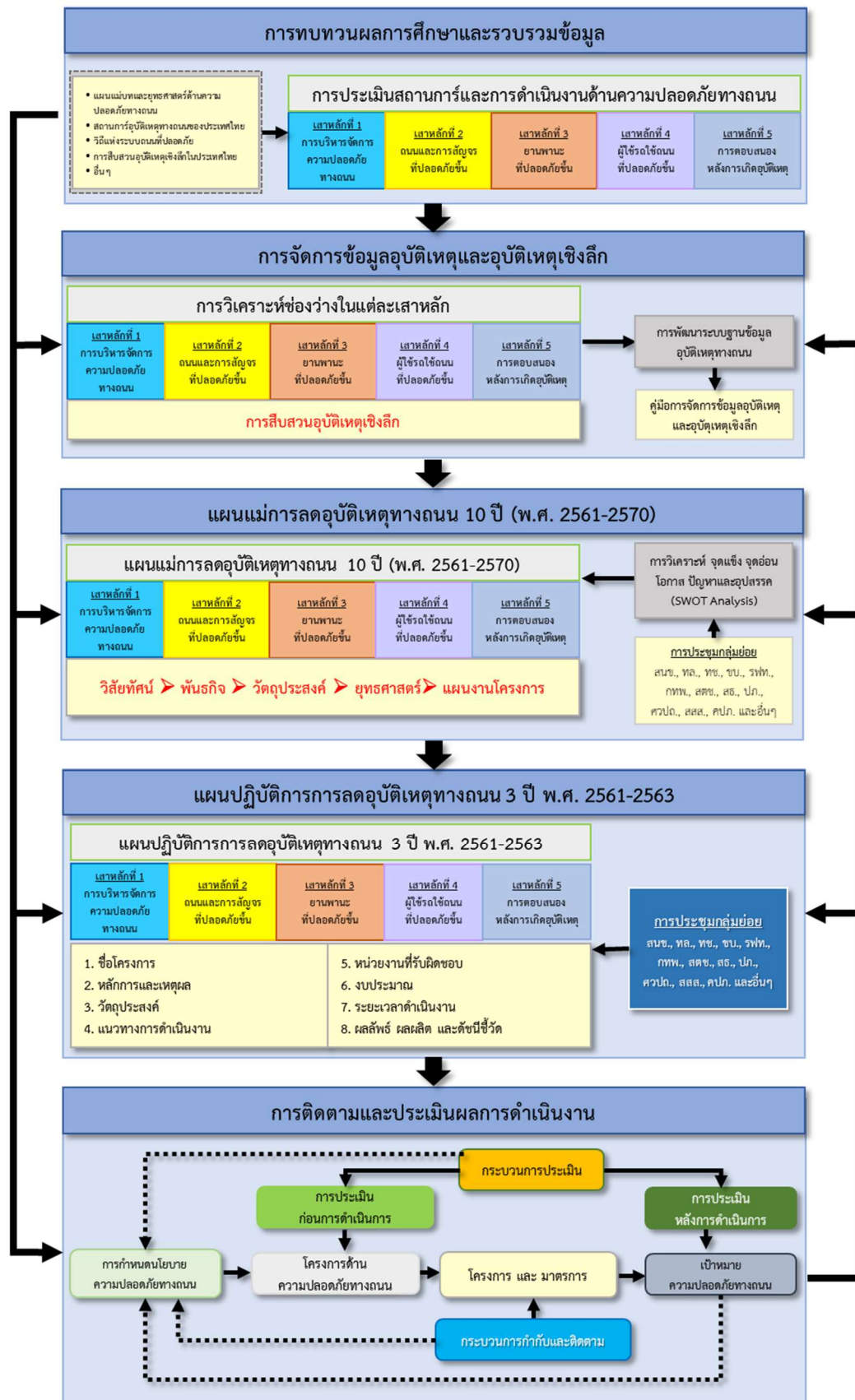
2) การจัดทำคู่มือการจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก

3) การจัดทำแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 10 ปี พ.ศ.2561 - 2570

4) การจัดทำแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561 – 2563

5) การจัดทำคู่มือการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

แนวทางในการดำเนินโครงการแสดงดังรูปที่ 1.3-1 มีกระบวนการหลักทั้งหมด 5 ขั้นตอน ได้แก่ การศึกษาและรวบรวมข้อมูล การจัดทำแผนแม่บท 10 ปี การจัดทำแผนปฏิบัติการ 3 ปี และการจัดทำคู่มือการติดตามและประเมินผล



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินโครงการ

2. แผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2561-2563

2.1 สรุปรอบยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 10 ปี

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น การจัดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) และการสัมภาษณ์หน่วยงานด้านอุบัติเหตุทางถนนเพื่อระดมความคิดเห็นจากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และปัญหาและอุปสรรค (SWOT Analysis) ซึ่งจัดทำภายใต้ 5 เสาหลัก ได้แก่ ประเด็นเสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) ประเด็นเสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น (Safer Roads and Mobility) ประเด็นเสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น (Safer Vehicles) ประเด็นเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safer Road Users) และประเด็นเสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response) เพื่อให้เป็นการกำหนดในการดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จากผลการศึกษาวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และปัญหาและอุปสรรค (SWOT Analysis) จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมาย วัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์ ดังแสดงในรูปที่ 2.1-1

2.2 แนวทางการพัฒนาแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2561-2563

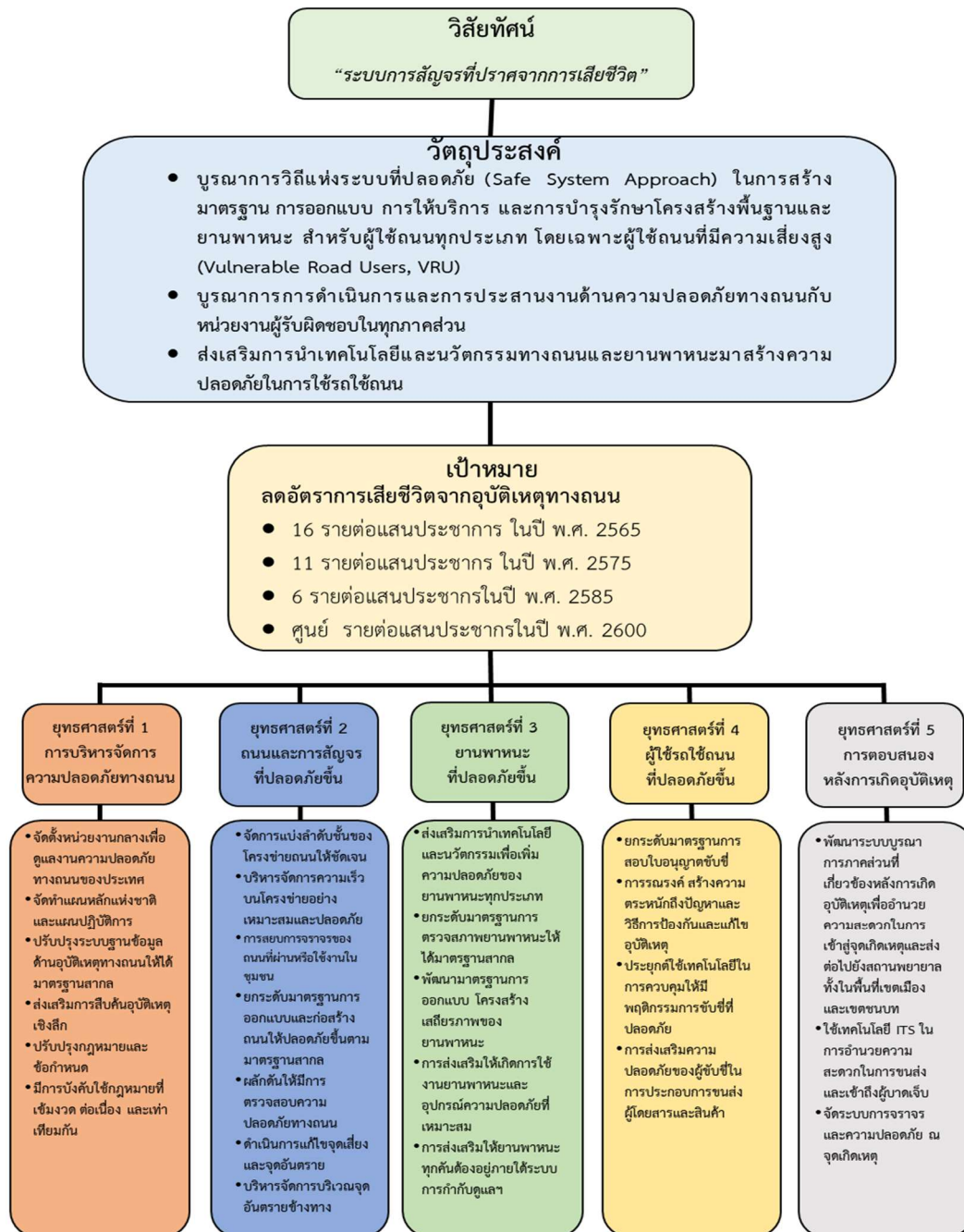
การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนแม่บทและแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์เพื่อลดการสูญเสียตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อสามารถนำไปสู่การปฏิบัติงานเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน

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

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

2.3 รายละเอียดแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2561-2563

สำหรับรายละเอียดของโครงการทั้งหมด ได้สรุปดังตารางที่ 2.3-1 และสรุปงบประมาณและระยะเวลาในการดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 2.3-2



รูปที่ 2.3-1 วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนน

ตารางที่ 2.3-1 สรุปรายละเอียดโครงการ ภายใต้ 5 ยุทธศาสตร์

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์ของโครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง	ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)	ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)	เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)
รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1: การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน						
1.1.1 โครงการการจัดตั้งองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน	- เพื่อเป็นหน่วยงานกลางในการสั่งการกำกับดูแล ติดตาม และประเมินผลการดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนนและแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม	35	คค.	-มีโครงสร้างการสั่งการและบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ มีหน่วยงานในระดับสำนักเพื่อรับผิดชอบโดยตรงในการดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้	จำนวนอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 5 ต่อปี เมื่อเทียบกับยอดปีที่ผ่านมา	-มีการร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจังและงบประมาณในการดำเนินการ
1.2.1 โครงการจัดทำฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน	- เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เพื่อใช้ในการวิเคราะห์สถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนและระบุและวิเคราะห์จุดเสี่ยงและจุดอันตราย - เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุความรุนแรงของอุบัติเหตุ พร้อมทั้งเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร	115	คค.	มีฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน	-จำนวนจังหวัดที่เก็บข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต ด้วยมาตรฐานเดียวกัน -จังหวัดมีการนำฐานข้อมูล เพื่อนำมาใช้งานในระดับจังหวัด	-มีการเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนที่ถูกต้องมากขึ้น
1.3.1 โครงการการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident Investigation)	-เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงและเสนอแนวมาตรการป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางถนน -เพื่อให้โครงข่ายถนนมีความปลอดภัยต่อการสัญจรของนักท่องเที่ยวและผู้ใช้รถใช้ถนน -เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต -สนับสนุนการเฝ้าระวังและวิเคราะห์สถานการณ์/ กำหนด/ ติดตามและประเมินผลนโยบาย	60	ทล.	- กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบกมีหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และเสนอแนะมาตรการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	-จำนวนอุบัติเหตุลดลงเมื่อเทียบกับสถิติอุบัติเหตุเมื่อปีก่อน	-ผลการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่แนวทาง มาตรการการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุได้จริง
		60	ทช.			
		30	กทพ.			
		30	รฟท.			
		30	ขบ.			
รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น						
2.1.1 โครงการศึกษาการจัดลำดับชั้นประเภทของโครงข่ายและกำหนดขีดความเร็วจำกัด	-เพื่อกำหนดลำดับชั้นประเภทของถนนที่เหมาะสมกับหน้าที่และบทบาทการใช้งาน -เพื่อกำหนดขีดจำกัดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม -เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต	21	ทล.	-มีแนวทางในการกำหนดลำดับชั้นของถนนที่และขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสม -ลำดับชั้นประเภทของถนนที่เหมาะสมกับบทบาทหน้าที่การใช้งานและสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน -มีขีดจำกัดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม	-จำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนจากความเร็วลดลง	มีการกำหนดลำดับชั้นประเภทของถนนตามหน้าที่และบทบาทการใช้งานและมีขีดจำกัดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม
		9	ทช.			
2.2.1 โครงการจัดการจราจรของถนนที่ผ่านเขตชุมชน	-เพื่อลดความขัดแย้งระหว่างคน ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ และระหว่างยานพาหนะกับผู้ใช้รถใช้ถนนที่อาจจะเป็นอันตรายได้ง่าย -เพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นบนถนนที่ผ่านเขตชุมชน	162	ทล.	การพิจารณาเส้นทางนำร่องที่ผ่านเขตชุมชนพร้อมประยุกต์ใช้การยังยั้งการจราจร	พิจารณาเส้นทางอื่น ๆ พร้อมทั้งประยุกต์ใช้การยังยั้งการจราจร	- ได้รับการสนับสนุนของผู้บริหาร จากหน่วยงานต่าง ๆ - บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญงานในหน้าที่ มีความรู้ในงานที่เกี่ยวข้อง - ความร่วมมือจากผู้คนในชุมชน
		69	ทช.			
2.2.2 โครงการสนับสนุนนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการจราจร	-เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการจราจรโดยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย -เพื่อลดความเสี่ยง ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน ลดการเสียชีวิต การบาดเจ็บ ทรัพย์สินเสียหาย และความสูญเสียทางสังคมและเศรษฐกิจของชาติจากอุบัติเหตุทางถนน	645	ทล.	ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการควบคุมการจราจรบนพื้นที่ดำเนินการ เช่น การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟจราจร (Red light camera) การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed camera) การประยุกต์ใช้ระบบตรวจจับผู้ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค (Helmet Detection) และการประยุกต์ใช้ระบบ ITS เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้เส้นทาง เป็นต้น	ขยายเส้นทางการดำเนินงานไปยังเส้นทางอื่น ๆ ที่สำคัญ และขยายโครงการไปยังจังหวัดอื่น ๆ เพื่อประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการควบคุมการจราจรโดยมีตัวอย่างการดำเนินงานจากจังหวัดนำร่อง	- ได้รับการสนับสนุนของผู้บริหารระดับสูง - ความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ - มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญงานในหน้าที่ มีความรู้ในงานที่เกี่ยวข้อง - เทคโนโลยีที่นำมาใช้จะต้องได้รับการตรวจสอบความถูกต้องในการทำงาน - การมีระบบบริหารจัดการงบประมาณที่ดี
		279	ทช.			
2.3.1 โครงการศึกษายกระดับมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล	-เพื่อยกระดับการออกแบบถนนให้มีความปลอดภัยและได้มาตรฐานสากล	21	ทล.	-มีมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล	-จำนวนอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 10	- การดำเนินการก่อสร้างหรือปรับปรุงถนนตามมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัย
		9	ทช.			

ตารางที่ 2.3-1 สรุปรายละเอียดโครงการ ภายใต้ 5 ยุทธศาสตร์ (ต่อ)

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์ของโครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง	ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)	ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)	เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)
2.3.2 โครงการศึกษาออกแบบ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับรถจักรยานยนต์	-เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต -เพื่อสาธิตมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับ รถจักรยานยนต์	1,680	ทล.	- ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับรถจักรยานยนต์	-จำนวนครั้งและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เนื่องจากรถจักรยานยนต์ลดลง -มีความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์	- สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนจาก รถจักรยานยนต์ได้ร้อยละ 10 ต่อปี
		720	ทช.			
2.3.3 โครงการออกแบบและบริหาร จัดการทางเท้า ที่คำนึงถึง ความปลอดภัยของคนเดินเท้า	-เพื่อออกแบบทางเดินเท้าที่ปลอดภัย เพื่อเด็ก คนชรา และผู้พิการมีโอกาสสามารถใช้ได้ อย่างเท่าเทียม -เพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-motorized Transport: NMT)	486	ทล.	พิจารณาเส้นทางนำร่องและปรับปรุงทางเดินเท้าใน รูปแบบ Universal design	ขยายเส้นทางการดำเนินงานไปยังเส้นทางอื่น ๆ ที่ สำคัญ และขยายโครงการไปยังจังหวัดอื่น ๆ โดยมี ตัวอย่างการดำเนินงานจากจังหวัดนำร่อง	- ได้รับการสนับสนุนของผู้บริหารระดับสูง - ความร่วมมือจากประชาชน - มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญงานในหน้าที่ มี ความรู้ในงานที่เกี่ยวข้อง - การมีระบบบริหารจัดการงบประมาณที่ดี
		207	ทช.			
2.3.4 โครงการปรับปรุงและยกระดับ มาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	- เพื่อปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกงานของถนนที่มี อยู่	70	ทล.	- มีหลักเกณฑ์การปรับปรุงและยกระดับมาตรฐาน อุปกรณ์ความปลอดภัยงานทาง	จำนวนอุบัติเหตุทางถนนลดลง ร้อยละ 10	-มีการปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์ อำนวยความสะดวกงานของถนนที่มีอยู่
		30	ทช.			
2.3.5 โครงการประเมินคุณภาพถนน ด้านความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานสากล	-เพื่อประยุกต์ใช้ iRAP ในการประเมินและจัดเรียงลำดับความปลอดภัยของทางหลวง -เพื่อปรับปรุงและแก้ไขบริเวณช่วงถนนที่มีระดับปลอดภัยต่ำให้มีระดับความปลอดภัย ที่สูงขึ้น	162	ทล.	จำนวนโครงข่ายถนนที่ได้รับประเมินผลความปลอดภัย	ค่าระดับคะแนนความปลอดภัยของถนนที่ได้รับการ ประเมิน ควรได้รับการปรับปรุงอย่างน้อยไม่ควรต่ำ กว่าระดับ 3 ดาว	มีการประเมินและจัดลำดับความปลอดภัยของ ถนนและมีการปรับปรุงและแก้ไขบริเวณช่วงถนน ที่มีระดับปลอดภัยต่ำให้มีระดับความปลอดภัยที่ สูงขึ้น
		69	ทช.			
2.4.1 โครงการตรวจสอบความ ปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)	-เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนถนนสายหลักในโครงข่ายถนน -เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต	2,661	ทล.	จำนวนโครงข่ายถนนที่มีการตรวจสอบความปลอดภัย และการกำหนดเป้าหมายในการแก้ไข	-จำนวนจุดเสี่ยงบนโครงข่ายถนนลดลงร้อยละ 20	มีการดำเนินการวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยงและ จุดอันตรายบนโครงข่ายถนน
		1,821	ทช.			
		18	กทพ.			
2.4.2 โครงการศึกษาวิเคราะห์และแก้ไข จุดอันตราย	-เพื่อปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน -เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต	1,875	ทล.	จำนวนจุดเสี่ยง จุดอันตราย ที่ได้รับการปรับปรุง แก้ไข	จำนวนจุดอันตราย บนทางหลวงและทางหลวงชนบท ลดลง ร้อยละ 10 ต่อปี	มีการดำเนินการวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยงและ จุดอันตรายบนโครงข่ายถนน
		225	ทช.			
2.4.3 โครงการปรับปรุงจุดตัดและแก้ไข ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ	-เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดรถไฟ -เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดรถไฟ -ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากปัญหาอุบัติเหตุ	120	รฟท.	- จำนวนจุดตัดรถไฟที่ได้รับการติดตั้งเครื่องกั้นจำนวน ลึกผ่านที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไข - จำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ลดลง	จำนวนอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ลดลงร้อยละ 20	มีการดำเนินการปรับปรุงจุดตัดและแก้ไข ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ
2.5.1 โครงการศึกษาการจัดการความ ปลอดภัยบริเวณข้างทาง	-ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง -ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทาง -เพื่อลดความรุนแรงและการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้ทางจากอุบัติเหตุบนทาง หลวง	138	ทล.	จำนวนที่ได้รับการติดตั้งราวกันอันตราย	มีการติดตั้งราวกันอันตรายในบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย ข้างทางไม่น้อยกว่าร้อยละ 20	มีการดำเนินการศึกษาและปรับปรุงแก้ไขการ จัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทางอย่างเป็น ระบบ
		102	ทช.			
2.5.2 โครงการจัดทำจุดพักรถทุกและ รถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสาย หลัก	-เพื่อจัดทำจุดพักรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลัก -เพื่อจัดทำข้อกำหนดและหาแนวทางในการบังคับใช้จุดพักรถบรรทุก -เพื่อลดความเสี่ยง จำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นจาก รถบรรทุกในอนาคต	2,118	ทล.	-การก่อสร้างจุดพักรถบรรทุกและรถขนาดใหญ่บน เส้นทางสายหลักภูมิภาคละ 2 แห่ง -องค์กรกำกับดูแลดำเนินงานของโครงการจุดพักรถ บรรทุกทุก	-จำนวนครั้งและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เนื่องจากรถบรรทุกลดลง -การบริหารงานของจุดพักรถบรรทุกได้อย่างมี ประสิทธิภาพ และมีความยั่งยืน -การหยุดพักรถบรรทุกตามข้อกำหนด กฎหมาย สำหรับรถบรรทุกของไทย และต่างชาติ ภายหลังการ เปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	-ลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนจากรถบรรทุกได้ ร้อยละ 10 ต่อปี
รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น						
3.1.1 โครงการสร้างมาตรฐานความ ปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้า สู่ระบบ	เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติในการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ ที่จะเข้าสู่ระบบอย่างเป็นรูปธรรม	40	ขบ.	มีคณะกรรมการในการสร้างมาตรฐานและระบบความ ปลอดภัยให้กับยานพาหนะ และกำหนดมาตรฐานการ ออกแบบยานพาหนะใหม่ที่มีมาตรฐานความปลอดภัย	มีเป้าหมายและแผนงานในการพัฒนามาตรฐาน ยานพาหนะของประเทศ	มีมาตรฐานยานพาหนะที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

ตารางที่ 2.3-1 สรุปรายละเอียดโครงการ ภายใต้ 5 ยุทธศาสตร์ (ต่อ)

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์ของโครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง	ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)	ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)	เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)
3.2.1 โครงการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะปัจจุบันในระบบ	เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติให้กับกรมการขนส่งทางบกในการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะในระบบ	40	ขบ.	มีระบบตรวจสอบยานพาหนะที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ	ลดจำนวนยานพาหนะที่ไม่พร้อมใช้งานออกจากท้องถนนได้ร้อยละ 10 ต่อปี	มีกระบวนการตรวจสอบและคัดกรองยานพาหนะอย่างเป็นระบบ
3.3.1 โครงการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการใช้รถกระบะผิดประเภท	เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตบน	15	ขบ.	-สามารถป้องกันความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจจะเกิดขึ้นได้ -ได้ข้อเสนอแนะหรือมาตรการสำหรับการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการใช้ยานพาหนะผิดประเภท	-จำนวนอุบัติเหตุและความรุนแรงลดลง -จำนวนผู้ใช้รถกระบะผิดประเภทมีจำนวนลดลง	-ลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนได้ร้อยละ 10
3.3.2 โครงการการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา	-เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถบัสโดยสารที่บรรทุกผู้โดยสาร -เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัยมากขึ้น	25	ขบ.	-มีกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับจำนวนการรับผู้โดยสารของรถบัสโดยสารเกิดอัตรา -ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารมีความเข้าใจแนวทางดังกล่าวในทิศทางเชิงบวก ซึ่งจะส่งผลดีทั้งในด้านความปลอดภัยต่อประชาชนที่ใช้บริการ และด้านการควบคุมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสารสาธารณะของหน่วยงานภาครัฐมากยิ่งขึ้น	-ผู้ประกอบการขนส่งทุกประเภท ทุกสายสามารถลดอุบัติเหตุลงได้ร้อยละ 50	-รถโดยสารสาธารณะมีการสัญจรที่ปลอดภัยมากขึ้น
3.3.3 โครงการการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกิน	-เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากถนนที่ชำรุดเสียหายเนื่องจากการบรรทุกน้ำหนักเกิน -เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสัญจรอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพของผู้ใช้รถใช้ถนน	40	ขบ.	-มีกฎหมายควบคุมเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินและขนาดของรถบรรทุก -มีการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่อย่างเคร่งครัดและมีประสิทธิภาพ -ผู้ประกอบการขนส่งมีความเข้าใจแนวทางดังกล่าวในทิศทางเชิงบวก ซึ่งจะส่งผลดีทั้งในด้านความปลอดภัยต่อประชาชน และด้านการควบคุมความปลอดภัยในการใช้รถบรรทุกมากยิ่งขึ้น	-มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุการเกิดเหตุจากสภาพถนนชำรุด เสียหาย ลดลงจากปีก่อนหน้า	-การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและถูกต้อง
3.3.4 โครงการส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม	เพื่อกำหนดแนวทางในการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่สาธารณะ ถึงวิธีการใช้งานยานพาหนะที่เหมาะสม	12	ขบ.	มีแผนงานสร้างความรู้ความเข้าใจต่อสาธารณะเกี่ยวกับการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม	สัดส่วนของประชาชนที่ต้องการรถที่ได้รับการรับรองจาก ASEAN NCAP ภายหลังการให้ความรู้ผ่านสื่อสาธารณะ	ผู้ซื้อยานพาหนะตระหนักถึงความสำคัญของการเลือกซื้อยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม ตลอดจนใช้งานได้อย่างเหมาะสม
3.3.5 โครงการกำกับและควบคุมการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะโดยระบบ GPS	-เพื่อประยุกต์เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำกับ ควบคุม และดูแลการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะมิให้ปลอดภัย -เพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน	29	ขบ.	- ติดตั้งระบบติดตามรถผ่านดาวเทียม (GPS)	- ผู้ประกอบรถโดยสารสาธารณะทุกรายสามารถลดอุบัติเหตุลงได้ร้อยละ 50	- ได้รับการสนับสนุนของผู้บริหารระดับสูง - ความร่วมมือจากผู้ประกอบรถโดยสารประจำทาง - มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญงานในหน้าที่ มีความรู้ในงานที่เกี่ยวข้อง - เทคโนโลยีที่นำมาใช้จะต้องได้รับการตรวจสอบความถูกต้องในการทำงาน - การมีระบบบริหารจัดการงบประมาณที่ดี
3.4.1 โครงการพัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่ง	เพื่อพัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่ง โดยมีความปลอดภัยเป็นเกณฑ์สำคัญในการให้ใบอนุญาตฯ และประเมินผลการดำเนินการ เพื่อผลักดันให้ผู้ประกอบการให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของยานพาหนะ ผู้ขับ และผู้โดยสาร	40	ขบ.	มีระบบฐานข้อมูลผู้ประกอบการและบันทึกประวัติการให้บริการของผู้ประกอบการ	กระบวนการให้ใบอนุญาตฯ สามารถกำกับผู้ประกอบการด้านความปลอดภัย	การประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามีความปลอดภัยมากขึ้น
3.5.1 โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและบังคับใช้ในการจดทะเบียนยานพาหนะ	เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติให้กับกรมการขนส่งทางบกในการตรวจจ้รถที่ไม่มีทะเบียนหรือไม่ได้ต่อทะเบียน และกำกับดูแลรถที่มีแนวโน้มจะไม่ต่อทะเบียน	11	ขบ.	มีกระบวนการตรวจจับและการกำกับรถที่ไม่มีทะเบียน	ลดจำนวนยานพาหนะที่ไม่มีทะเบียน หรือไม่ได้ต่อทะเบียนร้อยละ 10 ต่อปี	-

ตารางที่ 2.3-1 สรุปรายละเอียดโครงการ ภายใต้ 5 ยุทธศาสตร์ (ต่อ)

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์ของโครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง	ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)	ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)	เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)
รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น						
4.1.1 โครงการพัฒนารูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่ให้มีมาตรฐานสากล	เพื่อจัดตั้งคณะทำงานในการหาแนวทางการพัฒนารูปแบบการสอบใบขับขี่ให้มีมาตรฐานสากล ทั้งในเรื่องของกระบวนการพิจารณาการออกใบอนุญาตขับขี่และกระบวนการคัดกรองและตรวจสอบผู้ขับขี่	37	ขบ.	รูปแบบการสอบใบอนุญาตขับขี่ที่มีมาตรฐานใกล้เคียงกับสากล	ผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากลเพิ่มขึ้น	การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของคณะทำงาน
4.1.2 โครงการออกใบอนุญาตขับขี่สำหรับกลุ่มเสี่ยง	เพื่อศึกษาแนวทางการให้ใบอนุญาตขับขี่และการกำกับดูแลกลุ่มเสี่ยง ได้แก่ ผู้ขับขี่หน้าใหม่ ผู้สูงอายุ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ผู้ขับรถปิคอัพ ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และผู้ขับรถบรรทุก อย่างมีมาตรฐาน	27	ขบ.	แนวทางการให้ใบอนุญาตขับขี่กับกลุ่มเสี่ยง	ใบอนุญาตขับขี่ของกลุ่มเสี่ยงมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยวัดจากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับกลุ่มเสี่ยงลดลงร้อยละ 10 ต่อปี	การให้อนุญาตที่มีมาตรฐานสากลและการประชาสัมพันธ์สาธารณะ
4.1.3 โครงการกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ	เพื่อศึกษาสถานการณ์ของการให้ใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพและแนวทางการกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ	10.5	ขบ.	แนวทางการกำกับดูแลกลุ่มผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ	จำนวนใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพลดลง	-
4.1.4 โครงการจัดทำฐานข้อมูลการกระทำผิดทางกฎหมายร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	เพื่อศึกษาแนวทางการจัดทำระบบฐานข้อมูลที่เชื่อมโยงข้อมูลการกระทำผิดการจราจรและข้อมูลการผู้ขับขี่	22	ขบ.	ระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลผู้ขับขี่และผู้กระทำทางกฎหมายจราจร	การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบผู้ขับขี่ โดยพิจารณาจากความถี่ในการรวบรวมและรายงานข้อมูลผ่านระบบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	การจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4.2.1 โครงการจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถและสื่อสาระณะต่างๆ	- เพื่อศึกษาการจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถที่มีมาตรฐาน ทั้งในภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ รวมทั้งจัดทำสื่อสาระณะ เพื่อประชาสัมพันธ์หลักสูตรการสอนขับรถ	20.25	ขบ.	หลักสูตรการสอนขับขี่และสื่อสาระณะที่มีมาตรฐาน	ประชาสัมพันธ์และแจกจ่ายคู่มือหลักสูตรการขับขี่ในระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 6 เดือน	ผู้ขับขี่และประชาชนทั่วไปเข้าใจเกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัย
4.2.2 โครงการส่งเสริมการใช้จุดพักรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัย	เพื่อส่งเสริมการใช้จุดพักรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัย ทั้งในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้ประกอบการขนส่ง	14	ขบ.	การส่งเสริมการใช้จุดพักรถเพื่อความปลอดภัย	จำนวนอุบัติเหตุชนท้าย/ชนรถข้างทางลดลงร้อยละ 10 ต่อปี	มีจุดพักรถที่มีมาตรฐานเพิ่มมากขึ้นและผู้ขับขี่ใช้จุดพักรถมากขึ้น
4.2.3 โครงการตรวจสอบมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ	เพื่อคัดกรองและตรวจสอบมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถทั่วประเทศ	30	ขบ.	โรงเรียนสอนขับรถที่มีมาตรฐานและก่าจัดโรงเรียนสอนขับรถนอกระบบ	จำนวนโรงเรียนขับรถที่ไม่มีคุณภาพลดลงร้อยละ 10 ต่อปี และหมดสิ้นภายใน 3 ปี	ผู้ขับขี่ที่มาจากโรงเรียนสอนขับรถมีความรู้ในการขับขี่และความปลอดภัยทางถนน
4.3.1 โครงการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย	-เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจร -เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุจราจร	30	ขบ.	-มีการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น	-จำนวนครั้งและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนลดลง -จำนวนผู้กระทำผิดลดลง	-สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนได้ร้อยละ 10 ต่อปี
4.3.2 โครงการส่งเสริมและบูรณาการดำเนินงานด้านการกฎหมายในการจับกุมผู้ขับขี่และยึดใบขับขี่	- เพื่อส่งเสริมและบูรณาการด้านกฎหมายในการจับกุมผู้ขับขี่และยึดใบขับขี่ - เพื่อส่งเสริมการดำเนินงานอย่างเป็นระบบระหว่างตำรวจ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และชุมชน	30	ขบ.	การดำเนินงานอย่างเป็นระบบและบูรณาทั่วประเทศ	จำนวนอุบัติเหตุทางถนนลดลง	จำนวนด่านเพิ่มมากขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี
4.3.3 โครงการการติดตามบทบาทและพฤติกรรมของคนขับรถบรรทุกทุกสินค้า	-เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากคนขับรถบรรทุกอื่นเนื่องมาจากพฤติกรรม การขับรถที่ไม่ปลอดภัย -เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของพนักงานขับรถและความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกับคนอื่น	40	ขบ.	-มีมาตรการและข้อบังคับกฎหมายนำไปปรับใช้สำหรับคนขับรถขนส่งสินค้า -ผู้ประกอบการรถบรรทุกมีความเข้าใจแนวทางดังกล่าวในทิศทางเชิงบวก ซึ่งจะส่งผลดีทั้งในด้านความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น -กรมการขนส่งทางบกมีข้อมูลองค์ประกอบในหลากหลายมิติเพื่อนำไปใช้ในการควบคุม (Regulate) กำกับ (Supervise) ดุแล (Promote) ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับบังคับใช้กฎหมายต่อไป	ผู้ประกอบการขนส่งทุกประเภท ทุกรายสามารถลดอุบัติเหตุลงได้ร้อยละ 50	การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เที่ยงตรงและมีประสิทธิภาพ
4.4.1 โครงการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	เพื่อศึกษามาตรการการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร	15	ขบ.	กระบวนการกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าให้มีความปลอดภัย	จำนวนอุบัติเหตุจากการโดยสารและรถขนส่งสินค้าลดลงร้อยละ 10 ต่อปี	มาตรการการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

ตารางที่ 2.3-1 สรุปรายละเอียดโครงการ ภายใต้ 5 ยุทธศาสตร์ (ต่อ)

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์ของโครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)	หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง	ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)	ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)	เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)
รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 5: การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ						
5.1.1 โครงการการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุ (Traffic Incident Management)	-เพื่อศึกษาแนวทางการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุ (Traffic Incident Management) ที่มีประสิทธิภาพ	84	ทล.	-มีมาตรการและแนวทางที่มีประสิทธิภาพที่ใช้ในการดำเนินการด้านการจัดการจราจรเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น พร้อมกับความรวดเร็วในการดำเนินการ	-มีการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุทุกครั้งที่มีอุบัติเหตุที่รุนแรงและไม่มีการเกิดเหตุซ้ำซ้อน	-ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน
	-เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบเหตุและตอบสนองการให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์ -เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน	36	ทช.			

ตารางที่ 2.3-2 สรุปแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2561-2563 (3ปี)

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 โครงการศึกษาการจัดการลำดับชั้นประเภทของโครงข่ายและกำหนดขีดความเร็วจำกัด	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 โครงการศึกษาระดับมาตรฐานการออกแบบถนนที่ปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล	ทช.	279	93	93	93
			ทล.	21	21		
		2.3.2 โครงการศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยานยนต์	ทล.	21	21		
			ทช.	9	9		
		2.3.3 โครงการศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถจักรยานยนต์	ทล.	1,680	560	560	560
			ทช.	720	240	240	240
		2.3.3 โครงการออกแบบและบริหารจัดการทางเท้า ที่คำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้า	ทล.	486	162	162	162
			ทช.	207	69	69	69
		2.3.4 โครงการปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	ทล.	70	70		
			ทช.	30	30		
		2.3.5 โครงการประเมินคุณภาพถนนด้านความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานสากล	ทล.	162	54	54	54
			ทช.	69	23	23	23
	2.4 การดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายอย่างเป็นระบบ	2.4.1 โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit)	ทล.	2,661	887	887	887
			ทช.	1,821	607	607	607
			กทพ.	18	6	6	6
		2.4.2 โครงการศึกษาวิเคราะห์และแก้ไขจุดอันตราย	ทล.	1,875	625	625	625
			ทช.	225	75	75	75
		2.4.3 โครงการปรับปรุงจุดตัดและแก้ไขปัญหาลอดตัดทางรถไฟ	รฟท.	120	40	40	40
	2.5 กำหนดแนวทางบริหารจัดการอุบัติเหตุข้างทางที่เป็นระบบ	2.5.1 โครงการศึกษาการจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง	ทล.	138	46	46	46
		2.5.2 โครงการจัดทำจุดพักรถทุกและรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลัก	ทช.	102	34	34	34
			ทล.	2,118	706	706	706

ตารางที่ 2.3.2 สรุปแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2561-2563 (3 ปี) (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 ผู้โดยสาร และผู้ใช้ถนนประเภทอื่น ๆ	4.2.1 โครงการจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถและสื่อสารณะต่างๆ	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 โครงการส่งเสริมและบูรณาการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกพื้นที่ร่วมกับตำรวจ 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