

ภาคผนวก ก  
รายละเอียดของแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม  
พ.ศ. 2561-2563



#### ภาคผนวก ก.1

### รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1: การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน



กลุ่มยุทธศาสตร์ : การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

แผนงาน : การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

ชื่อโครงการ : โครงการการจัดตั้งองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน

---

## 1. ที่มาและความสำคัญ

กระทรวงคมนาคมมีการจัดตั้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม (ศปภ.คค.) เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ซึ่งอยู่ภายใต้การดำเนินงานของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสำนักปลัดกระทรวงคมนาคม (สป.) แต่เนื่องจากไม่มีโครงสร้างการบริหารและสั่งการ และบุคลากรในการดำเนินงานที่ชัดเจน ทำให้การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนมีข้อจำกัดอย่างมาก ปัจจุบันศูนย์ปลอดภัยคมนาคมอยู่ในความดูแลของฝ่ายศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของ สป. มีหน้าที่ในการรับเรื่องร้องเรียนด้านความปลอดภัยทางถนนทางโทรศัพท์ (หมายเลข 1336) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทั้งทางบก ทางเรือ ทางรางและทางอากาศ ปัจจุบันมีระบบการเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุ 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 การไม่มีข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่ไม่สมบูรณ์ หรือข้อมูลดังกล่าวไม่ได้ถูกบันทึกไว้อย่างต่อเนื่อง หรือการให้นิยามการเกิดอุบัติเหตุหรือ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่ไม่สอดคล้องกันของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน ทำให้ยากต่อการวิเคราะห์สถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนและการระบุจุดเสี่ยงและจุดอันตราย การวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุหรือสาเหตุความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และยากต่อการเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจร ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่บูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับจังหวัด ระดับกรม และระดับกระทรวง เพื่อให้มีข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรที่มีสมบูรณ์และสามารถนำมาแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตราย ตลอดจนแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรในท้องถิ่นได้อย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพ

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เพื่อใช้ในการวิเคราะห์สถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนและระบุและวิเคราะห์จุดเสี่ยงและจุดอันตราย
- เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุความรุนแรงของอุบัติเหตุ พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจร

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

- ประชุมหารือเพื่อกำหนดเป้าหมายในการวิเคราะห์ปัญหาคืออุบัติเหตุจราจร เพื่อกำหนดรายละเอียดข้อมูลที่ต้องใช้ในการสร้างฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร และใช้ในการวิเคราะห์สถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนและระบุจุดเสี่ยงและจุดอันตราย วิเคราะห์หาสาเหตุและเสนอแนะแนวทางแก้ไขอุบัติเหตุจราจร

- ทบทวนแบบฟอร์มบันทึกอุบัติเหตุจราจรจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อใช้บันทึกข้อมูลอุบัติเหตุลงในฐานข้อมูล โดยอาจใช้แบบฟอร์มบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจรใหม่หรือสร้างระบบเชื่อมโยงข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่มีอยู่เข้าด้วยกัน

- ออกแบบระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่มีประสิทธิภาพ

- เลือกซอฟต์แวร์ที่จะนำมาใช้ในการพิจารณาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ซอฟต์แวร์สำหรับบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจร และระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม

- รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจากหน่วยงานต่างๆ ส่วนกลาง และหน่วยงานท้องถิ่นที่มีข้อมูลโดยใช้ระบบฐานข้อมูลฯ ที่พัฒนาขึ้น

- สำรวจและนำเข้าข้อมูลอื่น 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 บ่อยครั้งโดยเฉพาะปัจจัยที่มีความแน่นอนรวมทั้งความเร็วที่เกี่ยวข้องกับยวดยานขึ้นอยู่กับแรงปะทะ ความเร็วของยวดยานก่อนจะเบรก เวกเตอร์ของทิศทางเริ่มต้นของยวดยาน มุมมองของคนขับ สถานะของยวดยานก่อนชน จุดชน ศักยภาพในการหลบหลีกอุบัติเหตุ ระยะเวลาในการเกิดเหตุและอื่นๆ

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

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงและเสนอแนวมาตรการเชิงโครงสร้างหรือเชิงนโยบายเพื่อป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- เพื่อให้โครงข่ายถนนมีความปลอดภัยต่อการสัญจรของนักท่องเที่ยวและผู้ใช้รถใช้ถนน
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- สนับสนุนการเฝ้าระวังและวิเคราะห์สถานการณ์/ กำหนด/ ติดตามและประเมินผลนโยบาย

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดตั้งหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน
- มีบุคลากรในการดำเนินการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน
- จัดตั้งงบประมาณในการดำเนินการ
- มีหน่วยงานรับผิดชอบในแต่ละกรม
- พัฒนาองค์ความรู้และจัดทำ 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 ภูภัยทางหลวงโรงพยาบาล และสำนักงานสาธารณสุข

## 8. ผลผลิตหรือผลงาน (Outputs) และตัวชี้วัด (KPIs)

- กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก มีหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและเสนอแนะมาตรการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนน

## 9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนอุบัติเหตุลดลงเมื่อเทียบกับสถิติอุบัติเหตุเมื่อปีก่อน

## 10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- ผลการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่แนวทาง มาตรการการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุได้จริง

## ภาคผนวก ก.2

### รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น



**กลุ่มยุทธศาสตร์ :** ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

**แผนงาน :** การแบ่งลำดับชั้นของถนนในโครงข่ายถนนให้ชัดเจน

**ชื่อโครงการ :** โครงการศึกษาการจัดลำดับชั้นประเภทของโครงข่ายและกำหนดขีดความเร็วจำกัด

## 1. ที่มาและความสำคัญ

เนื่องจากสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรงที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็วของยานพาหนะเป็นหลัก พฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ เป็นปัญหาสำคัญที่สุดของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ที่มาจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ล่าสุดในปี 2556 พบว่ามูลเหตุสัณนิษฐานในการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงสูงที่สุด คือ การใช้ความเร็ว 8,620 ครั้ง (ร้อยละ 77 ของอุบัติเหตุทั้งหมด) และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต คิดเป็นสัดส่วนมากถึง 2 ใน 3 ของผู้เสียชีวิต นอกจากนี้ปัจจุบันการบังคับใช้ความเร็วของถนนตามประเภทของโครงข่ายถนนยังไม่มีประสิทธิภาพและยังไม่เป็นรูปธรรมอย่างชัดเจน จึงมีการใช้ความเร็วที่ไม่สอดคล้องกับประเภทของถนนและการใช้ประโยชน์ที่ดิน คนขับรถจำนวนมากไม่ทราบ Speed limit บนถนนที่ใช้ทางอยู่ ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรง บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุความเร็วมากที่สุด คือ ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ร้อยละ 42. ลักษณะการชนเป็นอุบัติเหตุตกข้างทางร้อยละ 48. โดยประเภทของยานพาหนะที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุการใช้ความเร็วมากที่สุดคือ รถยนต์ส่วนบุคคลและรถกระบะ 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 : การบริหารจัดการความเร็วบนโครงข่ายให้เหมาะสม

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

- สสำรวจกายภาพ 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 และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (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 ป้ายแสดงการติดตั้งการตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟและการตรวจจับหมวกกันน็อกที่ทางแยก เป็นต้น
- ติดตั้งเทคโนโลยีการควบคุมการจราจรบนพื้นที่ดำเนินการ เช่น การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟจราจร (Red light camera) การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed camera) การประยุกต์ใช้ระบบตรวจจับผู้ไม่สวมใส่หมวกกันน็อก (Helmet Detection) และการประยุกต์ใช้ระบบ ITS เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้เส้นทาง เป็นต้น
- ยวดยานที่ถูกระงับว่ามีการกระทำความผิดกฎหมาย ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือประยุกต์ใช้เทคโนโลยีออกใบสั่งปรับให้โทษสูงสุดตามกฎหมายกำหนด และหากพบมีการกระทำความผิดซ้ำควรพิจารณาโทษการพักใบอนุญาตการขับขี่
- ประเมินผลการดำเนินงานเป็นระยะทุกเดือน 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 การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟจราจร (Red light camera) การประยุกต์ใช้กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed camera) การประยุกต์ใช้ระบบตรวจจับผู้ไม่สวมใส่หมวกกันน็อก (Helmet Detection) และการประยุกต์ใช้ระบบ ITS เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้เส้นทาง เป็นต้น

## 9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

ขยายเส้นทางการดำเนินงานไปยังเส้นทางอื่น ๆ ที่สำคัญ และขยายโครงการไปยังจังหวัดอื่น ๆ เพื่อประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการควบคุมการจราจรโดยมีตัวอย่างการดำเนินงานจากจังหวัดน่านร่อง

## 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 นอกจากนี้ในพื้นที่ถนนของแต่ละหน่วยงานมาดัดกันหรือบรรจบกัน 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

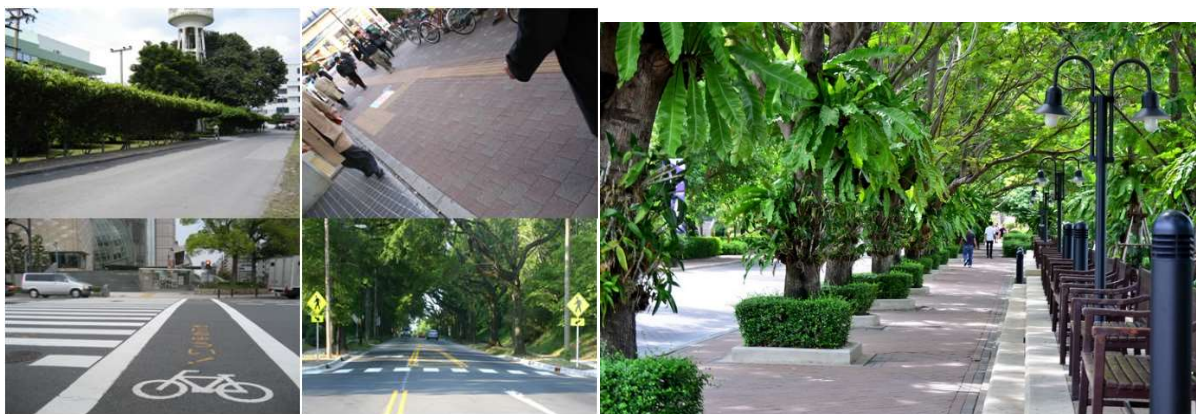
**ชื่อโครงการ :** โครงการออกแบบและบริหารจัดการทางเท้า ที่คำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้า

## 1. ที่มาและความสำคัญ

การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าถือเป็นหนึ่งในระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นการควบคุมปริมาณจราจรบนท้องถนนเพื่อแก้ปัญหาการจราจรด้วย นอกจากนั้นการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ยังมีประโยชน์ต่อผู้เดินทางเนื่องจากการเดินทางประเภทที่มีนันทนาการควบคู่ไปด้วย ซึ่งมีทั้งความสนุกและได้สุขภาพที่แข็งแรงโดยจะเห็นว่าผู้เดินทางบางคนเลือกที่จะเดินทางโดยการเดิน แทนการขับรถเนื่องจากเห็นว่า เป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งที่สนุกและเป็นการออกกำลังกายไปในตัว

แต่ในปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าเหล่านี้ ยังมีประสิทธิภาพที่ไม่เพียงพอและสอดคล้องกับความต้องการ เช่น ทางเท้าที่ได้มาตรฐานที่เด็ก คนชรา ผู้พิการสามารถใช้ได้อย่าง สะดวกสบายและสร้างบรรยากาศในการเดินทางที่ปลอดภัย

ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนากระบวนการสร้างทางเท้าเชื่อมโยงกับจุดสำคัญต่าง ๆ โดยการออกแบบเป็น Universal design ประเภทต่าง ๆ เพื่อให้เด็ก คนชรา และผู้พิการมีโอกาสมาใช้ได้อย่างเท่าเทียมกัน สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกและปลอดภัย จะช่วยส่งเสริมและยกระดับคุณภาพชีวิตและสภาพแวดล้อมในเมืองให้ดีขึ้นและเป็นการพัฒนาระบบสัญจรภายในเมืองที่สอดคล้องและบูรณาการกับโครงการพัฒนาเมืองด้านอื่น ๆ ซึ่งจะเป็นส่วนช่วยในการบรรเทาสภาพปัญหาด้านจราจรที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาทั้งในด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 6.3-7 ตัวอย่างทางเดินเท้าและทางจักรยานในต่างประเทศ

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

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

### 3. แนวทางการดำเนินงาน

- ออกแบบปรับปรุงทางเดินเท้า โดยออกแบบเป็น Universal design ประเภทต่าง ๆ เพื่อให้เด็ก คนชรา และผู้พิการมีโอกาสสามารถใช้ได้อย่างเท่าเทียมกัน สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวกและปลอดภัย
- ในช่วง 3 ปีแรก ให้พิจารณาจังหวัดนาร่อง 5 จังหวัด โดยพิจารณาถึงปัจจัยจำนวนประชากร สถิติอุบัติเหตุ ขนาดของเมือง เป็นต้น ในการคัดเลือกจังหวัดนาร่อง
- ดำเนินการปรับปรุงทางเดินเท้าตามทีออกแบบ
- ประชาสัมพันธ์โครงการและรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้ในการเดินให้มากขึ้น ซึ่งประโยชน์ต่อผู้เดินทางเนื่องจากเป็นการเดินทางประเภทที่มั่นคงหนาแน่นการควบคุมไปด้วย 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)

พิจารณาเส้นทางนาร่องและปรับปรุงทางเดินเท้าในรูปแบบ Universal design

### 9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

ขยายเส้นทางการดำเนินงานไปยังเส้นทางอื่น ๆ ที่สำคัญ และขยายโครงการไปยังจังหวัดอื่น ๆ โดยมิตัวอย่่างการดำเนินงานจากจังหวัดนาร่อง

## 10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

### 1. องค์ประกอบภายนอก :

- 1) ได้รับการสนับสนุนของผู้บริหารระดับสูง
- 2) ความร่วมมือจากประชาชน

### 2. องค์ประกอบภายใน :

- 1) มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญงานในหน้าที่ มีความรู้ในงานที่เกี่ยวข้อง

### 3. องค์ประกอบด้านการเงิน :

- 1) การมีระบบบริหารจัดการงบประมาณที่ดี

**กลุ่มยุทธศาสตร์ :** ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น

**แผนงาน :** ยกระดับมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนนให้ปลอดภัยขึ้นตามมาตรฐานสากล

**ชื่อโครงการ :** โครงการปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย

---

## 1. ที่มาและความสำคัญ

ถึงแม้บนถนนหลายเส้นทางได้มีการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยงานทางแล้วก็ตาม แต่ด้วยสภาพการใช้งานถนนที่อาจแปรเปลี่ยน เช่น ประเภทยานพาหนะ ปริมาณการจราจร ความเร็วของการจราจร พฤติกรรมของผู้ขับขี่ เป็นต้น อุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยงานทางที่ติดตั้งไว้ อาจไม่เพียงพอ เสื่อมโทรม หรือหมดอายุการใช้งาน หรือติดตั้งไม่ถูกต้อง นอกจากนั้นยังไม่มีหน่วยงานที่ทดสอบมาตรฐานของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยโดยตรง ดังนั้น การปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยงานทาง จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยงานของถนนที่มีอยู่

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

- สำรวจอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยที่ติดตั้งไว้อยู่เดิม ว่ามีความเพียงพอ สภาพชำรุดเสียหาย หรือหมดอายุการใช้งาน หรือไม่ จำนวนเท่าไร
- ศึกษาหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยที่เหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพและลำดับชั้นทาง
- จัดทำหลักเกณฑ์การปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยงานทาง
- ติดตั้งและทดสอบประสิทธิภาพอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยงานทาง
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

## 4. งบประมาณ

งบประมาณในการศึกษาและกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย 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)

- มีการปรับปรุงและยกระดับมาตรฐานอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยงานของถนนที่มีอยู่

**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 จะขึ้นอยู่กับ การตรวจสอบสภาพรายละเอียดต่อองค์ประกอบพื้นฐานของถนน ซึ่งพิจารณาความสมบูรณ์ขององค์ประกอบของสายทางที่สัมพันธ์กับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนและความรุนแรงของอุบัติเหตุ และแบ่งคะแนนความปลอดภัยของถนนออกเป็น 5 ระดับ โดยเรียงลำดับจากระดับความปลอดภัยน้อยที่สุดไปจนถึงมีระดับความปลอดภัยสูงที่สุด

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อประยุกต์ใช้ iRAP ในการประเมินและจัดเรียงลำดับความปลอดภัยของทางหลวง
- เพื่อปรับปรุงและแก้ไขบริเวณช่วงถนนที่มีระดับความปลอดภัยต่ำให้มีระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น

## 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)

ค่าระดับคะแนนความปลอดภัยของถนนที่ได้รับการประเมิน ควรได้รับการปรับปรุงอย่างน้อยไม่ควรต่ำกว่าระดับ 3 ดาว

#### 10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

มีการประเมินและจัดลำดับความสำคัญของถนนและมีการปรับปรุงและแก้ไขบริเวณช่วงถนนที่มีระดับปลอดภัยต่ำให้มีระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น

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 โดยมีผู้เสียชีวิตตามที่คาดการณ์โดย WHO เท่ากับ 24,237 ราย สาเหตุของการเสียชีวิตบนถนนส่วนใหญ่เกิดจากความรุนแรงขณะเกิดอุบัติเหตุ และยังคงมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในภาพรวมของประเทศ โดยเฉพาะอุบัติเหตุบนทางหลวงที่มีดัชนีชี้วัดความรุนแรงที่สูงขึ้นอย่างมาก จากการศึกษาของกรมทางหลวง พบว่าองค์ประกอบส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุจะมาจากคนหรือผู้ใช้ถนน ซึ่งมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 89 ของอุบัติเหตุทั้งหมด ในส่วนของถนนและสิ่งแวดล้อมมีส่วนเกี่ยวข้องสูงถึงร้อยละ 30 (กรมทางหลวง, 2560) ซึ่งสภาพแวดล้อมทางกายภาพรอบข้างของถนนยังเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อความรุนแรง ดังนั้นการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) จึงเป็นมาตรการเชิงรุกเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ถนนก่อนที่อุบัติเหตุจะเกิดขึ้น โดยได้เสนอแนวทางปรับปรุงสภาพความปลอดภัยจากเหตุปัจจัยที่น่าจะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจึงเป็นแนวทางที่เป็นแนวทางที่สามารถนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นเนื่องจากความบกพร่องของถนน

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนถนนสายหลักในโครงข่ายถนน
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

- คัดเลือกโครงข่ายถนนหรือโครงการด้านการจราจรและต่าง ๆ
- คัดเลือกคณะผู้ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยคณะผู้ตรวจสอบควรจะเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาก่อน มีความรู้ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุ

- รวบรวมเอกสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับถนน/โครงการที่จะทำการตรวจสอบความปลอดภัย ข้อมูลที่ต้องการเพื่อใช้ประกอบการตรวจสอบจะขึ้นอยู่กับขั้นตอนของโครงการ
- ประชุมเริ่มงานให้คณะผู้ตรวจสอบทราบถึง 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 ปัจจัยเสี่ยงในสัดส่วนที่มากน้อยแตกต่างกันไป สำหรับถนนและสิ่งแวดล้อมมีส่วนเกี่ยวข้องถึงร้อยละ 30 โดยเป็นเหตุที่เกิดถนนโดยตรงร้อยละ 6 ถนนกับคนร้อยละ 20 ถนนกับรถร้อยละ 3 (สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2560) นอกจากนี้ยังมีจุดอันตรายของกรมทางหลวงชนบทจำนวน 142 จุด (สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท, 2560) ดังนั้นหากสามารถลดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างน้อย 1 ปัจจัย จะมีส่วนลดการเกิดอุบัติเหตุหรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดได้ ถนนและสิ่งแวดล้อมก็ถือว่าเป็นสาเหตุสำคัญ ได้แก่ ลักษณะของโค้งราบและโค้งดิ่งไม่เหมาะสม มีสิ่งกีดขวางการมองเห็น ลักษณะเรขาคณิตของถนนและทางแยกไม่เหมาะสม หน้าที่ถนนไม่ได้มาตรฐาน การควบคุมการจราจรด้วยอุปกรณ์ที่ไม่มีประสิทธิภาพ หรือไม่มีการควบคุมการเชื่อมต่อกับถนนสายหลักอย่างเป็นระบบ ปัจจัยทางถนนและสิ่งแวดล้อมเป็นสาเหตุที่สามารถแก้ไขให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้นได้ การแก้ไขจุดอันตรายจึงเป็นมาตรการเชิงรับที่มีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำให้โครงข่ายถนน มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยจะสำรวจและศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงและเสนอแนะแนวทางแก้ไข ซึ่งมุ่งเน้นการแก้ไขปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับถนนและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายถนน
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

- บ่งชี้จุดอันตรายจากข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ข้อมูลจราจร และข้อมูลถนนตามหลักเกณฑ์การระบุจุดอันตราย
- คัดเลือกจุดอันตรายที่สำคัญ การสำรวจภาคสนามเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ลักษณะการชนของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุและเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขจุดอันตรายตามหลักความปลอดภัยทางถนน
- ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายตามแนวทางการศึกษา

- 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 : โครงการปรับปรุงจุดตัดและแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

## 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) และจากสถิติยังระบุว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักจะเกิดขึ้นบริเวณทางตัดผ่านที่ไม่มีเครื่องกั้น 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 เช่นการตัดถางสิ่งบดบังระยะการมองเห็น เป็นต้น

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดรถไฟ
- เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณจุดตัดรถไฟ
- ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากปัญหาอุบัติเหตุ

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

- ทำการสำรวจสภาพพื้นที่ สภาพปัญหาและความเป็นไปได้ในการติดตั้งเครื่องกั้นอัตโนมัติ
- ปรับปรุงสภาพข้างทางของทางรถไฟและถนนบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้มีระยะมองเห็นปลอดภัยเพียงพอ
- ปรับปรุงสภาพผิวทางที่ทางรถไฟผ่านให้รถสามารถผ่านได้อย่างสะดวก
- ติดตั้งอุปกรณ์ส่องสว่างบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้เพียงพอ

- ปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟที่ลัดลอดผ่าน โดยการติดตั้งป้ายหยุด ป้ายรูดรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือน ไฟกระพริบตลอดเวลา เน้นชะลอความเร็ว และป้ายเตือน รวมถึง ติดตั้งระบบตรวจสอบ ขบวนรถไฟระยะ 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) และมักเกิดกับรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่บนถนนมากกว่าสองช่องจราจรในทางตรงและส่วนใหญ่มักจะขับเคลื่อนด้วยความเร็วสูง โดยรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ร้อยละ 60 เป็นลักษณะเสียหลักพุ่งเข้าชนวัตถุอันตรายข้างทาง (Fixed Objects) เช่น เสาไฟ ต้นไม้ หลักกิโลเมตร เป็นต้น แต่เมื่อพิจารณาในแง่ความรุนแรงแล้วพบว่า อุบัติเหตุในลักษณะพลิกคว่ำจะมีโอกาสทำให้เกิดการเสียชีวิตมากกว่าอุบัติเหตุอันตรายข้างทางรูปแบบอื่น (รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย, 2558) ในปัจจุบันถึงแม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ได้มีการออกแบบถนนและติดตั้งป้ายแนะนำและอุปกรณ์ป้องกันเพื่อป้องกันอุบัติเหตุอันตรายข้างทางมากขึ้น เช่น การติดตั้งราวกันโคลงทางโค้ง (Guard rail) การติดตั้งแบรริเออร์คอนกรีต (Concrete Barrier) การตั้งกรวยและหลักนำทางอื่นๆ ฯลฯ อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากวัตถุอันตรายข้างทางยังคงเกิดขึ้นรุนแรงและต่อเนื่อง เนื่องจากวิธีการติดตั้งอุปกรณ์ของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานยังทำผิดรูปแบบ การเลือกอุปกรณ์ที่ไม่เหมาะสมกับสภาพถนนและไม่ลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเมื่อมีการปะทะกับอุปกรณ์ดังกล่าว รวมถึงอุปกรณ์ต่างๆ ที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน หรือขาดการบำรุงรักษา ดังนั้นการจัดการออกแบบถนนและพื้นที่ข้างถนนที่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การมีอุปกรณ์ป้องกันการเสียหลักข้างทาง (Barrier) ให้ได้มาตรฐานและมีสภาพพร้อมใช้งานเสมอ จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ควรดำเนินการอย่างเร่งด่วนและเป็นรูปธรรม 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        |
| <b>งบประมาณรวม</b> | <b>80 ล้านบาทต่อปี</b> |

#### 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 : กำหนดแนวทางการจัดการอุบัติเหตุข้างทางที่เป็นระบบ

ชื่อโครงการ : โครงการจัดทำจุดพักรถบรรทุกและรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลัก

---

## 1. ที่มาและความสำคัญ

ปัจจุบันการขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศไทย สถิติการขนส่งสินค้าภายในประเทศของกระทรวงคมนาคมในปี พ.ศ. 2559 พบว่า ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าหลักที่ทำการขนส่งด้วยรถบรรทุกมากที่สุดรวม 482,358 พันตัน<sup>1</sup> คิดเป็นประมาณร้อยละ 81 ของปริมาณการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ มีจำนวนรถบรรทุกทั้งประเทศรวม 1,069,082 คัน<sup>2</sup> รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการเพื่อให้มีการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ เพื่อให้ผู้ขับรถบรรทุกไทยและผู้ขับรถบรรทุกของประเทศสมาชิก ASEAN สามารถใช้เป็นสถานที่จอดพักรถได้อย่างสะดวกสบาย ผู้ขับรถมีโอกาสพักผ่อนในระหว่างทางเพื่อลดความเหนื่อยล้า หลับในและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ เป็นการช่วยยกระดับการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศที่จำเป็นต้องมีการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่เหมาะสมและจำเป็น เช่น การให้บริการด้านอาหาร น้ำดื่ม สถานที่พักผ่อน ระบบการติดต่อสื่อสาร และบริการด้านการแพทย์/สุขอนามัย เป็นต้น

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

---

<sup>1</sup> ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560

<sup>2</sup> กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2560

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อจัดทำจุดพักรถขนาดใหญ่ (Rest Area) บนถนนสายหลัก
- เพื่อจัดทำข้อกำหนดและหาแนวทางในการบังคับใช้จุดพักรถบรรทุก
- เพื่อลดความเสี่ยง จำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นจากรถบรรทุกใน  
อนาคต

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

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

## 4. งบประมาณ

การก่อสร้างจุดพักรถบรรทุกและรถขนาดใหญ่บนเส้นทางสายหลัก 13 แห่ง ตามแผนแม่บทการพัฒนา  
จุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ

- 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
- องค์การกำกับดูแลดำเนินงานของโครงการจุดพักรถบรรทุก

## 9. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- จำนวนครั้งและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากรถบรรทุกลดลง
- การบริหารงานของจุดพักรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความยั่งยืน
- การหยุดพักรถบรรทุกตามข้อกำหนด กฎหมาย สำหรับรถบรรทุกของไทย และต่างชาติ  
ภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

## 10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- ลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนจากรถบรรทุกได้ร้อยละ 10 ต่อปี

### ภาคผนวก ก.3

รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3:  
ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น



กลุ่มยุทธศาสตร์ : ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : สร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบ

ชื่อโครงการ : โครงการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะใหม่ที่จะเข้าสู่ระบบ

---

## 1. ที่มาและความสำคัญ

การสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับยานพาหนะ เป็นส่วนสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุและช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุได้ ปัจจุบันยานพาหนะแต่ละประเภท แต่ละโมเดล (ที่ใช้ในประเทศไทยกับใช้ในประเทศ) มีมาตรฐานความปลอดภัยที่แตกต่างกัน การใช้รถที่ปลอดภัยกว่าเป็นยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญมากขึ้นในแผนทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนนในระยะต่อไป นอกจากนี้ ที่ผ่านมามีข้อมูลด้านมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะไม่ได้รับการเผยแพร่ให้ผู้บริโภคได้รับรู้มากพอในการตัดสินใจ 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        |
| <b>รวม</b>                                           | <b>54,000,000 บาท</b> |

## 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
- ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการด้านข้อมูลในการจดทะเบียนกับหน่วยงานประกันภัยเพื่อผลักดันให้เกิดการตรวจสอบประวัติของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ

-

#### 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 เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงประโยชน์และความจำเป็นของโครงการตลอดจนการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนทั่วไปทราบว่าจะมีการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการใช้รถกระบะผิดประเภท
- ให้มีการตั้งจุดตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างต่อเนื่อง โดยใช้โทษปรับสูงสุดตามกฎหมายกำหนด ทุกกรณี 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 ปัญหาการบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่สามารถรับได้จริงถือเป็นปัญหาหลักๆ ของรถโดยสาร ซึ่งเป็นสาเหตุที่นำไปสู่การสูญเสียทางชีวิตอย่างมากเมื่อมีอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถโดยสารเกิดขึ้นทั้งประจำทางและไม่ประจำทางเนื่องจากน้ำหนักที่มากขึ้นและมีผลต่อเสถียรภาพของตัวรถทำให้ความสามารถในการควบคุมรถของคนขับลดลง

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

- เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถบัสโดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา
- เพื่อให้ระบบการขนส่งสาธารณะมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัยมากขึ้น

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

- กำหนดกฎหมายและข้อบังคับ พร้อมทั้งเพิ่มบทลงโทษในกรณีที่ห้ามรับผู้โดยสารเกินจำนวนอัตราที่กำหนดไว้
- รณรงค์ให้ผู้ประกอบการขนส่งและผู้โดยสารตระหนักถึงอันตรายของการโดยสารรถที่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา
- 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 ทุกสายสามารถลดอุบัติเหตุจากการรับผู้โดยสารเกินอัตรา  
ลงได้ร้อยละ 50

## 10. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- ผู้ประกอบการขนส่งและผู้โดยสารตระหนักถึงอันตรายของการโดยสารรถที่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม

ชื่อโครงการ : โครงการการออกกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกิน

## 1. ที่มาและความสำคัญ

ปัญหาความชำรุดเสียหายของผิวถนนอย่างรวดเร็วและเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก สาเหตุที่สำคัญ เนื่องจากการบรรทุกสินค้าบรรทุกน้ำหนักและความสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้ผู้ประกอบการด้านขนส่งได้ผลกำไรสูงสุด ซึ่งเป็นการฝ่าฝืนข้อกฎหมาย ปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินได้สร้างความเสียหายให้กับโครงสร้างทาง เนื่องจากผิวจราจรได้รับการออกแบบจะไม่สามารถรับน้ำหนักของรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าค่าที่กฎหมายกำหนดไว้ตามที่ผู้ออกแบบได้กำหนดไว้ จึงส่งผลให้ถนนและสะพานเกิดการชำรุดเสียหาย มีอายุการใช้งานสั้นลงอย่างมากกว่าที่กำหนด 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

- กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

#### 7. หน่วยงานที่สนับสนุน

- 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

ส่วนหนึ่งของความไม่ปลอดภัยทางถนนมาจากพฤติกรรม การเลือกใช้งานยานพาหนะ 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        |
| <b>รวม</b>                                              | <b>40,000,000 บาท</b> |

## 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 ซึ่งต้องมีมาตรการติดตามและควบคุมดูแลไม่ให้นักงงานขับรถโดยสารสาธารณะขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด 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. องค์กรประกอบภายนอก :

- 1) ได้รับการสนับสนุนของผู้บริหารระดับสูง
- 2) ความร่วมมือจากผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง

2. องค์กรประกอบภายใน :

- 1) มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญงานในหน้าที่ มีความรู้ในงานที่เกี่ยวข้อง

3. องค์กรประกอบด้านเทคโนโลยี :

- 1) เทคโนโลยีที่นำมาใช้จะต้องได้รับการตรวจสอบความถูกต้องในการทำงาน

4. องค์กรประกอบด้านการเงิน :

- 1) การมีระบบบริหารจัดการงบประมาณที่ดี

**กลุ่มยุทธศาสตร์ :** ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

**แผนงาน :** พัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า  
ให้มีคุณภาพและความปลอดภัย

**ชื่อโครงการ :** โครงการพัฒนาระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

---

## 1. ที่มาและความสำคัญ

ระบบการให้ใบอนุญาตฯ ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเป็นกลไกสำคัญอย่างหนึ่ง ที่ทำให้เกิดความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากผู้ประกอบการที่ขาดระบบการจัดการที่ดี ทำให้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการขนส่งได้ 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)

- มีระบบการให้หรือต่อใบอนุญาตที่พิจารณาประเมินความปลอดภัยและการให้บริการของผู้ประกอบการเป็นเกณฑ์หลักด้วย
- มีระบบฐานข้อมูลผู้ประกอบการและบันทึกประวัติการให้บริการของผู้ประกอบการ

#### 8. ผลลัพธ์ (Outcomes) และตัวชี้วัด (KPIs)

- การประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามีความปลอดภัยมากขึ้น

#### 9. เงื่อนไขความสำเร็จ (CSFs)

- การประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามีความปลอดภัยมากขึ้น

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : ส่งเสริมให้ยานพาหนะทุกคันต้องอยู่ภายใต้ระบบการกำกับดูแล

ชื่อโครงการ : โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและบังคับใช้ในการจดทะเบียน  
ยานพาหนะ

## 1. ที่มาและความสำคัญ

ในบรรดา ยานพาหนะที่ใช้กัน 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 ดังนั้นจึงจำเป็นต้องตรวจจ้บรถที่ไม่มีทะเบียน พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลยานพาหนะที่มีแนวโน้มที่จะไม่ต่อทะเบียน

## 2. วัตถุประสงค์

เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติให้กับกรมการขนส่งทางบกในการตรวจจ้บรถที่ไม่มีทะเบียน หรือไม่ได้ต่อทะเบียน และกำกับดูแลรถที่มีแนวโน้มที่จะไม่ต่อทะเบียน

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

- นำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมเข้ามาใช้ในการตรวจจ้บรถที่ไม่มีทะเบียนหรือไม่ได้ต่อทะเบียน
- กำกับดูแลต่อยานพาหนะดัดแปลง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มจะไม่ต่อทะเบียนในอนาคต

## 4. งบประมาณ

- งบประมาณในการพัฒนาและใช้งานเทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจจ้บรถที่ไม่มีทะเบียนหรือไม่ได้ต่อทะเบียน 15,000,000 บาท
  - งบประมาณในการดำเนินการตรวจจ้บฯ (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

#### ภาคผนวก ก.4

### รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น



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 ของผู้ประสงค์ขอใบอนุญาตขับรถอย่างละเอียดถี่ถ้วน กำหนดขั้นตอนการทดสอบข้อเขียนและการสอบภาคปฏิบัติที่มีระดับความยากมากขึ้น และมีการอบรมในระยะเวลาที่นานขึ้น โดยการเพิ่มจำนวนชั่วโมงการอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ รวมทั้งศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกอย่างละเอียด และศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัย การสร้างจิตสำนึกและมารยาทในการขับรถ และข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และการปฐมพยาบาลให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนทำให้เห็นว่าผู้เข้าสอบมีโอกาสมผ่านได้ยากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

## 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 นับเป็นหนึ่งในสาเหตุของปัญหาของการสอบใบอนุญาตขับขี่ที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะในกลุ่มเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ผู้ขับขี่หน้าใหม่ ผู้สูงอายุ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ผู้ขับรถปิคอัพ ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และผู้ขับรถบรรทุก เป็นต้น การออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว และรถจักรยานยนต์ชั่วคราวเป็นสำคัญ เนื่องจากการขอใบอนุญาตขับขี่ครั้งแรกซึ่งถือเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ต้องให้ความสำคัญอย่างมาก และการกำหนดมาตรการลงโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้วแต่มีพฤติกรรมขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรดังนั้น 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 แม้ว่าจากข้อมูลการเสียชีวิตของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ทำให้กรมการขนส่งทางบก ได้มีการเตรียมปฏิรูประบบการทำให้ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในปี 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 การจัดทำฐานข้อมูลประวัติผู้ฝ่าฝืนหรือการกระทำผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 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 นับเป็นหนึ่งในสาเหตุของปัญหาของการสอบใบอนุญาตขับขี่ที่ไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้ พบว่า จากข้อมูลจำนวนใบอนุญาตขับขี่ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถที่ใช้ใบอนุญาตขับขี่ของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในช่วงปี 2546-2555 พบว่าจำนวนใบอนุญาตขับขี่มีมากกว่าจำนวนรถ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นของการสอบใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ด้วยหลักสูตรการสอนขับรถ ส่วนหนึ่งมีความสำคัญในการให้ความรู้ความเข้าใจเรื่องการขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัยได้ การผลิตผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมดีต้องเป็นโจทย์หลักของการให้ใบอนุญาตขับขี่ของกรมขนส่งทางบก ซึ่งโครงการจัดทำหลักสูตรการสอนขับรถและสื่อสารณะต่างๆ เป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยใช้รถใช้ถนนอย่างสูงสุดผ่านการปรับทัศนคติและพฤติกรรมผู้ขับขี่ให้เข้าใจในปัญหาและแนวคิดในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมขับรถไปสู่ความปลอดภัย 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

อุบัติเหตุจากการจราจรทางหลวง/ริมทาง นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต พบว่า ตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุชนท้ายในปี 2560 มีค่าเฉลี่ยสูงสุดถึงปีละ 60 กรณี หรือคิดเป็นค่าเฉลี่ยต่อสัปดาห์ละ 1 ศพ ซึ่งต้นเหตุของปัญหาเกิดจากการจุดพักรถไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัย ทำให้ผู้ขับขี่ต้องจอดรอไว้ตามที่ต่างๆ 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)

โรงเรียนสอนขับรถที่มีมาตรฐานและกําลังจัดโรงเรียนสอนขับรถนอกระบบ

## 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 แชงรถผิดกฎหมาย ขับรถเร็วเกินกำหนด เมาแล้วขับ สภาพถนนที่มีอันตรายข้างทาง หลับในและไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัยขณะขับขี่ นอกจากนี้ประเทศไทย ยังมีช่องว่างระหว่างกฎหมายและการบังคับใช้ ยกตัวอย่างเช่น 1) ขาดบทลงโทษที่รุนแรง 2) ผู้กระทำความผิดและผู้บังคับใช้กฎหมาย อะลุ้มอล่วยและถ้อยทีถ้อยอาศัยกัน 3) ผู้รักษากฎหมายทำผิดกฎเอง 4) ขาดการติดตามและประเมินผล 5) การสอบใบขับขี่ไม่มีประสิทธิภาพ (มูลนิธิไทยโรดส์, 2560) ซึ่งองค์การอนามัยโลกได้ให้คำแนะนำการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนต่างๆ 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 ตลอดจนการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนทั่วไปทราบว่าจะมีการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายอย่างเคร่งครัดได้แก่ เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และขับรถเร็วเกินกำหนด ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
- ให้ตำรวจจราจรตั้งจุดตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างต่อเนื่อง โดยใช้โทษปรับสูงสุดตามกฎหมายกำหนด ทุกสาย 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 เพื่อสร้างความตระหนักรู้และจิตสำนึกให้แก่ผู้ขับขี่นั้น ๆ ได้ และเพิ่มประสิทธิภาพในการเคารพกฎหมายจราจร ดังนั้น โครงการส่งเสริมและบูรณาการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกพื้นที่ เป็นแนวทางการสร้างความร่วมมือของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกในการดำเนินมาตรการจับกุมและการยึดใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงสร้างความร่วมมือกับท้องถิ่น เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืน

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อส่งเสริมและบูรณาการด้านกฎหมายในการจับกุมผู้ขับขี่และยึดใบขับขี่
- เพื่อส่งเสริมการดำเนินงานอย่างเป็นระบบระหว่างตำรวจ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และชุมชน

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

- ประชุมหารือเพื่อกำหนดเป้าหมายในการทำงานร่วมกัน
- พัฒนารูปแบบการหักคะแนนและยึดใบขับขี่
- จัดตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดอย่างเป็นระบบ
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจโดยทั่วกัน
- ติดตามและประเมินผลทุกๆ 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

จากสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบันที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุก พบว่ามีสัดส่วน 2 เปอร์เซ็นต์จากการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ถึงแม้จะมีเปอร์เซ็นต์การเสียชีวิตที่ไม่สูงแต่ในทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุจะเป็นอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและมีการสูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สิน สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกแต่ละครั้งมีสาเหตุมาจากประเด็นใหญ่ๆ 2 ประเด็นคือ สาเหตุมาจากคนขับรถบรรทุก เช่น คนขับรถบรรทุกหลับใน คนขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง หรือขับรถเร็ว สภาพรถ เป็นต้น สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากสภาพความพร้อมในการขับขี่ของคนขับรถ เช่น เวลาในการพักผ่อน อารมณ์ สภาพจิตใจ เป็นต้น ปัญหาชั่วโมงการขับรถที่คนขับในบางรายขับรถเกินกว่าสภาพร่างกายจะรับไหว เวลาในการพักผ่อนน้อย และนำไปสู่สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจำเป็นอย่างมากที่ต้องมีการดำเนินการเกี่ยวกับบทบาทหรือพฤติกรรมของคนขับก่อนที่จะขับรถบรรทุก เช่น การติดตามพฤติกรรมคนขับรถโดยใช้ระบบ GPS ผู้ประกอบการขนส่งต้องเข้มงวดควบคุมพนักงานขับรถในสังกัดให้ปฏิบัติตามกฎจราจรและข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งอย่างเคร่งครัด พนักงานขับรถทุกคนไร้สารเสพติดและแอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์ 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 เพียงตรง และมีประสิทธิภาพ

กลุ่มยุทธศาสตร์ : ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

แผนงาน : การส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

ชื่อโครงการ : โครงการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสาร  
และสินค้า

---

## 1. ที่มาและความสำคัญ

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

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ในการประกอบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยประยุกต์ใช้มาตรการที่เป็นสากลเพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

- พัฒนาระบบการกำกับดูแลใบอนุญาตของผู้ประกอบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
- มีและใช้ระบบการตรวจสอบความพร้อมใช้งานของรถ
  - จัดตั้งเจ้าหน้าที่ประจำกลุ่มรถของกิจการ เพื่อการตรวจสอบและควบคุมการดำเนินการด้านความปลอดภัยทั้งของผู้ประกอบการและคนขับรถ
- หาแนวทางแก้ไขปัญหาการขาดแคลนคนขับรถร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ 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

#### ภาคผนวก ก.5

#### รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 5: การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ



กลุ่มยุทธศาสตร์ : การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

แผนงาน : พัฒนาการเข้าถึงจุดเกิดเหตุของระบบแพทย์ฉุกเฉิน

ชื่อโครงการ : โครงการการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุ (Traffic Incident Management)

## 1. ที่มาและความสำคัญ

บ่อยครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนในลักษณะที่ไม่รุนแรง แต่การไม่รู้วิธีปฏิบัติที่ถูกต้องและการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุอย่างถูกวิธี ทำให้เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน ส่งผลให้ผู้ประสบเหตุได้รับบาดเจ็บรุนแรงมาก ซึ่งวิธีปฏิบัติที่ถูกต้องจะช่วยช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างถูกวิธี มีการจัดการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุและพื้นที่ทำงานสำหรับเจ้าหน้าที่และพยาบาล และที่สำคัญต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการช่วยเหลือของเจ้าหน้าที่ โดยสำรวจสภาพแวดล้อมและสภาพการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุ หากมีความปลอดภัยจึงสามารถช่วยเหลือผู้ประสบเหตุได้ โทรศัพท์แจ้งหน่วยแพทย์ฉุกเฉิน โดยให้ข้อมูลเกี่ยวกับจุดเกิดเหตุ จำนวนและอาการของผู้บาดเจ็บ

## 2. วัตถุประสงค์ของโครงการ (Project Purpose)

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

## 3. แนวทางการดำเนินงาน

- การศึกษาและทบทวนเกี่ยวกับการจัดการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุ
- เตรียมมาตรการจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ความพร้อมใช้งานของอุปกรณ์ควบคุมการจราจร เลือกใช้งานอุปกรณ์/มาตรการให้เหมาะสมกับสภาพปัญหา วางแผนเปลี่ยนเส้นทางจราจรสำหรับรถที่ไม่เกี่ยวข้อง
- การฝึกซ้อมแผนฯ และการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- เมื่อตรวจพบอุบัติเหตุและทำการตรวจสอบสถานการณ์ แจ้งข้อมูลข่าวสารให้ผู้ใช้งาน
- การตอบสนองหลังการเกิดเหตุ และการจัดการพื้นที่ที่เกิดเหตุ (Site Management)
- การจัดการจราจรบริเวณจุดเกิดเหตุ ได้แก่ สร้างพื้นที่ควบคุมการจราจร จัดการพื้นที่บริเวณถนน
- จัดการจราจรบนเส้นทางใกล้เคียงที่ได้ผลกระทบ และการทำความสะอาดพื้นที่ที่เกิดเหตุ
- การติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน



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