สารบัญ

หน้า

สารบัญ

สารบัญตาราง

สารบัญรูป

บทที่ 1 ที่มาของโครงการ

1.1 หลักการและเหตุผล 1-1

1.2 วัตถุประสงค์ 1-3

1.3 ขอบเขตของรายงาน 1-3

1.4 ขั้นตอนการดำเนินงาน 1-4

บทที่ 2 การจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุในเมืองนำร่องและเมืองต้นแบบ จังหวัดขอนแก่น

2.1 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดขอนแก่น 2-1

2.1.1 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ช่วงปกติ 2-1

2.1.2 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาล 2-5

2.1.3 สรุปสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดขอนแก่น 2-7

2.2 การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด 2-8

2.2.1 กระบวนการทำงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 2-8

2.2.2 การทำงานสนับสนุนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน 2-8

2.2.3 การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 2-11

2.2.4 สรุปการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด 2-13

2.3 มาตรการความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดขอนแก่น 2-14

2.3.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 2-14

2.3.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น 2-22

2.3.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น 2-28

2.3.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น 2-28

2.3.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ 2-31

2.3.6 สรุปภาพรวมการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดขอนแก่น 2-33

2.4 การสืบสวนข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึก 2-40

2.4.1 กรณีอุบัติเหตุ 2560-04-14: รถกระบะชนกับรถจักรยานยนต์ มีผู้เสียชีวิต 3 ราย 2-40

2.4.2 กรณีอุบัติเหตุ 2560-04-17: รถยนต์ชนกันที่จุดกลับรถ มีผู้เสียชีวิต 1 รายบาดเจ็บ 4 ราย2-46

2.4.3 กรณีอุบัติเหตุ 2560-04-30: รถกระบะชนกับรถกระบะ มีผู้เสียชีวิต 1 ราย 2-53

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

2.4.4 กรณีอุบัติเหตุ 2560-03-09: บัส 2 ชั้น ไม่ประจำทาง หลุดตกข้างทาง มีผู้เสียชีวิต 6 ราย บาดเจ็บ 44 ราย 2-63
2.4.5 สรุปผลการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก 2-71
2.5 การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก 2-71
2.5.1 การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน 2-71
2.5.2 การฝึกอบรมการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนำร่อง 2-76
2.6 การวิเคราะห์ช่องว่างของมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดขอนแก่น 2-77
2.6.1 การระดมความคิดเห็นต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดขอนแก่น 7-77
2.6.2 ผลการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดขอนแก่น 7-79
2.7 แผนแม่บทการลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดขอนแก่น 2-81
2.7.1 วิสัยทัศน์ 2-81
2.7.2 เป้าหมาย 2-81
2.7.3 วัตถุประสงค์ 2-82
2.7.4 ยุทธศาสตร์ 2-82
2.8 แผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดขอนแก่น 2-84
2.8.1 แนวทางการพัฒนาแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดขอนแก่น พ.ศ. 2561-2563 2-84
2.8.2 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1: การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 2-85
2.8.3 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น 2-90
2.8.4 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น 2-101
2.8.5 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น 2-112
2.8.6 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 5: การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ 2-118
2.8.7 สรุปงบประมาณในการดำเนินโครงการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดขอนแก่น 2-121

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

บทที่ 3 การจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุในเมืองนำร่องและเมืองต้นแบบ จังหวัดสงขลา

3.1 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดสงขลา 3-1
3.1.1 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนช่วงปกติ 3-1
3.1.2 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาล 3-2
3.1.3 สรุปสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดสงขลา 3-4
3.2 การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัด 3-4
3.2.1 กระบวนการทำงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 3-4
3.2.2 การทำงานสนับสนุนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน 3-5
3.2.3 การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 3-8
3.2.4 สรุปการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา 3-9
3.3 มาตรการความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดสงขลา 3-9
3.3.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 3-9
3.3.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น 3-11
3.3.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น 3-12
3.3.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น 3-13
3.3.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ 3-14
3.3.6 สรุปการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด 3-15
3.4 การสืบสวนข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึก 3-16
3.4.1 กรณีอุบัติเหตุ 2560-04-15: รถบรรทุกน้ำมันตกข้างทาง มีผู้เสียชีวิต 1 ราย 3-16
3.4.2 กรณีอุบัติเหตุ 2560-04-13: รถจักรยานยนต์ชนเสานำทาง มีผู้เสียชีวิต 1 ราย 3-19
3.4.3 กรณีอุบัติเหตุ 2560-04-14: รถจักรยานยนต์ชนท้ายรถจักรยานยนต์ มีผู้เสียชีวิต 1 ราย 3-24
3.4.4 กรณีอุบัติเหตุ 2560-04-12: รถจักรยานยนต์ชนขอบสะพาน มีผู้เสียชีวิต 1 ราย 3-28
3.4.5 สรุปผลการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก 3-33
3.5 การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก 3-33
3.5.1 การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน 3-33
3.5.2 การฝึกอบรมการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนำร่อง 3-38

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

3.6 การวิเคราะห์ช่องว่างของมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดสงขลา 3-40
3.6.1 การระดมความคิดเห็นต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดสงขลา 3-40
3.6.2 ผลการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค ในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดสงขลา 3-45
3.7 แผนแม่บทเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสงขลา 3-49
3.7.1 วิสัยทัศน์ 3-49
3.7.2 เป้าหมาย 3-49
3.7.3 วัตถุประสงค์ 3-49
3.7.4 ยุทธศาสตร์ 3-50
3.8 แผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสงขลา 3-52
3.8.1 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1: การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 3-52
3.8.2 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น 3-57
3.8.3 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น 3-68
3.8.4 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น 3-78
3.8.5 รายละเอียดของแผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 5: การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ 3-85
2.8.6 สรุปงบประมาณในการดำเนินโครงการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา 2-88

บทที่ 4 การจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุในเมืองต้นแบบ จังหวัดชลบุรี

4.1 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดชลบุรี 4-1
4.1.1 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ช่วงปกติ 4-1
4.1.2 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ช่วงเทศกาล 4-6
4.1.3 สรุปสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดชลบุรี 4-7
4.2 การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดชลบุรี 4-8
4.2.1 กระบวนการทำงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 4-8
4.2.2 การทำงานสนับสนุนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน 4-9

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

4.2.3 การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 4-10
4.2.4 สรุปการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด 4-12
4.3 มาตรการความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดชลบุรี 4-13
4.3.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 4-13
4.3.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น 4-15
4.3.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น 4-15
4.3.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น 4-16
4.3.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ 4-19
4.3.6 สรุปมาตรการความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดชลบุรี 4-19
4.4 การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก 4-20
4.4.1 การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน 4-20
4.5 การวิเคราะห์ช่องว่างของมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดชลบุรี 4-25
4.5.1 การระดมความคิดเห็นต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดชลบุรี 4-26
4.5.2 ผลการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค ในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดชลบุรี 4-32

บทที่ 5 การจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุในเมืองต้นแบบ จังหวัดนครราชสีมา

5.1 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนครราชสีมา 5-1
5.1.1 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ช่วงปกติ 5-1
5.1.2 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ช่วงเทศกาล 5-3
5.1.3 สรุปสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนครราชสีมา 5-5
5.2 การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนครราชสีมา 5-5
5.2.1 กระบวนการทำงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 5-5
5.2.2 การทำงานสนับสนุนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน 5-6
5.2.3 การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 5-7
5.2.4 สรุปการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนครราชสีมา 5-10
5.3 มาตรการความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนครราชสีมา 5-11
5.3.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 5-11
5.3.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น 5-17

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

5.3.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น 5-20
5.3.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น 5-21
5.3.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ 5-25
5.3.6 สรุปมาตรการความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนครราชสีมา 5-26
5.4 การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก 5-29
5.4.1 การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน 5-29
5.5 การวิเคราะห์ช่องว่างของมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนครราชสีมา 5-34
5.5.1 การระดมความคิดเห็นต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดนครราชสีมา 5-35
5.5.2 ผลการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค ในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนครราชสีมา 5-39

บทที่ 6 การจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุในเมืองต้นแบบ จังหวัดเชียงใหม่

6.1 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ 6-1
6.1.1 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ช่วงปกติ 6-1
6.1.2 สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ช่วงเทศกาล 6-2
6.1.3 สรุปสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ 6-3
6.2 การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ 6-4
6.2.1 กระบวนการทำงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 6-4
6.2.2 การทำงานสนับสนุนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน 6-4
6.2.3 สรุปการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ 6-5
6.3 มาตรการความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ 6-6
6.3.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 6-6
6.3.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น 6-7
6.3.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น 6-9
6.3.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยขึ้น 6-9
6.3.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ 6-10
6.3.6 สรุปมาตรการความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ 6-11
6.4 การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเชิงลึก 6-12
6.4.1 การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน 6-12

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

6.5 การวิเคราะห์ช่องว่างของมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ 6-17
6.5.1 การระดมความคิดเห็นต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ 6-18
6.5.2 ผลการวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค ในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ 6-24

ภาคผนวก ก รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็น

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2.2-1 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรจากอุบัติเหตุทางถนน แยกรายจังหวัด ปี พ.ศ.2558-2559 2-3
ตารางที่ 2.3-1 การดำเนินการหลังจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 2-32
ตารางที่ 3.3-2 การวิเคราะห์ SWOT ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2-35
ตารางที่ 2.3-3 แผนป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดขอนแก่น พ.ศ.2560 2-38
ตารางที่ 2.4-1 รายละเอียดของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิต/บาดเจ็บหนัก กรณีที่ 1 2-43
ตารางที่ 2.4-2 รายละเอียดของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิต/บาดเจ็บหนัก กรณีที่ 2 5-50
ตารางที่ 2.4-3 รายละเอียดยางล้อรถยนต์ที่เกิดเหตุ (ISUZU D-Max รุ่น CAB4 2.5 Ddi สีบรอนซ์) 2-55
ตารางที่ 2.4-4 รายละเอียดยางล้อรถยนต์ที่เกิดเหตุ (ISUZU D-Max รุ่น 1.9 Ddi Z Prestige สีดำ) 2-56
ตารางที่ 2.4-5 รายละเอียดเบื้องต้นของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิต/บาดเจ็บหนัก 2-61
ตารางที่ 2.4-6 รายละเอียดเบื้องต้นของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิต/บาดเจ็บหนัก กรณีที่ 4 2-67
ตารางที่ 2.8-1 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1: การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 2-85
ตารางที่ 2.8-2 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น 5-90
ตารางที่ 2.8-3 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น 5-102
ตารางที่ 2.8-4 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น 5-112
ตารางที่ 2.8-5 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 5: การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ 5-118
ตารางที่ 2.8-6 สรุปงบประมาณในการดำเนินโครงการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดขอนแก่น 5-123
ตารางที่ 3.2-1 บทบาทหน้าที่การทำงานของแต่ละหน่วยงาน 3-6
ตารางที่ 3.3-1 รายละเอียดมาตรการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย 3-12
ตารางที่ 3.3-2 รายละเอียดมาตรการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ 3-14
ตารางที่ 3.8-1 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1: การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 3-52
ตารางที่ 3.8-2 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2: ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยขึ้น 3-57
ตารางที่ 3.8-3 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยานพาหนะที่ปลอดภัยขึ้น 3-68
ตารางที่ 3.8-4 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4: ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น 3-78
ตารางที่ 3.8-5 แผนปฏิบัติการฯ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 5: การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ 3-85
ตารางที่ 3.8-6 สรุปงบประมาณในการดำเนินโครงการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา 3-89
ตารางที่ 4.1-1 รายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดชลบุรี 4-2
ตารางที่ 4.1-2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดชลบุรี 4-4

สารบัญตาราง(ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.1-3 พื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในจังหวัดชลบุรี 4-5
ตารางที่ 4.1-4 สถิติการจับกุมตามมาตรการ 10 รสขม ปี 2559 4-6
ตารางที่ 4.1-5 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ.2558-2560 4-7
ตารางที่ 5.2-1 จำนวนจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนและมาตรการดำเนินการแก้ไข 5-8
ตารางที่ 5.2-2 จุดพักรถ 5-9
ตารางที่ 5.3-1 ผลการกวดขันวินัยจราจรและบังคับใช้กฎหมาย 5-12
ตารางที่ 5.3-2 สถานศึกษาที่มีการดำเนินงานมาตรการองค์กร 5-22
ตารางที่ 5.3-3 สถานประกอบการที่มีการดำเนินงานมาตรการ 5-22
ตารางที่ 5.3-4 สรุปภาพรวมการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนครราชสีมา 5-27
ตารางที่ 6.3-1 รายละเอียดมาตรการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย 6-8
ตารางที่ 6.3-2 รายละเอียดมาตรการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ 6-10

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1.4-1 ขั้นตอนในการดำเนินงานในจังหวัดนำร่อง 1-5
รูปที่ 1.4-2 ขั้นตอนในการดำเนินงานในจังหวัดต้นแบบ 1-6
รูปที่ 2.1-1 จำนวนอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บ และเสียชีวิต ในจังหวัดขอนแก่น ระหว่าง พ.ศ. 2555-2559 2-2
รูปที่ 2.1-2 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร ปี พ.ศ.2559 2-4
รูปที่ 2.1-3 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร ปีงบประมาณ พ.ศ.2560 2-5
รูปที่ 2.1-4 จำนวนอุบัติเหตุในจังหวัดขอนแก่นในช่วงสงกรานต์ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 2-6
รูปที่ 2.1-5 จำนวนอุบัติเหตุในจังหวัดขอนแก่นในช่วงปีใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 2-7
รูปที่ 2.2-1 กระบวนการทำงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดขอนแก่น 2-8
รูปที่ 2.2-2 แนวทางปฏิบัติ การสั่งการให้ชุดปฏิบัติการออกปฏิบัติงาน ณ จุดเกิดเหตุ 2-9
รูปที่ 2.2-3 แสดงโครงสร้างคณะทำงานความร่วมมือระหว่างเครือข่ายสู่การพัฒนาระบบสุขภาพจังหวัดขอนแก่น 2-10
รูปที่ 2.2-4 กลไกการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน 2-11
รูปที่ 2.2-5 กลไกการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน 2-11
รูปที่ 2.3-1 การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ทางสื่อโทรทัศน์จอ LCD ขนาดใหญ่ในเขตชุมชน 2-14
รูปที่ 2.3-2 การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ในสถานศึกษา 2-14
รูปที่ 2.3-3 การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ/เคเบิ้ลทีวีท้องถิ่น/การประชุมส่วนราชการ 2-15
รูปที่ 2.3-4 การประสานกับแขวงทางหลวงเพื่อจัดทำป้ายเตือนก่อนถึงจุดที่บังคับใช้กฎหมาย 2-15
รูปที่ 2.3-5 การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรที่แยกท่าพระ ให้เป็นแบบนับถอยหลัง (ไฟเคาท์ดาวน์) 2-15
รูปที่ 2.3-6 การดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อลดอุบัติเหตุ 2-16
รูปที่ 2.3-7 มาตรการในช่วงสงกรานต์ 2-17
รูปที่ 2.3-8 มาตรการตั้งด่านชุมชน 2-18
รูปที่ 2.3-9 การประชุมของศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดขอนแก่น 2-18
รูปที่ 2.3-10 มาตรการจัดตั้งด่านชุมชนเพื่อเฝ้าระวังอุบัติเหตุในช่วงวันสงกรานต์ 2-19
รูปที่ 2.3-11 มาตรการ 3ม 2ข 1ร 2-20
รูปที่ 2.3-12 การประชุมของศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในช่วงปีใหม่ พ.ศ.2560 2-20
รูปที่ 2.3-13 การดำเนินการด้านการบังคับใช้กฎหมายของ สภ.เมืองขอนแก่น 2-22
รูปที่ 2.3-14 แผนที่ความเร็วจำกัดของโครงการ 2-23

สารบัญรูป(ต่อ)

หน้า

รูปที่ 2.3-15 กล้องตรวจจับความเร็วติดตั้งบนโครงเหล็ก 2-23
รูปที่ 2.3-16 ศูนย์ปฏิบัติการควบคุม/ตรวจจับความเร็ว 24 ชม. ณ สถานีตำรวจทางหลวงขอนแก่น 2-24
รูปที่ 2.3-17 จอแสดงผลาการวัดความเร็วแบบ Real time ในศูนย์ปฏิบัติการควบคุม/ตรวจจับความเร็ว 2-24
รูปที่ 2.3-18 การติดตั้งป้ายบังคับจำกัดความเร็ว ก่อนถึงกล้องตรวจจับความเร็ว 2-24
รูปที่ 2.3-19 ตัวอย่างป้ายเตือนตรวจจับฝ่าไฟแดงด้วยกล้องวงจรปิดตลอด 24 ชั่วโมง 2-25
รูปที่ 2.3-20 ตัวอย่างการตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงของโปรแกรม 2-25
รูปที่ 2.3-21 ตัวอย่างการดำเนินการแก้ไขจุดอันตรายของทางหลวงชนบทจังหวัดขอนแก่น 2-26
รูปที่ 2.3-22 ตัวอย่างการดำเนินการแก้ไขจุดอันตรายของแขวงทางหลวงจังหวัดขอนแก่น 2-26
รูปที่ 2.3-23 การประยุกต์ใช้ Optical Speed Bars ในจังหวัดขอนแก่น 2-27
รูปที่ 2.3-24 การปรับปรุงทางแยกให้เป็นสัญญาณไฟจราจร 2-27
รูปที่ 2.3-25 การตรวจสอบสิ่งผิดกฎหมายของยานพาหนะของสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น 2-28
รูปที่ 2.3-26 รพ.ขอนแก่น รณรงค์ส่งเสริมสวมหมวกนิรภัย 100% 2-29
รูปที่ 2.3-27 มหาวิทยาลัยขอนแก่นรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจสวมหมวกกันน็อค 2-29
“หลวงพ่อคูณ กูห่วงหัวมึง”
รูปที่ 2.3-28 การแก้
ไขจุดอันตรายภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น 2-30
รูปที่ 2.3-29 มาตรการองค์กร“การสวมหมวกนิรภัย 100% วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น” 2-30
รูปที่ 2.3-30 มาตรการการสวมหมวกนิรภัย 2-31
รูปที่ 2.4-1 สภาพหลังจากการเกิดเหตุ 2-40
รูปที่ 2.4-2 ภาพจำลองลักษณะการเกิดเหตุ 2-41
รูปที่ 2.4-3 ความเสียหายของรถกระบะที่ประสบอุบัติเหตุ 2-42
รูปที่ 2.4-4 ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ 2-43
รูปที่ 2.4-5 สภาพหลังจากการเกิดเหตุ 2-46
รูปที่ 2.4-6 ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถยนต์เก๋ง 2-46
รูปที่ 2.4-7 กายภาพโดยรวม ณ จุดเกิดเหตุบริเวณเส้นทางทล.230 กม. 21+000 2-47
รูปที่ 2.4-8 จำลองเหตุการณ์ จุดชน และจุดสุดท้ายที่รถหยุด 2-47
รูปที่ 2.4-9 สภาพความเสียหายภายในตัวรถเก๋ง 2-48
รูปที่ 2.4-10 สภาพความเสียหายภายนอกตัวรถกระบะ 2-49
รูปที่ 2.4-11 ผังตำแหน่งที่นั่งของผู้โดยสารของรถทั้ง 2 คันที่เกิดอุบัติเหตุ 2-49

สารบัญรูป(ต่อ)

หน้า

รูปที่ 2.4-12 ลักษณะการยุบตัวของรถเก๋งที่ถูกรถกระบะชน 2-51
รูปที่ 2.4-13 ลักษณะของจุดกลับรถหน้าเมืองเอกแกรนด์วิว 2-51
รูปที่ 2.4-14 ลักษณะของป้ายเตือนบดบังการมองเห็นของคนขับรถเก๋ง 2-52
รูปที่ 2.4-15 สภาพหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ 2-53
รูปที่ 2.4-16 ลักษณะโดยรวม ณ จุดเกิดเหตุบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2226(พิมาย-ชุมพวง) 2-54
รูปที่ 2.4-17 แผนที่จุดเกิดเหตุบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2226(พิมาย-ชุมพวง) 2-54
รูปที่ 2.4-18 ตำแหน่งจุดชนและตำแหน่งรถหยุด 2-55
รูปที่ 2.4-19 ความเสียหายของยวดยานคันที่ 1(Unit 1) 2-56
รูปที่ 2.4-20 ความเสียหายของรถกระบะที่ประสบอุบัติเหตุ Unit 1 2-57
รูปที่ 2.4-21 ความเสียหายของรถกระบะที่ประสบอุบัติเหตุ Unit 2 2-57
รูปที่ 2.4-22 ลักษณะการยุบตัวด้านหน้าของรถกระบะดีแม็กซ์ สีบรอนซ์เงิน(Unit 1) 2-58
รูปที่ 2.4-23 ลักษณะการกระแทกของศีรษะกับกระจก ทำให้มีกระจุกผมติดอยู่รอยแตก(Unit 1) 2-58
รูปที่ 2.4-24 ลักษณะการยุบตัวของพวงมาลัยด้านล่างจากการถูกกระแทก(Unit 1) 2-59
รูปที่ 2.4-25 ลักษณะการยุบตัวด้านหน้าของรถกระบะดีแม็กซ์ สีดำ(Unit 2) 2-59
รูปที่ 2.4-26 ลักษณะการกระแทกของศีรษะกับกระจก (Unit 2) 2-60
รูปที่ 2.4-27 ผังตำแหน่งที่นั่งของคนขับรถทั้ง 2 คันที่เกิดอุบัติเหตุ 2-60
รูปที่ 2.4-28 วิเคราะห์การวางแผนการเดินทาง ระยะทาง ระยะเวลา และการเลือกใช้เส้นทาง 2-64
รูปที่ 2.4-29 สภาพผนังปูนแบริเออร์ที่พังเสียหาย ซึ่งรับแรงรถบัสไม่ได้ 2-65
รูปที่ 2.4-30 ตำแหน่งสุดท้ายของรถบัสที่ประสบอุบัติเหตุ และตำแหน่งที่เลื่อนตกลงมาอีก 2-65
รูปที่ 2.4-31 สภาพกายภาพ ณ ช่วงเวลาเกิดเหตุ 2-66
รูปที่ 2.4-32 รูปแบบแบริเออร์แบบ F-shape 2-70
รูปที่ 2.5-1 แนวทางการประสานงานฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการทำงานในระดับจังหวัด 2-72
รูปที่ 2.5-2 หน้าจอระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2-73
รูปที่ 2.5-3 หน้าจอระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยบนเว็ปไซต์ 2-73
รูปที่ 2.5-4 หน้าจอรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดขอนแก่น 2-74
รูปที่ 2.5-5 ตัวอย่างการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ 2-75
รูปที่ 2.5-6 การแนะนำโปรแกรมบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุ ณ กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดขอนแก่น 2-76
รูปที่ 2.5-7 ตัวอย่างการนำเสนอการใช้โปรแกรมบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุ 2-76

สารบัญรูป(ต่อ)

หน้า

รูปที่ 2.6-1 การนำเสนอข้อมูลของโครงการ โดย รศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง ผู้จัดการโครงการ 2-77
รูปที่ 2.6-2 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็น (จังหวัดขอนแก่น) 2-78
รูปที่ 2.6-3 การอภิปรายและแสดงความคิดเห็นประเด็นความปลอดภัยทางถนนจากผู้เข้าร่วมประชุม 2-78
รูปที่ 2.8-1 การดำเนินการตั้งด่านควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก 2-110
รูปที่ 2.8-2 ลักษณะการจัดการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุ (Traffic Incident Management) 2-120
รูปที่ 3.1-1 จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลาระหว่าง พ.ศ. 2556-2559 3-1
รูปที่ 3.1-2 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลาระหว่าง พ.ศ. 2556-2559 3-2
รูปที่ 3.1-3 จำนวนอุบัติเหตุในจังหวัดสงขลาช่วงปีใหม่และสงกรานต์ ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2560 3-2
รูปที่ 3.1-4 จำนวนผู้บาดเจ็บในจังหวัดสงขลาช่วงปีใหม่และสงกรานต์ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2560 3-3
รูปที่ 3.1-5 จำนวนผู้เสียชีวิตในจังหวัดสงขลาช่วงปีใหม่และสงกรานต์ระหว่างปี พ.ศ. 2558 –2560 3-3
รูปที่ 3.2-1 กระบวนการทำงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดสงขลา 3-4
รูปที่ 3.2-2 คณะทำงานศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา 3-5
รูปที่ 3.3-1 มาตรการเที่ยวปีใหม่ปลอดภัยใส่ใจเพื่อนร่วมทาง 3-10
รูปที่ 3.3-2 กิจกรรมเสริมสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 % 3-13
รูปที่ 3.3-3 มาตรการการสวมหมวกนิรภัยช่วงเทศกาล 3-14
รูปที่ 3.4-1 สภาพการไถลจนตกข้างทาง 3-16
รูปที่ 3.4-2 บริเวณจุดเกิดเหตุและผังการชน 3-17
รูปที่ 3.4-3 สภาพหลังตกข้างทาง 3-17
รูปที่ 3.4-4 สภาพภายในตัวรถ 3-18
รูปที่ 3.4-5 แนวไถลของรถจักรยานยนต์ 3-20
รูปที่ 3.4-6 แผนที่บริเวณจุดเกิดเหตุและผังการชน 3-20
รูปที่ 3.4-7 สภาพความเสียหายของเสาเตือนนำทางในวันที่เกิดเหตุ 3-21
รูปที่ 3.4-8 ภาพจำลองแนวการชนของรถจักรยานยนต์ 3-21
รูปที่ 3.4-9 ตำแหน่งการชนตามแนวรถจักรยานยนต์วิ่งไปบ้านกลาง 3-21
รูปที่ 3.4-10 สภาพปัจจุบันโค้งมีศักยภาพการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากระยะมองเห็นไม่เพียงพอ 3-22
รูปที่ 3.4-11 สภาพความเสียหายของยานพาหนะ 3-23
รูปที่ 3.4-12 ลำดับเหตุการณ์อุบัติเหตุ 3-24
รูปที่ 3.4-13 ประตูวัดที่ผู้เสียชีวิตขี่รถจักรยานยนต์ออกมาเพื่อเข้าสู่ถนนหลัก 3-25
รูปที่ 3.4-14 แผนที่บริเวณจุดเกิดเหตุและผังการชน 3-25

สารบัญรูป(ต่อ)

หน้า

รูปที่ 3.4-15 ลักษณะทางกายภาพที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุ 3-27
รูปที่ 3.4-16 แผนที่บริเวณจุดเกิดเหตุและผังการชนและสภาพกายภาพ ณ ช่วงเวลาเกิดเหตุ 3-29
รูปที่ 3.4-17 ตำแหน่งชนภายหลังวันเกิดเหตุ 3-29
รูปที่ 3.4-18 สภาพผิวถนนเดิมที่มีความโค้งมากและการยกโค้งไม่เหมาะสม 3-29
รูปที่ 3.4-19 สภาพรถจักรยานยนต์ ณ จุดเกิดเหตุ 3-30
รูปที่ 3.4-20 ลักษณะทางกายภาพที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุ 3-31
รูปที่ 3.4-21 ลักษณะโค้งในเวลากลางคืน 3-31
รูปที่ 3.4-22 ตัวอย่างการแก้ไขจุดปะทะ 3-32
รูปที่ 3.5-1 แนวทางการประสานงานฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการทำงานในระดับจังหวัด 3-34
รูปที่ 3.5-2 หน้าจอระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย (www.safetyotp.com/index.html) 3-35
รูปที่ 3.5-3 หน้าจอรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดสงขลา 3-36
รูปที่ 3.5-4 ตัวอย่างการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ 3-37
รูปที่ 3.5-5 การลงทะเบียนบริเวณงานประชุม 3-39
รูปที่ 3.5-6 บรรยากาศการประชุม 3-40
รูปที่ 3.6-1 การลงทะเบียนบริเวณงานประชุม 3-41
รูปที่ 3.6-2 พิธีเปิดการประชุมระดมความคิดเห็นต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดสงขลา 3-42
รูปที่ 3.6-3 การนำเสนอข้อมูลของโครงการ โดย ผศ.ดร.ปรเมศวร์ เหลือเทพ รองผู้จัดการโครงการ 3-42
รูปที่ 3.6-4 การนำเสนอข้อมูลของโครงการ โดย ดร.สุเมธ องกิตติกุล รองผู้จัดการโครงการ 3-42
รูปที่ 3.6-5 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็น (จังหวัดสงขลา) 3-42
รูปที่ 3.6-6 การนำเสนอข้อมูลเรื่อง “สถิติข้อมูลอุบัติเหตุ และการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ” 3-43
รูปที่ 3.6-7 การอภิปรายและแสดงความคิดเห็นประเด็นความปลอดภัยทางถนนจากผู้เข้าร่วมประชุม 3-43
รูปที่ 3.8-1 ตัวอย่างการดำเนินการตั้งด่านควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก 3-76
รูปที่ 3.8-2 ลักษณะการจัดการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุ (Traffic Incident Management) 3-87
รูปที่ 4.1-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของชลบุรี (GPP) 4-1
รูปที่ 4.1-2 จำนวนผู้เยี่ยมเยียนของจังหวัดชลบุรี 4-2
รูปที่ 4.1-3 ปริมาณรถจดทะเบียนสะสมของจังหวัดชลบุรี 4-3

สารบัญรูป(ต่อ)

หน้า

รูปที่ 4.1-4 ปริมาณรถจดทะเบียนสะสมในปี 2559 ของจังหวัดชลบุรี 4-3
รูปที่ 4.1-5 สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดชลบุรี 4-4
รูปที่ 4.1-6 สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากข้อมูล 3 ฐาน 4-5
รูปที่ 4.1-7 สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดชลบุรี 4-7
รูปที่ 4.2-1 เขตพื้นที่บริการของหน่วยกู้ชีพของจังหวัดชลบุรี 4-8
รูปที่ 4.2-2 กระบวนการทำงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดชลบุรี 4-9
รูปที่ 4.2-3 การประชุมวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนเป็นประจำของคณะทำงานประจำเดือน 4-11
รูปที่ 4.3-1 การแก้ไขจุดเสี่ยงเบื้องต้นด้วยการติดตั้งป้าย 4-15
รูปที่ 4.3-2 การดำเนินมาตรการยึดรถที่ดัดแปลงสภาพ 4-16
รูปที่ 4.3-3 การดำเนินมาตรการตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ 4-17
รูปที่ 4.3-4 การดำเนินโครงการเสริมสร้างวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อความปลอดภัยให้กับเด็กอาชีวะ4-18
รูปที่ 4.3-5 การดำเนินตามมาตรการความปลอดภัยด้านการจราจรหน้าโรงเรียน 4-18
รูปที่ 4.4-1 แนวทางการประสานงานฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการทำงานในระดับจังหวัด 4-21
รูปที่ 4.4-2 หน้าจอระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 4-22
รูปที่ 4.4-3 หน้าจอรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดชลบุรี 4-23
รูปที่ 4.4-4 ตัวอย่างการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ 4-24
รูปที่ 4.5-1 พิธีเปิดการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็นจังหวัดชลบุรี 4-26
รูปที่ 4.5-2 การนำเสนอที่มาของการศึกษาและสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย 4-27
รูปที่ 4.5-3 การนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุของจังหวัดชลบุรี โดย พ.ต.อ.พิสิฏฐ โปรยรุ่งโรจน์ 4-27
รูปที่ 4.5-4 การให้ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม 4-28
รูปที่ 5.1-1 จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนครราชสีมาระหว่าง พ.ศ. 2557-2559 5-1
รูปที่ 5.1-2 จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนครราชสีมาระหว่าง พ.ศ. 2557-2559 5-2
รูปที่ 5.1-3 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนครราชสีมาระหว่าง พ.ศ. 2557-2559 5-2
รูปที่ 5.1-4 เปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในจังหวัดนครราชสีมาช่วงเทศกาลระหว่างปี พ.ศ. 2558 -2560 5-3
รูปที่ 5.1-5 เปรียบเทียบจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุในจังหวัดนครราชสีมาช่วงเทศกาล ระหว่างปี พ.ศ. 2558 – พ.ศ. 2560 5-4
รูปที่ 5.1-6 เปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในจังหวัดนครราชสีมาช่วงเทศกาล ระหว่างปี พ.ศ. 2558 – พ.ศ. 2560 5-5

สารบัญรูป(ต่อ)

หน้า

รูปที่ 5.2-1 กระบวนการทำงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดนครราชสีมา 5-6
รูปที่ 5.3-1 พิธีเปิดศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 5-13
รูปที่ 5.3-2 มาตรการการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนน 5-15
รูปที่ 5.3-3 พิธีเปิดศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 5-18
รูปที่ 5.4-1 แนวทางการประสานงานฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการทำงานในระดับจังหวัด 5-30
รูปที่ 5.4-2 หน้าจอระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 5-31
รูปที่ 5.4-3 หน้าจอรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดนครราชสีมา 5-32
รูปที่ 5.4-4 ตัวอย่างการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ 5-33
รูปที่ 5.5-1 กล่าวเปิดการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ในเมืองต้นแบบ จังหวัดนครราชสีมา โดย นาย สฤษฎ์พงศ์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย สนข. 5-35
รูปที่ 5.5-2 การนำเสนอข้อมูลของโครงการ โดย รศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง ผู้จัดการโครงการ 5-35
รูปที่ 5.5-3 บรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็น (จังหวัดนครราชสีมา) 5-36
รูปที่ 5.5-4 การอภิปรายและแสดงความคิดเห็นประเด็นความปลอดภัยทางถนนจากผู้เข้าร่วมประชุม 5-36
รูปที่ 6.1-1 จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ระหว่าง พ.ศ. 2556-2559 6-1
รูปที่ 6.1-2 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ระหว่าง พ.ศ. 2556-2559 6-2
รูปที่ 6.1-3 เปรียบเทียบจำนวนผู้บาดเจ็บในจังหวัดเชียงใหม่ช่วงปีใหม่และสงกรานต์ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559 6-2
รูปที่ 6.1-4 เปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตในจังหวัดเชียงใหม่ช่วงปีใหม่และสงกรานต์ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2559 6-3
รูปที่ 6.2-1 กระบวนการทำงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดเชียงใหม่ 6-4
รูปที่ 6.3-1 การประชุมเพื่อดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 6-7
รูปที่ 6.3-2 การร่วมบันทึกความร่วมมือองค์กรต้นแบบ(MOU)สวมหมวกนิรภัย 100% ในจังหวัดเชียงใหม่ 6-10
รูปที่ 6.4-1 แนวทางการประสานงานฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการทำงานในระดับจังหวัด 6-13
รูปที่ 6.4-2 หน้าจอระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 6-14
รูปที่ 6.4-3 หน้าจอรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ 6-15
รูปที่ 6.4-4 ตัวอย่างการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ 6-16
รูปที่ 6.5-1 การลงทะเบียนบริเวณงานประชุม 6-18
รูปที่ 6.5-2 พิธีเปิดการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็น(จังหวัดเชียงใหม่) 6-18

สารบัญรูป(ต่อ)

หน้า

รูปที่ 6.5-3 การบรรยายเรื่อง “สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน” 6-19
โดย รศ.ลำดวน ศรีศักดา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
รูปที่ 6.5-4 การบรรยายเรื่อง “ข้อมูลพื้นฐานในการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน” 6-19
โดย ผศ.ดร.ปรเมศวร์ เหลือเทพ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
รูปที่ 6.5-5 การบรรยายเรื่อง “วิสัยทัศน์ของแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน” 6-20
โดย ดร.สุเมธ องกิตติกุล สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
รูปที่ 6.5-6 บรรยากาศในงานประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็น (จังหวัดเชียงใหม่) 6-20
รูปที่ 6.5-7 การเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม 6-21