



แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2564-2568



สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

คำนำ

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 ได้กำหนดโครงสร้างการบริหารงานด้านความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครโดยมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นประธาน ซึ่งบทบาทหน้าที่ส่วนหนึ่ง คือ จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุ ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อำนาจการส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขต

สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานครในฐานะเลขานุการและหน่วยงานหลักในการสร้างความปลอดภัยในการเดินทางให้แก่ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จึงได้จัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 – 2568 เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการทำงานให้กรุงเทพมหานครให้เป็น “มหานครแห่งความปลอดภัย เป็นเมืองไร้อุบัติเหตุ (Zero Accident)” โดยได้ดำเนินการรวบรวมโครงการ/กิจกรรมประจำปี พ.ศ. 2564 – 2568 สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่หน่วยงานภายในกรุงเทพมหานครและภาคีเครือข่าย ตามยุทธศาสตร์แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 – 2568 โดยแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 – 2568 ได้กำหนดให้มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 (พ.ศ. 2556 - 2575) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ที่กำหนดให้กรุงเทพมหานครเป็น “มหานครแห่งความปลอดภัย” ในประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยข้อ 1.3 ที่ว่า กรุงเทพมหานครจะต้องเป็นเมือง “ปลอดภัยอุบัติเหตุ”

สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 – 2568 จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเป็นเครื่องมือสำหรับผู้บริหารในการกำกับ และ ติดตามการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 – 2568 เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1	
แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน	5
1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์	6
1.2 เป้าประสงค์	7
1.3 ค่าเป้าหมาย	7
1.4 ยุทธศาสตร์	9
บทที่ 2	
แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน	23
ภาคผนวก ก	
แผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์	32
ภาคผนวก ข	
แผนปฏิบัติการบูรณาการ	83



สารบัญญภาพ

ภาพ	หน้า
1 กรอบแนวคิดแนวทางการพัฒนา	5
2 การพยากรณ์อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร	7
3 กรอบการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร	23
4 วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานคร	24



สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1 คำเป้าหมายของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร	8
2 ตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศตามแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล	8
3 ประเมินการรายรับเพื่อสนับสนุนงานด้านความปลอดภัยทางถนนของ กรุงเทพมหานคร	10
4 ทางเลือกในการจัดสรรงบประมาณที่เพิ่มขึ้นตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร	11
5 เป้าหมายและตัวชี้วัด	12
6 เป้าหมายและตัวชี้วัด	15
7 เป้าหมายและตัวชี้วัด	19
8 แผนงาน/โครงการภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร	25
9 สรุปแผนปฏิบัติการ	27



บทที่ 1

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2564 – 2567

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2564 - 2567 เป็นแผนที่ใช้ในการกำหนดแนวทางการพัฒนากรุงเทพมหานครสู่การเป็น “มหานครปลอดภัย” โดยให้ความสำคัญกับคนเดินทางทุกกลุ่มโดยเฉพาะกลุ่มเปราะบางให้เป็นถนนที่พ่อแม่วางใจให้ลูกเดินเล่นและปั่นจักรยานได้ เป็นเมืองที่ประชาชนรู้สึกปลอดภัยไม่ว่าจะเดินทางเวลาไหน ด้วยยานพาหนะอะไร เป็นเมืองที่เป็นมิตรกับการเดินท่องเที่ยวและขี่จักรยานของคนทุกกลุ่ม ช่างวัย และเพศ เป็นเมืองที่เศรษฐกิจเติบโตจากการให้คุณค่าของคนก่อนรถ เป็นเมืองที่มีถนนที่รถจักรยานยนต์ได้รับการยอมรับว่าเป็นส่วนหนึ่งของผู้ใช้ถนน



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดแนวทางการพัฒนา

แนวคิดการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

1. มุ่งเน้นเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น โดยการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีสมรรถนะที่เหมาะสมในการปฏิบัติงาน และสามารถกำหนดมาตรฐานเพื่อแก้ไขจุดอันตรายและจุดเสี่ยงให้สอดคล้องกับระบบที่ปลอดภัย รวมถึงการพัฒนาความสามารถด้านการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน
2. มุ่งเน้นแสวงหาแนวทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบูรณาการการใช้อำนาจตามกฎหมาย และหนุนเสริมหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย ด้วยเทคโนโลยี และการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ด้วยสื่อ และ ด้วยการทำงานร่วมกับองค์กรเพื่อสร้างมาตรการองค์กร
3. ให้ความสำคัญกับการพัฒนากลไก ข้อมูล ฐานข้อมูล ข้อมูลเชิงลึก ข้อมูลระดับความเสี่ยง เชิง พฤติกรรม และ การจราจร
4. กลไกด้านงบประมาณในการสนับสนุนการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร เกิดจากสมมติฐานว่า กรุงเทพมหานครสามารถนำรายได้ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นมาใช้ ได้แก่ รายได้จากค่าปรับคดีจราจร และ รายได้จากค่าธรรมเนียมที่จอดรถ เพื่อมาสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในโครงการ Flagship ที่สำคัญ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับ กิจกรรม โครงการ และ งบประมาณที่ใช้อยู่เดิม
5. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครต้องทำงานเชิงรุกเพื่อเพิ่มสัดส่วนการสนับสนุนงบประมาณในโครงการตามแผนแม่บท จากแหล่งรายได้ภายนอก เช่น จากกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ จาก กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และ กองทุนพัฒนาคุณภาพชีวิต

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์

จากการศึกษาทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง SWOT และกรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร สามารถนำมากำหนด วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ ของแผนปฏิบัติการได้ดังนี้

1.1.1 วิสัยทัศน์

ลดความสูญเสียเป็นศูนย์

Vision Zero

1.1.2 พันธกิจ

- 1) STOP TRAGEDY กำหนดเป้าหมายเพื่อมุ่งไปสู่การลดความสูญเสีย การเสียชีวิต บาดเจ็บ จากอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม
- 2) THINK DIFFERENTLY ปรับปรุงระบบและแนวทางในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนไปสู่มาตรฐานสากล
- 3) ACT COLLABORATELY สร้างความร่วมมือในการทำงานกับทุกภาคส่วนเพื่อมุ่งไปสู่เป้าหมาย

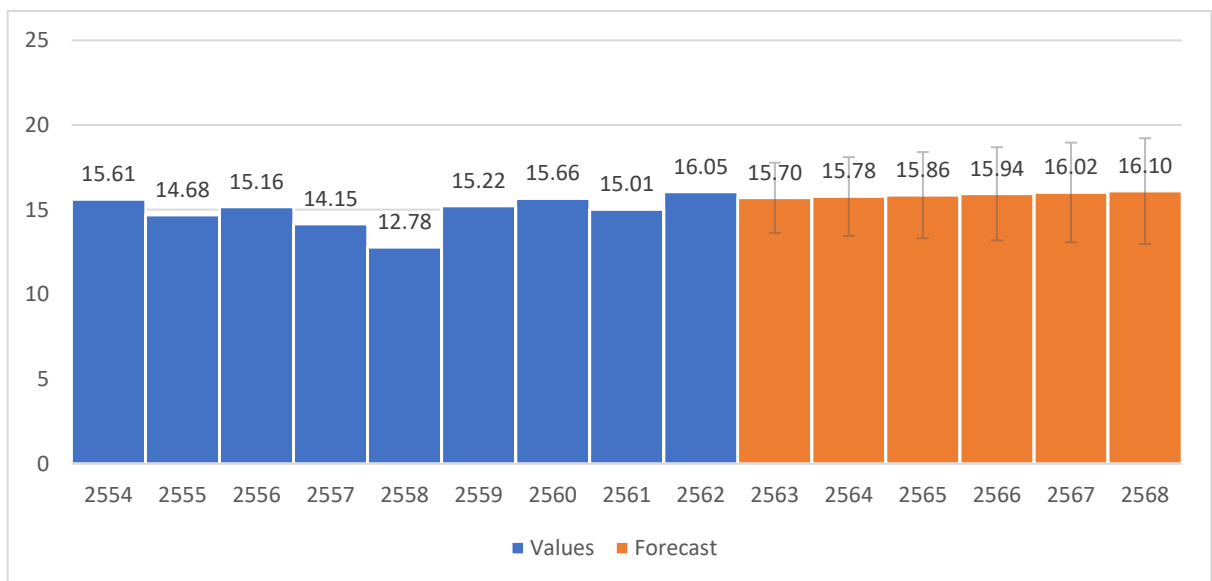


1.2 เป้าประสงค์

- 1) เสริมสร้างการทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนใน กทม ให้เข้มแข็ง และยั่งยืน
- 2) สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของความรับผิดชอบร่วมกัน
- 3) เป็นเมืองแห่งมาตรฐานการสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับคนทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม

1.3 ค่าเป้าหมาย

การกำหนดค่าเป้าหมายในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครได้จากการนำอัตราการเสียชีวิตมาใช้โปรแกรมทางคอมพิวเตอร์ในการพยากรณ์ โดยจากภาพที่ 2-2 แสดงให้เห็นว่าในอีก 5 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2563 - 2568) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครไม่ลดลง ทั้งนี้เนื่องจากยังไม่มีมาตรการใส่เงื่อนไขของสถานการณ์ นโยบายและมาตรการใหม่ๆ ลงไปในการคำนวณ แต่เมื่อพิจารณาตามแผนแม่บทที่ 7 ของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีจะพบว่ามีกำหนดค่าเป้าหมายเป็นอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 12 คนต่อประชากรแสนคน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการเสียชีวิตจากการพยากรณ์เป็นเป้าหมายที่ท้าทายและมีความเป็นไปได้สูงที่กรุงเทพมหานครจะสามารถดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติได้



ภาพที่ 2 การพยากรณ์อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร



ตารางที่ 1 ค่าเป้าหมายของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ปี พ.ศ.	อัตราการตายต่อประชากรแสนคน ด้วยแบบจำลอง	อัตราการตาย ต่อประชากรแสนคน
2563	15.70	15.70 ¹
2564 (เริ่มแผน)	15.78	14
2565	15.86	12*
2566	15.94	11*
2567	16.02	10*
2568 (สิ้นสุดแผน)	16.10	9*

หมายเหตุ * ค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทความได้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน
ระบบโลจิสติกส์ และ ดิจิทัล

¹ ใช้ค่าพยากรณ์

จากตารางที่ 1 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครในปี 2564 เป็นปีที่เริ่มนำแผนไปปฏิบัติได้กำหนดค่าเป้าหมายไว้ที่ 14 คนต่อแสนประชากรลดลงจากค่าพยากรณ์ 1.70 คนต่อแสนประชากร และ 4 ปีถัดไป (พ.ศ. 2565 - 2568) ลดลงเหลือ 12 คนต่อแสนประชากร โดยเมื่อพิจารณาตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศตามแผนยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์พบว่า กรุงเทพมหานครต้องมีการพัฒนาและกระตุ้นให้ประชาชนใช้ระบบการเดินทางโดยสาธารณะเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 30 - 40% ซึ่งจะเป็นปัจจัยที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครได้อีกทางหนึ่ง

ตารางที่ 2 ตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศตามแผนแม่บทความได้ยุทธศาสตร์ชาติ
ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี 2561 - 2565	ปี 2566 - 2570	ปี 2571 - 2575	ปี 2576 - 2580
การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และปริมณฑลไม่น้อยกว่า 30 เมืองหลัก ในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 5	กรุงเทพฯ และปริมณฑลไม่น้อยกว่า 40 เมืองหลัก ในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 10	กรุงเทพฯ และปริมณฑลไม่น้อยกว่า 50 เมืองหลัก ในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 20	กรุงเทพฯ และปริมณฑลไม่น้อยกว่า 60 เมืองหลัก ในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 20
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)	12 คนต่อประชากร 1 แสนคน	12 คนต่อประชากร 1 แสนคน	8 คนต่อประชากร 1 แสนคน	5 คนต่อประชากร 1 แสนคน



1.4 ยุทธศาสตร์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยและเท่าเทียม

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดสมรรถนะของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครและศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับเขตตามพันธกิจหลักตามบทบาทองค์กรนำด้านความปลอดภัยทางถนนระดับสากลทั้งหมด 6 ด้าน ประกอบด้วย (1) การประสานงานและบูรณาการการทำงาน (Coordination) (2) การทำงานด้านกฎหมาย (Legislation) (3) การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร (Funding and Resource Allocation) (4) การประชาสัมพันธ์ (Promotion) (5) การติดตามประเมินผล (Monitoring and Evaluation) และ (6) การวิจัย พัฒนา และการถ่ายทอดความรู้ (Research & Development and Knowledge Transfer) เพื่อให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครและศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับเขตสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยยึดหลักการสำคัญ คือ การกำหนดนโยบายและมาตรการที่มีประสิทธิภาพ บุคลากรมีสมรรถนะด้านความปลอดภัยทางถนน และมีข้อมูลและระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ

สถานการณ์และความสำคัญ

ประเทศไทยกำหนดโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ในรูปแบบคณะกรรมการตั้งแตระดับชาติจนกระทั่งถึงระดับท้องถิ่น รวมถึงกรุงเทพมหานคร แต่จากรายงานการประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบันประเทศไทย (องค์การอนามัยโลก, 2559) กล่าวว่า โครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ยังมีข้อจำกัดในหลายด้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างและกลไกการส่งมอบนโยบายและการนำนโยบายจากส่วนกลางไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผลทั้งด้านการบริหารจัดการและกำลังคนในการปฏิบัติงาน และจากการศึกษาโครงการการศึกษาเพื่อทบทวนบทบาทขององค์กรนำด้านความปลอดภัยทางถนนในการขับเคลื่อนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ (นภาพร สีใส, 2562) ยังพบว่า ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนยังขาดระบบการติดตามประเมินผลการขับเคลื่อนนโยบายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดและศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น นอกจากนี้ ยังพบว่า การติดตามการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่นโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดยังมีอุปสรรคด้านการบริหารจัดการ เช่น บุคลากรไม่เพียงพอ รวมถึง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่นยังไม่มีการจัดทำแผนปฏิบัติงานและงบประมาณรองรับประเด็นอุบัติเหตุทางถนน และข้อมูลที่ใช้ในการกำหนดเป้าหมายและแผนงานในระดับต่างๆ ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัดยังมุ่งเน้นที่ข้อมูล



อัตราการบาดเจ็บและการเสียชีวิต มากกว่า การวิเคราะห์ข้อมูลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตเชิงลึก ซึ่งข้อมูลอัตราการบาดเจ็บและการเสียชีวิตเพียงอย่างเดียวไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการกำหนดนโยบายและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (European Union, 2018, Hakkert, A.S, Gitelman, V. and Vis, M.A. (Eds.), 2007) สำหรับข้อมูลการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในระดับจังหวัด ไม่ได้ดำเนินการสืบสวนอุบัติเหตุทุกกรณี จะสืบสวนอุบัติเหตุในกรณีเกิดเหตุที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก เช่น กรณีการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ และยังพบช่องว่างในการปฏิบัติงานในการสืบสวนอุบัติเหตุในระดับจังหวัดยังเป็นในรูปแบบต่างคนต่างทำ ไม่ได้ลงไปดำเนินงานสืบสวนอุบัติเหตุพร้อมกัน ทำให้ข้อมูลที่ใช้สำหรับการกำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ ในการลดอุบัติเหตุทางถนนจึงไม่สามารถส่งผลให้บรรลุตามเป้าหมายได้จริง

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาข้อมูลจากรายงานการวิเคราะห์ผลการจัดเก็บรายได้กรุงเทพมหานคร ประจำปีงบประมาณ 2562 (นางสาวรุ่งตะวัน อิงชาติเจริญ, 2562) พบว่า รายได้จากค่าปรับจราจร ปี พ.ศ. 2561 จำนวน 140.24 ล้านบาทและ ปี พ.ศ. 2562 จำนวน 152.02 ล้านบาท และจากนโยบายการเชื่อมโยงฐานข้อมูลผู้กระทำความผิดระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกทำให้มีการคาดการณ์ว่าจำนวนค่าปรับจราจรจะเพิ่มมากขึ้น จากรายได้ที่ได้รับจากค่าปรับจราจรในปัจจุบัน ตามข้อมูลของ ปี 2562 อยู่ที่ 150.02 ล้านบาท โดยเป็นผู้มาจ่ายค่าปรับประมาณ 20% เมื่อมีการเชื่อมระบบค่าปรับจะทำให้สัดส่วนรายได้ของกรุงเทพมหานครจากผู้มาเสียค่าปรับเพิ่ม คาดการณ์ว่าใน ปี พ.ศ. 2565 จะมีรายได้อยู่ที่ 252.02 ล้านบาท ปี พ.ศ. 2566 อยู่ที่ 352.02 ล้านบาท และปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2568 อยู่ที่ 452.02 ล้านบาท ถ้านำรายได้ส่วนที่เพิ่มขึ้นมาใช้เฉพาะงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด จะมีงบประมาณให้ใช้ในปี พ.ศ. 2565 ที่ 100 ล้านบาท ปี พ.ศ. 2566 ที่ 200 ล้านบาท ปี พ.ศ. 2567 - พ.ศ. 2568 ที่ 300 ล้านบาท (ตารางที่ 9) และจะมีรายได้เพิ่มจากรายได้ที่เหลือหลังหักค่าใช้จ่ายจากการเก็บค่าธรรมเนียมที่จอดรถตามพระราชบัญญัติการจัดระเบียบที่จอดรถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยคาดว่าจะเริ่มมีรายได้ในปี พ.ศ. 2566

รายได้ที่เพิ่มขึ้นจะเน้นการพัฒนาในส่วนของกรุงเทพมหานครในช่วงแรก และ มีการจัดสรรงบประมาณให้กับเขตได้นำไปบริหารจัดการเองบางส่วนเริ่มในปี พ.ศ. 2567 เมื่อเขตเริ่มมีความเข้มแข็งในการบริหารจัดการ ศปถ. เขต แล้ว

ตารางที่ 3 ประมาณการรายรับเพื่อสนับสนุนงานด้านความปลอดภัยทางถนนของ กทม.

	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568
รายได้จากค่าปรับจราจร	140	150	150	150	250	350	450	450
รายได้จากค่าจอดรถ								
					100	200	250	250
			งบบริหาร ศปถ	งบบริหาร ศปถ				
			งบบำรุงรักษา และ แก้ไขจุดเสี่ยง ของ สจส.					
					งบสนับสนุนเขต		50	50
					งบสนับสนุนเขต			

หมายเหตุ สมมติฐาน earmark รายรับที่เพิ่มขึ้นมาใช้เพื่อสนับสนุนเฉพาะงานด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่กระทบงบเดิม



จากที่กล่าวมาข้างต้น คณะที่ปรึกษาจึงเสนอทางเลือกในการจัดสรรงบประมาณที่เพิ่มขึ้นตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็น 2 ทางเลือก ดังแสดงในตารางที่ 4 โดย

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 เน้นด้านการพัฒนาระบบบริหารจัดการ จึงไม่จำเป็นต้องใช้งบประมาณสูง จึงกำหนดสัดส่วนที่ร้อยละ 10
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 เน้นการสื่อสารประชาสัมพันธ์ การสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ การสร้างการมีส่วนร่วม สัดส่วน ร้อยละ 30% หรือ 40% ทั้งนี้ขึ้นกับงบประมาณที่จะต้องใช้เพื่อสนับสนุนตำรวจ เนื่องจากคาดว่าจะใช้งบประมาณเท่าๆเดิมสำหรับการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมได้
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 เน้นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย เพิ่มจากภารกิจประจำที่สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ทำอยู่แล้ว สัดส่วนร้อยละ 60 หรือ 50

ตารางที่ 4 ทางเลือกในการจัดสรรงบประมาณที่เพิ่มขึ้นตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ทางเลือกที่ 1					ทางเลือกที่ 2				
		ยุทธ 1	ยุทธ 2	ยุทธ 3			ยุทธ 1	ยุทธ 2	ยุทธ 3
	งบ (ล้านบาท)	10%	30%	60%		งบ (ล้านบาท)	10%	40%	50%
2564	X				2564	X			
2565	100	10	30	60	2565	100	10	40	50
2566	200+	20+	60+	120+	2566	200+	20+	80+	100+
2567	300+	30+	90+	180+	2567	300+	30+	120+	150+
2568	300+	30+	90+	180+	2568	300+	30+	120+	150+

หมายเหตุ เมื่อได้สัดส่วนแล้ว จะได้นำกรอบไปจัดแผนงาน/โครงการ ให้สอดคล้อง ตามงบประมาณคาดการณ์

ดังนั้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร และ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับเขตจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้นโดยเสนอให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ได้แก่ คณะอนุกรรมการด้านการประสานงานและงบประมาณ คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและการบังคับใช้ คณะอนุกรรมการด้านรณรงค์สร้างความเข้าใจ และ คณะอนุกรรมการด้านวิชาการและการประเมินผล รวมถึงการจัดตั้งคณะทำงานสืบสวนอุบัติเหตุในระดับเขตพร้อมจัดการอบรมให้ม้องค์ความรู้ในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้อง และได้ข้อมูลที่ถูกต้องสำหรับการวิเคราะห์และนำไปสู่การกำหนดนโยบายและมาตรการในการลดอุบัติเหตุทางถนนต่อไป



ตารางที่ 5 เป้าหมายและตัวชี้วัด

เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์	ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์	ตัวชี้วัดระดับผลกระทบ
1. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีการทำงานที่มีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง	1. จำนวนมาตรการที่ได้รับการดำเนินการไปสู่การปฏิบัติที่สำเร็จ 2. การจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน เพิ่มขึ้นร้อยละ 50	1.1 จำนวนมาตรการที่ได้ดำเนินการไปสู่การปฏิบัติที่สำเร็จ ร้อยละ 90 2.1 จำนวนโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพิ่มขึ้น ร้อยละ 50	1.1.1 จำนวนมาตรการที่ได้ดำเนินการไปสู่การปฏิบัติที่สำเร็จ ร้อยละ 50 2.1.1 จำนวนโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ นำไปสู่การปฏิบัติที่สำเร็จ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 50
2. บุคลากรได้รับการพัฒนาสมรรถนะให้เพียงพอต่อการทำงานด้านความปลอดภัย	3. จำนวนบุคลากรที่ได้รับการอบรม พัฒนาตามแผนพัฒนาสมรรถนะ ร้อยละ 100	2.1 บุคลากรมีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ร้อยละ 100	2.1.1 บุคลากรสามารถในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ร้อยละ 100
3. ศูนย์ข้อมูลมีระบบข้อมูลอุบัติเหตุเชิงบูรณาการที่เป็นมาตรฐาน และมีการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการและการติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ	4. ความถูกต้องของข้อมูลการเสียชีวิต ตลอดจนปัจจัยเสี่ยง จุดเสี่ยงที่มีความน่าเชื่อถือและครบถ้วน	3.1 ข้อมูลการเสียชีวิต ตลอดจนปัจจัยเสี่ยง จุดเสี่ยงที่มีความน่าเชื่อถือและครบถ้วนถูกนำมาใช้ในการกำหนดมาตรการ	3.1.1 จำนวนมาตรการที่ได้ดำเนินการไปสู่การปฏิบัติที่สำเร็จ
4. มาตรการได้รับการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย	5. จำนวนมาตรการที่ได้รับการดำเนินการไปสู่การปฏิบัติที่สำเร็จ	4.1 จำนวนมาตรการที่ได้ดำเนินการไปสู่การปฏิบัติที่สำเร็จ ร้อยละ 90	4.1.1 จำนวนมาตรการที่ได้ดำเนินการไปสู่การปฏิบัติที่สำเร็จ ร้อยละ 50



กลยุทธ์**กลยุทธ์ 1 พัฒนาความเข้มแข็งของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน****กรุงเทพมหานคร และ เขต**

เพื่อให้กรุงเทพมหานครมีโครงสร้างด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มีศักยภาพและผลักดันให้กรุงเทพมหานครไปสู่กรุงเทพมหานครแห่งความปลอดภัย

แนวทางดำเนินการ

1. จัดทำแผนสมรรถนะของบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนและแผนพัฒนาบุคลากร
2. จัดตั้งอนุกรรมการภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย อนุกรรมการด้านประสานงาน อนุกรรมการด้านกฎหมายและการบังคับใช้ อนุกรรมการด้านการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ และ อนุกรรมการด้านวิชาการและการติดตามประเมินผล
3. ทบทวนกฎหมายและอำนาจหน้าที่ตาม กฎหมายของกรุงเทพมหานคร ด้านความปลอดภัยทางถนน ให้เกิดความชัดเจน สามารถเสริมการทำงานร่วมกับหน่วยงานเจ้าของกฎหมาย เพื่อนำไปสู่การทำงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

กลยุทธ์ 2 พัฒนากลไกด้านข้อมูล ติดตาม ประเมินผล มาตรการให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

เพื่อให้เกิดข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีคุณภาพและเป็นเอกภาพ นำไปสู่การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีประสิทธิภาพ และการสื่อสารให้ความรู้แก่สังคมเพื่อการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมแห่งความปลอดภัยทางถนน

แนวทางดำเนินการ

1. จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร
2. จัดตั้งทีมสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยง สาเหตุ คน ถนน และ ยานพาหนะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงการทำงาน กำหนดมาตรการของหน่วยงานในสังกัดกรุงเทพมหานคร และ หน่วยงานภายนอก
3. พัฒนาระบบการเฝ้าระวัง และ ติดตาม ประเมินผล พฤติกรรมเสี่ยง ปัจจัยเสี่ยง และ ปริมาณการจราจรจากระบบกล้องวงจรปิดที่มีอยู่

กลยุทธ์ 3 เพิ่มรูปแบบการได้มาซึ่งรายได้เพื่อสนับสนุนแผนงาน โครงการ ด้านความปลอดภัยทางถนน

เพื่อส่งเสริมให้เกิดกลไกจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรในการบริหารความปลอดภัยทางถนนเชิงบูรณาการ และส่งผลให้เกิดการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เกิดความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนและลดความเหลื่อมล้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลอย่างเต็มที่



แนวทางดำเนินการ

1. จัดทำประมาณการรายรับจากค่าปรับคดีจราจรเพิ่มเติมในการจัดทำงบประมาณประจำปี เนื่องจากคาดการณ์ว่าการเชื่อมระบบข้อมูลใบสั่งกับการต่อทะเบียนรถของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ กรมการขนส่งทางบก จะทำให้รายได้ของกรุงเทพมหานครในส่วน of ค่าปรับคดีจราจรเพิ่มขึ้นด้วย
2. เร่งดำเนินการศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์ รายได้ และ ต้นทุน ในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติจัดระเบียบที่จอดรถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งคาดว่าจะก่อให้เกิดรายได้เพิ่มเติมเมื่อนำไปปฏิบัติจริงได้
3. สร้างความร่วมมือกับกองทุนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อรับการสนับสนุนโครงการของกรุงเทพมหานครที่จำเป็นและเร่งด่วน ไม่สามารถรองรับประมาณตามกรอบปีงบประมาณได้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

การสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนเป็นยุทธศาสตร์เพื่อมุ่งลดอัตราการเสียชีวิตจากปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในทุกกลุ่ม รวมถึงการปลูกจิตสำนึก และ สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

สถานการณ์และความสำคัญ

สถิติจำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 – 2562 พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2552 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด โดยมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงถึง 41,800 ครั้ง และปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุต่ำที่สุด จำนวนการเกิดอุบัติเหตุอยู่ที่ 20,064 ครั้ง แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงแบบไม่คงที่ สำหรับจำนวนผู้บาดเจ็บพบว่าปี พ.ศ. 2551 มีจำนวนผู้บาดเจ็บสูงที่สุด จำนวนผู้บาดเจ็บ 18,854 ราย ส่วนในปี พ.ศ. 2561 พบจำนวนผู้บาดเจ็บต่ำที่สุด อยู่ที่ 819 ราย สถิติผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลงแบบไม่คงที่ จำนวนผู้เสียชีวิตพบว่าปี พ.ศ. 2551 มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงที่สุด จำนวนผู้เสียชีวิต 598 ราย ส่วนในปี พ.ศ. 2558 พบจำนวนผู้บาดเจ็บต่ำที่สุด อยู่ที่ 198 ราย จำนวนผู้เสียชีวิตมีแนวโน้มลดลงและเพิ่มขึ้นแบบไม่คงที่ โดยช่วงอายุของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่อายุอยู่ในช่วง 16-25 ปี คิดเป็นอัตราร้อยละ 33 จากจำนวนกลุ่มผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน รองลงมาคือช่วงอายุ 26-35 ปี ร้อยละ 19 ช่วงอายุ 36-45 ปี ร้อยละ 15 และช่วงอายุ 56-70 ปี คิดเป็นร้อยละ 13 สำหรับช่วงอายุของผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนน้อยที่สุด ได้แก่กลุ่มช่วงอายุ 70+ คิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 3 ช่วงอายุ 0-15 ปี ร้อยละ 5 และช่วงอายุ 46-55 พบร้อยละ 10 ตามลำดับ

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมากกว่า 80% เกิดจากพฤติกรรม การใช้รถใช้ถนน จึงจำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาหลักการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้นำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดย European Commission (2018) กล่าวว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยที่อ่อนแอทำให้เกิดอุบัติเหตุได้จำนวนมากขึ้นซึ่งรุนแรงยิ่งขึ้น ทั้งนี้ วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนนั้นเกิดจากองค์ประกอบสำคัญ Safety Management Practice, Safety Motivation และ Safety Attitude ซึ่งทั้ง 3 ส่วนร่วมกันทำให้เกิด Safety Knowledge และ



นำไปสู่ Safety Climate (สภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย) และนำไปสู่พฤติกรรมที่ปลอดภัยในที่สุด ซึ่งองค์ประกอบดังกล่าวสามารถแบ่งได้เป็นปัจจัยภายนอก (สภาพและบริบทแวดล้อมที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน) และ ปัจจัยภายใน (ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขับขี่) (Abdullah Osman, Khalizani Khalid, และ Fatima Mohsen AlFqeeh (2019), Türker Özkan (2006)) ซึ่งจะนำไปสู่การลดความขัดแย้ง สร้างความสมานฉันท์ และเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนต่อไปในอนาคต

ตารางที่ 6 เป้าหมายและตัวชี้วัด

เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับผลผลิต	ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์	ตัวชี้วัดระดับผลกระทบ
ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย	1. จำนวนโครงการที่สนับสนุนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	1.1 โครงการที่สนับสนุนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดดำเนินการสำเร็จ	1.1.1 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจากการขับรถเร็วในเขตกรุงเทพมหานครลดลง
	2. จำนวนโครงการที่สนับสนุนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน	2.1 จำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานลดลง	2.1.1 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจากการบาดเจ็บที่ศีรษะในรถจักรยานยนต์
	3. จำนวนโครงการที่สนับสนุนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	3.1 โครงการที่สนับสนุนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดดำเนินการสำเร็จ	3.1.1 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจากเมาแล้วขับลดลง
	4. จำนวนโครงการที่สนับสนุนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่โทรแล้วขับ	4.1 โครงการที่สนับสนุนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่โทรแล้วขับดำเนินการสำเร็จ	4.1.1 สถิติอุบัติเหตุทางถนนจากโทรแล้วขับลดลง
	5. จำนวนโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาทักษะด้านการขับขี่ที่ปลอดภัย	5.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้บริการที่ได้รับการพัฒนาทักษะด้านการขับขี่ที่ปลอดภัยร้อยละ 90	5.1.1 สถิติอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้บริการลดลง
เด็กและเยาวชนได้รับความรู้ ปกป้อง และมีส่วนร่วมในการเสริมสร้างความปลอดภัย	1. จำนวนโรงเรียนที่มีการให้ความรู้ทั้งในหลักสูตรหรือกิจกรรมนอกหลักสูตรด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย สอดคล้องกับช่วงวัย	1.1 หลักสูตรหรือกิจกรรมนอกหลักสูตรด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย สอดคล้องกับช่วงวัยได้ถูกนำไปสอน และให้ความรู้	1.1.1 จำนวนนักเรียนได้รับการอบรมหลักสูตรด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย สอดคล้องกับช่วงวัย
	2. จำนวนกิจกรรม หรือ เครือข่ายที่ส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในสถานศึกษา ครอบครัว ชุมชน	2.1 จำนวนเด็กและเยาวชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยในสถานศึกษา ครอบครัว ชุมชน	2.1.1 จำนวนสถานศึกษา ครอบครัว ชุมชนที่มีมาตรการและมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัย



เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์	ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์	ตัวชี้วัดระดับผลกระทบ
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีความปลอดภัยในการสัญจรทางถนนใน กทม	จำนวนมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	จำนวนมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติถูกนำไปดำเนินการสำเร็จร้อยละ 90	สถิติการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มนักท่องเที่ยวลดลงร้อยละ 50
เครือข่ายมาตรการองค์กรที่เข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนน	1. จำนวนชุมชนที่มีกิจกรรมเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน	มาตรการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนได้ถูกนำไปปฏิบัติ	สถิติอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนที่มีมาตรการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนลดลง
	2. จำนวนสถานประกอบการที่มีมาตรการองค์กรและระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน	มาตรการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการได้ถูกนำไปปฏิบัติ	สถิติอุบัติเหตุทางถนนในสถานประกอบการที่มีมาตรการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนลดลง
	3. จำนวนหมู่บ้านจัดสรร/อาคารชุด/ที่พักอาศัยมีมาตรการองค์กรและระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน	มาตรการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในหมู่บ้านจัดสรร/อาคารชุด/ที่พักอาศัยได้ถูกนำไปปฏิบัติ	สถิติอุบัติเหตุทางถนนในหมู่บ้านจัดสรร/อาคารชุด/ที่พักอาศัยที่มีมาตรการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนลดลง

กลยุทธ์

กลยุทธ์ 1 ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ ด้าน ขับรถเร็ว ไม่สวมหมวก

เมาแล้วขับ ไตรแล้วขับ

เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลักที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากพฤติกรรม การขับขี่ที่ไม่เหมาะสม อันได้แก่ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว รถจักรยานยนต์

แนวทางดำเนินการ

1. จัดทำแผนการรณรงค์ให้ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับอันตรายของพฤติกรรมเสี่ยง ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและบทลงโทษ การตัดแต้ม เพื่อให้มีการสร้างกระแสนรณรงค์อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี

2. สนับสนุนการทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมายของผู้บังคับใช้กฎหมายทั้งในด้านการจัดหาอุปกรณ์เพื่อช่วยในการทำงาน หรือ จัดหาเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการทำงาน

กลยุทธ์ 2 เพิ่มทักษะการขับขี่ปลอดภัยในกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

เพิ่มส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมอันพึงประสงค์ในการขับขี่ที่ปลอดภัยและลดอัตราการสูญเสียจากพฤติกรรม การขับขี่ที่ไม่เหมาะสมในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการขนส่ง คน เอกสาร และสินค้า รวมถึง ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรทางบก

แนวทางดำเนินการ

1. ร่วมกับหน่วยงาน องค์กร สถานประกอบการ ในการจัดอบรมเพื่อพัฒนาทักษะการขับขี่ปลอดภัย ให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อการขนส่ง คน เอกสาร และสินค้า



2. สนับสนุนให้สถาบันการศึกษาของ กทม. เป็นสถานที่อบรมด้านการขับขี่ปลอดภัย และ การอบรมเพื่อการคืนแต้มในพื้นที่ชุมชนซึ่งสะดวกในการเข้าถึงของคนภายในชุมชนมากกว่า

กลยุทธ์ 3 สร้างเด็กและเยาวชนรุ่นใหม่ให้เป็นผู้นำแห่งการเปลี่ยนแปลงในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการปัจจัยเสี่ยงหลักที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน และ ส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กและเยาวชน

แนวทางดำเนินการ

1. สร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพ (Health Literacy) ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรหรือกิจกรรมเสริมหลักสูตร
2. สร้างเครือข่ายเยาวชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาหรือในชุมชน

กลยุทธ์ 4 สร้างความปลอดภัยในการสัญจรที่ปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

เพื่อปรับปรุงและพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครให้มีความปลอดภัยในการเดินทางและส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ

แนวทางดำเนินการ

1. ส่งเสริมความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าในถนนที่เป็นเส้นทางท่องเที่ยว รวมไปถึงการเพิ่มป้ายเตือนด้านความปลอดภัยที่มีหลายภาษา
2. จัดทำแผนที่การเดินทางท่องเที่ยวอย่างปลอดภัยในกรุงเทพมหานคร สำหรับให้นักท่องเที่ยวสามารถนำไปใช้ได้
3. ประชาสัมพันธ์การใช้เบอร์โทรศัพท์ หรือ แอปพลิเคชัน ในการแจ้งเหตุฉุกเฉิน
4. ให้ความรู้เกี่ยวกับการเช่ารถที่ถูกกฎหมายซึ่งจะได้ประโยชน์ในการคุ้มครองหากเกิดอุบัติเหตุ

กลยุทธ์ 5 สร้างเครือข่ายมาตรการองค์กร

เพื่อก่อให้เกิดความรับผิดชอบจากทุกภาคส่วนในการร่วมกันสร้างแนวทางและมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในบริบททางสังคมในแต่ละภาคส่วน

แนวทางดำเนินการ

1. ร่วมกับสถานประกอบการ ที่พักอาศัย ชุมชน ในพื้นที่ ในการรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน
2. ให้องค์กรต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยอย่างเท่าเทียม

เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยอย่างเท่าเทียมเป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นในการสร้างระบบนิเวศความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร โดยการใช้งานของระบบการจราจรที่ต้องคำนึงถึงปริมาณจราจร การออกแบบทางเรขาคณิตของถนน ระบบขนส่งจากยานพาหนะประเภทต่างๆ ที่ใช้สัญจรร่วมกัน กระแสจราจรบนถนนที่มีความหลากหลาย รวมไปถึงพฤติกรรมการใช้ถนนของ



ผู้ขับขี่ และการตัดสินใจของผู้ขับขี่ เป็นต้น ส่งผลถึงการกำหนดลำดับชั้นของถนน (Functional Hierarchy) อธิบายถึงความสมดุลของการจราจร และความปลอดภัย โดยมีองค์ประกอบคือปริมาณจราจร และผู้ใช้ถนนประเภทต่างๆ ซึ่งลำดับชั้นของถนน (Functional Hierarchy) จะกำหนดการออกแบบความเร็ว (Design Speed) และออกแบบยานพาหนะที่ใช้งานบนถนน (Design Vehicle) จากองค์ประกอบข้างต้นจะสามารถกำหนดมาตรฐาน (Standard) ของการออกแบบทางให้สอดคล้องกัน โดยนำไปใช้ในการกำหนดมาตรฐานของความกว้างถนน ช่องจราจร จำนวนช่องจราจร เป็นต้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่มเดินทางร่วมกันอย่างปลอดภัยโดยคำนึงถึงกลุ่มเปราะบางเป็นสำคัญ และผู้ประสบภัยจราจรจะต้องได้รับการดูแลอย่างทันทั่วทั้งที่ตามมาตราฐานสากล

สถานการณ์และความสำคัญ

ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครแยกตามรายเขตพื้นที่ ช่วงปี พ.ศ. 2554 จนถึง ปี พ.ศ. 2562 พบว่า 8 เขตที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดคือ เขตลาดกระบัง มีสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง 252 คน รองลงมาคือเขต บางขุนเทียน หนองจอก มีนบุรี ประเวศ บางแค บางบอน และสายไหม โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต 219 195 173 154 148 143 และ 141 คน ตามลำดับ จากข้อมูลเบื้องต้นจะพบว่าทั้ง 8 เขตที่มีสถิติผู้เสียชีวิตมากที่สุดของกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่บริเวณที่ติดต่อกับปริมณฑล รวมถึงมีถนนที่เข้าออกพื้นที่บริเวณชั้นในของกรุงเทพมหานครที่มีปริมาณการจราจรสูงและยานพาหนะมีการใช้ความเร็วสูง รวมถึงจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่มีมากส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรง

เมื่อวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยส่วนหนึ่งเกิดจากความไม่ชัดเจนในการจัดลำดับชั้นของถนน (Functional Hierarchy) มีการผสมผสานกันแบบหลากหลาย ทำให้การบริหารจัดการการจราจรบนถนนและปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปได้ยาก รวมถึง การจัดวางรูปแบบของผังเมืองที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด ซึ่งในความเป็นจริงต้องนำตัวแปรที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ขนาดของถนน ความเร็วที่ใช้ออกแบบ และประเภทของรถที่เข้ามาในพื้นที่ มาเป็นตัวกำหนด ถนนในชุมชน ถนนท้องถิ่น ถนนสายรองประธานและถนนสายประธาน เป็นต้น รวมถึงในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ยังพบจุดเสี่ยงจุดอันตราย (Black Spot) คือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เกิดขึ้นจากหลายสาเหตุ เช่น ที่ดินที่ใช้ประโยชน์หรือสภาพแวดล้อมทั้งสองข้างทางเปลี่ยนไป (Change in Land Use) ส่งผลทำให้เกิดการรบกวนของกระแสจราจร และอาจนำไปสู่ความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุบนถนน รวมถึง การเปลี่ยนประโยชน์การใช้ที่ดิน (Change in Land Use) เช่น เดิมถนนที่ผ่านที่ดินว่างเปล่าถึงการพัฒนาเปลี่ยนรูปแบบการใช้ประโยชน์เป็นรูปแบบอื่น ได้แก่ หมู่บ้าน โรงเรียน โรงแรม ห้างสรรพสินค้า เป็นต้นส่งผลต่ออาจทำให้เกิดจุดเสี่ยงจุดอันตราย (Black Spot) เครื่องมือที่ใช้ในการแก้ไข จำเป็นต้องมีการศึกษาปริมาณและรูปแบบของการจราจร และเน้นการปรับปรุง (Improvement) และการแก้ปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย (Black Spot) ตามหลักการทางวิศวกรรมจราจร โดยพิจารณาจากปัจจัย ได้แก่ ความเร็ว (Speed) เวลา (Time) และพื้นที่ (Space)

นอกจากปัญหาด้านการจราจร (Traffic) ปัจจัยจากพฤติกรรมของมนุษย์ (Human Behavior) ก็มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน คือ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ (Behavior) ทักษะประสบการณ์การใช้รถใช้ถนน (Skill) ทศนคติ (Attitude) และรวมถึงความเปราะบางของผู้ขับขี่ (Vulnerability) เช่น คนเดินเท้า ผู้ขับขี่รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ เป็นต้น



ยานพาหนะ (Vehicle) จะมีผลต่อการออกแบบถนน ซึ่งส่วนที่เกี่ยวข้องของโครงสร้าง คล้ายถนน (Road) ได้แก่ การออกแบบ (Design) และการใช้งาน (Operation) หากยานพาหนะถูก ดัดแปลงเพิ่มเติม จะส่งผลต่อสมรรถนะการใช้งาน

ปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น เป็นองค์ประกอบโดยภาพรวมที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย บนท้องถนน ดังนั้น การสอบสวนอุบัติเหตุ (Accident Investigation) เป็นการกระบวนการ ในการสอบสวนอุบัติเหตุ หรือสาเหตุที่แท้จริง (The Root Cause) ของการเกิดอุบัติเหตุ แล้วนำ ข้อเท็จจริงที่ได้มาวิเคราะห์ เพื่อเสนอแนวทางแก้ไข หรือมาตรการควบคุมการเกิดอุบัติเหตุ หรือป้องกัน ไม่ให้เกิดเหตุการณ์ขึ้นมา โดยวิเคราะห์อุบัติเหตุจากปัจจัยโดยรวม ได้แก่ คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้องค์ประกอบที่สำคัญของทิมสืบสวนอุบัติเหตุจำเป็นต้องมีการบูรณาการจากหลากหลาย ทางวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง รวมถึงต้องมีทักษะองค์ความรู้ความเข้าใจในเรื่องของอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างดี การออกแบบความเร็ว (Design Speed) และออกแบบยานพาหนะที่ใช้งานบนถนน (Design Vehicle) จากองค์ประกอบข้างต้นจะสามารถกำหนดมาตรฐาน (Standard) ของการออกแบบทางให้สอดคล้องกัน โดยนำไปใช้ในการกำหนดมาตรฐานของความกว้างถนน ช่องจราจร จำนวนช่องจราจร เป็นต้น

ตารางที่ 7 เป้าหมายและตัวชี้วัด

เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับผลผลิต	ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์	ตัวชี้วัดระดับผลกระทบ
ถนนที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยอย่างเท่าเทียมสำหรับคนทุกกลุ่มซึ่งสอดคล้องกับลำดับขั้น ทั้งในขั้นตอนการออกแบบ ก่อสร้าง และการทำงาน	1. จำนวนมาตรฐานความปลอดภัยของถนนสำหรับคนทุกกลุ่ม 2. จำนวนถนนที่ได้รับการกำหนดลำดับขั้น 3. จำนวนถนนที่ได้รับการตรวจสอบความปลอดภัย และการตรวจสอบสภาพความปลอดภัย 4. จำนวนจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไขความยาวของทางจักรยานและทางรถจักรยานยนต์ที่มีการก่อสร้างตามมาตรฐานที่ปลอดภัย	จำนวนถนนที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้น	สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบริเวณจุดเสี่ยง และถนนที่ไม่ปลอดภัยลดลง
ถนนมีการจัดการความเร็วที่สอดคล้องกับลำดับขั้นของถนน	จำนวนถนนในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานครที่ได้รับการประกาศ วางมาตรการทางวิศวกรรมจราจร และบังคับใช้ความเร็วที่สอดคล้องกับลำดับขั้น	จำนวนถนนในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานครที่ได้รับการปรับปรุงทางวิศวกรรมจราจร และบังคับใช้ความเร็วที่สอดคล้องกับลำดับขั้น	สถิติอุบัติเหตุทางถนนจากความเร็วบนถนนกรุงเทพมหานครลดลง



เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับผลผลิต	ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์	ตัวชี้วัดระดับผลกระทบ
พื้นที่หน้าโรงเรียนมีความปลอดภัยในการสัญจร	จำนวนพื้นที่หน้าโรงเรียนที่มีความเสี่ยงการสำรวจได้รับการสำรวจ	จำนวนพื้นที่หน้าโรงเรียนในถนนของกรุงเทพมหานครที่มีการปรับปรุงด้านความปลอดภัย	สถิติอุบัติเหตุทางถนนหน้าโรงเรียนลดลง
ที่จอดรถได้รับการจัดระเบียบเพื่อลดการจราจรติดขัดและเพิ่มความปลอดภัย	จำนวนถนนที่มีการกำหนดพื้นที่จอดรถที่สอดคล้องกับประเภทและปริมาณรถและมีการกำหนดมาตรการในการกำกับ ควบคุมที่เหมาะสม	จำนวนรถที่จอดในพื้นที่ห้ามจอดรถลง	สถิติอุบัติเหตุรถจอดขวางทางลดลง
ผู้ใช้รถใช้ถนนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยของถนนในกรุงเทพมหานคร	จำนวนการรายงานการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้น	จำนวนความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนจากการรายงานโดยผู้ใช้รถใช้ถนนที่ได้รับการจัดการอย่างเหมาะสม	
ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการดูแลอย่างทั่วถึงและนำส่งทันเวลา	จำนวนผู้ประสบภัยจากรถได้รับการดูแลอย่างทั่วถึง	ระยะเวลาในการช่วยเหลือ นำส่งเป็นไปตามเกณฑ์การช่วยเหลือทางด้านการแพทย์ฉุกเฉิน	

กลยุทธ์

กลยุทธ์ 1 ปรับปรุงถนนให้เป็นไปตามมาตรฐาน ข้อกำหนด ของถนนและอุปกรณ์ที่ปลอดภัยกับผู้ใช้รถ ใช้ถนน ทุกประเภท ตามลำดับชั้นของถนน แนวทางดำเนินการ

1. กำหนดและจัดทำฐานข้อมูลลำดับชั้นของถนนในกรุงเทพมหานคร
2. จัดทำมาตรฐาน (Standard) และ ข้อกำหนด (Warrant) ของถนนที่ปลอดภัยตามลำดับชั้น ที่มีความเท่าเทียมด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ และ ผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มเปราะบาง (Vulnerable Road-user) เช่น ผู้ขับขี่จักรยาน คนเดินเท้า
3. จัดทำคู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานครในขั้นตอนออกแบบ ก่อสร้าง และ ใช้งาน ให้สอดคล้องกับมาตรฐาน และ ข้อกำหนด
4. ถนนที่สร้างใหม่ควรออกแบบและมีการตรวจสอบความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐาน และ ข้อกำหนด
5. ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) ถนนที่มีอยู่เดิม ให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ข้อกำหนด เพื่อทำแผนปรับปรุงและจัดตั้งงบประมาณต่อไป



กลยุทธ์ 2 พัฒนากฎเกณฑ์แบบที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่มตามเกณฑ์มาตรฐาน 3 ดาว

แนวทางดำเนินการ

1. เลือกถนนต้นแบบเพื่อประเมินตามแนวทางของ iRAP และ ดำเนินการปรับปรุงตามข้อเสนอ
2. ศึกษาถึงผลกระทบจากการปรับปรุงตามแนวทางในถนนต้นแบบเพื่อนำไปขยายผลในถนนที่มีลำดับขั้นที่คล้ายกันต่อไป

กลยุทธ์ 3 จัดการความเร็วให้สอดคล้องกับความเร็วในการออกแบบตามลำดับขั้นของถนน

แนวทางดำเนินการ

1. จัดทำข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในการกำหนดความเร็วของถนนให้สอดคล้องกับลำดับขั้นของถนน
2. กำหนดพื้นที่ควบคุมความเร็ว (Speed Zone) ติดตั้งป้ายความเร็ว และมีการปรับปรุงถนนให้สอดคล้องกับความเร็วที่กำหนดด้วยระบบยับยั้งการจราจร (Traffic Calming)
3. ประสานและสนับสนุนการบังคับใช้ความเร็วร่วมกับตำรวจจราจรในพื้นที่ควบคุมความเร็ว

กลยุทธ์ 4 ยกระดับความปลอดภัยทางถนนหน้าสถานศึกษา

แนวทางดำเนินการ

1. สำรวจความเสี่ยงจากข้อมูลอุบัติเหตุ การสังเกตการณ์พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และจัดประชุมร่วมกับตัวแทนของสถานศึกษา นักเรียน และ ผู้ปกครอง เพื่อกำหนดแนวทางในการปรับปรุงถนนหน้าสถานศึกษาให้ปลอดภัย
2. ดำเนินการปรับปรุงด้านความปลอดภัย
3. จัดทำมาตรการรณรงค์ความปลอดภัยร่วมกับสถานศึกษา และชุมชน

กลยุทธ์ 5 จัดระเบียบที่จอดรถให้สอดคล้องกับอุปสงค์และประเภทของยานพาหนะที่ใช้

แนวทางดำเนินการ

1. ออกข้อบังคับการจัดระเบียบที่จอดรถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
2. กำหนดพื้นที่ จอดรถโดยมีการพิจารณาแยกช่องจอดรถทั้งรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และ รถจักรยาน ให้สอดคล้องกับปริมาณการใช้งานในพื้นที่
3. สร้างความร่วมมือกับเจ้าของอาคารพาณิชย์ และ อาคารที่พักอาศัย ให้มีการจัดที่จอดรถภายในพื้นที่ (Off-street Parking) เพื่อลดการจอดบนท้องถนนซึ่งจะมีความปลอดภัยต่อเจ้าของรถและรถซึ่งวิ่งอยู่บนถนน

กลยุทธ์ 6 พัฒนาระบบการรายงานความเสี่ยงบนท้องถนนโดยผู้ใช้รถใช้ถนน

แนวทางดำเนินการ

1. พัฒนาแอปพลิเคชันสำหรับรายงานสภาพถนน หรือ บริเวณที่มีการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย



2. พัฒนาระบบรับรายงานในรูปแบบภาพถ่ายหรือวิดีโอจากกล้องมือถือ หรือ กล้องหน้ารถ จากผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อสร้างนำไปใช้ในการลงโทษหรือป้องปราม การกระทำผิดหรือ พฤติกรรมที่เสี่ยงอันตราย

กลยุทธ์ 7 เพิ่มประสิทธิภาพการดูแลหลังเกิดเหตุ

แนวทางดำเนินการ

1. พัฒนาสมรรถนะให้กับผู้ปฏิบัติงานในการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ
2. เพิ่มการกระจายรถกู้ชีพ กู้ภัย ให้ครอบคลุมเพื่อลดเวลาในการช่วยเหลือ
3. นำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อวิเคราะห์เส้นทางในการช่วยเหลือและส่งในช่วงเวลา
4. รณรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตัวในการหลีกเลี่ยงให้กับรถกู้ชีพฉุกเฉิน

เร่งด่วน



แผนยุทธศาสตร์ชาติ ปี 20

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

(ข้อ 4) การขนส่งทางถนน พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีความปลอดภัยและรองรับปริมาณความต้องการเดินทาง และขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่

(ข้อ 5) ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนนในสถานีเพื่อรองรับการเดินทางของทุกกลุ่ม

(ข้อ 6) พัฒนาระบบการคาดการณ์ทางและขนส่งทางรูปแบบและฐานข้อมูลเพื่อเข้าสู่ การควบคุมดูแลการบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะในพื้นที่ในระดับพื้นที่และระดับประเทศ

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564

ยุทธศาสตร์ที่ 1
การปรับปรุงระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 2
การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 3
ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0

ยุทธศาสตร์ที่ 4
ประชาชนรู้เพื่อถนนปลอดภัย

แผนพัฒนากฎกระทรวง ระยะ 20 ปี

เป้าประสงค์ 1.3.1 ระบบขนส่งมวลชนปลอดภัย

(สำหรับระบบราง)
ผู้เชี่ยวชาญและผู้เกี่ยวข้องได้มาตรฐานสากล

(สำหรับระบบรถโดยสาร รถดี (เรือโดยสาร) ขาพาหนะและผู้ขับขี่เข้ามาตรการลด โดมิเนชั่นความปลอดภัยในการปฏิบัติอย่างเคร่งครัด)

เป้าประสงค์ 1.3.2 ลดอุบัติเหตุทางถนน

การใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
ผู้ให้บริการจราจรอัจฉริยะลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

การตรวจสอบสภาพถนน จุดเสี่ยงอันตราย (Black Spot) และปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายต่างๆ ภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ

(ร่าง) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

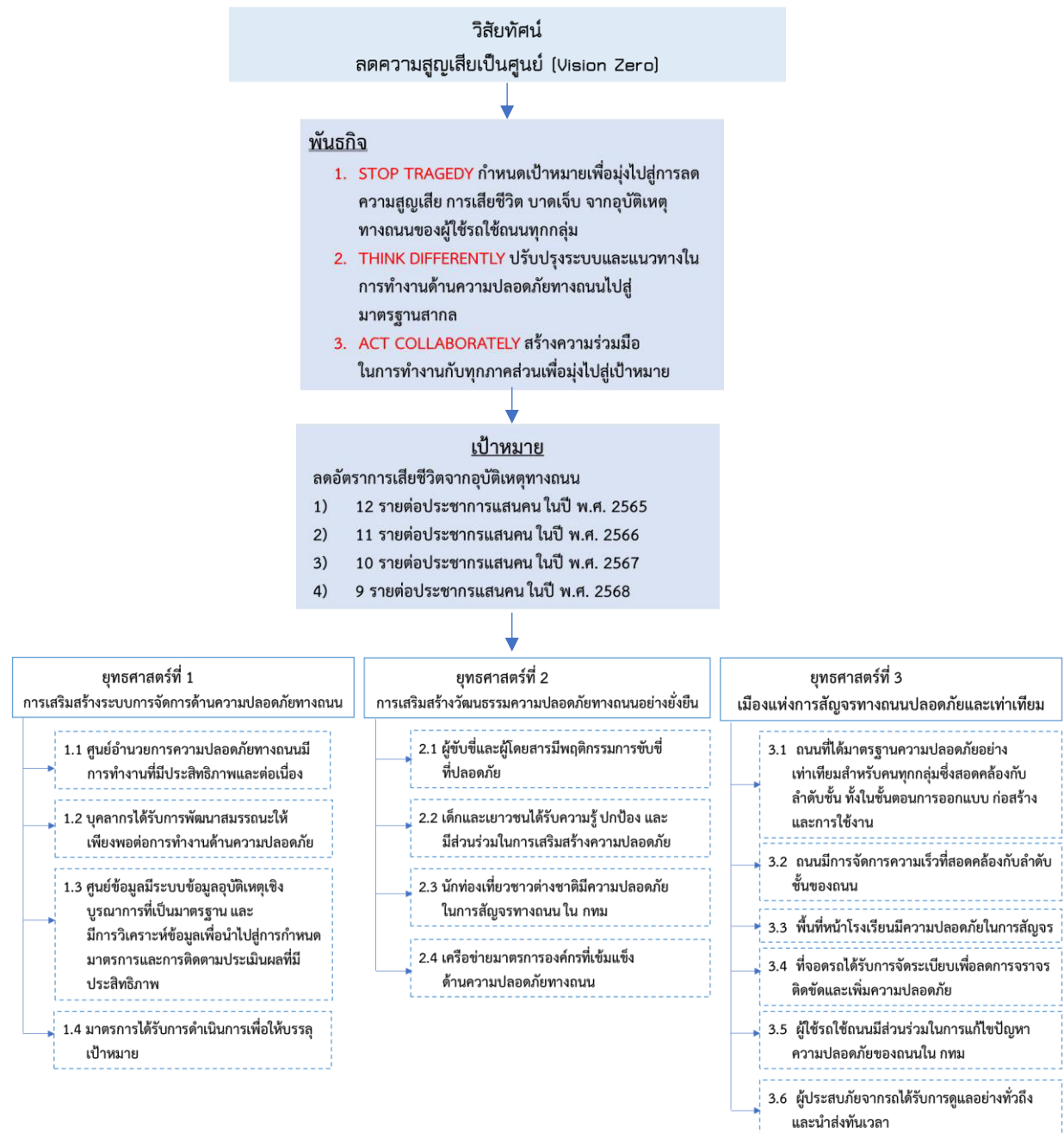
ยุทธศาสตร์ที่ 1
การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 2
การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 3
เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยและเท่าเทียม

ภาพที่ 3 กรอบการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

การจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นผลจากการวิเคราะห์โครงการจากการทบทวนวรรณกรรมต่างประเทศ และจากการเพื่อสำรวจ ศึกษา และรวบรวมข้อมูลเชิงลึก เพื่อจัดทำร่างแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 3



ภาพที่ 4 วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร



การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์เพื่อลดการสูญเสียตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อสามารถนำไปสู่การปฏิบัติงานเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน โดยแผนปฏิบัติการรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครจัดทำขึ้นตามกรอบยุทธศาสตร์ของแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน และยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยอย่างเท่าเทียม

การจัดทำแผนงานจะแบ่งรูปแบบแผนงานออกเป็น 2 กลุ่ม (รายละเอียดของแต่ละแผนงาน/โครงการ จะอยู่ในภาคผนวก) คือ

1. แผนงานเพื่อตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ ซึ่งจะมีอยู่ 3 แผนงาน โครงการที่ตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ใด ยุทธศาสตร์หนึ่ง ก็จะกำหนดไว้ในแผนงานนั้นๆ
2. แผนงานบูรณาการเชิงประเด็น ซึ่งจะเป็นแผนงานที่มีโครงการที่ตอบยุทธศาสตร์มากกว่า 1 ยุทธศาสตร์ หรือ เรียกว่าโครงการภายใต้กลุ่มยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนงานเหล่านี้จะมีโครงการที่จำเป็นต้องดำเนินการไปพร้อมกัน หรือ ต่อเนื่องกัน แม้จะอยู่คนละยุทธศาสตร์ จึงจะบรรลุเป้าหมายได้

ตารางที่ 8 แผนงาน/โครงการภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

กลุ่มแผนงาน	ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์	โครงการ
แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1	โครงการค่าใช้จ่ายเพื่อสนับสนุนการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร และ เขต
		โครงการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident investigation)
		โครงการจัดทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน
		โครงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
	ยุทธศาสตร์ที่ 2	โครงการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ สร้างความรอบรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในคนทุกกลุ่ม
		โครงการเด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม
		โครงการให้ความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในสถาบันการศึกษา
		โครงการสร้างผู้นำเยาวชนด้านความปลอดภัยทางถนน (BKK Youth Network for road safety)



กลุ่มแผนงาน	ความสอดคล้องของยุทธศาสตร์	โครงการ
		โครงการสร้างการมีส่วนร่วมด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในสถานประกอบการ
		โครงการสร้างการมีส่วนร่วมด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในอาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรร
		โครงการสร้างการมีส่วนร่วมด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในชุมชน
		โครงการสนับสนุนการนำเทคโนโลยีเพื่อการบังคับใช้กฎหมาย
	ยุทธศาสตร์ที่ 3	โครงการกำหนดลำดับชั้นของถนนในกรุงเทพมหานคร
		โครงการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยสำหรับถนนในกรุงเทพมหานคร
		โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในกรุงเทพมหานคร
		โครงการพัฒนามาตรฐาน 5 ดาว ต้นแบบในกรุงเทพมหานคร
แผนงาน บูรณาการเฉพาะ ประเด็น	แผนงานบูรณาการความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์	
	ยุทธศาสตร์ที่ 1	โครงการพัฒนาระบบข้อมูลเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
	ยุทธศาสตร์ที่ 2	โครงการเพิ่มทักษะการขับขี่ปลอดภัยในกลุ่มผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์
	ยุทธศาสตร์ที่ 2	โครงการสวมหมวกกันน็อก 100%
	ยุทธศาสตร์ที่ 3	โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์
	ยุทธศาสตร์ที่ 3	โครงการศึกษาและออกแบบเส้นทางรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
	แผนงานบูรณาการด้านการจัดการความเร็ว	
	ยุทธศาสตร์ที่ 3	โครงการศึกษาการจัดลำดับชั้นประเภทของโครงข่ายและกำหนดขีดความเร็วจำกัด
	ยุทธศาสตร์ที่ 3	โครงการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว
	ยุทธศาสตร์ที่ 2	โครงการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้การใช้ความเร็วที่ปลอดภัยทางกฎหมาย





ตารางที่ 9 สรุปแผนปฏิบัติการ

ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์โครงการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งบประมาณ (ล้านบาท)	2564	2565	2566	2567	2568
รายละเอียดแผนปฏิบัติการภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1								
โครงการค่าใช้จ่ายเพื่อสนับสนุน การทำงานของศูนย์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร และ เขต	เพื่อศึกษา จัดทำแนวทางการบริหารจัดการ และการจัดสรรงบประมาณ เพื่อสนับสนุนการทำงานของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานครและ เขต	สำนักงานการจราจรและ ขนส่ง	25	5	5	5	5	5
*โครงการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident investigation)	- เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและเสนอแนวมาตรการเชิงโครงสร้างหรือเชิงนโยบาย เพื่อป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางถนน - เพื่อให้โครงข่ายถนนมีความปลอดภัยต่อการสัญจรของนักท่องเที่ยวและ ผู้ใช้รถใช้ถนน - สนับสนุนการเฝ้าระวังและวิเคราะห์ สถานการณ์/กำหนด/ติดตามและ ประเมินผลนโยบาย	สำนักงานการจราจรและ ขนส่ง และ สำนักงานเขต	50	10	10	10	10	10
*โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูล ความปลอดภัยทางถนน	- เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ สถานการณ์ความ รุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนและระบุและวิเคราะห์ จุดเสี่ยงและจุดอันตราย - เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุความรุนแรงของ อุบัติเหตุ พร้อมทั้งเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร	ศูนย์ข้อมูลจราจร กรุงเทพมหานคร ศูนย์เฝ้าระวังและ สำนักงานเขต	50	10	10	10	10	10
โครงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากร ด้านความปลอดภัยทางถนน	เพื่อพัฒนาหลักสูตร จัดทำคู่มือ และฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน ให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องของกรุงเทพมหานคร	สำนักงานการจราจรและ ขนส่ง และ สำนักงานเขต	10	2	2	2	2	2
รายละเอียดแผนปฏิบัติการภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2								
โครงการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ สร้าง ความรอบรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ในคนทุกกลุ่ม	เพื่อวิเคราะห์รูปแบบ ช่องทางการสื่อสาร และการสร้างการรับรู้ที่ถูกต้อง ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร	สำนักงานการจราจรและ ขนส่งและสำนักงานเขต ศูนย์อำนวยความสะดวก ปลอดภัย	10	2	2	2	2	2
โครงการเด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม	เพื่อส่งเสริม และ สนับสนุนการสร้างการมีส่วนร่วมในการป้องกัน ความปลอดภัยในกลุ่มเยาวชน	สำนักงานการจราจรและ ขนส่งและสำนักงานเขต	10	2	2	2	2	2

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 - 2568



ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์โครงการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งบประมาณ (ล้านบาท)	2564	2565	2566	2567	2568
โครงการให้ความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในสถาบันการศึกษา	เพื่อส่งเสริมและสร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับสถาบันการศึกษา	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานเขต	5	1	1	1	1	1
โครงการสร้างผู้นำเยาวชนด้านความปลอดภัยทางถนน (BKK Youth Network for road safety)	เพื่อส่งเสริม และ สนับสนุนการสร้างการมีส่วนร่วมในการ ป้องกันความปลอดภัยในกลุ่มเยาวชน	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานเขต	5	1	1	1	1	1
โครงการสร้างการมีส่วนร่วมด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในสถานประกอบการ	เพื่อส่งเสริมการกำหนดมาตรการองค์กร และสร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับแรงงานและสถานประกอบการ	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานเขต	10	2	2	2	2	2
โครงการสร้างการมีส่วนร่วมด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในอาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรร	เพื่อส่งเสริมการกำหนดมาตรการองค์กร และสร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับผู้อยู่อาศัยในอาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรร	สำนักงานการจราจรและขนส่งสำนักงานโยธา และสำนักงานเขต	10	2	2	2	2	2
โครงการสร้างการมีส่วนร่วมด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในชุมชน	เพื่อส่งเสริมการกำหนดมาตรการองค์กร และสร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับผู้อยู่อาศัยในชุมชน	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานเขต	10	2	2	2	2	2
*โครงการสนับสนุนการนำเทคโนโลยีเพื่อการบังคับใช้กฎหมาย	เพื่อจัดหาและสนับสนุนเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรและทำให้ประชาชนเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม	สำนักงานการจราจรและขนส่ง	580	140	140	100	100	100
รายละเอียดแผนปฏิบัติการภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3								
โครงการกำหนดลำดับขั้นของถนนในกรุงเทพมหานคร	- เพื่อกำหนดลำดับขั้นประเภทของถนนที่เหมาะสมกับหน้าที่และบทบาทการใช้งาน - เพื่อกำหนดขีดจำกัดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม - เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต	สำนักงานการโยธาและสำนักงานการจราจรและขนส่ง	50	10	10	10	10	10
*โครงการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยสำหรับถนนในกรุงเทพมหานคร	เพื่อศึกษาและกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับถนนในกรุงเทพมหานคร	สำนักงานโยธา	5	5				
*โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในกรุงเทพมหานคร	เพื่อตรวจสอบจุดเสี่ยงและปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงในกรุงเทพมหานคร	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานเขต	50	10	10	10	10	10
*โครงการพัฒนาถนนมาตรฐาน 5 ดาวต้นแบบในกรุงเทพมหานคร	เพื่อยกระดับมาตรฐานถนนและกำหนดแนวทางในการพัฒนาถนนมาตรฐาน 3 ดาวในกรุงเทพมหานคร	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานเขต	50	10	10	10	10	10



ชื่อโครงการ	วัตถุประสงค์โครงการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	งบประมาณ (ล้านบาท)	2564	2565	2566	2567	2568
รายละเอียดแผนปฏิบัติการบูรณาการความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์								
โครงการพัฒนาระบบข้อมูลเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	- เพื่อวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงและเสนอแนวมาตรการ ป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรถจักรยานยนต์ - เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต - สนับสนุนการเฝ้าระวังและวิเคราะห์สถานการณ์/ กำหนด/ ติดตามและประเมินผล นโยบายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในรถจักรยานยนต์	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานเขต	30	10	5	5	5	5
*โครงการเพิ่มทักษะการขับขี่ปลอดภัยในกลุ่มผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์	เพื่อสนับสนุนการสร้างความปลอดภัยในกลุ่มผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานเขต	50	10	10	10	10	10
โครงการสวมหมวกกันน็อค 100%	เพื่อจัดกิจกรรมรณรงค์การส่งเสริมการสวมกันน็อคในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	สำนักงานเขต	10	2	2	2	2	2
*โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์	- เพื่อตรวจสอบจุดเสี่ยงและปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงในกรุงเทพมหานคร - เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานเขต	5	1	1	1	1	1
โครงการศึกษาและออกแบบเส้นทางรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	- เพื่อตรวจสอบและออกแบบเส้นทางรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร - เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานโยธา	5		5			
รายละเอียดแผนปฏิบัติการบูรณาการด้านการจัดการความเร็ว								
*โครงการศึกษาการจัดลำดับขั้นประเภทของโรงฆ่าและกำหนดขีดความเร็วจำกัด	- เพื่อกำหนดขีดจำกัดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม - เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานโยธา	50	25	25			
*โครงการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว	เพื่อจัดหาและสนับสนุนเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรและทำให้ประชาชนเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม	สำนักงานการจราจรและขนส่ง (หน่วยงานหลัก) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (หน่วยงานสนับสนุน)	16	8	8			
โครงการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้การใช้ความเร็วที่ปลอดภัยทางกฎหมาย	เพื่อวิเคราะห์รูปแบบ ช่องทางการสื่อสาร และการสร้างการรับรู้ที่ถูกต้องด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร	สำนักงานการจราจรและขนส่งและสำนักงานเขต	10	2	2	2	2	2
			1106	272	267	189	189	189

หมายเหตุ: โครงการที่มีเครื่องหมาย * คือโครงการ (Flagship) ที่มีความสำคัญและจำเป็นในการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมาย

ภาคผนวก ก

แผนปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 1
ชื่อโครงการ	: โครงการค่าใช้จ่ายเพื่อสนับสนุนการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานครและเขต

1. ที่มาและความสำคัญ

อุบัติเหตุจราจรมีสาเหตุการเกิดที่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าเกิดจากปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กันซึ่ง ได้แก่ ปัจจัยจากผู้ขับขี่ยานพาหนะ ปัจจัยจากยานพาหนะ ปัจจัยจากถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ดังนั้นการหาแนวทางป้องกันและแก้ไขสามารถทำได้โดยการตัดหรือลดปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่นำไปสู่อุบัติเหตุได้ ปัญหาอุบัติเหตุจราจร (Road Accident) ทางถนนในพื้นที่ของกรุงเทพมหานครมีความแตกต่างจากพื้นที่อื่นๆ เนื่องจากพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะมีความเฉพาะตัว ดังนั้นจึงไม่สามารถนำแนวทางหรือกระบวนการแก้ไขปัญหาโดยทั่วไปมาประยุกต์ใช้ได้ทั้งหมด การแก้ไขปัญหาก็ต้องทำการศึกษาวิจัยเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาย่างถูกต้อง โดยเฉพาะจุดเสี่ยงที่มีจำนวนในการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ควรได้รับการแก้ไขเพื่อความปลอดภัยที่ยั่งยืน สำหรับแผนและมาตรการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Measure) ต้องใช้ข้อมูลอุบัติเหตุที่ครบถ้วนถูกต้องสมบูรณ์มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีหลายหน่วยงานทำการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และโรงพยาบาล แต่เนื่องจากข้อมูลดังกล่าวยังไม่สามารถนำมาบูรณาการใช้ร่วมกันได้อย่างสมบูรณ์ ดังนั้นการมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงสามารถสนับสนุนข้อมูลเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์หาสาเหตุรวมถึงแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้จะสามารถช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวของพื้นที่กรุงเทพมหานครและเขตได้อย่างยั่งยืน

การจัดการงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม แต่ในปัจจุบันกลับพบว่า แต่ละหน่วยงานดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนแบบแยกส่วน ส่งผลต่อการจัดการงบประมาณในภาพรวมที่ยังขาดประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ตัวชี้วัดและเป้าหมายของหน่วยงานต่างๆ ไม่ได้สอดคล้องกับงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนน นำไปสู่ปัญหาของการจัดการงบประมาณของหน่วยงาน ทำให้งบประมาณด้านความปลอดภัยถูกใช้อย่างซ้ำซ้อนและถูกจำแนกไปยังด้านต่างๆ อย่างไม่ชัดเจน ส่งผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ดังนั้น การศึกษาแนวทางในการจัดทำงบประมาณแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จึงเป็นการศึกษาเพื่อทำความเข้าใจระบบการจัดการงบประมาณที่มีประสิทธิภาพและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง โดยให้ความสำคัญกับประเด็นด้านความปลอดภัย และการบูรณาการงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ ให้สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินงาน และสอดคล้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมของประเทศ

ในการบริหารจัดการจำเป็นต้องมีค่าใช้จ่ายเพื่อสนับสนุนการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครและเขต แบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย จึงเป็นการทำงานเพื่อทำความเข้าใจระบบการจัดการงบประมาณที่มีประสิทธิภาพและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง โดยให้ความสำคัญกับประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนและการบูรณาการงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ ให้สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินงานและสอดคล้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ



- เพื่อศึกษาสถานการณ์ ปัญหา อุปสรรคและข้อจำกัดด้านต่างๆ ในการจัดการงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมถึงศึกษาแนวทาง ข้อกำหนด และกฎระเบียบที่เกี่ยวกับการจัดการงบประมาณในอดีตและปัจจุบัน
- เพื่อศึกษา จัดทำแนวทางการบริหารจัดการ จัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายในการกำหนดงบประมาณแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อกำหนดแนวทางการกำกับดูแลที่เหมาะสมในอนาคต
- เพื่อสนับสนุนการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ระดับเขตและกรุงเทพมหานคร

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาและทบทวนการจัดการงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ดังนี้
 - สถานการณ์ ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดในการจัดการงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
 - ศึกษา ข้อกำหนด และกฎระเบียบที่เกี่ยวกับการจัดการงบประมาณในอดีตและปัจจุบันทั้งในประเทศและต่างประเทศ
 - ศึกษาแนวทาง ลักษณะ และรูปแบบงบประมาณแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสม เพื่อกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบายในการกำหนดงบประมาณแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- กำหนดค่าใช้จ่ายเพื่อสนับสนุนการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานครและในระดับเขต
- กำหนดให้ในแต่ละพื้นที่มีการประชุมวิเคราะห์ สรุปเป็นแนวทางในการดำเนินงาน ประเมินผลและจัดทำรายงานสรุปเป็นรายเดือน

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ตลอดระยะเวลาของแผนแม่บทประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีละ 5 ล้านบาท จำนวน 5 ปี รวมทั้งสิ้น 25 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง



7. หน่วยงานสนับสนุน

สาธารณสุข ตำรวจนครบาล กรมการขนส่งทางบก แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และภาคีเครือข่ายศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

ผลผลิต ศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนมีการทำงานที่มีประสิทธิภาพและต่อเนื่องและมาตรการได้รับการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนมีระบบข้อมูลอุบัติเหตุเชิงบูรณาการที่เป็นมาตรฐานและมีการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการและการติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัด จำนวนการประชุม แผนการการดำเนินงาน ร้อยละความก้าวหน้าของการดำเนินการโครงการ

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

มีงบประมาณในการดำเนินการจัดการลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

10. ผลกระทบ

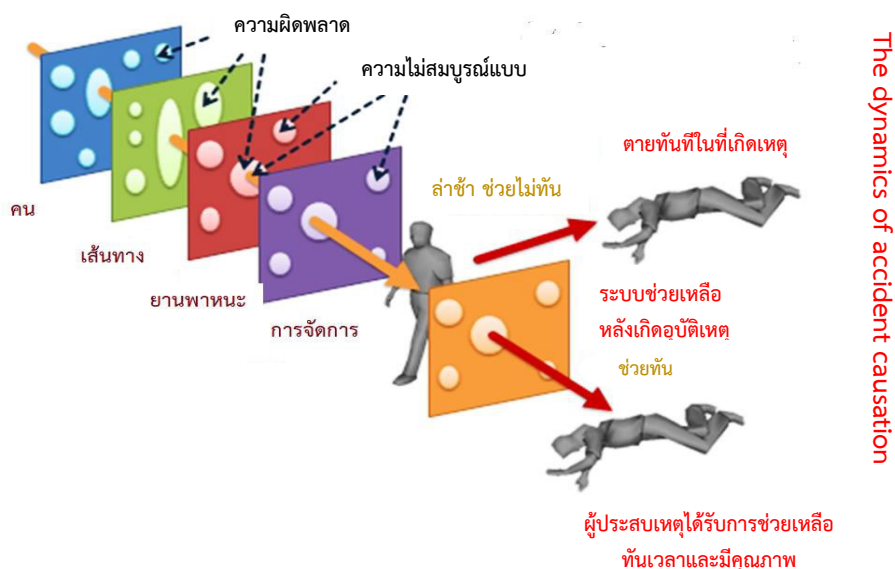
มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 1
ชื่อโครงการ	: โครงการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident investigation)

1. ที่มาและความสำคัญ

การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident investigation) เป็นการค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย การเก็บข้อมูลจากเหตุการณ์อุบัติเหตุอย่างละเอียด การลงพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ การสัมภาษณ์ผู้เสียหาย เจ้าหน้าที่ และผู้เกี่ยวข้องในสถานที่เกิดเหตุ เป็นต้น โดยผู้สืบสวนอุบัติเหตุต้องมีความรู้เบื้องต้นทางด้านวิศวกรรม องค์ความรู้ด้านกลศาสตร์ องค์ความรู้ด้านพฤติกรรมศาสตร์ และองค์ความรู้ด้านการแพทย์ การวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอย่างถูกต้องแม่นยำจะนำไปสู่การพัฒนาแนวทางการแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงประเด็นและยังสามารถใช้ข้อมูลเป็นแนวทางในการป้องกันสาเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรมาจากองค์ประกอบด้วย 3 อย่าง คือ คน รถ ถนนและสภาพแวดล้อม การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Crash Investigation) สามารถระบุปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริงได้ช่วยให้สามารถเข้าใจถึงลำดับเหตุการณ์ ของการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ อย่างเป็นระบบและเป็นวิทยาศาสตร์ และสามารถบ่งชี้มาตรการแก้ไขได้อย่างเหมาะสม



องค์ความรู้จากการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก หากถูกนำไปเผยแพร่โดยขาดความรู้และความเข้าใจ จะทำให้นำไปใช้งานได้อย่างสับสน ประเทศไทยยังขาดฐานข้อมูลอุบัติเหตุในเชิงลึกที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างละเอียดและเป็นระบบ ทำให้ไม่สามารถนำไปใช้วิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุและปัจจัยของอุบัติเหตุอย่างแท้จริงได้ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครมีการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกอยู่หลายสถานการณ์ แต่มีการจัดเก็บข้อมูลอยู่อย่างกระจัดกระจายหรือนำเสนอในรูปแบบที่ไม่สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์ผลร่วมกันได้ หลายสถานการณ์ผลการรายงานจากการสืบค้นหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจบลงเพียงการ



นำเสนอในที่ประชุมหรือการแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนในกรณีเป็นสถานการณ์อุบัติเหตุที่อยู่ในความสนใจของประชาชนหรือเป็นสถานการณ์อุบัติเหตุครั้งใหญ่ แต่ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบหรือไม่มีการทำรายงานเป็นลายลักษณ์อักษร ทำให้เมื่อเกิดกรณีอุบัติเหตุในสถานการณ์ที่คล้ายคลึงกันขึ้นมาอีก ก็เป็นไปได้ยากที่จะค้นคว้าหาข้อมูลจากกรณีอุบัติเหตุครั้งก่อนๆ เพื่อมาอ้างอิงหรือเพื่อเป็นหลักฐานสนับสนุนการแก้ไขปัญหาที่ถูกต้อง กรุงเทพมหานครยังต้องพัฒนาระบบที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการมีส่วนร่วมในการสืบค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุในเชิงลึก และการพัฒนาสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกทางถนนร่วมกันของหน่วยงานต่างๆ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา รวมถึงประชาชนในพื้นที่ทั่วไป ทั้งนี้เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

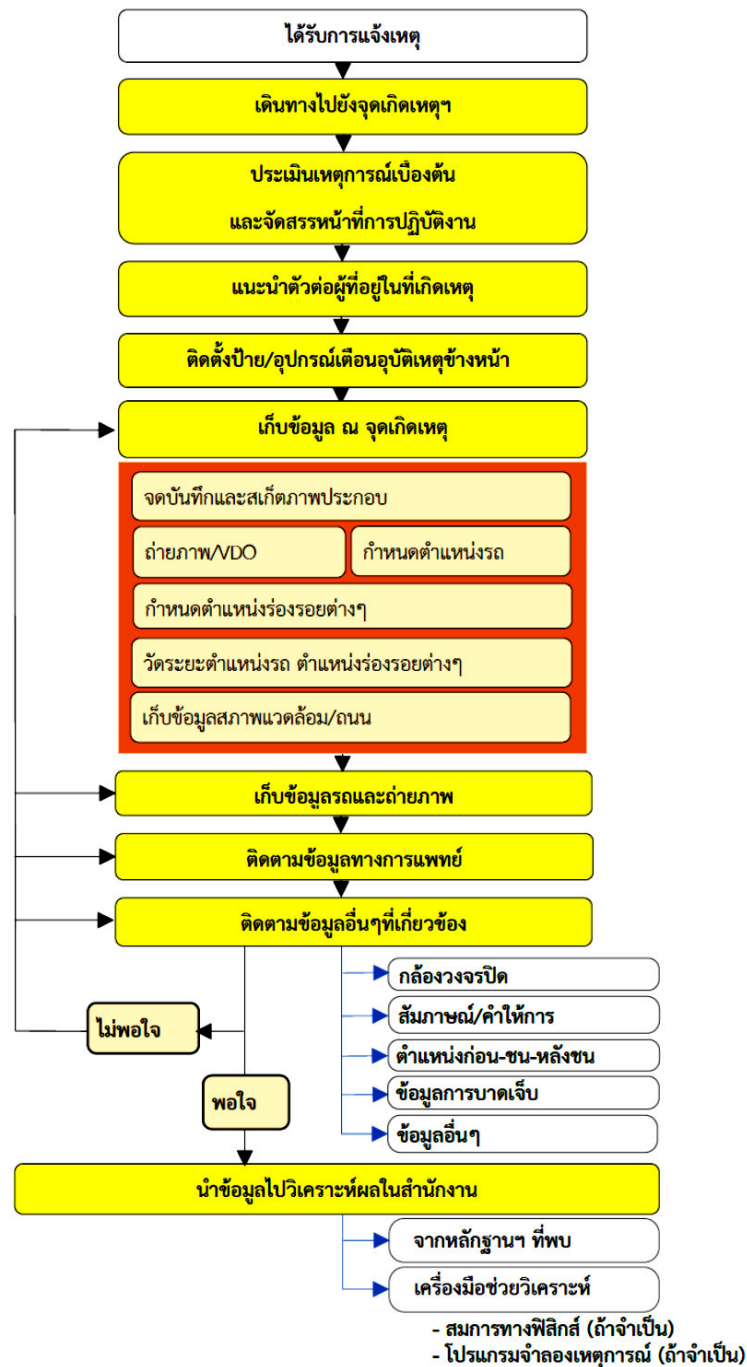
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและเสนอแนวมาตรการเชิงโครงสร้างหรือเชิงนโยบายเพื่อป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- เพื่อให้โครงข่ายถนนมีความปลอดภัยต่อการสัญจรของนักท่องเที่ยงและผู้ใช้รถใช้ถนน
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- สนับสนุนการเฝ้าระวังและวิเคราะห์ สถานการณ์/กำหนด/ติดตามและประเมินผลนโยบาย

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดตั้งหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนในส่วนกลาง และในระดับเขต
- จัดทำสมรรถนะที่พึงประสงค์ของทีมให้ส่วนกลาง และ ในระดับเขต ตลอดจนอุปกรณ์ที่จำเป็นในการทำงาน
- พัฒนาคู่มือการสืบสวนอุบัติเหตุในสอดคล้องกับสมรรถนะที่พึงประสงค์ และ จัดอบรม
- การลงพื้นที่สืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกและการวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้แต่ละเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร
 - สืบสวนกรณีอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษาอย่างน้อย 5 กรณี เพื่อนำร่องการดำเนินงานตามขั้นตอนการแก้ไขที่ยั่งยืน
- จัดตั้งทีมผู้เชี่ยวชาญสหสาขา เพื่อช่วยในการกลั่นกรองและจัดทำข้อเสนอเพื่อนำเข้าสู่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร
- รายงานผลการวิเคราะห์ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครได้รับทราบและสั่งการมาตรการในการแก้ปัญหา
- ในกรณีที่มีการแก้ปัญหาเกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายนอก ให้จัดทำหนังสือแจ้งหน่วยงาน หรือ เสนอศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนชาติเพื่อพิจารณาสั่งการต่อไป
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามข้อสั่งการ





4. ระยะเวลาดำเนินการ

ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีละ 10 ล้านบาท จำนวน 5 ปี รวมทั้งสิ้น 50 ล้านบาท



6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กองบัญชาการตำรวจนครบาล กองบัญชาการตำรวจทางหลวง กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมควบคุมโรค

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

จำนวนบุคลากรที่ได้รับการพัฒนาด้านการสืบสวนอุบัติเหตุ
จำนวนเคสอุบัติเหตุที่ได้รับการสืบสวนเชิงลึก

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

ความถูกต้องของข้อมูลการเสียชีวิต ตลอดจนปัจจัยเสี่ยง จุดเสี่ยงที่มีความน่าเชื่อถือและครบถ้วน
พัฒนาข้อมูลไปสู่ มาตรการการป้องกันเชิงนโยบาย

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 1
ชื่อโครงการ	: โครงการจัดทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

1. ที่มาและความสำคัญ

กรุงเทพมหานครมีแนวทางในการดำเนินงานเพื่อลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และสร้างความปลอดภัยแก่ประชาชน โดยประกาศวิสัยทัศน์ “กรุงเทพฯ เมืองไร้อุบัติเหตุ (Zero Accident) พ.ศ. 2563-2575” โดยเดินหน้า 6 แนวทาง สร้างการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ประกอบด้วย

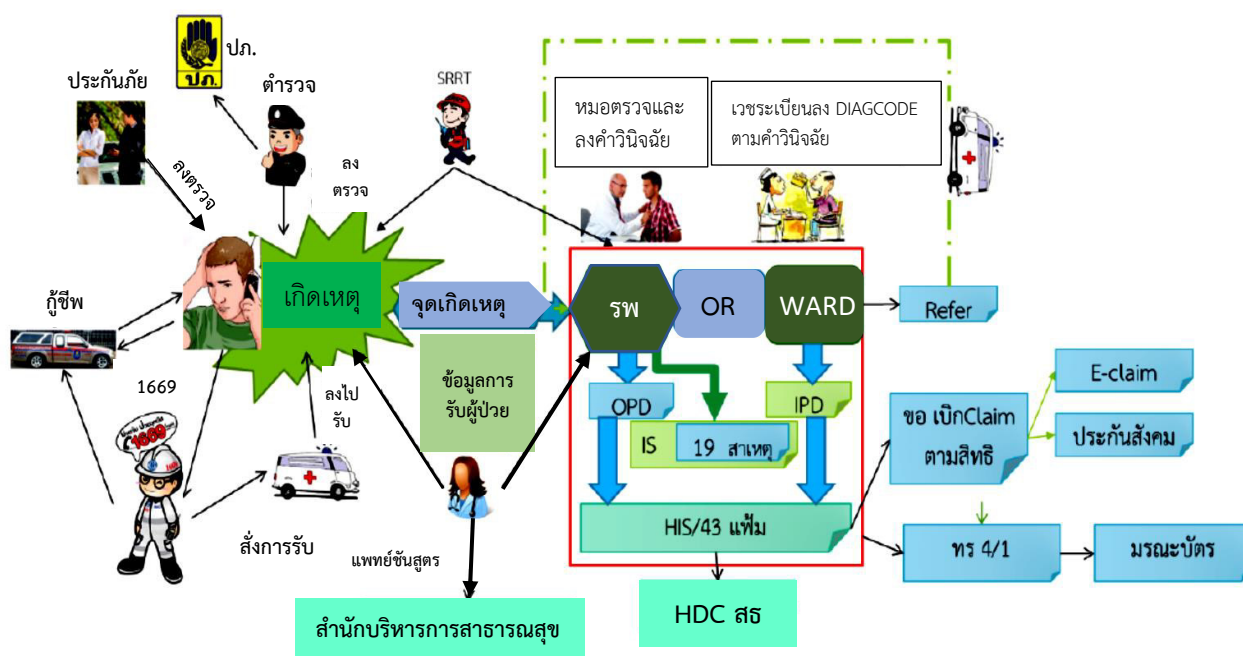
1. จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.กทม.) ซึ่งมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นประธาน ขับเคลื่อนวิสัยทัศน์สู่เป้าหมาย “กรุงเทพฯ เมืองไร้อุบัติเหตุ (Zero Accident)”
2. ผนึกกำลังภาคีเครือข่ายภายใต้ ศปถ. ระดับประเทศ เพื่อให้การทำงานเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งประเทศ
3. สร้างกลไกการขับเคลื่อนโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับเขต (ศปถ. เขต) ลดอุบัติเหตุในเชิงรุกแบบบูรณาการความร่วมมือระหว่างชุมชน โรงเรียน สถานศึกษา สถานพยาบาล สน.พื้นที่ และสถานประกอบการในพื้นที่เขต ลดจุดเสี่ยง 1 เขต 1 โชน ปี พ.ศ.2563 (เดือนกุมภาพันธ์ 2563 - เดือนสิงหาคม 2563)
4. สร้างชุมชน “รักษาความปลอดภัย ห่วงใยลูกหลาน ด้านอุบัติเหตุ” ขับเคลื่อนโดยชุมชน
5. สร้างเยาวชนเป็นผู้นำลดอุบัติเหตุภายใต้แนวคิด “เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม”
6. รมรงค์ทุกเทศกาลแห่งความสุขภายใต้แนวคิด “ลูกใจ ไม่ลูกเงิน” ผ่านหลากหลายช่องทาง เพื่อสร้างการตระหนักรู้และให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัยในการเดินทาง

กรุงเทพมหานคร มีสถานการณ์ปัญหาการจมน้ำข้อมูลด้านสาธารณสุข เนื่องจากไม่มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่จัดเก็บข้อมูลด้านสาธารณสุข เช่นเดียวกับสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด 76 จังหวัด ประกอบกับพื้นที่กรุงเทพมหานครมีโรงพยาบาลหลากหลายสังกัด เช่น โรงพยาบาลสังกัดกองทัพ โรงพยาบาลมหาวิทยาลัย และโรงพยาบาลเอกชนที่มีจำนวนสูงถึงกว่าร้อยละ 70 แต่ละสังกัดมีระบบและวิธีการจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกัน สิ่งเหล่านี้ รวมถึงการขาดการรวบรวมข้อมูลการเสียชีวิตจากสถาบันนิติเวชวิทยาหรือภาคิวิชาพยาธิวิทยา ภาคิขานินิติเวชศาสตร์ ซึ่งมีจำนวน 7 แห่ง นอกจากนี้ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครยังขาดการนำข้อมูลจากมูลนิธิกู้ชีพ มาวิเคราะห์หาพิภัก พื้นที่เสี่ยง การหาสาเหตุการเสียชีวิต รวมถึงการนำข้อมูลมาใช้ในการสอบสวนเชิงลึกสหสาขา เพื่อใช้ในการวางแผนป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต ดังนั้นโครงการนี้จึงมีแนวทางที่จะรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุในแต่ละฐานข้อมูล ให้มีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องให้สมบูรณ์ เป็นข้อมูล 3 ฐาน Plus พื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยการนำข้อมูล 3 ฐาน (ตำรวจ บ.กลาง และ มรณบัตร) มาทำการเชื่อมข้อมูลกับ สถาบันนิติเวชวิทยา และมูลนิธิหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร สิ่งเหล่านี้เป็นความรู้ใหม่ในการนำข้อมูลที่แยกส่วนในแต่ละหน่วย มาใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์หาสาเหตุลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิตเพื่อเป็นแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน การดำเนินงานดังกล่าวทำให้เกิดภาคีเครือข่ายการทำงานเพื่อจัดทาระบบข้อมูลเพื่อการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนร่วมกันในระดับชุมชน ไปจนถึงระดับเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร การดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเริ่มด้วยการร่วมสร้างระบบข้อมูล เพื่อสะท้อนปัญหาที่เป็นจริง



ปัญหาที่สำคัญของการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจร คือ การไม่มีข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่ไม่สมบูรณ์หรือข้อมูลดังกล่าวไม่ได้ถูกบันทึกไว้อย่างต่อเนื่อง หรือการให้นิยามการเกิดอุบัติเหตุหรือ การเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่ไม่สอดคล้องกันของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน ทำให้ยากต่อการวิเคราะห์สถานการณ์ ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนและการระบุจุดเสี่ยงและจุดอันตราย การวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุหรือสาเหตุความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและยากต่อการเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ต้องพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุที่บูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรที่มีสมบูรณ์สามารถนำมาแก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยงและจุดอันตราย ตลอดจนแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรในท้องถิ่นได้อย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลในปัจจุบันซึ่งใช้ในระบบข้อมูล 3 ฐาน ซึ่งเป็นการบูรณาการร่วมกันของ 3 หน่วยงานหลักด้านข้อมูลคือ กระทรวงสาธารณสุข บริษัทกลาง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีดังแสดงในรูป



จากการศึกษาในโครงการวิจัยการพัฒนาระบบและประยุกต์ใช้ระบบฐานข้อมูลการตายและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนเพื่อแก้ไขจุดอันตรายพื้นที่กรุงเทพมหานครได้วิเคราะห์ข้อมูล 3 ฐาน พบว่าข้อมูลการเสียชีวิตในระบบฐานข้อมูลยังขาดการระบุพิกัดที่ชัดเจนของจุดที่เสียชีวิตในบางส่วน ซึ่งอาจส่งผลต่อการวิเคราะห์จุดเสี่ยง จุดอันตรายได้

ปี	ทั้งหมด	มี GPS	ไม่มี GPS
2554	888	356	532
2555	833	526	307
2556	861	563	298
2557	805	539	266
2558	722	461	261
2559	852	546	306
2560	875	620	255
2561	831	613	218
2562	893	666	227
รวม	7560	4890	2670

จากจำนวนข้อมูล 3 ฐาน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เพื่อใช้ในเฝ้าระวัง ติดตาม สถานการณ์ ตลอดจนวิเคราะห์ความเชื่อมโยงระหว่างมาตรการกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
- เพื่อใช้ในการวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุความรุนแรง จุดอันตราย จุดเสี่ยง เพื่อสร้างมาตรการในการเพื่อความปลอดภัยและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาข้อมูล 3 ฐานพลัส เพื่อกำหนดรายละเอียดการบูรณาการข้อมูลตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแนวทางในการเชื่อม รายงาน หรือ ปรับปรุง ข้อมูล
- พัฒนาระบบบันทึกตำแหน่งการเกิดอุบัติเหตุโดยมอบหมายให้สำนักงานเขต และ ศูนย์เอร์วีนสำนักงานแพทย์ ร่วมกันจัดเก็บข้อมูลเพื่อนำเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุที่รับผิดชอบโดยสำนักงานจราจรและขนส่ง
- วิเคราะห์ และ จัดทำรายงาน ตลอดจนข้อเสนอแนะเชิงมาตรการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ
- ทำการวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินการของมาตรการที่ได้มีการนำไปสู่การปฏิบัติ

4. ระยะเวลาดำเนินการ

ขั้นตอนพัฒนาระบบ ปี พ.ศ. 2564

ขั้นตอนจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูล 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีละ 10 ล้านบาท จำนวน 5 ปี รวมทั้งสิ้น 50 ล้านบาท



6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

ศูนย์ข้อมูลจราจร กทม. และศูนย์เอร์ราวิชั่น
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กระทรวงสาธารณสุข

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

ร้อยละความก้าวหน้าของการดำเนินการโครงการ

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

ความถูกต้องของข้อมูลการเสียชีวิต ตลอดจนปัจจัยเสี่ยง จุดเสี่ยงที่มีความน่าเชื่อถือและครบถ้วน

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 1
ชื่อโครงการ	: โครงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน

1. ที่มาและความสำคัญ

อุบัติเหตุบนท้องถนนส่งผลกระทบโดยตรงต่อชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนไม่สามารถแก้ไขได้ทั้งหมด แต่สามารถลดจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุและลดความรุนแรงที่เป็นสาเหตุการเสียชีวิตซึ่งจำเป็นต้องอาศัยยุทธศาสตร์และมาตรการต่างๆมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ ในทางวิศวกรรมนั้นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุต้องดำเนินการเชิงรุก การที่จะเข้ามาจัดการกับอุบัติเหตุได้ต้องเข้าใจถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ หลักการดังกล่าวสอดคล้องกับวิธีการของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นไปตามหลักการที่ว่า “ป้องกันดีกว่าแก้ไข” วิธีการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุที่หน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินการกันอยู่ในปัจจุบัน ดำเนินการโดยการปรับปรุงจุดหรือบริเวณที่มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากให้มีความปลอดภัยมากขึ้น เป็นวิธีที่เรียกกันว่า Black Spot Improvement เป็นวิธีที่ถือปฏิบัติกันมาเป็นระยะเวลานานและมีลักษณะเป็นการตามแก้ปัญหา (Reactive Approach) ขณะที่วิธีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) มาใช้เพื่อลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งสามารถดำเนินการได้ตั้งแต่ขั้นตอนการเริ่มออกแบบถนนไปจนถึงการตรวจสอบในขั้นตอนอื่นๆ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เป็นวิธีการแก้ปัญหาเชิงรุก (Proactive Approach) ซึ่งเป็นวิธีการที่ช่วยให้มองเห็น “ความเสี่ยง” นำไปสู่สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและดำเนินการแก้ไข เป็นการป้องกันปัญหามากกว่าการตามแก้ปัญหา ขณะที่การสืบค้นและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในจุดหรือบริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง (Accident Investigation and Blackspot Improvement) เป็นลักษณะการตามแก้ปัญหา (Reactive Approach) อย่างไรก็ตามวิธีการทั้งสองวิธีต่างก็เป็นเครื่องมือสำคัญในการจัดการให้ระบบถนนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

กรุงเทพมหานคร เมืองหลวงของประเทศที่ถือเป็นเขตเมืองใหญ่ (Mega City) มีประชากรพักอาศัยทั้งที่มีทะเบียนบ้าน และไม่มีทะเบียนบ้านราว 15 ล้านคน จากการติดตามข่าว และการรับแจ้งเหตุในทุกๆ วัน พบว่าจะมีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน มากกว่า 10 ราย/วัน จากแหล่งข้อมูลของบริษัทกลาง (<http://www.thairsc.com/p77/index.htm?provid=10>) พบว่าในปี 2560 มีจำนวนครั้งของการเกิดเหตุทั้งหมด 41,410 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 48,483 ราย เสียชีวิต 648 ราย แหล่งข้อมูล ระบบ POLIS สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี 2560 พบว่า จำนวนครั้งของการเกิดเหตุทั้งหมด 31,406 คดี มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 1,335 ราย ผู้บาดเจ็บสาหัส 40 ราย เสียชีวิต 307 ราย จะเห็นได้ว่าในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุต่อวันเป็นจำนวนมาก การดำเนินการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีความรู้ ความเข้าใจ ทักษะเบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเบื้องต้น จะทำให้สามารถวิเคราะห์ปัญหาและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนอย่างเกิดประสิทธิภาพสูงสุด อีกทั้งยังทำให้เกิดภาคีเครือข่ายในการช่วยการสนับสนุนการทำงานเพื่อร่วมกันจัดทำระบบข้อมูลเพื่อการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนร่วมกันในระดับชุมชน เขต และระดับกรุงเทพมหานครมากขึ้น การดำเนินงานต่อไปจำเป็นต้องสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายและผลักดันให้เจ้าหน้าที่ที่นำความรู้เกี่ยวกับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติงานเข้าสู่ระบบงานประจำของกรุงเทพมหานคร ซึ่งการดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนพื้นที่กรุงเทพมหานคร



จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเริ่มด้วยการร่วมสร้างองค์ความรู้เพื่อสะท้อนปัญหาที่แท้จริง ในการร่วมกันวางแผน ร่วมกันปฏิบัติการแก้ไข และร่วมประเมินผลในลำดับต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ หลักสูตรด้านความปลอดภัยทางถนนให้เจ้าหน้าที่ในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ในการวิเคราะห์ผลและประเมินผลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและวางแผนการ ดำเนินการแก้ไขปัญหาเบื้องต้นได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อจัดทำคู่มือและฝึกอบรม พัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานคร

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดอบรมความรู้ให้บุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
- ให้เจ้าหน้าที่ในแต่ละเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานครบูรณาการข้อมูล 3 ฐานการเสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนนกับรายงานทางการแพทย์
- ให้แต่ละเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร สืบสวนกรณีอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษาอย่างน้อย 5 กรณี เพื่อ นำร่องการดำเนินงานตามขั้นตอนการแก้ไขที่ยั่งยืน
- ประเมินและแก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย โดยพิจารณาจากปัจจัยทางวิศวกรรม โดยใช้ความรู้เบื้องต้นใน การวิเคราะห์ผล ประเมินผล และวางแผนแก้ไขปัญหาด้วยองค์ความรู้ที่ได้จากการอบรมในเขต พื้นที่กรุงเทพมหานคร
- มีการดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทางถนนพื้นที่ กรุงเทพมหานคร สามารถนำผลการศึกษาไปใช้งานให้เกิดประโยชน์

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ขั้นตอนวางแผนจัดให้มีการอบรม ปี พ.ศ. 2564
- ขั้นตอนการดำเนินงาน ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีละ 2 ล้านบาท จำนวน 5 ปี รวมทั้งสิ้น 10 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กระทรวงสาธารณสุข



8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

จำนวนบุคลากรที่ได้รับการพัฒนาความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

บุคลากรมีความชำนาญ มีความเข้าใจและความถูกต้องของข้อมูลอุบัติเหตุ ตลอดจนปัจจัยเสี่ยง จุดเสี่ยงที่มีความน่าเชื่อถือและครบถ้วน

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 2
ชื่อโครงการ	: โครงการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ สร้างความรอบรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ในคนทุกกลุ่ม

1. ที่มาและความสำคัญ

แนวทางการจัดการปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุประกอบไปด้วย (1) ปัจจัยด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ (2) ปัจจัยด้านรถหรือยานพาหนะ (3) ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม และ (4) ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ซึ่งจากปัจจัยทั้ง 4 ข้างต้นนี้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วย่อมส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ในปี พ.ศ.2547 รัฐบาลได้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด และ อำเภอ โดยเน้นการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสำคัญเป็นหลักด้วยมาตรการต่างๆ โดยภาครัฐได้ทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในเชิงนโยบายนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม แต่เมื่อพิจารณาถึงจำนวนสถิติที่ผ่านมากลับพบว่า จำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลงน้อยมาก โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญจะมีจำนวนผู้ใช้รถใช้ถนนมากกว่าปกติ เมื่อพิจารณาแล้ว พบว่าการให้ภาครัฐดำเนินการเพียงภาคส่วนเดียวไม่สามารถแก้ปัญหาได้ทั้งหมด ดังนั้นการนำภาคเอกชน ชุมชน และประชาชนในท้องถิ่นที่มีความพร้อมหรือมีศักยภาพเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุอีกทางหนึ่งที่จะช่วยกันป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

สำหรับเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครถือได้ว่ามีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย ดังนั้นจะพบความหลากหลายของกลุ่มคนและวัฒนธรรมทั้งนักเรียน คนทำงาน ผู้สูงอายุ นักท่องเที่ยว และชาวต่างชาติ อาศัยอยู่ร่วมกันเป็นชุมชนแบ่งออกเป็น ชุมชนเมือง ชุมชนบ้านจัดสรร ชุมชนคอนโดมิเนียม ชุมชนแออัด บ้าน วัด โรงเรียน ฯลฯ เป็นต้น การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ สร้างความรอบรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในคนทุกกลุ่มสามารถป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนสร้างความปลอดภัยในชุมชนและสามารถเข้าถึงผู้คนทุกระดับ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในพื้นที่ โดยประชาชนในชุมชนร่วมกับเขตการปกครองและภาคีที่เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่มีส่วนร่วม มีการส่งเสริมให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางจราจรเกิดพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องและปลอดภัยตลอดจนเกิดภาคีเครือข่ายในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่โดยหน่วยงานของรัฐให้การสนับสนุน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยประชาชนทุกกลุ่มมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน
 - เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
 - เพื่อให้ประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นผู้ใช้เส้นทางจราจรเกิดพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องและปลอดภัย
 - เกิดภาคีเครือข่ายในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
-
-



3. แนวทางการดำเนินงาน

- การอบรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนทุกกลุ่ม โดยผ่านองค์กรเครือข่ายที่จัดตั้งอยู่ในชุมชน จัดให้มีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์
- กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ประชาชนในพื้นที่ คนเดินเท้า คนพิการ ผู้สูงอายุ นักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- จัดทำป้ายสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ เผยแพร่การรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน การจัดประชุมประชาชนในชุมชน เพื่อรับทราบปัญหาและความต้องการผ่านเครือข่ายชุมชนในการประชุมประจำเดือน

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีละ 2 ล้านบาท จำนวน 5 ปี รวมทั้งสิ้น 10 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

กระทรวงสาธารณสุข กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

จำนวนโครงการและกลุ่มบุคคลที่ได้รับการพัฒนา อบรมองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของประชาชนทุกกลุ่ม

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุที่มุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมคนมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 2
ชื่อโครงการ	: โครงการเด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม

1. ที่มาและความสำคัญ

สถานการณ์อุบัติเหตุ ในกลุ่มเด็กและเยาวชนส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย ต้มแล้วขับ การขับเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด การฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นต้น ในด้านลักษณะกายภาพพบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่มักจะเกิดที่บริเวณ ทางโค้ง ถนนมีลักษณะขรุขระ ไม่เอื้ออำนวยต่อการจราจร ไฟข้างทางไม่เพียงพอ บางพื้นที่มีการจราจรหนาแน่นและมีการจอดรถริมถนนทำให้ทัศนวิสัยในการจราจรถูกบดบัง นอกจากนี้ การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยก็ยังส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอีกด้วย ปัญหาที่กล่าวมาเหล่านี้หากเด็กมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ ก็จะสามารถเสนอแนวทางการแก้ไขรวมถึงมาตรการ ตามความต้องการของเด็กโดยมีผู้ใหญ่ที่ร่วมให้ข้อมูลและความรู้ ก็จะสามารถตอบโจทย์ตามแนวทางการความต้องการของเด็กได้

จากข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนพบว่า กลุ่มของเด็กและเยาวชน ประสบอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับต้นๆ ส่วนหนึ่งการขาดความรู้ ทักษะและประสบการณ์ในการขับขี่และความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนน ดังนั้นการปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับเด็กถือได้ว่าเป็นการลงทุนที่ส่งผลกับความคุ้มค่าและมีความยั่งยืน หากการดำเนินการแก้ไขได้รับแนวความคิดจากกลุ่มเด็กและเยาวชน จะส่งผลทำให้ผู้ใหญ่เข้าใจเด็กและเยาวชนมากขึ้นในความต้องการของพวกเขาเหล่านั้น

ส่วนหนึ่งในการดำเนินงานแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้องให้เด็กและเยาวชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ซึ่งจะได้แนวทางและมุมมองตามความต้องการ โดยผู้ใหญ่ให้การสนับสนุนกิจกรรมโครงการ รูปแบบและงบประมาณให้สอดคล้องกับความต้องการ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมในการป้องกันความปลอดภัยในกลุ่มเยาวชน
- เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของกลุ่มวัยรุ่นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- เกิดภาคีเครือข่ายในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3. แนวทางการดำเนินงาน

- การอบรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เยาวชน โดยรับฟังความคิดและแนวทางการดำเนินงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากกลุ่มเยาวชน และให้ผู้ใหญ่สนับสนุนในการดำเนินโครงการรวมถึงงบประมาณ

4. ระยะเวลาดำเนินการ



- ดำเนินงานในช่วง ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีละ 2 ล้านบาท จำนวน 5 ปี รวมทั้งสิ้น 10 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

กระทรวงสาธารณสุข กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

จำนวนโครงการและกลุ่มเยาวชนที่ได้รับการพัฒนา อบรมองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มเด็กและเยาวชน

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุโดยมุ่งเน้นที่กลุ่มเด็กและเยาวชน มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 2
ชื่อโครงการ	: โครงการให้ความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในสถาบันการศึกษา

1. ที่มาและความสำคัญ

การปลูกฝังวินัยของนักเรียนเริ่มต้นจากผู้ปกครองโรงเรียนและสถาบันการศึกษาซึ่งถือได้ว่ามีส่วนสำคัญอย่างมากในการให้ความรู้ และวินัยรวมถึงพฤติกรรมที่เหมาะสมในสังคม จากข้อมูลสถานการณ์พบว่า อายุเสี่ยงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มากที่สุด อยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งถือเป็นช่วงอายุที่ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางร่างกาย และทางเศรษฐกิจค่อนข้างมาก เป็นที่ทราบกันดีว่า แนวทาง “การให้ความรู้ หรือ Education” เป็นเสาหลักหนึ่งของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นการให้ความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนในสถาบันการศึกษาถือได้ว่าเป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่ง

การให้ความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในสถาบันการศึกษา นับได้ว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญของกลยุทธ์การดำเนินงานเพื่อการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยทั้งในระดับประเทศและระดับสากล จากการศึกษาพบว่า การให้ความรู้แก่เด็กในเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยจะมีประสิทธิภาพสูงสุดถ้าเริ่มต้นจากการเรียนการสอนตั้งแต่ เด็กภายในโรงเรียนของตนเอง เป็นสิ่งที่ปฏิบัติได้จริงภายในสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ซึ่งในบางแห่งมีการบรรจุไว้ในหลักสูตรการศึกษารวมถึงการจัดให้มีกิจกรรมที่มีความเหมาะสมกับพัฒนาการในแต่ละช่วงวัย ซึ่งนั่นหมายความว่า เป็นการลงทุนที่ความยั่งยืนกับเยาวชนของชาติ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อกระตุ้นให้สถานศึกษาและนักเรียน/นักศึกษามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
- เพื่อส่งเสริมและสร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับสถาบันการศึกษา

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดอบรมให้ความรู้แก่ ครูอาจารย์ นักเรียน/นักศึกษารวมถึงการขยายผลถึงผู้ปกครองนักเรียนที่ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทั้งภายในและภายนอกสถานศึกษาและสร้างบรรยากาศเพื่อให้เกิดแนวความคิดสร้างสรรค์ใหม่ ๆ สอดคล้องกับบริบทของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดการนำเสนอและเรียนรู้ร่วมกัน
- พัฒนาองค์ความรู้ครูผู้สอนโดยสามารถนำไปสอดแทรกในเนื้อหาวิชาเรียนได้
- กำหนดให้สถาบันการศึกษามีส่วนร่วมในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีละ 1 ล้านบาท จำนวน 5 ปี รวมทั้งสิ้น 5 ล้านบาท



6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง

สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กระทรวงสาธารณสุข

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

ร้อยละของจำนวนสถาบันการศึกษาที่เข้าร่วม

จำนวนโรงเรียนที่มีการให้ความรู้ทั้งในหลักสูตรหรือกิจกรรมนอกหลักสูตร

จำนวนกิจกรรมหรือเครือข่าย ที่ส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนเข้ามามีส่วนร่วม

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

เด็กและเยาวชนได้รับความรู้และมีส่วนร่วมในการเสริมสร้างความปลอดภัย

10. ผลกระทบ

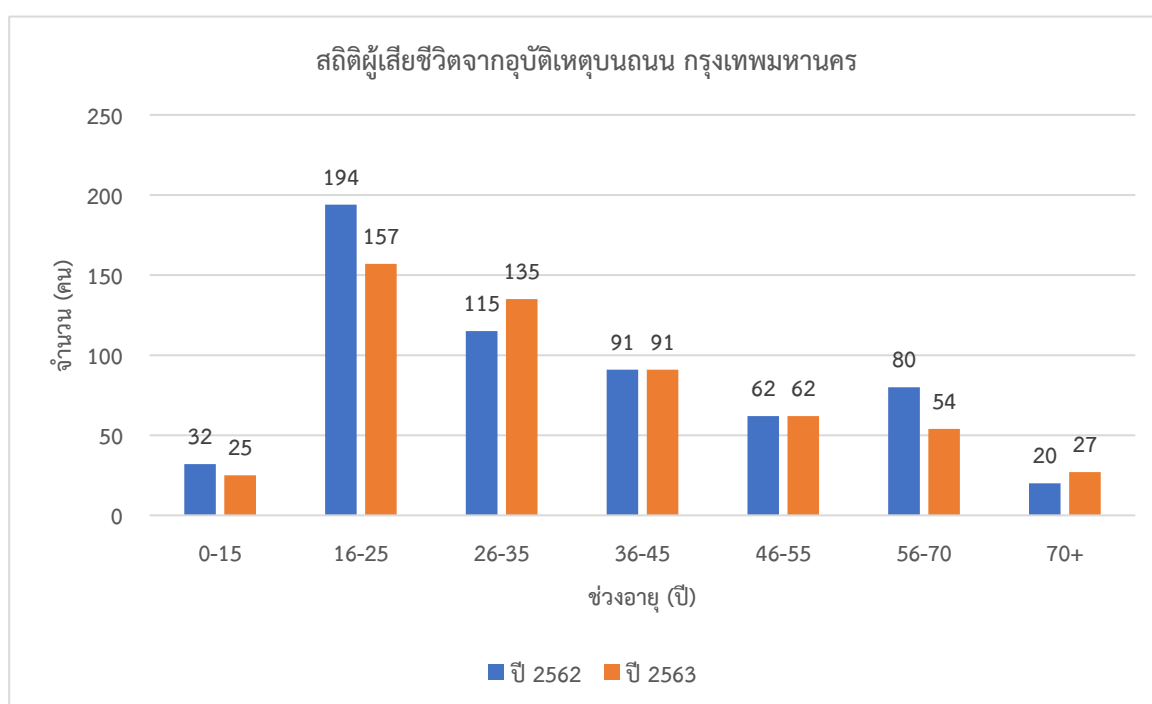
มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุในสถาบันการศึกษามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์ : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
แผนงาน : แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 2
ชื่อโครงการ : โครงการสร้างผู้นำเยาวชนด้านความปลอดภัยทางถนน (BKK Youth Network for Road Safety)

1. ที่มาและความสำคัญ

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนและกลไกการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร จากรายงานสภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต และปัจจัยเสี่ยงต่างๆ โดยอ้างอิงจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน พบว่าในช่วง 2 ปีย้อนหลัง คือปี พ.ศ. 2562 และปีพ.ศ. 2563 มีจำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงอายุ 16-25 ปี มากที่สุด



จากข้อมูลพบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจำนวนมากเป็นกลุ่มเยาวชน หากมีการพัฒนาสร้างเครือข่ายในการช่วยเหลือดูแลซึ่งกันและกัน ให้ความรู้ขยายเพิ่มเติมในกลุ่มเยาวชนด้วยกันเองจะทำให้มีความเข้าใจในปัญหาดียิ่งขึ้น

ดังนั้นหากมีกลไกในการส่งเสริมเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนที่ดีแล้วก็จะส่งผลต่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ เพื่อบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาเยาวชนให้ตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนที่เพิ่มมากยิ่งขึ้นและนำไปสู่การเฝ้าระวังความเสี่ยงและขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ จึงเป็นที่มาของการจัดทำโครงการสร้างผู้นำเยาวชนด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร (BKK Youth Network for Road Safety) อย่างยั่งยืน



2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อพัฒนาพื้นที่ต้นแบบในการดำเนินงานผู้นำเยาวชนด้านความปลอดภัยทางถนน (BKK Youth Network for Road Safety) โดยใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กทม. ขับเคลื่อนงาน
- เพื่อพัฒนาผู้นำเยาวชนด้านความปลอดภัยทางถนน (BKK Youth Network for Road Safety) ไปสู่กลไกเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อนงาน ความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดตั้งคณะทำงานผู้นำเยาวชนด้านความปลอดภัยทางถนน (BKK Youth Network for Road Safety) ในสถานศึกษา
- คณะทำงานระดับพื้นที่ติดตามสถานศึกษา เสริมพลัง ให้คำปรึกษาเชิงวิชาการในการดำเนินงาน
- คณะทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครบรรจุวาระการขับเคลื่อนโครงการผู้นำเยาวชนด้านความปลอดภัยทางถนน (BKK Youth Network for Road Safety) ในที่ประชุม ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ดำเนินงาน ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีละ 1 ล้านบาท จำนวน 5 ปี รวมทั้งสิ้น 5 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กระทรวงสาธารณสุข

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

จำนวนผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน
จำนวนเครือข่ายเยาวชน
จำนวนโครงการในการดำเนินการ ของกลุ่มเครือข่าย

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

เยาวชนเครือข่ายมีความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

10. ผลกระทบ

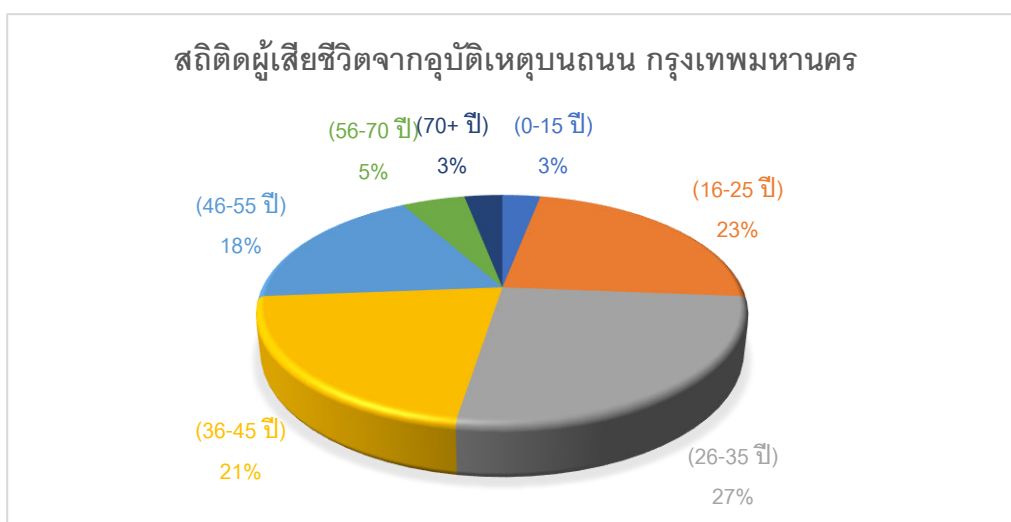
มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุในกลุ่มเยาวชนมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์ : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
แผนงาน : แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 2
ชื่อโครงการ : โครงการสร้างการมีส่วนร่วมด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในสถานประกอบการ

1. ที่มาและความสำคัญ

ด้วยรัฐบาลชุดปัจจุบันได้ให้ความสำคัญในปัญหาความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน และกำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล ที่มุ่งเน้นการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เป็นรากฐานของสังคมไทย เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วประเทศ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญที่ประชาชนเดินทางท่องเที่ยวกันเป็นจำนวนมาก แต่ให้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องไปตลอด สำหรับทุกครั้งที่มีการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสำคัญๆ เช่น เทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ เป้าหมายสำคัญคือการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด ผู้ขับรถ และสภาพถนน ตลอดจนริเริ่มให้มีการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ



จากสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2564 พบว่าในช่วงอายุ 26-35 ปี ซึ่งเป็นวัยทำงานมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนมากที่สุดถึงร้อยละ 27 สำหรับวัยทำงานไทยส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ไป-กลับในการทำงาน รวมทั้งเดินทางระหว่างการทำงาน ทำให้มีสถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูง โดยเฉพาะพบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะ จากข้อมูลสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์กระทรวงสาธารณสุข (พ.ศ.2548-2551) ชี้ว่าค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุทางถนนของกองทุนต่างๆ เช่น กองทุนหลักประกันสุขภาพแห่งชาติและกองทุนสวัสดิการข้าราชการมีแนวโน้มลดลงโดยตลอด แต่กองทุนประกันสังคมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากปี 2548 จำนวน 683.2 ล้านบาทเป็น 757.9 ล้านบาทในปี 2551 โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในกลุ่มรถจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นถึง 66 ล้านบาท นอกจากการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ การโดยสารรถรับส่งพนักงานก็มีความเสี่ยงที่พบได้ต่อเนื่อง พบได้จากข้อมูลการเฝ้าระวังรถรับส่งพนักงาน โดยมูลนิธิเพื่อ



ผู้บริโภครับส่งพนักงานเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 1 ครั้ง/เดือน โดยเฉลี่ยแต่ละครั้งจะมีผู้บาดเจ็บ 14 คน และเสียชีวิต 1 คน นอกจากนี้ยังพบว่าแทบทุกเดือนจะปรากฏข่าวอุบัติเหตุรถรับส่งพนักงานในลักษณะที่นำรถส่วนบุคคล (รถปิกอัพ รถตู้) มาดัดแปลงสภาพเพื่อวิ่งรับจ้างรับส่งพนักงาน

กฎหมายตามบทบาทหน้าที่ถือเป็นกลไกหลักในทุกๆ สถานประกอบการที่มีความสำคัญต่อการจัดการความเสี่ยงในสถานประกอบการและการเดินทาง ที่ผ่านมานายจ้างและผู้บริหารสถานประกอบการรวมทั้งจป.ระดับวิชาชีพ ยังมีแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการทำงานที่ไม่ครอบคลุมถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงาน ทั้งๆ ที่ตามกฎหมายความปลอดภัยแรงงาน ไม่ว่าจะเป็นระดับพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 หรือกฎกระทรวงปี 2549 ว่าด้วยเรื่องเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน คณะกรรมการความปลอดภัยฯ และหน่วยงานความปลอดภัยฯ และกฎกระทรวงปี 2553 ว่าด้วยระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงานได้กำหนดเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของนายจ้าง ผู้บริหาร หัวหน้างาน จป.ระดับต่างๆ และคณะกรรมการความปลอดภัยฯ ไว้แล้วซึ่งครอบคลุมถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงาน ดังนั้นการสร้างการมีส่วนร่วมด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในสถานประกอบการจึงเป็นเรื่องที่ประชาชนคนวัยทำงานตลอดจนผู้บริหารองค์กรระดับต่างๆ ควรให้ความสำคัญและผลักดันดำเนินการ เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับคนทำงานในสถานประกอบการ
- เพื่อสร้างเครือข่ายการเฝ้าระวังอุบัติเหตุในสถานประกอบกิจการ
- เพื่อส่งเสริมการกำหนดมาตรการองค์กร และสร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยในองค์กร ให้กับแรงงานและสถานประกอบการ

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษา และจัดเก็บข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุ/สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในองค์กร
- กำหนดโครงสร้างการทำงาน/บทบาทหน้าที่คณะทำงาน รวมถึงวางแผนการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนนในองค์กร
- ดำเนินการตามแผนงาน/กิจกรรม รวมถึงการนำไปปฏิบัติ
- ทำการวิเคราะห์และประเมินผล รวมถึงการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง





4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ขั้นตอนพัฒนาระบบ ปี พ.ศ. 2564
- ขั้นตอนการดำเนินงาน ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีละ 2 ล้านบาท จำนวน 5 ปี รวมทั้งสิ้น 10 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กระทรวงสาธารณสุข

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

ร้อยละความก้าวหน้าของการดำเนินการโครงการ



9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

จำนวนสถานประกอบการ ที่มีมาตรการองค์กรและระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุในสถานประกอบการมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 2
ชื่อโครงการ	: โครงการสร้างการมีส่วนร่วมด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในอาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรร

1. ที่มาและความสำคัญ

อุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะบนท้องถนนนับเป็นปัญหาสำคัญของประเทศ ทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสาเหตุส่วนหนึ่งของอุบัติเหตุเกิดจากการขาดจิตสำนึก ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน และการขาดความรู้ ความเข้าใจเรื่องกฎระเบียบวินัยจราจร การใช้ถนนร่วมกันนอกจากมีกฎหมายจราจรควบคุมแล้วควรมีมารยาทและความเอื้ออาทรต่อกัน มารยาทในการขับรถเป็นสิ่งที่ผู้คนทุกคนพึงต้องมีและปฏิบัติอยู่เสมอ ถึงแม้ว่าจะรีบเร่งเพียงใดก็ตาม เพราะทุกคนก็มีความจำเป็นในการใช้รถใช้ถนนเหมือนกัน และหากผู้ขับขี่ซึ่งมารยาทในการขับรถและการใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น ก็อาจจะนำมาซึ่งปัญหาระหว่างผู้ขับขี่ได้ ดังนั้นการตระหนักถึงมารยาทในการขับรถและปฏิบัติอยู่เป็นประจำ จะช่วยให้การใช้รถใช้ถนนเป็นไปได้อย่างราบรื่นและมีความปลอดภัยดีที่สุดในท้ายที่สุด ด้วยสาเหตุตามที่กล่าวมาเบื้องต้นทำให้ต้องมีการจัดระเบียบการใช้รถใช้ถนนโดยการมีส่วนร่วม โดยเฉพาะในกลุ่มของประชาชนที่อาศัยอาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรรในกรุงเทพมหานคร ถือได้ว่าส่วนใหญ่มีรถยนต์ในครอบครองเป็นจำนวนมาก

ปัจจุบันในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีจำนวนกลุ่มอาคารชุด(คอนโดมิเนียม)และหมู่บ้านจัดสรรเป็นจำนวนมาก ประกอบกับมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำ คอยดูแลอำนวยความสะดวกด้านการจราจรของผู้ที่พักอาศัย ซึ่งการให้ความสำคัญ การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในอาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรร ควรคำนึงถึงมารยาทในการใช้เส้นทางร่วมกับผู้อื่นๆ เนื่องจากรายการในการขับขี้นเป็นปัจจัยหนึ่งในการช่วยลดอุบัติเหตุและความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นในการใช้รถใช้ถนนภายในชุมชน ทั้งนี้จึงเป็นที่มาให้ผู้ประกอบการอาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรรมีส่วนร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในพื้นที่รวมถึงประชาชนผู้พักอาศัยมีมาตรการร่วมกันเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อส่งเสริมมาตรการองค์กรให้เกิดความปลอดภัยภายในชุมชนเขตพื้นที่อาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรรของกรุงเทพมหานคร
- เพื่อให้ได้รับความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ กฎจราจรในชีวิตประจำวัน รวมถึงการมีจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนนสาธารณะร่วมกัน

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดประชุมคณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน และสภาพแวดล้อมพื้นที่อาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรร เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุภายในพื้นที่ และความเสี่ยงในเขตพื้นที่อาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรรของกรุงเทพมหานคร
 - คณะทำงานฯ จัดกิจกรรมให้ความรู้เรื่องกฎจราจร มารยาทในการใช้รถใช้ถนนภายในพื้นที่อาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรร
 - คณะทำงานจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ในเขตพื้นที่อาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรรของกรุงเทพมหานคร
-
-



4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีละ 2 ล้านบาท จำนวน 5 ปี รวมทั้งสิ้น 10 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง สำนักการโยธา

สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กระทรวงสาธารณสุข

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

จำนวนอาคารชุด หมู่บ้านจัดสรร ที่เข้าร่วม มีมาตรการองค์กรและระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

อาคารชุด หมู่บ้านจัดสรร ที่มีมาตรการองค์กรและระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุในกลุ่มอาคารชุดและหมู่บ้านจัดสรรมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์ : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
แผนงาน : แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 2
ชื่อโครงการ : โครงการสร้างการมีส่วนร่วมด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในชุมชน

1. ที่มาและความสำคัญ

กระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัยในชุมชน เป็นการดำเนินงานภายใต้มาตรการ “ชุมชนปลอดภัย” ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนในการสร้างเสริมความปลอดภัย โดยทั่วไปใช้กลยุทธ์ต่างๆ ดังนี้ การเฝ้าระวังพฤติกรรมความปลอดภัย เป็นการดำเนินงานทางด้านความปลอดภัยที่จะแสวงหาข้อมูลเพื่อประเมินสถานการณ์เสี่ยงของปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในชุมชน เช่น การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจากการเมาและขาดสติทำให้เกิดความประมาท และรณรงค์โครงการ “เมาไม่ขับ” การตรวจจับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่เปิดไฟหน้ารถ จะช่วยป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมทั้งช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุด้วย เป็นต้น



ที่มา: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)

การสร้างการมีส่วนร่วมด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในชุมชน สามารถจัดทำได้ในรูปแบบการประชาสัมพันธ์กิจกรรมการสร้างเสริมความปลอดภัยในชุมชน เพื่อให้ความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุแก่ประชาชน และกระตุ้นให้ชุมชนเห็นความสำคัญต่อกระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัย โดยการส่งข้อมูลข่าวสารความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยไปยังประชาชนหรือคนในชุมชนอย่างทั่วถึง ซึ่งข้อมูลที่จะส่งผ่านไปยังประชาชนต้องมีความเหมาะสม ถูกต้อง และเป็นประโยชน์ต่อคนในชุมชน เพื่อที่จะนำไปใช้อย่างแท้จริง การประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนได้รับรู้ข้อมูลข่าวสาร เช่น การจัดการทำสื่อโฆษณา ได้แก่ แผ่นพับ ใบปลิว โปสเตอร์ เป็นต้น การรายงานข่าวกิจกรรมการรณรงค์ปลูกฝังพฤติกรรมความปลอดภัยผ่านทางเสียงตามสายของหอกระจายข่าวในหมู่บ้าน ชุมชนปลอดภัย สื่อวิทยุชุมชน หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น ตัวแทนชุมชน อาสาสมัครเข้าไปให้ความรู้ตามบ้าน หรือจัดอบรมเป็นกลุ่มหมู่บ้าน จะเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมในการรณรงค์เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนนและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร



2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อส่งเสริมมาตรการชุมชนให้คนในชุมชน ได้รับความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนและกฎจราจรในชีวิตประจำวัน รวมถึงการสร้างจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนนสาธารณะภายในชุมชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครร่วมกัน
- เพื่อส่งเสริมให้คนในชุมชน มีพฤติกรรมขับขี่อย่างปลอดภัย และปฏิบัติตามกฎจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ประชาสัมพันธ์ และจัดกิจกรรมให้ความรู้เรื่องกฎจราจร และมารยาทในการใช้รถใช้ถนนให้กับคนในชุมชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- จัดให้มีการดำเนินกิจกรรมโครงการที่ทำให้ประชาชนทุกคนในชุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีละ 2 ล้านบาท จำนวน 5 ปี รวมทั้งสิ้น 10 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กระทรวงสาธารณสุข

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

ชุมชนมีกิจกรรมในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

จำนวนชุมชนที่มีกิจกรรมเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 2
ชื่อโครงการ	: โครงการสนับสนุนการนำเทคโนโลยีเพื่อการบังคับใช้กฎหมาย

1. ที่มาและความสำคัญ

เป็นที่ทราบกันดีว่าปัจจุบันทางเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรกับผู้ใช้รถใช้ถนนที่ฝ่าฝืนกฎจราจรและกระทำความผิดกฎหมาย จำนวนใบสั่งที่ออกให้กับประชาชนที่มาจ่ายค่าปรับจราจรมีไม่ถึงร้อยละ 3 ของทั้งหมดที่ออกไป ทำให้ประสิทธิภาพในการเก็บค่าปรับน้อยมาก ส่งผลต่อการบริหารจัดการ ทั้งนี้เกิดจากประชาชนไม่ให้ความสำคัญในการเคารพกฎจราจรและขาดวินัยในการอยู่ร่วมกับสังคมส่วนรวม

สำหรับสภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ปริมาณการจราจรที่หนาแน่นทำให้การจราจรติดขัดถือเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงมากในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้อาจมีสาเหตุมาจากการไม่เคารพกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงความไม่เพียงพอของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติงาน บทลงโทษและการบังคับใช้กฎหมายที่ยังไม่เข้มแข็งเพียงพอ ระบบการบริหารจัดการจราจรที่ไม่มีประสิทธิภาพ ประกอบกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและยานพาหนะที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเดินทางของผู้คน ที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรรวมถึงอุบัติเหตุ นำมาซึ่งความสูญเสีย

หลักการสำคัญหรือกรอบแนวคิดสำหรับการนำเทคโนโลยีมาเพื่อบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงระบบการบริหารจัดการด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ กล่าวคือ การนำค่าปรับจากผู้กระทำความผิดจราจร มาใช้ในการดำเนินงานพัฒนาโครงการ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรโดยไม่กระทบต่อผู้คนอื่น ๆ ทั้งนี้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมีความสำคัญอย่างยิ่งในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อให้การปฏิบัติงานมีความถูกต้องและสะดวกรวดเร็ว การนำเครื่องมืออุปกรณ์และระบบปฏิบัติการที่ทันสมัยมาใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

สำหรับเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบไปด้วยระบบดังนี้ ระบบบริหารจัดการข้อมูล ได้แก่ ระบบฐานข้อมูลผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ระบบอ่านป้ายทะเบียนอัตโนมัติ ระบบออกใบสั่ง ระบบธุรกรรมการเงิน เป็นต้น ทั้งนี้พื้นที่เป้าหมายได้แก่ พื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งจำเป็นต้องติดตั้งระบบตรวจจับ ให้ครอบคลุมตำรวจนครบาล 100 สถานี

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อจัดหาและสนับสนุนเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรและทำให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
- เพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ



3. แนวทางการดำเนินงาน

3.1. ศึกษารูปแบบการนำระบบเทคโนโลยีมาใช้

ศึกษารูปแบบการนำระบบเทคโนโลยีมาใช้ ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรและทำให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เช่น การวิเคราะห์ข้อมูลภาพที่ได้จากกล้องโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อการบังคับใช้กฎหมาย (เช่น การฝ่าไฟแดง) ออกแบบระบบ และประมาณการงบประมาณที่จะใช้ดำเนินการ

3.2. วางแผนระบบงานส่วนหน้า

เบื้องต้น การวางแผนระบบงานส่วนหน้า ควรประกอบด้วย

3.2.1. งานติดตั้ง (งานโยธาและระบบสาธารณูปโภค)

3.2.2. งานระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด

ซึ่งจะมีทั้งกล้อง i) กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (หรือ กล้อง CCTV) ชนิดไอพีแบบปรับมุมมอง และ ii) กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ชนิดไอพีแบบมุมมองคงที่ โดยการใช้งานกล้องทั้งสองชนิดขึ้นอยู่กับพื้นที่ที่ติดตั้งกล้องและวัตถุประสงค์ของการติดตั้ง

	
i) กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ชนิดไอพีแบบปรับมุมมอง (https://security.panasonic.com/products_technology/products/vv-s6131/)	ii) กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ชนิดไอพีแบบมุมมองคงที่ (http://xn--12cgiaaf8fya8a2ddrecs7a8cd9byh6a5gst.com/article/article-5.php)



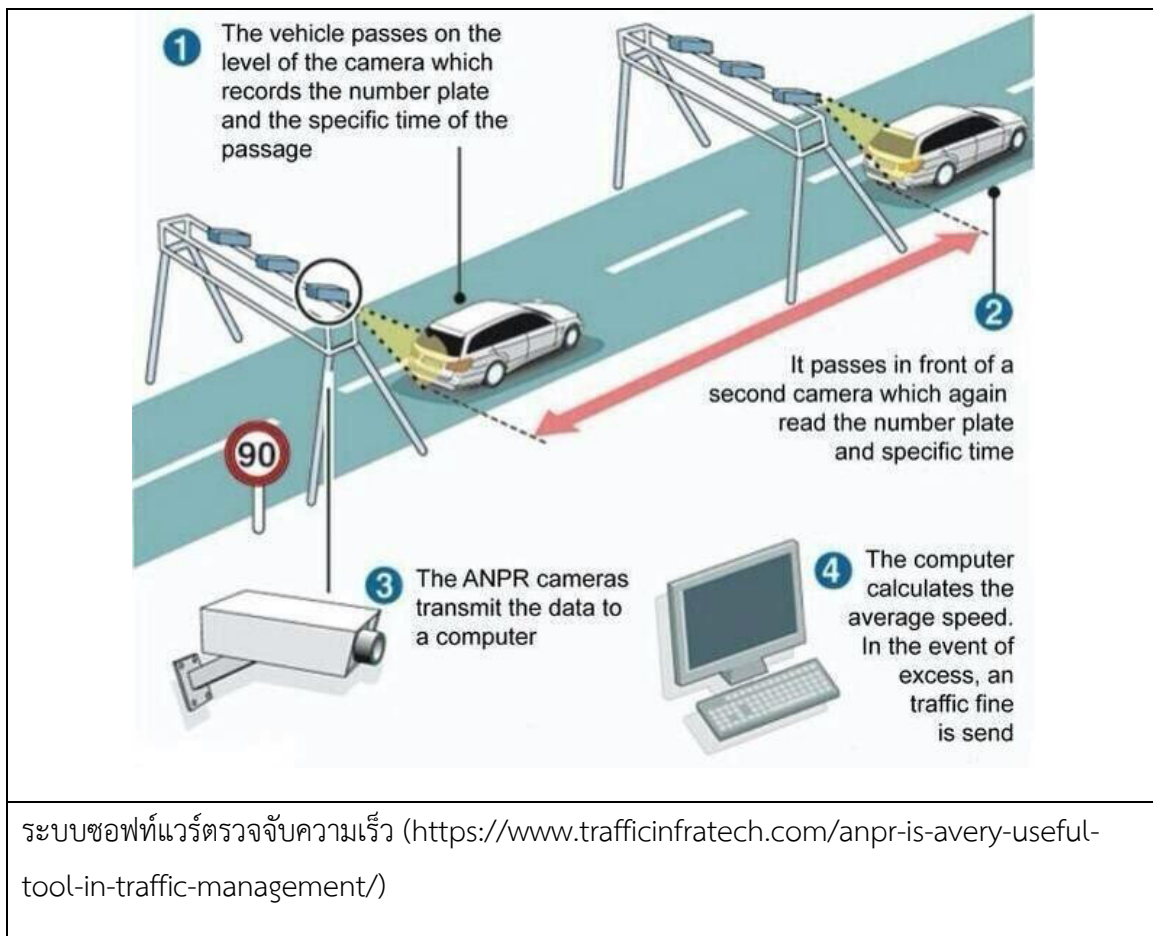
ทั้งนี้ทาง สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร สามารถใช้กล้องได้ดังนี้
3.2.2.1. กล้อง CCTV ที่มีอยู่แล้ว เช่น ใช้กล้อง CCTV ที่มีอยู่แล้วของสำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร



กล้อง CCTV ที่มีอยู่แล้วของสำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

3.2.2.2. กล้อง CCTV ที่มีอาจต้องซื้อใหม่
ในกรณีที่กล้องเดิมใช้ไม่ได้ เช่น ความละเอียดไม่พอ

3.2.3. ระบบซอฟต์แวร์ตรวจจับความเร็ว



ระบบซอฟต์แวร์ตรวจจับความเร็ว นั้นควรเป็นระบบกล้องสำหรับตรวจจับความเร็วของรถที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งในแต่ละพื้นที่ หรือแต่ละถนนจะมีการกำหนดความเร็วไว้แตกต่างกัน ซึ่งควรให้ความสำคัญต่อเรื่องนี้เป็นอย่างมากเนื่องจากปัญหาเรื่องการขับซิ่งเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมากเป็นอันดับต้น ๆ โดยระบบจะทำงานร่วมกับกล้องโทรทัศน์วงจรปิดคุณภาพสูงในการจับภาพแบบ Real Time ควบคู่ไปกับอุปกรณ์ Sensor สำหรับตรวจจับความเร็วของรถ

โดยระบบจะแสดงภาพรถที่วิ่งผ่านกล้องสำหรับจับภาพยานพาหนะและแสดงค่าอัตราความเร็วที่รถแต่ละคันขับซิ่ง เมื่อรถคันใดมีการใช้ความเร็วเกินกว่าค่าที่ได้กำหนดเอาไว้ ระบบจะทำการจับภาพของรถที่กระทำผิดที่เห็นลักษณะของตัวรถ และป้ายทะเบียนรถที่ชัดเจนซึ่งข้อมูลที่ได้ดังกล่าว สามารถนำไปใช้เป็นหลักฐาน ในการแจ้งความกระทำผิดต่อผู้ขับซี่ยานพาหนะที่ทำผิดกฎจราจรได้ต่อไป และหากมีการกระทำความผิดซ้ำอีกก็จะต้องถูกเปรียบเทียบปรับในอัตราที่สูงกว่าครั้งแรก

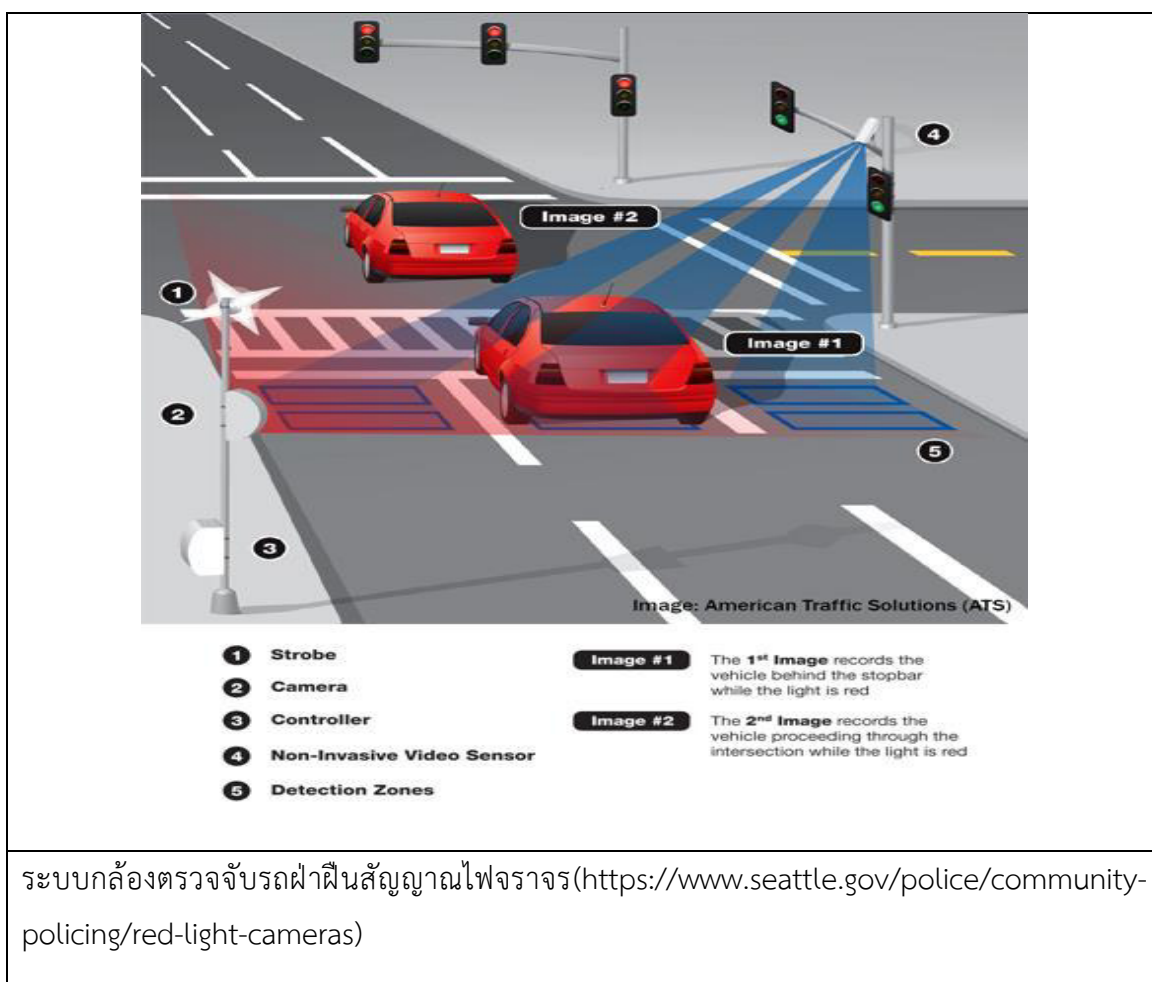
3.2.4. ระบบเกี่ยวกับการตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟจราจรและการเปลี่ยนช่องจราจร พร้อมเครื่องบันทึกข้อมูล

ซึ่ง ระบบเกี่ยวกับการตรวจจับการฝ่าแดงและการเปลี่ยนช่องจราจร พร้อมเครื่องบันทึกข้อมูล ควรประกอบด้วย

- ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- ระบบตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรเปลี่ยนช่องทางเดินรถในเขตห้าม
- ระบบตรวจจับการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

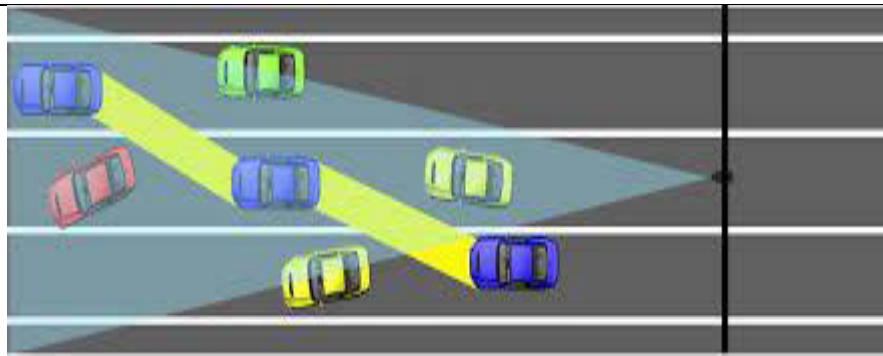
3.2.4.1. ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร



ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ควรเป็นระบบที่ใช้ประโยชน์จากกล้องโทรทัศน์วงจรปิดที่ติดตั้งไว้ตามทางแยกต่าง ๆ ซึ่งระบบสามารถถ่ายภาพและจัดส่งภาพรถที่กระทำผิดเมื่อขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรไปยังศูนย์ควบคุมการจราจร เพื่อออกใบสั่งให้ผู้กระทำผิดมาเสียค่าปรับ ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับจากระบบฯ ก็คือ เพื่อเป็นการป้องกันการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางร่วมทางแยกที่เป็นจุดเสี่ยงต่าง ๆ

3.2.4.2. ระบบตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรเปลี่ยนช่องทางเดินรถในเขตห้าม





ระบบตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรเปลี่ยนช่องทางเดินรถในเขตห้าม

ระบบตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรเปลี่ยนช่องทางเดินรถในเขตห้าม ควรเป็นระบบที่นำข้อมูลภาพจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด มาทำการประมวลผลเพื่อวิเคราะห์ว่ารถมีการเปลี่ยนช่องทางเดินรถในเขตห้ามหรือไม่ ถ้าวิเคราะห์ว่าเป็นการเปลี่ยนช่องทางเดินรถในเขตห้าม ระบบจะทำการถ่ายภาพและจัดส่งภาพรถที่กระทำผิดไปยังศูนย์ควบคุมการจราจร เพื่อออกใบสั่งให้ผู้กระทำผิดมาเสียค่าปรับ เป็นการป้องกันการฝ่าฝืนกฎจราจร และลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ

3.2.4.3. ระบบตรวจจับการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์



ระบบตรวจจับการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ระบบตรวจจับการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ควร เป็นระบบที่ทำการดึงภาพจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด นำมาเชื่อมสัญญาณเข้ากับระบบที่ใช้การประมวลผลด้วยภาพเพื่อระบุว่าวัตถุภายในภาพที่บันทึกเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยก็จะจัดส่งภาพรถที่กระทำผิดไปยังศูนย์

ควบคุมการจราจร เพื่อออกใบสั่งให้ผู้กระทำผิดมาเสียค่าปรับ ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับจากระบบฯ เพื่อเป็นการป้องกันการฝ่าฝืนกฎจราจรและลดการสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ

3.2.5. อุปกรณ์ตรวจจับไร้สายแบบพกพา

ซึ่ง สามารถจัดซื้อหรือพัฒนาเอง ก็ได้ เช่น

i) smartglasses ii) เครื่อง พิมพ์ใบสั่ง iii) Speed cameras เป็นต้น



smartglasses (<https://www.businessinsider.com/china-police-using-smart-glasses-facial-recognition-2018-3>)



เครื่อง พิมพ์ใบสั่ง (<https://timesofindia.indiatimes.com/city/coimbatore/rural-cops-too-get-e-challan-devices-to-book-traffic-violators/articleshow/70666475.cms>)

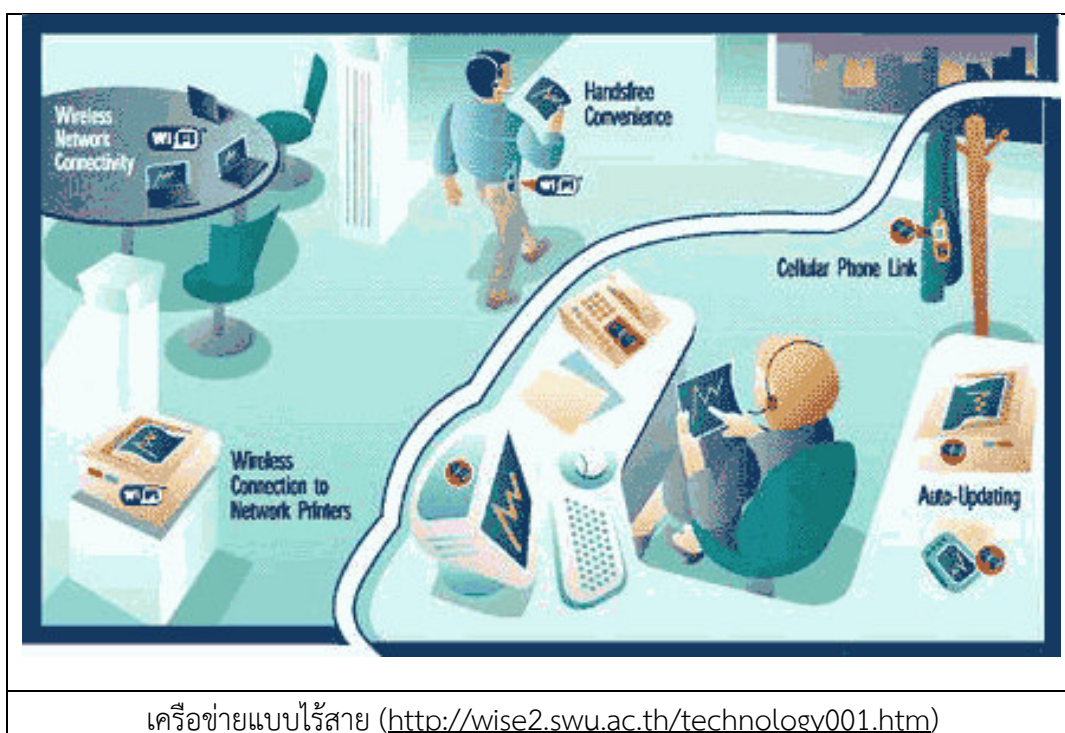


Speed cameras (<https://www.nist.gov/news-events/news/2009/05/nist-helping-improve-speed-measurements-cars-bullets>)

3.2.6 อุปกรณ์เครือข่ายแบบไร้สาย

3.2.6.1 เครือข่ายแบบไร้สาย

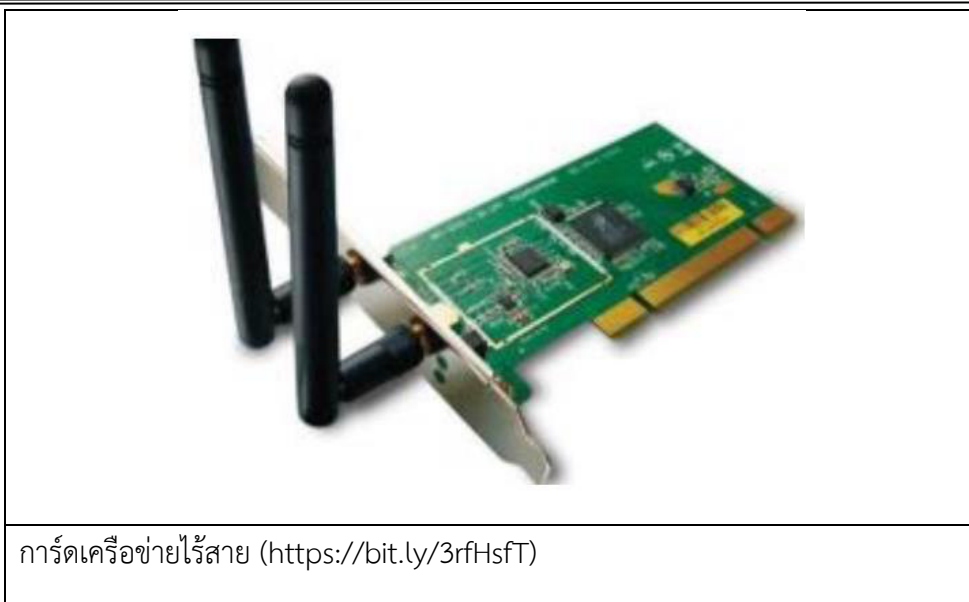
ระบบเครือข่ายไร้สาย (Wireless LAN : WLAN) คือ เทคโนโลยีที่ช่วยให้การติดต่อสื่อสารระหว่างเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มากกว่า 1 เครื่อง ให้สามารถสื่อสารกันได้ อีกทั้งยังรวมถึงการติดต่อสื่อสารระหว่างเครื่องคอมพิวเตอร์กับอุปกรณ์เครือข่ายคอมพิวเตอร์ โดยไม่มีการใช้สายสัญญาณในการเชื่อมต่อ แต่ใช้คลื่นวิทยุเป็นช่องทางการสื่อสารแทน การรับส่งข้อมูลระหว่างกันจะสามารถทำได้ผ่านอากาศ ดังนั้นไม่จำเป็นต้องเดินสายสัญญาณ ทำให้สะดวกในการติดตั้งและใช้งาน



เครือข่ายแบบไร้สาย (<http://wise2.swu.ac.th/technology001.htm>)

3.2.6.2 อุปกรณ์เครือข่ายแบบไร้สาย

ตัวอย่าง อุปกรณ์เครือข่ายแบบไร้สายที่สำคัญ ที่จะทำให้เกิดเครือข่ายแบบไร้สาย เช่น อุปกรณ์กระจายสัญญาณไร้สาย (Access Point) และ การ์ดเครือข่ายไร้สาย (Wireless Network Card) เป็นต้น



3.2.7 อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ประจำสถานีตำรวจ

ควรจัดเตรียมอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ประจำสถานีตำรวจ ที่สอดคล้องกับการทำงานและระบบที่เกี่ยวข้องกับ หัวข้อ 3.1 และ 3.2 ข้างต้น และ สอดคล้องกับหัวข้อ 3.3 - 3.6

3.3 วางแผนระบบงานส่วนหลัง

การวางแผนระบบงานส่วนหลัง ซึ่ง ต้องสอดคล้องกับ การวางแผนระบบงานส่วนหน้า (ในหัวข้อ 3.2 ข้างต้น) ดังนั้นในเบื้องต้น การวางแผนระบบงานส่วนหลังนี้ ควรประกอบด้วย ศูนย์ปฏิบัติการ ศูนย์ควบคุมข้อมูล ซอฟต์แวร์ และแอปพลิเคชัน ที่สอดคล้องกับ การวางแผนระบบงานส่วนหน้า และ สอดคล้องกับหัวข้อ 3.4 - 3.6 ดังนั้น เบื้องต้น การวางแผนระบบงานส่วนหลัง ควรมีรายละเอียดดังแสดงด้านล่าง



- 1) งานสร้างห้องศูนย์ควบคุมสั่งการ ที่ประกอบด้วย จอภาพ Video Wall และส่วนควบคุม
- 2) ระบบบันทึกสัญญาณภาพของกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ประกอบไปด้วยเครื่องแม่ข่ายและโปรแกรมที่สามารถบันทึกภาพ
- 3) ระบบจัดการควบคุมและแสดงภาพกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ที่สามารถวิเคราะห์ดูภาพย้อนหลัง สามารถค้นหา ติดตามรถ ระบบต่าง ๆ ที่อยู่ในแผนระบบงานส่วนหน้า เช่น ตรวจจับความเร็ว ตรวจจับการฝ่าสัญญาณไฟจราจร ตรวจจับการเปลี่ยนช่องจราจร เป็นต้น พร้อมทำสรุปรายงาน
- 4) ระบบรับแจ้งเหตุ

3.4 ดำเนินการติดตั้งในพื้นที่ ที่กำหนด

โดย ระบบที่เกิดจาก การวางแผนระบบงานส่วนหน้าในหัวข้อ 3.2 การวางแผนระบบงานส่วนหลัง ในหัวข้อ 3.3 ควร นำไปดำเนินการติดตั้งในพื้นที่ ที่กำหนด ต่อไป

3.5 จัดให้มีการฝึกอบรมและถ่ายทอดการใช้อุปกรณ์เทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมาย

โดย ระบบหรืออุปกรณ์เทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมายที่เกิดจาก การวางแผนระบบงานส่วนหน้าในหัวข้อ 3.2 การวางแผนระบบงานส่วนหลัง ในหัวข้อ 3.3 ควร จัดให้มีการฝึกอบรมและถ่ายทอดการใช้อุปกรณ์เทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมาย ให้แก่บุคคลหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร ต่อไป

3.6 ทำการวิเคราะห์และประเมินผล

โดย ระบบหรืออุปกรณ์เทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมายที่เกิดจาก การวางแผนระบบงานส่วนหน้าในหัวข้อ 3.2 การวางแผนระบบงานส่วนหลัง ในหัวข้อ 3.3 ควร จัดให้มีการทำการวิเคราะห์และประเมินผล เพื่อปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบทั้งหมด ต่อไป

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ขั้นตอนพัฒนาระบบ ปี พ.ศ. 2564-2565
- ขั้นตอนการดำเนินงาน 2565-2568

5. งบประมาณ 580 ล้านบาท แบ่งออกเป็น

งบประมาณระบบส่วนหลัง ปี งบประมาณ 2564-2565 ปีละ 40 ล้านบาท รวม 80 ล้านบาท
 งบประมาณระบบส่วนหน้า ปี งบประมาณ 2564-2568 ปีละ 100 ล้านบาท รวม 500 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน
จำนวน การติดตั้งระบบเทคโนโลยีการบังคับใช้กฎหมาย

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาการจราจร อุบัติเหตุมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยและเท่าเทียม
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 3
ชื่อโครงการ	: โครงการกำหนดลำดับชั้นของถนนในกรุงเทพมหานคร

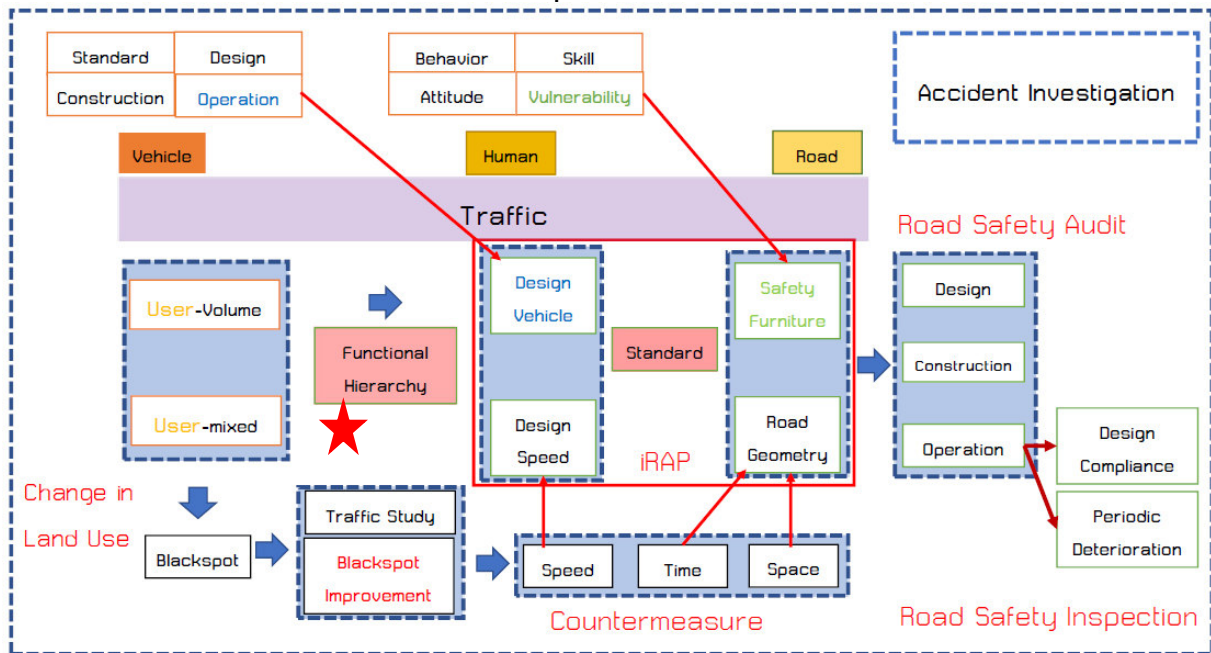
1. ที่มาและความสำคัญ

องค์ประกอบของการจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) ประกอบไปด้วย คน รถ ถนน จากภาพอธิบายถึงระบบนิเวศน์ความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร โดยพบว่า องค์ประกอบของการจราจร ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่าง คน รถ ถนน โดยการใช้งานของระบบการจราจรที่ต้องคำนึงถึงปริมาณจราจร การออกแบบทางเรขาคณิตของถนน ระบบขนส่งจากยานพาหนะประเภทต่างๆ ที่ใช้สัญจรร่วมกัน กระแสจราจรบนถนนที่มีความหลากหลาย รวมไปถึงพฤติกรรมการใช้ถนนของผู้ขับขี่ และการตัดสินใจของผู้ขับขี่ เป็นต้น ส่งผลถึงการสร้างการกำหนดลำดับชั้นของถนน (Functional Hierarchy) อธิบายถึงความสมดุลของการจราจร และความปลอดภัย โดยมีองค์ประกอบคือปริมาณจราจร และผู้ใช้ถนนประเภทต่างๆ ซึ่งลำดับชั้นของถนน (Functional Hierarchy) จะกำหนดการออกแบบความเร็ว (Design Speed) และออกแบบยานพาหนะที่ใช้งานบนถนน (Design Vehicle) จากองค์ประกอบข้างต้นจะสามารถกำหนดมาตรฐาน (Standard) ของ Highway Capacity คือ สามารถกำหนดมาตรฐานของความกว้างถนน ช่องจราจร จำนวนช่องจราจร เป็นต้น มาตรฐาน (Standard) มีองค์ประกอบสองส่วน ส่วนที่หนึ่งเป็น Road Geometry คือ ลักษณะทางเรขาคณิต ทางโค้ง ระยะมองเห็น และส่วนที่สองคือ Safety Furniture คือ อุปกรณ์ความปลอดภัยบนถนน สามารถสรุปได้ว่ามาตรฐานกำหนดการออกแบบของถนนหรือทำให้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพเบื้องต้นของถนน

ส่วนหนึ่งปัญหาของถนนและการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร คือ ไม่มีความชัดเจนในลำดับชั้นของถนน (Functional Hierarchy) มีการผสมผสานกันแบบหลากหลาย ทำให้การบริหารจัดการได้ยาก และรวมถึงการจัดวางรูปแบบของผังเมืองที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด ซึ่งในความเป็นจริงต้องมีการกำหนดขนาดของถนน ความเร็วที่ใช้ออกแบบ ประเภทของรถที่เข้ามาในพื้นที่ เป็นตัวกำหนด ถนนในชุมชน ถนนท้องถิ่น ถนนสายรองประธานและถนนสายประธาน เป็นต้น ด้วยสภาพปัญหาดังกล่าวจึงเป็นที่มาของโครงการกำหนดลำดับชั้นของถนนในกรุงเทพมหานคร



ระบบนิเวศน์ความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร



2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อกำหนดระดับชั้นประเภทของถนนที่เหมาะสมกับหน้าที่และบทบาทการใช้งาน
- เพื่อกำหนดขีดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาลักษณะทางกายภาพของถนนและปริมาณการจราจร ในปัจจุบัน
- ดำเนินแนวทางการวางแผนปรับปรุง
- กำหนดขีดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม
- เลือกอุปกรณ์และรูปแบบเครื่องหมายจราจรให้เหมาะสมกับลักษณะของลำดับชั้น
- ทำการวิเคราะห์และประเมินผล

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ขั้นตอนตรวจสอบเก็บรวบรวมข้อมูลลักษณะทางกายภาพของถนน ปี พ.ศ. 2564
- ขั้นตอนดำเนินการปรับปรุง ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

งบประมาณปีละ 10 ล้านบาท รวทั้งสิ้น 50 ล้านบาท



6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการโยธา

สำนักการจราจรและขนส่ง

7. หน่วยงานสนับสนุน

ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน และสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

จำนวนถนนที่ได้รับการประกาศ วางมาตรการทางวิศวกรรมจราจรและบังคับใช้ความเร็วที่สอดคล้องกับลำดับชั้น

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

ถนนได้รับการกำหนดระดับชั้น และมีการใช้ความเร็วตามมาตรฐานชั้นทาง

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุด้านความเร็ว มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ชื่อโครงการ : โครงการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยสำหรับถนนในกรุงเทพมหานคร

ปัญหาลักษณะทางกายภาพของถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ยังขาดมาตรฐานความปลอดภัยกับคนทุกกลุ่ม รวมถึงยังขาดการส่งเสริมการเดินทางของคนทุกกลุ่มคน โดยเฉพาะกลุ่มคนเปราะบางที่อาศัยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มาตรฐานถือเป็นส่วนสำคัญในการกำหนดให้มีเกณฑ์ในการพิจารณาตามแนวทางด้านความปลอดภัย จำเป็นต้องมีการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยไม่ว่าจะเป็นคนเดินเท้า ผู้พิการ ผู้ขับขี่รถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทางจักรยาน ทางเดินเท้า เป็นต้น

The diagram illustrates the Road Safety Audit process, showing the flow from initial standards and design to final countermeasures and inspections. Key components include:

- Initial Standards and Design:** Standard, Design, Behavior, Skill, Attitude, Vulnerability.
- Vehicle, Human, Road Categories:** These lead to the central **Traffic** component.
- User-Volume and User-mixed:** These lead to the **Functional Hierarchy**.
- Functional Hierarchy:** This leads to the **Design Vehicle**, **Design Speed**, **Safety Furniture**, and **Road Geometry**.
- Standard and iRAP:** These lead to the **Road Safety Audit**.
- Road Safety Audit:** This leads to the **Design**, **Construction**, and **Operation** phases.
- Design Compliance and Periodic Deterioration:** These lead to the **Countermeasure**.
- Countermeasure:** This leads to the **Speed**, **Time**, and **Space** components.
- Road Safety Inspection:** This leads to the **Blackspot**.
- Blackspot:** This leads to the **Traffic Study** and **Blackspot Improvement**.
- Traffic Study and Blackspot Improvement:** These lead to the **Change in Land Use**.
- Change in Land Use:** This leads back to the **Blackspot**.

- เพื่อศึกษาและกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- เพื่อพัฒนาเครื่องมือมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

- ศึกษารูปแบบมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในเมืองหลวงของต่างประเทศ
- พัฒนาค่มือมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ปี พ.ศ. 2564

5. งบประมาณ

งบประมาณ 5 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร

7. ผลผลิตและตัวชี้วัด

ถนนได้รับการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัย

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น

10. ผลกระทบ

มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

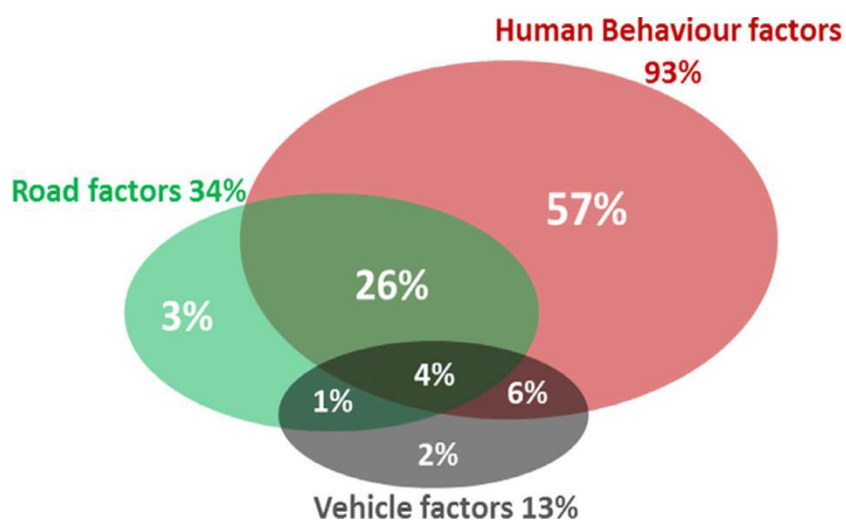


ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยและเท่าเทียม
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 3
ชื่อโครงการ	: โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในกรุงเทพมหานคร

1. ที่มาและความสำคัญ

อุบัติเหตุทางถนน เป็นเหตุการณ์ที่ไม่มีความแน่นอน (Random)ว่าจะเกิดขึ้นเมื่อใดหรือที่ใด ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ (Relatively Rare) ดังนั้นจำเป็นต้องมีกระบวนการที่มีรูปแบบการตรวจสอบอย่างเป็นทางการ โดยดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยจากบุคคลที่เป็น อิสระ นั่นคือ ไม่ได้ทำการออกแบบหรือผู้ที่ดูแลและมีอำนาจกับถนนนั้น การดำเนินการตรวจสอบโดยผู้ที่มีประสบการณ์และผ่านการฝึกอบรมที่เหมาะสมสามารถตรวจสอบเฉพาะปัญหา ด้านความปลอดภัยทางถนนและเสนอแนวทางตามมาตรการการแก้ไขตามหลักวิชาการ

เป็นที่ทราบกันดีว่าสาเหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุประกอบด้วย 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ และปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม หากปัจจัยด้านลักษณะทางกายภาพได้รับการแก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้อง ก็สามารถช่วยลดเหตุปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุและเหตุปัจจัยสาเหตุของความรุนแรงลงได้



ที่มา Accident contributing factors (PIA, 2003)





ทั้งนี้การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมีเป้าหมาย คือเพื่อลดโอกาสและความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน เพื่อลดความรุนแรง การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เพื่อส่งเสริมให้มีการคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัย ในทุกขั้นตอนของโครงการ ตั้งแต่การวางแผน การออกแบบ การก่อสร้าง และบำรุงรักษาและเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการแก้ไขงานทางเนื่องจากอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น การตรวจสอบความปลอดภัยของถนน (Road Safety Audit) คือ การตรวจสอบความปลอดภัยของถนนตามมาตรฐานที่กำหนดโดยแบ่งการตรวจสอบเป็นสามขั้นตอน คือ การออกแบบ (Design) การก่อสร้าง (Construction) และการเปิดใช้งาน (Operation) การตรวจสอบความปลอดภัยสำหรับการออกแบบ (Design) คือการตรวจสอบอุปกรณ์ความปลอดภัยของถนน (Safety Furniture) และ (Safety Geometry) สำหรับการตรวจสอบความปลอดภัยสำหรับการก่อสร้าง (Construction) คือ การตรวจสอบขั้นตอนความปลอดภัยในการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง (Work Zone Safety) และมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงาน (Work Zone Standard) และการตรวจสอบความปลอดภัยสำหรับการเปิดใช้งาน (Operation) พิจารณาปัญหาการถูกรบกวนจากสิ่งก่อสร้างบริเวณโดยรอบ เป็นต้น ขั้นตอนการตรวจสอบความปลอดภัยแต่ละขั้นตอนจะต้องมีรายการตรวจสอบความปลอดภัย (Check List) ตามมาตรฐานและข้อกำหนด

ด้วยเหตุผลดังที่กล่าวมา จึงเป็นที่มาของโครงการการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เพื่อลดเหตุปัจจัยทางถนนที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยที่เป็นสาเหตุของความรุนแรงทั้งนี้ก็จะสามารถช่วยลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อตรวจสอบจุดเสี่ยงและปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้



3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทุกเขต รวมถึงการจัดทำบัญชีจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่รอดำเนินการแก้ไข
- วางแผน เสนอแนวทางมาตรการการแก้ไขปรับปรุง
- ตั้งงบประมาณในการดำเนินการแก้ไข
- ทำการวิเคราะห์และประเมินผล

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ขั้นตอนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2564
- ขั้นตอนการดำเนินงานแก้ไข ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

งบประมาณปีละ 10 ล้านบาท รวทั้งสิ้น 50 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง และสำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักการโยธา

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

จำนวนถนนที่ได้รับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

จำนวนถนนที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขตามหลักวิชาการ

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุด้านถนนมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์ : ยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยและเท่าเทียม
 แผนงาน : แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 3
 ชื่อโครงการ : โครงการพัฒนาถนนมาตรฐาน 5 ดาว ต้นแบบในกรุงเทพมหานคร

1. ที่มาและความสำคัญ

ปัจจุบันมีการประเมินสภาพถนนตามมาตรฐานสากลในการบ่งบอกถึงระดับความปลอดภัย ซึ่งสามารถแบ่งด้านความปลอดภัยของกลุ่มผู้ใช้ออกเป็น 4 กลุ่มได้แก่ การประเมินความปลอดภัยสำหรับรถยนต์ กลุ่มรถจักรยานยนต์ กลุ่มรถจักรยานและกลุ่มคนเดินเท้า



ทั้งนี้รูปแบบการประเมินระดับความปลอดภัยทางถนน Star Rating iRap ได้กำหนดใช้มาตรฐานที่ใช้ประเมินความปลอดภัยของถนน ที่สหประชาชาติ (UN) แนะนำให้ใช้ ซึ่งทาง UN แนะนำให้ทุกประเทศประเมินความปลอดภัยของถนนตามเกณฑ์ของ International Road Assessment International Road Assessment Programme Programme (iRAP iRAP) โดยถนนที่ปลอดภัยต้องได้รับการประเมินตั้งแต่ 3 ดาว ขึ้นไป ทั้งนี้ทางองค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้ภายในปี พ.ศ. 2573 ถนนเดิมต้องได้รับการปรับปรุงถนนให้ได้มาตรฐาน 3 ดาวขึ้นไป และถนนที่สร้างใหม่ต้องได้รับคะแนนความปลอดภัย 3 ดาวขึ้นไป

โดยมีระดับความปลอดภัยจากต่ำไปสูง แปรผันตามจำนวนดาว ตั้งแต่ 1 ถึง 5 ดาว



สำหรับถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้เริ่มมีการประเมินระดับความปลอดภัยบ้างแล้ว แต่ยังไม่มากนัก ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานครสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่นิยมเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย จำเป็นต้องมีการดำเนินโครงการตรวจสอบระดับความปลอดภัยทางถนนและดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้ได้ตามมาตรฐานความปลอดภัยต่อไปในอนาคต

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อยกระดับมาตรฐานถนนและกำหนดแนวทางในการพัฒนาถนนมาตรฐาน 3 ดาวในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาคัดเลือกถนนต้นแบบที่จะดำเนินการปรับปรุงมาตรฐานเพื่อยกระดับความปลอดภัย เขตละ 1 เส้นทาง
- สำรวจประเมินคะแนนความปลอดภัยของถนนต้นแบบ
- ออกแบบและตั้งงบประมาณในการดำเนินงานปรับปรุงแก้ไขตามแนวทางการวิเคราะห์
- ทำการวิเคราะห์และประเมินผล

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

งบประมาณปีละ 10 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 50 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักงานการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักการโยธา

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

จำนวนถนนที่ได้รับมาตรฐานความปลอดภัย

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้รับการยอมรับ

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุ ถนนมีมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับคนทุกกลุ่มมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ภาคผนวก ข

แผนปฏิบัติการบูรณาการ

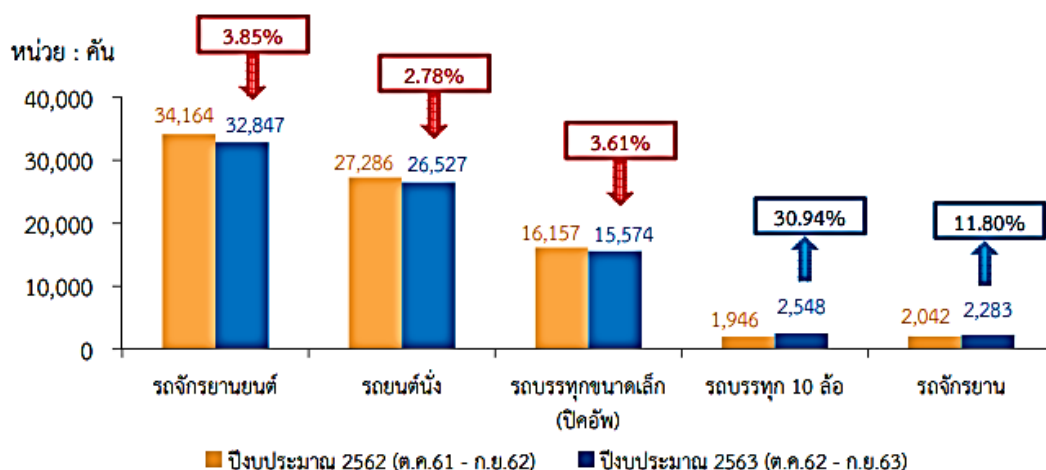


ยุทธศาสตร์ : ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
 แผนงาน : แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 1
 ชื่อโครงการ : โครงการพัฒนาระบบข้อมูลเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

1. ที่มาและความสำคัญ

จากรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของประเทศไทยในรอบ 12 เดือน ปีงบประมาณ 2563 (ตุลาคม 2562 - กันยายน 2563) พบว่ามีจำนวนอุบัติเหตุ 70,005 ครั้ง จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ 169,316 คัน เพิ่มขึ้นมากกว่าปีก่อนร้อยละ 30.53 รวมจำนวนผู้บาดเจ็บทั่วประเทศจำนวน 54,230 ราย และผู้เสียชีวิต 6,469 ราย สำหรับจังหวัดที่มีจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือกรุงเทพมหานคร โดยประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ 12,599 คัน

แผนภูมิเปรียบเทียบสถิติจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุด 5 อันดับแรก



ปีงบประมาณ 2562 และ 2563 (ตุลาคม-กันยายน)

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

จากหลักการอุบัติเหตุทางถนน การเกิดอุบัติเหตุเป็นเหตุการณ์ที่ไม่มีความแน่นอน (Random)ว่าจะเกิดขึ้นเมื่อใดหรือเกิดขึ้นที่ใด ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ (Relatively Rare) และเกิดขึ้นเนื่องจากสาเหตุหลายปัจจัย (Multiple Factors) เช่น พฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงและไม่ปลอดภัย การขับขี่ขณะมึนเมา การให้ความสันทัดที่กิจกรรมอื่นขณะขับขี่ ความบกพร่องทางกายภาพและจิตใจของผู้ขับขี่ ความบกพร่องของอุปกรณ์ยานพาหนะ ความบกพร่องของสภาพถนนและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยของถนน สภาพภูมิอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการขับขี่ (ฝนตก หมอก) สภาพแวดล้อมข้างทางที่ไม่ปลอดภัย เป็นต้น ดังนั้น องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นได้จาก 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ ผู้ใช้ถนน (Road Users) รถ (Vehicle) ถนนและสภาพแวดล้อม (Road and Environment) ซึ่งความผิดพลาดหรือความบกพร่องของปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งใน 3 ปัจจัยขององค์ประกอบของระบบถนน ได้แก่ ความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน ความบกพร่องของถนนและ



สิ่งแวดล้อม ความบกพร่องของยานพาหนะ หรือหลายปัจจัยร่วมกัน สามารถนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนได้

จากข้อมูลหลักการและเหตุผลดังกล่าว ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีหลายปัจจัย ทั้งพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะคันอื่น รวมถึงการใช้ความเร็วเกินกำหนด และปัจจัยอื่นๆ เช่น ความเหนื่อยล้า การมีเมามาแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด อย่างไรก็ตามการได้มาของข้อมูลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการจัดทำระบบข้อมูลเชิงลึกที่สามารถนำไปวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริง เป็นสิ่งสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นไปได้ในการจัดทำมาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพื่อการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุการชนและความรุนแรงของการบาดเจ็บต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และ/หรือผู้ซ้อนท้าย (Making roads motorcycle friendly) ดังนั้นควรมีการสร้างกลไกในการตรวจสอบและพัฒนาระบบข้อมูลเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพื่อสร้างความมั่นใจและความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุสำหรับรถจักรยานยนต์
- เพื่อสนับสนุนการเฝ้าระวังและวิเคราะห์สถานการณ์ กำหนด ติดตามและประเมินผล นโยบายในการลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์
- เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในอดีต กำหนดตัวแปรและปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุ
- พัฒนาระบบข้อมูลเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
- สืบค้นและเก็บข้อมูลอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างต่อเนื่อง
- วิเคราะห์ ปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุ
- ทำการวิเคราะห์และประเมินผล นำข้อมูลที่ได้ไปกำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ไขรวมถึงนโยบายในอนาคต

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ขั้นตอนพัฒนาระบบ ปี พ.ศ. 2564
- ขั้นตอนจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปี งบประมาณ 2564 การพัฒนาระบบ จัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูล 10 ล้านบาท

ปี งบประมาณ 2565-2568 การจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลปีละ 5 ล้านบาท รวม 20 ล้านบาท

รวมงบประมาณทั้งโครงการ 30 ล้านบาท



6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตำรวจนครบาล
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
กระทรวงสาธารณสุข

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

มีระบบฐานข้อมูลเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

การลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ในอนาคต
ความถูกต้องของข้อมูลการเสียชีวิต ตลอดจนปัจจัยเสี่ยง จุดเสี่ยงที่มีความน่าเชื่อถือและครบถ้วน

10. ผลกระทบ

มาตรการเชิงนโยบายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์ : ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
 แผนงาน : แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 2
 ชื่อโครงการ : โครงการเพิ่มทักษะการขับขี่ปลอดภัยในกลุ่มผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์

1. ที่มาและความสำคัญ

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีจำนวนรถจักรยานยนต์ (Motorcycle) ที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2564 อยู่ที่ 3,900,211 คัน และมีรถจักรยานยนต์สาธารณะ (Public Motorcycle) อยู่ที่ 87,196 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2564) รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีบทบาทสำคัญเป็นอย่างยิ่งสำหรับประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองและนอกเมือง เพราะเป็นพาหนะที่ขับขี่ง่ายราคาไม่แพงและมีความคล่องตัวสูง ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถไปยังจุดหมายปลายทางทันตามเวลาที่ต้องการได้ ด้วยเหตุนี้เองจึงทำให้จำนวนจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนชั้นกลางส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานครจะอาศัยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเป็นพาหนะสำคัญในการเดินทาง

หน่วย : คัน/ราย

ประเภท/ คนเดินเท้า	ต.ค. 62	พ.ย. 62	ธ.ค. 62	ม.ค. 63	ก.พ. 63	มี.ค. 63	เม.ย. 63	พ.ค. 63	มิ.ย. 63	ก.ค. 63	ส.ค. 63	ก.ย. 63	รวม	เฉลี่ย ต่อ เดือน
รถจักรยานยนต์	2,710	3,071	3,081	3,178	3,051	2,903	1,888	2,331	2,517	2,770	2,714	2,633	32,847	2,737
รถยนต์นั่ง	2,037	2,558	2,457	2,551	2,530	2,273	1,426	1,868	2,097	2,210	2,250	2,270	26,527	2,211
รถบรรทุก ขนาดเล็ก (ปิกอัพ)	1,260	1,580	1,530	1,448	1,349	1,393	870	1,146	1,283	1,361	1,204	1,150	15,574	1,298
รถบรรทุก 10 ล้อ	218	306	241	215	235	250	146	163	173	194	213	194	2,548	212
รถจักรยาน	221	266	200	171	219	206	144	171	166	152	205	162	2,283	190
รถแท็กซี่	122	121	150	188	157	162	75	81	108	126	149	129	1,568	131
รถบรรทุก 6 ล้อ	109	136	131	128	121	109	78	92	95	116	92	101	1,308	109
รถโดยสาร ขนาดเล็ก (รถตู้)	68	84	85	83	69	43	30	44	38	60	44	45	693	58
รถโดยสาร ขนาดใหญ่	43	60	61	50	52	38	19	34	31	43	46	38	515	43
รถสามล้อ เครื่อง	20	27	25	22	23	15	7	16	11	19	14	12	211	18
รถอีแต่น	-	4	8	6	1	3	3	3	2	3	3	2	38	3
รถสามล้อ	-	3	3	3	3	6	2	2	4	3	1	2	32	3
รถอื่นๆ	6,892	8,363	8,093	8,141	7,889	7,472	4,748	6,021	6,601	7,122	7,026	6,804	85,172	7,098
รวมรถทุก ประเภท	13,700	16,579	16,184	15,699	14,873	9,436	11,972	13,126	14,179	13,961	13,542	169,316	169,316	14,110
คนเดินเท้า	203	243	249	276	237	275	144	161	171	207	193	200	2,559	213

เปรียบเทียบสถิติจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก (รายเดือน)

ปีงบประมาณ 2562 และ 2563 (ตุลาคม - กันยายน)



จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุกลุ่มสถิติการชนสอง กองแผนงานได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ด้วยความอนุเคราะห์ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ข้อมูล ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563) พบว่ารถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมีจำนวนทั้งสิ้น 32,847 คัน หรือเฉลี่ยเดือนละ 2,737 คัน โดยกรุงเทพมหานครเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด 12,599 คัน (ร้อยละ 38.36) อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะได้รับการตรากฎหมายและกฎระเบียบอื่นๆขึ้นมาเพื่อควบคุมและจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ คือพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 กฎกระทรวงฉบับที่ 45 และฉบับที่ 46 (พ.ศ. 2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ. 2522 แต่ต้องยอมรับว่าการใช้กฎหมายเรานั้นยังมีปัญหา คือการไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องได้อย่างเต็มที่ทั้งนี้เนื่องมาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างไม่มีความรู้ความเข้าใจกับกฎหมาย ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่จะขาดความรู้ด้านกฎจราจร กฎหมายที่เกี่ยวข้องขาดความรับผิดชอบหรือในทางกลับกันผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย แต่ละเลยและเพิกเฉยต่อการปฏิบัติเนื่องจากกฎหมายเรานั้นมีบทลงโทษที่อ่อน นอกจากนี้แล้วหน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะปฏิบัติงานไม่เคร่งครัดและไม่ต่อเนื่อง ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะไม่ปฏิบัติตามกฎหมายไม่ว่าจะเป็นไปตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2547 กฎกระทรวงฉบับที่ 45 และฉบับที่ 46 (พ.ศ. 2548) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะต้องปฏิบัติตาม ดังนั้นการสร้างจิตสำนึก เพิ่มทักษะความรู้ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่รวมถึงข้อกำหนดกฎหมาย จะทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะขับขี่อย่างปลอดภัยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อสนับสนุนการสร้างความปลอดภัยในกลุ่มผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์
- เพื่อเป็นแนวทางเชิงนโยบายในการบริหารจัดการปัญหาอุบัติเหตุที่มีปัจจัยมาจากลักษณะทางกายภาพของถนนและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในกลุ่มผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์
- เพื่อลดสถิติอุบัติเหตุจราจร ลดการบาดเจ็บ สูญเสียและทรัพย์สินจากรถจักรยานยนต์

3. แนวทางการดำเนินงาน

- จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ความเข้าใจในกลุ่มผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์
- จัดอบรมความรู้ให้กับผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์ หัวข้อ กฎหมาย พรบ.จราจรทางบก พรบ.รถยนต์ เป็นต้น รวมถึงความรู้ทางด้านอุบัติเหตุ ความรุนแรงและความสูญเสีย
- กำหนดกลุ่มเป้าหมายเช่น จักรยานยนต์รับจ้าง วิน, Line Man, Grap Food, Food Panda, Kerry, Flash รวมถึงจักรยานยนต์รับจ้างส่งเอกสาร ทั้งนี้การอบรมกำหนดให้สำนักงานเขตเป็นเจ้าภาพจัดอบรมเป็นรุ่นๆละ 50 คน จำนวน 5 รุ่น ต่อปี จำนวน 5 ปี ทั้ง 5 เขต รวมจำนวนกลุ่มเป้าหมาย 62,500 คน
- ติดตามประเมินผลผู้เข้าอบรมจากข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร



4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ขั้นตอนการดำเนินงาน ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปี งบประมาณ 2564-2568 จำนวน 10 ล้านบาทต่อปี
รวมงบประมาณตลอดโครงการ 50 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักงานการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตำรวจนครบาล
กรมการขนส่งทางบก

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

จำนวนผู้ขับขี่ให้บริการรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 70 ผ่านการอบรม

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

ผู้ขับขี่ให้บริการรถจักรยานยนต์มีคุณภาพ
จำนวนอุบัติเหตุและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลดลง

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุเกี่ยวกับผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 2
ชื่อโครงการ	: โครงการสวมหมวกนิรภัย 100%

1. ที่มาและความสำคัญ

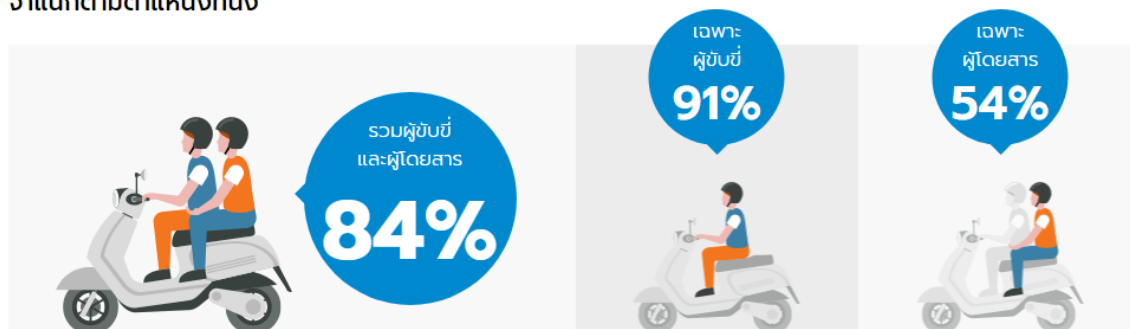
ปัจจุบันอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญของโลก ซึ่งทุกประเทศกำลังเผชิญร่วมกัน ในแต่ละปีประชาชนทั่วโลกต้องสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่มีคุณค่ารวมถึงทรัพย์สินมูลค่ามหาศาล ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยองค์การอนามัยโลก (WHO) ขององค์การสหประชาชาติ ระบุว่า ทุกปีจะมีคนตายประมาณ 1.3 ล้านคน และมีผู้บาดเจ็บหรือพิการประมาณ 50 ล้านคนทั่วโลกจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งนับว่าเป็นสถิติที่สูงมาก จนกระทั่งองค์การสหประชาชาติต้องจัดให้มีการประชุมเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 ณ กรุงมอสโก ประเทศรัสเซีย โดยมีมติเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกยกระดับการแก้ไขปัญหาตามกรอบปฏิญญามอสโก ในชื่อ A Decade of Action for Road Safety (ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน) 2011 – 2020 (พ.ศ.2554 – 2563) เพื่อกำหนดเป้าหมายและการสูญเสียชีวิต โดยต้องลดลงให้ได้ถึงร้อยละ 50 เมื่อสิ้นสุดทศวรรษ สำหรับประเทศไทย เป็นสมาชิกขององค์การสหประชาชาติและเป็นประเทศที่ประสบปัญหาการสูญเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมากระดับต้นๆ ของโลก รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีบทบาทสำคัญกับประชาชนในประเทศไทย โดยเฉพาะในเมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานคร ที่มีจำนวนประชากรหนาแน่น ปัญหาในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกกันน็อก นับเป็นปัญหาที่มีความสำคัญอีกปัญหาหนึ่งที่เกิดขึ้นบนเส้นทางการสัญจรของกรุงเทพมหานคร ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตบนท้องถนนมากเป็นอันดับหนึ่ง ประชากรส่วนใหญ่มีรายได้ต่ำถึงรายได้ปานกลาง ส่วนใหญ่นิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก การใช้ทางร่วมกันโดยไม่มีการแยกประเภทยานพาหนะที่ความเร็วต่างๆ เมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์จะมีอัตราการเสี่ยงสูงกว่ายานพาหนะประเภทอื่นๆ จากข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่าในปี พ.ศ. 2563 ในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมละเลยไม่สวมหมวกกันน็อก มีสถิติอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงจากสาเหตุรถจักรยานยนต์ จำนวน 12,599 คัน คิดเป็นร้อยละ 38.36 ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งหมดในประเทศไทย ที่ผ่านมาการบังคับใช้กฎหมายโดยการ จับ ปรับ ออกใบสั่ง และปล่อยผู้กระทำความผิดที่ไม่สวมหมวกกันน็อกให้ขับขี่ต่อไปนั้น ไม่สามารถป้องกันความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น การรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยลดโอกาสเสี่ยงต่อการเสียชีวิตอันเนื่องจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้

สถิติจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครพบว่า ในปี พ.ศ. 2561 มีผู้สวมหมวกกันน็อกรวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 85 และถัดมาในปี พ.ศ. 2562 มีผู้สวมหมวกกันน็อกรวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 84 ลดลงร้อยละ 1 ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพ สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง ควรมีการดำเนินการโครงการสวมหมวกกันน็อก 100 % อย่างต่อเนื่องทั้งนี้ อาจจะต้องเน้นไปที่กลุ่มเด็กนักเรียนเนื่องจากมีสถิติการสวมหมวกนิรภัยน้อยมาก ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25

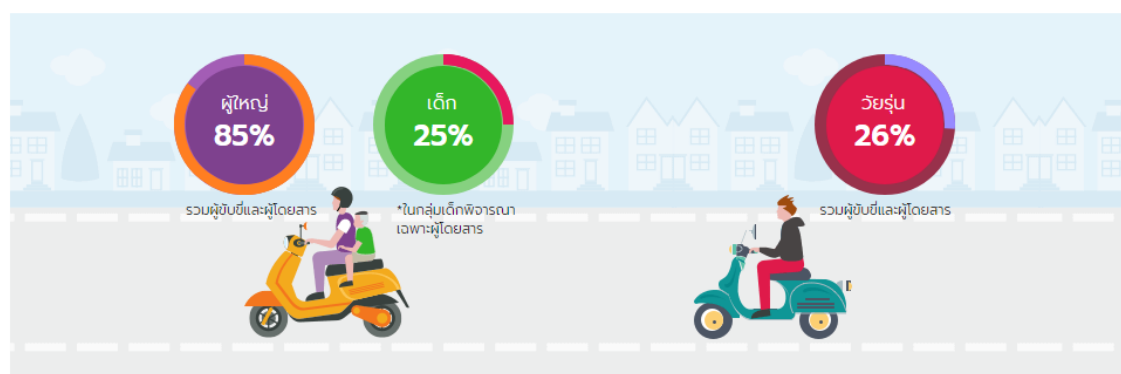


อัตราการสวมหมวกนิรภัย กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2562

จำแนกตามตำแหน่งที่นั่ง



จำแนกตามกลุ่มอายุ



ที่มา มูลนิธิไทยโรดส์ <http://trso.thairoads.org/statistic/helmet>

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์ สร้างเสริมทัศนคติและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ให้สวมหมวกกันน็อคทุกครั้ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน
- เพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากสาเหตุการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาและรวบรวมข้อมูลการสวมหมวกกันน็อค แยกรายสำนักงานเขต
- กำหนดรูปแบบโดยแบ่งเป้าหมายออกเป็น 4 ภาคส่วน ได้แก่ ภาครัฐราชการ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และภาคชุมชน (โรงเรียนมีส่วนร่วมในการรณรงค์ โดยเฉพาะกลุ่มเด็กนักเรียน)
- ประชาสัมพันธ์ รณรงค์การสวมหมวกกันน็อค ประสานความร่วมมือกับกลุ่มเป้าหมาย
- จัดอบรมให้ความรู้กับตัวแทนของกลุ่มเป้าหมาย ให้ตระหนักถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ



- ประเมินผลและติดตามผลการดำเนินงานกำหนดให้ทุกสำนักงานเขตจัดการดำเนินการสำรวจข้อมูลเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้กำหนดประเมินโครงการร่วมกับโครงการการสนับสนุนนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย โดยกล้อง CCTV ที่สามารถตรวจจับผู้ขับขี่ในการสวมหมวกกันน็อคมาประเมินผล

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ขึ้นตอนการดำเนินงาน ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

ปีงบประมาณละ 2 ล้านบาท ต่อปี รวมทั้งสิ้น 10 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตำรวจนครบาล

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

จำนวนผู้สวมหมวกกันน็อค ร้อยละ 90-100

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่มีสาเหตุความรุนแรงจากศีรษะลดลง
การลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจากความรุนแรงรถจักรยานยนต์มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยและเท่าเทียม
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 3
ชื่อโครงการ	: โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์

1. ที่มาและความสำคัญ

จากสถานการณ์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เฉลี่ย 5 ปี ย้อนหลังมีผู้เสียชีวิตปีละ 9,458 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 45 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และมีผู้บาดเจ็บมากกว่า 350,000 คนต่อปี สาเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 54 จากพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถประเภทอื่นร้อยละ 40 และสาเหตุที่มาจากถนนและสิ่งแวดล้อมคิดเป็นร้อยละ 4 (ที่มา ThaiROADS) ซึ่งปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยสูงเป็นอันดับต้นๆของโลก ซึ่งปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุประกอบด้วย พฤติกรรมของผู้ขับขี่ รูปแบบของรถจักรยานยนต์และรวมถึงลักษณะทางกายภาพของถนนและสิ่งแวดล้อม และจากการรายงานสถิติข้อมูลของกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พบว่า ผู้ใช้ถนนในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยในเดือนมีนาคม ปี พ.ศ. 2564 พบปริมาณผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับการจดทะเบียนในประเทศไทยสะสมอยู่ที่ 21,452,050 คัน ซึ่งคิดเป็น 53% ของปริมาณรถที่จดทะเบียนทั้งหมดสำหรับกรุงเทพมหานครมีรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสมในเดือนมีนาคม ปี พ.ศ. 2564 ทั้งหมด 3,900,211 คัน จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงานได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ด้วยความอนุเคราะห์ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ข้อมูล ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563) พบว่ารถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมีจำนวนทั้งสิ้น 32,847 คัน หรือเฉลี่ยเดือนละ 2,737 คัน โดยกรุงเทพมหานครเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด 12,599 คัน (ร้อยละ 38.36) จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) หรือ ตปถ. หมายถึง “การตรวจสอบโครงการด้านถนนหรือการจราจรอย่างเป็นทางการโดยผู้ตรวจสอบอิสระที่ทรงคุณวุฒิ ซึ่งการตรวจสอบนี้จะครอบคลุมถึงโครงการหรือถนนที่มีอยู่แล้ว โครงการที่กำลังก่อสร้างหรืออยู่ระหว่างการออกแบบ โดยผู้ตรวจสอบจะรายงานถึงศักยภาพในการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้งานของโครงการและถนนดังกล่าว ซึ่งก็จะเป็นไปตามหลักปรัชญาที่ว่า การป้องกันดีกว่าการแก้ไข ” ซึ่งในปัจจุบัน ตปถ. เป็นวิธีการที่ได้รับการยอมรับไปทั่วโลก อาทิเช่น สหราชอาณาจักร แคนาดา สหรัฐอเมริกา มาเลเซีย สิงคโปร์ ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ เป็นต้น ทุกประเทศมีลักษณะของกระบวนการจัดทำที่คล้ายคลึงกัน

ข้อมูล ในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ (Vicroads 2014) ได้ อธิบายถึงลักษณะความเสี่ยงสำหรับรถจักรยานยนต์ไว้ว่า จากการออกแบบลักษณะยานพาหนะของรถจักรยานยนต์ทำให้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีลักษณะเสถียรภาพแบบไดนามิกที่เป็นเอกลักษณ์ และแตกต่างจากยานพาหนะประเภทอื่นบนท้องถนน ด้วยลักษณะนั้นจึงทำให้รถจักรยานยนต์มีความไวต่อการเปลี่ยนแปลงรูปร่าง พื้นผิว หรือความต้านทานการลื่นไถลของพื้นผิวดถนน รวมถึง ถนนที่เปียก เป็นบ่อหลุม หรือมีเศษเล็กเศษน้อยบนถนน ลักษณะของยานพาหนะ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ และลักษณะการบาดเจ็บ ของรถจักรยานยนต์จะแตกต่างจากผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นเป็นอย่างมาก อันตรายบางอย่างไม่มีผลต่อผู้ขับขี่รถยนต์แต่อาจส่งผลต่อการบาดเจ็บสาหัสสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สถิติที่มีอยู่ชี้ให้เห็นว่าโดย



เฉลี่ยแล้วความเสี่ยงของการบาดเจ็บสาหัสจากการชนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นสูงกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ถึง 22 เท่า ในระยะทางเดียวกัน (ข้อมูล 2008-2012) การเปลี่ยนอย่างกะทันหันใดๆ ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำเป็นต้องปรับความเร็วและตำแหน่งพร้อมๆ กัน และจะส่งผลกระทบต่อความไม่มั่นคงของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อขับผ่านโค้งและมุมต่างๆ

ในกรณีที่เกิดการชนรถจักรยานยนต์จะมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่นเนื่องจากขาดการป้องกัน อุปกรณ์ป้องกันการขับขี่ที่ติดนั้นพอจะช่วยได้ แต่ความน่าจะเป็นในการบาดเจ็บนั้นยังคงสูงอยู่ โดยการบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักเกิดจากการชนยานพาหนะคันอื่น วัตถุข้างทาง หรือแม้แต่ตัวถนนเอง(การลื่น การไถล)

โดยทั่วไปผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักให้ความสำคัญกับพื้นผิวถนนมากกว่าที่ผู้ขับขี่รถยนต์สนใจ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะมองไปข้างหน้าเวลาเข้าโค้งและรับข้อมูลเกี่ยวกับรูปร่างลักษณะของถนนข้างหน้า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักจะหาข้อมูลสภาพข้างทางมากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ เช่น สิ่งกีดขวาง ใบไม้ รั่ว เป็นต้น ทั้งหมดนี้เป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่มองหาเพื่อรับข้อมูลที่จำเป็นในการตัดสินใจที่ปลอดภัยที่สุดในการเข้าโค้งบนถนน

การทำความเข้าใจว่าผู้ขับขี่จะมองหาสิ่งเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญสำหรับผู้รับเหมา ผู้ออกแบบ และผู้ก่อสร้าง ในการสร้างถนนที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์มีลักษณะการใช้งานแตกต่างจากรถยนต์ นั้นทำให้ความเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีมากกว่า ดังนี้



ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์
ที่มา : vicroads 2014

- A : ยางสัมผัสกับพื้นผิวถนนเพียงสองจุดเท่านั้น
- B : ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์พึ่งพาการยึดเกาะและความมั่นคงของยาง
- C : แรงเบรกส่วนใหญ่ผ่านยางล้อหน้า
- D : การใช้งานรถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันไปตามแต่ละลักษณะรถจักรยานยนต์

- การเอนตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- รถจักรยานยนต์มีแนวโน้มที่จะมีอัตราส่วนพลังงานต่อมวลสูงและเร่งความเร็วได้ไวกว่ายานพาหนะประเภทอื่นบนถนน
- เนื่องจากขนาดที่จำกัด จึงเป็นเรื่องยากที่ผู้ใช้ถนนประเภทอื่นจะมองเห็น
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุ
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถไปได้ทุกที่ในช่องจราจร รวมถึงการตามหลังรถยนต์ รถบรรทุกหรือรถบัส

จากหลักการและเหตุผลดังกล่าวมา ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีหลายปัจจัย ทั้งพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะคันอื่น รวมถึงการใช้ความเร็วเกินกำหนด และปัจจัยอื่นๆ เช่น ความเหนื่อยล้า การมีเมามาแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด อย่างไรก็ตาม การออกแบบและการบำรุงรักษาผิวถนนและสภาพแวดล้อม เป็นสิ่งสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นไปได้ในการหลีกเลี่ยงการชนและความรุนแรงของการบาดเจ็บต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และ/หรือผู้ซ้อนท้าย (Making roads motorcycle friendly) ดังนั้นควรมีการสร้างกลไกในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ เพื่อสร้างความมั่นใจและความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้จึงเป็นที่มาของโครงการวิจัยการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงและเสนอแนวมาตรการ ป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรถจักรยานยนต์
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- สนับสนุนการเฝ้าระวังและวิเคราะห์สถานการณ์/ กำหนด/ ติดตามและประเมินผล นโยบายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในรถจักรยานยนต์

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาและทบทวนวรรณกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งอันตรายและปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะและรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงลักษณะการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อรวบรวมสาเหตุและปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- วิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพของถนนในเขตพื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร จากระบบสารสนเทศต่างๆ และศึกษากรณีศึกษาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริง เพื่อทบทวนถึงปัจจัยที่เป็นไปได้ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- ตั้งคณะกรรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้ อาจมีการคัดเลือกตัวแทนจากสำนักงานเขตเขตละ 1 คน เข้าร่วมในโครงการ โครงการดังกล่าวอาจจะดำเนินการควบคู่กับโครงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
- กำหนดการให้สำนักงานเขตจะทำรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่อย่างน้อยปีละ 5 จุด/เส้นทาง
- ติดตามประเมินผลโดยการกำหนดแนวทางทางแก้ไขและนำไปสู่การจัดตั้งงบประมาณในการแก้ไขปัญหา

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ขั้นตอนการดำเนินโครงการปี พ.ศ. 2564-2568



5. งบประมาณ

งบประมาณในการลงพื้นที่ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนปีละ 1 ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น 5 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

กรมทางหลวง
กรมทางหลวงชนบท
กรมการขนส่งทางบก
กระทรวงสาธารณสุข
ตำรวจนครบาล

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

ถนนได้รับการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน อย่างน้อยสำนักงานเขตละ 5 จุด/เส้นทาง

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

ถนนได้รับการปรับปรุงให้มีความถูกต้องตามหลักวิชาการ ช่วยลดอุบัติเหตุและความรุนแรง

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุ โดยถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยและเท่าเทียม
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 3
ชื่อโครงการ	: โครงการศึกษาและออกแบบเส้นทางรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

1. ที่มาและความสำคัญ

ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างสูงในประเทศไทย โดยจากตัวเลขทางสถิติของกรมการขนส่งทางบกในเดือนมีนาคม ปี พ.ศ.2564 รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนมีจำนวนทั้งสิ้นมากกว่า 21 ล้านคัน คิดเป็นร้อยละ 60 ของจำนวนพาหนะทุกประเภทที่จดทะเบียน โดยคิดเป็นอัตราส่วนจำนวนรถจักรยานยนต์ต่อประชากรในประเทศไทยเท่ากับ 4 คนต่อรถจักรยานยนต์ 1 คัน ความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์มีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายประการ เช่น ความสะดวกรวดเร็วและความคล่องตัว ความสามารถในการเข้าถึงจุดหมายของการเดินทาง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าบำรุงรักษาต่ำ ราคาไม่แพงสามารถหาซื้อได้ง่าย รถจักรยานยนต์จึงถูกพิจารณาให้เป็นยานพาหนะส่วนบุคคลอันดับแรกที่สามารถหาซื้อได้สำหรับผู้ที่มีรายได้น้อยถึงปานกลาง สำหรับความเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ขับขี่ที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนน จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงานได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ด้วยความอนุเคราะห์ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ข้อมูล ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563) พบว่ารถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมีจำนวนทั้งสิ้น 32,847 คัน หรือเฉลี่ยเดือนละ 2,737 คัน โดยกรุงเทพมหานครเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด 12,599 คัน (ร้อยละ 38.36) ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดทั่วประเทศ และตัวเลขจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในแต่ละปี ซึ่งสาเหตุที่คาดว่าทำให้เกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์โดยส่วนใหญ่ได้แก่ การใช้ความเร็วในการขับขี่ขณะเมาสุรา การฝ่าฝืนกฎจราจร การขาดความระมัดระวังในการขับขี่ และการขาดทักษะในการควบคุมรถจักรยานยนต์ แม้ว่าการใช้รถจักรยานยนต์จะให้ความคล่องตัว สามารถควบคุมให้เปลี่ยนทิศทางได้อย่างว่องไว และผู้ขับขี่สามารถชะลอและหยุดรถได้อย่างรวดเร็ว แต่ก็เป็นที่ทราบกันดีว่า เมื่อเปรียบเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่นๆ ลักษณะทางกายภาพและข้อจำกัดของรถจักรยานยนต์ที่ไม่สามารถป้องกันหรือลดโอกาสการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ขับขี่เนื่องจากอุบัติเหตุ เป็นปัจจัยประการสำคัญที่ส่งผลทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงในการได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต โดยเมื่อมีอุบัติเหตุหรือการชนเกิดขึ้น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะสัมผัสกับความรุนแรงจากการชนหรือกระแทกโดยตรง นอกจากนั้นปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมยังเป็นอีกหนึ่งสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่ง เนื่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้ทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่นๆ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครโดยไม่มีการแบ่งเส้นทางชัดเจน ส่งผลต่อปัญหาต่างๆ รวมถึงการใช้ความเร็วที่แตกต่างกันของยานพาหนะทำให้รถจักรยานยนต์ประสบอุบัติเหตุในการเฉี่ยวชนหรือชนท้าย จากการตัดสินใจผิดพลาดของผู้ขับขี่

ลักษณะการออกแบบถนนที่มีลักษณะเป็นอันตรายต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ควรหลีกเลี่ยง เช่น

- มีการเปลี่ยนแปลงของพื้นผิวถนนในพื้นที่การเบรกหรือจอดรถ
- วัสดุผิวทางที่ร้อนง่าย หรือมีการเปลี่ยนแปลงของพื้นผิวถนนบนทางโค้งหรือหัวมุม
- มีความแตกต่างของระดับระหว่างช่องทางวิ่งกับไหล่ทาง
- ไม่มีระบบเตือนอันตรายบนผิวทาง เช่น รอยปะซ่อมบำรุงหรือการเปลี่ยนแปลงที่ไม่คาดคิดของสภาพผิวจราจร



- ระบบด้านการเคลื่อนที่ที่ไม่เพียงพอในบริเวณที่จำเป็นต่อการหยุดรถหรือชะลอเคลื่อนที่
- ระยะมองเห็นที่ไม่เพียงพอสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- การพ่นน้ำหรือรดน้ำต้นไม้ข้างทางที่พ่นน้ำหรือระบายน้ำเข้าสู่ผิวจราจร

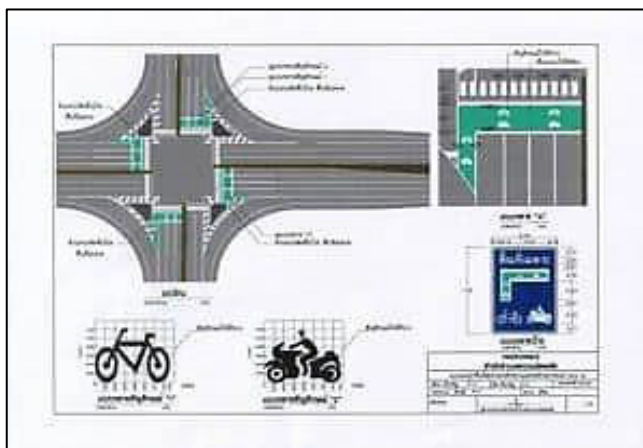
ดังนั้นโครงการนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาตรวจสอบและออกแบบเส้นทางรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อศึกษาแนวทางและออกแบบเส้นทางรถจักรยานยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาและทบทวนวรรณกรรมด้านลักษณะทางกายภาพของถนนเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งอันตรายและปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะและรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ
- พัฒนารูปแบบเส้นทาง หรือช่องจราจรที่เหมาะสม เพื่อนำมาประยุกต์ใช้กับเส้นทางร่วมในเขตพื้นที่ต้นแบบกรุงเทพมหานคร
- ลักษณะการดำเนินงาน เช่น การกำหนดพื้นที่จอดรถสำหรับรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การกำหนดพื้นที่ จอดรถสำหรับรถจักรยานยนต์บริเวณสัญญาณไฟจราจร การกำหนดเส้นทางจราจรเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ เป็นต้น
- ทำการวิเคราะห์และประเมินผลความพึงพอใจ



ตัวอย่างพื้นที่จอดสำหรับรถจักรยานยนต์บริเวณทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร



ตัวอย่างการออกแบบถนนเส้นทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ขั้นตอนการดำเนินโครงการ ปี พ.ศ. 2565

5. งบประมาณ

5 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง
และสำนักการโยธา

7. หน่วยงานสนับสนุน

กรมทางหลวง
กรมทางหลวงชนบท

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

ข้อมูลผลการศึกษาและการออกแบบเส้นทางรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

เส้นทางรถจักรยานยนต์ต้นแบบในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

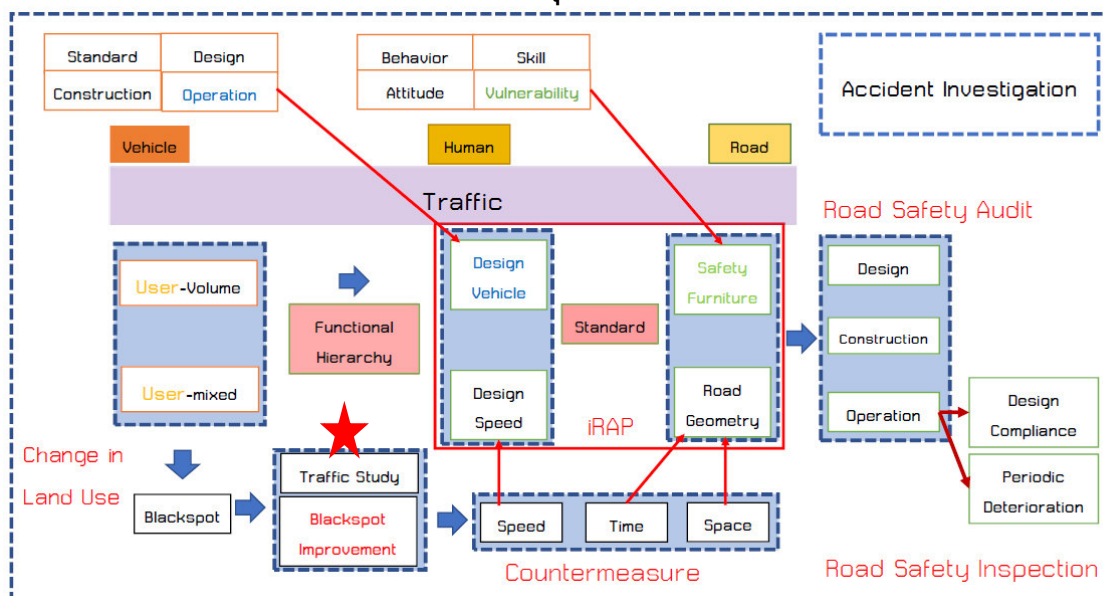


ยุทธศาสตร์ : ยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยและเท่าเทียม
 แผนงาน : แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 3
 ชื่อโครงการ : โครงการศึกษาการจัดลำดับชั้นประเภทของโครงข่ายและกำหนดขีดความเร็วจำกัด

1. ที่มาและความสำคัญ

เนื่องจากสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรงที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็วของยานพาหนะเป็นหลัก พฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่เป็นปัญหาสำคัญที่สุดของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ที่มาจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ล่าสุดในปี 2556 พบว่ามูลเหตุสันนิษฐานในอุบัติเหตุบนทางหลวงสูงที่สุด คือ การใช้ความเร็ว 8,620 ครั้ง (ร้อยละ 77 ของอุบัติเหตุทั้งหมด สาเหตุหลักของการเสียชีวิต คิดเป็นสัดส่วนมากถึง 2 ใน 3 ของผู้เสียชีวิต นอกจากนั้นปัจจุบันการบังคับใช้ความเร็วของถนนตามประเภทของโครงข่ายถนนยังไม่มีประสิทธิภาพและยังไม่เป็นรูปธรรมอย่างชัดเจน จึงมีการใช้ความเร็วที่ไม่สอดคล้องกับประเภทของถนนและการใช้ประโยชน์ที่ดิน คนขับรถจำนวนมากไม่ทราบ Speed limit บนถนนที่ใช้งานอยู่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรง บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ร้อยละ 42 ลักษณะการชนเป็นอุบัติเหตุตักข้างทางร้อยละ 48 โดยประเภทของยานพาหนะที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุการใช้ความเร็วมากที่สุดคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถกระบะปิกอัพ ประมาณร้อยละ 50 การจำแนกประเภทของโครงข่ายถนนเพื่อกำหนด Speed limit เป็นการกำหนดถนนตามหน้าที่และบทบาท (เช่น ถนนสายประธาน ถนนสายรอง ถนนสายย่อย เป็นต้น) ถนนระหว่างเมือง และในเมือง ถนนในเมืองกับถนนนอกเมือง หรือถนนที่บริการการใช้ที่ดินต่างๆ เพื่อจะได้กำหนดขีดความเร็วของการใช้เส้นทางที่ปลอดภัย และสามารถปฏิบัติได้อย่างเหมาะสมในพื้นที่จริง

ระบบนิเวศความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร



ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) ประกอบไปด้วย คน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม จากภาพอธิบายถึงระบบนิเวศความปลอดภัยทางถนนของ กทม. โดยพบว่า องค์ประกอบของจราจร ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่าง คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม ปริมาณจราจร การออกแบบทางเลขาณณิตของถนน



ระบบขนส่งจากยานพาหนะประเภทต่างๆ ที่ใช้สัญจรร่วมกัน กระแสจราจรบนถนน รวมไปถึงการศึกษาพฤติกรรมการใช้ถนนของผู้ขับขี่ และการตัดสินใจของผู้ขับขี่ เป็นต้น สำหรับลำดับชั้นของถนน (Functional Hierarchy) อธิบายถึงความสมดุลของการจราจร และความปลอดภัย โดยมีองค์ประกอบคือ ปริมาณจราจร และผู้ใช้ถนนประเภทต่างๆ ซึ่งลำดับชั้นของถนน (Functional Hierarchy) จะกำหนดการออกแบบความเร็ว (Design Speed) และออกแบบยานพาหนะที่ใช้งานบนถนน (Design Vehicle) จากองค์ประกอบข้างต้นจะสามารถกำหนดมาตรฐาน (Standard) ของ Highway Capacity คือ สามารถกำหนดมาตรฐานของความกว้างถนน ช่องจราจร จำนวนช่องจราจร เป็นต้น มาตรฐาน (Standard) มีองค์ประกอบสองส่วน ส่วนที่หนึ่งเป็น Road Geometry คือ ลักษณะทางเลขาชนิด ทางโค้ง ระยะมองเห็น และส่วนที่สองคือ Safety Furniture คือ อุปกรณ์ความปลอดภัยบนถนน สามารถสรุปได้ว่า มาตรฐานกำหนดการออกแบบของถนน หรือทำให้ทราบถึงลักษณะทางกายภาพเบื้องต้นของถนน

จากการศึกษาในโครงการการกำหนดขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสมสำหรับถนนในเขตเมืองตามมาตรฐานความปลอดภัยสากล ชี้ให้เห็นว่า การกำหนดความเร็วในเขตเมืองควรจะต้องพิจารณาลำดับชั้นของโครงข่ายโดยองค์ประกอบของปริมาณผู้ใช้รถใช้ถนนในแต่ละประเภทและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ถูกนำมาใช้ ซึ่งโครงการได้เสนอแนะการกำหนดความเร็วที่เหมาะสมสำหรับถนนในเขตเมืองไว้ดังนี้

ความเร็วจำกัด (กม./ชม.)	ปัจจัยที่จำเป็นเพื่อให้สามารถกำหนดความเร็วจำกัดได้			
	ปริมาณจราจร	การแบ่งทิศทางจราจร	การเดินเท้า	การข้ามทาง
60	ต่ำ	เกาะกลางถนน	ทางเท้า	สะพานลอย
	ต่ำ	เกาะกลางถนน	ทางเท้า	บนถนน
	ต่ำ	เส้นจราจร	ทางเท้า	สะพานลอย
	ต่ำ	เส้นจราจร	ทางเท้า	บนถนน
50	ปานกลาง	เกาะกลางถนน	ทางเท้า	สะพานลอย
	ปานกลาง	เส้นจราจร	ทางเท้า	สะพานลอย
40	ปานกลาง	เกาะกลางถนน	ทางเท้า	บนถนน
	ปานกลาง	เส้นจราจร	ทางเท้า	บนถนน
	สูง	เกาะกลางถนน	ทางเท้า	สะพานลอย
30	ต่ำ	เส้นจราจร	ผิวถนน	บนถนน
	ต่ำ	เกาะกลางถนน	ผิวถนน	บนถนน
	กลาง	เส้นจราจร	ผิวถนน	บนถนน
	กลาง	เกาะกลางถนน	ผิวถนน	บนถนน
	สูง	เกาะกลางถนน	ทางเท้า	บนถนน
	สูง	เกาะกลางถนน	ผิวถนน	บนถนน
	สูง	เส้นจราจร	ผิวถนน	บนถนน
	สูง	เส้นจราจร	ทางเท้า	บนถนน



2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อกำหนดลำดับชั้นประเภทของถนนที่เหมาะสมกับหน้าที่และบทบาทการใช้งาน
- เพื่อกำหนดขีดจำกัดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม
- เพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ทำการศึกษาเพื่อกำหนด Speed limit ที่เหมาะสมกับถนน โดยการ
 - (ก) ทบทวนปัญหาการ กำหนด Speed limit ในประเทศ และการใช้ความเร็วบนโครงข่ายถนน
 - (ข) ทบทวนเทคนิคที่ใช้ในการกำหนด Speed limit และ
 - (ค) หา Speed limit ที่เหมาะสมของถนนแต่ละเส้นในกรุงเทพมหานคร
- ออกประกาศข้อกำหนดเจ้าพนักงานจราจรและประชาสัมพันธ์การบังคับใช้ Speed limit บนถนน เพื่อสร้างความเข้าใจกับประชาชนที่ใช้รถใช้ถนน
- ติดตั้งป้าย Speed limit บนถนน ด้วยระยะระหว่างป้ายที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบ Speed limit ตามแนวเส้นทางที่ใช้
- ในถนนที่มีการใช้ความเร็วต่ำ พิจารณามาตรการการสยบจราจร (traffic calming)
- เบื้องต้นในการดำเนินงานให้สำนักงานเขตกำหนดการจัดลำดับชั้นประเภทของถนนและกำหนดขีดความเร็วจำกัด ในพื้นที่ต้นแบบอย่างน้อย 1 เส้นทาง ต่อ 1 สำนักงานเขต ในปีแรก
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานกำหนด Speed limit ใหม่

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ปี พ.ศ. 2564-2565

5. งบประมาณ

สำนักงานเขตละ 1 ล้านบาท รวมงบประมาณทั้งสิ้น 50 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง

สำนักการโยธา

7. หน่วยงานสนับสนุน

กรมทางหลวง

กรมทางหลวงชนบท



8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

ถนนถูกกำหนดลำดับชั้นของถนนและขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสม
ถนนมีขีดจำกัดความเร็วบนโครงข่ายถนนที่ถูกต้องและเหมาะสม

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

จำนวนมาตรการเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจราจรเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
จำนวนถนนที่ได้รับการประกาศ วางมาตรการทางวิศวกรรมจราจร และบังคับใช้ความเร็วที่
สอดคล้องกับลำดับชั้น

10. ผลกระทบ

อุบัติเหตุและความรุนแรงลดลงในถนนที่มีมาตรการกำหนดและควบคุมความเร็ว



ยุทธศาสตร์ : ยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยและเท่าเทียม
แผนงาน : แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 3
ชื่อโครงการ : โครงการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว

1. ที่มาและความสำคัญ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสังคมที่สำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินในปัจจุบันสถานการณ์อุบัติเหตุจากการจราจรและชนส่งมีแนวโน้มที่สูงขึ้น จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครในช่วงเทศกาลปีใหม่ ย้อนหลัง 5 ปี พบว่ามีผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น โดยในช่วงปีใหม่ 2562 เกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร จำนวน 42 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ จำนวน 47 ราย และมีจำนวนผู้เสียชีวิตถึง 10 ราย โดยสาเหตุสำคัญคือ ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด รองลงมาคือไม่สวมหมวกนิรภัย และเมาแล้วขับ เป็นต้น ปัญหาการขับรถเร็วเกินกำหนด สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขาดการบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัด ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะละเมิดการใช้ความเร็ว ตลอดจนการกำหนดขีดจำกัดความเร็วที่ไม่เหมาะสมกับประเภทลักษณะการใช้งานของถนนและการใช้ประโยชน์ที่ดินสองข้างทาง ซึ่งจากรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) ได้จัดให้ความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็วในประเทศไทยอยู่ในระดับที่ต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับ การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศอื่น (WHO, 2013) โดยการบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็วในประเทศไทยที่ไม่มีประสิทธิภาพสาเหตุเกิดจากการขาดแคลนบุคลากรและเครื่องมือเทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมาย

ปัจจุบันระบบเทคโนโลยีตรวจจับความเร็วอัตโนมัติได้ถูกนำมาติดตั้งและดำเนินการบนถนนในกรุงเทพมหานครอย่างแพร่หลาย ข้อดีของการติดตั้งเทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็วคือลดการทำงานของภาคสนามของเจ้าหน้าที่ ทั้งยังลดจำนวนเจ้าหน้าที่ที่ใช้ในการปฏิบัติงานด้านความเร็ว ประชาชนระมัดระวัง และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการใช้ความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะ ดังนั้นหากมีการเพิ่มเทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็วในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จะทำให้ตัวเลขผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครลดลง



เทคโนโลยีตรวจจับความเร็ว กรมทางหลวง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อเพื่อจัดหาและสนับสนุนเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรด้านความเร็วและทำให้ประชาชนเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
- เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากความเร็ว



3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษา ออกแบบ และวางแผนเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์กล้องตรวจจับความเร็ว กำหนดพื้นที่ต้นแบบจากข้อมูลเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน
- กำหนดรูปแบบกล้องตรวจจับความเร็วที่จะนำมาใช้ในพื้นที่โดยให้มีความแตกต่างจากของเดิมเพื่อเพิ่มความหลากหลาย
- ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่
- ประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน
- ดำเนินการเตือนในระยะแรก และกำหนดช่วงเวลาบังคับใช้ และการลงโทษ
- สรุปและประเมินผลโครงการ

4. ระยะเวลาดำเนินการ

- ปี พ.ศ. 2564-2565

5. งบประมาณ

งบประมาณ ปีละ 8 ล้านบาท รวมงบประมาณทั้งสิ้น 16 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

การใช้ความเร็วในบริเวณที่ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วของยานพาหนะลดลง

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

จำนวนถนนที่ได้รับการประกาศ บังคับใช้ความเร็วที่สอดคล้องกับลำดับชั้น

จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากปัจจัยความเร็วลดลง

10. ผลกระทบ

อุบัติเหตุและความรุนแรงลดลงในถนนที่มีมาตรการกำหนดและควบคุมความเร็ว



ยุทธศาสตร์	: ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน
แผนงาน	: แผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 2
ชื่อโครงการ	: โครงการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้การใช้ความเร็วที่ปลอดภัยทางกฎหมาย

1. ที่มาและความสำคัญ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่ถือได้ว่าได้รับความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมถึงความสูญเสียในการที่ภาครัฐต้องจัดสรรงบประมาณจำนวนมากในการดูแลประชาชนที่ได้รับบาดเจ็บและทุพพลภาพจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งจากการรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO, 2018) พบว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่ 9 ของโลก โดยมีอัตราการเสียชีวิต 36.2 ต่อประชากรแสนคน โดยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปีละกว่า 22,000 คน ส่งผลให้ประเทศไทยเกิดความสูญเสียจากสถานการณ์ดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 3-5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP)

สาเหตุหลักของปัญหาอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยเกิดจากหลายปัจจัยด้วยกันไม่ว่าจะเป็นปัจจัยด้านคน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม จากการศึกษาขององค์การอนามัยโลก (2559) พบว่า สาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยเกิดจาก การใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัย และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย โดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นหน่วยงานสนับสนุนในการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงทั่วประเทศ จากข้อมูลสถิติทั้งในประเทศและต่างประเทศ ยืนยันได้ว่าการขับรถเร็วเป็นปัจจัยสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง เพราะเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถโดยตรง บทบัญญัติในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทยได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ใน มาตรา 67 ที่กำหนดว่าผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจร หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องถูกระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท เมื่อพิจารณาจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา แสดงให้เห็นว่ามาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของประเทศไทย ยังไม่มีความเข้มข้นเด็ดขาดเพียงพอ ไม่มีการจำแนกรายละเอียดการฝ่าฝืนและระดับความรุนแรง อีกทั้งยังไม่มีมาตรการที่หลากหลายในการลงโทษที่เหมาะสมนอกเหนือจากการปรับ ทำให้ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย ส่งผลให้เมื่อเกิดสถานการณ์อุบัติเหตุจากสาเหตุความเร็วทำให้เกิดความรุนแรงที่ประมาณค่าไม่ได้กับผู้ร่วมทาง ดังนั้นการประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้การใช้ความเร็วที่ปลอดภัยทางกฎหมายจะช่วยให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะตระหนักรู้ถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากปัจจัยความเร็ว รวมถึงเข้าใจข้อกำหนดกฎหมายในการบังคับใช้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

การจัดการความเร็วในการขับขี่ถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบถนนที่ปลอดภัย (Safe System) โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจะลดลงเมื่อขับขี่ด้วยความเร็วที่ต่ำลง เพราะผู้ขับขี่จะมีระยะเวลาสำหรับตัดสินใจ ทำให้โอกาสจะเสียการควบคุมลดน้อยลง สามารถตอบสนองและหยุดรถได้เร็วขึ้น ที่ความเร็วที่ต่ำลง หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น พลังงานในการชนก็จะน้อยลงส่งผลทำให้ความรุนแรงการบาดเจ็บลดลง



2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อวิเคราะห์รูปแบบ ช่องทางการสื่อสาร และการสร้างการรับรู้ที่ถูกต้องด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3. แนวทางการดำเนินงาน

- ศึกษาแบบ รูปแบบ ช่องทางการสื่อสาร และการสร้างการรับรู้ที่ถูกต้องด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- ประชาสัมพันธ์รณรงค์ ในทุกสื่อที่มีความหลากหลาย สร้างการรับรู้การใช้ความเร็วที่ปลอดภัยทางกฎหมาย ความอันตรายและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากความเร็ว
- ทำการวิเคราะห์และประเมินผลการรับรู้ของประชาชน

4. ระยะเวลาดำเนินการ

ปี พ.ศ. 2564-2568

5. งบประมาณ

งบประมาณปีละ 2 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น 10 ล้านบาท

6. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สำนักการจราจรและขนส่ง
สำนักงานเขต

7. หน่วยงานสนับสนุน

สำนักงานเขต
กรมประชาสัมพันธ์

8. ผลผลิตและตัวชี้วัด

สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

9. ผลลัพธ์และตัวชี้วัด

ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเข้าใจกฎหมายเรื่องความเร็ว

10. ผลกระทบ

มาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้านความเร็วมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น





สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

📍 เลขที่ 44 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

☎️ 0 2354 1234

📠 0 2354 1235

🌐 www.bangkok.go.th/traffic/

📘 สำนักการจราจรและขนส่ง - สจส.