

บทสรุปผู้บริหาร

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

อุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในประเด็นนำกังวลของประเทศไทยที่สร้างความสูญเสียทั้งในแง่ของชีวิตและเศรษฐกิจต่อประเทศอย่างมหาศาล โดยองค์การอนามัยโลกประมาณการว่าอุบัติเหตุทางถนนสร้างความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยกว่า 5 แสนล้านบาทต่อปี แม้จะเป็นประเด็นปัญหาที่รุนแรง ทว่าประเทศไทยกลับยังไม่สามารถแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้ตามเป้าหมายทศวรรษด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563 ขององค์การอนามัยโลก โดยจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในปี 2563 นั้นอยู่ที่ 32.7 คนต่อแสนประชากร ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ 18 คนต่อแสนประชากรในปี 2563 อย่างมาก จากความท้าทายดังกล่าว ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในฐานะหน่วยงานหลักในการบูรณาการการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นมา จึงเล็งเห็นถึงความจำเป็นในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ (แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570) เพื่อใช้เป็นกรอบการขับเคลื่อนการดำเนินงานและบูรณาการการทำงานจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ซึ่งกำลังจะสิ้นสุดลง

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 เป็นผลจากการดำเนินการสังเคราะห์ประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนจาก 4 แหล่ง ประกอบด้วย 1) การทบทวนกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (ประกอบด้วยทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2 พ.ศ. 2564 - 2573 เป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน และหลักการ Safe system) 2) การทบทวนปัจจัยความสำเร็จของต่างประเทศ (ประกอบด้วยประเทศออสเตรเลีย ประเทศเนเธอร์แลนด์ ประเทศสวีเดน และสหราชอาณาจักร) 3) การวิเคราะห์การเชื่อมโยงแผนความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงาน 4) การทบทวนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และ 5) การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564¹ นอกจากนี้ การจัดทำแผนแม่บทในครั้งนี้ได้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องผ่านการจัดประชุมทั่วประเทศไทย ทั้งในส่วนกลางและ 4 ภูมิภาค และหน่วยงานหลักภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนผ่านการประชุมกลุ่มย่อย รวมถึงผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งชาวไทยและต่างชาติ ผ่านการทบทวนร่างแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 เพื่อนำข้อค้นพบและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไปใช้ในการพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ให้มีความสมบูรณ์

¹ การศึกษาในโครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย พ.ศ. 2561 – 2564 (Strengthening Road Safety Programme in Thailand (WHO-RTG CCS ค.ศ. 2018 – 2021) แผนงานความปลอดภัยทางถนน โดยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย และองค์การอนามัยโลก

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ยังมีการพิจารณากรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลกซึ่งประกอบด้วย 5 เสาหลัก คือ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน และการจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัยถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการพิจารณาประเด็นที่ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศให้ความสนใจประกอบด้วย การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน และการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ และอีก 1 ประเด็นภาพรวม (Cross-cutting) คือ ประเด็นการจัดการความเร็ว โดยแต่ละประเด็นได้ถูกบรรจุในยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดและมาตรการแนะนำเพื่อให้บรรลุเป้าหมายต่าง ๆ

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 มีรายละเอียดดังนี้

วิสัยทัศน์

มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน

พันธกิจ

1. เน้นจัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็น ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
2. เน้นจัดการกับความเสียหายอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง
3. ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์
4. สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพสามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกำหนด การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

เป้าหมาย (ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์)

1. ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 8,474 คน หรือ 12 คนต่อแสนประชากร

2. ลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 106,376 คน

ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์ชั้นกลาง ประกอบด้วย

1. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์
2. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชน
3. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
4. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดิน
5. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยาน

6. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงอายุ
7. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ (คนขับและผู้โดยสาร)
8. สัดส่วนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากระถางจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย
9. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากระถางยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย
10. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง
11. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงชนบท
12. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย

2 กลยุทธ์ คือ

- 1) ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน
- 2) ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรมขับขี่และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย

ที่ไม่เหมาะสม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ ประกอบด้วย

3 กลยุทธ์ คือ

1) ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบ พร้อมกับให้ความรู้ด้านมาตรฐานรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย

- 2) ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง
- 3) ปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน ประกอบด้วย

4 กลยุทธ์ คือ

1) ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน

2) ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการใช้เทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่

3) ประเมินและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย และใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุกรูปแบบ

4) ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การเดินทางรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ การเดิน และการใช้จักรยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ประกอบด้วย 7 กลยุทธ์ คือ

1) ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็วให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับหลักสากล

2) เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

3) ปรับปรุงมาตรฐานถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

4) ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้มีความทันสมัยเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

5) เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

6) เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ

7) ยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น

การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ

ประกอบด้วย แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับส่วนกลาง และระดับภูมิภาค - ท้องถิ่น ดังต่อไปนี้

ระดับส่วนกลาง

1. คณะกรรมการ ศปถ. และคณะอนุกรรมการที่รับผิดชอบ จัดประชุมเพื่อแจ้งรายละเอียดของโครงการและการทำงานภายใต้แผนแม่บทฯ ที่เกี่ยวข้อง

2. หน่วยงานรับผิดชอบหลักระดับส่วนกลางวางแผนและแนวทางการถ่ายทอดบทบาทหน้าที่สู่หน่วยงานในระดับภูมิภาค เพื่อกำหนดงบประมาณในการดำเนินโครงการ

3. หน่วยงานผู้สนับสนุนกำหนดแผนและแนวทางที่สอดคล้องกับตัวอย่างแผนงานเพื่อกำหนดงบประมาณ พร้อมทั้งโครงการหรือกิจกรรมต่างๆ ที่สนับสนุนการดำเนินโครงการ

4. ศปถ. อำนวยความสะดวกให้เกิดการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้กับหน่วยงานรับผิดชอบหลักสำหรับกิจกรรมที่มีงบประมาณแต่ไม่เพียงพอ หรือโครงการที่ไม่มีงบประมาณ ผ่านความร่วมมือของหน่วยงานผู้สนับสนุน

5. หน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานผู้สนับสนุนระดับส่วนกลางดำเนินการตามรายละเอียดของโครงการและกิจกรรมในระดับส่วนกลาง และถ่ายทอดสู่ระดับจังหวัด

6. หลังดำเนินการตามแผน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยประสานระหว่าง ศปถ. และ ศปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ เพื่อติดตามความก้าวหน้าและรายงานผลการดำเนินงานของโครงการ

ระดับส่วนภูมิภาค-ท้องถิ่น

1. หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักทั้งในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น กำหนดแผนการทำงานและโครงการที่สอดคล้องกับแนวทางของหน่วยงานต้นสังกัดในส่วนกลาง

2. ศปถ. จังหวัดเรียกประชุมคณะกรรมการ เพื่อแจ้งรายละเอียดโครงการและการดำเนินงานของแผนงาน ตามที่หน่วยงานรับผิดชอบหลักในระดับพื้นที่ได้กำหนดแนวทางที่สอดคล้องหรือได้รับถ่ายทอดจากในระดับส่วนกลางไว้

3. หน่วยงานรับผิดชอบระดับพื้นที่ดำเนินการตามที่ได้ศึกษาและวางแผนไว้

4. ศปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ ติดตามความก้าวหน้าและรายงานผลการดำเนินงานของโครงการ

การติดตามประเมินผล

1. มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ช่วงครึ่งทางของแผน (หรือปี 2567) และเมื่อสิ้นสุดแผน
2. มีการปรับปรุงแก้ไขเกณฑ์การประเมินตัวชี้วัดตามความเหมาะสมในช่วงครึ่งทางของแผน (หรือปี 2567)
3. มีการรายงานความก้าวหน้าของตัวชี้วัดให้คณะรัฐมนตรีและเผยแพร่ผลการดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบ
4. มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล
5. มีการติดตามและประเมินผลการใช้งบประมาณเพื่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งหน่วยงานให้ทุน

Executive summary

Thailand's road safety development plan 2022 – 2027

Thailand has been facing tremendous loss in terms of life and the economy due to road accidents. According to the World Health Organization, the country loses approximately 500,000 million baht per year from road accidents that cause the deaths and injuries of its citizens. Despite this huge impact, Thailand has continued to miss the road safety targets stated in the United Nation's Decade of Road Safety 2011–2020 as its road accident death toll was at 32.7 per 100,000 population in 2020, which is way higher than the target of 18 per 100,000 population. To tackle this problem, the necessity of developing a new road safety development plan is acknowledged by the Road Safety Thailand Center.

The new Thailand road safety development plan (2022–2027) has been developed from four data sources: 1) Thailand and the international road safety framework (including the Decade of Action for Road Safety 2021–2030, the World Health Organization's 12 Global Road Safety Performance Targets, and the Safe System Approach) 2) a review of best practices in developed countries (primarily Australia, the Netherlands, Sweden, and the United Kingdom); 3) an examination of the links between the previous road safety development plan and relevant organizations' action plans; 4) a review of Thailand's current road safety situation; and 5) the analysis of road safety performance during the implementation of the previous road safety development plan (2018–2021) has been conducted by the WHO-CCS team to realize the strengths and weaknesses of the previous plan in the new plan. Furthermore, several local public hearings were held throughout Thailand during the development of the new plan, as well as numerous consultations with the relevant authorities under the Road Safety Administration Center. The draft version of the plan was then reviewed by a number of prominent road safety experts to ensure that it adhered to the global road safety principle.

This road safety development plan also incorporates an international road safety framework where the key five pillars of road safety principles are included (road safety management and monitoring & evaluation, safer roads, safer vehicles, safer road users, and post-crash response). In addition, this plan incorporates two interesting topics (civil engagement and sustainable and non-motorized transport) and one cross-cutting topic (safer speed – adapted from a safe system approach) into its strategic actions. Each topic comprises targets, indicators, and recommended measures to meet the targets.

Thailand's road safety development plan 2022–2027 has details as below;

Vision: Towards safe land transport for all

Mission:

1. Focus on addressing key risks and threats in Thailand's road safety issues immediately, covering the area of safe road users, particularly the high-risk ones.
2. Focus on addressing key risks in all vehicles immediately, particularly the high-risk ones, to ensure safer vehicles.
3. Improve and develop an environment that serves safe and sustainable transport for all road users, including the topics of roads, vehicles, road users' behavior, post-crash response, non-motorized transport, and public transport.
4. Strengthen road safety fundamentals to be more efficient by possessing a viable road safety plan, supporting clear accountability, having supportive laws that align with international standards, having adequate funding and budgets, and efficient monitoring and evaluation processes.

Outcome indicators and targets

1. In 2027, the number of people killed in traffic accidents must be less than 8,474, or 12 per 100,000 people.
2. The number of serious injuries from road accidents in 2027 must be less than 106,376.

Key intermediate outcome indicators

1. Number of death and serious injuries of motorcycle users
2. Number of death and serious injuries of youths
3. Number of death and serious injuries of private car users
4. Number of death and serious injuries of pedestrian
5. Number of death and serious injuries of bicycle users
6. Number of death and serious injuries of elderly
7. Number of death and serious injuries related to the heavy vehicle driver
8. Percent of death and serious injuries caused by motorcycles that do not meet safety standards
9. Percent of death and serious injuries caused by cars that do not meet safety standards
10. Number of deaths on the road under the authority of Department of Highways
11. Number of deaths on the road under the authority of Department of Rural Roads
12. Number of deaths on the road under the authority of Department of local government organizations

Key strategies:

1. *Focus on reducing deaths of road users* - comprises 2 sub-strategies including
 - 1) Reduce the risky behavior of motorcyclists and young riders
 - 2) Reduce road accidents from risky behavior and inappropriate use of safety equipment
2. *Focus on improving vehicle standards* - comprises 3 sub-strategies including
 - 1) Improve the safety standards of the motorcycle and its equipment and parts, as well as provide consumers with vehicle safety standard knowledge and proper riding skills for motorcyclists
 - 2) Educate consumers about vehicle safety standards and proper driving skills
 - 3) Improve automotive standards to increase the safety of all road users
3. *Develop a safe environment and sustainable transport* – comprises 4 sub-strategies including
 - 1) Reduce speed among motorcyclists and young riders
 - 2) Use modern technologies to reduce travel speed and to resolve black spots in local areas
 - 3) Assess and improve roads for safety and use the accident data for black spot treatment for all road types
 - 4) Encourage a modal shift from private vehicle to other modes of transport, especially public transport and non-motorized transport (walking and bicycling)
4. *Strengthening road safety management mechanism* – comprises 7 sub-strategies including
 - 1) Improve the laws related to speed management to be more efficient and consistent with international principles
 - 2) Strengthen vital elements of road safety management
 - 3) Improve road standards to increase safety for all road users
 - 4) Modernize the laws and regulations to reduce risky behavior for all road users
 - 5) Increase the coverage of emergency medical services and reduce the post-crash response times
 - 6) Increase the efficiency of the whole system in the monitoring and evaluation process
 - 7) Decentralize road safety work to the local level and promote participation process

Implementation plan

This road safety development plan's implementation plan includes both central-level and regional-and-local-level activities as follows.

The central level

1. The Road Safety Thailand center and relevant sub-committee(s) conduct a meeting to inform project details and implementation plan regarding the road safety development plan.

2. Main responsible agency(s) at central level plans and guides the deployment of roles and responsibilities to regional agencies to set a budget for the project implementation

3. Supporting agencies at central level determine plans and guidelines that are in line with the project plan to set a budget and to set up supporting projects or activities.

4. The Road Safety Thailand Center, through the cooperation of supporting agencies, facilitates the additional budget allocation to the main responsible agencies for the under-budgeted project.

5. The main responsible agency(s) and supporting agencies at central level carry out the details of the projects and activities and deploy to the regional-level agencies.

6. After implementation, the Department of Disaster Prevention and Mitigation coordinates between the Road Safety Thailand center and the Provincial Road Safety center to track progress and report on project performance.

The regional and local level

1. The main responsible agencies at both regional and local levels determine work plans and projects that are in line with the guidelines of the central-level agencies.

2. The Provincial Road Safety Center conducts a meeting with the provincial committee to inform them of the details of the project and the implementation of the plan deployed by the central level agencies or aligned with the central level agencies' plan.

3. Responsible agencies at the area level carry out the implementation.

4. The Provincial Road Safety Center, headed by the provincial governor, tracks progress and reports on project performance to the Thailand Road Safety Center.

Monitoring and evaluation

This road safety development plan emphasizes the mechanism of the monitoring and evaluation process as follows.

1. The monitoring and evaluation process must be conducted quarterly, by the mid-term (in 2024), and at the end of the implementation of the new plan.
2. The revisit and revision of targets, indicators, and measures in the plan need to be conducted by the mid-term implementation of the new plan (2024) to reflect new trends and situations in road safety.
3. The performance reporting of the road safety status to the cabinet and the public is mandatory.
4. Capacity building of road safety staff who are responsible for the monitoring and evaluation process needs to be conducted quarterly.
5. The monitoring and evaluation are required in terms of the budget related to road safety operations by the responsible agencies and funding agencies.

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

วิสัยทัศน์

มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน

พันธกิจ

1. เน้นจัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
2. เน้นจัดการกับความเสียหายอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง
3. ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์
4. สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกฎหมาย การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์

1. เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทาง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
2. เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท
3. เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับการสัญจรทางถนน และมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางทุกรูปแบบ
4. เพื่อวางรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยมีแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการได้จริง สามารถสนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันทุกภาคส่วน มีกฎหมายที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเทียบเท่าสากล มีการจัดสรรงบประมาณ ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ ตลอดจนเกิดระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

เป้าหมาย

ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตามรายละเอียดดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร	จำนวน (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
2565	22.86	15,158	1,337	8.1
2566	20.69	13,821	1,337	8.8
2567	18.51	12,484	1,337	9.7
2568	16.34	11,148	1,337	10.7
2569	14.17	9,811	1,337	12.0
2570	12.00	8,474	1,337	13.6

ลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน ตามรายละเอียดดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
2565	201,967	19,118	8.6
2566	182,849	19,118	9.5
2567	163,731	19,118	10.5
2568	144,612	19,118	11.7
2569	125,494	19,118	13.2
2570	106,376	19,118	15.2

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนนั้นสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561 – 2580 ในยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างโอกาสความเสมอภาคเท่าเทียมทางสังคม โดยเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้เหลือเท่ากับ 12 คนต่อประชากรแสนคน หรือ 8,478 คน ในปี 2570 เป็นไปตามเป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบ โลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2561 – 2580) กำหนดให้ระหว่างปี 2566 - 2570 ต้องมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ 12 คนต่อประชากรแสนคน โดยมีการกระจายเป้าหมายไปสู่ระดับจังหวัดในอัตราที่แตกต่างกันตามลำดับความรุนแรงของสถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน ทั้งนี้ การแปลงค่าจากเป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตต่อปี เป็นการคำนวณด้วยฐานข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ร่วมกับจำนวนประชากรปี 2570 จากรายงานการคาดประมาณประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2553 - 2583 (ฉบับปรับปรุง) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำหรับเป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน อ้างอิงข้อมูลผู้ป่วยในจากอุบัติเหตุทางถนนจากคลังข้อมูลสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข (Health Data Center: HDC) ซึ่งครอบคลุมข้อมูลจากหน่วยบริการในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข อย่างไรก็ตาม ฐานข้อมูลดังกล่าวมีข้อจำกัดในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ ดังนั้น จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในพื้นที่ดังกล่าวจึงใช้ข้อมูลการรับแจ้งเหตุอุบัติเหตุทางถนนของบริษัทกลุ่มคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งมีความครอบคลุมมากกว่า โดยกำหนดเป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุในอัตราเดียวกับเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร

อย่างไรก็ดี เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตนับเป็นเป้าหมายหลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ดังนั้น เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันของแผน เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 จึงกำหนดให้มีการลดลงของจำนวนหรือสัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มต่างๆ ในอัตราเดียวกันกับเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

ยุทธศาสตร์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- ยุทธศาสตร์ที่ 1** มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน
- ยุทธศาสตร์ที่ 2** ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3** พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

เนื่องด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2021 – 2030 ได้กำหนดเป้าหมายที่จะลดผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี ค.ศ. 2030 ประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ จึงต้องดำเนินการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว โดยในยุทธศาสตร์นี้ ได้กำหนดเป้าหมายประเด็นขับเคลื่อน และกลยุทธ์ที่มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม และมุ่งเน้นประเด็นการดำเนินงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์นี้ยังให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชนอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดกว่าร้อยละ 74 และ 25 ตามลำดับ รวมไปถึงการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้เดินทางที่เป็นกลุ่มเปราะบาง ประกอบด้วย คนเดิน ผู้ใช้รถจักรยาน และผู้สูงอายุ

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ 1 คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีโอกาสจะส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในภาพรวมของประเทศลดลงตามเป้าหมายได้อย่างชัดเจน อันได้แก่

1. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน
2. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน

เป้าหมาย

- ระดับหน่วยงาน/อนุกรรมการ:

1. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ 6,463 และ 89,121 คน ตามลำดับ ในปี 2570
2. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่ 1,516 และ 4,865 คน ในปี 2570
3. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้าที่ 210 และ 3,035 คน ตามลำดับ ในปี 2570
4. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานที่ 20 และ 3,889 คน ตามลำดับ ในปี 2570
5. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) ที่ 1,680 และ 16,434 คน ตามลำดับ ในปี 2570

6. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสเกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการอาชีพขับรถ (คนขับและผู้โดยสาร) ที่ 54 และ 205 คน ตามลำดับ ในปี 2570
7. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชนที่ 1,836 และ 25,638 คน ตามลำดับ ในปี 2570

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่สามารถลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทันทีและควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ 1 มีดังนี้

● ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี 2565 – 2567)

1. เพิ่มการตรวจจับหรือจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น ไม่ใช่เบาะนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก และไม่มีใบอนุญาตขับรถ)
2. กำกับดูแลผู้ขับขี่รถสาธารณะให้มีความพร้อมทางสภาพร่างกายก่อนและระหว่างการใช้รถ
3. มีแนวทางในการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งต้น (Baseline data) และเริ่มต้นการเก็บข้อมูลสำหรับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ได้แก่ การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

● ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี 2568 – 2570) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ

1. พัฒนาและปรับปรุงทักษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะทักษะการคาดการณ์ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

กลยุทธ์

1. ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน

เป้าหมายระดับอนุกรรมการที่ 1, 4, 6 และ 7 และตัวชี้วัด:

- 1) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี จนถึงปี 2570
- 2) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัยลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี จนถึงปี 2570
- 3) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี จนถึงปี 2570

- 4) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัยลดลง โดยเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี จนถึงปี 2570

ข้อมูลสถิติเพื่อประเมินความเสี่ยง:

- 1) สัดส่วนใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสม แยกตามประเภทใบอนุญาตขับรถ

แนวทางการดำเนินงาน:

- 1) เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่มีใบอนุญาตขับรถ โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการตั้งด่านที่เหมาะสมในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย สำนักงานสภานโยบาย การอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ปกครองจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด

- 2) พัฒนาหลักสูตรแกนกลางด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในช่วงวัยต่างๆ และ พัฒนาแนวทางการนำหลักสูตรไปใช้ (Guideline) ที่เหมาะสม โดยให้ตั้งคณะทำงานเพื่อออกแบบ หลักสูตรและแนวทางการนำหลักสูตรไปใช้ และเริ่มต้นดำเนินการในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา นำร่อง (Education sandbox) ตามพระราชบัญญัติพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา พ.ศ. 2562

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักวิชาการและมาตรฐานการศึกษา สำนักงานคณะกรรมการ การศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ศึกษาธิการจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ขนส่งจังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท

- 3) เก็บข้อมูลสถิติตั้งต้นและตลอดระยะของแผน สำหรับสัดส่วนใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสมเพื่อประเมินความเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบหลัก : (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมควบคุมโรค

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 4) พัฒนาหลักสูตรการอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมทักษะคาดการณ์ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กระทรวงศึกษาธิการ

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 5) สนับสนุนให้เครือข่ายเยาวชนเป็นกลไกสำคัญในการเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อนงานประเด็นความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กระทรวงศึกษาธิการ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

2. ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรมรถขับขี่และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม เป้าหมายระดับอนุกรรมการที่ 1, 3, 4, 6, 7 และ 8 และตัวชี้วัด :

- 1) สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 10 จนถึงปี 2570
- 2) สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด (เฉพาะคนขับ) ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 10 จนถึงปี 2570
- 3) สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัสที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ (เฉพาะคนขับ) ที่ร้อยละ 0 ในปี 2570
- 4) สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ของเด็กจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากไม่ใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กที่ร้อยละ...และร้อยละ... ตามลำดับ ในปี 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี 2567)
- 5) สัดส่วนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ของผู้ขับขี่ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น (เฉพาะคนขับ) ที่ร้อยละ 0 ในปี 2570

ข้อมูลสถิติเพื่อประเมินความเสี่ยง

สัดส่วนของผู้ประกอบอาชีพขับรถที่มีใบอนุญาตขับรถตามที่กำหนด

แนวทางการดำเนินงาน:

- 1) เพิ่มกล้องตรวจจับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 2) เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มแล้วขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการตั้งด่านที่เหมาะสมในพื้นที่ต่างๆ
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด และสาธารณสุขจังหวัด
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ปกครองจังหวัด
- 3) เพิ่มจุดพักรถสำหรับรถสาธารณะและรถบรรทุก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
- 4) มีการประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักในประเด็นเกี่ยวกับดื่มแล้วขับ การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็กอย่างต่อเนื่อง อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมประชาสัมพันธ์
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ประชาสัมพันธ์จังหวัด อำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
- 5) สร้างการมีส่วนร่วมจากภาครัฐและภาคเอกชน ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการกำหนดข้อห้ามในการกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นมาตรการองค์กร
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ ตัวแทนภาคเอกชน
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : จังหวัด อำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 6) มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงทุกประเภท ครบทุกจังหวัด ภายใน 3 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กระทรวงสาธารณสุข
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : สาธารณสุขจังหวัด
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด ขนส่งจังหวัด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาจังหวัด

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนและหลักการ Safe System ที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) ได้ตั้งเป้าการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะในประเทศไทยให้เป็นที่ไปตามมาตรฐานสากลตามกรอบของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) อย่างสมบูรณ์หรือร้อยละ 100 ภายในปีที่ 15 ดังนั้น เพื่อให้ยานพาหนะภายในประเทศไทยสอดคล้องตามมาตรฐานสากล ประเทศไทยจำเป็นต้องมีแนวทางในการดำเนินการรับรองข้อกำหนดระดับสากลต่างๆ ในขณะเดียวกันยังจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะ การใช้พาหนะอย่างปลอดภัย และการตรวจสภาพยานพาหนะเช่นกัน ยุทธศาสตร์นี้จึงครอบคลุมแนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะปลอดภัย โดยเฉพาะ เพื่อมุ่งดำเนินการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ การตรวจสภาพยานพาหนะ และการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับยานพาหนะปลอดภัย

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ 2 คือ การลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย²

เป้าหมาย

- ระดับหน่วยงาน/อนุกรรมการ:
 1. สัดส่วนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ลดลงเป็นร้อยละ...และร้อยละ.... ตามลำดับ ในปี 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้ง เมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี 2567)
 2. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ลดลงเป็นร้อยละ...และร้อยละ... ตามลำดับ ในปี 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้ง เมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี 2567)

² รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย หมายถึง รถที่ไม่มีอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนด อ้างอิงตามกฎกระทรวง กำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ช่วยยกระดับมาตรฐานยานพาหนะและสร้างความตระหนักเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นการรับรองและมีประกาศรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย และเพิ่มสัดส่วนยานพาหนะที่ได้มาตรฐานสากล รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ 2 มีดังนี้

● ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี 2565 – 2567)

1. มุ่งเน้นการให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ รวมถึงการเลือกซื้อและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
2. มุ่งเน้นการให้ความรู้มาตรฐานยานพาหนะและการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัย
3. มีการออกประกาศรองรับการแต่งตั้ง หรือแต่งตั้งหน่วยงานผู้ให้บริการทางเทคนิค (Technical Service) เพื่อดำเนินการตรวจสอบหรือรับรอง ตามความตกลงฯ 1958 และ ASEAN MRA อีกทั้งมีการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมการขนส่งทางบกและสถานตรวจสภาพรถเอกชน และเริ่มต้นเก็บข้อมูลเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้ ควรมีแผนบูรณาการการกำหนดมาตรฐานชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ยานยนต์ที่ใช้บังคับภายในประเทศที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน มีการประสานความร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางบกและสถาบันมาตรวิทยาแห่งชาติในการออกข้อกำหนดการสอบเทียบเครื่องมือวัด (Calibration) ของเครื่องมือและอุปกรณ์สำหรับการตรวจสภาพ

● ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี 2568 – 2570) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ

1. เพิ่มสัดส่วนรถจักรยานยนต์ที่ติดเบรก ABS หรืออุปกรณ์ส่วนควบที่เพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่
2. ให้หมวกนิรภัยที่วางจำหน่ายในประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
3. รับรองและมีประกาศกรมการขนส่งทางบกเพื่อรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยไม่น้อยกว่า 20 ข้อ มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ของชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ยานยนต์ตามข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 มีการแก้ไขเงื่อนไขในการเสียภาษีประจำปีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ให้รถยนต์และจักรยานยนต์ต้องเข้าตรวจสภาพครั้งแรกหลังจดทะเบียนภายใน 4 และ 2 ปี ตามลำดับ และควรมีข้อกำหนดทางเทคนิคในเชิงวิศวกรรมตามมาตรฐานความปลอดภัยสากลครบทุกอย่างสำหรับกลุ่มยานพาหนะเดียวกันที่มีใช้ทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงข้อกำหนดทางเทคนิคในเชิงวิศวกรรมตามข้อมูลอุบัติเหตุในเชิงป้องกันการบาดเจ็บตามร่างภายในกลุ่มยานพาหนะที่มีใช้เฉพาะภายในประเทศไทย

กลยุทธ์

- ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบ พร้อมกับให้ความรู้ด้านมาตรฐานรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย
เป้าหมายระดับอนุกรรมการที่ 3 และ 8 และตัวชี้วัด : เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์
แนวทางการดำเนินงาน :
 - ยานพาหนะ 2 ล้อทุกคันมีระบบป้องกันล้อล็อก (ABS) และ/หรือ ระบบห้ามล้อร่วม (CBS) ในขณะทำการเบรกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก กระทรวงอุตสาหกรรม
ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัดและอุตสาหกรรมจังหวัด
ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)
ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด
 - เผยแพร่ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการเลือกซื้อรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย และการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก กรมประชาสัมพันธ์
ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด และประชาสัมพันธ์จังหวัด
ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สภากงศ์กรของผู้บริโภค สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)
ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ตรวจสอบมาตรฐานหมวกนิรภัยเพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน และถูกต้อง
ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กระทรวงอุตสาหกรรม
ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : อุตสาหกรรมจังหวัด
ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง
เป้าหมายระดับอนุกรรมการที่ 3 และ 8 และตัวชี้วัด : เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์
แนวทางการดำเนินงาน :
 - มีการให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐาน NCAP ในยานยนต์
ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด
ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมประชาสัมพันธ์ สภากงศ์กรของผู้บริโภค
ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ประชาสัมพันธ์จังหวัด

- 2) ให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยให้ถูกต้อง มีความปลอดภัย เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงได้
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมประชาสัมพันธ์ สภากองศ์กรของผู้บริโภค
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ประชาสัมพันธ์จังหวัด
- 3) ตัวแทนผู้บริโภคหรือองค์กรเอกชนหรือหน่วยงานราชการที่มียานพาหนะเป็นหลักในการดำเนินการในทุกจังหวัดทราบและมีการใช้บริการระบบตรวจสอบยานพาหนะและมาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ใหม่
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : สภากองศ์กรของผู้บริโภคและตัวแทนองค์กรเอกชน
- 4) ยานพาหนะ 4 ล้อหรือรถโดยสารใหม่ทุกคันที่มาจากผู้ผลิตทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ ขั้นสูง (Advanced Driver-Assistance Systems, ADAS) ได้แก่ ระบบควบคุมเสถียรภาพยานพาหนะ (Electronic Stability Control, ESC)
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก กระทรวงอุตสาหกรรม
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
3. ปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท เป้าหมายระดับหน่วยงานและอนุกรรมการที่ 1, 3, 6 และ 8 และตัวชี้วัด :
แนวทางการดำเนินงาน :
 - 1) ให้การรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ไม่น้อยกว่า 20 ข้อ ภายใน 5 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 2) มีประกาศกรมการขนส่งทางบกรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 20 ข้อกำหนด ภายใน 5 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) :
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 3) กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ของชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ยานยนต์ตามข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ให้สอดคล้องกับประกาศของกรมการขนส่งทางบก ภายใน 5 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.)
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 4) คณะกรรมการมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมออกประกาศรองรับการแต่งตั้ง หรือแต่งตั้งหน่วยงาน ผู้ให้บริการทางเทคนิค (Technical Service) เพื่อดำเนินการตรวจสอบหรือรับรองตามความตกลงฯ 1958 และ ASEAN MRA ภายใน 1 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.)
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 5) ให้มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมการขนส่งทางบกและสถานตรวจสภาพรถเอกชนที่มีประสิทธิภาพ ภายใน 2 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สถานตรวจสภาพรถเอกชน
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 6) จัดทำการศึกษาและทบทวนระบบตรวจสภาพรถเพื่อปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานการตรวจสภาพและการกำกับดูแลระบบการตรวจสภาพให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ภายใน 3 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) :
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สถานตรวจสภาพรถเอกชน สถาบันมาตรฐานวิชาชีพแห่งชาติ
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 7) แก้ไขเงื่อนไขในการเสียภาษีประจำปีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ให้รถยนต์และจักรยานยนต์ต้องเข้าตรวจสภาพครั้งแรกหลังจดทะเบียนภายใน 4 ปีและ 2 ปี ตามลำดับ โดยต้องมีการแก้ไขเงื่อนไขให้แล้วเสร็จภายใน 5 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 8) มีการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานยานพาหนะและรายละเอียดของพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ภายใน 3 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาจังหวัด

- 9) จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเรื่องประโยชน์และความสำคัญ การทดสอบการชนของรถใหม่ให้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง อย่างน้อย 1 โครงการต่อปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 10) มีแผนบูรณาการการกำหนดมาตรฐานชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ยานยนต์ที่ใช้บังคับภายในประเทศ ที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยการกำหนดร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ภายใน 3 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.)

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

11) มีการประสานความร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางบกและสถาบันมาตรวิทยาแห่งชาติ ในการออก ข้อกำหนดการสอบเทียบเครื่องมือวัด (Calibration) ของเครื่องมือและอุปกรณ์สำหรับการตรวจสอบสภาพ ภายใน 2 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก สถาบันมาตรวิทยาแห่งชาติ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด

12) มีข้อกำหนดทางเทคนิคในเชิงวิศวกรรมตามมาตรฐานความปลอดภัยสากลครบทุกอย่าง สำหรับกลุ่มยานพาหนะเดียวกันที่มีใช้ทั้งในและต่างประเทศ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กระทรวงอุตสาหกรรม

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : อุตสาหกรรมจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

13) มีข้อกำหนดทางเทคนิคในเชิงวิศวกรรมตามข้อมูลอุบัติเหตุในเชิงป้องกันการบาดเจ็บตามร่างกาย ในกลุ่มยานพาหนะที่มีใช้เฉพาะภายในประเทศไทย เช่น รถจักรยานยนต์ดัดแปลงพ่วงข้าง รถโรงเรียน รถพยาบาล เป็นต้น

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กระทรวงอุตสาหกรรม

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : อุตสาหกรรมจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย เป็นหลักการที่สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. 2021 – 2030 และหลักการ Safe System ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ให้อภัยได้ (Forgivable environment) โดยตระหนักถึงข้อจำกัดของมนุษย์ในการทนต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน และการกระจายความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนสู่องค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการมุ่งเข้าไปที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะแต่เพียงผู้เดียวดังนั้น ในยุทธศาสตร์ที่ 3 จะเป็นการกำหนดแนวทางของเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัดที่มุ่งพัฒนาสภาพแวดล้อมและการเดินทางที่ยั่งยืน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส จากสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยง ซึ่งครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยมีแนวทางการดำเนินงานเชิงมาตรการที่จะช่วยลดการเปิดรับต่อความเสี่ยงของปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย และการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ 3 คือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการจัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล รวมถึงการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบางและผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ผู้เดินทางทุกรูปแบบมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง

เป้าหมาย

- ระดับหน่วยงาน/อนุกรรมการ :

1. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง³ ที่ 1,250 คน ในปี 2570
2. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงชนบท³ ที่ 190 คน ในปี 2570
3. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น³ ที่ 1,132 คน ในปี 2570

³ คำนวณจากฐานข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ครอบคลุมเฉพาะจำนวนผู้เสียชีวิตที่สามารถระบุตำแหน่งได้ โดยข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากคลังข้อมูลสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข (Health Data Centre: HDC) และข้อมูลการรับแจ้งเหตุอุบัติเหตุทางถนนของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ยังไม่มีการจำแนกจำนวนผู้บาดเจ็บตามประเภทถนน

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ที่ควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน และสามารถคาดหวังผลในระยะสั้นได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบ และการส่งเสริมการเดินทางที่ยั่งยืน ที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่อง เพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน มีดังนี้

● ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี 2565 – 2567)

1. เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะโดยกำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกจังหวัด
2. เพิ่มมาตรการชะลอความเร็วในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
3. ตรวจสอบประเมินถนน ดำเนินมาตรการเชิงแก้ไข (Road side hazard) โดยปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพในจุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
4. ดำเนินมาตรการเพื่อลดจำนวนผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

● ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี 2568 – 2570) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ

1. เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะและบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ
2. ดำเนินมาตรการเชิงป้องกัน โดยมีการตรวจประเมินถนนตามเกณฑ์ของ iRap และปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
3. ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล
4. จัดทำมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ให้มากขึ้น
5. พัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนด และปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล

กลยุทธ์

1. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน

เป้าหมายระดับอนุกรรมการที่ 2, 4, 6 และ 7 และตัวชี้วัด :

- 1) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับที่เกินกว่าความเร็วที่กำหนดที่ร้อยละ... และร้อยละ.... ตามลำดับ ในปี 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี 2567)
- 2) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับที่เกินกว่าความเร็วที่กำหนดที่ร้อยละ...และร้อยละ.... ตามลำดับ ในปี 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี 2567)

แนวทางการดำเนินงาน :

- 1) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วที่ตรวจจับป้ายทะเบียนของรถจักรยานยนต์ได้ ในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์ เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กระทรวงมหาดไทย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และกรมการปกครอง) สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) :

- 2) ใช้เครื่องมือชะลอความเร็ว (Traffic calming) และการลดขนาดถนน (Road diet) ที่เหมาะสมกับผู้ใช้งานจักรยานยนต์และบริบทของถนน ตามหลักการ Context Sensitive Design

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กระทรวงมหาดไทย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และกรมการปกครอง) สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

2. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการใช้เทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่

เป้าหมายระดับอนุกรรมการที่ 2, 4, 7 และ 8 และตัวชี้วัด :

- 1) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับที่เกินกว่าความเร็วที่กำหนดที่ร้อยละ... และร้อยละ.... ตามลำดับ ในปี 2570 (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี 2567)

แนวทางการดำเนินงาน :

- 1) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กระทรวงมหาดไทย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และกรมการปกครอง) สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด

- 2) ใช้เครื่องมือชะลอความเร็ว (Traffic calming) และการลดขนาดถนน (Road diet) ที่เหมาะสมกับบริบทของถนน ตามหลักการ Context Sensitive Design

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และกรมการปกครอง) สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด

- 3) มีการติดตั้งสัญญาณเตือนและป้ายแสดงข้อกำหนดการจำกัดความเร็วที่สอดคล้องกับข้อมูลภายในพื้นที่ต่างๆ อย่างทั่วถึง

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด

- 4) กำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกจังหวัด ภายใน 1 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ตำรวจภูธรจังหวัด ขนส่งจังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 5) กิจกรรมสร้างความตระหนักเกี่ยวกับการใช้ความเร็วต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมประชาสัมพันธ์
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ประชาสัมพันธ์จังหวัด
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กระทรวงคมนาคม
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- 6) ศึกษาและกำหนดหน้าที่ และลำดับชั้น (functional of road hierarchy) ของถนนในประเทศไทย และกำหนดความเร็วที่เหมาะสมตามหน้าที่ของถนน
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 7) ผลักดันให้กระบวนการประเมินผลกระทบทางความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Impact Assessment : RIA) เป็นกระบวนการภาคบังคับสำหรับการประเมินการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เช่นเดียวกับการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment)
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กระทรวงคมนาคม
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 8) มีการจัดเก็บข้อมูลการใช้ความเร็วและการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้ความเร็ว ภายใน 3 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมควบคุมโรค
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3. ประเมินและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย และใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุกรูปแบบ เป้าหมายระดับอนุกรรมการที่ 1, 2 และ 7 และตัวชี้วัด : เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ ข้อมูลสถิติเพื่อประเมินความเสี่ยง :
- 1) สัดส่วนของกิโลเมตรถนนที่ได้ประเมิน iRAP 3 ดาว สำหรับกลุ่มผู้ใช้งานทุกกลุ่ม (รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยาน และคนเดินเท้า)
 - 2) สัดส่วนของจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข หลังจากการตรวจประเมินเชิงป้องกัน (พื้นที่ที่ยังไม่เกิดอุบัติเหตุ)
 - 3) สัดส่วนของจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข หลังจากการตรวจประเมินเชิงแก้ไข (พื้นที่ที่เคยเกิดอุบัติเหตุแล้ว)
- แนวทางการดำเนินงาน :
- 1) ให้ความรู้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวกับแนวทางการก่อสร้างถนนที่มีความปลอดภัยสูง สำหรับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม (รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยาน และคนเดินเท้า) ตามเกณฑ์ของ iRAP โดยดำเนินการสำหรับถนนสายใหม่ที่มีแผนจะดำเนินการก่อสร้าง
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวงชนบท กรมทางหลวง
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : แขวงทางหลวงชนบท
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และสำนักงานประมาณ
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 - 2) จัดเก็บข้อมูลตั้งต้น (Baseline data) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนและปริมาณการจราจรบนถนน ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน เพื่อให้สามารถทราบถึงจุดเสี่ยง และพื้นที่ถนนที่มีการจราจรคับคั่ง
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กระทรวงคมนาคม
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 - 3) ตรวจประเมินถนนเชิงป้องกัน (Proactive) ตามเกณฑ์ของ iRAP สำหรับพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยดำเนินการตรวจประเมิน เพื่อให้เห็นสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง กลาง และต่ำ และสามารถกำหนดเป้าหมายในการลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงได้ต่อไป
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 4) ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงตามที่ได้ทำการตรวจประเมินเชิงป้องกันตามหลักเกณฑ์ของ iRAP เพื่อลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และสำนักงานงบประมาณ

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 5) ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่มีการดำเนินการตรวจประเมินเชิงแก้ไข (Reactive)

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และสำนักงานงบประมาณ

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

4. ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การเดินทางรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ และเดิน - รถจักรยาน

เป้าหมายระดับอนุกรรมการที่ 1, 2, 3, 6 และ 7 และตัวชี้วัด : ยังไม่กำหนดเป้าหมายระดับอนุกรรมการ
ข้อมูลสถิติเพื่อประเมินความเสี่ยง :

1) ปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์ (หน่วยเป็นกิโลเมตรยานพาหนะเดินทาง หรือ Vehicle-Kilometers of Travel: VKT)

2) ปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล (หน่วยเป็นกิโลเมตรยานพาหนะเดินทาง หรือ Vehicle-Kilometers of Travel: VKT)

แนวทางการดำเนินงาน :

- 1) ศึกษาวิจัยเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้รถจักรยานยนต์ไปสู่การใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์มากขึ้น

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กระทรวงคมนาคม สภาองค์กรของผู้บริโภค สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท

- 2) ศึกษาวิจัยเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลไปสู่การใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์มากขึ้น

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานสภาพัฒนาการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 3) งบประมาณการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอย่างน้อยร้อยละ 20 จะต้องถูกจัดสรรให้กับโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-motorized transport) อาทิ ทางรถจักรยาน ทางเดินเท้า ทางข้าม ทางลอด

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางราง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 4) มีการจัดทำมาตรฐานถนนสมบูรณ์ (Complete street) และนำมาตราฐานไปใช้ในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 5) ปรับปรุงการกำหนดและการกำกับดูแลมาตรฐานยานยนต์และอุปกรณ์ของรถสาธารณะ รถรับส่งนักเรียน รวมถึงรถรับส่งพนักงาน เพื่อส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัย

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงแรงงาน กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 6) ศึกษาหาแนวทางกำหนดราคาจอดรถและการจัดการพื้นที่จอดรถ ผ่านการลดพื้นที่จอดรถในเขตเมืองหรือการกำหนดพื้นที่จอดรถสูงสุดในเขตเมือง เพื่อสร้างแรงจูงใจให้มีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลง

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กระทรวงคมนาคม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงมหาดไทย

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

กรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. 2021 – 2030 ได้กล่าวถึงแนวทางที่จะนำไปสู่การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ประสบความสำเร็จ ซึ่งต้องอาศัยรากฐานบริหารจัดการที่มีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เหนียวแน่น การบูรณาการแผนปฏิบัติงาน การมีงบประมาณและแหล่งทุนที่เพียงพอและเหมาะสม การมีกรอบกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับหลักสากล รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่ทำงานในประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ พ.ศ. 2565 - 2570 จะยังคงต้องมุ่งเน้นการสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยต่อยอดจากความสำเร็จของการดำเนินงานในช่วงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ผ่านมา ทั้งนี้ แนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัย และการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ 4 คือ การพัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน โดยจะต้องมุ่งเน้นให้เกิด

1. แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่นำไปใช้ได้จริง โดยมีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง และสามารถปรับแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในช่วงเวลาของแผน
2. กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ
3. งบประมาณสนับสนุนที่เหมาะสมและเพียงพอ

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญ (Priority) ที่สามารถเสริมสร้างการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ต้องวางรากฐานการทำงานให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้ในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน มีดังนี้

● ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี 2565 – 2567):

- 1) ในประเด็นการจัดการจัดการความเร็ว จำเป็นต้องมีการศึกษาและทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็ว
- 2) ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ โดยบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับกระทรวง และมีการเพิ่มสัดส่วนงบประมาณสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสม
- 3) ในประเด็นเกี่ยวกับถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย มีมาตรฐานการออกแบบช่องทางจราจรยานยนต์และการออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวงที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์
- 4) ในประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการทบทวนและปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถในกรณีต่างๆ รวมทั้งให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถตลอดชีพในครอบครองมาทดสอบสมรรถภาพและเปลี่ยนแปลงประเภทใบอนุญาตขับรถในครอบครอง มีการทบทวนระบบตัดคะแนนความประพฤติของผู้ขับรถสาธารณะและบังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป มีกฎหมายว่าด้วยที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก มีการศึกษาการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงทุกประเภท ครอบคลุมจังหวัด นอกจากนี้ควรมีการศึกษาผลกระทบของการใช้ฟิล์มกรองแสงรถยนต์ที่มีขนาดความเข้มสูง
- 5) ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ มีการเพิ่มสัดส่วนผู้ทำประกันภัยภาคบังคับให้ใกล้เคียงร้อยละ 100
- 6) ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล และการศึกษาวิจัย มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดและมีการปรับปรุงแผนแม่บทฯ ในช่วงครึ่งทางของแผน รวมทั้งรายงานความก้าวหน้าให้คณะรัฐมนตรีและประชาชนรับทราบ มีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (Database) โดยมีระบบข้อมูลอุบัติเหตุระดับชาติและข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึกในระดับพื้นที่ และมีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term)
- 7) ในประเด็นการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และการจัดตั้งทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึกในระดับจังหวัด นอกจากนี้ควรเริ่มต้นการเพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนน

● ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี 2568 – 2570):

- 1) ในประเด็นการจัดการจัดการความเร็ว มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์ และลักษณะการใช้งานของถนน มีการแก้ไขอัตราโทษปรับของการขับขี่เกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดให้เพิ่มขึ้นในรูปแบบขั้นบันได และมีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน
- 2) ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีระดับคะแนนของดัชนีการประเมินด้านกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ จัดทำโดยองค์การอนามัยโลกอยู่ในระดับดีมาก
- 3) ในประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้แบ่งตามลักษณะทางกายภาพของรถเท่านั้น มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน และมีหน่วยงานกำกับดูแลและควรมีการจัดตั้งศูนย์วิชาการด้านการบังคับใช้กฎหมาย
- 4) ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความครอบคลุมของระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลในทุกตำบล
- 5) ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล และการศึกษาวิจัย มีหน่วยงานวิชาการในการขับเคลื่อนนโยบายในระดับประเทศ/สถาบันวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์

1. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็วให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับหลักสากล

เป้าหมายระดับหน่วยงานและอนุกรรมการที่ 1, 2, 3, 4 และ 7 และตัวชี้วัด

- 1) จัดทำการศึกษาและทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราความเร็ว⁴ รวมถึงวิธีการบังคับใช้ร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใน 2 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

⁴ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็ว ภายใต้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม, พระราชบัญญัติทางหลวงพ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.2550 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง

- 2) แก้ไขอัตราโทษปรับของการขับขี่เกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ให้เพิ่มขึ้นในรูปแบบ
ขั้นบันได ภายใน 5 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 3) มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์ และลักษณะ
การใช้งานของถนน ภายใน 5 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) :

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

- 4) มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน ภายใน 5 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

● แนวทางการดำเนินงาน :

- มีแผนการจัดการความเร็วนถนนในระดับประเทศภายใน 3 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

2. เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายระดับหน่วยงานและอนุกรรมการที่ 1, 2, 4 และ 7 และตัวชี้วัด

- 1) ระดับคะแนนของดัชนีการประเมินด้านกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้
จัดทำโดยองค์การอนามัยโลกอยู่ในระดับดีมาก (คะแนนเฉลี่ยมากกว่า 8)

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง
กรมทางหลวงชนบท

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) :

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 2) มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Result Focus) และกรอบระยะเวลาดำเนินการที่ชัดเจน และบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับกระทรวง ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ และกระทรวงสาธารณสุข
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ปก.จังหวัด แขวงทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักงบประมาณ
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - 3) กำหนดสัดส่วนงบประมาณประจำปีสำหรับการดำเนินงานติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road safety furniture) ในถนนเส้นใหม่อย่างต่ำที่ร้อยละ 5 ของงบประมาณประจำปี และส่งเสริมการใช้งบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาถนนเส้นเดิมให้มีความปลอดภัยมากขึ้น
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- แนวทางการดำเนินงาน :
 - สร้างความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศในระยะยาวเพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยให้สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานของนานาชาติ
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : แผนงานความปลอดภัยทางถนน โดยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย และองค์การอนามัยโลก
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
3. ปรับปรุงมาตรฐานถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท เป้าหมายระดับหน่วยงานและอนุกรรมการที่ 2 และ 7 และตัวชี้วัด
 - แนวทางการดำเนินงาน :
 - มีมาตรฐานการออกแบบช่องทางรถจักรยานยนต์และการออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวง ที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะจุดที่เป็นพื้นที่ ทางข้าม ทางแยก จุดกลับรถ ภายใน 2 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

4. ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้มีความทันสมัยเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน
ทุกประเภท

เป้าหมายระดับหน่วยงานและอนุกรรมการที่ 4 และตัวชี้วัด :

- 1) ให้ทำการศึกษาและทบทวนระบบใบอนุญาตขับรถเพื่อปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานของระบบใบอนุญาตขับรถ โดยเฉพาะกรณีใบอนุญาตขับรถของผู้สูงอายุ ภายใน 2 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 2) ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถให้ครอบคลุมและเหมาะสมกับลักษณะของรถประเภทใหม่ ภายใน 3 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 3) ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถให้มีใบอนุญาตขับรถประเภทผู้เริ่มต้นขับรถ (Learner License) ภายใน 3 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 4) มีกฎหมายหรืออนุบัญญัติให้สามารถออกใบรับรองพิเศษในกรณีที่มีการใช้รถนอกเหนือไปจากลักษณะการใช้งานตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตขับรถ ภายใน 3 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 5) ให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถตลอดชีพในครอบครองมาทดสอบสมรรถภาพและเปลี่ยนแปลงประเภทใบอนุญาตขับรถในครอบครอง ให้ได้ร้อยละ 80 ของจำนวนผู้ครอบครองใบอนุญาตขับรถตลอดชีพทั้งหมด ภายใน 3 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 6) กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถทุกชนิดสำหรับผู้ขออนุญาตที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไป มีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 3 ปี
- ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 7) ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้แบ่งตามลักษณะทางกายภาพของรถเท่านั้นภายใน 5 ปี
- ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 8) มีระบบประเมินประสิทธิภาพของระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับรถสาธารณะ โดยให้รายงานผลการทำงานและผลการประเมินประสิทธิภาพต่อสาธารณะทุกปี
- ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) :
- 9) ทบทวนระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับรถสาธารณะและกำหนดฐานความผิดที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมดอยู่ในข้อกำหนดความผิดของระบบ ภายใน 3 ปี
- ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) :
- 10) ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับรถสาธารณะมีผลการประเมินประสิทธิภาพในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก
- ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) :

- 11) บังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม สำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป ภายใน 1 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 12) มีระบบประเมินประสิทธิภาพของระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป โดยให้รายงานผลการทำงานและผลการประเมินประสิทธิภาพต่อสาธารณะทุกปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 13) ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับขี่ทั่วไปมีผลการประเมินประสิทธิภาพในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 14) กำหนดแนวปฏิบัติที่ดีในสถานการณ์ฉุกเฉินทางถนนสำหรับผู้ขับรถสาธารณะ ภายใน 3 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 15) จัดทำการศึกษาการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนนร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใน 2 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : คณะกรรมการว่าด้วยการโฆษณา สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค กรมการขนส่งทางบก กระทรวงวัฒนธรรม
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 16) มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน และมีหน่วยงานกำกับดูแลสื่อในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนและการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัยภายใน 5 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : คณะกรรมการว่าด้วยการโฆษณา สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค, กรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 17) มีกฎหมายว่าด้วยที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อป้องกันอันตรายบังคับใช้ภายใน 1 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 18) กฎหมายว่าด้วยข้อกำหนดที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อป้องกันอันตราย มีผลการประเมินประสิทธิภาพการบังคับใช้อยู่ในระดับดีมาก

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

● แนวทางการดำเนินงาน :

- 1) เพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้ทำใบอนุญาตขับรถหน้าใหม่ที่มากขึ้น และผู้ที่ต้องเข้ามาทดสอบสมรรถภาพร่างกายเพื่อต่ออายุใบอนุญาตขับรถ กรณีของผู้มีใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ โดยยังคงรักษามาตรฐานการให้ใบอนุญาตขับรถที่เข้มงวด

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : ขนส่งจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 2) จัดตั้งศูนย์วิชาการด้านการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อศึกษาศักยภาพและความพร้อมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เมื่อมีการนำระบบตัดคะแนนความประพฤติมาใช้

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

- 3) ให้มีการศึกษาผลกระทบของการใช้ฟิล์มกรองแสงรถยนต์เพื่อออกแบบการควบคุมการใช้ฟิล์มกรองแสงรถยนต์ที่มีขนาดความเข้มสูง ภายใน 3 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) :

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

5. เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุเป้าหมายระดับอนุกรรมการที่ 5 และตัวชี้วัด :

- 1) มีระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลครอบคลุมทุกตำบล ร้อยละ 91 ในปี 2570
- 2) อัตราการเข้าถึงบริการของผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) โดยทีมปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ 88 ในปี 2570
- 3) ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล (Response Time) ตั้งแต่รับแจ้งเหตุถึงจุดเกิดเหตุภายใน 10 นาที ในระยะ 10 กิโลเมตร เป็นร้อยละ 80 ในปี 2570
- 4) ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล (Mission Time) ในระยะ 10 กิโลเมตรไม่เกิน 60 นาที ร้อยละ 67 ในปี 2570

ข้อมูลสถิติเพื่อประเมินความเสี่ยง:

- 1) สัดส่วนของผู้ทำกรรกรรมประกันภัยภาคบังคับต่อรถยนต์จดทะเบียนสะสม

● แนวทางการดำเนินงาน :

- 1) มีส่วนร่วมในการดำเนินการจัดตั้งศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉินแห่งชาติ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมควบคุมโรค สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

2) เพิ่มระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลให้ครอบคลุมทุกตำบล

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กระทรวงสาธารณสุข สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : เครือข่ายกู้ชีพในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
สาธารณสุขจังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) :

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) :

3) เพิ่มจำนวนการทำการรณรงค์ประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ
ประกันภัย (คปภ.) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัยจังหวัด และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
สาขาของจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

6. เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ

เป้าหมายระดับหน่วยงานและอนุกรรมการที่ 6 และ 8 และตัวชี้วัด :

1) มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) หรือภายใน
ปี 2567 และเมื่อสิ้นสุดแผน หรือภายในปี 2571

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมควบคุมโรค กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด
สาธารณสุขจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
สาขาของจังหวัด

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2) มีการปรับปรุงแก้ไขเกณฑ์การประเมินตัวชี้วัดตามความเหมาะสมในช่วงครึ่งทางของแผน
(Mid-term) หรือภายในปี 2567

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมควบคุมโรค กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- 3) มีการรายงานความก้าวหน้าของตัวชี้วัดให้คณะรัฐมนตรีรับทราบ ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) หรือภายในปี 2567
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 4) มีการเผยแพร่ผลการดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบ ปีละ 1 ครั้ง
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมควบคุมโรค กรมประชาสัมพันธ์
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 5) มีหน่วยงานวิชาการในการขับเคลื่อนนโยบายในระดับประเทศ/สถาบันวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใน 5 ปี
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 6) มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล (Capacity building) อย่างน้อย ไตรมาสละ 1 ครั้ง
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมควบคุมโรค กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาของจังหวัด
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
- 7) มีการติดตามและประเมินผลการใช้งบประมาณเพื่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งหน่วยงานให้ทุน
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมควบคุมโรค
 - ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
 - ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

● แนวทางการดำเนินงาน :

- ให้ความร่วมมือในการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และศูนย์อุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด
และอำเภอ

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมควบคุมโรค บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (DGA)

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

7. ยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน
ในระดับท้องถิ่น

เป้าหมายระดับหน่วยงานและอนุกรรมการที่ 1, 6 และ 7 และตัวชี้วัด :

- 1) มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น โดยบูรณาการการทำงานระหว่าง
ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และ
ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในทุกจังหวัด ภายใน 3 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการปกครอง
กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด
อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัดแห่งประเทศไทย สมาคมองค์การบริหาร
ส่วนตำบลแห่งประเทศไทย สมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคร

- 2) มีการจัดประชุมศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในลักษณะ
การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทำงาน ไตรมาสละ 1 ครั้ง

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด
อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น สมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัด
แห่งประเทศไทย สมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย สมาคมสันนิบาตเทศบาล
แห่งประเทศไทย

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) :

3) มีทีมสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในระดับภาค อย่างน้อยภาคละ 1 ทีม ภายใน 3 ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : จังหวัด อำเภอกองการปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น สมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัดแห่งประเทศไทย สมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย สมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : มหาวิทยาลัย

4) มีคณะทำงานวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและอำเภอ อย่างน้อยปีละ 1 ทีมต่อจังหวัด

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : จังหวัด อำเภอกองการปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรมการปกครอง สมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัดแห่งประเทศไทย สมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย สมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : อำเภอ และ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

● แนวทางการดำเนินงาน:

1) สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งด่านชุมชนและการเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางถนนในระดับครอบครัว และชุมชนในพื้นที่ที่ยังไม่เคยดำเนินการ และเพิ่มความถี่และช่วงเวลาดำเนินการของด่านชุมชนในพื้นที่ที่เคยดำเนินการแล้ว

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมการปกครอง กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : อำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัดแห่งประเทศไทย สมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย สมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

2) ทบทวนและปรับปรุงระเบียบการบริหารจัดการงบประมาณของท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กระทรวงมหาดไทย สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น สมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัดแห่งประเทศไทย สมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย สมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : -

3) เพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : จังหวัด อำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน (ส่วนกลาง) : สมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัดแห่งประเทศไทย สมาคมองค์การ

บริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย สมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) :

การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ

สำหรับแนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ สามารถทำได้ในลักษณะของแผนงานโครงการ ซึ่งกำหนดให้มีความสอดคล้องกับกิจกรรมภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ทั้งนี้ กิจกรรมที่นำมาใช้จัดทำแผนงานโครงการ สามารถเลือกได้จากกลยุทธ์ต่างๆ ภายใต้ยุทธศาสตร์ ทั้ง 4 ประเด็นของแผนแม่บทฯ และสามารถพิจารณาความเร่งด่วนของกิจกรรมได้จากหัวข้อ “ประเด็นการขับเคลื่อน” ในแต่ละยุทธศาสตร์ซึ่งมีการกำหนดกิจกรรมที่จำเป็นต้องมีการดำเนินการ ในช่วงครึ่งแรกและครึ่งหลังของแผนแม่บทฯ นอกจากนี้ แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ ยังสามารถแบ่งเป็นระดับส่วนกลาง และระดับพื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับแนวคิดของการแปลงแผน ไปสู่การปฏิบัติและแผนปฏิบัติการเพิ่มเติม

ตัวอย่างของการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในแต่ละยุทธศาสตร์ จะมีการยกตัวอย่างยุทธศาสตร์ ละ 1 ตัวอย่าง โดยมีรายละเอียดดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

ตัวอย่างแผนงาน เพิ่มการตรวจจับหรือจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ความสำคัญของตัวอย่างแผนงาน

แผนงานดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งภายใต้กลยุทธ์ที่ 1 ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และ เยาวชน และกลยุทธ์ที่ 2 ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรมการขับขี่และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย ที่ไม่เหมาะสม ซึ่งให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายด้วยการตั้งด่านตรวจเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน และมุ่งเน้นประเด็นการดำเนินงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย

การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดมีส่วนสำคัญในการเพิ่มความตระหนักเกี่ยวกับวินัยจราจร ของผู้ใช้รถใช้ถนนและช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่ร้ายแรง เช่น การขับขี่ ขณะมีเม้า การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับขี่ การขับขี่ โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น โดยหนึ่งในรูปแบบของการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นรูปธรรมและก่อให้เกิด ผลสำเร็จในการลดพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะในประเทศชั้นนำด้านความปลอดภัยทางถนน คือ การตั้งด่านตรวจ (Checkpoint) ทั้งในลักษณะด่านตรวจชั่วคราว และด่านตรวจถาวร โดยการตั้ง ด่านตรวจจะต้องมีการศึกษาถึงความเหมาะสมในการดำเนินการซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ เช่น พื้นที่ ที่เหมาะสมในการตั้งด่าน จำนวนการตั้งด่านตรวจที่เหมาะสม ความถี่และช่วงเวลาในการตั้งด่านตรวจที่ สอดคล้องกับลักษณะการจราจรในพื้นที่ รวมทั้งลักษณะการตรวจที่สอดคล้องกับพฤติกรรมเสี่ยงที่พบในพื้นที่ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในประเทศไทย การตั้งด่านตรวจยังคงจำกัดอยู่ในบางพื้นที่ (เช่น ถนนสายหลักที่มี การจราจรหนาแน่น เป็นต้น) และช่วงเวลา (เช่น เฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ เป็นต้น) ทำให้การบังคับใช้ กฎหมายไม่สามารถทำได้อย่างเต็มศักยภาพ จึงมีความจำเป็นที่หน่วยงานรับผิดชอบจะต้องดำเนินการศึกษา เจริญประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการตั้งด่านตรวจที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ และดำเนินการให้เกิดการตั้งด่าน เพื่อบังคับใช้กฎหมายและรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุในถนนสายรองและในช่วงเวลาปกติต่อไป

วัตถุประสงค์ของตัวอย่างแผนงาน

- 1) เพื่อบังคับใช้กฎหมาย
- 2) เพื่อรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุในช่วงเวลาปกติ

ตัวอย่างของโครงการภายใต้ตัวอย่างแผนงาน

- 1) โครงการศึกษาวิจัยความเป็นไปได้ในการตั้งด่านตรวจถาวรในพื้นที่จังหวัด... ที่สอดคล้องกับปริมาณการจราจรและพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่
- 2) โครงการจัดตั้งด่านตรวจยั่งยืนในพื้นที่ชุมชน หรือถนนสายรอง
- 3) โครงการจัดตั้งด่านตรวจวันธรรมดา

แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับส่วนกลาง

การขับเคลื่อนงานตามตัวอย่างแผนงานข้างต้นในระดับส่วนกลาง มีหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และมีตัวอย่างหน่วยงานผู้สนับสนุนคือ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ทั้งนี้ แนวทางในการดำเนินงานสามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) คณะกรรมการ ศปถ. และคณะอนุกรรมการที่รับผิดชอบ จัดประชุมเพื่อแจ้งรายละเอียดของโครงการและการดำเนินงานภายใต้แผนแม่บทฯ ที่เกี่ยวข้องกับการตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการในปีงบประมาณ 2567 ให้หน่วยงานรับผิดชอบรับทราบ
- 2) หน่วยงานรับผิดชอบระดับส่วนกลางวางแผนเพื่อกำหนดงบประมาณในการศึกษาเชิงประจักษ์เกี่ยวกับจำนวนการตั้งด่านที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่
- 3) หน่วยงานผู้สนับสนุนกำหนดแผนและแนวทางที่สอดคล้องกับตัวอย่างแผนงาน เพื่อกำหนดงบประมาณ พร้อมทั้งโครงการหรือกิจกรรมต่างๆ ที่สนับสนุนการดำเนินโครงการและกิจกรรมภายใต้ตัวอย่างแผนงานดังกล่าว
- 4) ศปถ. อำนวยความสะดวกให้เกิดการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้กับหน่วยงานรับผิดชอบหลักสำหรับกิจกรรมที่มีงบประมาณแต่ไม่เพียงพอ ผ่านความร่วมมือของหน่วยงานผู้สนับสนุน
- 5) หน่วยงานรับผิดชอบระดับส่วนกลางสั่งการหน่วยงานรับผิดชอบระดับส่วนภูมิภาคดำเนินการศึกษาในระดับพื้นที่โดยศึกษาจากข้อมูลในอดีตของพื้นที่ เช่น สถิติผู้กระทำผิด สถิติการเกิดอุบัติเหตุ สภาพการจราจรในช่วงเวลาต่างๆ และความสะดวกของพื้นที่ในการจัดตั้งด่านตรวจ เป็นต้น ทั้งนี้ผลของการศึกษาให้นำมาใช้วางแผนจำนวนสถานที่ตั้งด่าน ความถี่ในการตั้งด่าน จำนวนบุคลากรที่เกี่ยวข้องในการตั้งด่าน และจำนวนอุปกรณ์ที่จำเป็นต้องใช้ในการปฏิบัติงาน
- 6) หน่วยงานรับผิดชอบส่วนกลางชี้แจงต่อที่ประชุม ศปถ. เกี่ยวกับจำนวนการตั้งด่านที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ และงบประมาณที่จำเป็นต้องใช้ โดยหากงบประมาณในการดำเนินงานมีไม่เพียงพอ ให้ ศปถ. อำนวยความสะดวกให้เกิดการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้กับหน่วยงานรับผิดชอบหลักระดับภูมิภาคต่อไป

- 7) หน่วยงานรับผิดชอบระดับส่วนกลางอำนวยความสะดวกผ่านกลไก สปถ. จังหวัด เพื่อดำเนินมาตรการตั้งด่านตรวจผู้ใช้รถใช้ถนน
- 8) หลังดำเนินการตามแผน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ประสาน สปถ. และ สปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ เพื่อติดตามความก้าวหน้าและรายงานผลจากการเพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนน

แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่

โครงการที่ต้องมีการขับเคลื่อนงานในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น อย่างโครงการจัดตั้งด่านตรวจยั่งยืนในพื้นที่ชุมชน หรือถนนสายรอง และโครงการจัดตั้งด่านตรวจวันธรรมดา มีหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักคือ ตำรวจภูธรจังหวัด และหน่วยงานผู้สนับสนุนคือ ปกครองจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด สามารถสรุปแนวทางในการดำเนินงานได้ดังนี้

- 1) สปถ. จังหวัด ส่งการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดเพื่อดำเนินการตั้งด่านตามแผนงานที่ได้มีการศึกษาไว้ รวมทั้งสื่อสารกับประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับการตั้งด่านเพื่อบังคับใช้กฎหมาย
- 2) สปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ ติดตามความก้าวหน้าและรายงานผลการเพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้งในที่ประชุม สปถ. จังหวัด

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

ตัวอย่างแผนงาน การให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ รวมถึงการเลือกซื้อและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ความสำคัญของตัวอย่างแผนงาน

แผนงานดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งภายใต้กลยุทธ์ที่ 1 การยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบพร้อมกันให้มีความรู้ด้านมาตรฐานรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย ซึ่งให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนการกำหนด บังคับใช้ และติดตามมาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ควบคู่กับการส่งเสริมความต้องการใช้รถที่ได้มาตรฐาน ผ่านการเผยแพร่และถ่ายทอดชุดข้อมูลความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องแก่ประชาชน

การส่งเสริมให้รถจักรยานยนต์ที่ใช้ในประเทศทุกคันผ่านการรับรองมาตรฐานความปลอดภัยที่เทียบเท่าสากล เพื่อสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่แก่ประชาชน จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องขับเคลื่อนการให้ความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องแก่ประชาชน เพื่อให้ทราบถึงความจำเป็นต่อชีวิตของการใช้รถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ตลอดจนตระหนักถึงสิทธิ์และบทบาทของการเป็นผู้บริโภค ที่ควรมีทางเลือกในการซื้อสินค้าที่มีคุณภาพผ่านการรับรองมาตรฐานความปลอดภัย โดยมีราคาที่เหมาะสมผล สร้างปริมาณความต้องการของตลาดรถที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย อันจะทำให้เกิดตลาดของการซื้อขายรถจักรยานยนต์ในประเทศที่ได้รับมาตรฐาน และยกระดับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในประเทศได้ โดยเฉพาะในตลาดรถใหม่

นอกจากนี้ ความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องในการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะทักษะในการขับขี่ที่พึงประสงค์ ถือเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จะช่วยลดความผิดพลาดอันจะทำให้เกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ขณะอยู่บนท้องถนนได้ จึงจำเป็นต้องกำหนดนโยบายและมาตรการเพื่อสร้างทักษะดังกล่าวให้กับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในประเทศไทย อีกทั้งยังต้องมีการมุ่งให้ความรู้ในการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นวงกว้าง จนเกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย เช่น จำนวนการบรรทุกผู้โดยสารที่เหมาะสม การใช้หมวกนิรภัยทุกครั้ง เป็นต้น

วัตถุประสงค์ของตัวอย่างแผนงาน

- 1) เพื่อสร้างความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องในการโดยสารรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย อย่างเป็นวงกว้างจนเกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย
- 2) เพื่อสร้างทักษะในการขับขี่ที่ปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ที่สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้
- 3) เพื่อให้ประชาชนรู้จัก เข้าใจ และทราบถึงความจำเป็นต่อชีวิตของการใช้รถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน รวมถึงหลักการในการเลือกซื้อและใช้รถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน

ตัวอย่างของโครงการภายใต้ตัวอย่างแผนงาน

- 1) โครงการศึกษาวิจัยเพื่อจัดทำแนวทางการเผยแพร่ความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องในการโดยสารรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย อย่างเป็นวงกว้างจนเกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย
- 2) โครงการอบรมทักษะที่จำเป็นในการขับขี่ปลอดภัยร่วมกันระหว่างกรมการขนส่งทางบก ภาคเอกชนผู้ขายรถจักรยานยนต์ สถาบันสอนขับขี่รถยนต์ และสถานศึกษา
- 3) โครงการตลาดรู้ฉลาดใช้ เพื่อส่งเสริมการเลือกซื้อและใช้รถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน

แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับส่วนกลาง

การขับเคลื่อนงานตามตัวอย่างแผนงานข้างต้นในระดับส่วนกลาง มีหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก เช่น กรมการขนส่งทางบกและกรมประชาสัมพันธ์ ฯลฯ และมีตัวอย่างหน่วยงานผู้สนับสนุนคือ สภาองค์กรของผู้บริโภค สำนักงานสถานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ฯลฯ ทั้งนี้ แนวทางในการดำเนินงานสามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) ประชุมคณะกรรมการ ศปถ. และคณะอนุกรรมการที่รับผิดชอบ เพื่อแจ้งรายละเอียดโครงการและการดำเนินงานของแผนงานการให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ รวมถึงการเลือกซื้อและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ภายใต้แผนแม่บทฯ ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการในปีงบประมาณ 2567 ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบรับทราบ

- 2) หน่วยงานรับผิดชอบหลักระดับส่วนกลางวางแผนและแนวทางการถ่ายทอดบทบาทหน้าที่สู่หน่วยงานในระดับภูมิภาค เพื่อกำหนดงบประมาณในการดำเนินโครงการและกิจกรรมภายใต้ตัวอย่างแผนงานดังกล่าว
- 3) หน่วยงานผู้สนับสนุนกำหนดแผนและแนวทางที่สอดคล้องกับตัวอย่างแผนงาน เพื่อกำหนดงบประมาณ พร้อมทั้งโครงการหรือกิจกรรมต่างๆ ที่สนับสนุนการดำเนินโครงการและกิจกรรมภายใต้ตัวอย่างแผนงานดังกล่าว
- 4) ศปถ. อำนวยความสะดวกให้เกิดการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้กับหน่วยงานรับผิดชอบหลักสำหรับกิจกรรมที่มีงบประมาณแต่ไม่เพียงพอ หรือโครงการที่ไม่มีงบประมาณ ผ่านความร่วมมือของหน่วยงานผู้สนับสนุน
- 5) หน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานผู้สนับสนุนระดับส่วนกลางดำเนินการตามรายละเอียดของโครงการและกิจกรรมในระดับส่วนกลาง และถ่ายทอดสู่ระดับจังหวัด
- 6) หลังดำเนินการตามแผน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยประสานระหว่าง ศปถ. และ ศปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ เพื่อติดตามความก้าวหน้าและรายงานผลการดำเนินงานของโครงการ

แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่

โครงการที่ต้องมีการขับเคลื่อนงานในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น อย่างโครงการอบรมทักษะที่จำเป็นในการขับขี่ปลอดภัยร่วมกันระหว่างกรมการขนส่งทางบก ภาคเอกชนผู้ขายรถจักรยานยนต์ สถาบันสอนขับขี่รถยนต์ และสถานศึกษา ซึ่งมีหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักคือขนส่งจังหวัด สามารถสรุปแนวทางในการดำเนินงานได้ดังนี้

- 1) หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักทั้งในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น กำหนดแผนการทำงานและโครงการที่สอดคล้องกับแนวทางของหน่วยงานต้นสังกัดในส่วนกลาง โดยควรมีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลของพื้นที่ เพื่อกำหนดกลุ่มเป้าหมายหรือพื้นที่เป้าหมายในการเริ่มขับเคลื่อนในช่วงปีแรกของโครงการ พร้อมทั้งกำหนดหน่วยงานผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่จำเป็นต้องเข้าร่วมขับเคลื่อนงานตามแผนงานที่วางไว้ รวมถึงประมาณการงบประมาณที่ต้องใช้ในการดำเนินงานในระดับพื้นที่ เพื่อแจ้งต่อหน่วยงานต้นสังกัดในส่วนกลาง
- 2) ศปถ. จังหวัดเรียกประชุมคณะกรรมการ เพื่อแจ้งรายละเอียดโครงการและการดำเนินงานของแผนงาน ตามที่หน่วยงานรับผิดชอบหลักในระดับพื้นที่ได้กำหนดแนวทางที่สอดคล้องหรือได้รับถ่ายทอดจากในระดับส่วนกลางไว้ พร้อมทั้งร่วมกำหนดแนวทางในการอำนวยความสะดวกให้เกิดการขับเคลื่อนงานได้ตามแผนที่วางไว้
- 3) หน่วยงานรับผิดชอบระดับพื้นที่ดำเนินการตามที่ได้ศึกษาและวางแผนไว้
- 4) ศปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ ติดตามความก้าวหน้าและรายงานผลการดำเนินงานของโครงการ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

ตัวอย่างแผนงาน เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะโดยกำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกจังหวัด

ความสำคัญของตัวอย่างแผนงาน

แผนงานดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งภายใต้กลยุทธ์ที่ 1 ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน และกลยุทธ์ที่ 2 ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการใช้เทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่ ซึ่งมุ่งเน้นการจัดการความเร็วของผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยหลากหลายมาตรการ ทั้งการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว การใช้เครื่องมือชะลอความเร็ว การติดตั้งป้ายและสัญญาณเตือน การกำหนดจุดเสี่ยงเพื่อติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว รวมทั้งการสร้างความรู้เข้าใจต่อประชาชนเกี่ยวกับการใช้ความเร็ว

การจัดการความเร็วเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญตามหลักการ Safe System ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย และตระหนักถึงความเปราะบางของร่างกายมนุษย์ซึ่งมีขีดจำกัดในการทนต่ออุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรง ซึ่งส่วนใหญ่มักเกิดจากการชนด้วยความเร็วสูง ดังนั้น การลดความเร็วของยานพาหนะจึงเป็นหัวใจสำคัญของการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน ในประเทศชั้นนำด้านความปลอดภัยทางถนน นอกจากการปรับปรุงกายภาพของถนนโดยเพิ่มเครื่องมือชะลอความเร็วเพื่อทำให้ยานพาหนะไม่สามารถทำความเร็วบนถนนได้แล้ว การบังคับใช้กฎหมายเพื่อจัดการความเร็วผ่านการกำหนดพื้นที่จำกัดความเร็วยังเป็นอีกแนวทางที่มีประสิทธิภาพในการจัดการความเร็วได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการตรวจวัดความเร็วของยานพาหนะไม่สามารถทำได้โดยตาเปล่า จึงจำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็วในการวัดความเร็วของยานพาหนะและบังคับใช้กฎหมายต่อผู้กระทำความผิดที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ในประเทศไทย การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วนั้นยังไม่แพร่หลายมากนัก ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดการความเร็วได้ในพื้นที่ที่ไม่มีกล้องตรวจจับความเร็ว ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ต่างๆ โดยเฉพาะในเขตเมืองซึ่งมีกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนเปราะบางจำนวนมาก เช่น คนเดินเท้า คนใช้จักรยาน เด็กและเยาวชน ผู้สูงอายุ และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เป็นต้น และต้องมีการวางแผนการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพหลังนำเทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้

วัตถุประสงค์ของตัวอย่างแผนงาน

- 1) เพื่อนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการความเร็ว
- 2) เพื่อบังคับใช้กฎหมายในประเด็นเกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็ว

ตัวอย่างของโครงการภายใต้ตัวอย่างแผนงาน

- 1) โครงการศึกษาวิจัยจุดเสี่ยงที่มีความเหมาะสมในการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว
- 2) โครงการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วเพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย

แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับส่วนกลาง

การขับเคลื่อนงานตามตัวอย่างแผนงานข้างต้นในระดับส่วนกลาง มีหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท และมีตัวอย่างหน่วยงานผู้สนับสนุน คือ กระทรวงมหาดไทย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และกรมการปกครอง) สำนักงานสภานโยบาย การอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริม สุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ทั้งนี้ แนวทางในการดำเนินงาน สามารถสรุปได้ดังนี้

1. คณะกรรมการ ศปถ. และคณะอนุกรรมการที่รับผิดชอบ จัดประชุมเพื่อแจ้งรายละเอียดของ โครงการและการดำเนินงานภายใต้แผนแม่บทฯ ที่เกี่ยวข้องกับการการพัฒนาและติดตั้งกล้อง วงจรปิด/กล้องตรวจจับความเร็ว เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการ ในปีงบประมาณ 2567 ให้หน่วยงานรับผิดชอบรับทราบ
2. หน่วยงานรับผิดชอบระดับส่วนกลางวางแผนเพื่อกำหนดงบประมาณในการศึกษา พัฒนา และ จัดซื้อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนน
3. หน่วยงานผู้สนับสนุนกำหนดแผนและแนวทางที่สอดคล้องกับตัวอย่างแผนงาน เพื่อกำหนด งบประมาณ พร้อมทั้งโครงการหรือกิจกรรมต่างๆ ที่สนับสนุนการดำเนินโครงการและกิจกรรม ภายใต้ตัวอย่างแผนงานดังกล่าว
4. ศปถ. อำนวยความสะดวกให้เกิดการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้กับหน่วยงานรับผิดชอบหลักสำหรับ กิจกรรมที่มีงบประมาณแต่ไม่เพียงพอ ผ่านความร่วมมือของหน่วยงานผู้สนับสนุน
5. หน่วยงานรับผิดชอบระดับส่วนกลางสั่งการหน่วยงานรับผิดชอบระดับส่วนภูมิภาคดำเนินการ ศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงพื้นที่เสี่ยง พื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น จำนวนการติดตั้งกล้อง วงจรปิด/กล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ต่างๆ แนวทางการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ภายใต้โครงสร้าง ศปถ. และ ศปถ. จังหวัด และแนวทางพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายอย่างมี ประสิทธิภาพ
6. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอำนวยความสะดวกแก่ ศปถ. จังหวัด ให้เกิดการจัดตั้ง คณะทำงานเพื่อรับผิดชอบการติดตั้งกล้องวงจรปิด/กล้องตรวจจับความเร็ว การวางโครงการ เชื่อมต่อของเทคโนโลยี และการบังคับใช้กฎหมาย ในแต่ละจังหวัด
7. หลังดำเนินการตามแผน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยประสานระหว่าง ศปถ. และ ศปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ เพื่อติดตามความก้าวหน้าและรายงานผลจากการ ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด/กล้องตรวจจับความเร็ว การพัฒนาการเชื่อมต่อข้อมูล การบังคับใช้ กฎหมาย รวมถึงจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

แนวทางการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่

โครงการที่ต้องมีการขับเคลื่อนงานในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น อย่างโครงการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วเพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย มีหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักคือ ตำรวจภูธรจังหวัด แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยสามารถสรุปแนวทางในการดำเนินงานได้ดังนี้

1. ศปถ. จังหวัดสั่งการหน่วยงานรับผิดชอบระดับพื้นที่ดำเนินการ การวางโครงการเชื่อมต่อของระบบเทคโนโลยีในระดับพื้นที่ หรือสายทาง การกำหนดแนวทางการออกแบบเทคโนโลยี และรายการคุณสมบัติพื้นฐานเพื่อเป็นมาตรฐานกลางของระบบเทคโนโลยีด้านความปลอดภัย
2. หน่วยงานรับผิดชอบระดับพื้นที่ดำเนินการติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด/กล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ต่างๆ ตามที่ได้ศึกษาและวางแผนไว้
3. ศปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ ติดตามความก้าวหน้าและรายงานผลจากการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด/กล้องตรวจจับความเร็ว การพัฒนาการเชื่อมต่อข้อมูล การบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ตัวอย่างแผนงาน การขับเคลื่อนการติดตามและประเมินผลแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 อย่างเป็นรูปธรรม

ความสำคัญของตัวอย่างแผนงาน

แผนงานดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งภายใต้กลยุทธ์ที่ 6 การเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ ซึ่งให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนการติดตามและประเมินผลด้วยตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผนแม่บทฯ (Mid-term) หรือภายในปี 2567 และเมื่อสิ้นสุดแผนแม่บทฯ หรือภายในปี 2571 อย่างเป็นระบบ สามารถปรับปรุงตัวชี้วัดให้มีความเหมาะสมอยู่ตลอดเวลา และนำไปสู่การรายงานผลต่อผู้กำหนดนโยบายและสาธารณะ เพื่อกำหนดทิศทางการวางแผนด้านนโยบายให้บรรลุเป้าหมายในการลดความสูญเสียตามที่แผนแม่บทฯ กำหนดไว้ ตลอดจนสร้างความตระหนักต่อปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนในสังคมได้

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 ได้ให้ความสำคัญอย่างมากต่อกระบวนการติดตามและประเมินผล ซึ่งเป็นช่องว่างหลักของการขับเคลื่อนการดำเนินนโยบายที่ผ่านมา โดยได้มีการกำหนดตัวชี้วัดอย่างเป็นระบบ แต่ด้วยข้อจำกัดด้านความพร้อมของข้อมูลพื้นฐาน (baseline data) และระบบฐานข้อมูล (database) ในปัจจุบัน จึงทำให้มีบางตัวชี้วัดที่พร้อมต่อการติดตามการดำเนินงานได้ทันที และจำเป็นต้องกำหนดการรายงานผลต่อแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่เหมาะสมต่อไป ในขณะที่ยังมีตัวชี้วัดสำคัญอื่นๆ ที่ต้องมีการพัฒนาความพร้อมด้านข้อมูลและกระบวนการติดตาม เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนนโยบายตามแผนแม่บทดังกล่าวได้

ดังนั้น การกำหนดแผนงานที่มีโครงการเพื่อติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 โดยสามารถพัฒนาข้อมูลพื้นฐานสำหรับจัดทำตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนน และฐานข้อมูลในการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทดังกล่าวทั้งในระดับประเทศและพื้นที่ ตลอดจนสามารถกำหนดแนวทางอย่างเป็นรูปธรรมของระบบติดตามและประเมินผล ทั้งในช่วงครึ่งทางและเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาของแผนดังกล่าว ผ่านการออกแบบกระบวนการ การพัฒนาตัวชี้วัด รวมถึงกำหนดแนวทางการประเมินและรายงานผลอย่างเป็นระบบที่สามารถถ่ายทอดแนวทางดังกล่าวผ่านการอบรมสู่หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องต่อการรับผิดชอบ จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานผู้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะด้านการติดตามและประเมินผล ทั้งระดับส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่น

วัตถุประสงค์ของตัวอย่างแผนงาน

- 1) เพื่อติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 อย่างต่อเนื่อง อันจะนำไปสู่การปรับปรุงกระบวนการทำงานภายใต้แผนแม่บทฯ ให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บดังที่กำหนดไว้ได้
- 2) เพื่อสร้างแนวทางอย่างเป็นรูปธรรม ที่พัฒนาไปสู่ระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 ทั้งในรายไตรมาส ในช่วงครึ่งทาง และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาของแผนแม่บทฯ

ตัวอย่างของโครงการภายใต้ตัวอย่างแผนงาน

- 1) โครงการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการติดตามและประเมินผล ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนการติดตามและประเมินผลรายไตรมาส ช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) หรือภายในปี 2567 และเมื่อสิ้นสุดแผน หรือภายในปี 2571
- 2) โครงการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรด้านการติดตามและประเมินผลในหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก และหน่วยงานสนับสนุน ทั้งในระดับส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่น
- 3) โครงการยกระดับฐานข้อมูลในการติดตามและประเมินผล เพื่อการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน ของหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก และหน่วยงานสนับสนุน ทั้งในระดับส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่น

แนวทางการแปลงแผนแม่บทฯ ไปสู่การปฏิบัติในระดับส่วนกลาง

การขับเคลื่อนงานตามตัวอย่างแผนงานข้างต้นในระดับส่วนกลาง มีหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลัก เช่น กรมควบคุมโรค และกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฯลฯ และมีตัวอย่างหน่วยงานผู้สนับสนุน คือ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (DGA) และกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม เป็นต้น ทั้งนี้ แนวทางในการดำเนินงานสามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) ประชุมคณะกรรมการ ศปถ. และคณะอนุกรรมการที่รับผิดชอบ เพื่อแจ้งรายละเอียดโครงการและการดำเนินงานของแผนงานการขับเคลื่อนการติดตามและประเมินผลแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 อย่างเป็นทางการ ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการในปีงบประมาณ 2567 ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบรับทราบ
- 2) หน่วยงานรับผิดชอบหลักระดับส่วนกลางวางแผนและแนวทางการถ่ายทอดบทบาทหน้าที่สู่หน่วยงานในระดับภูมิภาค ตลอดจนกำหนดแนวทางเชื่อมโยงการทำงานกับหน่วยงานในระดับท้องถิ่น เพื่อกำหนดงบประมาณในการดำเนินโครงการและกิจกรรมภายใต้ตัวอย่างแผนงานดังกล่าว
- 3) หน่วยงานผู้สนับสนุนกำหนดแผนและแนวทางที่สอดคล้องกับตัวอย่างแผนงาน เพื่อกำหนดงบประมาณ พร้อมทั้งโครงการหรือกิจกรรมต่างๆ ที่สนับสนุนการดำเนินโครงการและกิจกรรมภายใต้ตัวอย่างแผนงานดังกล่าว โดยเฉพาะแผนงานการให้ความช่วยเหลือเชิงการถ่ายทอดความรู้และร่วมแก้ปัญหาในระดับพื้นที่ทุกเดือน
- 4) ศปถ. อำนวยความสะดวกให้เกิดการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้กับหน่วยงานรับผิดชอบหลักสำหรับกิจกรรมที่มีงบประมาณแต่ไม่เพียงพอ หรือโครงการที่ไม่มีงบประมาณ ผ่านความร่วมมือของหน่วยงานผู้สนับสนุน
- 5) หน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานผู้สนับสนุนระดับส่วนกลางดำเนินการตามรายละเอียดของโครงการและกิจกรรมในระดับส่วนกลาง รวมถึงถ่ายทอดสู่ระดับจังหวัดและเชื่อมโยงกับระดับท้องถิ่น โดยหน่วยงานในระดับส่วนกลางจะต้องมีการให้ความช่วยเหลือเชิงการถ่ายทอดความรู้และร่วมแก้ปัญหาในระดับพื้นที่เป็นประจำทุกเดือนตามแผนที่กำหนดไว้
- 6) หลังดำเนินการตามแผน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและคณะอนุกรรมการที่ 6 ด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล เป็นผู้นำในการประสานระหว่าง ศปถ. และ ศปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ เพื่อติดตามความก้าวหน้าและรายงานผลการดำเนินงานของโครงการ

แนวทางการแปลงแผนแม่บทฯ ไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่

โครงการที่ต้องมีการขับเคลื่อนงานในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น อย่างโครงการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรด้านการติดตามและประเมินผลในหน่วยงานผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งในระดับส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่น ซึ่งมีหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักคือกรมควบคุมโรคและกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย อีกทั้ง มีหน่วยงานผู้สนับสนุนหลักคือ สำนักงาน ปก. จังหวัด สาธารณสุขจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาประจำจังหวัด สามารถสรุปแนวทางในการดำเนินงานได้ดังนี้

- 1) หน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักทั้งในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น กำหนดแผนการทำงานและโครงการที่สอดคล้องกับแนวทางของหน่วยงานต้นสังกัดในส่วนกลาง โดยควรมีการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลของพื้นที่ เพื่อกำหนดกลุ่มเป้าหมายหรือพื้นที่เป้าหมายในการเริ่มขับเคลื่อนในช่วงปีแรกของโครงการ พร้อมทั้งกำหนดหน่วยงานผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่จำเป็นต้องเข้ามาร่วมขับเคลื่อนงานตามแผนงานที่วางไว้ รวมถึงประมาณการงบประมาณที่ต้องใช้ในการดำเนินงานในระดับพื้นที่ เพื่อแจ้งต่อหน่วยงานต้นสังกัดในส่วนกลาง

- 2) ศปถ. จังหวัดเรียกประชุมคณะกรรมการ เพื่อแจ้งรายละเอียดโครงการและการดำเนินงานของแผนงาน ตามที่หน่วยงานรับผิดชอบหลักในระดับพื้นที่ได้กำหนดแนวทางที่สอดคล้องหรือได้รับถ่ายทอดจากในระดับส่วนกลางไว้ พร้อมทั้งร่วมกำหนดแนวทางในการอำนวยความสะดวกให้เกิดการขับเคลื่อนงานได้ตามแผนที่วางไว้
- 3) หน่วยงานรับผิดชอบระดับพื้นที่ดำเนินการตามที่ได้ศึกษาและวางแผนไว้
- 4) ศปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดรับผิดชอบ ติดตามความก้าวหน้าและรายงานผลการดำเนินงานของโครงการ

การติดตามประเมินผลการดำเนินงาน

เนื่องด้วยแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับกระบวนการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน แนวทางการติดตามประเมินผลจึงถูกบรรจุเป็นส่วนหนึ่งของตัวชี้วัดภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามตัวชี้วัดในทุกระดับ ในกรอบระยะเวลาที่กำหนด และดำเนินการโดยผู้รับผิดชอบที่เหมาะสม ในเบื้องต้น แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้มีแนวทางการติดตามประเมินผลการดำเนินงานดังนี้

1. มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) และเมื่อสิ้นสุดแผน โดยมีการรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดต่างๆ จากหน่วยงานในระดับท้องถิ่น ระดับอำเภอ ระดับจังหวัด และส่งต่อไปให้กับกรมควบคุมโรค ซึ่งเป็นประธานคณะกรรมการที่ 6 ด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน อย่างสม่ำเสมออย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง และมีการประเมินผลช่วงครึ่งทางของแผนและเมื่อสิ้นสุดแผน
2. มีการปรับปรุงแก้ไขเกณฑ์การประเมินตัวชี้วัดตามความเหมาะสมในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) โดยนอกเหนือจากการรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด จะต้องมีการประเมินความเป็นไปได้และสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงปีต่างๆ เพื่อนำมาปรับค่าเป้าหมายหรือปรับปรุงตัวชี้วัดให้มีความเหมาะสมมากขึ้นเมื่อถึงช่วงครึ่งทางของแผน อีกทั้งมีการนำเสนอความก้าวหน้าของผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดทั้งหมดให้คณะรัฐมนตรีรับทราบ โดยหากจำเป็นต้องมีการปรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ควรมีการดำเนินงานในช่วงครึ่งทางของแผน หรือภายในปี 2567
3. มีการรายงานความก้าวหน้าของตัวชี้วัดให้คณะรัฐมนตรีและประชาชนรับทราบ โดยการรายงานคณะรัฐมนตรี เป็นการรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงาน ซึ่งต้องมีการรายงานอย่างน้อยในช่วงครึ่งทางของการดำเนินงานของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 หรือในปี 2567 ส่วนการรายงานต่อประชาชน เป็นการเผยแพร่ผลการดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบ โดยต้องมีการรายงานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการที่ 6 ด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผลต้องรายงานผลการดำเนินงานไปที่คณะอนุกรรมการที่ 8 ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน และให้คณะอนุกรรมการที่ 8 เตรียมพร้อมและจัดหาช่องทางในการเผยแพร่ผลการดำเนินงานต่อประชาชนต่อไป

4. มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล (Capacity building): โดยจะต้องมีการให้ความรู้อย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง กับบุคลากรในหน่วยงานที่ดำเนินการรวบรวมและใช้ประโยชน์จากข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. 2565 – 2570
5. มีการติดตามและประเมินผลการใช้งานงบประมาณเพื่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งหน่วยงานให้ทุน (เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เป็นต้น) ว่าเพียงพอและมีประสิทธิภาพหรือไม่ โดยต้องมีการประเมินผลทุกปี และนำผลการประเมินมาใช้ในการกำหนดแนวทางจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมกรณีที่มีการดำเนินมาตรการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ไม่มีงบประมาณสนับสนุนหรือมีงบประมาณสนับสนุนไม่เพียงพอ

ภาคผนวก

รายละเอียดเป้าหมายตัวชี้วัดระดับจังหวัด

ตารางที่ 1 เป้าหมายตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรระดับจังหวัด (ปี พ.ศ.)

ลำดับ	จังหวัด	เป้าหมายตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร					
		2565	2566	2567	2568	2569	2570
1	อำนาจเจริญ	11.36	10.69	10.02	9.34	8.67	8.00
2	ยะลา	12.10	11.30	10.49	9.69	8.89	8.09
3	กรุงเทพมหานคร	12.97	12.01	11.05	10.09	9.13	8.18
4	สตูล	13.23	12.24	11.24	10.25	9.26	8.27
5	ปัตตานี	14.19	13.03	11.86	10.69	9.52	8.36
6	นราธิวาส	15.30	13.93	12.56	11.19	9.82	8.45
7	แม่ฮ่องสอน	15.52	14.13	12.73	11.33	9.94	8.54
8	สมุทรสงคราม	15.88	14.43	12.98	11.53	10.08	8.63
9	นนทบุรี	16.19	14.70	13.21	11.71	10.22	8.73
10	อุดรธานี	16.22	14.74	13.26	11.78	10.30	8.82
11	หนองบัวลำภู	16.78	15.21	13.64	12.06	10.49	8.92
12	ระนอง	17.04	15.43	13.83	12.23	10.62	9.02
13	ยโสธร	17.08	15.49	13.90	12.30	10.71	9.12
14	สมุทรปราการ	17.33	15.71	14.09	12.46	10.84	9.22
15	นครศรีธรรมราช	17.47	15.84	14.21	12.58	10.95	9.32
16	พังงา	18.63	16.79	14.94	13.10	11.26	9.42
17	บุรีรัมย์	18.90	17.03	15.15	13.27	11.40	9.52
18	น่าน	19.08	17.19	15.30	13.41	11.52	9.63
19	กาฬสินธุ์	19.41	17.48	15.54	13.60	11.67	9.73
20	ศรีสะเกษ	19.51	17.57	15.64	13.71	11.77	9.84
21	สกลนคร	19.77	17.81	15.84	13.88	11.91	9.95
22	ชัยภูมิ	20.02	18.03	16.04	14.04	12.05	10.06
23	ตาก	20.30	18.27	16.24	14.22	12.19	10.17
24	ขอนแก่น	20.54	18.49	16.44	14.38	12.33	10.28
25	หนองคาย	20.64	18.59	16.54	14.49	12.44	10.39
26	ร้อยเอ็ด	20.73	18.69	16.64	14.60	12.55	10.50
27	แพร่	20.78	18.75	16.71	14.68	12.65	10.62
28	สงขลา	21.02	18.97	16.91	14.85	12.79	10.73
29	พิจิตร	21.07	19.03	16.98	14.94	12.90	10.85
30	ตรัง	21.17	19.13	17.09	15.05	13.01	10.97
31	มหาสารคาม	21.21	19.18	17.16	15.14	13.11	11.09

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

ลำดับ	จังหวัด	เป้าหมายตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร					
		2565	2566	2567	2568	2569	2570
32	สมุทรสาคร	21.37	19.34	17.30	15.27	13.24	11.21
33	พะเยา	21.42	19.40	17.39	15.37	13.35	11.34
34	นครพนม	21.50	19.49	17.48	15.47	13.47	11.46
35	กระบี่	21.73	19.70	17.67	15.64	13.61	11.59
36	สุรินทร์	21.97	19.92	17.87	15.82	13.76	11.71
37	สุโขทัย	22.45	20.33	18.21	16.09	13.96	11.84
38	สุราษฎร์ธานี	22.72	20.57	18.42	16.27	14.12	11.97
39	บึงกาฬ	23.37	21.11	18.86	16.61	14.35	12.10
40	มุกดาหาร	23.49	21.24	18.99	16.74	14.48	12.23
41	นครสวรรค์	24.09	21.74	19.40	17.06	14.71	12.37
42	ลำปาง	24.19	21.85	19.52	17.18	14.84	12.50
43	อ่างทอง	24.29	21.96	19.63	17.30	14.97	12.64
44	ปทุมธานี	24.41	22.09	19.76	17.43	15.10	12.78
45	กำแพงเพชร	24.77	22.40	20.03	17.66	15.29	12.92
46	อุทัยธานี	25.04	22.64	20.25	17.85	15.46	13.06
47	อุบลราชธานี	25.18	22.78	20.39	17.99	15.60	13.20
48	เพชรบูรณ์	25.35	22.95	20.55	18.15	15.75	13.35
49	นครราชสีมา	25.42	23.03	20.65	18.26	15.88	13.49
50	นครปฐม	25.67	23.27	20.86	18.45	16.05	13.64
51	ราชบุรี	26.02	23.57	21.13	18.68	16.24	13.79
52	สิงห์บุรี	26.58	24.05	21.53	19.00	16.47	13.94
53	พิจิตร	26.63	24.12	21.62	19.11	16.60	14.09
54	เลย	26.88	24.35	21.83	19.30	16.77	14.25
55	เพชรบุรี	27.15	24.60	22.05	19.50	16.95	14.40
56	อุดรดิตถ์	27.49	24.90	22.32	19.73	17.15	14.56
57	กาญจนบุรี	27.65	25.06	22.48	19.89	17.31	14.72
58	ภูเก็ต	27.70	25.14	22.57	20.01	17.45	14.88
59	ชุมพร	27.98	25.39	22.80	20.22	17.63	15.05
60	เชียงใหม่	28.34	25.72	23.09	20.46	17.84	15.21
61	สระแก้ว	29.96	27.04	24.13	21.21	18.29	15.38
62	ฉะเชิงเทรา	30.46	27.48	24.49	21.51	18.53	15.55
63	พระนครศรีอยุธยา	30.55	27.59	24.62	21.65	18.68	15.72
64	ลพบุรี	30.81	27.83	24.84	21.86	18.87	15.89
65	พิษณุโลก	31.19	28.17	25.14	22.11	19.09	16.06
66	ตราด	31.55	28.48	25.42	22.36	19.30	16.24
67	เชียงราย	31.84	28.76	25.67	22.59	19.50	16.42
68	สุพรรณบุรี	32.47	29.29	26.12	22.94	19.77	16.60

ลำดับ	จังหวัด	เป้าหมายตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร					
		2565	2566	2567	2568	2569	2570
69	ลำพูน	32.99	29.75	26.51	23.26	20.02	16.78
70	ประจวบคีรีขันธ์	33.05	29.83	26.61	23.40	20.18	16.96
71	สระบุรี	33.40	30.15	26.90	23.65	20.40	17.15
72	ปราจีนบุรี	33.68	30.41	27.14	23.87	20.60	17.33
73	ชัยนาท	34.05	30.75	27.44	24.13	20.83	17.52
74	ชลบุรี	34.58	31.21	27.84	24.46	21.09	17.72
75	จันทบุรี	35.76	32.19	28.62	25.05	21.48	17.91
76	นครนายก	39.35	35.10	30.85	26.60	22.36	18.11
77	ระยอง	42.74	37.86	32.98	28.11	23.23	18.35

ตารางที่ 2 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสระดับจังหวัด (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	805	781	747	1,357	1,317	1,259
กระบี่	102	82	51	928	745	469
กาญจนบุรี	227	185	123	3,717	3,032	2,005
กาฬสินธุ์	185	140	74	3,568	2,712	1,430
กำแพงเพชร	181	149	100	2,355	1,932	1,298
ขอนแก่น	367	289	174	7,284	5,750	3,448
จันทบุรี	194	159	106	2,647	2,167	1,446
ฉะเชิงเทรา	232	203	160	2,799	2,455	1,939
ชลบุรี	561	491	386	6,484	5,675	4,463
ชัยนาท	109	85	49	1,184	924	535
ชัยภูมิ	221	168	90	2,933	2,237	1,193
ชุมพร	142	115	76	2,117	1,722	1,131
เชียงราย	371	295	182	4,176	3,327	2,052
เชียงใหม่	468	388	269	8,379	6,955	4,819
ตรัง	136	109	70	2,789	2,246	1,433
ตราด	73	62	47	1,317	1,131	851
ตาก	110	88	54	1,564	1,248	775
นครนายก	103	81	49	1,102	872	526
นครปฐม	249	221	179	1,931	1,715	1,391
นครพนม	148	113	60	2,373	1,807	960
นครราชสีมา	665	532	332	8,707	6,965	4,352
นครศรีธรรมราช	272	221	144	5,031	4,084	2,663
นครสวรรค์	248	192	107	3,280	2,532	1,410

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
นนทบุรี	220	201	172	1,600	1,461	1,253
นราธิวาส	122	98	63	1,912	1,546	997
น่าน	90	70	41	1,815	1,421	830
บึงกาฬ	96	75	42	1,399	1,086	616
บุรีรัมย์	289	217	109	6,361	4,778	2,403
ปทุมธานี	310	286	251	1,479	1,368	1,201
ประจวบคีรีขันธ์	176	138	82	1,616	1,271	754
ปราจีนบุรี	176	154	121	1,661	1,455	1,145
ปัตตานี	101	82	55	1,367	1,118	745
พระนครศรีอยุธยา	254	211	145	2,097	1,737	1,197
พะเยา	97	73	38	1,380	1,046	545
พังงา	49	39	23	948	749	451
พัทลุง	109	87	53	1,815	1,441	881
พิจิตร	141	112	69	2,164	1,721	1,055
พิษณุโลก	271	219	142	2,776	2,248	1,457
เพชรบุรี	131	108	73	1,489	1,222	822
เพชรบูรณ์	247	195	117	3,746	2,955	1,770
แพร่	89	68	36	1,632	1,246	668
ภูเก็ต	121	110	94	1,691	1,540	1,314
มหาสารคาม	197	151	82	2,437	1,868	1,014
มุกดาหาร	86	73	55	1,592	1,362	1,017
แม่ฮ่องสอน	38	31	21	818	676	464
ยโสธร	89	69	39	2,017	1,564	884
ยะลา	64	54	40	1,743	1,484	1,095
ร้อยเอ็ด	262	200	106	4,686	3,573	1,904
ระนอง	34	31	28	780	725	642
ระยอง	336	294	230	3,516	3,071	2,402
ราชบุรี	219	176	111	3,295	2,647	1,676
ลพบุรี	233	188	121	2,192	1,770	1,138
ลำปาง	176	139	83	2,784	2,197	1,315
ลำพูน	132	104	64	2,200	1,745	1,062
เลย	167	130	75	2,778	2,164	1,244
ศรีสะเกษ	270	197	87	3,701	2,694	1,184
สกลนคร	220	168	88	3,643	2,771	1,462
สงขลา	310	261	189	4,326	3,650	2,636
สตูล	42	36	25	1,105	929	664

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
สมุทรปราการ	260	248	231	1,602	1,533	1,428
สมุทรสงคราม	30	24	15	347	277	171
สมุทรสาคร	136	133	128	2,941	2,873	2,771
สระแก้ว	175	148	109	2,311	1,964	1,443
สระบุรี	220	185	132	2,695	2,264	1,619
สิงห์บุรี	54	42	25	790	618	362
สุโขทัย	134	108	70	1,732	1,404	911
สุพรรณบุรี	274	220	139	2,849	2,287	1,445
สุราษฎร์ธานี	245	204	143	4,743	3,954	2,769
สุรินทร์	293	223	117	5,094	3,867	2,028
หนองคาย	105	82	47	1,574	1,227	708
หนองบัวลำภู	85	67	41	1,300	1,032	630
อ่างทอง	66	52	30	986	770	447
อำนาจเจริญ	41	33	22	946	774	517
อุดรธานี	247	192	108	2,107	1,633	923
อุตรดิตถ์	122	95	56	519	406	237
อุทัยธานี	80	61	34	1,503	1,157	639
อุบลราชธานี	464	369	226	7,348	5,837	3,570

ในแต่ละเป้าหมายตัวชี้วัดทั้งผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจะลดลงด้วยอัตราเดียวกัน โดยในแต่ละจังหวัดก็จะมีเป้าหมายที่แตกต่างกัน แสดงดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 อัตราการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสระดับจังหวัด (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	2565	2566	2567	2568	2569	2570
กรุงเทพมหานคร	-1.4%	-1.4%	-1.5%	-1.5%	-1.5%	-1.5%
กระบี่	-9.0%	-9.9%	-11.0%	-12.3%	-14.1%	-16.4%
กาญจนบุรี	-8.4%	-9.2%	-10.1%	-11.3%	-12.7%	-14.6%
กาฬสินธุ์	-10.7%	-12.0%	-13.6%	-15.8%	-18.7%	-23.0%
กำแพงเพชร	-8.2%	-9.0%	-9.9%	-10.9%	-12.3%	-14.0%
ขอนแก่น	-9.5%	-10.5%	-11.8%	-13.3%	-15.4%	-18.2%
จันทบุรี	-8.3%	-9.1%	-10.0%	-11.1%	-12.5%	-14.2%
ฉะเชิงเทรา	-5.8%	-6.1%	-6.5%	-7.0%	-7.5%	-8.1%
ชลบุรี	-5.9%	-6.2%	-6.6%	-7.1%	-7.7%	-8.3%
ชัยนาท	-9.9%	-11.0%	-12.3%	-14.0%	-16.3%	-19.5%
ชัยภูมิ	-10.6%	-11.9%	-13.5%	-15.6%	-18.4%	-22.6%
ชุมพร	-8.5%	-9.3%	-10.3%	-11.4%	-12.9%	-14.8%

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	2565	2566	2567	2568	2569	2570
เชียงราย	-9.2%	-10.2%	-11.3%	-12.8%	-14.6%	-17.2%
เชียงใหม่	-7.8%	-8.5%	-9.3%	-10.2%	-11.4%	-12.9%
ตรัง	-8.9%	-9.7%	-10.8%	-12.1%	-13.7%	-15.9%
ตราด	-6.6%	-7.1%	-7.6%	-8.2%	-9.0%	-9.9%
ตาก	-9.2%	-10.1%	-11.2%	-12.6%	-14.5%	-16.9%
นครนายก	-9.5%	-10.5%	-11.7%	-13.2%	-15.2%	-18.0%
นครปฐม	-5.3%	-5.6%	-5.9%	-6.3%	-6.7%	-7.2%
นครพนม	-10.6%	-11.9%	-13.5%	-15.6%	-18.5%	-22.8%
นครราชสีมา	-9.1%	-10.0%	-11.1%	-12.5%	-14.3%	-16.7%
นครศรีธรรมราช	-8.6%	-9.4%	-10.4%	-11.6%	-13.1%	-15.1%
นครสวรรค์	-10.2%	-11.4%	-12.9%	-14.8%	-17.3%	-21.0%
นนทบุรี	-4.2%	-4.3%	-4.5%	-4.8%	-5.0%	-5.2%
นราธิวาส	-8.7%	-9.6%	-10.6%	-11.8%	-13.4%	-15.5%
น่าน	-9.8%	-10.9%	-12.2%	-13.9%	-16.1%	-19.2%
บึงกาฬ	-10.1%	-11.2%	-12.6%	-14.4%	-16.9%	-20.3%
บุรีรัมย์	-11.1%	-12.4%	-14.2%	-16.6%	-19.9%	-24.8%
ปทุมธานี	-3.6%	-3.8%	-3.9%	-4.1%	-4.2%	-4.4%
ประจวบคีรีขันธ์	-9.6%	-10.7%	-11.9%	-13.6%	-15.7%	-18.6%
ปราจีนบุรี	-5.9%	-6.2%	-6.6%	-7.1%	-7.6%	-8.3%
ปัตตานี	-8.3%	-9.1%	-10.0%	-11.1%	-12.5%	-14.3%
พระนครศรีอยุธยา	-7.9%	-8.6%	-9.4%	-10.4%	-11.6%	-13.1%
พะเยา	-10.8%	-12.1%	-13.8%	-16.0%	-19.0%	-23.5%
พังงา	-9.5%	-10.5%	-11.7%	-13.3%	-15.3%	-18.1%
พัทลุง	-9.3%	-10.3%	-11.5%	-13.0%	-14.9%	-17.5%
พิจิตร	-9.3%	-10.3%	-11.4%	-12.9%	-14.8%	-17.4%
พิษณุโลก	-8.7%	-9.5%	-10.5%	-11.7%	-13.3%	-15.3%
เพชรบุรี	-8.2%	-9.0%	-9.8%	-10.9%	-12.2%	-14.0%
เพชรบูรณ์	-9.5%	-10.6%	-11.8%	-13.4%	-15.4%	-18.3%
แพร่	-10.6%	-11.8%	-13.4%	-15.5%	-18.3%	-22.4%
ภูเก็ต	-4.3%	-4.5%	-4.7%	-4.9%	-5.1%	-5.4%
มหาสารคาม	-10.5%	-11.7%	-13.2%	-15.2%	-18.0%	-21.9%
มุกดาหาร	-6.7%	-7.2%	-7.8%	-8.4%	-9.2%	-10.2%
แม่ฮ่องสอน	-8.0%	-8.6%	-9.5%	-10.4%	-11.7%	-13.2%
ยโสธร	-10.1%	-11.2%	-12.7%	-14.5%	-16.9%	-20.4%
ยะลา	-6.9%	-7.4%	-8.0%	-8.7%	-9.6%	-10.6%
ร้อยเอ็ด	-10.6%	-11.9%	-13.5%	-15.6%	-18.4%	-22.6%
ระนอง	-3.4%	-3.5%	-3.7%	-3.8%	-3.9%	-4.1%
ระยอง	-6.0%	-6.3%	-6.8%	-7.3%	-7.8%	-8.5%

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	2565	2566	2567	2568	2569	2570
ราชบุรี	-8.9%	-9.8%	-10.9%	-12.2%	-13.9%	-16.2%
ลพบุรี	-8.8%	-9.6%	-10.6%	-11.9%	-13.5%	-15.6%
ลำปาง	-9.5%	-10.6%	-11.8%	-13.4%	-15.4%	-18.3%
ลำพูน	-9.4%	-10.3%	-11.5%	-13.0%	-15.0%	-17.6%
เลย	-9.9%	-11.0%	-12.4%	-14.2%	-16.5%	-19.8%
ศรีสะเกษ	-12.0%	-13.6%	-15.7%	-18.7%	-23.0%	-29.8%
สกลนคร	-10.7%	-12.0%	-13.6%	-15.7%	-18.7%	-23.0%
สงขลา	-7.2%	-7.8%	-8.5%	-9.3%	-10.2%	-11.4%
สตูล	-7.4%	-8.0%	-8.7%	-9.5%	-10.5%	-11.7%
สมุทรปราการ	-2.1%	-2.2%	-2.2%	-2.3%	-2.3%	-2.4%
สมุทรสงคราม	-9.2%	-10.2%	-11.3%	-12.8%	-14.6%	-17.1%
สมุทรสาคร	-1.1%	-1.2%	-1.2%	-1.2%	-1.2%	-1.2%
สระแก้ว	-7.0%	-7.5%	-8.1%	-8.8%	-9.7%	-10.7%
สระบุรี	-7.4%	-8.0%	-8.7%	-9.5%	-10.5%	-11.7%
สิงห์บุรี	-9.8%	-10.8%	-12.2%	-13.8%	-16.1%	-19.2%
สุโขทัย	-8.7%	-9.5%	-10.5%	-11.7%	-13.2%	-15.3%
สุพรรณบุรี	-9.0%	-9.9%	-10.9%	-12.3%	-14.0%	-16.3%
สุราษฎร์ธานี	-7.7%	-8.3%	-9.1%	-10.0%	-11.1%	-12.5%
สุรินทร์	-10.7%	-12.0%	-13.7%	-15.9%	-18.8%	-23.2%
หนองคาย	-9.9%	-11.0%	-12.4%	-14.1%	-16.4%	-19.6%
หนองบัวลำภู	-9.3%	-10.3%	-11.5%	-13.0%	-14.9%	-17.5%
อ่างทอง	-9.9%	-10.9%	-12.3%	-14.0%	-16.3%	-19.4%
อำนาจเจริญ	-8.3%	-9.1%	-10.0%	-11.1%	-12.4%	-14.2%
อุดรธานี	-10.1%	-11.2%	-12.7%	-14.5%	-17.0%	-20.4%
อุตรดิตถ์	-9.8%	-10.8%	-12.2%	-13.8%	-16.1%	-19.2%
อุทัยธานี	-10.3%	-11.5%	-13.0%	-14.9%	-17.5%	-21.3%
อุบลราชธานี	-9.3%	-10.3%	-11.5%	-12.9%	-14.9%	-17.5%

ตารางที่ 4 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ปี พ.ศ.)

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
2565	11,304	169,047
2566	10,336	153,062
2567	9,367	137,077
2568	8,399	121,092
2569	7,431	105,106
2570	6,463	89,121

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	724	703	671	1,100	1,069	1,021
กระบี่	72	58	36	754	605	381
กาญจนบุรี	148	120	80	3,048	2,486	1,644
กาฬสินธุ์	119	90	48	2,946	2,240	1,180
กำแพงเพชร	138	113	76	1,925	1,580	1,061
ขอนแก่น	260	205	123	6,240	4,925	2,953
จันทบุรี	163	134	89	2,135	1,747	1,166
ฉะเชิงเทรา	161	141	111	2,340	2,052	1,621
ชลบุรี	467	408	321	5,720	5,007	3,937
ชัยนาท	71	55	32	966	754	437
ชัยภูมิ	156	119	64	2,494	1,902	1,014
ชุมพร	86	70	46	1,701	1,384	909
เชียงราย	293	234	144	3,481	2,773	1,710
เชียงใหม่	376	312	216	7,325	6,080	4,213
ตรัง	93	75	48	2,479	1,997	1,274
ตราด	58	50	38	1,128	968	729
ตาก	70	56	35	1,199	957	594
นครนายก	77	61	37	881	696	420
นครปฐม	208	185	150	1,590	1,412	1,146
นครพนม	92	70	37	1,979	1,507	800
นครราชสีมา	507	405	253	7,156	5,724	3,577
นครศรีธรรมราช	188	153	99	4,296	3,487	2,274
นครสวรรค์	197	152	85	2,648	2,044	1,138
นนทบุรี	202	184	158	1,350	1,233	1,057
นราธิวาส	87	70	45	1,584	1,281	826
น่าน	67	53	31	1,472	1,152	673
บึงกาฬ	60	47	27	1,186	921	522
บุรีรัมย์	191	144	72	5,460	4,101	2,063
ปทุมธานี	262	242	213	1,228	1,136	997
ประจวบคีรีขันธ์	116	91	54	1,231	969	574
ปราจีนบุรี	139	122	96	1,410	1,234	971
ปัตตานี	69	56	38	1,104	903	601
พระนครศรีอยุธยา	205	169	117	1,753	1,452	1,001
พะเยา	71	54	28	1,140	864	450
พังงา	27	21	13	775	613	368
พัทลุง	68	54	33	1,483	1,178	720

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
พิจิตร	100	80	49	1,797	1,429	876
พิษณุโลก	215	174	113	2,284	1,850	1,199
เพชรบูรณ์	81	67	45	1,238	1,016	684
เพชรบูรณ์	180	142	85	3,078	2,428	1,454
แพร่	67	51	27	1,343	1,026	550
ภูเก็ต	104	94	81	1,522	1,387	1,184
มหาสารคาม	114	87	47	2,006	1,538	835
มุกดาหาร	56	48	36	1,374	1,175	877
แม่ฮ่องสอน	23	19	13	694	574	394
ยโสธร	59	46	26	1,713	1,328	751
ยะลา	44	37	28	1,424	1,213	895
ร้อยเอ็ด	172	131	70	3,968	3,025	1,612
ระนอง	24	22	20	644	598	530
ระยอง	279	244	191	3,073	2,683	2,099
ราชบุรี	182	146	93	2,802	2,251	1,425
ลพบุรี	164	132	85	1,757	1,419	912
ลำปาง	140	110	66	2,277	1,796	1,075
ลำพูน	102	81	49	1,897	1,505	916
เลย	113	88	51	2,174	1,693	973
ศรีสะเกษ	154	112	49	3,072	2,236	983
สกลนคร	134	102	54	2,996	2,279	1,202
สงขลา	204	172	124	3,665	3,093	2,234
สตูล	24	21	15	922	775	555
สมุทรปราการ	230	220	205	1,279	1,224	1,140
สมุทรสงคราม	23	18	11	300	239	147
สมุทรสาคร	120	117	113	2,421	2,365	2,281
สระแก้ว	124	105	77	1,895	1,611	1,183
สระบุรี	188	158	113	2,257	1,897	1,356
สิงห์บุรี	29	23	14	643	503	294
สุโขทัย	101	82	53	1,480	1,199	779
สุพรรณบุรี	196	157	99	2,383	1,913	1,209
สุราษฎร์ธานี	170	142	99	3,995	3,330	2,333
สุรินทร์	213	162	85	4,307	3,270	1,715
หนองคาย	70	55	31	1,325	1,034	596
หนองบัวลำภู	50	40	24	1,078	856	523
อ่างทอง	46	36	21	823	643	373

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
อำนาจเจริญ	27	22	15	780	638	427
อุดรธานี	187	145	82	1,697	1,316	743
อุดรดิตถ์	84	66	38	433	339	198
อุทัยธานี	50	38	21	1,202	925	511
อุบลราชธานี	373	296	181	6,323	5,022	3,072

ตารางที่ 5 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นกลุ่มเยาวชน (ปี พ.ศ.)

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
2565	3,220	48,509
2566	2,943	43,935
2567	2,666	39,361
2568	2,390	34,787
2569	2,113	30,213
2570	1,836	25,638

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นกลุ่มเยาวชน					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	196	190	182	306	297	284
กระบี่	20	16	10	176	141	89
กาญจนบุรี	53	43	29	936	764	505
กาฬสินธุ์	35	27	14	799	607	320
กำแพงเพชร	22	18	12	521	428	287
ขอนแก่น	84	67	40	1,901	1,500	900
จันทบุรี	37	30	20	684	560	374
ฉะเชิงเทรา	57	50	40	649	569	450
ชลบุรี	136	119	94	1,634	1,431	1,125
ชัยนาท	12	9	5	223	174	101
ชัยภูมิ	43	33	18	711	542	289
ชุมพร	24	19	13	452	368	241
เชียงราย	88	70	43	992	790	488
เชียงใหม่	117	97	67	2,361	1,960	1,358
ตรัง	16	13	8	586	472	301
ตราด	14	12	9	299	257	193

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นกลุ่มเยาวชน					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ตาก	26	21	13	424	338	210
นครนายก	19	15	9	227	179	108
นครปฐม	72	64	52	485	431	349
นครพนม	38	29	15	682	519	276
นครราชสีมา	156	125	78	2,276	1,820	1,137
นครศรีธรรมราช	44	36	23	1,130	917	598
นครสวรรค์	47	36	20	664	513	286
นนทบุรี	57	52	45	471	430	369
นราธิวาส	22	18	11	470	380	245
น่าน	15	12	7	420	329	192
บึงกาฬ	30	24	13	346	268	152
บุรีรัมย์	55	42	21	1,657	1,244	626
ปทุมธานี	74	68	60	432	400	351
ประจวบคีรีขันธ์	31	24	14	344	271	161
ปราจีนบุรี	43	38	30	399	350	275
ปัตตานี	21	17	11	317	259	173
พระนครศรีอยุธยา	55	45	31	520	431	297
พะเยา	23	18	9	309	234	122
พังงา	7	5	3	200	158	95
พัทลุง	16	13	8	343	272	166
พิจิตร	23	18	11	466	370	227
พิษณุโลก	61	49	32	593	481	311
เพชรบุรี	22	18	12	310	254	171
เพชรบูรณ์	52	41	25	846	668	400
แพร่	23	18	10	324	247	132
ภูเก็ต	18	16	14	388	354	302
มหาสารคาม	37	28	15	663	508	276
มุกดาหาร	18	15	12	429	367	274
แม่ฮ่องสอน	6	5	4	224	185	127
ยโสธร	19	15	9	491	381	215
ยะลา	13	11	8	426	362	268
ร้อยเอ็ด	40	31	16	1,115	850	453
ระนอง	10	9	8	205	190	168
ระยอง	78	68	53	870	760	594
ราชบุรี	36	29	18	730	586	371
ลพบุรี	52	42	27	534	432	277

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นกลุ่มเยาวชน					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ลำปาง	41	32	19	626	494	296
ลำพูน	23	18	11	449	356	217
เลย	37	29	17	674	525	302
ศรีสะเกษ	49	35	16	836	608	267
สกลนคร	48	36	19	979	744	393
สงขลา	52	44	32	909	767	554
สตูล	4	4	3	238	200	143
สมุทรปราการ	67	64	60	473	453	422
สมุทรสงคราม	7	5	3	86	69	42
สมุทรสาคร	42	41	40	699	683	658
สระแก้ว	31	27	20	564	479	352
สระบุรี	43	36	26	596	501	358
สิงห์บุรี	17	13	8	142	111	65
สุโขทัย	27	22	14	388	315	204
สุพรรณบุรี	54	43	27	615	494	312
สุราษฎร์ธานี	41	34	24	1,036	863	605
สุรินทร์	54	41	22	1,264	959	503
หนองคาย	30	24	14	379	295	170
หนองบัวลำภู	21	17	10	310	246	150
อ่างทอง	8	7	4	200	156	91
อำนาจเจริญ	5	4	3	248	203	136
อุดรธานี	52	41	23	443	344	194
อุดรดิตถ์	22	17	10	101	79	46
อุทัยธานี	17	13	7	312	240	133
อุบลราชธานี	111	88	54	1,983	1,575	963

ตารางที่ 6 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล (ปี พ.ศ.)

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
2565	2,908	9,276
2566	2,629	8,394
2567	2,351	7,512
2568	2,073	6,629
2569	1,795	5,747
2570	1,516	4,865

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	66	64	61	44	43	41
กระบี่	20	16	10	80	64	41
กาญจนบุรี	62	51	34	230	187	124
กาฬสินธุ์	49	37	19	154	117	62
กำแพงเพชร	34	28	19	170	139	93
ขอนแก่น	84	66	40	306	241	145
จันทบุรี	21	17	11	114	94	62
ฉะเชิงเทรา	35	31	24	164	144	114
ชลบุรี	62	55	43	216	189	149
ชัยนาท	24	19	11	66	51	30
ชัยภูมิ	37	29	15	120	91	49
ชุมพร	45	37	24	155	126	83
เชียงราย	63	50	31	157	125	77
เชียงใหม่	79	66	46	448	372	258
ตรัง	30	24	15	130	105	67
ตราด	13	11	9	83	71	54
ตาก	34	27	17	143	114	71
นครนายก	20	16	10	84	67	40
นครปฐม	36	32	26	96	85	69
นครพนม	43	33	17	84	64	34
นครราชสีมา	128	103	64	300	240	150
นครศรีธรรมราช	61	50	33	300	244	159
นครสวรรค์	37	29	16	154	119	66
นนทบุรี	13	12	10	53	49	42
นราธิวาส	25	20	13	82	67	43
น่าน	14	11	7	79	62	36
บึงกาฬ	27	21	12	68	53	30
บุรีรัมย์	65	49	25	235	176	89
ปทุมธานี	33	31	27	54	50	44
ประจวบคีรีขันธ์	53	42	25	181	143	85
ปราจีนบุรี	29	25	20	67	58	46
ปัตตานี	23	19	12	67	55	36
พระนครศรีอยุธยา	34	28	19	99	82	57
พะเยา	21	16	8	83	63	33
พังงา	17	13	8	32	25	15
พัทลุง	29	23	14	172	136	83

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
พิจิตร	32	25	16	67	53	33
พิษณุโลก	48	39	25	129	104	68
เพชรบุรี	32	26	18	61	50	34
เพชรบูรณ์	55	44	26	178	141	84
แพร่	17	13	7	54	41	22
ภูเก็ต	7	7	6	44	40	34
มหาสารคาม	61	47	25	104	80	43
มุกดาหาร	16	14	10	86	73	55
แม่ฮ่องสอน	11	9	6	62	51	35
ยโสธร	23	18	10	65	50	28
ยะลา	14	12	9	57	48	36
ร้อยเอ็ด	50	38	20	190	145	77
ระนอง	10	9	8	40	37	33
ระยอง	38	33	26	200	174	136
ราชบุรี	27	22	14	123	99	63
ลพบุรี	48	38	25	138	112	72
ลำปาง	27	21	13	168	133	80
ลำพูน	26	20	12	123	98	60
เลย	44	34	20	131	102	59
ศรีสะเกษ	102	74	33	108	79	35
สกลนคร	71	54	28	222	169	89
สงขลา	86	72	52	163	138	100
สตูล	11	9	7	60	51	36
สมุทรปราการ	23	22	21	27	26	24
สมุทรสงคราม	6	5	3	16	13	8
สมุทรสาคร	15	14	14	97	95	91
สระแก้ว	35	30	22	104	89	65
สระบุรี	26	22	16	107	90	64
สิงห์บุรี	16	13	7	44	34	20
สุโขทัย	27	22	14	55	44	29
สุพรรณบุรี	68	54	34	140	112	71
สุราษฎร์ธานี	65	54	38	253	211	148
สุรินทร์	58	44	23	138	105	55
หนองคาย	26	20	12	63	49	28
หนองบัวลำภู	26	21	13	38	30	18
อ่างทอง	16	12	7	48	38	22

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
อำนาจเจริญ	10	8	5	55	45	30
อุดรธานี	46	36	20	103	80	45
อุดรดิตถ์	26	20	12	22	17	10
อุทัยธานี	17	13	7	78	60	33
อุบลราชธานี	79	63	38	246	195	119

ตารางที่ 7 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้า (ปี พ.ศ.)

ปีงบประมาณ	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
2565	403	5,487
2566	364	4,996
2567	326	4,506
2568	287	4,016
2569	249	3,526
2570	210	3,035

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้า					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	8	8	7	112	108	104
กระบี่	5	4	3	27	21	14
กาญจนบุรี	10	8	6	73	60	40
กาฬสินธุ์	5	4	2	105	80	42
กำแพงเพชร	5	4	3	47	39	26
ขอนแก่น	10	8	5	187	148	89
จันทบุรี	6	5	4	58	47	31
ฉะเชิงเทรา	17	15	12	60	52	41
ชลบุรี	5	5	4	191	167	132
ชัยนาท	4	3	2	12	10	6
ชัยภูมิ	3	2	1	74	56	30
ชุมพร	2	1	1	47	38	25
เชียงราย	3	2	1	131	105	65
เชียงใหม่	3	2	1	195	162	112
ตรัง	9	7	4	55	45	28
ตราด	1	1	1	33	29	22
ตาก	2	2	1	50	40	25

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้า					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
นครนายก	-	-	-	26	20	12
นครปฐม	3	3	2	65	58	47
นครพนม	8	6	3	57	44	23
นครราชสีมา	14	11	7	252	201	126
นครศรีธรรมราช	15	12	8	164	133	87
นครสวรรค์	9	7	4	81	63	35
นนทบุรี	-	-	-	91	83	71
นราธิวาส	9	8	5	70	56	36
น่าน	3	3	2	44	35	20
บึงกาฬ	5	4	2	36	28	16
บุรีรัมย์	19	14	7	155	117	59
ปทุมธานี	6	6	5	60	56	49
ประจวบคีรีขันธ์	1	1	1	29	23	13
ปราจีนบุรี	-	-	-	34	30	23
ปัตตานี	8	6	4	71	58	39
พระนครศรีอยุธยา	5	4	3	71	59	40
พะเยา	2	2	1	27	20	10
พังงา	5	4	2	24	19	11
พัทลุง	9	7	4	51	40	25
พิจิตร	3	3	2	29	23	14
พิษณุโลก	3	3	2	59	48	31
เพชรบุรี	7	6	4	31	25	17
เพชรบูรณ์	3	3	2	88	70	42
แพร่	2	2	1	23	18	10
ภูเก็ต	7	7	6	52	48	41
มหาสารคาม	12	9	5	70	53	29
มุกดาหาร	4	3	2	26	22	17
แม่ฮ่องสอน	1	1	1	20	16	11
ยโสธร	-	-	-	38	30	17
ยะลา	4	4	3	93	79	59
ร้อยเอ็ด	18	14	7	129	99	53
ระนอง	-	-	-	26	24	22
ระยอง	5	4	3	84	74	58
ราชบุรี	2	2	1	77	62	39
ลพบุรี	13	10	7	60	48	31
ลำปาง	4	3	2	56	44	27

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้า					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ลำพูน	1	1	1	44	35	21
เลย	2	2	1	70	55	32
ศรีสะเกษ	9	7	3	102	74	33
สกลนคร	3	2	1	80	61	32
สงขลา	14	12	8	147	124	90
สตูล	2	2	1	24	20	15
สมุทรปราการ	2	2	2	107	103	96
สมุทรสงคราม	-	-	-	12	10	6
สมุทรสาคร	-	-	-	197	193	186
สระแก้ว	5	4	3	53	45	33
สระบุรี	5	4	3	83	70	50
สิงห์บุรี	7	5	3	12	10	6
สุโขทัย	1	1	1	26	21	14
สุพรรณบุรี	5	4	2	62	50	31
สุราษฎร์ธานี	7	6	4	113	94	66
สุรินทร์	10	8	4	140	106	56
หนองคาย	1	1	0	20	15	9
หนองบัวลำภู	2	1	1	33	26	16
อ่างทอง	1	1	1	25	19	11
อำนาจเจริญ	1	1	0	28	23	15
อุดรธานี	7	5	3	60	46	26
อุดรดิตถ์	2	2	1	9	7	4
อุทัยธานี	2	1	1	26	20	11
อุบลราชธานี	4	3	2	185	147	90

ตารางที่ 8 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยาน (ปี พ.ศ.)

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
2565	38	7,510
2566	34	6,786
2567	31	6,062
2568	27	5,338
2569	23	4,614
2570	20	3,889

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยาน					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	1	1	1	74	72	69
กระบี่	-	-	-	25	20	13
กาญจนบุรี	-	-	-	61	50	33
กาฬสินธุ์	2	2	1	142	108	57
กำแพงเพชร	-	-	-	72	59	40
ขอนแก่น	-	-	-	218	172	103
จันทบุรี	-	-	-	37	30	20
ฉะเชิงเทรา	-	-	-	76	66	52
ชลบุรี	4	3	3	100	87	69
ชัยนาท	-	-	-	40	31	18
ชัยภูมิ	1	1	1	90	68	36
ชุมพร	-	-	-	46	37	24
เชียงราย	-	-	-	179	143	88
เชียงใหม่	1	1	1	280	233	161
ตรัง	-	-	-	51	41	26
ตราด	-	-	-	27	23	18
ตาก	-	-	-	68	54	34
นครนายก	1	1	1	53	42	25
นครปฐม	-	-	-	67	60	49
นครพนม	-	-	-	121	92	49
นครราชสีมา	-	-	-	359	287	179
นครศรีธรรมราช	1	1	1	122	99	65
นครสวรรค์	-	-	-	121	93	52
นนทบุรี	-	-	-	63	58	50
นราธิวาส	-	-	-	119	96	62
น่าน	-	-	-	78	61	36
บึงกาฬ	-	-	-	59	46	26
บุรีรัมย์	1	1	0	275	206	104
ปทุมธานี	-	-	-	85	78	69
ประจวบคีรีขันธ์	-	-	-	40	32	19
ปราจีนบุรี	-	-	-	42	37	29
ปัตตานี	-	-	-	93	76	51
พระนครศรีอยุธยา	-	-	-	69	57	39
พะเยา	1	1	0	65	49	26
พังงา	1	1	0	31	25	15
พัทลุง	1	1	1	58	46	28

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยาน					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
พิจิตร	-	-	-	107	85	52
พิษณุโลก	2	1	1	119	97	63
เพชรบุรี	-	-	-	51	42	28
เพชรบูรณ์	1	1	1	150	119	71
แพร่	1	1	0	98	75	40
ภูเก็ต	-	-	-	29	27	23
มหาสารคาม	1	1	0	155	119	64
มุกดาหาร	1	1	1	52	44	33
แม่ฮ่องสอน	-	-	-	26	22	15
ยโสธร	1	1	0	92	72	40
ยะลา	-	-	-	103	87	65
ร้อยเอ็ด	6	5	3	165	126	67
ระนอง	-	-	-	21	20	18
ระยอง	-	-	-	70	61	48
ราชบุรี	-	-	-	96	77	49
ลพบุรี	-	-	-	68	55	35
ลำปาง	2	2	1	153	121	72
ลำพูน	-	-	-	85	68	41
เลย	-	-	-	98	77	44
ศรีสะเกษ	-	-	-	201	147	64
สกลนคร	-	-	-	190	144	76
สงขลา	2	1	1	129	109	79
สตูล	1	1	1	45	38	27
สมุทรปราการ	1	1	1	122	116	108
สมุทรสงคราม	-	-	-	14	11	7
สมุทรสาคร	-	-	-	142	138	134
สระแก้ว	-	-	-	80	68	50
สระบุรี	-	-	-	99	83	60
สิงห์บุรี	-	-	-	46	36	21
สุโขทัย	-	-	-	71	57	37
สุพรรณบุรี	-	-	-	96	77	49
สุราษฎร์ธานี	-	-	-	86	71	50
สุรินทร์	1	1	0	254	193	101
หนองคาย	-	-	-	54	42	24
หนองบัวลำภู	-	-	-	52	41	25
อ่างทอง	-	-	-	60	47	27

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยาน					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
อำนาจเจริญ	-	-	-	64	53	35
อุดรธานี	1	1	0	82	63	36
อุดรดิตถ์	-	-	-	25	19	11
อุทัยธานี	-	-	-	76	58	32
อุบลราชธานี	-	-	-	277	220	135

ตารางที่ 9 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงอายุ (ปี พ.ศ.)

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
2565	3,165	31,851
2566	2,868	28,768
2567	2,571	25,684
2568	2,274	22,601
2569	1,977	19,518
2570	1,680	16,434

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงอายุ					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	101	98	94	179	174	166
กระบี่	21	17	10	110	88	56
กาญจนบุรี	55	45	30	594	484	320
กาฬสินธุ์	43	33	17	641	488	257
กำแพงเพชร	50	41	28	464	381	256
ขอนแก่น	78	61	37	1,076	850	509
จันทบุรี	52	42	28	387	317	211
ฉะเชิงเทรา	35	31	24	391	343	271
ชลบุรี	68	60	47	686	601	472
ชัยนาท	31	24	14	245	191	111
ชัยภูมิ	65	50	26	535	408	218
ชุมพร	31	26	17	362	294	193
เชียงราย	77	62	38	738	588	363
เชียงใหม่	88	73	51	1,320	1,095	759
ตรัง	45	36	23	427	344	219
ตราด	12	10	8	195	168	126
ตาก	17	14	9	205	163	101

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงอายุ					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
นครนายก	32	25	15	206	163	98
นครปฐม	44	39	31	300	267	216
นครพนม	24	18	10	336	256	136
นครราชสีมา	129	103	65	1,225	980	612
นครศรีธรรมราช	69	56	36	784	637	415
นครสวรรค์	55	42	24	676	522	290
นนทบุรี	28	25	22	181	166	142
นราธิวาส	26	21	14	250	202	130
น่าน	18	14	8	350	274	160
บึงกาฬ	15	12	7	189	146	83
บุรีรัมย์	69	52	26	988	742	373
ปทุมธานี	45	42	37	168	156	137
ประจวบคีรีขันธ์	37	29	17	272	214	127
ปราจีนบุรี	32	28	22	208	182	143
ปัตตานี	29	24	16	193	158	105
พระนครศรีอยุธยา	43	36	25	285	236	163
พะเยา	17	13	7	295	224	117
พังงา	9	7	4	155	122	73
พัทลุง	29	23	14	340	270	165
พิจิตร	38	30	18	493	392	240
พิษณุโลก	70	57	37	534	433	281
เพชรบุรี	30	24	16	282	232	156
เพชรบูรณ์	57	45	27	649	512	307
แพร่	30	23	12	370	283	152
ภูเก็ต	19	17	15	187	171	146
มหาสารคาม	51	39	21	356	273	148
มุกดาหาร	15	13	10	225	193	144
แม่ฮ่องสอน	4	4	3	71	59	40
ยโสธร	24	18	10	309	239	135
ยะลา	13	11	8	246	209	154
ร้อยเอ็ด	85	65	35	787	600	320
ระนอง	5	4	4	116	108	95
ระยอง	41	36	28	409	357	280
ราชบุรี	48	39	25	564	453	287
ลพบุรี	48	38	25	371	299	193
ลำปาง	46	36	22	560	442	264

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงอายุ					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ลำพูน	30	24	14	496	394	240
เลย	44	34	20	457	356	205
ศรีสะเกษ	57	41	18	577	420	185
สกลนคร	40	30	16	506	385	203
สงขลา	79	66	48	643	543	392
สตูล	13	11	8	179	151	108
สมุทรปราการ	27	26	24	197	189	176
สมุทรสงคราม	9	7	4	61	48	30
สมุทรสาคร	10	10	10	370	362	349
สระแก้ว	27	23	17	334	284	208
สระบุรี	42	35	25	387	325	233
สิงห์บุรี	10	8	5	174	136	80
สุโขทัย	30	25	16	369	299	194
สุพรรณบุรี	82	66	42	585	470	297
สุราษฎร์ธานี	66	55	39	618	515	361
สุรินทร์	70	53	28	831	631	331
หนองคาย	22	17	10	225	175	101
หนองบัวลำภู	17	14	8	185	147	90
อ่างทอง	19	15	9	235	183	106
อำนาจเจริญ	4	4	2	138	113	75
อุดรธานี	56	43	24	347	269	152
อุดรดิตถ์	37	29	17	120	94	55
อุทัยธานี	22	17	9	309	238	131
อุบลราชธานี	107	85	52	1,020	810	496

ตารางที่ 10 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ (ปี พ.ศ.)

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)
2565	93	336
2566	86	310
2567	78	284
2568	70	257
2569	62	231
2570	54	205

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	4	4	4	48	46	44
กระบี่	-	-	-	23	18	11
กาญจนบุรี	-	-	-	-	-	-
กาฬสินธุ์	-	-	-	-	-	-
กำแพงเพชร	4	3	2	3	3	2
ขอนแก่น	2	1	1	6	5	3
จันทบุรี	-	-	-	-	-	-
ฉะเชิงเทรา	16	14	11	13	12	9
ชลบุรี	2	2	1	4	3	2
ชัยนาท	2	2	1	7	5	3
ชัยภูมิ	-	-	-	-	-	-
ชุมพร	3	2	1	1	1	0
เชียงราย	4	3	2	9	7	4
เชียงใหม่	-	-	-	2	1	1
ตรัง	-	-	-	-	-	-
ตราด	-	-	-	-	-	-
ตาก	1	1	0	7	6	4
นครนายก	-	-	-	-	-	-
นครปฐม	2	2	1	2	2	1
นครพนม	-	-	-	-	-	-
นครราชสีมา	7	6	4	52	41	26
นครศรีธรรมราช	3	3	2	8	6	4
นครสวรรค์	-	-	-	2	1	1
นนทบุรี	-	-	-	-	-	-
นราธิวาส	-	-	-	1	1	0
น่าน	-	-	-	7	6	3
บึงกาฬ	-	-	-	-	-	-
บุรีรัมย์	-	-	-	-	-	-
ปทุมธานี	1	1	1	-	-	-
ประจวบคีรีขันธ์	2	1	1	11	8	5
ปราจีนบุรี	6	5	4	5	5	4
ปัตตานี	2	1	1	-	-	-
พระนครศรีอยุธยา	4	4	2	2	1	1
พะเยา	2	1	1	2	1	1
พังงา	-	-	-	-	-	-
พัทลุง	-	-	-	3	3	2

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
พิจิตร	-	-	-	-	-	-
พิษณุโลก	1	1	0	3	2	1
เพชรบุรี	3	2	1	3	2	1
เพชรบูรณ์	2	1	1	-	-	-
แพร่	-	-	-	2	2	1
ภูเก็ต	1	1	1	4	3	3
มหาสารคาม	1	1	0	2	2	1
มุกดาหาร	-	-	-	-	-	-
แม่ฮ่องสอน	-	-	-	-	-	-
ยโสธร	-	-	-	-	-	-
ยะลา	-	-	-	-	-	-
ร้อยเอ็ด	-	-	-	7	6	3
ระนอง	-	-	-	-	-	-
ระยอง	2	2	1	6	5	4
ราชบุรี	1	1	0	1	1	0
ลพบุรี	-	-	-	1	1	0
ลำปาง	2	1	1	2	1	1
ลำพูน	1	1	0	-	-	-
เลย	2	2	1	9	7	4
ศรีสะเกษ	2	1	1	2	1	1
สกลนคร	1	1	0	1	1	0
สงขลา	1	1	1	50	42	31
สตูล	-	-	-	-	-	-
สมุทรปราการ	1	1	1	3	3	3
สมุทรสงคราม	-	-	-	1	1	0
สมุทรสาคร	-	-	-	12	11	11
สระแก้ว	2	1	1	2	1	1
สระบุรี	-	-	-	2	1	1
สิงห์บุรี	-	-	-	3	3	2
สุโขทัย	-	-	-	-	-	-
สุพรรณบุรี	1	1	0	4	3	2
สุราษฎร์ธานี	-	-	-	-	-	-
สุรินทร์	2	1	1	-	-	-
หนองคาย	2	2	1	2	1	1
หนองบัวลำภู	-	-	-	-	-	-
อ่างทอง	-	-	-	-	-	-

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ					
	เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			เป้าหมายจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
อำนาจเจริญ	-	-	-	-	-	-
อุดรธานี	1	1	0	1	1	0
อุดรดิตถ์	-	-	-	-	-	-
อุทัยธานี	1	1	0	-	-	-
อุบลราชธานี	-	-	-	-	-	-

ตารางที่ 11 เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	-	-	-	9%	7%	5%
กระบี่	-	-	-	-	-	-
กาญจนบุรี	18.2%	15.2%	10.6%	11%	9%	5%
กาฬสินธุ์	-	-	-	17%	14%	9%
กำแพงเพชร	-	-	-	-	-	-
ขอนแก่น	6.8%	5.3%	3.1%	14%	11%	7%
จันทบุรี	11.5%	9.5%	6.5%	25%	21%	15%
ฉะเชิงเทรา	8.4%	6.7%	4.1%	11%	9%	5%
ชลบุรี	4.4%	3.5%	2.3%	15%	12%	7%
ชัยนาท	4.2%	3.4%	2.2%	11%	9%	5%
ชัยภูมิ	-	-	-	-	-	-
ชุมพร	9.2%	7.3%	4.5%	6%	5%	3%
เชียงราย	17.7%	14.7%	10.2%	25%	21%	15%
เชียงใหม่	11.0%	9.1%	6.2%	20%	16%	11%
ตรัง	-	-	-	6%	5%	4%
ตราด	-	-	-	-	-	-
ตาก	16.9%	13.9%	9.3%	12%	10%	6%
นครนายก	9.8%	7.9%	5.0%	12%	9%	6%
นครปฐม	7.3%	5.8%	3.4%	14%	11%	6%
นครพนม	18.8%	15.9%	11.4%	24%	20%	14%
นครราชสีมา	21.5%	18.0%	12.8%	16%	13%	8%
นครศรีธรรมราช	6.2%	4.8%	2.8%	6%	5%	4%
นครสวรรค์	10.2%	8.2%	5.2%	18%	14%	9%
นนทบุรี	4.2%	3.4%	2.2%	2%	2%	2%

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
นราธิวาส	6.3%	5.0%	2.9%	3%	3%	3%
น่าน	24.4%	20.7%	15.0%	22%	18%	12%
บึงกาฬ	21.5%	18.0%	12.8%	18%	15%	10%
บุรีรัมย์	9.2%	7.3%	4.5%	21%	17%	11%
ปทุมธานี	-	-	-	-	-	-
ประจวบคีรีขันธ์	10.6%	8.6%	5.6%	9%	7%	5%
ปราจีนบุรี	21.5%	18.0%	12.8%	15%	12%	8%
ปัตตานี	-	-	-	-	-	-
พระนครศรีอยุธยา	87.1%	74.3%	55.0%	26%	22%	16%
พะเยา	18.4%	15.4%	11.0%	19%	15%	10%
พังงา	-	-	-	8%	7%	4%
พัทลุง	-	-	-	-	-	-
พิจิตร	-	-	-	-	-	-
พิษณุโลก	16.4%	13.3%	8.6%	17%	14%	9%
เพชรบุรี	6.2%	4.8%	2.8%	7%	6%	4%
เพชรบูรณ์	17.2%	14.3%	9.8%	14%	11%	7%
แพร่	20.4%	17.0%	11.9%	22%	19%	13%
ภูเก็ต	7.9%	6.3%	3.8%	6%	5%	4%
มหาสารคาม	16.4%	13.3%	8.6%	11%	8%	5%
มุกดาหาร	-	-	-	18%	15%	10%
แม่ฮ่องสอน	14.0%	11.3%	7.2%	18%	15%	10%
ยโสธร	-	-	-	-	-	-
ยะลา	-	-	-	-	-	-
ร้อยเอ็ด	-	-	-	15%	12%	8%
ระนอง	12.1%	10.0%	6.7%	7%	5%	4%
ระยอง	7.5%	6.0%	3.6%	12%	9%	6%
ราชบุรี	4.8%	3.8%	2.4%	4%	4%	3%
ลพบุรี	1.5%	1.5%	1.5%	4%	4%	3%
ลำปาง	12.8%	10.5%	7.0%	24%	20%	14%
ลำพูน	8.3%	6.5%	4.0%	17%	13%	8%
เลย	14.7%	11.8%	7.5%	24%	20%	14%
ศรีสะเกษ	49.4%	41.6%	30.0%	21%	17%	12%
สกลนคร	10.5%	8.4%	5.4%	12%	10%	6%
สงขลา	10.9%	8.9%	6.0%	9%	7%	5%
สตูล	-	-	-	4%	4%	3%

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
สมุทรปราการ	6.9%	5.4%	3.3%	2%	2%	2%
สมุทรสงคราม	-	-	-	-	-	-
สมุทรสาคร	3.6%	3.0%	2.1%	7%	6%	4%
สระแก้ว	16.9%	13.9%	9.3%	12%	10%	6%
สระบุรี	3.0%	2.6%	2.0%	13%	10%	6%
สิงห์บุรี	6.4%	5.1%	3.1%	7%	6%	4%
สุโขทัย	15.9%	12.8%	8.1%	14%	11%	7%
สุพรรณบุรี	10.7%	8.8%	5.8%	8%	6%	4%
สุราษฎร์ธานี	5.0%	4.0%	2.5%	8%	6%	4%
สุรินทร์	37.3%	30.4%	20.0%	22%	18%	13%
หนองคาย	9.2%	7.3%	4.5%	26%	22%	16%
หนองบัวลำภู	9.2%	7.3%	4.5%	19%	16%	11%
อ่างทอง	-	-	-	5%	4%	3%
อำนาจเจริญ	5.5%	4.3%	2.6%	15%	12%	7%
อุดรธานี	15.0%	12.1%	7.8%	22%	18%	12%
อุดรดิตถ์	7.5%	6.0%	3.6%	18%	14%	9%
อุทัยธานี	-	-	-	15%	12%	8%
อุบลราชธานี	23.0%	19.3%	13.8%	23%	19%	13%

หมายเหตุ: คำนวณเป้าหมายเฉพาะจังหวัดที่มีข้อมูลสมบูรณ์

**ตารางที่ 12 เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์
ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย (ปี พ.ศ.)**

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	63.9%	52.7%	36.0%	32.8%	27.7%	20.0%
กระบี่	-	-	-	-	-	-
กาญจนบุรี	84.9%	71.4%	51.0%	74.1%	61.2%	41.9%
กาฬสินธุ์	72.1%	58.6%	38.2%	75.0%	62.2%	43.0%
กำแพงเพชร	-	-	-	-	-	-
ขอนแก่น	73.7%	59.9%	39.2%	67.4%	54.5%	35.2%
จันทบุรี	81.7%	67.7%	46.7%	68.7%	56.0%	37.0%
ฉะเชิงเทรา	84.3%	70.5%	49.8%	80.7%	67.7%	48.3%
ชลบุรี	77.1%	62.6%	40.8%	68.4%	55.7%	36.7%
ชัยนาท	-	-	-	72.9%	60.0%	40.5%

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ชัยภูมิ	-	-	-	-	-	-
ชุมพร	82.6%	68.5%	47.4%	80.9%	68.0%	48.7%
เชียงราย	82.8%	68.8%	47.8%	75.5%	62.9%	44.1%
เชียงใหม่	78.7%	64.5%	43.1%	70.3%	57.4%	37.9%
ตรัง	-	-	-	78.9%	65.9%	46.3%
ตราด	-	-	-	-	-	-
ตาก	70.3%	57.2%	37.6%	71.8%	58.6%	38.9%
นครนายก	78.1%	63.8%	42.4%	59.0%	47.8%	31.0%
นครปฐม	80.3%	66.0%	44.5%	68.0%	55.4%	36.4%
นครพนม	84.5%	70.9%	50.4%	77.7%	64.7%	45.2%
นครราชสีมา	-	-	-	53.9%	44.5%	30.5%
นครศรีธรรมราช	75.5%	61.3%	40.1%	60.0%	48.6%	31.5%
นครสวรรค์	79.7%	65.4%	43.8%	66.0%	53.2%	34.0%
นนทบุรี	83.6%	69.8%	49.0%	85.6%	71.7%	51.0%
นราธิวาส	-	-	-	-	-	-
น่าน	69.6%	56.6%	37.0%	67.9%	55.2%	36.1%
บึงกาฬ	57.7%	48.7%	35.1%	79.3%	66.3%	46.7%
บุรีรัมย์	74.9%	60.8%	39.8%	66.2%	53.4%	34.3%
ปทุมธานี	-	-	-	-	-	-
ประจวบคีรีขันธ์	78.3%	64.1%	42.8%	67.3%	54.3%	34.9%
ปราจีนบุรี	-	-	-	65.0%	52.2%	33.2%
ปัตตานี	-	-	-	-	-	-
พระนครศรีอยุธยา	-	-	-	78.3%	65.4%	46.0%
พะเยา	79.1%	64.8%	43.4%	79.6%	66.6%	47.1%
พังงา	77.1%	62.6%	40.8%	71.6%	58.4%	38.6%
พัทลุง	-	-	-	-	-	-
พิจิตร	-	-	-	-	-	-
พิษณุโลก	83.3%	69.3%	48.2%	72.0%	58.9%	39.2%
เพชรบุรี	77.6%	63.3%	41.9%	74.5%	61.6%	42.3%
เพชรบูรณ์	80.8%	66.7%	45.6%	65.7%	52.9%	33.7%
แพร่	80.5%	66.3%	45.0%	70.0%	57.1%	37.6%
ภูเก็ต	74.3%	60.4%	39.5%	50.2%	42.2%	30.1%
มหาสารคาม	69.8%	56.8%	37.3%	75.3%	62.6%	43.7%
มุกดาหาร	57.7%	48.7%	35.1%	67.6%	54.8%	35.8%
แม่ฮ่องสอน	-	-	-	64.4%	51.7%	32.6%

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ยโสธร	-	-	-	-	-	-
ยะลา	-	-	-	-	-	-
ร้อยเอ็ด	67.6%	55.1%	36.4%	74.8%	62.0%	42.6%
ระนอง	-	-	-	72.5%	59.4%	39.9%
ระยอง	-	-	-	59.7%	48.3%	31.3%
ราชบุรี	81.5%	67.4%	46.3%	81.7%	68.8%	49.6%
ลพบุรี	-	-	-	50.2%	42.2%	30.1%
ลำปาง	68.2%	55.6%	36.7%	62.9%	50.5%	31.8%
ลำพูน	-	-	-	63.7%	51.2%	32.3%
เลย	77.6%	63.3%	41.9%	81.1%	68.3%	49.1%
ศรีสะเกษ	-	-	-	79.7%	66.8%	47.5%
สกลนคร	81.3%	67.2%	46.0%	82.9%	69.7%	50.0%
สงขลา	80.5%	66.3%	45.0%	64.9%	52.1%	32.9%
สตูล	77.1%	62.6%	40.8%	75.9%	63.3%	44.4%
สมุทรปราการ	-	-	-	84.4%	70.8%	50.4%
สมุทรสงคราม	-	-	-	-	-	-
สมุทรสาคร	84.5%	70.9%	50.4%	72.2%	59.1%	39.5%
สระแก้ว	-	-	-	77.0%	64.1%	44.8%
สระบุรี	73.2%	59.5%	38.8%	66.5%	53.8%	34.6%
สิงห์บุรี	63.9%	52.7%	36.0%	56.0%	45.9%	30.8%
สุโขทัย	72.5%	58.9%	38.5%	70.9%	57.8%	38.2%
สุพรรณบุรี	83.8%	69.9%	49.0%	73.6%	60.6%	41.2%
สุราษฎร์ธานี	77.4%	63.0%	41.4%	67.5%	54.7%	35.5%
สุรินทร์	71.7%	58.2%	37.9%	63.2%	50.8%	32.1%
หนองคาย	-	-	-	77.9%	65.0%	45.6%
หนองบัวลำภู	83.6%	69.8%	49.0%	73.7%	60.9%	41.6%
อ่างทอง	-	-	-	75.1%	62.4%	43.3%
อำนาจเจริญ	-	-	-	80.3%	67.4%	47.9%
อุดรธานี	80.1%	65.7%	44.1%	72.7%	59.7%	40.2%
อุดรดิตถ์	63.3%	52.2%	35.6%	65.5%	52.6%	33.4%
อุทัยธานี	-	-	-	73.3%	60.4%	40.9%
อุบลราชธานี	81.9%	68.0%	47.1%	69.6%	56.7%	37.3%

หมายเหตุ: คำนวณเป้าหมายเฉพาะจังหวัดที่มีข้อมูลสมบูรณ์

ตารางที่ 13 เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีประมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีประมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	-	-	-	91.7%	75.0%	50.0%
กระบี่	-	-	-	9.5%	8.0%	5.8%
กาญจนบุรี	15.5%	12.8%	8.7%	-	-	-
กาฬสินธุ์	-	-	-	11.3%	9.2%	6.1%
กำแพงเพชร	-	-	-	20.8%	17.0%	11.3%
ขอนแก่น	32.0%	25.5%	15.7%	-	-	-
จันทบุรี	-	-	-	17.1%	13.7%	8.7%
ฉะเชิงเทรา	10.3%	8.6%	6.0%	28.5%	23.9%	16.9%
ชลบุรี	-	-	-	9.7%	8.2%	6.0%
ชัยนาท	-	-	-	14.4%	11.6%	7.4%
ชัยภูมิ	-	-	-	21.3%	17.7%	12.2%
ชุมพร	-	-	-	-	-	-
เชียงราย	49.6%	42.0%	30.7%	3.6%	3.3%	3.0%
เชียงใหม่	38.0%	30.1%	18.3%	31.7%	26.7%	19.3%
ตรัง	-	-	-	24.5%	20.3%	14.0%
ตราด	-	-	-	6.8%	6.0%	4.8%
ตาก	27.7%	22.0%	13.6%	-	-	-
นครนายก	86.3%	72.6%	52.0%	15.0%	12.2%	8.0%
นครปฐม	17.1%	14.1%	9.7%	9.4%	7.9%	5.7%
นครพนม	36.6%	28.7%	17.0%	14.9%	12.1%	7.8%
นครราชสีมา	86.3%	72.6%	52.0%	31.4%	26.4%	18.8%
นครศรีธรรมราช	4.3%	3.8%	3.0%	17.6%	14.2%	9.1%
นครสวรรค์	13.1%	10.9%	7.5%	4.1%	4.1%	4.1%
นนทบุรี	-	-	-	16.2%	13.1%	8.4%
นราธิวาส	-	-	-	2.4%	2.5%	2.6%
น่าน	71.8%	60.4%	43.1%	-	-	-
บึงกาฬ	-	-	-	30.3%	25.5%	18.3%
บุรีรัมย์	-	-	-	32.7%	27.6%	20.0%
ปทุมธานี	-	-	-	24.0%	19.7%	13.3%
ประจวบคีรีขันธ์	10.8%	9.2%	6.7%	-	-	-

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีประมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ปราจีนบุรี	86.3%	72.6%	52.0%	7.5%	6.6%	5.2%
ปัตตานี	-	-	-	13.9%	11.1%	7.0%
พระนครศรีอยุธยา	86.3%	72.6%	52.0%	-	-	-
พะเยา	54.1%	45.7%	33.0%	19.9%	16.1%	10.4%
พังงา	-	-	-	25.3%	21.1%	14.8%
พัทลุง	-	-	-	5.8%	5.4%	4.7%
พิจิตร	-	-	-	-	-	-
พิษณุโลก	19.6%	16.1%	10.9%	-	-	-
เพชรบุรี	-	-	-	18.8%	15.1%	9.6%
เพชรบูรณ์	46.6%	39.4%	28.5%	8.1%	7.0%	5.4%
แพร่	-	-	-	21.1%	17.4%	11.9%
ภูเก็ต	-	-	-	23.5%	19.3%	12.9%
มหาสารคาม	71.8%	60.4%	43.1%	7.1%	6.3%	5.0%
มุกดาหาร	-	-	-	16.0%	12.9%	8.2%
แม่ฮ่องสอน	42.3%	34.5%	22.9%	26.1%	21.7%	15.2%
ยโสธร	-	-	-	24.2%	19.9%	13.6%
ยะลา	-	-	-	-	-	-
ร้อยเอ็ด	-	-	-	-	-	-
ระนอง	-	-	-	20.3%	16.6%	11.0%
ระยอง	-	-	-	4.8%	4.6%	4.3%
ราชบุรี	4.8%	4.3%	3.5%	12.8%	10.4%	6.6%
ลพบุรี	-	-	-	4.0%	4.0%	4.0%
ลำปาง	17.1%	14.1%	9.7%	17.2%	13.9%	8.9%
ลำพูน	-	-	-	27.4%	22.9%	16.0%
เลย	64.5%	54.0%	38.3%	21.0%	17.2%	11.6%
ศรีสะเกษ	-	-	-	29.1%	24.4%	17.3%
สกลนคร	13.6%	11.4%	8.1%	19.6%	15.8%	10.2%
สงขลา	-	-	-	13.8%	11.0%	6.8%
สตูล	-	-	-	5.1%	4.8%	4.4%
สมุทรปราการ	42.3%	34.5%	22.9%	2.6%	2.6%	2.5%
สมุทรสงคราม	-	-	-	2.2%	2.3%	2.5%
สมุทรสาคร	-	-	-	-	-	-

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีประมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
สระแก้ว	57.8%	48.9%	35.6%	7.1%	6.3%	5.0%
สระบุรี	-	-	-	14.8%	11.9%	7.6%
สิงห์บุรี	-	-	-	12.7%	10.2%	6.5%
สุโขทัย	24.0%	19.4%	12.6%	14.3%	11.4%	7.2%
สุพรรณบุรี	10.8%	9.2%	6.7%	20.1%	16.3%	10.7%
สุราษฎร์ธานี	-	-	-	9.1%	7.7%	5.5%
สุรินทร์	42.3%	34.5%	22.9%	5.6%	5.2%	4.6%
หนองคาย	42.3%	34.5%	22.9%	22.6%	18.6%	12.6%
หนองบัวลำภู	42.3%	34.5%	22.9%	27.0%	22.5%	15.6%
อ่างทอง	-	-	-	27.7%	23.2%	16.4%
อำนาจเจริญ	-	-	-	4.3%	4.3%	4.2%
อุดรธานี	29.4%	23.5%	14.6%	18.4%	14.8%	9.4%
อุตรดิตถ์	-	-	-	25.0%	20.7%	14.4%
อุทัยธานี	-	-	-	19.5%	15.7%	9.9%
อุบลราชธานี	21.2%	17.4%	11.7%	12.5%	10.0%	6.3%

หมายเหตุ: คำนวณเป้าหมายเฉพาะจังหวัดที่มีข้อมูลสมบูรณ์

ตารางที่ 14 เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชน
ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	-	-	-	38.7%	33.2%	25.0%
กระบี่	-	-	-	-	-	-
กาญจนบุรี	86.3%	72.6%	52.0%	74.0%	61.3%	42.2%
กาฬสินธุ์	86.3%	72.6%	52.0%	73.2%	60.3%	41.1%
กำแพงเพชร	-	-	-	-	-	-
ขอนแก่น	67.2%	53.3%	32.5%	64.4%	52.4%	34.5%
จันทบุรี	86.3%	72.6%	52.0%	69.7%	57.0%	37.9%
ฉะเชิงเทรา	83.2%	69.8%	49.7%	79.3%	65.8%	45.5%
ชลบุรี	86.3%	72.6%	52.0%	69.1%	56.6%	37.7%
ชัยนาท	-	-	-	70.3%	57.5%	38.4%
ชัยภูมิ	-	-	-	-	-	-

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ชุมพร	86.3%	72.6%	52.0%	80.4%	66.8%	46.4%
เชียงราย	84.2%	71.1%	51.5%	73.7%	60.9%	41.7%
เชียงใหม่	83.2%	69.8%	49.7%	68.5%	56.0%	37.2%
ตรัง	-	-	-	77.9%	64.7%	44.9%
ตราด	-	-	-	-	-	-
ตาก	86.3%	72.6%	52.0%	73.3%	60.5%	41.4%
นครนายก	86.3%	72.6%	52.0%	58.9%	48.5%	33.0%
นครปฐม	82.3%	68.4%	47.6%	70.5%	57.7%	38.6%
นครพนม	77.6%	63.5%	42.3%	76.7%	63.5%	43.8%
นครราชสีมา	-	-	-	55.1%	46.0%	32.4%
นครศรีธรรมราช	71.4%	57.0%	35.5%	61.5%	50.4%	33.9%
นครสวรรค์	72.5%	58.4%	37.1%	68.8%	56.2%	37.4%
นนทบุรี	86.3%	72.6%	52.0%	84.5%	69.9%	48.0%
นราธิวาส	-	-	-	-	-	-
น่าน	86.3%	72.6%	52.0%	68.3%	55.8%	37.0%
บึงกาฬ	-	-	-	75.6%	62.7%	43.3%
บุรีรัมย์	55.4%	44.2%	27.3%	64.7%	52.7%	34.7%
ปทุมธานี	-	-	-	-	-	-
ประจวบคีรีขันธ์	86.3%	72.6%	52.0%	69.9%	57.2%	38.2%
ปราจีนบุรี	-	-	-	65.5%	53.3%	34.9%
ปัตตานี	-	-	-	-	-	-
พระนครศรีอยุธยา	-	-	-	79.4%	66.0%	45.8%
พะเยา	70.3%	56.0%	34.5%	76.6%	63.4%	43.5%
พังงา	43.0%	35.9%	25.4%	72.6%	59.8%	40.6%
พัทลุง	-	-	-	-	-	-
พิจิตร	-	-	-	-	-	-
พิษณุโลก	86.3%	72.6%	52.0%	70.6%	57.9%	38.9%
เพชรบุรี	61.8%	48.7%	28.9%	75.5%	62.5%	43.0%
เพชรบูรณ์	86.3%	72.6%	52.0%	61.1%	50.0%	33.4%
แพร่	86.3%	72.6%	52.0%	66.5%	54.3%	35.8%
ภูเก็ต	86.3%	72.6%	52.0%	54.5%	45.6%	32.2%
มหาสารคาม	69.1%	54.9%	33.5%	70.7%	58.1%	39.1%
มุกดาหาร	-	-	-	67.0%	54.6%	36.1%
แม่ฮ่องสอน	-	-	-	65.6%	53.4%	35.2%
ยโสธร	-	-	-	-	-	-

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ยะลา	-	-	-	-	-	-
ร้อยเอ็ด	43.0%	35.9%	25.4%	70.9%	58.3%	39.4%
ระนอง	-	-	-	73.1%	60.2%	40.9%
ระยอง	-	-	-	56.7%	47.2%	32.8%
ราชบุรี	86.3%	72.6%	52.0%	81.7%	67.8%	46.9%
ลพบุรี	-	-	-	53.2%	44.7%	32.0%
ลำปาง	73.7%	60.0%	39.4%	61.2%	50.2%	33.6%
ลำพูน	-	-	-	63.9%	52.0%	34.3%
เลย	86.3%	72.6%	52.0%	79.8%	66.3%	46.1%
ศรีสะเกษ	-	-	-	77.1%	63.9%	44.1%
สกลนคร	79.3%	65.6%	44.9%	80.9%	67.2%	46.6%
สงขลา	86.3%	72.6%	52.0%	65.7%	53.6%	35.4%
สตูล	55.4%	44.2%	27.3%	75.2%	62.2%	42.7%
สมุทรปราการ	-	-	-	83.6%	69.0%	47.2%
สมุทรสงคราม	-	-	-	-	-	-
สมุทรสาคร	79.9%	66.4%	46.2%	74.5%	61.7%	42.5%
สระแก้ว	-	-	-	77.6%	64.4%	44.6%
สระบุรี	66.2%	52.3%	31.6%	68.2%	55.6%	36.7%
สิงห์บุรี	55.4%	44.2%	27.3%	56.1%	46.7%	32.6%
สุโขทัย	64.1%	50.4%	29.8%	68.0%	55.4%	36.5%
สุพรรณบุรี	72.5%	58.4%	37.1%	72.5%	59.6%	40.4%
สุราษฎร์ธานี	73.7%	60.0%	39.4%	67.8%	55.2%	36.3%
สุรินทร์	65.4%	51.5%	30.7%	59.3%	48.8%	33.2%
หนองคาย	-	-	-	73.9%	61.1%	41.9%
หนองบัวลำภู	78.8%	64.7%	43.6%	72.0%	59.3%	40.1%
อ่างทอง	-	-	-	77.2%	64.1%	44.4%
อำนาจเจริญ	-	-	-	78.0%	64.9%	45.2%
อุดรธานี	76.4%	62.3%	41.1%	71.1%	58.5%	39.6%
อุตรดิตถ์	86.3%	72.6%	52.0%	63.1%	51.5%	34.1%
อุทัยธานี	-	-	-	71.8%	59.0%	39.9%
อุบลราชธานี	86.3%	72.6%	52.0%	66.4%	54.1%	35.6%

หมายเหตุ: คำนวณเป้าหมายเฉพาะจังหวัดที่มีข้อมูลสมบูรณ์

ตารางที่ 15 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของกรมทางหลวง (ทล.) (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของ ทล. (คน)		
	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	164	159	152
กระบี่	6	5	3
กาญจนบุรี	45	37	24
กาฬสินธุ์	27	21	11
กำแพงเพชร	21	17	12
ขอนแก่น	88	70	42
จันทบุรี	49	40	27
ฉะเชิงเทรา	50	44	35
ชลบุรี	201	176	138
ชัยนาท	49	38	22
ชัยภูมิ	49	38	20
ชุมพร	29	23	15
เชียงราย	101	80	49
เชียงใหม่	152	126	87
ตรัง	33	27	17
ตราด	20	17	13
ตาก	32	26	16
นครนายก	24	19	11
นครปฐม	91	81	65
นครพนม	40	30	16
นครราชสีมา	179	143	90
นครศรีธรรมราช	51	42	27
นครสวรรค์	79	61	34
นนทบุรี	149	136	117
นราธิวาส	25	20	13
น่าน	27	21	12
บึงกาฬ	26	20	12
บุรีรัมย์	44	33	17
ปทุมธานี	126	117	103
ประจวบคีรีขันธ์	43	34	20
ปราจีนบุรี	52	46	36
ปัตตานี	25	20	13
พระนครศรีอยุธยา	120	100	69
พะเยา	37	28	15
พังงา	15	12	7
พัทลุง	27	21	13

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของ ทล. (คน)		
	2565	2567	2570
พิจิตร	57	46	28
พิษณุโลก	80	65	42
เพชรบุรี	48	40	27
เพชรบูรณ์	63	50	30
แพร่	34	26	14
ภูเก็ต	39	36	31
มหาสารคาม	48	37	20
มุกดาหาร	48	41	31
แม่ฮ่องสอน	14	11	8
ยโสธร	35	27	15
ยะลา	13	11	8
ร้อยเอ็ด	37	28	15
ระนอง	15	14	12
ระยอง	70	61	48
ราชบุรี	71	57	36
ลพบุรี	98	79	51
ลำปาง	54	43	26
ลำพูน	60	47	29
เลย	66	52	30
ศรีสะเกษ	39	28	12
สกลนคร	56	42	22
สงขลา	34	28	21
สตูล	9	8	6
สมุทรปราการ	136	130	121
สมุทรสงคราม	19	15	9
สมุทรสาคร	71	70	67
สระแก้ว	34	29	21
สระบุรี	97	81	58
สิงห์บุรี	26	21	12
สุโขทัย	33	27	17
สุพรรณบุรี	79	63	40
สุราษฎร์ธานี	48	40	28
สุรินทร์	51	39	20
หนองคาย	27	21	12
หนองบัวลำภู	31	24	15
อ่างทอง	26	21	12
อำนาจเจริญ	16	13	9

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของ ทล. (คน)		
	2565	2567	2570
อุดรธานี	70	54	31
อุดรดิตถ์	27	21	12
อุทัยธานี	22	17	9
อุบลราชธานี	77	61	37

ตารางที่ 16 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของ ทช. (คน)		
	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	21	21	20
กระบี่	1	1	0
กาญจนบุรี	8	7	5
กาฬสินธุ์	6	5	3
กำแพงเพชร	3	2	1
ขอนแก่น	14	11	7
จันทบุรี	11	9	6
ฉะเชิงเทรา	8	7	6
ชลบุรี	21	19	15
ชัยนาท	7	6	3
ชัยภูมิ	3	2	1
ชุมพร	5	4	3
เชียงราย	7	6	4
เชียงใหม่	21	17	12
ตรัง	8	6	4
ตราด	2	2	1
ตาก	2	2	1
นครนายก	7	5	3
นครปฐม	13	12	10
นครพนม	13	10	5
นครราชสีมา	23	19	12
นครศรีธรรมราช	9	8	5
นครสวรรค์	12	9	5
นนทบุรี	29	27	23
นราธิวาส	3	3	2
น่าน	5	4	2
บึงกาฬ	10	8	4
บุรีรัมย์	6	5	2
ปทุมธานี	16	15	13

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของ ทช. (คน)		
	2565	2567	2570
ประจวบคีรีขันธ์	7	5	3
ปราจีนบุรี	3	2	2
ปัตตานี	7	6	4
พระนครศรีอยุธยา	11	9	6
พะเยา	1	1	0
พังงา	1	1	0
พัทลุง	2	1	1
พิจิตร	10	8	5
พิษณุโลก	9	7	5
เพชรบุรี	12	10	7
เพชรบูรณ์	12	9	5
แพร่	1	1	0
ภูเก็ต	5	4	4
มหาสารคาม	4	3	2
มุกดาหาร	4	4	3
แม่ฮ่องสอน	3	2	1
ยโสธร	5	4	2
ยะลา	3	2	2
ร้อยเอ็ด	11	9	5
ระนอง	3	3	2
ระยอง	23	20	16
ราชบุรี	15	12	8
ลพบุรี	9	7	5
ลำปาง	8	7	4
ลำพูน	7	5	3
เลย	11	9	5
ศรีสะเกษ	20	14	6
สกลนคร	16	12	6
สงขลา	3	2	2
สตูล	3	3	2
สมุทรปราการ	14	14	13
สมุทรสงคราม	4	3	2
สมุทรสาคร	15	14	14
สระแก้ว	8	7	5
สระบุรี	16	14	10
สิงห์บุรี	5	4	2
สุโขทัย	3	3	2

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของ ทช. (คน)		
	2565	2567	2570
สุพรรณบุรี	12	9	6
สุราษฎร์ธานี	1	1	1
สุรินทร์	11	9	4
หนองคาย	6	4	3
หนองบัวลำภู	11	9	5
อ่างทอง	4	3	2
อำนาจเจริญ	4	3	2
อุดรธานี	12	9	5
อุดรดิตถ์	3	3	2
อุทัยธานี	5	4	2
อุบลราชธานี	20	16	10

ตารางที่ 17 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของ อปท. (คน)		
	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	442	429	410
กระบี่	42	33	21
กาญจนบุรี	62	50	33
กาฬสินธุ์	52	39	21
กำแพงเพชร	80	65	44
ขอนแก่น	102	81	48
จันทบุรี	37	30	20
ฉะเชิงเทรา	79	70	55
ชลบุรี	147	128	101
ชัยนาท	14	11	6
ชัยภูมิ	66	51	27
ชุมพร	24	19	13
เชียงราย	61	49	30
เชียงใหม่	104	87	60
ตรัง	28	23	15
ตราด	19	17	12
ตาก	21	17	10
นครนายก	22	17	10
นครปฐม	50	45	36
นครพนม	35	26	14
นครราชสีมา	132	105	66
นครศรีธรรมราช	66	54	35

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของ อปท. (คน)		
	2565	2567	2570
นครสวรรค์	53	41	23
นนทบุรี	34	31	27
นราธิวาส	29	24	15
น่าน	23	18	11
บึงกาฬ	19	15	8
บุรีรัมย์	68	51	26
ปทุมธานี	76	71	62
ประจวบคีรีขันธ์	29	23	13
ปราจีนบุรี	40	35	28
ปัตตานี	25	21	14
พระนครศรีอยุธยา	55	46	32
พะเยา	23	18	9
พังงา	7	5	3
พัทลุง	22	18	11
พิจิตร	38	30	19
พิษณุโลก	42	34	22
เพชรบุรี	23	19	13
เพชรบูรณ์	73	58	35
แพร่	24	19	10
ภูเก็ต	33	30	26
มหาสารคาม	36	27	15
มุกดาหาร	14	12	9
แม่ฮ่องสอน	9	7	5
ยโสธร	16	12	7
ยะลา	24	20	15
ร้อยเอ็ด	50	38	20
ระนอง	7	7	6
ระยอง	63	55	43
ราชบุรี	62	50	31
ลพบุรี	49	40	26
ลำปาง	42	33	20
ลำพูน	29	23	14
เลย	31	24	14
ศรีสะเกษ	66	48	21
สกลนคร	39	29	16
สงขลา	64	54	39
สตูล	6	5	4

จังหวัด	เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของ อปท. (คน)		
	2565	2567	2570
สมุทรปราการ	103	98	91
สมุทรสงคราม	5	4	2
สมุทรสาคร	42	41	40
สระแก้ว	46	39	29
สระบุรี	39	33	23
สิงห์บุรี	6	5	3
สุโขทัย	47	38	25
สุพรรณบุรี	51	41	26
สุราษฎร์ธานี	51	43	30
สุรินทร์	93	71	37
หนองคาย	26	20	12
หนองบัวลำภู	27	21	13
อ่างทอง	13	10	6
อำนาจเจริญ	9	8	5
อุดรธานี	75	58	33
อุดรดิตถ์	35	27	16
อุทัยธานี	22	17	9
อุบลราชธานี	139	110	67

ตารางที่ 1 เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	-	-	-	41.4%	34.3%	23.6%
กระบี่	-	-	-	-	-	-
กาญจนบุรี	36.6%	33.1%	28.0%	70.5%	58.4%	40.3%
กาฬสินธุ์	84.6%	69.1%	46.0%	17.7%	16.6%	15.0%
กำแพงเพชร	-	-	-	-	-	-
ขอนแก่น	84.6%	69.1%	46.0%	36.5%	30.9%	22.5%
จันทบุรี	84.6%	69.1%	46.0%	55.6%	45.2%	29.6%
ฉะเชิงเทรา	84.6%	69.1%	46.0%	75.8%	62.4%	42.2%
ชลบุรี	-	-	-	65.5%	54.0%	36.8%
ชัยนาท	-	-	-	67.7%	56.0%	38.5%
ชัยภูมิ	-	-	-	-	-	-
ชุมพร	84.6%	69.1%	46.0%	73.6%	60.8%	41.7%
เชียงราย	78.6%	65.0%	44.5%	55.9%	45.7%	30.3%
เชียงใหม่	71.4%	59.5%	41.6%	57.9%	47.4%	31.7%

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ตรัง	-	-	-	61.7%	50.7%	34.2%
ตราด	-	-	-	-	-	-
ตาก	-	-	-	59.0%	48.4%	32.5%
นครนายก	84.6%	69.1%	46.0%	49.2%	39.8%	25.8%
นครปฐม	84.6%	69.1%	46.0%	58.1%	47.7%	32.1%
นครพนม	84.6%	69.1%	46.0%	51.1%	41.4%	27.0%
นครราชสีมา	-	-	-	26.6%	23.1%	18.0%
นครศรีธรรมราช	84.6%	69.1%	46.0%	62.0%	51.1%	34.8%
นครสวรรค์	66.4%	55.0%	37.9%	62.6%	51.6%	35.2%
นนทบุรี	-	-	-	84.0%	68.0%	44.0%
นราธิวาส	-	-	-	80.5%	65.6%	43.2%
น่าน	84.6%	69.1%	46.0%	45.2%	36.9%	24.4%
บึงกาฬ	-	-	-	-	-	-
บุรีรัมย์	84.6%	69.1%	46.0%	53.1%	43.0%	27.8%
ปทุมธานี	-	-	-	-	-	-
ประจวบคีรีขันธ์	66.7%	55.6%	38.9%	57.4%	46.8%	31.0%
ปราจีนบุรี	-	-	-	49.3%	40.0%	26.1%
ปัตตานี	-	-	-	-	-	-
พระนครศรีอยุธยา	84.6%	69.1%	46.0%	42.6%	35.1%	24.0%
พะเยา	84.6%	69.1%	46.0%	63.3%	52.2%	35.6%
พังงา	84.6%	69.1%	46.0%	64.6%	53.3%	36.4%
พัทลุง	-	-	-	-	-	-
พิจิตร	-	-	-	-	-	-
พิษณุโลก	84.6%	69.1%	46.0%	61.7%	50.7%	34.2%
เพชรบุรี	84.6%	69.1%	46.0%	66.0%	54.5%	37.2%
เพชรบูรณ์	71.4%	59.5%	41.6%	50.9%	41.2%	26.7%
แพร่	31.0%	28.6%	25.0%	39.4%	32.9%	23.0%
ภูเก็ต	-	-	-	48.6%	39.4%	25.5%
มหาสารคาม	-	-	-	36.2%	30.5%	22.0%
มุกดาหาร	-	-	-	70.7%	58.7%	40.8%
แม่ฮ่องสอน	-	-	-	47.6%	38.5%	24.9%
ยโสธร	-	-	-	-	-	-
ยะลา	-	-	-	-	-	-
ร้อยเอ็ด	84.6%	69.1%	46.0%	53.6%	43.5%	28.5%
ระนอง	-	-	-	60.8%	49.7%	33.2%
ระยอง	-	-	-	36.4%	30.8%	22.3%

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ราชบุรี	75.9%	62.8%	43.3%	77.8%	63.8%	42.7%
ลพบุรี	-	-	-	42.6%	35.1%	24.0%
ลำปาง	68.6%	57.1%	40.0%	39.7%	33.1%	23.3%
ลำพูน	-	-	-	56.4%	46.1%	30.7%
เลย	84.6%	69.1%	46.0%	68.8%	56.9%	39.0%
ศรีสะเกษ	-	-	-	37.1%	31.4%	22.8%
สกลนคร	64.1%	53.2%	36.9%	70.1%	58.0%	39.9%
สงขลา	-	-	-	61.0%	50.0%	33.6%
สตูล	-	-	-	73.0%	60.3%	41.3%
สมุทรปราการ	-	-	-	84.0%	68.0%	44.0%
สมุทรสงคราม	-	-	-	-	-	-
สมุทรสาคร	84.6%	69.1%	46.0%	67.1%	55.3%	37.7%
สระแก้ว	84.6%	69.1%	46.0%	69.1%	57.2%	39.4%
สระบุรี	-	-	-	67.3%	55.6%	38.1%
สิงห์บุรี	-	-	-	53.1%	43.0%	27.8%
สุโขทัย	84.6%	69.1%	46.0%	49.5%	40.2%	26.4%
สุพรรณบุรี	57.9%	49.1%	35.9%	59.4%	48.8%	32.8%
สุราษฎร์ธานี	84.6%	69.1%	46.0%	64.3%	53.0%	36.0%
สุรินทร์	52.9%	45.7%	35.0%	48.2%	39.0%	25.2%
หนองคาย	-	-	-	22.4%	19.9%	16.0%
หนองบัวลำภู	84.6%	69.1%	46.0%	46.3%	37.7%	24.7%
อ่างทอง	-	-	-	53.6%	43.5%	28.5%
อำนาจเจริญ	-	-	-	57.7%	47.2%	31.4%
อุดรธานี	84.6%	69.1%	46.0%	54.1%	44.0%	28.9%
อุตรดิตถ์	84.6%	69.1%	46.0%	55.1%	44.8%	29.3%
อุทัยธานี	-	-	-	51.8%	42.0%	27.3%
อุบลราชธานี	-	-	-	55.7%	45.4%	30.0%

หมายเหตุ: คำนวณเป้าหมายเฉพาะจังหวัดที่มีข้อมูลสมบูรณ์

ตารางที่ 18 เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ ในกระแสเลือด					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	-	-	-	10.6%	9.0%	6.6%
กระบี่	-	-	-	-	-	-
กาญจนบุรี	32.3%	26.4%	17.6%	14.9%	11.9%	7.4%
กาฬสินธุ์	21.4%	17.9%	12.5%	21.3%	17.0%	10.5%
กำแพงเพชร	-	-	-	-	-	-
ขอนแก่น	24.9%	20.5%	14.0%	18.6%	14.6%	8.8%
จันทบุรี	34.9%	28.7%	19.4%	29.3%	24.0%	16.0%
ฉะเชิงเทรา	10.5%	9.6%	8.2%	13.7%	11.1%	7.1%
ชลบุรี	21.4%	17.9%	12.5%	17.4%	13.8%	8.4%
ชัยนาท	11.5%	10.6%	9.2%	20.9%	16.6%	10.1%
ชัยภูมิ	-	-	-	-	-	-
ชุมพร	11.9%	10.9%	9.4%	7.6%	6.7%	5.4%
เชียงราย	41.3%	34.0%	23.0%	31.2%	25.5%	17.0%
เชียงใหม่	36.5%	30.2%	20.8%	25.4%	20.4%	12.9%
ตรัง	-	-	-	8.2%	7.2%	5.6%
ตราด	-	-	-	-	-	-
ตาก	26.1%	21.5%	14.5%	15.3%	12.3%	7.7%
นครนายก	33.8%	27.6%	18.4%	15.5%	12.4%	7.8%
นครปฐม	18.9%	15.9%	11.5%	16.5%	13.2%	8.3%
นครพนม	34.5%	28.2%	18.8%	28.5%	23.4%	15.7%
นครราชสีมา	28.2%	23.2%	15.5%	18.8%	14.9%	9.0%
นครศรีธรรมราช	11.0%	10.1%	8.8%	8.4%	7.3%	5.7%
นครสวรรค์	21.0%	17.4%	12.0%	20.7%	16.3%	9.9%
นนทบุรี	5.2%	5.1%	5.0%	2.5%	2.5%	2.5%
นราธิวาส	12.9%	11.6%	9.6%	5.5%	5.3%	5.0%
น่าน	48.5%	39.9%	26.9%	27.1%	22.2%	14.8%
บึงกาฬ	42.6%	35.2%	24.0%	30.8%	25.1%	16.7%
บุรีรัมย์	28.2%	23.2%	15.5%	27.0%	22.0%	14.5%
ปทุมธานี	-	-	-	-	-	-
ประจวบคีรีขันธ์	18.7%	15.7%	11.2%	10.8%	9.2%	6.7%
ปราจีนบุรี	28.2%	23.2%	15.5%	18.0%	14.2%	8.6%
ปัตตานี	-	-	-	-	-	-
พระนครศรีอยุธยา	52.6%	42.8%	28.0%	24.7%	19.8%	12.5%

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่มีปริมาณแฮลกอฮอล์ ในกระแสเลือด					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
พะเยา	34.9%	28.7%	19.4%	24.0%	19.2%	12.0%
พังงา	-	-	-	10.5%	8.9%	6.4%
พัทลุง	-	-	-	-	-	-
พิจิตร	-	-	-	-	-	-
พิษณุโลก	24.2%	19.9%	13.4%	19.5%	15.4%	9.3%
เพชรบุรี	9.4%	8.9%	8.0%	8.9%	7.7%	6.0%
เพชรบูรณ์	43.9%	36.6%	25.7%	22.8%	18.3%	11.5%
แพร่	38.9%	32.3%	22.5%	25.8%	20.8%	13.5%
ภูเก็ต	14.7%	12.8%	9.9%	7.9%	7.0%	5.5%
มหาสารคาม	47.7%	39.1%	26.3%	20.5%	16.2%	9.7%
มุกดาหาร	-	-	-	25.2%	20.2%	12.7%
แม่ฮ่องสอน	38.0%	31.6%	22.0%	22.7%	18.1%	11.3%
ยโสธร	-	-	-	-	-	-
ยะลา	-	-	-	-	-	-
ร้อยเอ็ด	17.3%	14.6%	10.6%	22.1%	17.6%	10.9%
ระนอง	19.2%	16.2%	11.7%	8.7%	7.6%	5.8%
ระยอง	26.1%	21.5%	14.5%	16.2%	13.0%	8.1%
ราชบุรี	7.5%	6.9%	6.0%	5.6%	5.4%	5.1%
ลพบุรี	42.5%	35.0%	23.8%	23.7%	18.9%	11.7%
ลำปาง	33.0%	27.0%	17.9%	26.6%	21.4%	13.7%
ลำพูน	42.6%	35.2%	24.0%	21.5%	17.1%	10.7%
เลย	21.4%	17.9%	12.5%	26.7%	21.6%	14.0%
ศรีสะเกษ	-	-	-	24.1%	19.4%	12.2%
สกลนคร	18.4%	15.4%	11.0%	14.1%	11.4%	7.2%
สงขลา	31.6%	25.8%	17.0%	11.1%	9.4%	6.8%
สตูล	-	-	-	5.9%	5.6%	5.2%
สมุทรปราการ	28.2%	23.2%	15.5%	3.6%	3.6%	3.5%
สมุทรสงคราม	-	-	-	-	-	-
สมุทรสาคร	11.2%	10.3%	9.0%	9.4%	8.1%	6.1%
สระแก้ว	31.6%	25.8%	17.0%	15.9%	12.7%	8.0%
สระบุรี	10.8%	9.9%	8.6%	15.2%	12.1%	7.5%
สิงห์บุรี	17.3%	14.6%	10.6%	11.3%	9.5%	7.0%
สุโขทัย	37.0%	30.8%	21.5%	19.8%	15.7%	9.5%
สุพรรณบุรี	16.3%	13.9%	10.2%	10.0%	8.6%	6.3%
สุราษฎร์ธานี	10.6%	9.7%	8.4%	9.9%	8.4%	6.2%

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่มีปริมาณแฮลกอฮอล์ ในกระแสเลือด					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
สุรินทร์	43.1%	35.9%	25.1%	26.9%	21.8%	14.3%
หนองคาย	36.5%	30.2%	20.8%	30.2%	24.7%	16.3%
หนองบัวลำภู	35.8%	29.5%	20.1%	27.3%	22.5%	15.1%
อ่างทอง	-	-	-	6.7%	6.1%	5.3%
อำนาจเจริญ	14.7%	12.8%	9.9%	19.1%	15.1%	9.1%
อุดรธานี	24.5%	20.2%	13.7%	25.6%	20.6%	13.2%
อุดรดิตถ์	22.2%	18.6%	13.1%	22.3%	17.8%	11.1%
อุทัยธานี	-	-	-	21.1%	16.8%	10.3%
อุบลราชธานี	30.7%	25.0%	16.4%	28.3%	23.2%	15.4%

หมายเหตุ: คำนวณเป้าหมายเฉพาะจังหวัดที่มีข้อมูลสมบูรณ์

ตารางที่ 19 เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	-	-	-	0.4%	0.2%	0.0%
กระบี่	-	-	-	-	-	-
กาญจนบุรี	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
กาฬสินธุ์	-	-	-	-	-	-
กำแพงเพชร	-	-	-	-	-	-
ขอนแก่น	0.5%	0.3%	0.0%	0.2%	0.1%	0.0%
จันทบุรี	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
ฉะเชิงเทรา	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
ชลบุรี	-	-	-	-	-	-
ชัยนาท	-	-	-	3.4%	2.0%	0.0%
ชัยภูมิ	-	-	-	-	-	-
ชุมพร	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
เชียงราย	0.8%	0.5%	0.0%	0.4%	0.3%	0.0%
เชียงใหม่	0.8%	0.5%	0.0%	0.2%	0.1%	0.0%
ตรัง	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
ตราด	-	-	-	-	-	-
ตาก	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
นครนายก	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
นครปฐม	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%
นครพนม	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
นครราชสีมา	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
นครศรีธรรมราช	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
นครสวรรค์	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
นนทบุรี	-	-	-	-	-	-
นราธิวาส	-	-	-	-	-	-
น่าน	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
บึงกาฬ	-	-	-	3.1%	1.9%	0.0%
บุรีรัมย์	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
ปทุมธานี	-	-	-	-	-	-
ประจวบคีรีขันธ์	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
ปราจีนบุรี	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
ปัตตานี	-	-	-	-	-	-
พระนครศรีอยุธยา	-	-	-	-	-	-
พะเยา	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
พังงา	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
พัทลุง	-	-	-	-	-	-
พิจิตร	-	-	-	-	-	-
พิษณุโลก	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
เพชรบุรี	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%
เพชรบูรณ์	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
แพร่	-	-	-	0.5%	0.3%	0.0%
ภูเก็ต	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
มหาสารคาม	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
มุกดาหาร	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
แม่ฮ่องสอน	16.5%	9.9%	0.0%	10.3%	6.2%	0.0%
ยโสธร	-	-	-	-	-	-
ยะลา	-	-	-	-	-	-
ร้อยเอ็ด	-	-	-	0.4%	0.2%	0.0%
ระนอง	7.1%	4.3%	0.0%	0.3%	0.2%	0.0%
ระยอง	-	-	-	-	-	-
ราชบุรี	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
ลพบุรี	-	-	-	-	-	-
ลำปาง	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
ลำพูน	-	-	-	0.6%	0.4%	0.0%
เลย	-	-	-	-	-	-
ศรีสะเกษ	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
สกลนคร	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
สงขลา	-	-	-	-	-	-
สตูล	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
สมุทรปราการ	-	-	-	-	-	-
สมุทรสงคราม	-	-	-	-	-	-
สมุทรสาคร	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
สระแก้ว	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
สระบุรี	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
สิงห์บุรี	-	-	-	0.8%	0.5%	0.0%
สุโขทัย	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
สุพรรณบุรี	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
สุราษฎร์ธานี	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%
สุรินทร์	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
หนองคาย	-	-	-	0.9%	0.6%	0.0%
หนองบัวลำภู	23.8%	14.3%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%
อ่างทอง	-	-	-	0.5%	0.3%	0.0%
อำนาจเจริญ	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
อุดรธานี	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
อุตรดิตถ์	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
อุทัยธานี	-	-	-	17.6%	10.6%	0.0%
อุบลราชธานี	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%

หมายเหตุ: คำนวณเป้าหมายเฉพาะจังหวัดที่มีข้อมูลสมบูรณ์

ตารางที่ 20 เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ขับขี่ที่ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น (ปี พ.ศ.)

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ขับขี่ที่ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
กรุงเทพมหานคร	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
กระบี่	-	-	-	-	-	-
กาญจนบุรี	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
กาฬสินธุ์	-	-	-	1.5%	0.9%	0.0%
กำแพงเพชร	-	-	-	-	-	-
ขอนแก่น	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
จันทบุรี	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%
ฉะเชิงเทรา	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
ชลบุรี	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ขับขี่ ที่ใช้รถจักรยานยนต์ต่อจิตและประสาอื่น					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
ชัยนาท	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
ชัยภูมิ	-	-	-	-	-	-
ชุมพร	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
เชียงราย	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
เชียงใหม่	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
ตรัง	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
ตราด	-	-	-	-	-	-
ตาก	-	-	-	0.9%	0.6%	0.0%
นครนายก	4.8%	2.9%	0.0%	0.8%	0.5%	0.0%
นครปฐม	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
นครพนม	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
นครราชสีมา	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
นครศรีธรรมราช	0.5%	0.3%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%
นครสวรรค์	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%
นนทบุรี	-	-	-	-	-	-
นราธิวาส	6.5%	3.9%	0.0%	0.7%	0.4%	0.0%
น่าน	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
บึงกาฬ	-	-	-	0.7%	0.4%	0.0%
บุรีรัมย์	-	-	-	0.6%	0.4%	0.0%
ปทุมธานี	-	-	-	-	-	-
ประจวบคีรีขันธ์	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
ปราจีนบุรี	-	-	-	-	-	-
ปัตตานี	-	-	-	-	-	-
พระนครศรีอยุธยา	-	-	-	1.0%	0.6%	0.0%
พะเยา	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
พังงา	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
พัทลุง	-	-	-	-	-	-
พิจิตร	-	-	-	-	-	-
พิษณุโลก	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
เพชรบุรี	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
เพชรบูรณ์	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
แพร่	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
ภูเก็ต	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
มหาสารคาม	2.7%	1.6%	0.0%	0.3%	0.2%	0.0%
มุกดาหาร	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

จังหวัด	เป้าหมายการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ขับขี่ที่ใช้รถจักรยานยนต์ต่อจิตและประสาอื่น					
	เป้าหมายสัดส่วนผู้เสียชีวิต			เป้าหมายสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัส		
	2565	2567	2570	2565	2567	2570
แม่ฮ่องสอน	-	-	-	0.8%	0.5%	0.0%
ยโสธร	-	-	-	-	-	-
ยะลา	-	-	-	-	-	-
ร้อยเอ็ด	-	-	-	0.8%	0.5%	0.0%
ระนอง	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
ระยอง	4.5%	2.7%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%
ราชบุรี	0.5%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
ลพบุรี	-	-	-	-	-	-
ลำปาง	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
ลำพูน	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
เลย	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
ศรีสะเกษ	-	-	-	-	-	-
สกลนคร	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
สงขลา	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
สตูล	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
สมุทรปราการ	-	-	-	-	-	-
สมุทรสงคราม	-	-	-	-	-	-
สมุทรสาคร	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%
สระแก้ว	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
สระบุรี	-	-	-	0.8%	0.5%	0.0%
สิงห์บุรี	-	-	-	2.7%	1.6%	0.0%
สุโขทัย	2.0%	1.2%	0.0%	0.4%	0.2%	0.0%
สุพรรณบุรี	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
สุราษฎร์ธานี	-	-	-	0.1%	0.0%	0.0%
สุรินทร์	0.4%	0.3%	0.0%	0.2%	0.1%	0.0%
หนองคาย	10.2%	6.1%	0.0%	5.0%	3.0%	0.0%
หนองบัวลำภู	-	-	-	0.2%	0.1%	0.0%
อ่างทอง	-	-	-	0.5%	0.3%	0.0%
อำนาจเจริญ	-	-	-	0.5%	0.3%	0.0%
อุดรธานี	-	-	-	0.1%	0.1%	0.0%
อุดรดิตถ์	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%
อุทัยธานี	-	-	-	8.1%	4.9%	0.0%
อุบลราชธานี	-	-	-	0.3%	0.2%	0.0%

หมายเหตุ: คำนวณเป้าหมายเฉพาะจังหวัดที่มีข้อมูลสมบูรณ์