

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน



รายงานประชาชน ประจำปี 2568



FREE COPY



e-book

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน



รายงานประชาชน ประจำปี 2568



FREE COPY



e-book

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

รายงานประชาชน ประจำปี 2568

คณะผู้จัดทำ : หนังสือ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
“รายงานประชาชน ประจำปี 2568”

พิมพ์ครั้งที่ 1 : จำนวน 4,500 เล่ม

ที่ปรึกษา

นายธีรพัฒน์ คัชมาตย์	อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
นางสาวชัชดาพร บุญพีระณัช	รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
นายสหรัฐ วงศ์สกุลวิวัฒน์	รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
นายชัยรัตน์ แก้วเพียงเพ็ญ	รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

คณะผู้จัดทำ

นายดุสิต ศิริวรราชัย	ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน
นางสาวจุฑามาศ เดชพิทักษ์	ผู้อำนวยการส่วนข้อมูลและติดตามประเมินผล ความปลอดภัยทางถนน
นางปัทมา นาคแสง	นักวิชาการพัสดุชำนาญการ
นายสุทธิพงษ์ วงศ์ทอง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
นายชนะชล ลับโกษา	พนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
นายกวิน สุวรรณรัตน์	พนักงานประจำสำนักงาน (ด้านบริหารงานทั่วไป)

จัดพิมพ์โดย

กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
เลขที่ 3/12 ถนนอุทองนอก แขวงดุสิต
เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300

พิมพ์ที่

ศูนย์สื่อและสิ่งพิมพ์แก้วเจ้าจอม มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
เลขที่ 1 อาคารศูนย์ปฏิบัติการเทคโนโลยีการพิมพ์ (อาคาร 47)
ถนนอุทองนอก แขวงดุสิต เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300
โทร 0 2160 1470

ISBN 978-974-458-848-7



อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความเสียหายทั้งต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก รัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงได้จัดตั้ง “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน” ขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 เพื่อทำหน้าที่บูรณาการการดำเนินงานของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม โดยในปัจจุบันการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ใช้กลไกของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานหลักของประเทศ ซึ่งมีการกำหนดเป้าหมายในปี พ.ศ. 2568 ให้ลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ให้เหลือ 16.34 คนต่อประชากรแสนคน หรือไม่เกินจำนวน 11,148 คน อย่างไรก็ตาม จากผลการบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน พบว่า สถิติผลการดำเนินงานจริงยังคงอยู่ที่ 24.73 คนต่อประชากรแสนคน หรือคิดเป็นจำนวนผู้เสียชีวิต 16,048 คน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าทุกภาคส่วน ยังคงต้องร่วมมือกันยกระดับมาตรการป้องกันเชิงรุกและกวดขันวินัยจราจรอย่างเข้มงวดต่อไป

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จึงได้จัดทำหนังสือ “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รายงานประชาชน ประจำปี 2568” ฉบับนี้ขึ้น โดยรวบรวมข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทย ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญในรอบปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ และหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน รวมทั้งสาระน่ารู้เกี่ยวกับกฎหมาย คู่มือการดำเนินการ และเกร็ดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน บทความทางวิชาการจากการประเมินผลแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนช่วงครึ่งแผนแรก ทั้งนี้ คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่าหนังสือเล่มนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานราชการ เอกชน สาธารณชน หรือผู้ที่สนใจ และขอขอบพระคุณทุกหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่ได้ร่วมแรงร่วมใจขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พร้อมทั้งสนับสนุนข้อมูลในการจัดทำหนังสือฉบับนี้ให้สำเร็จลุล่วงด้วยดีมา ณ โอกาสนี้

นายธีรพัฒน์ คัชมาตย์

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน





สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ 1 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

1

- | | |
|--|----|
| 1.1 สถานการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน | 3 |
| 1.2 สถานการณ์จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน | 7 |
| 1.3 การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญของประเทศไทย | 9 |
| 1.4 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ | 17 |

ส่วนที่ 2 ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามแผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

31

- | | |
|---|-----|
| 2.1 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน: ศปถ. (ส่วนกลาง) | 33 |
| 2.2 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร | 88 |
| 2.3 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการ
ความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น | 94 |
| 2.4 ผลการดำเนินงานของหน่วยงานภาคีเครือข่าย | 119 |

ส่วนที่ 3 สารบัญด้านความปลอดภัยทางถนน

129

- | | |
|---|-----|
| 3.1 กฎหมายหรือระเบียบ คู่มือการดำเนินงาน
และเกร็ดน่ารู้ด้านความปลอดภัยทางถนน | 131 |
| 3.2 ผลงานทางวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน | 138 |



ส่วนที่ 1

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

- 1.1 สถานการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
- 1.2 สถานการณ์จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
- 1.3 การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญของประเทศไทย
- 1.4 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ

Safety for all together





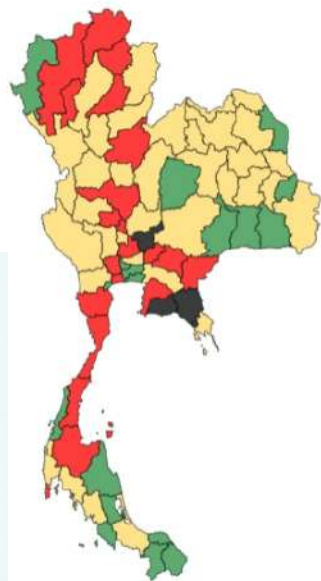


1.1

สถานการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน



ความปลอดภัยทางถนนเป็นดัชนีชี้วัดที่สำคัญสะท้อนถึงคุณภาพชีวิตและการพัฒนาทางสังคมของประเทศ ทว่าสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ยังคงเป็นประเด็นท้าทายที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรง ทั้งต่อการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และมูลค่าทางเศรษฐกิจ แม้จะมีความพยายามในการบังคับใช้กฎหมายและรณรงค์เชิงนโยบายอย่างต่อเนื่อง แต่ความถี่และความรุนแรงของอุบัติเหตุในชีวิตประจำวันยังมีตัวเลขสถิติที่มีนัยสำคัญ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไม่ได้เกิดขึ้นจากพฤติกรรมส่วนบุคคลเพียงอย่างเดียว แต่ยังเกี่ยวกับปัจจัยเชิงระบบที่ต้องได้รับการแก้ไข ซึ่งแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ได้กำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น เพื่อนำไปขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยกำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 8,474 คน หรือ 12 คน ต่อแสนประชากร และลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 106,376 คน โดยเป้าหมายปี พ.ศ. 2568 ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เหลือ 11,148 คน หรือ 16.34 คนต่อแสนประชากร ซึ่งผลจากการบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (RTDDI: Road Traffic Death Data Integration) พบว่า ปี พ.ศ. 2568 ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตสะสมจากอุบัติเหตุทางถนนรวมทั้งสิ้น 16,078 คน หรือคิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 24.73 คนต่อแสนประชากร หากเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2567 มีผู้เสียชีวิต 17,477 คน หรือ 26.85 คนต่อแสนประชากร มีจำนวนลดลง 1,399 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 8 แต่หากเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ แม้ว่ามีแนวโน้มภาพรวมลดลงต่อเนื่องแต่ยังไม่บรรลุค่าเป้าหมาย



สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2568

สรุปรายงานสถานการณ์ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปี 2568 เปรียบเทียบกับปีก่อนหน้าและเป้าหมายตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2565-2570)

เปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายแผนแม่บทฯ



แนวโน้มภาพรวมลดลงต่อเนื่องแต่ยังไม่บรรลุค่าเป้าหมาย

ปี พ.ศ. 2568

16,078 ราย

จำนวนผู้เสียชีวิต ปี พ.ศ. 2568 ลดลง จากปี พ.ศ. 2567 ถึง 1,399 ราย

-8%
จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 8% เมื่อเทียบกับปีก่อน

ตัวชี้วัด	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2568 (เป้าหมาย)
จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	17,477	16,078	-
อัตราต่อแสนประชากร	26.85	24.73	16.34



ข้อมูลจากรายงานบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ราย)

เกณฑ์อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร

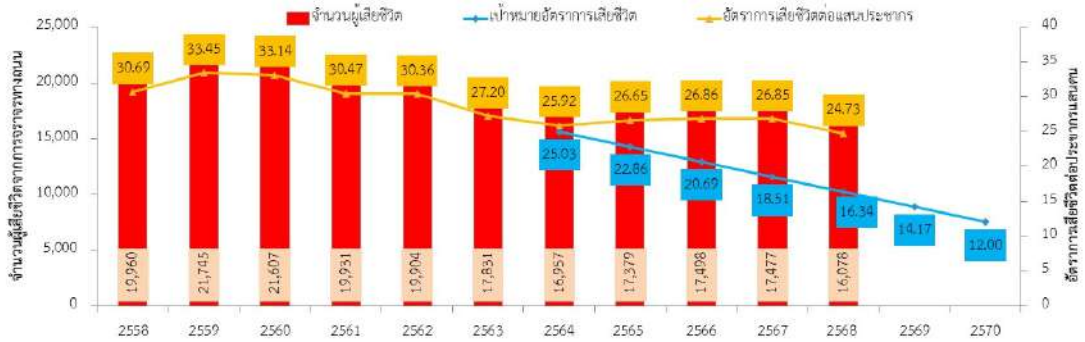
- สีเขียว 1-20
- สีเหลือง 21-30
- สีแดง 31-40
- สีดำ 40 ขึ้นไป





จำนวนและอัตราการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ปี พ.ศ. 2558 – 2568 และเป้าหมายตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน 2565-2570

มีผู้เสียชีวิตปี 2568 จำนวน 16,078 ราย (24.73 คนต่อแสนประชากร)
เปรียบเทียบกับปี 2567 มีผู้เสียชีวิต 17,477 ราย (26.85 ต่อแสนประชากร)
มีจำนวนลดลง 1,399 ราย คิดเป็นลดลงร้อยละ 8



แหล่งข้อมูล : ข้อมูลบูรณาการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน (มรณบัตรจากนิติเวชโรงพยาบาล บ.กลางศูนย์การแพทย์ โรงพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุจาก ก.ก. และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) รวบรวมและวิเคราะห์ โดย กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

ที่มา กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

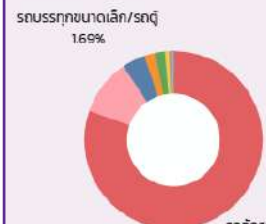
กลุ่มผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 75.86 (12,197 ราย) ในขณะที่เพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 24.13 (3,880 ราย) ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดยังคงเป็นรถจักรยานยนต์ คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 80.47 ของการเสียชีวิตที่ทราบประเภทพาหนะ

ร้อยละการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจำแนกตามเพศ



ชาย	หญิง	ไม่ระบุ
75.86%	24.13%	0.01%
12,197 ราย	3,880 ราย	1 ราย

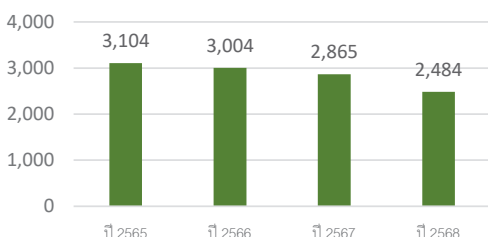
ร้อยละการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ



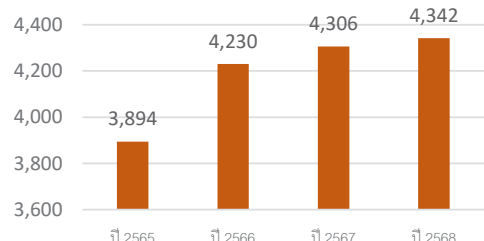
เฉพาะจำนวนที่ทราบพาหนะ: 8,976

เมื่อวิเคราะห์ช่วงวัยที่มีความเสี่ยงสูง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 - 2568 พบว่า กลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานตอนต้น (อายุ 15 - 24 ปี) เป็นกลุ่มที่มีการเสียชีวิตสะสมในระดับที่สูงในทุกปี แต่มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง สวนทางกับกลุ่มผู้สูงอายุ (อายุ 60 ปีขึ้นไป) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

กราฟผู้เสียชีวิต ช่วงอายุ 15-24 ปี



กราฟผู้เสียชีวิต ช่วงอายุ 60 ปีขึ้นไป



ตารางเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตตามช่วงอายุ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 ถึง ปี พ.ศ. 2568

ช่วงอายุ/ ปีที่เสียชีวิต	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	ปี พ.ศ. 2568
0-4	167	157	100	117
5-9	121	103	131	95
10 - 14	459	492	522	401
15 - 19	1,410	1,449	1,439	1,236
20 - 24	1,694	1,555	1,426	1,248
25 - 29	1,605	1,553	1,427	1,282
30-34	1,260	1,328	1,349	1,172
35 - 39	1,205	1,217	1,208	1,080
40 - 44	1,325	1,324	1,305	1,071
45 - 49	1,336	1,350	1,311	1,221
50 - 54	1,352	1,334	1,294	1,261
55 - 59	1,401	1,307	1,389	1,288
60 - 64	1,144	1,332	1,314	1,258
65 - 69	1,044	1,088	1,150	1,156
70 - 74	824	883	874	898
75 - 79	475	497	505	565
80 - 84	261	276	290	300
85 - 89	108	124	122	130
90 - 94	32	24	45	33
95 - 99	6	6	6	2



สถานการณ์ การเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2568 จำแนกตามช่วงอายุเป็นรายเดือน

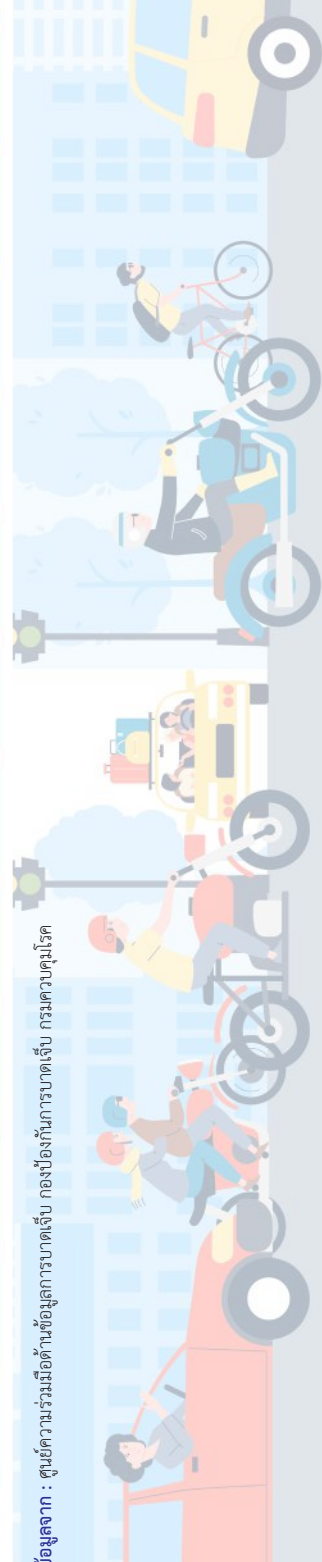


จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ปี พ.ศ. 2566, 2567, 2568) ตามเดือนที่ถึงเหตุ

เดือน	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม	เมษายน	พฤษภาคม	มิถุนายน	กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม
ปี 2566	31	37	126	142	33	34	31	37	29	35	38	30
ปี 2567	32	33	112	97	32	32	31	34	27	31	34	31
ปี 2568	357	346	342	328	321	321	345	330	355	311	289	352

จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แยกตามเดือน และช่วงอายุ (ปี พ.ศ. 2566, 2567, 2568)

ช่วงอายุ	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม	เมษายน	พฤษภาคม	มิถุนายน	กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม
0-4	38	32	31	31	34	34	31	37	29	35	38	34
5-9	142	135	112	97	99	114	114	122	115	125	99	130
10-14	357	346	342	328	321	321	345	330	355	311	289	352
15-19	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
20-24	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
25-29	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
30-34	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
35-39	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
40-44	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
45-49	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
50-54	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
55-59	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
60-64	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
65-69	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
70-74	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
75-79	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
80-84	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
85-89	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
90-94	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
95-99	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
≥100	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339
ไม่ทราบอายุ	351	341	321	314	321	315	345	345	385	345	319	339



ข้อมูลจาก : ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค





1.2

สถานการณ์จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน



อุบัติเหตุทางถนนนอกจากการสูญเสียชีวิตแล้ว ยังก่อให้เกิดการบาดเจ็บและภาระค่าใช้จ่ายทางการแพทย์จำนวนมาก (ข้อมูลจากระบบคลังข้อมูลด้านการแพทย์และสุขภาพ (HDC) กระทรวงสาธารณสุข พบว่า



จำนวนผู้บาดเจ็บ:

มีผู้บาดเจ็บที่ต้องเข้ารับการรักษาแบบผู้ป่วยนอก (OPD) สูงถึง 1,080,613 คน และมีผู้บาดเจ็บรุนแรงที่ต้องเข้ารับการรักษาแบบผู้ป่วยใน (IPD) จำนวน 247,507 คน



สัดส่วนผู้บาดเจ็บตามเพศมีความสอดคล้องกับสถิติการเสียชีวิต

โดยผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 59.29 และเพศหญิง ร้อยละ 40.71



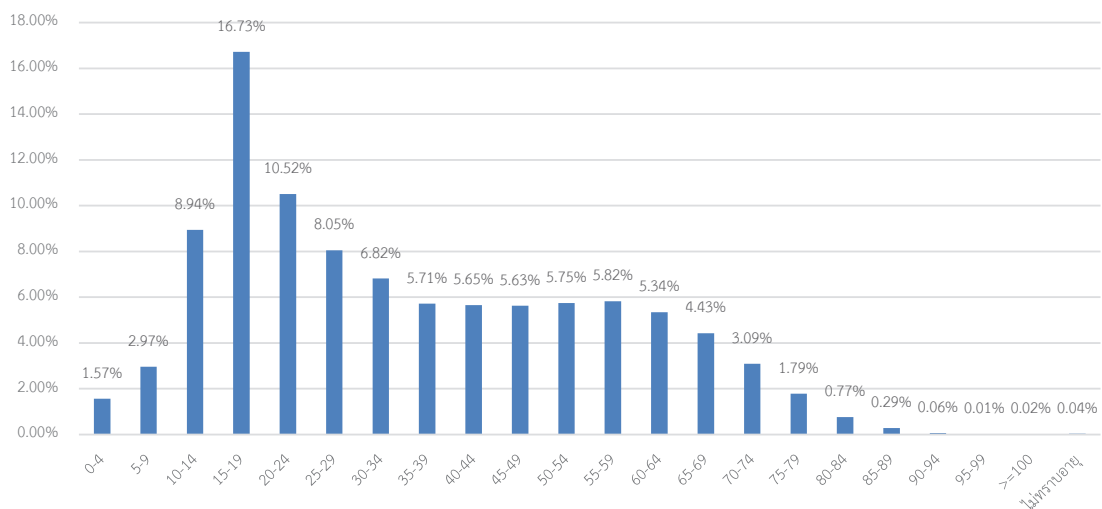
ช่วงอายุของผู้บาดเจ็บ:

สถิติชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่าอุบัติเหตุทางถนนส่งผลกระทบต่อประชากรในกลุ่มเด็ก เยาวชน และวัยทำงานตอนต้น โดยมีสัดส่วนผู้บาดเจ็บที่ต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล (IPD) สูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อันดับ 1 ช่วงอายุ 15-19 ปี ร้อยละ 16.73 อันดับ 2 ช่วงอายุ 20-24 ปี ร้อยละ 10.52 และอันดับ 3 ช่วงอายุ 10-14 ปี ร้อยละ 8.94

สัดส่วนผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล (IPD) จำแนกตามช่วงอายุ

แสดงข้อมูลการกระจายตัวของผู้บาดเจ็บในแต่ละกลุ่มอายุเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างอย่างชัดเจน

ช่วงอายุของผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล





ประเภทยานพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ:

รถจักรยานยนต์ยังคงเป็นยานพาหนะอันดับหนึ่งที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บสูงสุด ร้อยละ 80.80 ซึ่งห่างจากยานพาหนะประเภทอื่นค่อนข้างมาก และกลุ่มที่ได้รับผลกระทบรองลงมา ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยาน ร้อยละ 7.06 รถยนต์ ร้อยละ 4.48 และคนเดินเท้า ร้อยละ 3.46 ตามลำดับ

ผู้ใช้รถจักรยานยนต์



ร้อยละ
80.80

ผู้ใช้รถจักรยาน



ร้อยละ
7.06

ผู้ใช้รถยนต์



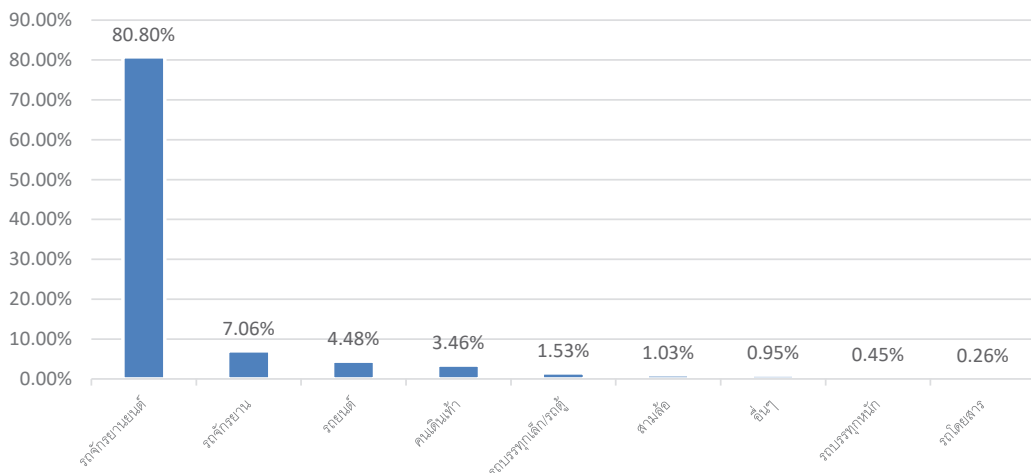
ร้อยละ
4.48

คนเดินเท้า



ร้อยละ
3.46

กราฟแสดงสัดส่วนผู้บาดเจ็บที่เข้ารับรักษาตัวในโรงพยาบาล (IPD) จำแนกตามยานพาหนะ



ภาระค่ารักษาพยาบาล:

การบาดเจ็บเหล่านี้นำไปสู่ค่าใช้จ่ายจำนวนมาก สำหรับค่ารักษาพยาบาลสำหรับผู้ป่วยนอก (OPD) จำนวน 966,801,807 บาท และค่ารักษาพยาบาลสำหรับผู้ป่วยใน (IPD) สูงถึง 7,531,176,870 บาท





1.3

การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญของประเทศไทย



ปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ต้องเฝ้าระวัง จากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญของประเทศไทยผ่านระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS: Injury Surveillance System) ระหว่างปี 2566 - 2568 พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงหลักที่นำไปสู่ความสูญเสีย ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การดื่มแล้วขับ



การไม่สวมหมวกนิรภัย: เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งพฤติกรรมนี้ทำให้อัตราการรอดชีวิตเมื่อเกิดการกระแทกที่ศีรษะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุมีอัตราการไม่สวมหมวกนิรภัยสูงอย่างต่อเนื่อง

- ▶ ปี 2566 คิดเป็นร้อยละ 84.09
- ▶ ปี 2567 คิดเป็นร้อยละ 84.90
- ▶ ปี 2568 คิดเป็นร้อยละ 83.57

การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย: ส่งผลให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ขาดอุปกรณ์ช่วยรับและลดความรุนแรงจากการกระแทกเมื่อเกิดการชน โดยพบสถิติการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ประสบอุบัติเหตุในระดับที่สูงเช่นกัน

- ▶ ปี 2566 คิดเป็นร้อยละ 73.75
- ▶ ปี 2567 คิดเป็นร้อยละ 73.93
- ▶ ปี 2568 คิดเป็นร้อยละ 72.20



การดื่มแล้วขับ: การเมาสุราขณะขับขี่ยังคงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้สูญเสียความสามารถในการควบคุมยานพาหนะ ตัดสินใจได้ช้าลง แม้แนวโน้มจะลดลง แต่ยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง โดยพบสถิติ

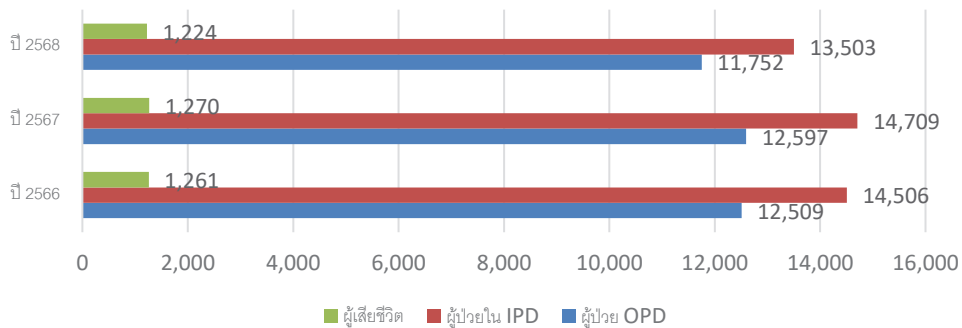
- ▶ ปี 2566 คิดเป็นร้อยละ 19.24
- ▶ ปี 2567 คิดเป็นร้อยละ 17.44
- ▶ ปี 2568 คิดเป็นร้อยละ 15.68





ประเด็นที่น่าสนใจเกี่ยวกับข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตของกลุ่มซึ่งเป็นกลุ่มผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง ที่ถูกกำหนดให้เป็นเป็นตัวชี้วัดชั้นกลางของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 คือ จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้า โดยมีเป้าหมายให้จำนวนผู้เสียชีวิต ปี 2568 ลดลงเหลือ 287 คน และจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสลดลงเหลือ 4,016 คน ซึ่งจากข้อมูลระบบบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injury Data Collaboration: RTIDC) พบว่า โดยรวม 3 ปี ระหว่างปี 2566 - 2568 มีผู้เสียชีวิตรวมถึง 3,755 ราย และมีผู้บาดเจ็บรุนแรงจต้องนอนพักรักษาตัว (IPD) สูงถึง 42,718 คน

กราฟแสดงจำนวนคนเดินเท้าที่บาดเจ็บ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

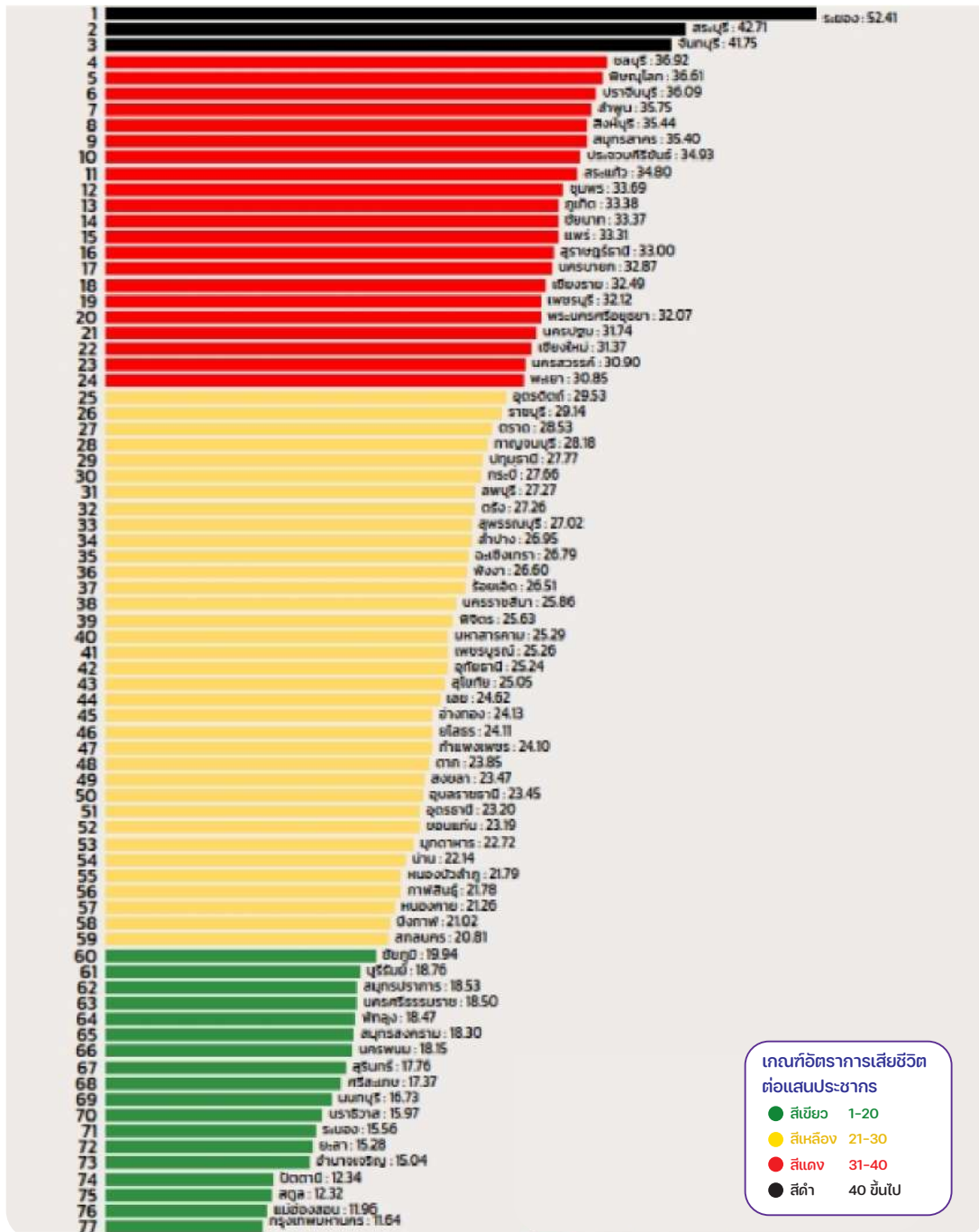


แม้ในภาพรวมปี 2568 สูงกว่าเป้าหมายตัวชี้วัด และแม้ว่าสถิติจะลดลงเล็กน้อยตามแนวโน้มสถิติอุบัติเหตุ แต่จำนวนผู้บาดเจ็บในกลุ่มผู้บาดเจ็บใน (IPD) มีสัดส่วนสูงกว่าผู้บาดเจ็บนอก (OPD) ในทุก ๆ ปี บ่งชี้ว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับคนเดินเท้า แรงกระแทกมักก่อให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงระดับปานกลางถึงขั้นวิกฤต อัตราการเสียชีวิตคงตัวในระดับสูง ตัวเลขผู้เสียชีวิตเฉลี่ยสูงกว่า 1,200 รายต่อปี อาจสะท้อนว่าต้องเพิ่มมาตรการความปลอดภัยเพื่อปกป้องกลุ่มคนเดินเท้าเพิ่มขึ้น

ข้อมูลสถิติเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่า รถจักรยานยนต์ กลุ่มวัยรุ่นถึงวัยทำงาน กลุ่มคนเดินเท้า คือกลุ่มเป้าหมายที่ต้องเพิ่มความระมัดระวังสูง รวมถึงงบประมาณประเทศที่ต้องสูญเสียไปกับการรักษาพยาบาลหลักพันล้านบาท ดังนั้น ประชาชนทุกคนจึงควรปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด สวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย และงดการขับขี่เมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เพื่อลดความสูญเสียของครอบครัวและสังคมไทย

สถิติภาพรวม ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย พ.ศ. 2568

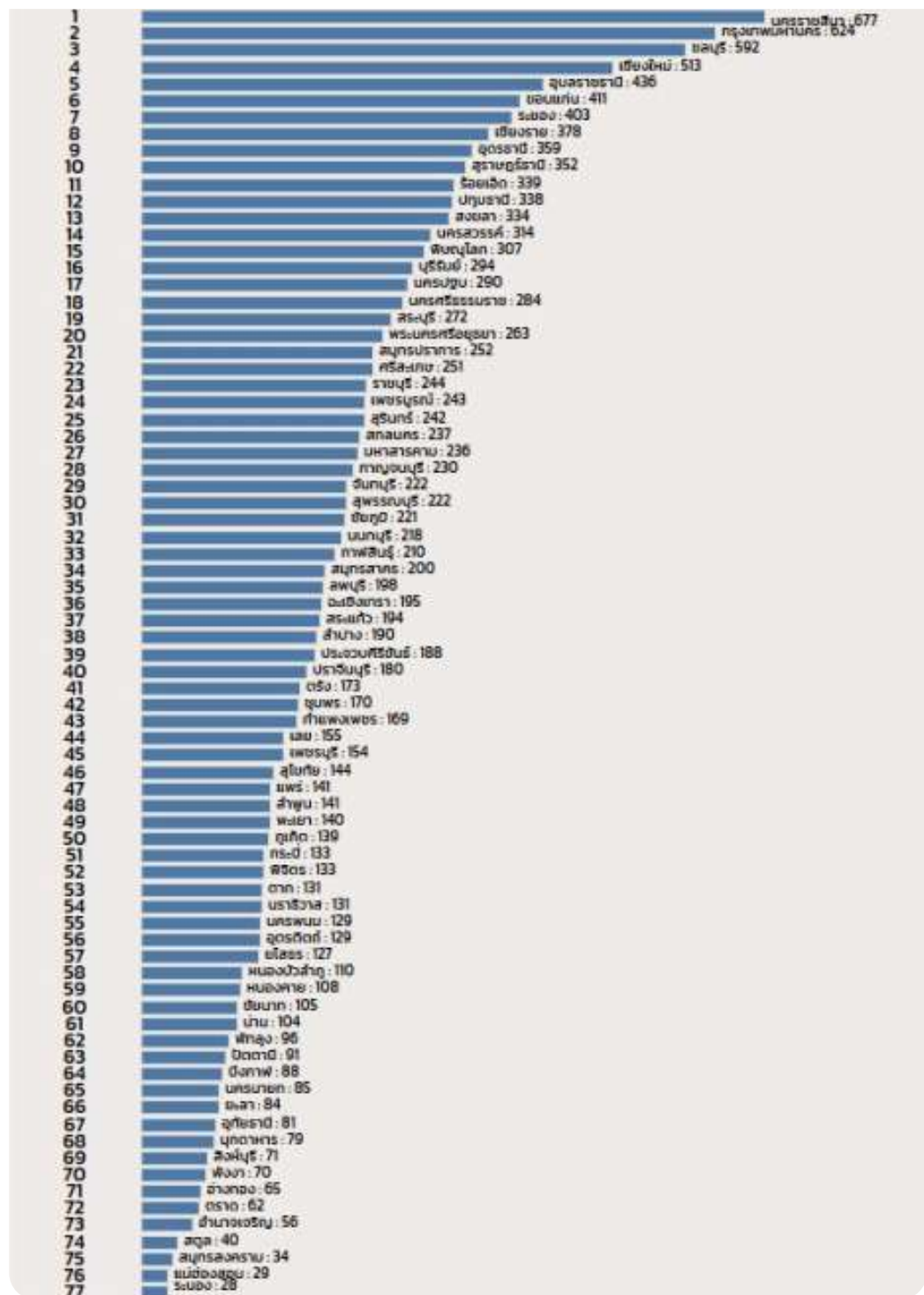
กราฟแสดงอันดับอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร รายจังหวัด ปี พ.ศ. 2568



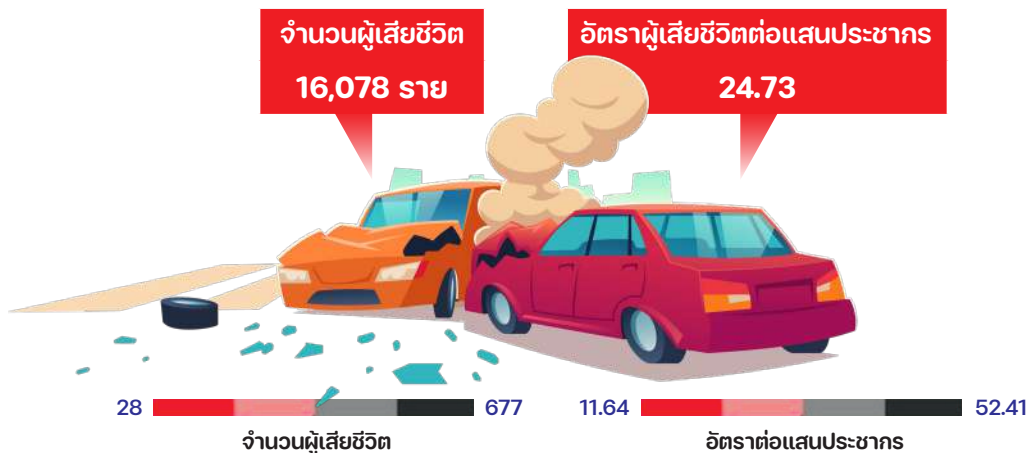
ที่มา : สถานการณ์การการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ (ระบบบูรณาการการเสียชีวิต 3 ฐาน)
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข <https://dip.ddc.moph.go.th>



กราฟแสดงอันดับจำนวนผู้เสียชีวิตรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2568



ที่มา : สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ (ระบบบูรณาการการเสียชีวิต 3 ฐาน)
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข <https://dip.ddc.moph.go.th>



ตารางจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2565 - 2568

ที่	จังหวัด	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568
1	กระบี่	133	111	145	133
2	กรุงเทพมหานคร	848	806	675	624
3	กาญจนบุรี	229	287	253	230
4	กาฬสินธุ์	235	214	241	210
5	กำแพงเพชร	215	224	190	169
6	ขอนแก่น	424	451	461	411
7	จันทบุรี	239	228	260	222
8	ฉะเชิงเทรา	267	255	221	195
9	ชลบุรี	702	695	604	592
10	ชัยนาท	105	126	109	105
11	ชัยภูมิ	261	258	244	221
12	ชุมพร	175	160	204	170
13	เชียงราย	424	436	408	378
14	เชียงใหม่	595	616	558	513
15	ตรัง	148	188	181	173
16	ตราด	70	77	87	62
17	ตาก	138	150	142	131
18	นครนายก	78	86	71	85
19	นครปฐม	293	342	283	290
20	นครพนม	155	130	145	129
21	นครราชสีมา	757	734	758	677
22	นครศรีธรรมราช	317	293	306	284
23	นครสวรรค์	311	284	337	314
24	นนทบุรี	234	230	221	218
25	นราธิวาส	112	118	128	131
26	น่าน	111	127	117	104
27	บึงกาฬ	101	90	85	88
28	บุรีรัมย์	340	394	296	294
29	ปทุมธานี	319	338	400	338
30	ประจวบคีรีขันธ์	211	204	197	188
31	ปราจีนบุรี	177	162	183	180
32	ปัตตานี	104	91	93	91



ที่	จังหวัด	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568
33	พระนครศรีอยุธยา	315	281	264	263
34	พะเยา	128	141	132	140
35	พังงา	74	78	88	70
36	พัทลุง	122	129	92	96
37	พิจิตร	170	122	140	133
38	พิษณุโลก	266	277	311	307
39	เพชรบุรี	148	161	160	154
40	เพชรบูรณ์	268	264	287	243
41	แพร่	117	125	139	141
42	ภูเก็ต	123	161	156	139
43	มหาสารคาม	225	223	232	236
44	มุกดาหาร	111	98	81	79
45	แม่ฮ่องสอน	55	52	39	29
46	ยโสธร	136	129	138	127
47	ยะลา	65	72	69	84
48	ร้อยเอ็ด	296	276	347	339
49	ระนอง	45	28	43	28
50	ระยอง	483	486	466	403
51	ราชบุรี	268	265	265	244
52	ลพบุรี	236	253	224	198
53	ลำปาง	235	220	239	190
54	ลำพูน	144	155	169	141
55	เลย	178	163	186	155
56	ศรีสะเกษ	321	317	334	251
57	สกลนคร	262	279	306	237
58	สงขลา	309	326	402	334
59	สตูล	64	52	56	40
60	สมุทรปราการ	291	286	268	252
61	สมุทรสงคราม	31	39	36	34
62	สมุทรสาคร	137	184	195	200
63	สระแก้ว	205	207	189	194
64	สระบุรี	240	264	259	272
65	สิงห์บุรี	64	51	57	71
66	สุโขทัย	137	164	127	144
67	สุพรรณบุรี	297	311	252	222
68	สุราษฎร์ธานี	260	322	325	352
69	สุรินทร์	344	293	332	242
70	หนองคาย	128	135	122	108
71	หนองบัวลำภู	114	102	121	110
72	อ่างทอง	70	83	82	65
73	อำนาจเจริญ	89	67	60	56
74	อุดรธานี	306	285	365	359
75	อุตรดิตถ์	126	130	136	129
76	อุทัยธานี	96	106	93	81
77	อุบลราชธานี	452	430	490	436
	ไม่ทราบจังหวัด	-	1	-	-

ที่มา : สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ (ระบบบูรณาการการเสียชีวิต 3 ฐาน) กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข <https://dip.ddc.moph.go.th>





ตารางอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรจากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2565 - 2568

ที่	จังหวัด	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568
1	กระบี่	27.92	23.25	30.28	27.66
2	กรุงเทพมหานคร	15.54	14.89	12.54	11.64
3	กาญจนบุรี	28.07	35.14	30.98	28.18
4	กาฬสินธุ์	24.09	22.00	24.87	21.78
5	กำแพงเพชร	30.21	31.60	26.94	24.10
6	ขอนแก่น	23.70	25.28	25.92	23.19
7	จันทบุรี	44.89	42.83	48.87	41.75
8	ฉะเชิงเทรา	37.16	35.35	30.50	26.79
9	ชลบุรี	45.19	44.36	38.14	36.92
10	ชัยนาท	32.70	39.50	34.40	33.37
11	ชัยภูมิ	23.25	23.06	21.90	19.94
12	ชุมพร	34.64	31.66	40.38	33.69
13	เชียงราย	36.28	37.34	34.99	32.49
14	เชียงใหม่	36.53	37.78	34.17	31.37
15	ตรัง	23.17	29.49	28.45	27.26
16	ตราด	31.98	35.25	39.95	28.53
17	ตาก	25.36	27.47	25.93	23.85
18	นครนายก	30.13	33.20	27.43	32.87
19	นครปฐม	32.17	37.55	31.04	31.74
20	นครพนม	21.66	18.18	20.32	18.15
21	นครราชสีมา	28.79	27.94	28.90	25.86
22	นครศรีธรรมราช	20.49	18.97	19.87	18.50
23	นครสวรรค์	30.03	27.57	32.93	30.90
24	นนทบุรี	18.39	17.94	17.11	16.73
25	นราธิวาส	13.90	14.56	15.70	15.97
26	น่าน	23.39	26.83	24.80	22.14
27	บึงกาฬ	23.98	21.38	20.23	21.02
28	บุรีรัมย์	21.54	25.00	18.82	18.76
29	ปทุมธานี	27.18	28.50	33.33	27.77
30	ประจวบคีรีขันธ์	39.11	37.74	36.53	34.93
31	ปราจีนบุรี	35.87	32.70	36.79	36.09
32	ปัตตานี	14.32	12.47	12.68	12.34
33	พระนครศรีอยุธยา	38.52	34.34	32.23	32.07



ที่	จังหวัด	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568
34	พะเยา	27.62	30.62	28.86	30.85
35	พังงา	28.03	29.59	33.41	26.60
36	พัทลุง	23.35	24.73	17.67	18.47
37	พิจิตร	32.06	23.15	26.75	25.63
38	พิษณุโลก	31.41	32.81	36.97	36.61
39	เพชรบุรี	30.94	33.63	33.41	32.12
40	เพชรบูรณ์	27.40	27.11	29.64	25.26
41	แพร่	26.88	28.94	32.49	33.31
42	ภูเก็ต	30.35	39.54	38.04	33.38
43	มหาสารคาม	23.68	23.58	24.67	25.29
44	มุกดาหาร	31.87	28.11	23.25	22.72
45	แม่ฮ่องสอน	22.80	21.50	16.09	11.96
46	ยโสธร	25.49	24.24	26.04	24.11
47	ยะลา	12.06	13.27	12.63	15.28
48	ร้อยเอ็ด	22.84	21.36	26.97	26.51
49	ระนอง	25.09	15.59	23.94	15.56
50	ระยอง	65.36	65.00	61.51	52.41
51	ราชบุรี	31.81	31.53	31.61	29.14
52	ลพบุรี	31.90	34.38	30.64	27.27
53	ลำปาง	32.45	30.60	33.55	26.95
54	ลำพูน	36.12	39.01	42.69	35.75
55	เลย	28.05	25.71	29.42	24.62
56	ศรีสะเกษ	22.03	21.79	23.02	17.37
57	สกลนคร	22.87	24.37	26.78	20.81
58	สงขลา	21.76	22.93	28.27	23.47
59	สตูล	19.76	16.02	17.24	12.32
60	สมุทรปราการ	21.79	21.35	19.87	18.53
61	สมุทรสงคราม	16.34	20.70	19.25	18.30
62	สมุทรสาคร	24.82	33.17	34.83	35.40
63	สระแก้ว	36.79	37.10	33.87	34.80
64	สระบุรี	37.65	41.45	40.69	42.71
65	สิงห์บุรี	31.23	25.08	28.24	35.44
66	สุโขทัย	23.38	28.14	21.93	25.05
67	สุพรรณบุรี	35.59	37.45	30.51	27.02
68	สุราษฎร์ธานี	24.48	30.24	30.50	33.00
69	สุรินทร์	25.00	21.34	24.26	17.76
70	หนองคาย	24.98	26.39	23.92	21.26
71	หนองบัวลำภู	22.41	20.08	23.87	21.79
72	อ่างทอง	25.43	30.37	30.23	24.13
73	อำนาจเจริญ	23.70	17.86	16.04	15.04
74	อุดรธานี	19.62	18.30	23.50	23.20
75	อุตรดิตถ์	28.23	29.32	30.90	29.53
76	อุทัยธานี	29.54	32.71	28.83	25.24
77	อุบลราชธานี	24.31	23.11	26.33	23.45

ที่มา : สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ (ระบบบูรณาการการเสียชีวิต 3 ฐาน) กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข <https://dip.ddc.moph.go.th>





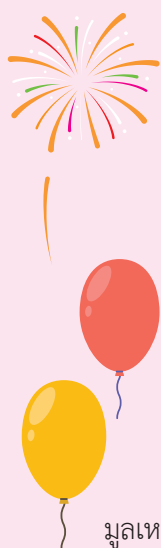
1.4

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลสำคัญ



เทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ เป็นช่วงที่ประชาชนจำนวนมากใช้รถใช้ถนนเดินทางสัญจรกลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยว ทุกพื้นที่ทั่วประเทศมีการจัดงานเฉลิมฉลอง งานประเพณีการทำบุญและรื่นเริงต่าง ๆ ทำให้มีปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าช่วงปกติ ทั้งปัจจัยด้านคนและยานพาหนะ โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้บูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) จึงได้มีมติในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2567 รับรองมติเห็นชอบแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2568 และขยายเวลาการดำเนินการช่วงควบคุมเข้มข้น เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 จากเดิมในช่วงเวลาวันที่ 27 ธันวาคม 2567 ถึงวันที่ 2 มกราคม 2568 ไปเป็นถึงวันที่ 5 มกราคม 2568 สำหรับช่วงเทศกาลสงกรานต์ ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ 11-17 เมษายน 2568 โดยกำหนดชื่อการรณรงค์ **“ขับซึ่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ”** ใช้เป็นแนวทางการบูรณาการการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความเสี่ยงสำคัญ **เร็ว เมา หมวก** มีเป้าหมายภาพรวมเพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และช่วงวันหยุดติดต่อกัน 4 วันขึ้นไป ในปี พ.ศ. 2568 สรุปผลการดำเนินงาน ดังนี้

ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568* : ช่วงควบคุมเข้มข้น



ช่วงควบคุมเข้มข้น	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)
7 วัน ระว่างอันตราย (27 ธันวาคม 2567 - 2 มกราคม 2568)	1,938 (ครั้ง)	1,894 (คน)	321 (ราย)
10 วัน (27 ธันวาคม 2567 - 5 มกราคม 2568)	2,467 (ครั้ง)	2,376 (คน)	436 (ราย)



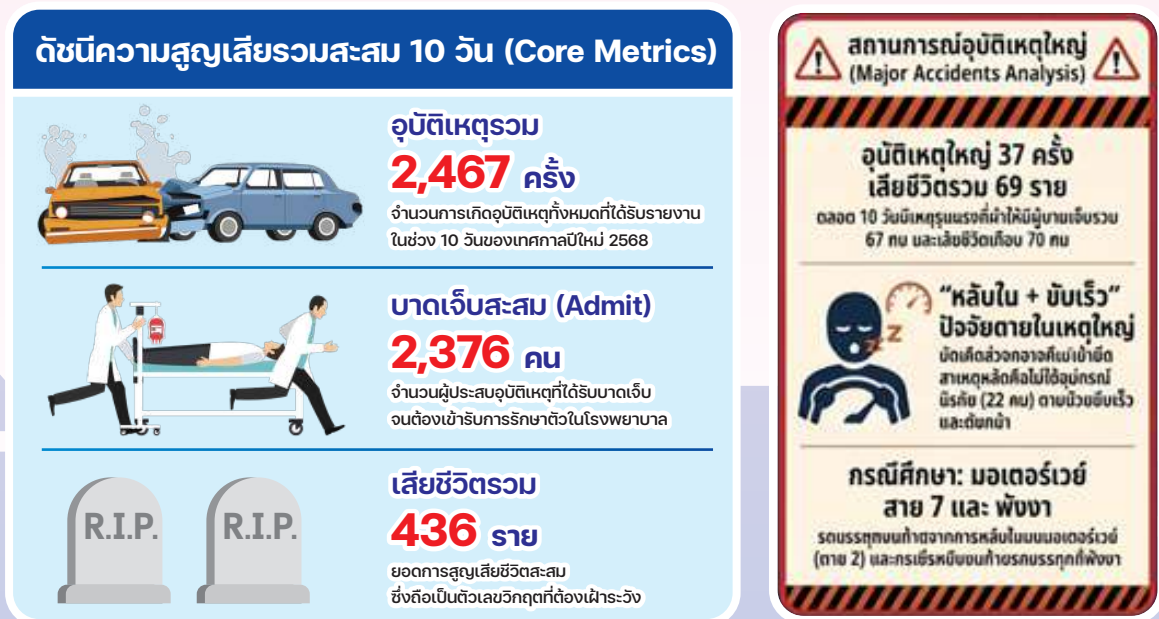
มูลเหตุสันนิษฐานการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ การขับเร็ว 40.25% ดื่มแล้วขับ 22.08% ตัดหน้ากระชั้นชิด 20.18% โดยช่วงเวลาที่ต้องเฝ้าระวังการเกิดเหตุสูงสุดอยู่ในช่วงเวลา 15.00 – 21.00 น. 36.85%

*ข้อมูลจากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report)



ผลการบูรณาการการทำงานของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 ช่วงควบคุมเข้มข้น กำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดระดับภาพรวม ลดลง 5% เปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง (พ.ศ. 2565 - 2567) จึงใช้ข้อมูลช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน ในการเปรียบเทียบ ดังนี้

- ▶ **การเกิดอุบัติเหตุ** จำนวน 1,938 ครั้ง ลดลง 21.80%
- ▶ **ผู้บาดเจ็บ (Admit)** จำนวน 1,894 คน ลดลง 23.38%
- ▶ **ผู้เสียชีวิต** จำนวน 321 ราย เพิ่มขึ้น 3.10% ซึ่งสะท้อนถึงความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง คิดเป็น 16.56%
- ▶ **จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุใหญ่** จำนวน 31 ครั้ง เพิ่มขึ้น 34.78%
- ▶ **การเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ** จำนวน 175 ราย ลดลง 0.38%
- ▶ **จำนวนผู้เสียชีวิตจากพฤติกรรมเสี่ยงหลัก 6 ข้อ พบว่า**
 - ▶ พฤติกรรมเสี่ยงที่สถิติลดลง ได้แก่ การดื่มแล้วขับ ลดลง 16.39% การขับเร็วรถเกินกว่ากฎหมายกำหนด ลดลง 21.93% การไม่สวมหมวกนิรภัย ลดลง 7.06% และพฤติกรรมจากการขับรถย้อนศร ลดลง 4.55% ซึ่งลดลงไม่ถึง 5%
 - ▶ พฤติกรรมเสี่ยงที่เพิ่มสูงขึ้น ได้แก่ การตัดหน้ากระชั้นชิด เพิ่มขึ้น 11.29% การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เพิ่มขึ้น 172.73%



สรุปบทวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568

▼ 1,938 ครั้ง

เกิดอุบัติเหตุสะสม

ลดลงจากปี 2567 (-15.30%)
และลดลงกว่าค่าเฉลี่ย 3 ปี (-21.80%)

▼ 1,894 คน

ผู้บาดเจ็บสะสม (Admit)

ลดลงจากปี 2567 (-17.90%) และลดลง
กว่าค่าเฉลี่ย 3 ปี (-23.38%) (บรรลุตัวชี้วัด)

▲ 321 ราย

ผู้เสียชีวิตสะสม

เพิ่มขึ้นสวนทาง (+13.03%) จากปี 2567
และเพิ่มขึ้น (+3.10%) เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย 3 ปี

สาเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ

1



ขับรถเร็ว (40.25%)

2



ดื่มแล้วขับ
(22.08%)

3



การตัดหน้ากระชั้นชิด
(20.18%)



68.03%

ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย

ไม่สวมหมวกนิรภัย (81.44%),
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (6.59%)



รถจักรยานยนต์
ครองแชมป์อุบัติเหตุ

84.77%

ทั่วไป (82.72%), พ่วงข้าง (1.9%),
Big Bike (1.15%)



กลุ่มอายุ 20-39 ปี
คือกลุ่มเสี่ยงสูงสุด

20-29 ปี (18.74%),
30-39 ปี (15.80%)

รวมอายุต่ำกว่า 24 ปี สูงถึง 30.65%

สภาพแวดล้อมและช่วงเวลาเกิดเหตุ



ถนนกรมทางหลวง และ
“ทางตรง” คือจุดเกิดเหตุหลัก
(ทางหลวง 42.47%, ทางตรง 82.15%)



ช่วงเวลาอันตราย
18.01 – 19.00 น.
(สูงสุด 7.95%)

รองลงมา 00.01 – 01.00 น. (7.12%)



กว่าครึ่งเกิดจากการ
“เสียหลักล้มเอง”
(แบบไม่มีคู่กรณี 51.81%)

พื้นที่เกิดเหตุสูงสุด



สุราษฎร์ธานี

ครองอันดับ 1 ทุกดัชนี
(อุบัติเหตุ 72 ครั้ง,
บาดเจ็บ 82 คน,
เสียชีวิต 20 ราย)

กรุงเทพมหานคร

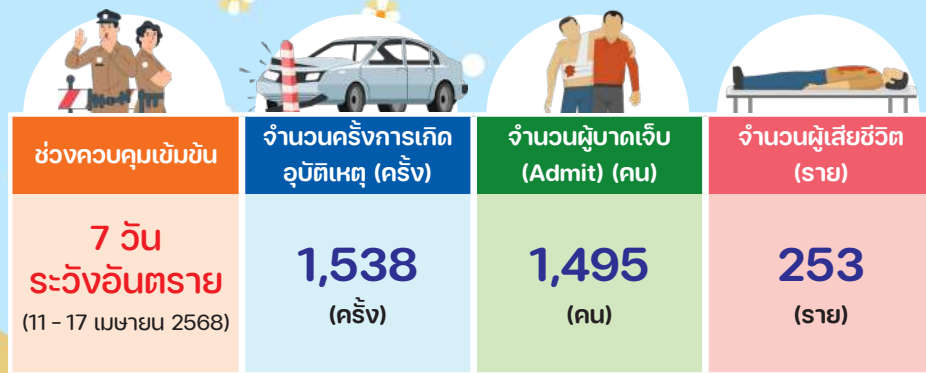
พื้นที่เสียชีวิตสูง
(อันดับ 2, 18 ราย)

บทเรียนปีใหม่ 2568: ยอดผู้เสียชีวิตสวนทางยอดการเกิดเหตุ!
วิกฤตร้ายแรงยังอยู่กับกลุ่มวัยทำงานขับขี้อัจริยานยนต์เรื้อบนทางตรงสายหลัก
โดยกว่าครึ่งของความสูญเสียเกิดจากการขับซึ่ล้มเองและไม่สวมหมวกนิรภัย

NotebookL



ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568* : ช่วงควบคุมเข้มข้น



มูลเหตุสันนิษฐานการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ การขับเร็ว 41.68% ตีมีแล้วขับ 23.86% ตัดหน้า กระชั้นชิด 19.39% โดยช่วงเวลาที่ต้องเฝ้าระวังการเกิดเหตุสูงสุดอยู่ในช่วงเวลา 15.00 – 21.00 น. 40.84%

*ข้อมูลจากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report)

ผลการบูรณาการการทำงานของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568 ช่วงควบคุมเข้มข้น กำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดระดับภาพรวม ลดลง 5% เปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง (พ.ศ.2565 - 2567) ดังนี้

- ▶ การเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 1,538 ครั้ง ลดลง 25.15%
- ▶ ผู้บาดเจ็บ (Admit) จำนวน 1,495 คน ลดลง 26.92%
- ▶ ผู้เสียชีวิต จำนวน 253 คน ลดลง 8.44% ซึ่งสะท้อนถึงความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง คิดเป็น 16.45%

- ▶ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ จำนวน 19 ครั้ง ลดลง 21.92%
- ▶ การเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ จำนวน 130 ราย ลดลง 15.40%
- ▶ จำนวนผู้เสียชีวิตจากพฤติกรรมเสี่ยงหลัก 6 ข้อ พบว่า

▶ พฤติกรรมเสี่ยงที่สถิติลดลง ได้แก่ การขับเร็วรถเกินกว่ากฎหมายกำหนด ลดลง 11.02% การตัดหน้ากระชั้นชิด ลดลง 5.26% ขับรถย้อนศร ลดลง 100% และจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ลดลง 15.38%

▶ พฤติกรรมเสี่ยงที่สถิติเพิ่มสูงขึ้น ได้แก่ การตีมีแล้วขับ เพิ่มขึ้น 15.07% และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 7.81%

สรุปบทวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุทางถนน: 7 วันอันตราย สงกรานต์ 2568

ภาพรวมสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงสงกรานต์ปี 2568 (11-17 เม.ย.) มีแนวโน้มดีขึ้นอย่างชัดเจน โดยตัวเลขความสูญเสียลดลงกว่า 5% บรรลุตามเป้าหมายตัวชี้วัดทุกด้าน อย่างไรก็ตาม รถจักรยานยนต์และการขับรถเร็วยังคงเป็นปัจจัยหลักของความสูญเสีย

1,538 ครั้ง
ลดลง 24.76%

อุบัติเหตุ

ลดลง 25.15% เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย 3 ปีซ้อนหลัง

1,495 คน
ลดลง 27.43%

บาดเจ็บ (Admit)

ลดลง 26.92% เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย 3 ปีซ้อนหลัง

253 ราย
ลดลง 11.85%

เสียชีวิต

ลดลง 8.44% เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย 3 ปีซ้อนหลัง

สาเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงสูงสุด



ขับรถเร็ว (41.68%) และ
ดื่มแล้วขับ (23.86%)



ขับรถเร็ว
การขับรถเร็วเป็นสาเหตุที่ทำให้เสียชีวิตสูงสุดถึง 55.7%

ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัยสูงถึง 68.82%



ไม่สวมหมวกนิรภัย 63.33%
ไม่คาดเข็มขัด 5.49%



รถจักรยานยนต์เกิดเหตุสูงสุด 83.34%
กลุ่มเสี่ยงหลักคือเพศชาย (69.91%) และช่วงอายุ 20-29 ปี



และ 20-29 ปี

สภาพแวดล้อมและช่วงเวลาอันตราย



84.92% เกิดบนทางตรง

ถนนกรมทางหลวง (41.35%)
และถนนท้องถิ่น (46.55%) คือจุดเกิดเหตุหลัก



ช่วงเวลาวิกฤต 15.01 – 21.00 น.

เป็นช่วงที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสะสมสูงที่สุดของวัน



52.60% เป็นการเสียหลักล้มเอง

อุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่มีผู้กระทำผิด เกิดจากการเสียหลักพลิกคว่ำ



**จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ (Admit)
และผู้เสียชีวิตสูงสุด**

1. พัทยา (อุบัติเหตุ/บาดเจ็บ)

2. กรุงเทพฯ (เสียชีวิต)

⚠️ อุบัติเหตุใหญ่

เกิดขึ้น 19 ครั้ง (ลดลง 21.92% จากค่าเฉลี่ย)

“สถิติดีขึ้นทุกด้าน แต่รถจักรยานยนต์ยังเป็นจุดตายหลัก”

วัยรุ่นและวัยทำงานที่ขับเร็วบนทางตรงในชุมชนโดยไม่สวมหมวกนิรภัยคือกลุ่มที่เสี่ยงที่สุด





ช่วงวันหยุด ปี พ.ศ. 2568

จำนวน 4 ช่วงวันหยุด

นิยาม : การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงวันหยุด หมายถึง 1) การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีวันหยุดราชการติดต่อกัน 4 วันขึ้นไป 2) การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีวันหยุดราชการติดต่อกัน 4 วันขึ้นไป ตามมติคณะรัฐมนตรี 3) การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงที่มีการจัดงานทางศาสนา หรือจัดงานเทศกาลตามประเพณีท้องถิ่นที่สำคัญในพื้นที่

ช่วงที่ 1

5 พฤษภาคม 2568		2568		SAFETY FOR ALL	
วันจันทร์	วันอังคาร	วันพุธ	วันพฤหัสบดี	วันศุกร์	วันเสาร์
				1	2
4	5	6	7	8	9
11	12	13	14	15	16
18	19	20	21	22	23
25	26	27	28	29	30
					31

วันที่ 9 - 12
พฤษภาคม 2568

ช่วงที่ 2

6 มิถุนายน 2568		2568		SAFETY FOR ALL	
วันจันทร์	วันอังคาร	วันพุธ	วันพฤหัสบดี	วันศุกร์	วันเสาร์
1	2	3	4	5	6
8	9	10	11	12	13
15	16	17	18	19	20
22	23	24	25	26	27
29	30				

วันที่ 31 พฤษภาคม -
3 มิถุนายน 2568

ช่วงที่ 3

7 กรกฎาคม 2568		2568		SAFETY FOR ALL	
วันจันทร์	วันอังคาร	วันพุธ	วันพฤหัสบดี	วันศุกร์	วันเสาร์
		1	2	3	4
6	7	8	9	10	11
13	14	15	16	17	18
20	21	22	23	24	25
27	28	29	30	31	

วันที่ 10 - 13
กรกฎาคม 2568

ช่วงที่ 4

8 สิงหาคม 2568		2568		SAFETY FOR ALL	
วันจันทร์	วันอังคาร	วันพุธ	วันพฤหัสบดี	วันศุกร์	วันเสาร์
					1
3	4	5	6	7	8
10	11	12	13	14	15
17	18	19	20	21	22
24	25	26	27	28	29
31					

วันที่ 9 - 12
สิงหาคม 2568

ช่วงที่ 1 ระหว่างวันที่ 9 - 12 พฤษภาคม 2568

- ❖ วันศุกร์ที่ 9 พฤษภาคม: วันพีชมงคล (หยุดเฉพาะหน่วยงานราชการ)
- ❖ วันเสาร์ที่ 10 - วันอาทิตย์ที่ 11 พฤษภาคม: วันหยุดสุดสัปดาห์ปกติ โดยวันที่ 11 ตรงกับ วันวิสาขบูชา
- ❖ วันจันทร์ที่ 12 พฤษภาคม: วันหยุดชดเชยวันวิสาขบูชา (หยุดทั่วประเทศทั้งราชการ ธนาคาร และเอกชน)
- ❖ กิจกรรมสำคัญ: การรับชมพระราชพิธีพีชมงคลจรดพระนังคัลแรกนาขวัญเพื่อเริ่มต้นฤดูกาลเพาะปลูก และพุทธศาสนิกชนร่วมทำบุญ ตักบาตร ฟังเทศน์ และเวียนเทียนเนื่องในวันวิสาขบูชา

สรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงวันหยุด: 9-12 พฤษภาคม 2568

1) สถิติจำนวนรวมความสูญเสีย

อุบัติเหตุสะสมรวม
544 ครั้ง

ผู้ได้รับบาดเจ็บ
526 ราย

ผู้เสียชีวิตรวม
110 ราย

อัตราการเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ
54.55% (60 ราย)
สะท้อนความรุนแรงสูง

2) ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

รถจักรยานยนต์
ส่วนบุคคล
477 คัน

รถบรรทุกเล็ก/
รถกระบะ
44 คัน

3) พฤติกรรมเสี่ยงและปัจจัยหลัก

อันดับ 1: ไม่สวมหมวกนิรภัย
381 ครั้ง

อันดับ 2: ขับรถเร็ว
154 ครั้ง

อันดับ 3: ดื่มแล้วขับ
76 ครั้ง

4) ช่วงอายุผู้เสียชีวิตสูงสุด

กลุ่มอายุ
20 - 29 ปี

35 ราย

5) สภาพแวดล้อมและช่วงเวลาที่เกิดเหตุสูงสุด

ถนน อบต. และหมู่บ้าน
231 ครั้ง

ช่วงเวลา
15.01 - 21.00 น.
207 ครั้ง

© NotebookLM

หมายเหตุ ข้อมูลจากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report)

ช่วงที่ 2 ระหว่างวันที่ 3 พฤษภาคม - 3 มิถุนายน 2568

			
จำนวนครั้งการเกิด อุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	จำนวนผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ (ราย)
607 (ครั้ง)	564 (คน)	97 (ราย)	60 (ราย) (61.86% ของผู้เสียชีวิต)

- ▶ วันเสาร์ที่ 31 พฤษภาคม - วันอาทิตย์ที่ 1 มิถุนายน: วันหยุดสุดสัปดาห์ปกติ
- ▶ วันจันทร์ที่ 2 มิถุนายน: วันหยุดราชการเพิ่มเป็นกรณีพิเศษประจำปี 2568 ตามมติคณะรัฐมนตรี (ครม.)
- ▶ วันอังคารที่ 3 มิถุนายน: วันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี (หยุดทั่วประเทศ)
- ▶ กิจกรรมสำคัญ: หน่วยงานต่างๆ จัดกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติ ถวายพระพรชัยมงคล และลงนาม ถวายพระพร รวมถึงเป็นช่วงเริ่มต้นฤดูกาลท่องเที่ยวหน้าฝน (Green Season) ประชาชนนิยมเดินทางท่องเที่ยวธรรมชาติ



สรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงวันหยุด: 31 พฤษภาคม - 3 มิถุนายน 2568

ข้อมูลวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุทางถนนสะสมในช่วงวันที่ 31 พฤษภาคม ถึง 3 มิถุนายน 2568

607

อุบัติเหตุสะสม (ครั้ง)



564

บาดเจ็บ (คน)



97

เสียชีวิต (ราย)



ผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ 60 ราย
(61.86% ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด)

จุดเสี่ยงสูงสุดและช่วงเวลาริกลุกล



ถนนกรมทางหลวง
เกิดเหตุ 238 ครั้ง



ช่วงเวลาเกิดเหตุหนาแน่น

15.01 - 18.00 น. 101 ครั้ง

18.01 - 21.00 น. 116 ครั้ง

สาเหตุหลักและพฤติกรรมเสี่ยง



ขับเร็ว: 347 ครั้ง



ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย:
454 คน

ยานพาหนะที่ประสบเหตุสูงสุด (3 อันดับแรก)



รถจักรยานยนต์ทุกประเภท: 537 คัน



รถปิกอัพ/รถกระบะ: 42 คัน



รถแท็กซี่: 19 คัน

กลุ่มเป้าหมายเสี่ยงสูง



กลุ่มคนวัยทำงานอายุ 20-49 ปี
ประสบเหตุสูงสุด



กลุ่มอายุ 20-29 ปี:
113 คน

© NotebookLM

หมายเหตุ ข้อมูลจากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report)

ช่วงที่ 3 ระหว่างวันที่ 10 - 13 กรกฎาคม 2568



จำนวนครั้งการเกิด
อุบัติเหตุ (ครั้ง)

527

(ครั้ง)



จำนวนผู้บาดเจ็บ
(Admit) (คน)

517

(คน)



จำนวนผู้เสียชีวิต
(ราย)

80

(ราย)



จำนวนผู้เสียชีวิต
ณ จุดเกิดเหตุ (ราย)

49

(ราย)

(61.25% ของผู้เสียชีวิต)

- ▶ วันพฤหัสบดีที่ 10 กรกฎาคม: วันอาสาฬหบูชา (หยุดราชการ)
- ▶ วันศุกร์ที่ 11 กรกฎาคม: วันเข้าพรรษา (หยุดราชการ)
- ▶ วันเสาร์ที่ 12 - วันอาทิตย์ที่ 13 กรกฎาคม: วันหยุดสุดสัปดาห์ปกติ
- ▶ กิจกรรมสำคัญ: เป็นช่วงวันสำคัญทางพระพุทธศาสนาต่อเนื่อง ประชาชนร่วมทำบุญตักบาตรหล่อเทียนพรรษา ถวายผ้าอาบน้ำฝน และรับชมประเพณีแห่เทียนพรรษตามจังหวัดต่าง ๆ (เช่น จังหวัดอุบลราชธานี)

เจาะลึกสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงวันหยุดยาว: 10 - 13 กรกฎาคม 2568 (วันอาสาฬหบูชาและวันเข้าพรรษา)

รายงานฉบับนี้สรุปสถิติและวิเคราะห์มูลเหตุหลักเพื่อสร้างความตระหนักรู้และป้องกันความเสี่ยง

สรุปภาพรวมความสูญเสีย (Total Loss Overview)



อุบัติเหตุสะสม

527 ครั้ง

ความรุนแรง 15.18 ต่อ 100 ครั้ง



ผู้ได้รับบาดเจ็บ (Admit)

517 คน

ต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล



ผู้เสียชีวิตรวม

80 ราย

ณ จุดเกิดเหตุ 49 ราย (61.25%)

ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (Top High-Risk Vehicles)



472 คัน

รถจักรยานยนต์รวม (รถส่วนบุคคล 453, พ่วงข้าง 12, สายารถ: 3, Bigbike 2)



29 คัน

รถบรรทุก/รถกระบะ



14 คัน

รถแท็กซี่

ครองสัดส่วนสูงสุด

3 อันดับมูลเหตุสัณฐานหลัก (Top 3 Causes)



อันดับ 1

ขับรถเร็ว

(326 ครั้ง)

สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด



อันดับ 2

ตัดหน้ากระชั้นชิด

(87 ครั้ง)

ขาดความระมัดระวังในการเปลี่ยนช่องทาง/เลี้ยวรถ



อันดับ 3

ทัศนวิสัยไม่ดี

(62 ครั้ง)

บึงขังจากสภาพแวดล้อมและสภาพอากาศ

กลุ่มอายุและพฤติกรรมเสี่ยงหลัก (Demographics & Risk Behaviors)



กลุ่มอายุ 20 - 39 ปี

คือกลุ่มเสี่ยงสูงสุด

190 คน

(95+95)

ช่วงอายุ 20-29 ปี และ 30-39 ปี พบผู้ประสบเหตุรวมกลุ่มละ 95 คน



ไม่สวมหมวกนิรภัย

379 คน

พฤติกรรมเสี่ยงอันดับ 1 (71.92% ของทั้งหมด)



ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 34 คน

กลุ่มไม่ใช้อุปกรณ์กันทั้งสิ้น 413 คน เป็นปัจจัยหลัก

ประเภทถนนและช่วงเวลาที่เกิดเหตุสูงสุด (Location & Peak Hours)



ถนนกรมทางหลวง

(214 ครั้ง)



ถนน อบต./หมู่บ้าน

(141 ครั้ง)

ประเภทถนนที่เกิดเหตุสูงสุด



ช่วงเวลาวิกฤต

15.01 - 18.00 น.

111 ครั้ง

ช่วงเวลาที่มีการเดินทางหนาแน่นที่สุด

ช่วงที่ 4 ระหว่างวันที่ 9 - 12 สิงหาคม 2568



จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)

638

(ครั้ง)



จำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) (คน)

603

(คน)



จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)

104

(ราย)



จำนวนผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ (ราย)

58

(ราย)

(55.77% ของผู้เสียชีวิต)

- ▶ วันเสาร์ที่ 9 - วันอาทิตย์ที่ 10 สิงหาคม: วันหยุดสุดสัปดาห์ปกติ
- ▶ วันจันทร์ที่ 11 สิงหาคม: วันหยุดราชการเพิ่มเป็นกรณีพิเศษประจำปี 2568 ตามมติคณะรัฐมนตรี
- ▶ วันอังคารที่ 12 สิงหาคม: วันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระบรมราชชนนีพันปีหลวง และวันแม่แห่งชาติ (หยุดทั่วประเทศ)
- ▶ กิจกรรมสำคัญ: การจัดกิจกรรมวันแม่แห่งชาติ ประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนาเพื่อกราบไหว้แสดงความกตัญญูต่อมารดา ร่วมกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ และท่องเที่ยวพักผ่อนร่วมกับครอบครัว



สรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงวันหยุด: 9-12 สิงหาคม 2568

เกิดอุบัติเหตุรวม
638 ครั้ง

ผู้บาดเจ็บ (Admit)
603 คน

ผู้เสียชีวิต
104 ราย

ข้อมูลสถิติรวบรวมจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วง 4 วันของวันหยุดยาว

ยานพาหนะและกลุ่มเสี่ยง



กลุ่มอายุ 20-29 ปี
เสี่ยงที่สุด (130 คน)
รองลงมาคือช่วงอายุ 30-39 ปี (106 คน)
โดยส่วนใหญ่มีสถานะเป็นผู้ขับขี่ (577 คน)



คนในพื้นที่
คือกลุ่มหลักที่เกิดอุบัติเหตุ
เกิดเหตุขึ้นบนพื้นที่ (ตำบล/แขวง)
มากถึง 416 คน

พฤติกรรมเสี่ยงอันตราย



ไม่สวมหมวกนิรภัย 401 คน
เป็นพฤติกรรมเสี่ยงอันดับ 1
ที่พบในผู้ประสบอุบัติเหตุ



ใช้ความเร็วไม่เหมาะสม
202 คน
พฤติกรรมเสี่ยงอันดับ 2
ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

3 อันดับมูลเหตุสันนิษฐาน



สภาพแวดล้อมและจุดเกิดเหตุ



เกิดในช่วงกลางวันและอากาศแจ่มใส
เกิดช่วงกลางวัน 391 ครั้ง และสภาพอากาศปกติ 572 ครั้ง



ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด 202 ครั้ง
พฤติกรรมเสี่ยงที่เพิ่มอันตรายต่อเพื่อนร่วมทาง

หมายเหตุ ข้อมูลสถิติช่วงวันหยุด จากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report)

เปรียบเทียบสถิติสำคัญอุบัติเหตุทางถนน 4 ช่วงวันหยุดยาว ปี 2568

รายการสถิติ	ช่วงที่ 1 (9-12 พ.ค.)	ช่วงที่ 2 (31 พ.ค.-3 มิ.ย.)	ช่วงที่ 3 (10-13 ก.ค.)	ช่วงที่ 4 (9-12 ส.ค.)
จำนวนอุบัติเหตุสะสม	544 ครั้ง	607 ครั้ง	527 ครั้ง	638 ครั้ง (สูงสุด) ↑
จำนวนผู้เสียชีวิตรวม	110 ราย (สูงสุด) ↑	97 ราย	80 ราย	104 ราย
อัตราการตายต่อการเกิดเหตุ 100 ครั้ง	20.22% (สูงสุด) ↑	15.98%	15.18%	16.30%
สัดส่วนรถจักรยานยนต์ทุกประเภท	85.33%	86.06%	87.08% (สูงสุด) ↑	84.66%
มูลเหตุ: ขับรถเร็วเกินกำหนด	54.78%	57.16%	61.86% (สูงสุด) ↑	57.21%
พฤติกรรมเสี่ยง: ไม่สวมหมวกนิรภัย	59.91%	61.88%	71.92% (สูงสุด) ↑	56.72%
สถานที่เกิดเหตุ: ถนนกรมทางหลวง	42.46% (สูงสุด) ↑	39.21%	40.60%	41.06%
คนประสบเหตุส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่	55.66%	60.06%	64.13% (สูงสุด) ↑	58.84%

© NotebookLM



การวิเคราะห์สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยช่วงเทศกาล
ปีใหม่ และสงกรานต์ ในช่วง ปี 2565 - 2568 ซึ่งสอดคล้องกับการใช้แผนแม่บทความปลอดภัย
ทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงาน

ตารางสรุปข้อมูลสถิติช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 - 2568
(วิเคราะห์ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน)

ปีใหม่	จำนวน อุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวน ผู้บาดเจ็บ (Admit) (คน)	จำนวน ผู้เสียชีวิต (ราย)	อัตรา การเสียชีวิต ต่ออุบัติเหตุ 100 ครั้ง	ข้อสังเกต
2565	2,707	2,672	333	12.3	ความสูญเสียยังสูงมาก หลังสถานการณ์โควิด-19 เริ่มคลี่คลายลง
2566	2,440	2,437	317	13.0	การเกิดอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บ (Admit) ลดลง แต่การเสียชีวิต ยังคงสูง
2567	2,288	2,307	284	12.4	จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงชัดเจน เมื่อเทียบกับปี 2566
2568	1,938	1,894	321	16.6	การเกิดอุบัติเหตุลดลง แต่ผู้เสียชีวิตกลับสูงขึ้น สะท้อนความรุนแรงต่อครั้ง เพิ่มสูงขึ้น

เมื่อเปรียบเทียบปีใหม่ 2565 กับ ปี 2569 พบว่า จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและจำนวน
ผู้เสียชีวิตลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่แนวโน้มที่น่ากังวล คือ ความรุนแรงต่อครั้ง เพิ่มขึ้น โดยอัตราผู้เสียชีวิต
ต่ออุบัติเหตุ 100 ครั้ง เพิ่มจากประมาณ 12.3 ในปี 2565 เป็น 16.6 ในปี 2568 คือ แม้เกิดอุบัติเหตุลดลง
แต่เมื่อเกิดแล้วมีโอกาสนำไปสู่การเสียชีวิตสูงขึ้น ซึ่งสะท้อนว่า มาตรการช่วงเทศกาลอาจเริ่มมีผล
ต่อการลดจำนวนครั้งของอุบัติเหตุ แต่ยังควบคุม “ความรุนแรง” ได้ไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอุบัติเหตุ
ที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว รถจักรยานยนต์ การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย และการชนบนถนนทางตรง
หรือถนนสายหลัก



ตารางการวิเคราะห์ความรุนแรงต่อครั้งของเทศกาลปีใหม่

ปีใหม่	อัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ 100 ครั้ง	ความหมายเชิงวิเคราะห์
2565	12.3	ระดับฐานความรุนแรงอยู่ในระดับสูง
2566	13.0	ความรุนแรงต่อครั้งเพิ่มขึ้นเล็กน้อย
2567	12.4	ความรุนแรงลดลงเล็กน้อย สอดคล้องกับจำนวนผู้เสียชีวิตที่ลดลง
2568	16.6	ความรุนแรงสูงสุดในรอบ 4 ปี

แนวโน้มเทศกาลปีใหม่ สะท้อนความสำเร็จบางส่วนในการลดจำนวนอุบัติเหตุ แต่คงความท้าทายสำคัญ ด้านการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยเฉพาะเหตุที่สัมพันธ์กับการใช้ความเร็ว ถนนทางตรง การดื่มแล้วขับ การตัดหน้ากระชั้นชิด พฤติกรรมไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย และรถจักรยานยนต์



ลักษณะความเสี่ยงเฉพาะของเทศกาลปีใหม่ เป็นช่วงที่มีความเสี่ยงจากการเดินทางระยะไกล และกิจกรรมเฉลิมฉลองช่วงกลางคืน โดยเฉพาะการเดินทางจากเมืองใหญ่ กลับภูมิลำเนา การใช้ถนนสายหลักและถนนทางหลวง การขับขี่ยานพาหนะต่อเนื่องเป็นเวลานาน ความเหนื่อยล้า การใช้ความเร็วเพื่อเร่งเดินทาง และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเคาน์ดาวน์หรือการสังสรรค์ปีใหม่ โดยรูปแบบการเดินทางปีใหม่ คือ **“เดินทางไกล-ใช้ความเร็ว-ฉลองกลางคืน-กลับหลังดื่ม-ถนนทางตรง-รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ปลายทาง”** ดังนั้น ความเสี่ยงจึงมีทั้งระดับโครงข่ายถนนสายหลักและระดับพื้นที่ชุมชน มาตรการที่เหมาะสมจึงไม่ควรจำกัดเฉพาะจุดตรวจทั่วไป ต้องใช้มาตรการแบบแบ่งช่วงเวลา ได้แก่ ก่อนเดินทางช่วงฉลอง และช่วงเดินทางกลับ

มาตรการที่มีแนวโน้มของผลสำเร็จช่วงเทศกาลปีใหม่ แบ่งเป็น 4 กลุ่ม คือ 1) แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด 2) การตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุก และพนักงานขับรถ 3) มาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงหลัก โดยเฉพาะเร็ว เมา หมวกนิรภัย และเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตซ้ำทุกปี และ 4) มาตรการเข้มกรณีเมาขับชนคนบาดเจ็บ และหรือเสียชีวิต ควรให้พนักงานสอบสวนและอัยการประมวลหลักฐานประกอบเพื่อขอให้ศาลลงโทษหนัก เช่น พฤติการณ์ขับรถอันตราย ผลการตรวจแอลกอฮอล์ ประวัติกระทำความผิดซ้ำ อายุผู้ขับขี่ ใบอนุญาตขับขี่ และกรณีไม่มีใบขับขี่ให้ดำเนินคดีกับเจ้าของรถด้วย

ตารางสรุปข้อมูลสถิติช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2565 - 2568 (วิเคราะห์ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน)

สงกรานต์	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	อัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ 100 ครั้ง	ข้อสังเกต
2565	1,917	1,869	278	14.5	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลง แต่ผู้เสียชีวิตสูงขึ้น
2566	2,203	2,208	264	12.0	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น แต่ผู้เสียชีวิตลดลง
2567	2,044	2,060	287	14.0	ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น สะท้อนความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ
2568	1,538	1,495	253	16.4	จำนวนอุบัติเหตุลดลงมาก แต่ความรุนแรงต่อครั้งสูงขึ้น

เมื่อเปรียบเทียบสงกรานต์ 2565 กับ 2568 พบว่าจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) และจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง แต่เมื่อพิจารณาอัตราการเสียชีวิตต่อการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง มีความรุนแรงเพิ่มจาก 14.5 ในปี 2565 เป็น 16.4 ในปี 2568 แสดงว่าแม้จำนวนอุบัติเหตุลดลงอย่างชัดเจน แต่ความสามารถในการป้องกันการเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ยังเป็นจุดที่สำคัญ

เทศกาลสงกรานต์มีลักษณะความเสี่ยงซับซ้อนกว่าเทศกาลปีใหม่ เนื่องจากเป็นทั้งเทศกาลเดินทาง กลับภูมิลำเนา เทศกาลท่องเที่ยว เทศกาลเล่นน้ำ และเทศกาลจัดกิจกรรมชุมชนในเวลาเดียวกัน ความเสี่ยงจึงไม่ได้อยู่เฉพาะบนถนนสายหลัก แต่กระจายเข้าสู่ถนนท้องถิ่น ถนนในอบต./หมู่บ้าน และพื้นที่จัดกิจกรรม

ตารางการวิเคราะห์ความรุนแรงต่อครั้งของเทศกาลปีใหม่

สงกรานต์	อัตราการเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ 100 ครั้ง	ความหมายเชิงวิเคราะห์
2565	14.5	ระดับฐานความรุนแรงต่อครั้งสูง
2566	12.0	ความรุนแรงต่อครั้งลดลง แม้อุบัติเหตุและการบาดเจ็บเพิ่มขึ้น
2567	14.0	ความรุนแรงเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับผู้เสียชีวิตที่เพิ่มขึ้น
2568	16.4	ความรุนแรงสูงสุดในรอบ 4 ปี แม้ว่าจำนวนอุบัติเหตุลดลง

สงกรานต์มีแนวโน้มความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นในช่วงหลังอย่างชัดเจน โดยเฉพาะปี 2567 - 2568 ซึ่งจำนวนอุบัติเหตุลดลง แต่สัดส่วนการเสียชีวิตต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น สะท้อนว่าอุบัติเหตุมีแนวโน้มเป็นอุบัติเหตุที่รุนแรงมากขึ้น





ความเสี่ยงเฉพาะของเทศกาลสงกรานต์ :

► **รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ชุมชน** ซึ่งมีการใช้จำนวนมากในการเดินทางระยะสั้น เช่น ไปเล่นน้ำ ไปงานเลี้ยง ไปเยี่ยมญาติ หรือเดินทางระหว่างหมู่บ้าน เมื่อผนวกกับการไม่สวมหมวกนิรภัย และการดื่มแล้วขับ ทำให้รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มเปราะบางสำคัญ

► **แอลกอฮอล์และการดื่มในบริบทชุมชน** เนื่องจากสงกรานต์เป็นเทศกาลที่มีกิจกรรมทางสังคม และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพื้นที่ชุมชนสูง การจัดการจึงต้องลงไปถึง ต้นน้ำ ได้แก่ ร้านจำหน่ายสุรา ครอบครัว ผู้ปกครอง และพื้นที่จัดกิจกรรม

► **ช่วงเวลาบ่ายถึงค่ำเป็นช่วงเสี่ยงสูง** โดยสถิติบ่งชี้อย่างต่อเนื่อง

► **ถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น** เป็นพื้นที่เสี่ยงสำคัญ ต่างจากปีใหม่ที่มีความเสี่ยงบนถนนสายหลักมากกว่า สงกรานต์มีความเสี่ยงสูงในถนน อบต./หมู่บ้าน และถนนท้องถิ่นทุกประเภท

► **เด็ก เยาวชน และวัยทำงานเป็นกลุ่มที่ต้องเฝ้าระวัง** มาตรการเข้มไปยังต้นน้ำกรณีเด็กและเยาวชนดื่มแล้วขับ ได้แก่ ร้านค้าที่ขายสุรา พ่อแม่ ผู้ปกครอง และระบบกำกับติดตามคดีดื่มแล้วขับของเยาวชนทุกคดี เป็นแนวคิดที่นำมาประยุกต์ใช้กับช่วงเทศกาลสงกรานต์ได้โดยตรง เนื่องจากเป็นเทศกาลที่เยาวชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมเล่นน้ำและสังสรรค์สูง

โดยรูปแบบการเดินทางช่วงสงกรานต์ คือ **“กิจกรรมชุมชน-รถจักรยานยนต์-ดื่มแล้วขับ-ช่วงบ่ายถึงค่ำ-ถนนท้องถิ่น-ถนนทางตรง”**

มาตรการที่มีแนวโน้มของผลสำเร็จช่วงเทศกาลสงกรานต์ ได้แก่

❶ การใช้แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด ที่กำหนดให้บูรณาการการทำงานร่วมกัน และแบ่งช่วงดำเนินการตั้งแต่ ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น 7 วัน ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน และช่วงหลังควบคุมเข้มข้น 7 วัน

❷ มาตรการระดับพื้นที่และการขับเคลื่อนผ่าน สปถ.จังหวัด/อำเภอและท้องถิ่น เนื่องจากรูปแบบสำคัญคืออุบัติเหตุจำนวนมากเกิดในพื้นที่ชุมชน ถนนท้องถิ่น หมู่บ้าน ดังนั้น มาตรการระดับพื้นที่ เช่น ด่านชุมชน จุดสกัดก่อนออกนอกหมู่บ้าน การเฝ้าระวังกลุ่มเสี่ยงในชุมชน การใช้ผู้นำชุมชน อสม. กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน และตำรวจในพื้นที่ การจัดการพื้นที่เล่นน้ำและพื้นที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นต้น

❸ มาตรการชุมชนและตัวอย่างที่ดีของ สปถ.อปท. สามารถใช้เป็นตัวอย่างในการดำเนินงาน เพื่อความสำเร็จให้กับพื้นที่อื่น ๆ ได้

❹ การควบคุมรถจักรยานยนต์และการใช้อุปกรณ์นิรภัย ได้แก่ มาตรการบังคับใช้กฎหมายทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เฝ้าระวังเด็กและเยาวชนขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ตรวจใบอนุญาตขับขี่ ตั้งด่านชุมชน และการสื่อสารเฉพาะกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ในชุมชน

❺ การควบคุมแอลกอฮอล์และการจัดการเยาวชนต้นน้ำ เช่น ร้านจำหน่ายสุรา พื้นที่จัดงาน ครอบครัว และผู้ปกครอง เนื่องจากมีความเสี่ยงการดื่มสุราในชุมชนสูง



ส่วนที่ 2

ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

- 2.1 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ส่วนกลาง)
- 2.2 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร
- 2.3 ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการ
ความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- 2.4 ผลการดำเนินงานของหน่วยงานภาคีเครือข่าย

Safety for all together





ส่วนที่ 2

ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570



“ปัจจุบันประเทศไทยใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2565 - 2570 เป็นกรอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ให้สามารถลดปัจจัยเสี่ยง การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในทุกมิติ ทั้งพฤติกรรมผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนน และสภาพแวดล้อม”



2.1

ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนน: ศปถ. (ส่วนกลาง)



“คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.)”

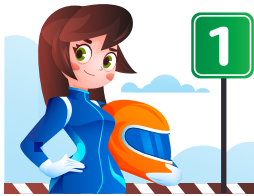
เป็นกลไกหลักระดับชาติในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และพิจารณาเห็นชอบแผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนน เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โครงสร้างคณะกรรมการ มีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน ร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวง 5 กระทรวง เป็นรองประธาน ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงยุติธรรม กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงศึกษาธิการ โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการและงานธุรการ ประธานหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน

“คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)”

มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน ร่วมกับรองประธานจาก 5 หน่วยงาน ได้แก่ ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นสำนักงานเลขานุการ



คณะกรรมการ ศปถ. และเป็นฝ่ายเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่จัดทำนโยบาย แผนแม่บท และยุทธศาสตร์ เสนอต่อ นปถ. พร้อมบูรณาการแผนงานและงบประมาณภาครัฐ ตลอดจนอำนาจการ กำกับ ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานทั่วประเทศ การจัดทำฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ วิจัยพัฒนางานและบุคลากร รวมถึงประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณะ ผ่านกลไกการขับเคลื่อนของคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นรวม 8 คณะ



1 การประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 มีการประชุม 2 ครั้ง ดังนี้



1.1 ครั้งที่ 2/2567 เมื่อวันพุธที่ 18 ธันวาคม 2567 ณ ห้องประชุมสำนักงานจังหวัดสุราษฎร์ธานี และห้องประชุม 1 ปภ. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมี นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน การประชุม พล.ต.อ.เพิ่มพูน ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ รองประธานกรรมการคนที่ห้า นายทรงศักดิ์ ทองศรี นางสาวชาปีดา ไทยเศรษฐ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย นายอรรถวิชช์ สัมพันธ์รัตน์ ปลัดกระทรวงมหาดไทย และคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แห่งชาติ (นปถ.) ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงคมนาคม กระทรวงยุติธรรม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงศึกษาธิการ และหน่วยงานภาคีเครือข่ายเข้าร่วมประชุมฯ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อพิจารณาแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด พ.ศ. 2568 เพื่อขับเคลื่อนการสร้างการสำนึกที่ปลอดภัยทางไกลอุบัติเหตุให้เกิดขึ้น อย่างยั่งยืนในสังคมไทย ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2568 และให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด/ กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานภาคีเครือข่ายนำแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2568 ไปใช้เป็นแนวทางบูรณาการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุดต่าง ๆ ต่อเนื่องตลอดทั้งปี ภายใต้ชื่อการรณรงค์

“ขับช้าปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ” รวมถึงได้กำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัด

แนวทาง และมาตรการการดำเนินงานที่หน่วยงานทุกภาคส่วนสามารถนำแผน ไปใช้ในการงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ มุ่งเน้น การลดปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและอุบัติเหตุภัยอื่น ๆ โดยเฉพาะ

“เร็ว เมา หมวก” การลดพฤติกรรมรถขับเร็ว การดื่มแล้วขับ

และการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขึ้นรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็น สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยกำหนด 5 มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน



ได้แก่ 1) มาตรการด้านการบริหารจัดการ 2) มาตรการด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม 3) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ 4) มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และ 5) มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 แบ่งแนวทางการดำเนินงาน ออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงรณรงค์และประชาสัมพันธ์ โดยดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 – 19 ธันวาคม 2567 และช่วงดำเนินการระหว่างวันที่ 20 ธันวาคม 2567 – 9 มกราคม 2568 โดยกำหนดช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2567 – 5 มกราคม 2568



1.2 ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันจันทร์ที่ 17 มีนาคม 2568 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีพลตำรวจเอก เพิ่มพูน ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ รองประธานกรรมการคนที่ห้า เป็นประธานการประชุม ที่ประชุมได้มีมติ ดังนี้

1 รับประทาน สรุปผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 ได้แก่ แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 กำหนดค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัดภาพรวมเปรียบเทียบกับเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง เริ่มตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2565 – 2567 ให้มีค่าเป้าหมายลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 พบว่า



1.1 จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 21.80

1.2 จำนวนผู้บาดเจ็บลดลงร้อยละ 23.38

1.3 จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.10

1.4 ตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตในเหตุการณ์เสี่ยงหลัก 6 เหตุการณ์ ได้แก่ (1) การดื่มแล้วขับ ลดลงร้อยละ 16.39 (2) การขับรถเร็ว ลดลงร้อยละ 21.93 (3) การไม่สวมหมวกนิรภัย ลดลงร้อยละ 7.06 (4) การขับรถยนต์ย้อนศรลดลง ร้อยละ 4.55 (5) การตัดหน้ากระชั้นชิด เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.29 (6) การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เพิ่มขึ้นร้อยละ 172.73

2 รับทราบ การกำหนดแนวทางและมาตรการเชิงรุกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568

3 เห็นชอบ ข้อเสนอเชิงนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และให้ฝ่ายเลขานุการ นำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการและผู้ทรงคุณวุฒิไปปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมก่อนเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บูรณาการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ต่อไป



2

การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (คณะกรรมการ ศปถ.) ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จำนวน 3 ครั้ง ได้แก่



2.1 ครั้งที่ 2/2567 เมื่อวันศุกร์ที่ 6 ธันวาคม 2567 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมีนายทรงศักดิ์ ทองศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานการประชุม เพื่อติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงานด้านการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน และพิจารณา (ร่าง) แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลและวันหยุด พ.ศ. 2568 สำหรับใช้เป็นกรอบแนวทางการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ที่ประชุมได้มีมติ ดังนี้



1 รับทราบ แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการกำหนดมาตรการองค์กร

2 รับทราบ ผลการจัดกิจกรรมรณรงค์เนื่องในวันโลกรำลึกถึงผู้สูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ประจำปี 2567

3 รับทราบ ข้อเสนอเชิงนโยบายที่ได้จากการจัดงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16 ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 20 - 21 พฤศจิกายน 2567

4 รับทราบ มาตรการเชิงป้องกันสำหรับการให้บริการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ กรณีเกิดอุบัติเหตุเพลิงไหม้รถบัสนักเรียนเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2567 บริเวณหน้าอนุสรณ์สถานแห่งชาติ จังหวัดปทุมธานี โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1. มาตรการเชิงป้องกันและการบังคับใช้กฎหมายเร่งด่วน

❶ **การสั่งระงับและพักใช้ใบอนุญาต:** กรมการขนส่งทางบกสั่งพักใช้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งของผู้ประกอบการ พักใช้ใบอนุญาตขับรถของผู้ขับขี่ สั่งระงับสถานติดตั้งตรวจและทดสอบรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ตลอดจนยกเลิกการขึ้นทะเบียนบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (TSM) ของผู้ประกอบการที่กระทำความผิด

❷ **การเรียกตรวจสภาพรถก๊าซทั่วประเทศ:** เรียกตรวจโดยสารสาธารณะทั้งประเภทประจำทางและไม่ประจำทางที่ใช้เชื้อเพลิง CNG ทั้งหมด จำนวน 13,426 คัน เข้าตรวจสภาพรถอย่างเข้มงวด ณ สำนักงานขนส่งทั่วประเทศ

❸ **รายการพิกัดตรวจเช็คความปลอดภัย:** กำหนดให้ตรวจสอบอายุและจำนวนถังก๊าซ ตรวจการรั่วไหล ตรวจสภาพอุปกรณ์ความปลอดภัยประจำรถ เช่น ประตูลูกเห็บ ค้อนทุบกระจก เข็มขัดนิรภัย และถังดับเพลิง

❹ **บทลงโทษขั้นเด็ดขาด:** หากไม่นำรถเข้าตรวจสภาพตามกำหนดภายใน 15 วัน จะถูกสั่งห้ามใช้รถแจ้งเป็นพินัย และดำเนินการเพิกถอนรถออกจากระบบ หากลักลอบนำไปใช้จะถูกดำเนินคดีอาญา ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 2,000,000 บาท



2. มาตรการเชิงรุกสำหรับการเข้าเฝ้าทัศนศึกษา

► **การตรวจสอบรถก่อนเดินทาง:** กรณีสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานมีความจำเป็นต้องใช้รถเข้าเฝ้าหมานักเรียนหรือผู้สูงอายุไปทัศนศึกษาณที่อื่นที่ จะตองนำรถมาตรวจสภาพที่กรมการขนส่งทางบก เพื่อออกหนังสือรับรองก่อนจึงจะไปรับผู้โดยสารได้

► **การฝึกอบรมผู้รับผิดชอบ:** กำหนดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่หรือครูผู้ควบคุมดูแลให้มีความรู้ และทักษะการเผชิญเหตุฉุกเฉิน เช่น วิธีการใช้ประตูฉุกเฉินและการปฏิบัติตัวเมื่อประสบอุบัติเหตุ

► **หลักสูตรเผชิญเหตุสำหรับพนักงาน:** กำหนดให้พนักงานขับรถและผู้ประจำรถต้องผ่านการอบรมหลักสูตรการเผชิญเหตุฉุกเฉินและการช่วยเหลือผู้โดยสารอย่างเป็นระบบ

3. มาตรการยกระดับมาตรฐานในระยะยาว

► **การยกระดับเกณฑ์มาตรฐานเทียบเท่าสากล:** กระทรวงคมนาคมสั่งการให้เพิ่มรายการตรวจสอบสภาพรถในระยะเร่งด่วน 5 ระบบ (เช่น ระบบเบรก อุปกรณ์ประจำรถ) และเตรียมขยายการตรวจเพิ่มอีก 30 รายการในระยะ 6 - 7 ปีข้างหน้า เพื่อยกระดับมาตรฐานให้เทียบเท่าองค์กรสหประชาชาติ (UN)

► **ระบบคัดกรอง ณ สถานีบริการพลังงาน:** บูรณาการร่วมกับสถานีบริการน้ำมัน ปตท. โดยรถที่ใช้แก๊สจะต้องผ่านการตรวจสอบตามวงรอบและมีสติ๊กเกอร์ยืนยันวันหมดอายุของตัวถังชัดเจน หากไม่มีสติ๊กเกอร์รับรองทางสถานีจะไม่เติมแก๊สให้เด็ดขาด

► **การควบคุมจดทะเบียนดัดแปลงรถ:** ควบคุมการนำรถดัดแปลงมาจดทะเบียนอย่างเข้มงวด และพิจารณากำหนดอายุการสิ้นสุดใช้งานของรถโดยสารสาธารณะ

► **ระบบประเมิน Safety Rating List:** จัดทำระบบประเมินจัดอันดับความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ เพื่อเผยแพร่เป็นข้อมูลให้ประชาชนและสถานศึกษาสามารถเลือกใช้บริการเกรตรถที่ปลอดภัยผ่านทางเว็บไซต์

5 **รับทราบ** ภาพรวมสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำข้อมูลเหล่านี้ไปประยุกต์ใช้ในการทำงานต่อไป

6 **เห็นชอบ (ร่าง)** แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2568 พร้อมให้นำข้อสังเกตที่ได้จากคณะกรรมการ ศปถ. ส่งให้คณะกรรมการ นปถ. พิจารณาให้ความเห็นชอบ



2.2 ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันศุกร์ที่ 14

มีนาคม 2568 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมี นายอรรถวิชช์ สัมพันธ์รัตน์ ปลัดกระทรวงมหาดไทย ผู้แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ประธานกรรมการ ศปถ. เป็นประธานการประชุมที่ประชุมได้มีมติ ดังนี้



1 รับทราบ สรุปผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report) ช่วงควบคุมเข้มข้น

▶ สถิติอุบัติเหตุ 10 วัน (ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2567 – 5 มกราคม 2568)

- จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 2,467 ครั้ง
- จำนวนผู้บาดเจ็บ (admit) 2,376 คน
- จำนวนผู้เสียชีวิต 436 ราย

▶ สถิติอุบัติเหตุ 7 วัน (ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2567 – 2 มกราคม 2568)

- จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 1,938 ครั้ง ลดลงจากปี 2567 คิดเป็นร้อยละ 15.30
- จำนวนผู้บาดเจ็บ (admit) 1,894 คน ลดลงจากปี 2567 คิดเป็นร้อยละ 17.93
- จำนวนผู้เสียชีวิต 321 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2567 คิดเป็นร้อยละ 13.03 สะท้อนถึง

ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุและเกิดความสูญเสียสูงขึ้นแม้ว่าจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุจะลดลง

2 เห็นชอบ ข้อเสนอเชิงนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

3 เห็นชอบ การกำหนดแนวทางและมาตรการเชิงรุกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568



2.3 ครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันจันทร์ที่ 16 มิถุนายน 2568 โดยมี นายทรงศักดิ์ ทองศรี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย ผู้แทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ประธานกรรมการ เป็นประธานการประชุม ที่ประชุมได้มีมติ ดังนี้

1 รับทราบ ข้อเสนอแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงการรณรงค์และภายหลังการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้คณะกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทั้ง 8 คณะ พิจารณาดำเนินการต่อไป

ข้อเสนอแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงการรณรงค์และภายหลังการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

คณะกรรมการ	การจัดการเชิงระบบในประเด็นความเสี่ยงสำคัญ
1. คณะกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	1.1 พิจารณาการเสนอของบประมาณในการจัดหาหรือการเช่าเครื่องมือ/อุปกรณ์ ในการบังคับใช้กฎหมายให้เพียงพอกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุ อาทิ เครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) หรืออุปกรณ์อื่นที่ทันสมัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายให้ครอบคลุมเข้มงวด และต่อเนื่อง
	1.2 กำหนดกลไกด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
	1.3 จัดตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจการวิเคราะห์สาเหตุ การจัดการความเสี่ยงสำคัญ และแก้ไขปัญหาเชิงระบบ อาทิ ความเร็วดื่มแล้วขับ หลับใน ภายใต้คณะกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
2. คณะกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย	2.1 พิจารณาเร่งรัดการปรับปรุงโครงสร้างถนน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการหลับใน อาทิ การใช้งาน Shoulder Rumble Strips หรือการติดตั้ง Traffic Calming เพื่อลดความเร็ว
	2.2 พิจารณามาตรการเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้สัญจร อาทิ การติดตั้งป้ายเตือนไฟส่องสว่าง และแบรีเออร์ ในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างหรือซ่อมแซมผิวทาง รวมถึงถนนทางตรง ทางโค้ง และถนนขึ้นเนิน
	2.3 พิจารณาก่อสร้างจุดพักรถบริเวณริมทาง/ข้างทาง หรือปรับพื้นที่ปฏิบัติการจัดการขนส่งเป็นจุดพักรถ ทั้งรถขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก เพื่อลดอุบัติเหตุจากการชนท้าย

คณะอนุกรรมการ	การจัดการเชิงระบบในประเด็นความเสี่ยงสำคัญ
3. คณะอนุกรรมการ ด้านยานพาหนะปลอดภัย	3.1 กำหนดแนวทางแก้ไขปัญหา ควบคุม หรือเพิ่มมาตรการในการกำกับดูแลความไม่ปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ รวมถึงส่งเสริมสร้างความเข้าใจในการจดทะเบียนอย่างถูกต้อง การจัดทำประกันภัยตามกฎหมายคุ้มครอง โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์สาธารณะ 3.2 ยกระดับประสิทธิภาพระบบ GPS หรือนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ควบคุม ติดตามรถโดยสารสาธารณะ รวมถึงการตรวจสอบสภาพรถโดยสาร โดยให้ผู้ประกอบการติดตั้งกล้องในรถเพื่อดูพฤติกรรมของพนักงานขับรถ 3.3 ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์บนรถโดยสารให้ใช้วัสดุทนไฟตามมาตรฐานความปลอดภัยด้านการป้องกันอัคคีภัย
4. คณะอนุกรรมการ ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย	4.1 ทบทวนข้อกำหนดในการตรวจสอบและประเมินคุณสมบัติของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก อาทิ การกำหนดระยะเวลาในการทำงาน การควบคุมการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านอายุ การใช้เทคโนโลยีในการติดตามและประเมินพฤติกรรมขับขี่ มาตรการทางวินัยและการปรับปรุง การตรวจสุขภาพและการประเมินสมรรถภาพอย่างละเอียด การอบรมและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง การประเมินผลและการติดตามผลการปฏิบัติงาน 4.2 เพิ่มมาตรการลงโทษผู้ขับขี่และนายจ้างหรือผู้ประกอบการที่ฝ่าฝืนข้อกำหนด รวมถึงมาตรการลงโทษสำหรับการกระทำผิดซ้ำ โดยใช้กลไกการคุมประพฤติในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมร่วมด้วย 4.3 ทบทวนกฎหมายและมาตรการต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหการขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ โดยพิจารณาความเหมาะสมกับกลุ่มบุคคลแต่ละประเภท อาทิ เด็กและเยาวชน นักท่องเที่ยว แรงงานข้ามชาติ และผู้ประกอบการ เป็นต้น 4.4 ทบทวนข้อกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณำเงินค่าปรับส่วนหนึ่งที่เกิดจากการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดทางจราจร มอบให้เจ้าของภาพที่บันทึกและเผยแพร่ 4.5 ประเมินและสังเคราะห์ข้อมูลความจำเป็น ข้อจำกัด และปัญหาอุปสรรคในการจัดหา รวมถึงการบริหารจัดการเครื่องมือ/อุปกรณ์ในการบังคับใช้กฎหมาย กรณีขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด และดื่มแล้วขับ



คณะอนุกรรมการ	การจัดการเชิงระบบในประเด็นความเสี่ยงสำคัญ
5. คณะอนุกรรมการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ	นำข้อมูลผลการดำเนินการในเรื่องระยะเวลาการเข้าถึงจุดเกิดเหตุ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุภายใน 8 นาที การเสียชีวิตในท้องฉุกเฉิน และการเสียชีวิตภายในระยะเวลา 30 วัน หลังเกิดอุบัติเหตุ มาเปรียบเทียบ และวิเคราะห์เพื่อนำไปพัฒนาการดำเนินการทางการแพทย์ฉุกเฉินต่อไป
6. คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล	วิเคราะห์และสืบสวนสาเหตุจากอุบัติเหตุเชิงลึก โดยพิจารณาจากข้อมูลอุบัติเหตุใหญ่ที่เกิดขึ้น เพื่อสังเคราะห์เป็นข้อมูลในการแก้ไขปัญหา และพัฒนากำหนดแนวทาง มาตรการการเฝ้าระวังเพื่อลดโอกาสความเสี่ยง และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ รวมถึงสามารถนำมาป้องกันในพื้นที่ จุดอันตรายและจุดเสี่ยงสำคัญอื่น ๆ
7. คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	7.1 ถอดบทเรียน และวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน พร้อมปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินงานด้านชุมชนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 เพื่อหาแนวทางในการยกระดับการดำเนินงานในการคัดกรอง และป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น 7.2 พิจารณาปรับแผนการดำเนินงานด้านชุมชน โดยให้จัดตั้งชุดเคลื่อนที่เร็วประจำหมู่บ้าน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงพิจารณาเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของด้านชุมชน เช่น การเพิ่มอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย 7.3 พิจารณาเรื่องการวางผังเมือง กรณีการเพิ่มการขยายตัวของชุมชนเมือง อาทิ หมู่บ้านจัดสรร ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการสัญจรของประชาชนและผู้ใช้รถใช้ถนนในบริเวณนั้น 7.4 ยกระดับการบริการสาธารณะ โดยกำหนดให้ “การส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชนในการเดินทางไปสถานศึกษา” เป็นเกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (LPA) เพื่อให้เกิดผลในการลดอุบัติเหตุทางถนนและลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในกลุ่มเด็กและเยาวชน อาทิ การจัดบริการสาธารณะที่มีคุณภาพและเข้าถึงได้ การส่งเสริมความปลอดภัย ปลูกฝังวินัยจราจรในเด็กและเยาวชน
8. คณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน	8.1 เพิ่มช่องทางในการสื่อสารและสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับประโยชน์ของการทำประกันภัย การใช้อุปกรณ์นิรภัย และการขับขี่ด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ

คณะกรรมการ	การจัดการเชิงระบบในประเด็นความเสี่ยงสำคัญ
	8.2 ปรับรูปแบบการรณรงค์และประชาสัมพันธ์เพื่อปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจร รวมถึงการเพิ่มการเรียนรู้ทักษะการคาดการณ์ (Situation Awareness) ให้กับเด็กและเยาวชน
	8.3 ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหการกระทำผิดทางจราจร โดยการทำหน้าที่เป็น “ตาวิเศษ” ด้วยการบันทึกและเผยแพร่ภาพหลักฐานจากกล้องมือถือ กล้องวงจรปิด หรือกล้องหน้ารถ ผ่านช่องทางสื่อออนไลน์ เพื่อแจ้งเตือนหรือแจ้งเบาะแส รวมถึงส่งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อประกอบการดำเนินคดีตามกฎหมาย

2 รับทราบ คำสั่งคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการจัดการความเร็วที่ปลอดภัย

3 รับทราบ การประเมินผลและการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนเพื่อบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2565 – 2567 (Midterm Review) จากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)

4 รับทราบ การใช้งานระบบบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injury Data Collaboration : RTIDC) ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

5 เห็นชอบ การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามกรอบปฏิญญามาร์ราเกช (Marrakech Declaration) เสนอต่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) พิจารณา เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ และมอบหมายให้คณะกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดทำแนวทางการขับเคลื่อนปฏิญญามาร์ราเกช (Marrakech Declaration) เสนอคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป



การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตามกรอบปฏิญญามาร์ราเกช (Marrakech Declaration)



การประชุมระดับรัฐมนตรีโลกว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 4 (4th Global Ministerial Conference on Road Safety) ระหว่างวันที่ 18 - 20 กุมภาพันธ์ 2568 ณ เมืองมาร์ราเกช (Marrakech) ราชอาณาจักรโมร็อกโก โดยมีคณะผู้แทนไทย ประกอบด้วย นายกิตติกร โล่สุนทร เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข และคณะ พร้อมด้วยผู้แทนจากกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เข้าร่วมการประชุม

ในการประชุมดังกล่าว คณะผู้แทนไทยได้กล่าวถ้อยแถลงและประกาศเจตนารมณ์ความมุ่งมั่นของประเทศไทยต่อที่ประชุม ดังนี้

1. มุ่งมั่นที่จะลดอัตราผู้เสียชีวิตของประชาชนในประเทศจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน และลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสให้เหลือ 106,376 คน ภายในปี พ.ศ. 2570
2. มุ่งมั่นที่จะเพิ่มอัตราส่วนประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศให้สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100 ภายในปี พ.ศ. 2573
3. มุ่งมั่นที่จะลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนให้เหลือร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2573
4. มุ่งมั่นที่จะให้ประชาชนในประเทศใช้ยานพาหนะที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยขององค์การสหประชาชาติ (UN) ภายในปี พ.ศ. 2573
5. มุ่งมั่นที่จะทำให้ถนนในประเทศไทยเป็นถนนที่ปลอดภัยสำหรับยานพาหนะทุกประเภท รวมถึงคนเดินเท้าและรถจักรยาน

ภายหลังจากการประชุมเสร็จสิ้น ได้มีการประกาศปฏิญญามาร์ราเกช (Marrakech Declaration) จำนวน 27 ข้อ เพื่อเป็นหลักการสำคัญในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยไม่มีการลงนามในเอกสาร และคำนึงถึงเป้าหมายระยะกลางของทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 - 2573 ของปี พ.ศ. 2569 และกรอบระยะเวลาในการบรรลุเป้าหมายในปี พ.ศ. 2573 ที่จะต้องลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บลงร้อยละ 50 ภายใน ค.ศ. 2030 (พ.ศ. 2573) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ และเป้าหมายระดับโลกสอดคล้องกับหลักการสำคัญภายใต้แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 - 2570

กรมองค์การระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ ได้ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับปฏิญญามาร์ราเคช เพื่อประกอบการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี ว่าปฏิญญามาร์ราเคช (Marrakech Declaration) ไม่เป็นสนธิสัญญา ตามกฎหมายระหว่างประเทศ และการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยการบูรณาการการทำงานระหว่างหลายหน่วยงาน ซึ่งการเสนอปฏิญญามาร์ราเคช (Marrakech Declaration) ให้คณะรัฐมนตรีทราบ จึงน่าจะสามารถช่วยส่งเสริมการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงการคลัง เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงาน เพื่อบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนต่าง ๆ ที่ไทยได้แสดงความมุ่งมั่นไว้ รวมถึงการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการสำหรับทศวรรษแห่งการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2021 - 2030 อีกทั้งเป็นการสนับสนุนทางนโยบายและการจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องตามสมควรต่อไป



3

การประชุมคณะอนุกรรมการในคณะกรรมการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



“ 3.1 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (คณะอนุฯ ที่ 1) จำนวน 2 ครั้ง ”

3.1.1 ครั้งที่ 3/2567 เมื่อวันพุธที่ 13 พฤศจิกายน 2567 ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมีนายสหรัฐ วงศ์สกุลวิวัฒน์ รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยผู้แทนอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รองประธานอนุกรรมการ เป็นประธานการประชุม ที่ประชุมได้มีมติสำคัญ ดังนี้



✓ **รับทราบ** (1) การจัดกิจกรรมวันโลกรำลึกถึงผู้สูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2567 ที่จัดพร้อมกันทั่วประเทศในวันที่ 17 พฤศจิกายน 2567 โดยดึงพลังเครือข่ายสโมสรโรตารีประเทศไทย เข้ามาร่วมขับเคลื่อน (2) งานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 16 (3) ผลการศึกษาทางข้ามถนนปลอดภัย ของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) โดยรับทราบ การจัดทำคู่มือการจัดทำและออกแบบทางข้าม 2 เล่ม โดยเน้นให้เขตชุมชนต้องมีการจัดการความเร็ว





ให้ไม่เกิน 30 กม./ชั่วโมง ก่อนถึงทางข้าม และให้ตำรวจนำเทคโนโลยี มาช่วยตรวจจับผู้ฝ่าฝืนไม่จอดให้คนข้าม (4) สถานการณ์ การสวมหมวกนิรภัยปี 2566 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ ซึ่งภาพรวมคนไทย สวมหมวกนิรภัยยังต่ำกว่าครึ่ง (43%) แต่อัตราการสวมหมวกในกลุ่ม เด็กมีทิศทางที่ดีขึ้นชัดเจน (เพิ่มขึ้น 16%) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จึงนำเทคโนโลยี AI / กล้องตรวจจับมาช่วยกวดขันวินัยในหลายพื้นที่เพิ่มเติม (5) มาตรการป้องกันกรณี ไฟไหม้รถบัสนักเรียน ซึ่งกรมการขนส่งทางบกรายงานความคืบหน้าการเรียกตรวจสภาพรถบัส CNG ทั่วประเทศ (ตรวจแล้วเสร็จกว่า 52%) และเตรียมออกมาตรการระยะยาว เช่น ห้ามจอดทะเบียนรถโดยสาร ดัดแปลงคัสซี, กำหนดอายุการใช้งานรถเช่าเหมา และการจัดอันดับเกรดความปลอดภัยของรถโดยสาร เพื่อเป็นข้อมูลให้ผู้บริโภคเลือกใช้

✔ **เห็นชอบ (ร่าง) แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และ** ช่วงวันหยุด พ.ศ. 2568 โดยได้ถอดบทเรียนจากการดำเนินงานในห้วงปีที่ผ่านมา และนำเอาข้อเสนอแนะ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับส่วนกลางและจังหวัด มาปรับปรุงและพัฒนามาตรการการดำเนินงาน ในปี พ.ศ. 2568 โดยปรับปรุงช่วงควบคุมเข้มข้นปีใหม่ 2568 เป็นระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2567 – 2 มกราคม 2568 (รวม 7 วัน) เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีที่ประกาศวันหยุดพิเศษเพิ่มในวันที่ 30 ธันวาคม 2567 เน้นมาตรการด้านชุมชนและจุดตรวจให้ใช้กลไก ฝ่ายปกครอง และ อสม. เข้าถึง ชุมชนแบบเคาะประตูบ้าน เพื่อประชาสัมพันธ์และคัดกรองพฤติกรรมเสี่ยง ให้เปิดช่องเพิ่มการตั้ง

“ด่านเสมือน หรือจุดตรวจเสมือน” ในพื้นที่ที่มีความพร้อม เพื่อช่วย ป้องปรามเชิงรุก



3.1.2 ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันอังคารที่ 16 กันยายน 2568 ณ กรมป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมี นายจร ศรีชวโนทัย รองปลัดกระทรวงมหาดไทย หัวหน้า กลุ่มภารกิจด้านสาธารณภัยและพัฒนาเมือง ประธานอนุกรรมการ เป็นประธานการประชุม ที่ประชุม ได้มีมติ ดังนี้

1 รับทราบ อำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัย ทางถนน ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

2 รับทราบ คำสั่งคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ที่ 02/2568 ลงวันที่ 30 เมษายน 2568 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดการความเร็วที่ปลอดภัย โดยมี รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายปฏิบัติการ เป็นประธาน ผู้แทนหน่วยงานต่าง ๆ ร่วมเป็นคณะทำงาน และผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทา

สาธารณภัย เป็นคณะกรรมการและเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาแผนปฏิบัติการประเด็น ความเร็วที่เป็นแนวทางในการแปลงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ไปสู่การปฏิบัติ อย่างยั่งยืน และการควบคุมความเร็วในเขตชุมชนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3 รับทราบ แผนการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยให้คณะกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทุกคณะ จัดประชุมเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนงานและอำนาจหน้าที่ อย่างน้อยปีละ 3 ครั้ง ทั้งนี้ ขอให้ส่งแผนงานและข้อมูลงบประมาณที่ใช้ในการจัดประชุมฯ ให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อจะได้ติดตามและสนับสนุนการดำเนินงานต่อไป

4 เห็นชอบ ในหลักการของ (ร่าง) แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2569 และให้ฝ่ายเลขานุการนำข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ ของคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไข แล้วเสนอคณะกรรมการศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป



► คณะอนุฯ ที่ 1 ได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดการความเร็วที่ปลอดภัย และจัดประชุม คณะกรรมการจัดการความเร็วที่ปลอดภัย ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2568 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมทบทวนสถานการณ์และช่องว่างสำคัญในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากการขับรถเร็ว และกำหนดแนวทาง/มาตรการในการจัดการความเร็วให้มีความปลอดภัย พร้อมขับเคลื่อนการดำเนินการ **"การจัดการความเร็วที่ปลอดภัย"** ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 คณะทำงานฯ นำเสนอข้อมูลการจัดการความเร็วโดยใช้กล้อง CCTV โดยทบทวนและศึกษารูปแบบ เทคโนโลยีในการตรวจจับและเก็บข้อมูลการใช้ความเร็วของยานพาหนะในประเทศไทย รวมถึงศึกษา จากประเทศที่เป็น Best Practice เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาประยุกต์ใช้และกำหนดเป็นแนวทางแก้ไขปัญหา



เรื่องความเร็วที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทในระดับพื้นที่ ทั้งนี้ยังได้ร่วมกันหารือ เสนอข้อคิดเห็น การควบคุมความเร็วในเขตชุมชนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อาทิ การบูรณาการหน่วยงานในแต่ละท้องถิ่นร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดความเร็วที่เหมาะสมในเขตชุมชน โรงเรียน สถานพยาบาล การปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อมให้เกิดการใช้ความเร็วที่ปลอดภัย เพื่อให้เป็นนโยบายจากส่วนกลาง ที่มอบให้แต่ละพื้นที่ถือปฏิบัติให้เป็นแนวทางเดียวกัน โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง



“ 3.2 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (คณะอนุฯ ที่ 4) ครั้งที่ 1/2568 และประชุมคณะทำงานศูนย์บริหารงานจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ศจร.ตร.) ”

เมื่อวันศุกร์ที่ 22 สิงหาคม 2568 ณ ห้องศรียานนท์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมี พลตำรวจโท สราวุธ นวลมา ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ แทนรองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ประธาน อนุกรรมการ เป็นประธานการประชุม ที่ประชุมได้มีมติ ดังนี้

1 รับทราบ ผลการดำเนินการมาตรการเพื่อลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บของผู้ใช้รถใช้ถนน ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 (ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568) ซึ่งผลการดำเนินการได้มีความคืบหน้าในหลายประเด็น โดยเฉพาะในเรื่องกฎหมายใหม่ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบสั่งในคดีจราจรที่บังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2568 เป็นการออกใบสั่งผ่านกล้องตรวจจับความเร็วเป็นส่วนใหญ่ และในภาพรวมเป็นการออกใบสั่งในความผิด 10 ข้อหาหลัก จากจำนวนใบสั่งทั้งหมด แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 อย่างเข้มข้น ตามที่กลยุทธ์การดำเนินงานช่วงครึ่งปีหลังของแผนแม่บทฯ ที่กำหนดให้เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะในเรื่องพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย และการไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยตามกฎหมาย



นอกจากนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ขับเคลื่อนการดำเนินงาน อาทิ โครงการจิตอาสาจราจร อนุรักษ์ชีพปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พ.ศ. 2568 และโครงการถนนปลอดภัย ซึ่งกำหนดให้แต่ละจังหวัดคัดเลือกถนน 1 เส้นทางเป็นถนนที่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร 100% รวมทั้งให้ทุกสถานีตำรวจสำรวจจุดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนในพื้นที่รับผิดชอบ พร้อมสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และนำข้อมูลมาบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขให้สภาพจุดเสี่ยงเสร็จสิ้นก่อนเริ่มเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568 รวมทั้งสิ้น 784 จุดทั่วประเทศ

2 รับทราบ ใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรรูปแบบใหม่ ตามประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2568 ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 16 กรกฎาคม 2568 เริ่มมีผลบังคับใช้ในวันที่ 4 สิงหาคม 2568 โดยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเรียบร้อยแล้ว

3 รับทราบ ความคืบหน้าการพัฒนาใช้งานโปรแกรมการคำนวณพินัยและการอบรม ซึ่งโปรแกรมดังกล่าวได้ดำเนินการแล้วเสร็จ พร้อมทั้งได้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั่วประเทศเรียบร้อยแล้ว และได้เปิดให้ใช้งานจริงในหลายพื้นที่ โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลกับสำนักงานอัยการสูงสุดในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้สามารถส่งสำนวนได้โดยไม่ต้องใช้เอกสารกระดาษ

4 รับทราบ ผลการดำเนินการขับเคลื่อนระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ตร. ปี 2568 โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ให้จัดทำโครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการบริหารจัดการการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (อบถ.ตร.) มีผลการดำเนินการ ดังนี้

4.1 การพัฒนาระบบฐานข้อมูล PRS (Police Road Safety) มีการพัฒนาให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบสารสนเทศอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

(1) เชื่อมต่อกับระบบ TPCC (Police Checkpoint Control) ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อแสดงจุดเกิดเหตุและจุดที่มีการตั้งจุดตรวจจราจรว่ามีความสัมพันธ์สอดคล้องกับสถานภาพการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่

(2) เชื่อมต่อกับระบบ PTM (Police Ticket Management) ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อตรวจสอบประวัติการกระทำผิดซ้ำเรื่องใบสั่งจราจร รวมถึงการเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุกับผลการกวาดค้นจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในระดับพื้นที่ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายสอดคล้องกับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่

(3) เชื่อมต่อกับระบบ CRIMES ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อตรวจสอบประวัติผู้ขับขี่ที่เคยมีการกระทำผิดซ้ำในข้อหาเมาแล้วขับมาก่อนเกิดเหตุหรือไม่



(4) ส่งข้อมูลให้กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ผ่านระบบ RTIDC (Road Traffic Injury Data Collaboration) ซึ่งเป็นระบบบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจาก 3 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อใช้ในการบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในการจัดทำข้อมูล 3 ฐาน

(5) มีการพัฒนาระบบบริการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแก่หน่วยงานภายนอกในรูปแบบ Open Data เพื่อเป็นการเผยแพร่ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรให้กับหน่วยงานภาคีเครือข่ายได้นำไปใช้ประโยชน์

4.2 กำชับและติดตามให้ทุกกองบังคับการและตำรวจภูธรจังหวัดจัดประชุม คณะอนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกเดือน

4.3 ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เกี่ยวข้อง ทั้งผู้บันทึกข้อมูล หัวหน้างานจราจร รองผู้บังคับการที่รับผิดชอบงานจราจร และฝ่ายอำนวยการระดับสถานีตำรวจนครบาล สถานีตำรวจภูธร ระดับกองบังคับการ/ตำรวจภูธรจังหวัด ระดับกองบัญชาการ และระดับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้การดำเนินงานตั้งแต่ขั้นตอนการนำข้อมูลเข้าสู่ระบบไปจนถึงการนำข้อมูลไปใช้ในการแก้ไข และป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพตามเป้าหมายที่กำหนด

5 พิจารณา ดำเนินการตามข้อเสนอของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

5.1 ทบทวนข้อกำหนดในการตรวจสอบและประเมินคุณสมบัติของพนักงานขับรถ โดยสาธารณะและรถบรรทุก การอบรมและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง การประเมินผลและการติดตามผล การปฏิบัติงาน

5.2 เพิ่มมาตรการลงโทษผู้ขับขี่และนายจ้างหรือผู้ประกอบการที่ฝ่าฝืนข้อกำหนด รวมถึงมาตรการลงโทษสำหรับการกระทำผิดซ้ำ

5.3 ทบทวนกฎหมายและมาตรการต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาการขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ โดยพิจารณาให้มีความเหมาะสมกับกลุ่มบุคคลแต่ละประเภท



3.3 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (คณะอนุฯ ที่ 5)



ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 21 สิงหาคม 2568 ณ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมี นายแพทย์สุญจน์เดช เจริญไชย ผู้อำนวยการกองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข แทนรองปลัดกระทรวงสาธารณสุข ประธานอนุกรรมการ เป็นประธานการประชุม ที่ประชุมได้มีมติ ดังนี้

1 รับทราบ แนวทางการบริการตรวจประเมินความพร้อมสมรรถนะทางการขับขี่ สำหรับผู้ขับขี่รถพยาบาล รถกู้ชีพ โดยจัดทำเป็นคู่มือแนวทางการประเมินความพร้อมทางการแพทย์ในการขับขี่ และแบ่งกลุ่มผู้ขับขี่ออกเป็น 5 กลุ่ม เพื่อจัดชุดรูปแบบการตรวจให้เหมาะสม ได้แก่

► **กลุ่มที่ 1** ผู้ขับรถทั่วไปที่ไม่มีโรคประจำตัวหรือภาวะสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะการขับขี่ และอายุไม่เกิน 55 ปี

► **กลุ่มที่ 2** ผู้ขับรถทั่วไปที่มีอายุมากกว่า 55 ปี

► **กลุ่มที่ 3** ผู้ขับขี่รถสาธารณะหรือผู้มีอาชีพขับรถ เช่น รถโดยสาร รถบรรทุก รถรับส่งนักเรียน รถพยาบาล กู้ชีพ กู้ภัย

► **กลุ่มที่ 4** ผู้ขับขี่รถทั่วไปและรถสาธารณะหรือผู้มีอาชีพขับรถ ที่มีโรคประจำตัวหรือสภาวะทางสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะการขับขี่ หรือภาวะทางร่างกายที่เปลี่ยนแปลงไป

► **กลุ่มที่ 5** ผู้ขับขี่ที่สามารถขับรถและทำใบอนุญาตขับขี่ได้แบบมีเงื่อนไข

2 รับทราบ เป้าหมายการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 โดยเป้าหมายระดับคณะอนุกรรมการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ และตัวชี้วัด ดังนี้

1 มีระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลครอบคลุมทุกตำบล ร้อยละ 91 ในปี 2570 (ผลการดำเนินการปี 2567 ร้อยละ 64.86)

2 อัตราการเข้าถึงบริการของผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) โดยทีมปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 88 ในปี 2570 (ผลการดำเนินการปี 2567 ร้อยละ 65.53)

3 ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับการรักษาพยาบาล (Response Time) ตั้งแต่รับแจ้งเหตุถึงจุดเกิดเหตุ ภายใน 10 นาที ในระยะ 10 กิโลเมตร เป็นร้อยละ 80 ในปี 2570 (ผลการดำเนินการปี 2567 ร้อยละ 55.56)





4 ผู้บาดเจ็บ RTI อุบัติเหตุ (สีแดง) ได้รับการรักษาพยาบาลตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล (Mission Time) ในระยะ 10 กิโลเมตร ไม่เกิน 60 นาที เป็นร้อยละ 67 ในปี 2570 (ผลการดำเนินการปี 2567 ร้อยละ 95.28)

ทั้งนี้ ให้หารือแนวทางการรายงานและเชื่อมโยงข้อมูลร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระหว่างสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ระบบ Thailand Trauma Registry และกองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข รวมทั้งประสานการสนับสนุนการขับเคลื่อนหน่วยปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินครอบคลุมทุกตำบล โดยส่งข้อมูลไปยังกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นในนามคณะอนุฯ ที่ 5 และผู้ว่าราชการจังหวัดในนามกระทรวงสาธารณสุข

3 **รับทราบ** รายงานการพัฒนา Thailand Trauma Registry ของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งเก็บข้อมูลการปฏิบัติการทางการแพทย์ฉุกเฉิน กรณีอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่จุดเกิดเหตุจนจำหน่ายผู้ป่วยกลับบ้าน ในปัจจุบันมีระบบข้อมูลหลายส่วน ได้แก่ ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service) ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) ระบบส่งต่อผู้ป่วย (Referral System) Health Data Center (HDC) & Financial Data Hub (FDH) และระบบการดูแลต่อเนื่องในเชิงการฟื้นฟู ซึ่งคณะกรรมการขับเคลื่อนการพัฒนา Thailand Trauma Registry ได้มีมติให้ใช้ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) เป็นฐานข้อมูล และขยายการดำเนินการต่อไป ระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือน (สิงหาคม 2568 - มกราคม 2569)

4 **รับทราบ** รายงานสถานการณ์การทำให้ประกันภัยภาคบังคับ ปี 2565 - 2567 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ในภาพรวมมีรถที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก จำนวน 44 - 45 ล้านคัน เป็นรถที่ทำให้ประกันภัยภาคบังคับ จำนวน 37 ล้านคัน โดยรถจักรยานยนต์มีการทำให้ประกันภัยภาคบังคับน้อยกว่า 70% ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่มาจากรถจักรยานยนต์และจำนวนมากที่ไม่มีการทำให้ประกันภัยภาคบังคับ สำนักงาน คปภ. จึงเน้นดำเนินการในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ยังไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับ โดยมีระบบรายงานข้อมูลประกันภัยภาคบังคับ

(Compulsory Motor Insurance System : CMIS) ในการให้บริษัทประกันภัยส่งข้อมูลการทำประกันภัยแบบเรียลไทม์ และเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ E - Claim เพื่อให้โรงพยาบาลสามารถตรวจสอบข้อมูลการทำประกันภัยผ่านระบบนี้ และได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานอื่น อาทิ กรมการขนส่งทางบก ในการตรวจสอบการทำประกันภัยรถภาคบังคับก่อนการจดทะเบียนรถ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการป้องปรามอาชญากรรม และมีแผนการพัฒนาในการเชื่อมโยงข้อมูลร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการตรวจสอบข้อมูลจากหมายเลขทะเบียนรถตามด่านตรวจ

ทั้งนี้ ได้มีการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย ดังนี้

- 1 ประสานความร่วมมือกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อสร้างความตระหนักรู้และเล็งเห็นถึงความสำคัญของการทำประกันภัย พ.ร.บ. ให้กับประชาชนในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม
- 2 ประสานความร่วมมือกับกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย เพื่อร่วมขับเคลื่อนรณรงค์ให้ประชาชนเจ้าของรถตระหนักถึงความสำคัญในการจัดทำประกันภัย พ.ร.บ. และรับรู้ถึงหน้าที่และสิทธิประโยชน์ความคุ้มครองตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย พ.ร.บ. ทั่วประเทศ
- 3 ประสานความร่วมมือกับกรุงเทพมหานคร ขับเคลื่อนโครงการรณรงค์เชิงรุกในพื้นที่นำร่องเพื่อส่งเสริมการทำประกันภัย พ.ร.บ. รถจักรยานยนต์
- 4 การอบรมให้ความรู้แก่หน่วยงานภาคีในโครงการสร้างพื้นที่ต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนและการรณรงค์ประกันภัยรถภาคบังคับ ปี 2568 ณ จังหวัดปราจีนบุรี
- 5 เห็นชอบ ข้อเสนอเพื่อการพัฒนาการดำเนินการที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ และจากข้อเสนอแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ข้อมูลการดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน 3 ปีย้อนหลัง พบว่า ร้อยละการเข้าถึงภายใน 8 นาทีมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่ร้อยละของผู้เสียชีวิตที่เกิดเหตุมีแนวโน้มลดลง ส่วนร้อยละของผู้เสียชีวิตที่ห้องฉุกเฉินและผู้เสียชีวิตที่มีค่า PS score มากกว่าหรือเท่ากับ 0.5 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น



ข้อเสนอเพื่อการพัฒนาการดำเนินการ ดังนี้

① ให้เขตสุขภาพที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ที่ PS score มากกว่าหรือเท่ากับ 0.5 มีแนวโน้มสูงขึ้น ได้แก่ เขตสุขภาพที่ 1, 6, 7 และ 12 ทบทวนการดูแลผู้บาดเจ็บตั้งแต่ห้องฉุกเฉินจนถึงแผนกผู้ป่วยหนัก รวมทั้งระบบส่งต่อ โดย Service Plan สาขาอุบัติเหตุ - ฉุกเฉินระดับเขต

② ให้โรงพยาบาลที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ PS score มากกว่าหรือเท่ากับ 0.5 จำนวน 20 อันดับแรก ทบทวนข้อมูลการปฏิบัติในการดูแลรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บในห้องฉุกเฉินและแผนกผู้ป่วยหนัก



“ 3.4 การประชุมคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตาม ประเมินผล (คณะอนุฯ ที่ 6) จำนวน 2 ครั้ง ”

3.4.1 ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันอังคารที่ 21 มกราคม 2568 ณ กรมควบคุมโรค และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมีนายแพทย์ภานุมาศ ญาณเวทย์สกุล อธิบดีกรมควบคุมโรค ประธานอนุกรรมการ เป็นประธานการประชุม ได้มีการเปิดตัวโปรแกรมบูรณาการข้อมูลผู้บาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injury Data Collaboration: RTIDC) ซึ่งได้แสดงข้อมูลผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่บูรณาการแล้วจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance: IS) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ระบบ Police Road Safety: PRS) และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (ระบบ E-Claim)

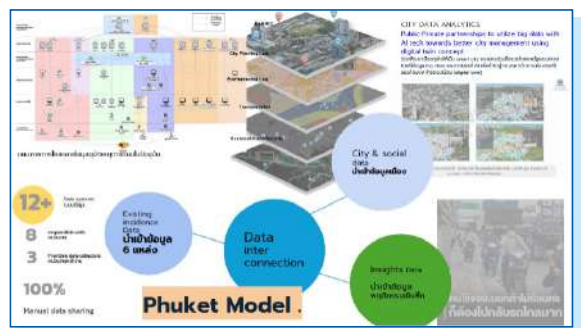




เมตที่ประชุมที่สำคัญ ดังนี้

✔ **รับทราบ** สถิติข้อค้นพบช่วงเทศกาลปีใหม่ 2568 โดยสถิติอุบัติเหตุสะสม 10 วัน (27 ธันวาคม 2567 - 5 มกราคม 2568) มีอุบัติเหตุ 2,467 ครั้ง บาดเจ็บ 2,376 ราย และเสียชีวิต 436 ราย สาเหตุหลักมาจากการขับรถเร็วและการหลับใน (คิดเป็นร้อยละ 40 ของอุบัติเหตุใหญ่) สถิติดีแล้วขับในกลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 20 ปีมีแนวโน้มลดลงอย่างชัดเจน

✔ **รับทราบ** โมเดลวิเคราะห์อุบัติเหตุเชิงลึก จังหวัดภูเก็ตจากผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ที่นำเทคโนโลยีและระบบข้อมูล 3 ฐานมาทำเป็น Multi-Layer และ Heatmap เชื่อมโยงพิกัดการเกิดอุบัติเหตุกับโซนสถานบันเทิง ตอนกลางคืนและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งที่ประชุมเสนอให้นำโมเดลนี้ไปปรับใช้กับจังหวัดเชียงใหม่ต่อไป



✔ **เห็นชอบ** ให้มีรายงาน “One Page สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน” จากระบบ RTIDC เป็นรายไตรมาส และให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องใน One Page ให้ฝ่ายเลขานุการเป็นรายไตรมาส

3.4.2 ครั้งที่ 2/2568 เมื่อวันศุกร์ที่ 18 กรกฎาคม 2568 ณ กรมควบคุมโรค และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมีแพทย์หญิงวรรณหาญเชาว์วรกุล ผู้ทรงคุณวุฒิ กรมควบคุมโรค ผู้แทนอธิบดีกรมควบคุมโรค ประธานกรรมการ เป็นประธานการประชุม ที่ประชุมได้มีมติสำคัญ ดังนี้

✔ **รับทราบ** การส่งผู้แทนไทยเข้าร่วมประชุมระดับรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 4 ณ ประเทศโมร็อกโก และร่วมรับฟัง “**ปฏิญญามาราเกซ**” และประเทศกานาได้ติดต่อขอเดินทางมาศึกษาดูงานระบบจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (ระบบบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน และระบบ RTIDC) ของประเทศไทยตามคำแนะนำขององค์การอนามัยโลก (WHO)



✔ **รับทราบ** รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนน พ.ศ. 2558 - 2567 (10 ปี) โดยมีผู้เสียชีวิตรวม 190,289 ราย (เฉลี่ยปีละ 19,029 ราย) พาหนะหลักคือ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 78.53) พบแนวโน้มว่า กลุ่มอายุ 15 - 29 ปี มีอัตราการเสียชีวิตลดลงอย่างมาก แต่กลุ่มผู้สูงอายุ (อายุมากกว่า 60 ปี) มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และผู้สูงอายุที่เสียชีวิตร้อยละ 81 เป็นผู้ขับขี่เอง โดยพาหนะร้อยละ 82 เป็นรถจักรยานยนต์

✔ **รับทราบ** ระบบดิจิทัลแพลตฟอร์มกลางด้านการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ NDEMS (National Digital Emergency Medical Service Platform) เป็นแพลตฟอร์มที่พัฒนาขึ้น เพื่อรับแจ้งเหตุฉุกเฉินผ่านสายด่วน 1669 และเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2568 สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน (สพฉ.) ได้ลงนามความร่วมมือกับกระทรวงสาธารณสุข ทำความร่วมมือกับแอปพลิเคชันหมอพร้อมเป็นอีกช่องทางที่ประชาชนสามารถแจ้งเหตุการณได้



✔ **รับทราบ** โครงการพัฒนาแผนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย (Improving Motorized Two-wheeler Safety in Thailand) ซึ่งองค์การสหประชาชาติ (UN Road Safety Trust Fund) เห็นถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจึงได้ร่วมทุนสนับสนุนกับ 3 แหล่งทุน คือ 1) องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย 2) ESCAP และ 3) UN-Habitat เพื่อพัฒนาแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และได้รับความร่วมมือจากกรมควบคุมโรคในการเป็นเครือข่ายหลักในประเทศในการดำเนินการ และเครือข่ายในประเทศ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) เป็นต้น ระยะเวลา 30 เดือน

✔ **รับทราบ** ความก้าวหน้าข้อสั่งการเดิม รายงานติดตามงานสะสมตั้งแต่ปี 2564 - 2568 รวม 18 เรื่อง ดำเนินการแล้วเสร็จ 16 เรื่อง อยู่ระหว่างดำเนินการ 1 เรื่อง คือ การขอเข้าร่วมเป็นสมาชิก APRSO (Asia-Pacific Road Safety Observatory) ของประเทศไทย

✔ **เห็นชอบ** การกำหนดนิยาม ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยที่ประชุมมอบหมายให้กรมควบคุมโรคร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยดำเนินการ การสร้างความเป็นเอกภาพ

ด้านข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล โดยให้ใช้สถิติของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้กองสาธารณสุขฉุกเฉิน กระทรวงสาธารณสุข พิจารณารวมถึงรายงานผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต รวมทั้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบข้อมูลก่อนนำเสนอประจำวันช่วงเทศกาล และให้ศึกษาความคลาดเคลื่อนของข้อมูลในระดับจังหวัด

✓ **เห็นชอบ** การทบทวนปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ของคณะอนุกรรมการฯ มีการเพิ่มหน่วยงานอนุกรรมการใหม่ เพิ่มอำนาจหน้าที่ในการประสานงานสอบสวนเชิงลึกกรณีอุบัติเหตุใหญ่ และให้ทำหน้าที่ประเมินผลการดำเนินงานระดับประเทศ

✓ **เห็นชอบ** ในหลักการตั้งคณะทำงานภายใต้คณะอนุกรรมการฯ 2 คณะ ได้แก่ 1) คณะทำงานติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศ 2) คณะทำงานสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนส่วนกลาง

“ 3.5 การประชุมคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนน ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (คณะอนุฯ ที่ 7) ”

ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันอังคารที่ 5 สิงหาคม 2568 ณ กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมี นายศิริพันธ์ ศรีกังพลี รองอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น ประธานอนุกรรมการเป็นประธานการประชุม ที่ประชุมได้มีมติ ดังนี้

1 **รับทราบ** โครงการศึกษาแนวทางในการพัฒนาสมรรถนะของบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนของทางหลวงท้องถิ่น และการเพิ่มความปลอดภัยในขณะก่อสร้าง โดยมหาวิทยาลัยนเรศวร ซึ่งมหาวิทยาลัยนเรศวรได้ส่งคู่มือมาตรฐานงานทางระหว่างก่อสร้างขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้กรมทางหลวงชนบทพิจารณาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

2 **รับทราบ** ข้อเสนอนโยบาย “การจัดการระบบความปลอดภัยทางถนน” จากเวที “สานพลัง สร้างนวัตกรรม สู่สุขภาวะชุมชนที่ยั่งยืน” โดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2568 โดยมีข้อเสนอแนะ และคู่มือ 5 ประเด็น ได้แก่

- ประเด็นที่ 1 การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง (คน)
- ประเด็นที่ 2 การจัดการความเสี่ยงของรถ
- ประเด็นที่ 3 การจัดการถนนเสี่ยง
- ประเด็นที่ 4 การบังคับใช้กฎหมาย/มาตรการชุมชน
- ประเด็นที่ 5 การสร้างการรับรู้และการสื่อสารความปลอดภัยทางถนน



3 รับทราบ ข้อพิจารณา**บทบาทท้องถิ่นกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนจากการศึกษา**
ดูงานประเทศอังกฤษ ของคณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุ เพื่อสร้าง
ความปลอดภัยทางถนน รัฐสภา โดย นายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ ผู้จัดการแผนงานความร่วมมือ
ระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลก ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

- 1 ขับเคลื่อน “Vision Zero จังหวัด”
- 2 กระจายอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดูแลจุดเสี่ยง
- 3 ใช้ข้อมูลนำการตัดสินใจ
- 4 สร้างการมีส่วนร่วมทุกระดับ
- 5 จังหวัดนำร่อง Vision Zero

ผลการดำเนินงานตามมติที่ประชุม กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นได้แจ้งให้องค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยง

4 รับทราบ เรื่อง **ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกับการเร่งขยายผลวินัยจราจรในเด็ก** โดย
นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร

ผลการดำเนินงานตามมติที่ประชุม ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนให้แก่เด็กและเยาวชน

5 เห็นชอบ แนวทางการแก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยงทางถนน
ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
ได้มีมาตรการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาดูแลจุด
เสี่ยงทางถนนในพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่

- 1 มาตรการป้องกันผู้ไร้อุปกรณ์ยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับ
ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่มีใบอนุญาตขับขี่
- 2 การประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักในประเด็น
เกี่ยวกับการดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- 3 การลดความเร็วของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยใช้เครื่องมือ
ชะลอความเร็ว (Traffic calming) และการลดขนาดถนน (Road diet)
ที่เหมาะสมกับบริบทของถนน ตามหลักการ Context Sensitive Design
- 4 การจัดเก็บข้อมูลตั้งต้น (Baseline data) ที่เกี่ยวข้อง
กับอุบัติเหตุทางถนนและปริมาณการจราจรบนถนนในความรับผิดชอบ
เพื่อให้สามารถทราบถึงจุดเสี่ยงและพื้นที่ถนนที่มีการจราจรคับคั่ง

ผลการดำเนินงานตามมติที่ประชุม กรมส่งเสริม
การปกครองท้องถิ่นได้แจ้งแนวทางการดำเนินงานให้องค์กรปกครอง
ส่วนท้องถิ่นดำเนินการในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2569





“ 3.6 คณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึก และความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน (คณะอนุฯ ที่ 8) ”

ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันศุกร์ที่ 27 มิถุนายน 2568 ณ กรมประชาสัมพันธ์ และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยมี นางสาวอรุณญา เกตุแก้ว รองอธิบดีกรมประชาสัมพันธ์ ประธานอนุกรรมการ เป็นประธานการประชุม ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณา 2 ประเด็น ดังนี้

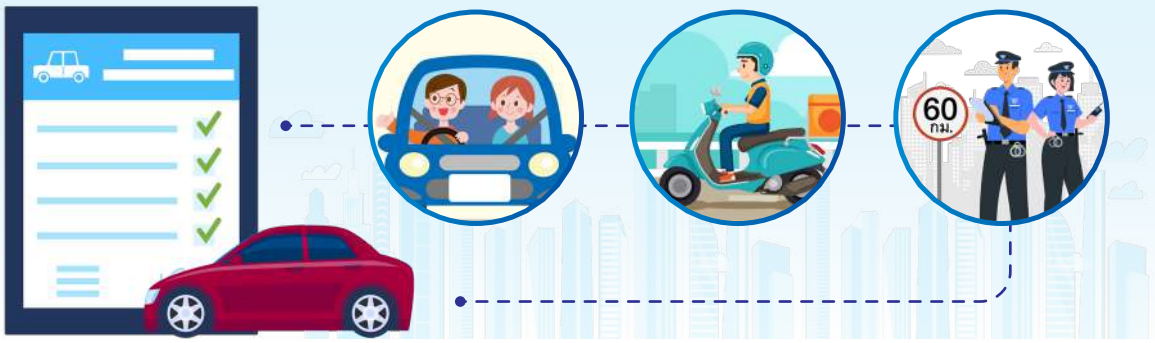
1 การขยายผลโครงการพัฒนาและสนับสนุนกลไกประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยทางถนน

✓ **มติที่ประชุม :** เห็นชอบโครงการพัฒนาและสนับสนุนกลไกประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ดำเนินโครงการอบรมพัฒนาประชาสัมพันธ์จังหวัดและภาคีเครือข่ายเพื่อขับเคลื่อนการสื่อสารด้านความปลอดภัยทางถนน เขตสุขภาพที่ 7 โดยจะเป็นการเสริมสร้างความรู้และทักษะด้านการสื่อสาร เช่น การใช้ข้อมูลและสถิติในการสื่อสาร AI , Canva การออกแบบแคมเปญสื่อสารโดนใจ เข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย และจัดทำแผนความร่วมมือระหว่างเครือข่าย เพื่อให้การขับเคลื่อนงานสนับสนุนกลไกคณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน เป็นกลไกที่ลงลึกถึงระดับพื้นที่ (ด้านหน้า) ในวงกว้างมากยิ่งขึ้น เข้าถึงประชาชนอย่างตรงจุด

2 ข้อเสนอแนะแนวทางการสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยทางถนน

✓ **มติที่ประชุม :** เห็นชอบให้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการสื่อสารความปลอดภัยทางถนน รวมถึงเห็นควรเพิ่มประเด็นการสื่อสารประชาสัมพันธ์ “เร่งไม่ขับ” และเพิ่มกลุ่มเป้าหมาย “ผู้สูงอายุ” ในการสื่อสาร





จัดทำแผนรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ และช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568 (กรมประชาสัมพันธ์)

Theme : “ขับซึ่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ”

Focus Point : กระตุ้นให้เกิดความตระหนัก มีจิตสำนึก และร่วมกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนใน 3 ด้าน ประกอบด้วย ไม่ขับเร็ว ตึ่ไม่ขับ และสวมใส่อุปกรณ์นิรภัย (หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย) รวมทั้ง กฎหมาย วินัยจราจร บทลงโทษ

Content : ประเด็น/เนื้อหาประชาสัมพันธ์

- 1 วัฒนธรรมขับซึ่ปลอดภัย ได้แก่
 - ไม่ขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด
 - สวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย
 - ไม่แข่งในที่คับขัน
 - ตึ่ไม่ขับ
 - งดใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ
 - กตึกา มารยาท ในการใช้รถใช้ถนน เช่น ไม่ขับรลยอนศร ฯลฯ
- 2 ระเบียบ กฎหมาย วินัยจราจร บทลงโทษ เช่น กฎหมายและโทษของการขับรล
ในขณะ เมาสุรา ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 , การเพิ่มโทษผู้กระททำผิดซ้ำ (เมาแล้วขับ) , กฎหมาย
จราจร ตามมาตรการ 1 ร. 2 ส. 3 ข. 4 ม. (10 รสขม) ฯลฯ
- 3 การตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง
- 4 การเตรียมความพร้อมของสภาพร่างกายผู้ขับซึ่ เช่น การพักผ่อนให้เพียงพอ
- 5 ประโยชน์ของการทำประกันภัย ทั้งภาคบังคับ และสมัครใจ
- 6 จุดเสี่ยงจุดอันตรายและจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยในพื้นที่
- 7 การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ของหน่วยงานภาคีเครือข่าย
- 8 ข้อมูล/เบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉิน

Target : หลัก : ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี

รอง : ผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทั่วไป

กิจกรรมที่ 1

การผลิตสื่อโทรทัศน์ได้แก่ สปอตโทรทัศน์/รายการพิเศษ/ข่าว/การรายงานสดจากพื้นที่ / การขยายผลผ่านสื่อโซเชียล Facebook live NBT2HD และ FB NBT2HD รวมถึงการประชาสัมพันธ์ข้อความอักษรวิ่ง



กิจกรรมที่ 2

การผลิตสื่อวิทยุได้แก่ เปิดรายการพิเศษ / สปอตวิทยุ / ข่าว / การสัมภาษณ์ช่วงข่าวภาคหลัก/ การณรงค์ผ่านรายการ/ การพูดแทรกในรายการต่าง ๆ



กิจกรรมที่ 3

นำเสนอข่าว ความเคลื่อนไหว รายงานสภาพการจราจร อุบัติเหตุ สีสันเทศกาลและข้อมูลการณรงค์ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ในรูปแบบอินโฟกราฟิก คลิปวิดีโอ ยูทูบ Tiktok VOX POP ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เพจเฟซบุ๊ก และทางเว็บไซต์เครือข่ายของกรมประชาสัมพันธ์



* หมายเหตุ ดำเนินการทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค





สนับสนุนการดำเนินงานความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการขยายผลการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน อาทิ ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.), คณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน (ของรัฐบาล)

ประโยชน์ที่ประชาชนได้รับ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับทั้งต่อผู้ใช้ถนนโดยตรงและต่อสังคมโดยรวม อาทิ ลดอุบัติเหตุ และการสูญเสีย โดยผู้ใช้รถใช้ถนนมีความตระหนักถึงกฎจราจรมากขึ้น ขับขี่อย่างมีมารยาท เคารพสิทธิ ผู้ใช้ถนนคนอื่น สร้างวินัยและพฤติกรรมการใช้ถนนที่ดี สามารถลดพฤติกรรมเสี่ยงได้ เช่น ขับเร็ว เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เมาแล้วขับ ใช้โทรศัพท์ขณะขับ ประชาชนมีความรู้และเข้าใจเกี่ยวกับ กฎหมายจราจร ระบบจราจรปลอดภัยขึ้น ทำให้เป็นเมืองที่น่าอยู่และน่าท่องเที่ยวมากขึ้น ส่งเสริม ภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศ

แนวทางการขยายผลการดำเนินงานของโครงการ/กิจกรรม

- ▶ พัฒนาเนื้อหาการประชาสัมพันธ์ให้สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย เช่น ใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย, สร้างสื่อเฉพาะสำหรับกลุ่มเด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุ ผู้ขับรถอาชีพ ฯลฯ
- ▶ เพิ่มช่องทางการสื่อสารให้เข้าถึงผู้คนมากขึ้น โดยใช้สื่อทุกช่องทางทั้งสื่อดั้งเดิม โทรทัศน์ วิทยุ / สื่อใหม่ / สื่อบุคคล เครือข่าย ทั้งส่วนกลางและภูมิภาคเป็นกลไกขับเคลื่อนงานรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ปลุกฝังสร้างจิตสำนึกความตระหนักและวินัยในการใช้รถใช้ถนน อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม
- ▶ บูรณาการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงาน/เครือข่ายต่างๆ
- ▶ ส่งเสริมการจัดกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรม เช่น แจกหมวกกันน็อก ตรวจสภาพรถฟรีในช่วง เทศกาล, โรงงาน/องค์กรจัดอบรมพนักงานเรื่อง “วินัยขับขี่ปลอดภัย”
- ▶ ส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในสังคม รณรงค์อย่างต่อเนื่องไม่เฉพาะช่วงเทศกาล



4 การประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 1 - 10 ระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม 2567 - 6 มกราคม 2568



นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน **เปิดศูนย์อำนวยการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568**
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 25 ธันวาคม 2567 ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ
กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงยุติธรรม
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานภาคีเครือข่ายภาครัฐ
ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม โดยช่วงควบคุมเข้มข้น 10 วัน
(27 ธันวาคม 2567 – 5 มกราคม 2568) ภายใต้แนวคิด **"ขับช้าปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ"** มุ่งสกัดกั้น
สารตั้งต้นอุบัติเหตุผ่านมาตรการ **"ดื่มไม่ขับ ขับต้องไม่ดื่ม"** ในการนี้หน่วยงานภาคีเครือข่ายร่วมมอบ
หน้ากากอนามัย หมวกนิรภัย และธรรมาวุธแคมเปญแก้ปัญหาภาวะหลับในขับช้า **"Drowsy driving"**
ร่วมกับชมรมศิษย์เก่า EIU



สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญของคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ ดังนี้

1 ความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

ให้กรมการขนส่งทางบกนำข้อมูลปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะมาประมวลและวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

2 มาตรการทางกฎหมายกับผู้ดื่มแล้วขับ

ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติดำเนินการทางกฎหมายกับผู้ดื่มแล้วขับโดยต้องมีผลตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจากกระทรวงสาธารณสุข และขยายผลเอาผิดกับร้านค้าที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่เด็กอายุต่ำกว่า 20 ปีที่ประสบอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับ

3 คดีจราจรที่ศาลสั่งคุมประพฤติ

ให้กรมคุมประพฤติดำเนินการจัดกิจกรรมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนสำหรับผู้ที่ถูกศาลสั่งคุมประพฤติอย่างต่อเนื่องตามฐานความผิดขับรถในขณะเมาสุรา ขับเสพร และขับรถประมาท โดยการบำเพ็ญสาธารณะประโยชน์ ได้แก่ การให้บริการประชาชน การอบรมให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร การบริจาคโลหิต การปรับภูมิทัศน์เพื่อลดจุดเสี่ยง

4 ความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

ให้กองบัญชาการตำรวจท่องเที่ยวอำนวยความสะดวกและดูแลความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ และขอความร่วมมือผู้ประกอบการเช่ารถประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวที่มาเช่ารถให้ปฏิบัติตามกฎจราจร

5 ความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ให้กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ตรวจสอบระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หากพบว่ายังไม่ครอบคลุมต่อการดำเนินงานขอให้พิจารณาดำเนินการยกร่างระเบียบ/กฎหมาย เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถดำเนินการได้

6 ส่งเสริมการทำประกันภัย

ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ประชาสัมพันธ์โครงการทำประกันภัยราคาถูก เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนมีการทำประกันภัยมากขึ้น และได้รับการเยียวยาเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ประมวลภาพการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568





5

การประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 11 - 17 ระหว่างวันที่ 12 - 18 เมษายน 2568



นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธาน **เปิดศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568** เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 10 เมษายน 2568 ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงยุติธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานภาคีเครือข่ายภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม โดยช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน (ระหว่างวันที่ 11 - 17 เมษายน 2568) เน้นกลไก **“ยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach)”** เพื่อสกัดกั้นและแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากต้นทาง โดยมอบหมายมาตรการ 5 ด้าน ดึงพลัง อสม. ร่วมกับฝ่ายปกครองเดินหน้า **“เคาะประตูบ้าน”** ป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน พร้อมสั่งการทุกภูมิภาคเตรียมความพร้อมรับมือพายุฤดูร้อนเพื่อดูแลความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนอย่างครอบคลุม





สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญของคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ ดังนี้

1 อุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ยาบางชนิดที่มีฤทธิ์ทำให้ง่วง

ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบถึงอันตรายของการใช้ยาบางชนิดที่ทำให้ง่วง หากมีอาการง่วงนอนให้จอดพักนอนหลับประมาณ 10 - 20 นาที หรือดื่มเครื่องดื่มที่มีคาเฟอีน เช่น ชา กาแฟ

2 มาตรการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพื้นที่เล่นน้ำสงกรานต์

ให้จังหวัดดูแลความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยของประชาชนและนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะการจำหน่ายให้แก่เด็กและเยาวชนอายุต่ำกว่า 20 ปี และการเร่ขายในบริเวณที่มีการจัดเป็น พื้นที่เล่นน้ำสงกรานต์

3 ใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ

ให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาดำเนินการเรียกให้ผู้ขับขี่ที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไปที่มีใบอนุญาต ขั้ขับขี่รถยนต์ตลอดชีพ ให้มาทดสอบสมรรถนะในการขับขี่ รวมทั้งอบรมให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร

4 เพิกถอนใบอนุญาตจำหน่ายสุรา

ให้กรมสรรพสามิตเพิกถอนใบอนุญาตจำหน่ายสุรากับร้านค้าที่จำหน่ายให้แก่เด็กอายุต่ำกว่า 20 ปีแล้วเกิดอุบัติเหตุดื่มแล้วขับ

5 การแก้ไขปัญหาลักษณะผ่าน

ให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทพิจารณาดำเนินการสำรวจจุดที่เป็นทางลัดผ่าน ของประชาชนในพื้นที่และปรับปรุงแก้ไขให้มีความปลอดภัย



ประมวลภาพการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568



เตือนภัย สงกรานต์

- ไม่ดื่มหรือรับประทานเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือเมายาขณะขับขี่
- ไม่บรรทุกผู้โดยสารหรือสิ่งของเกินน้ำหนักที่กำหนด
- หลีกเลี่ยงการนั่งหรือยืนของท้ายรถกระบะตอนท้าย
- ไม่ใช้รถจักรยานยนต์ซ้อนท้ายกัน
- ไม่เล่นน้ำในลักษณะเสี่ยงอันตราย เช่น เล่นสาดน้ำใส่รถจักรยานยนต์





กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะ สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และทำหน้าที่ งานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.)



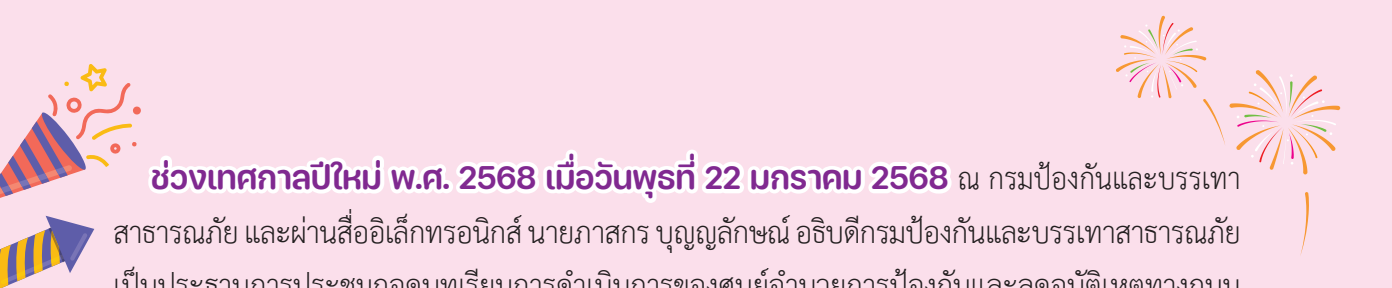
“

**การถอดบทเรียนการดำเนินการของศูนย์อำนวยการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ พ.ศ. 2568**

”

ปภ. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ได้จัดประชุมผู้แทนหน่วยงานคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ เลขานุการคณะกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทุกคณะ หน่วยงานภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้อง เพื่อถอดบทเรียนผลการดำเนินงานช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ พ.ศ. 2568 โดยนำข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ มาจัดทำเป็นข้อเสนอแนวทางเชิงนโยบายและแนวทางปฏิบัติ เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) ในการมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และคณะกรรมการ ศปถ. ทั้ง 8 คณะ นำไปขับเคลื่อนให้เกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป





ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 เมื่อวันพุธที่ 22 มกราคม 2568

ณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ นายภาสกร บุญญลักษม์ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นประธานการประชุมถอดบทเรียนการดำเนินการของศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 โดยนำข้อสังเกตจากการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ ระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม 2567 – 6 มกราคม 2568 มาจัดทำเป็นข้อเสนอเชิงนโยบาย รวม 12 ข้อ ต่อมาได้นำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในการประชุมครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันศุกร์ที่ 14 มีนาคม 2568 เพื่อพิจารณาก่อนนำเข้าสู่ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันจันทร์ที่ 17 มีนาคม 2568 ซึ่งที่ประชุมระดับชาติ ได้มีมติเห็นชอบและให้นำข้อเสนอเชิงนโยบายดังกล่าว เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ

การประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันอังคารที่ 13 มกราคม 2569 มีมติรับทราบและเห็นชอบ **ข้อเสนอเชิงนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน 12 ข้อ มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ** โดยมีรายละเอียดข้อเสนอและมาตรการเชิงนโยบาย ดังนี้

1 ให้ส่วนราชการและหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เร่งขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตามที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 อย่างจริงจัง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้เหลือ 12 คนต่อแสนประชากรในปี พ.ศ. 2570 โดยเน้นให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

2 ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และต่อเนื่องตลอดทั้งปี

3 ให้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณสุข (กรมควบคุมโรค) เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน โดยการปลูกจิตสำนึก สร้างวินัยจราจร และเพิ่มการเรียนรู้ทักษะการตัดสินใจ (Situation Awareness) เพื่อนำไปสู่การมีวัฒนธรรมความปลอดภัยในสังคมอย่างยั่งยืน

4 ให้กระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก) ยกกระดับมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะให้ครอบคลุมในทุกมิติ อาทิ การออกมาตรการเข้มงวดในการกำกับและตรวจสอบรถโดยสาร CNG/LPG การนำเทคโนโลยีมาใช้ควบคุมรถโดยสารสาธารณะและคนขับ รวมถึงมีบทลงโทษอย่างจริงจังหากพบการกระทำความผิด การพัฒนาทักษะการจัดการในสภาวะวิกฤตให้กับคนขับและพนักงานประจำรถ การประชาสัมพันธ์วิธีการเลือกใช้รถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัยให้ประชาชนทราบ เพื่อสร้างความมั่นใจให้ประชาชนผู้ใช้บริการ





1. ขับเคลื่อนแผนแม่บทฯ

- เดินหน้าแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 อย่างจริงจัง
- เป้าหมายหลัก: ลดผู้เสียชีวิตเหลือ 12 คนต่อแสนประชากร ภายในปี 2570
- ให้ความสำคัญสูงสุดกับกลุ่มเด็กและเยาวชน



2. บังคับใช้กฎหมายเข้มข้น

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการร่วมกัน
- บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง ตลอดทั้งปี



3. สร้างภูมิคุ้มกันเยาวชน

- บูรณาการ 4 กระบวน (พม., ศร., มก., สร.)
- ปลุกจิตสำนึกและวินัยจราจร
- เน้นฝึกทักษะคาดการณ์อุบัติเหตุ (Situation Awareness)
- สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยอย่างยั่งยืน



4. ยกระดับรถโดยสารสาธารณะ

- ตรวจสอบรถโดยสาร CNG/LPG อย่างเข้มงวด
- ใช้เทคโนโลยี/GPS ควบคุมพฤติกรรมคนขับ พร้อมบทลงโทษขั้นเด็ดขาด
- พัฒนากิจกรรมจัดการวิกฤตให้พนักงาน และ PR วิธีเลือกรถโดยสารที่ปลอดภัย

5) ให้กระทรวงคมนาคม และกระทรวงมหาดไทย (กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น) พิจารณาเร่งรัดการปรับปรุงโครงสร้างถนน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการหลับใน อาทิ การติดตั้งสันชะลอความเร็วชนิดไหล่ทาง (Shoulder Rumble Strips) และการติดตั้ง Traffic Calming เพื่อชะลอความเร็วในการขับขี่

6) ให้กระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก) กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาควนยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย รวมถึงการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ ส่งเสริมให้มีการจดทะเบียนอย่างถูกต้อง การจัดทำประกันภัยตามกฎหมายคุ้มครอง โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์สาธารณะ

7) ให้กระทรวงคมนาคม (กรมการขนส่งทางบก) และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทบทวนกฎหมายและมาตรการต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาการขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ในกลุ่มบุคคลแต่ละประเภท อาทิ เด็กและเยาวชน นักท่องเที่ยว แรงงานข้ามชาติ รวมถึงผู้ที่กระทำผิดซ้ำใน 10 มาตรการหลักประกอบด้วย 1) ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด 2) ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร 3) ขับรถย้อนศร 4) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 5) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 6) แสงในที่คับขัน 7) ขับขี่รถขณะเมาสุรา 8) ไม่สวมหมวกนิรภัย 9) รถมอเตอร์ไซด์ดัดแปลงสภาพ และ 10) ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

8) ให้กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกระทรวงสาธารณสุข พิจารณาเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของด่านชุมชน อาทิ การปรับแผนการตั้งด่านชุมชน เป็นการติดตั้งชุดเคลื่อนที่เร็วประจำหมู่บ้าน ลงพื้นที่เพื่อป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน การเพิ่มอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การแต่งตั้งให้เป็นผู้ช่วยเจ้าพนักงาน การกำหนดเป็น



“ธรรมนูญหมู่บ้าน” โดยใช้กลไก อสม. ร่วมกับฝ่ายปกครองในการปฏิบัติงาน และรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เน้นย้ำเรื่อง **“ดื่มไม่ขับ”** และ **“ง่วงไม่ขับ”**

 5. ปรับปรุงโครงสร้างถนน • เร่งปรับปรุงถนนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการหลับใน • ติดตั้งสันชะลอความเร็วบนไหล่ทาง (Shoulder Rumble Strips) • ใช้มาตรการ Traffic Calming เพื่อชะลอความเร็วขับขี่	 6. มาตรฐานยานพาหนะ & ประกันภัย • กวาดล้างยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย • ส่งเสริมการจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมาย • บังคับจัดทำประกันภัย พ.ร.บ. อย่างเคร่งครัด (เน้นรถจักรยานยนต์สาธารณะ)									
 7. จัดการใบขับขี่ & 10 มาตรการหลัก • แก้ปัญหาขับขี่ไม่มีใบอนุญาต (เด็ก/เยาวชน, บั๊กก่องเกี้ยว, แรงงานข้ามชาติ) • บังคับใช้ 10 ข้อหาหลัก อย่างเด็ดขาด: <table border="1"> <tr> <td>1) เร่งรับกำกับ</td> <td>2) ผ่าไฟแดง</td> <td>3) อ้อมรถ</td> </tr> <tr> <td>5) ไม่คาดเข็มขัด</td> <td>6) แซงในที่คับขัน</td> <td>7) เหนี่ยวลิ้น</td> </tr> <tr> <td>8) ไม่สวมหมวกกันน็อก</td> <td>9) ขับรถขณะเมาสุรา</td> <td>10) ใช้มือถือขณะขับรถ</td> </tr> </table>	1) เร่งรับกำกับ	2) ผ่าไฟแดง	3) อ้อมรถ	5) ไม่คาดเข็มขัด	6) แซงในที่คับขัน	7) เหนี่ยวลิ้น	8) ไม่สวมหมวกกันน็อก	9) ขับรถขณะเมาสุรา	10) ใช้มือถือขณะขับรถ	 8. เพิ่มพลังด่านชุมชนเข้มแข็ง • จัดตั้งชุดเคลื่อนที่เร็วประจำหมู่บ้าน ป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยง • ให้อำนาจตามกฎหมาย (แต่งตั้งผู้ช่วยเจ้าพนักงาน, กำหนดธรรมนูญหมู่บ้าน) • ใช้กลไก อสม. ร่วมกับฝ่ายปกครอง รณรงค์เด็ดขาด: ดื่มไม่ขับ และ ง่วงไม่ขับ
1) เร่งรับกำกับ	2) ผ่าไฟแดง	3) อ้อมรถ								
5) ไม่คาดเข็มขัด	6) แซงในที่คับขัน	7) เหนี่ยวลิ้น								
8) ไม่สวมหมวกกันน็อก	9) ขับรถขณะเมาสุรา	10) ใช้มือถือขณะขับรถ								

9 ให้กระทรวงวัฒนธรรม จัดกิจกรรมสวดมนต์ข้ามปี ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เพื่อเสริมสร้างพลังใจ ลด ละ เลิกอบายมุข เกิดสิริมงคลแก่ตนเองและครอบครัว ช่วยลดจำนวนผู้ร่วมกิจกรรมสังสรรค์ที่อาจมีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วมาขับขี่ยานพาหนะบนถนน

10 ให้กระทรวงมหาดไทย (กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น) ยกย่องบริการสาธารณะ โดยพิจารณากำหนดให้มีการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชนในการเดินทางไป-กลับสถานศึกษา และเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อเป็นเกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (LPA) เพื่อให้เกิดผลในการลดอุบัติเหตุทางถนน และลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

11 ให้กระทรวงมหาดไทย นำ “มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน” มาใช้เป็นเครื่องมือกำกับติดตามและเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงของบุคลากรในสังกัดกระทรวงมหาดไทย ทั้งในระดับส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยในระยะต่อไปให้ขยายผลครอบคลุมทุกส่วนราชการ เพื่อให้บุคลากรภาครัฐเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชน และพิจารณาส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแจ้งเหตุแจ้งจุดเสี่ยง จุดอันตราย เพื่อเป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบปัญหา และดำเนินการแก้ไขได้อย่างทันท่วงที

12 จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 มีข้อสังเกตว่า ในวันที่ 1 มกราคมเป็นวันเฉลิมฉลองปีใหม่ และวันที่ 2 มกราคมเป็นวันทำงาน ประชาชนจึงต้องรีบเร่งเดินทาง เพื่อกลับมาทำงาน นำไปสู่สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น จึงเห็นควรพิจารณากำหนดวันหยุดราชการเพิ่มเติม

ในช่วงปลายเทศกาล ให้สัมพันธ์กับการเดินทางสัญจรกลับของประชาชน ควบคู่กับการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่พักผ่อนให้เพียงพอ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยให้กับประชาชนและลดความเสี่ยง การเกิดอุบัติเหตุจากความอ่อนเพลียจากการเดินทางในช่วงเวลาดังกล่าว

	9. กิจกรรมสวดมนต์ข้ามปี - จัดทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เพื่อลด ละ เลิก อบายมุข - เป้าหมาย: ดึงประชาชนออกจากงานสังสรรค์ - ลดปริมาณคนเมาแล้วขับในช่วงเทศกาลปีใหม่		10. ไป-กลับโรงเรียนปลอดภัย - ยกระดับบริการสาธารณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) - ใช้ ความปลอดภัยทางถนนของเด็ก/เยาวชน เป็นตัวชี้วัด (KPI) - นำเข้าสู่เกณฑ์ประเมินประสิทธิภาพ อปท. (LPA) อย่างเป็นทางการ
	11. ภาครัฐเป็นต้นแบบ & แจ้งจุดเสี่ยง - บุคลากร นท. และทุกส่วนราชการต้องเป็นแบบอย่างที่ดี - ใช้มาตรการองค์กรกำกับติดตามพฤติกรรมเสี่ยงของเจ้าหน้าที่รัฐ - เปิดช่องทางให้ประชาชนมีส่วนร่วมแจ้งเหตุและจุดอันตราย เพื่อแก้ไขทันที		12. บริหารจัดการวันหยุดราชการ - แก้ปัญหาการเร่งรีบเดินทางกลับมาทำงาน (เช่น วันที่ 1 ฉลอง, วันที่ 2 ทำงาน) - พิจารณาเพิ่ม วันหยุดราชการเพิ่มเติมช่วงปลายเทศกาล - กระจายปริมาณจราจร ลดความอ่อนเพลีย/หลับใน และกระตุ้นให้ผู้ขับขี่พักผ่อนเพียงพอ

ช่วงเทศกาลสงกรานต์ : เมื่อวันพุธที่ 11 มิถุนายน 2568 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้จัดประชุมกรณีพิเศษเพื่อถอดบทเรียนการดำเนินงานช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568 โดยมี นายภาสกร บุญญลักษณ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นประธานการประชุม ซึ่งการประชุมครั้งนี้ เพื่อระดมความคิดเห็นและขับเคลื่อนข้อสังเกตและข้อเสนอแนะจากการประชุมคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568 ระหว่างวันที่ 12 - 18 เมษายน 2568 เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมทุกมิติ ต่อมาในวันจันทร์ที่ 16 มิถุนายน 2568 ที่ประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ครั้งที่ 2/2568 ได้มีมติเห็นชอบข้อเสนอแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงการรณรงค์และภายหลังการรณรงค์ดังกล่าว พร้อมทั้งมอบหมายคณะอนุกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทั้ง 8 คณะพิจารณาดำเนินการตามข้อเสนอแนวทางดังกล่าว ตามอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดความสอดคล้องและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบทั้งในเชิงนโยบายและการปฏิบัติ



**ข้อเสนอแนะทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์
พ.ศ. 2568 จากการประชุมถอดบทเรียนการดำเนินการของศูนย์อำนวยการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568**

ประเด็น/ คณะกรรมการ	ข้อเสนอจากการถอดบทเรียนฯ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568	หน่วยงานที่รับผิดชอบ/ เกี่ยวข้อง
1. ด้านการบริหาร จัดการความปลอดภัย ทางถนน	1.1 กำหนดให้มีมาตรการเพิ่มเติมเพื่อใช้ดำเนินการ กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากสาเหตุเดิม ๆ นอกเหนือ จากมาตรการบังคับใช้กฎหมาย อาทิ มาตรการการพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่	กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย
	1.2 ให้หน่วยงานรายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการ จับปรับ มาตรการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ให้คณะกรรมการ ทราบ	ทุกหน่วยงาน
	1.3 การดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายควรเข้มข้น มากกว่าเดิมและนำไปสู่การลงโทษที่รุนแรงเพิ่มขึ้น รวมทั้ง กรมการขนส่งทางบกต้องเข้มงวดในการออกใบอนุญาตขับขี่	กรมการขนส่งทางบก
	1.4 ปรับเปลี่ยนมุมมองในมาตรการบังคับใช้กฎหมาย โดยต้อง คำนึงถึงมาตรการอื่นร่วมด้วย	ทุกหน่วยงาน
	1.5 ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประสานและตกลงร่วมกัน กับกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้ได้มาตรการบังคับใช้กฎหมาย ที่ชัดเจนและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง	สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ/ กรมการขนส่งทางบก
	1.6 ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญกับการผลิต สื่อประชาสัมพันธ์ในการดำเนินการตามมาตรการ โดยยกตัวอย่างจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานที่ดี	ทุกหน่วยงาน
	1.7 ให้ยกตัวอย่างจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานตามมาตรการ ได้ดี (Best practice) แต่ไม่ให้ใช้ผลจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ หรือการเสียชีวิตเป็นตัวกำหนด เนื่องจากจำนวนคนที่เดินทาง ในแต่ละจังหวัดไม่เท่ากัน เช่น จังหวัดที่เป็นพื้นที่ท่องเที่ยว	กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย
	1.8 ส่งเสริมให้จังหวัดนำผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ทางถนนมาวิเคราะห์เพื่อปรับยุทธศาสตร์จังหวัดในเรื่อง ความปลอดภัยทางถนน โดยคำนึงถึงองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง ในพื้นที่เพื่อร่วมกันกำหนดทิศทางในภาพรวมของประเทศ	กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย
	1.9 นำปฏิทินความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละ จังหวัดมาวิเคราะห์ เพื่อให้ได้มาตรการในการดำเนินงาน ระดับพื้นที่	กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย

ประเด็น/ คณะกรรมการ	ข้อเสนอจากการถอดบทเรียนฯ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568	หน่วยงานที่รับผิดชอบ/ เกี่ยวข้อง
	1.10 เพิ่มช่องทางในการรายงานผลการดำเนินงาน/ขับเคลื่อนการดำเนินงานของคณะทำงานภายใต้คณะกรรมการแต่ละคณะ ที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนตามลำดับ โดยรายงานผลการดำเนินงานตามมาตรการรอบที่ 1 ภายในวันที่ 30 มิถุนายน 2568	ทุกหน่วยงาน
2. ด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย	2.1 ให้คณะกรรมการฯ รายงานผลการดำเนินการสำรวจจุดเสี่ยง ทางลัดผ่าน (ทางลัดลอง) ให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทราบด้วย	กระทรวงคมนาคม/ กรมทางหลวง/ กรมทางหลวงชนบท
	2.2 ให้นำสถิติการเกิดอุบัติเหตุมาร่วมในการพิจารณากำหนดจุดเสี่ยง มาตรการ และแนวทางในการแก้ไขปัญหาทางลัดผ่าน (ทางลัดลอง) ทั่วประเทศ ให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย	ทุกหน่วยงาน
	2.3 ให้ท้องถิ่น/หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงเตรียมวัสดุอุปกรณ์ในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในพื้นที่	ทุกหน่วยงาน/ กรมส่งเสริม การปกครองท้องถิ่น
	2.4 ให้หน่วยงานที่มีภารกิจในการซ่อมแซมถนนในพื้นที่คำนวณงบประมาณในการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงร่วมด้วย เนื่องจากในระหว่างการซ่อมแซมถนนมักจะอยู่ในช่วงของการเดินทางในช่วงเทศกาล	ทุกหน่วยงาน
	2.5 หรือร่วมกับกรมชลประทานเพื่อเข้าร่วมการทำ Road safety audit ถนนในความดูแลของกรมชลประทาน เพื่อลดความเสี่ยงบนถนนเลียบคลองชลประทาน	กระทรวงคมนาคม/ กรมทางหลวง/ กรมทางหลวงชนบท/ กรมชลประทาน
	2.6 จัดให้มีการศึกษา ทบทวนข้อมูลลักษณะทางกายภาพของแยกใหญ่ที่มีความเสี่ยง รวมทั้งระยะเวลาของการกำหนดสัญญาณไฟจราจรที่เหมาะสม	กรมทางหลวง
	2.7 ติดตั้ง Guard rail ให้ครบตามจุดเสี่ยงบนถนนสายหลักหรือสายที่เป็นทางตรงยาว ๆ สามารถใช้ความเร็วได้มากและเสี่ยงต่อการหลับใน ให้คำนึงถึงความสัมพันธ์กับการจัดสรรงบประมาณของแต่ละหน่วยงานในการแก้ปัญหาดังกล่าว	กรมทางหลวง



ประเด็น/ คณะอนุกรรมการ	ข้อเสนอจากการถอดบทเรียนฯ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568	หน่วยงานที่รับผิดชอบ/ เกี่ยวข้อง
	2.8 กำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาในระยะสั้น ควรติดป้ายเชvronเตือนให้ถ่วงความเร็วที่เป็นทางโค้งที่มีความเสี่ยง/โค้งอันตราย และในระยะยาว ควรติดตั้ง Guard rail ตลอดเส้นทางบริเวณทางโค้งลงเขาที่มีความอันตราย	แขวงทางหลวงชนบท
	2.9 ให้ความสำคัญกับเรื่องทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนเพื่อความปลอดภัย และความสะอาดเรียบร้อย เช่น การตัดหญ้าริมทาง	กรมทางหลวง/ กรมทางหลวงชนบท
	2.10 พิจารณากำหนดแนวทาง มาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากผู้ขับขี่ที่ใช้ทางด่วนมอเตอร์เวย์ และขับขี่ไปเชื่อมต่อกับถนนอื่นที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม เนื่องจากผู้ขับขี่อาจมีพฤติกรรมการขับเร็วต่อเนื่องจากการใช้ทางด่วนมอเตอร์เวย์	กระทรวงคมนาคม/ กรมทางหลวง
	2.11 ให้คณะอนุกรรมการทุกคณะรายงานผลการดำเนินงานที่ได้มีการสั่งการตามมาตรการต่าง ๆ ไปแล้ว ก่อนการประชุมในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2569	กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย
3. ด้านยานพาหนะ ปลอดภัย	3.1 กำหนดมาตรการที่เข้มงวดในการกำกับสถานตรวจสภาพรถยนต์เอกชน (ตรอ.) ให้ได้มาตรฐาน	กรมการขนส่งทางบก
	3.2 ให้กรมการขนส่งทางบกเพิ่มเติมในส่วนการตรวจของ ตรอ. ในเรื่องการใช้เชื้อเพลิงของรถประจำปี เช่น การติดตั้งถังก๊าซ การวางตำแหน่งที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงความปลอดภัย	กรมการขนส่งทางบก
	3.3 ให้ทบทวนมาตรการติดตั้ง GPS ในรถบรรทุก 6 ล้อ ให้เหมือนรถโดยสารสาธารณะ และรถ 10 ล้อ โดยพิจารณาจากรายละเอียดความแตกต่างของรถทั้งสองประเภทพร้อมด้วย	กรมการขนส่งทางบก
	3.4 มอบหมายให้คณะอนุกรรมการด้านยานพาหนะปลอดภัย ควรต้องดูแลและกำหนดในเรื่องการเช็คสภาพรถ/การพักรถ เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน	กรมการขนส่งทางบก
4. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย	4.1 ให้ทบทวนเรื่องการให้ใบอนุญาตขับขี่ที่ปลอดภัย และขอให้มีการนำบุคคลที่ได้รับใบขับขี่ที่ปลอดภัย รวมถึงผู้ขับขี่สูงอายุมาทบทวนความรู้ด้านการขับขี่ ทดสอบสภาพความพร้อมของร่างกาย และความรู้เรื่องกฎหมายจราจร และให้กรมการขนส่งทางบกแจ้งผลการดำเนินงาน ให้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทราบ	กรมการขนส่งทางบก

ประเด็น/ คณะอนุกรรมการ	ข้อเสนอจากการถอดบทเรียนฯ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568	หน่วยงานที่รับผิดชอบ/ เกี่ยวข้อง
	4.2 ให้ทบทวนเรื่องการตัดแต้ม พิจารณากำหนดคะแนนที่ตัดให้สัมพันธ์กับความรุนแรงของการกระทำผิด เพื่อให้ผู้ขับขี่เกรงกลัว ไม่กล้าฝ่าฝืนกฎหมาย	กรมการขนส่งทางบก/ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
	4.3 จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้เกี่ยวกับการตัดแต้มให้กับประชาชนทั่วไปได้รับทราบ	กรมการขนส่งทางบก/ กรมประชาสัมพันธ์
	4.4 ให้ความสำคัญกับระบบฐานข้อมูลในเรื่องการกระทำ ความผิดเกี่ยวกับกฎจราจร	ทุกหน่วยงาน
	4.5 ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ความสำคัญในการกำหนดระเบียบในการใช้ถนนของรถจักรยานยนต์ รวมทั้งรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการส่งอาหาร (Delivery) และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ (Rider) ให้มีการประชาสัมพันธ์ระเบียบอย่างต่อเนื่อง	สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ/กรมการ ขนส่งทางบก
	4.6 ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันติดตามผลกรณีผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มาขับขี่บนท้องถนน ผู้ไม่มีใบขับขี่หรือใบขับขี่หมดอายุ ต้องมีการเพิ่มโทษอย่างจริงจัง	กรมการขนส่งทางบก/ สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ
	4.7 ให้พิจารณามาตรการตีแล้วขับ ยึดรถในช่วงเทศกาล ควรมีการกำหนดจุดมุ่งหมายในการยึดรถที่ตรงจุดมากกว่าเดิม (ความมุ่งหมายคือไม่ให้ขับรถในขณะมีเมาเท่านั้น)	กรมการขนส่งทางบก/ สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ
	4.8 กรณีตรวจพบผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมาในช่วงเทศกาล ขอให้ดำเนินการยึดรถไว้เป็นการชั่วคราว เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	กรมการขนส่งทางบก/ สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ
	4.9 ให้ความสำคัญกับการสร้างระบบกลไกความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง โดยนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้	กรมการขนส่งทางบก
	4.10 พิจารณานำข้อเสนอที่มีความสำคัญในการประชุมเสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีบังคับใช้ต่อไป	กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย
5. ด้านการตอบสนอง หลังเกิดอุบัติเหตุ	5.1 ให้นำข้อมูลการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ อาทิ เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ เสียชีวิตระหว่างนำส่งโรงพยาบาล และเสียชีวิตขณะรักษาตัวที่โรงพยาบาล รวมถึงเสียชีวิตภายหลังเกิดอุบัติเหตุ 30 วัน ตามมาตรฐานขององค์การอนามัยโลก นำมาวิเคราะห์เชื่อมโยงกัน เพื่อกำหนดแนวทางยกระดับการดำเนินงานต่อไป	สถาบันการแพทย์ ฉุกเฉินแห่งชาติ/ กรมควบคุมโรค/ กระทรวงสาธารณสุข



ประเด็น/ คณะอนุกรรมการ	ข้อเสนอจากการถอดบทเรียนฯ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568	หน่วยงานที่รับผิดชอบ/ เกี่ยวข้อง
	5.2 ขอให้ นำข้อมูลการเสียชีวิตในท้องฉุกเฉินของโรงพยาบาล มาวิเคราะห์เพื่อแก้ปัญหาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ	สถาบันการแพทย์ ฉุกเฉินแห่งชาติ/ กรมควบคุมโรค/ กระทรวงสาธารณสุข
	5.3 เน้นย้ำให้นำตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุ 3 ฐาน โดยต้องถูกต้องและเท่ากัน ชักซ้อมกับจังหวัดให้ชัดเจน ในเรื่องการเก็บสถิติ	สถาบันการแพทย์ ฉุกเฉินแห่งชาติ/ กรมควบคุมโรค/ กระทรวงสาธารณสุข
6. ด้านการบริหาร จัดการข้อมูล และการติดตาม ประเมินผล	6.1 ให้นำข้อมูลการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ อาทิ เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ เสียชีวิตระหว่างนำส่งโรงพยาบาล และเสียชีวิต ขณะรักษาตัวที่โรงพยาบาล รวมถึงเสียชีวิตภายหลังเกิด อุบัติเหตุ 30 วัน ตามมาตรฐานขององค์การอนามัยโลก นำมาวิเคราะห์เชื่อมโยงกัน เพื่อกำหนดแนวทางยกระดับ การดำเนินงานต่อไป	สถาบันการแพทย์ ฉุกเฉินแห่งชาติ/ กรมควบคุมโรค/ กระทรวงสาธารณสุข/ กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย
	6.2 การแถลงข่าวในการประชุมคณะกรรมการ ความปลอดภัยทางถนนฯ ตลอดทั้งปีในช่วงเทศกาล ให้ใช้สถิติของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นหลัก และเน้นย้ำจังหวัดให้ส่งตัวเลขที่เป็นจริง เพื่อป้องกันความเข้าใจคลาดเคลื่อนของนิยามในการนับ	กรมควบคุมโรค
	6.3 ให้นำข้อมูลการตั้งจุดตรวจ ข้อมูล PTM และระบบ Crimes ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมควบคุมโรค ระบบ บูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injury Data Collaboration: RTIDC) มาวิเคราะห์เชิงลึก เพื่อกำหนดมาตรการและแนวทาง ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนต่อไป	สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ/ กรมควบคุมโรค/ กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย

ประเด็น/ คณะกรรมการ	ข้อเสนอจากการถอดบทเรียนฯ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568	หน่วยงานที่รับผิดชอบ/ เกี่ยวข้อง
	6.4 ให้หน่วยงานที่มีฐานข้อมูล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันวิเคราะห์หาสาเหตุที่สถิติอุบัติเหตุทางถนนลดลงว่าเกิดจากมาตรการ หรือปัจจัยใดเป็นหลัก เพื่อประมวลผลจัดทำเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายเสนอคณะรัฐมนตรี รวมถึงนำข้อมูลไปปรับใช้กับครึ่งหลังของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ต่อไป	สถาบันการแพทย์ ฉุกเฉินแห่งชาติ/ กรมควบคุมโรค/ กระทรวงสาธารณสุข/ สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ/ กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย/ บริษัท กลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
7. ด้านความปลอดภัย ทางถนนขององค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น	7.1 ให้คณะกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย รายงานผลการดำเนินงานการสำรวจจุดเสี่ยงทางหลักผ่าน (ทางล้าลอง) ให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทราบด้วย	กระทรวงคมนาคม/ กรมทางหลวง/ กรมทางหลวงชนบท
	7.2 ให้นำสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาร่วมในการพิจารณา กำหนดจุดเสี่ยง มาตรการและแนวทางในการแก้ไขปัญหาทางหลักผ่าน (ทางล้าลอง) ทั่วประเทศ ให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย	กระทรวงคมนาคม/ กรมทางหลวง/กรม ทางหลวงชนบท
	7.3 ให้ท้องถิ่น/หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงเตรียมวัสดุอุปกรณ์ในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในพื้นที่	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	7.4 ให้หน่วยงานที่มีภารกิจในการซ่อมแซมถนนในพื้นที่ คำนวณงบประมาณในการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ในการป้องกัน และแก้ปัญหาจุดเสี่ยงร่วมด้วย เนื่องจากในระหว่างการซ่อมแซมถนนมักจะอยู่ในห้วงของการเดินทางในช่วงเทศกาล	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	7.5 หรือร่วมกับกรมชลประทานเพื่อร่วมการทำ Road safety audit ถนนในความดูแลของกรมชลประทาน เพื่อลดความเสี่ยงบนถนนเลียบบคลองชลประทาน	กระทรวงคมนาคม/ กรมทางหลวง/ กรมทางหลวงชนบท/ กรมชลประทาน
	7.6 จัดให้มีการศึกษา ทบทวนข้อมูลลักษณะทางกายภาพของแยกใหญ่ที่มีความเสี่ยง รวมทั้งระยะเวลาของการกำหนดสัญญาณไฟจราจรที่เหมาะสม	กรมทางหลวง



ประเด็น/ คณะอนุกรรมการ	ข้อเสนอจากการถอดบทเรียนฯ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568	หน่วยงานที่รับผิดชอบ/ เกี่ยวข้อง
	7.7 ติดตั้ง Guard rail ให้ครบตามจุดเสี่ยงบนถนนสายหลักหรือสายที่เป็นทางตรงยาวสามารถใช้ความเร็วได้มากและเสี่ยงต่อการหลับใน ให้คำนึงถึงความสัมพันธ์กับการจัดสรรงบประมาณของแต่ละหน่วยงานในการแก้ปัญหาดังกล่าว	กรมทางหลวง
	7.8 กำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหา ในระยะสั้นควรติดป้ายเชvronเตือนให้ขึ้นในบริเวณที่เป็นทางโค้งที่มีความเสี่ยงโค้งอันตราย และในระยะยาวควรติดตั้ง Guard rail ตลอดเส้นทางบริเวณทางโค้งลงเขาที่มีความอันตราย	แขวงทางหลวงชนบท
	7.9 ให้ความสำคัญกับเรื่องทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนเพื่อความปลอดภัย และความสะอาดเรียบร้อย เช่น การตัดหญ้าข้างทาง	กรมทางหลวง/ กรมทางหลวงชนบท
	7.10 พิจารณากำหนดแนวทางมาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากผู้ขับขี่ที่ใช้ทางด่วนมอเตอร์เวย์และขับขึ้นไปเชื่อมต่อกับถนนอื่นที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม เนื่องจากผู้ขับขี่อาจมีพฤติกรรมการขับรวดเร็วต่อเนื่องจากการใช้ทางด่วนมอเตอร์เวย์	กระทรวงคมนาคม/ กรมทางหลวง
	7.11 ขอให้เพิ่มสถานศึกษา (กระทรวงศึกษาธิการ) ร่วมในการดำเนินการสำรวจ เด็กและเยาวชนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการทำประกันภัยและใบอนุญาตขับขี่เนื่องจากเกินอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น/ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ กระทรวงศึกษาธิการ
	7.12 ให้กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ในฐานะที่กำกับดูแลองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชี้แจงแนวทางในการแก้ไขปัญหาเด็กที่มีอายุยังไม่ถึงเกณฑ์ในการทำใบขับขี่แต่มาขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่	กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น
	7.13 ให้กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ขอความร่วมมือผู้ปฏิบัติงานในโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพสต.) อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) สื่อสารในเรื่องความปลอดภัย ผลดี และผลกระทบจากการไม่มีการทำประกันภัย และให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ให้การสนับสนุนข้อมูลสื่อความรู้ด้านการประกันภัย และอื่น ๆ	กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น/ สำนักงานคณะกรรมาธิการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ให้การสนับสนุนข้อมูลสื่อความรู้ด้านการประกันภัย และอื่น ๆ

ประเด็น/ คณะกรรมการ	ข้อเสนอจากการถอดบทเรียนฯ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568	หน่วยงานที่รับผิดชอบ/ เกี่ยวข้อง
8. ด้านการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ สร้างจิตสำนึก และความตระหนัก ในการใช้รถใช้ถนน	8.1 กำหนดมาตรการ แนวทางในการให้ความรู้พื้นฐานด้าน การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และผลักดันให้เด็ก ที่มีอายุครบทำใบอนุญาตขับขี่ให้เข้าสู่กระบวนการ ทำใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องครบถ้วน	กระทรวงศึกษาธิการ ร่วมกับศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนน
	8.2 ผลักดันให้มีการทำใบขับขี่ให้กับเด็กและเยาวชนให้ครบ ทุกพื้นที่	กระทรวงศึกษาธิการ ร่วมกับศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนน
	8.3 สร้างจิตสำนึก ความตระหนักให้เด็ก เยาวชน และประชาชน ผ่านการประชาสัมพันธ์การบริหารจัดการความปลอดภัย ทางถนน	ทุกหน่วยงาน
	8.4 ให้นำข้อมูล ประเด็น ข้อคิดเห็น และข้อเสนอต่าง ๆ ที่ได้ จากการประชุมคณะกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีในช่วงเทศกาล ไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และส่งต่อไปยังสื่อต่าง ๆ ทุกแขนง ทั่วประเทศ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ อาทิ การปรับพฤติกรรมขับขี่ของลูกหลานที่เป็นเด็กและเยาวชน การแนะนำการปฏิบัติและข้อควรระวังในการขับขี่ให้กับ ผู้สูงอายุ	กรมประชาสัมพันธ์/ สำนักงานเครือข่าย ลดอุบัติเหตุ
	8.5 จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ ให้คำแนะนำวิธีการแก้ไข กรณีรถตู้โดยสารสาธารณะที่มีผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจทำให้ปริมาณออกซิเจนในรถตู้โดยสารมีปริมาณน้อย	กรมการขนส่งทางบก/ กรมประชาสัมพันธ์/ หน่วยงานภาคีเครือข่าย
	8.6 กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์ปฏิทินความเสี่ยงทางถนน ในพื้นที่ ทั้งในช่วงเทศกาลสำคัญและช่วงปกติ เพื่อสร้าง การรับรู้และความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ให้กับประชาชนในพื้นที่และนอกพื้นที่	กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย



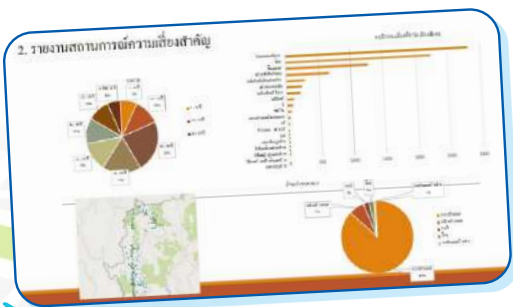


โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย ทางถนนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



วัตถุประสงค์ เพื่อให้บุคลากรผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทั้งส่วนกลาง จังหวัด ให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการเสริมสร้างทักษะการวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนไปสรุปผลและนำเสนอข้อมูลสะท้อนความเสี่ยงในระดับพื้นที่ นำไปสู่การกำหนดมาตรการแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงประเด็น โดยดำเนินการ 2 รุ่น คือ รุ่นที่ 1 ระหว่างวันที่ 30 กรกฎาคม - 1 สิงหาคม 2568 และรุ่นที่ 2 ระหว่างวันที่ 5 - 7 สิงหาคม 2568 ณ โรงแรมเซ็นทารา ไทฟิ ศูนย์ราชการและคอนเวนชัน เซ็นเตอร์ แจ้งวัฒนะ กรุงเทพมหานคร กลุ่มเป้าหมาย คือ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานความปลอดภัยทางถนนจากศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสาขา และเจ้าหน้าที่กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน รวม 132 คน

รูปแบบการดำเนินงาน เน้นการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) การลงมือทำและฝึกนำเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบที่ผู้บริหารสามารถนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายและปรับมาตรการ โดยสอนประยุกต์ใช้โปรแกรม Microsoft Excel เพื่อจัดการข้อมูล สามารถใช้ฟังก์ชันต่าง ๆ ได้ เช่น การจัดกลุ่มข้อมูล การวิเคราะห์แนวโน้ม การสรุปผลด้วย Pivot table หรือ Dashboard จากข้อมูลระบบ e-Report และแหล่งข้อมูลอื่น เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ตลอดทั้งปี เทศกาล และวันหยุด เป็นประโยชน์ในการติดตามและประเมินผล ไปกำหนดมาตรการ แนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาได้ตรงจุด



ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. จัดตั้งศูนย์ข้อมูลจราจร โดยพัฒนาระบบการรวบรวม การรายงาน การวิเคราะห์ และการแจ้งเตือน เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเชิงพื้นที่ สามารถแจ้งเตือน (ข้อมูลในระบบ e-report และข้อมูลต่าง ๆ เช่น ระบบเตือนภัย การควบคุมการดื่มหรือใช้ยานพาหนะ เป็นต้น)
2. มาตราการลดการดื่มและขับขี่ขณะเมาสุรา ตั้งแต่เด็ก เยาวชน โดยเน้นหนัก นักเรียน นักศึกษา โดยฝึกอบรมเชิงทฤษฎีและปฏิบัติ 20 - 25 ปี
3. การบูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วน ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยบูรณาการภาคเอกชน และภาคประชาสังคม
4. การเข้าถึงการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบหลากหลายภาษา เข้าถึงและเข้าใจง่าย โดยครอบคลุมพื้นที่ชนบททุกภูมิภาค เพื่อสามารถรับรู้เตือนภัยในพื้นที่สาธารณะ พื้นที่เสี่ยง สถานที่ท่องเที่ยว โดยนำสื่อโซเชียล

หน้า 4





การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน ในระดับพื้นที่ ประจำปี พ.ศ. 2568



กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน แจกกรอบแนวทางการดำเนินงานประจำปี พ.ศ. 2568 ให้แก่ ศปถ.จังหวัด โดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด ทุกจังหวัด และศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 1 - 18 (ศูนย์ ปภ.เขต) เพื่อขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานที่ราชการอย่างเคร่งครัด ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการฯ

1 สารสำคัญและกรอบมาตรการองค์กร 6 ประเด็นหลัก การขับเคลื่อนมุ่งเน้นการปฏิบัติตนเป็นต้นแบบเพื่อนำไปสู่การเป็น "องค์กรต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน" ใน 6 ประเด็นสำคัญหลัก ได้แก่:

✔ **การสวมหมวกนิรภัย 100%:** ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย และออกมาตรการลงโทษผู้ฝ่าฝืน

✔ **การดื่มไม่ขับ:** เร่งรณรงค์ประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักรู้

✔ **การขับรถเร็วไม่เกินกฎหมายกำหนด:** ควบคุมความเร็วของยานพาหนะในเขตพื้นที่

✔ **การประกันภัย (พ.ร.บ.) ภาคบังคับและสมัครใจ 100%:** ผลักดันการทำประกันภัยยานพาหนะของบุคลากร

✔ **การให้ความรู้ “ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดบนท้องถนน”:** จัดฝึกอบรมให้แก่บุคลากรอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

✔ **การจัดสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย:** สำรวจและปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงภายในหน่วยงาน และพื้นที่ดูแลรับผิดชอบ

2 แนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานในพื้นที่

▶ **ศปถ.จังหวัด:** ให้จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาจัดทำมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดและหรือคณะกรรมการ/คณะทำงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการองค์กรเพื่อวางกรอบแนวทางระดับจังหวัดพร้อมทั้งออกประกาศจังหวัด กำหนดมาตรการองค์กรสถานที่ราชการ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด

▶ **ศูนย์ ปภ.เขต 1 - 18 :** ให้จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาจัดทำมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนศูนย์ ปภ.เขต และหรือคณะกรรมการ/คณะทำงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการองค์กร และประกาศมาตรการองค์กรสถานที่ราชการในเขตพื้นที่ดูแลของหน่วยงาน

3 การรายงานผลการดำเนินงาน ทุกหน่วยงานรายงานการจัดทำคำสั่งแต่งตั้งและประกาศมาตรการองค์กรให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทราบ และรายงานผลการขับเคลื่อนผ่านแพลตฟอร์มเว็บไซต์ “ปันความปลอดภัย”





กรมควบคุมโรค ในฐานะคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูล และติดตามประเมินผล (คณะอนุฯ ที่ 6)



“ พัฒนาระบบบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนน (Road Traffic Injury Data Collaboration : RTIDC) ”

กองป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้ประกาศ “ความร่วมมือบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน” โดยเป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งกรมควบคุมโรคได้ดำเนินการพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injury Data Collaboration : RTIDC) ซึ่งถือเป็นความสำเร็จที่สำคัญอีกก้าวหนึ่งในการดำเนินงานบูรณาการข้อมูลขนาดใหญ่หรือ Big DATA ที่ทันต่อสถานการณ์ นำไปสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ เพื่อให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนการตัดสินใจ ผลักดันนโยบาย รวมทั้งกำกับ ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานได้อย่างเป็นรูปธรรม ผ่านเว็บไซต์ <https://rti.moph.go.th/rtidc>

ทั้งนี้ ได้เผยแพร่และประชาสัมพันธ์การใช้งานไปยังศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดทุกจังหวัด โดยความร่วมมือของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งได้มีหนังสือแจ้ง สปถ.จังหวัด เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2568





“ การประชุมวิชาการขับเคลื่อนนโยบายระดับชาติ “ง่วงไม่ขับ ชีวิตไม่เสี่ยง”
National Road Safety Campaign “Don’t Drive Drowsy”
Stay Awake, Stay Alive ”

ผลการดำเนินงาน

เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2568 นายพัฒนา พร้อมพัฒน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เป็นประธานเปิดการประชุมวิชาการขับเคลื่อนนโยบายระดับชาติ “ง่วงไม่ขับ ชีวิตไม่เสี่ยง” National Road Safety Campaign “Don’t Drive Drowsy” Stay Awake, Stay Alive ณ โรงแรมพูลแมน คิงพาวเวอร์ กรุงเทพฯ สร้างการรับรู้เท่าทันอาการเสี่ยงที่ส่งผลต่อสมรรถนะการขับขี่ เพื่อลด การเกิดอุบัติเหตุจากการ “หลับใน” ซึ่งเป็นสาเหตุอันดับ 3 ของอุบัติเหตุทางถนน พร้อมผลักดัน ให้เกิดมาตรการที่ยั่งยืน ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยสร้างความรับรู้ด้านข้อจำกัด ของร่างกายในเรื่องความเหนื่อยล้า หลับใน สมรรถนะทางสุขภาพที่ส่งผลต่อการขับขี่ การปฏิบัติตัว และเทคโนโลยีที่ใช้ในการตรวจรักษา





สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในฐานะคณะกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย (คณะอนุฯ ที่ 4)



“ ได้กำหนดมาตรการด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนการบังคับใช้กฎหมายจราจร การจัดการและอำนวยความสะดวกจราจรตามนโยบายบริหารราชการ
ตร. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ดังนี้ ”

1 มาตรการอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร (การจราจรไหลลื่น)

► **การวางแผนและกำลังพล:** สำรวจจุดวิกฤต/น้ำท่วมขังเพื่อทำแผนที่และแผนจัดการจราจร จัดวางกำลังตำรวจในจุดสำคัญ (ทางแยก, หน้าโรงเรียน, ตลาด) โดยเฉพาะช่วงเร่งด่วน พร้อมปรับสัญญาณไฟจราจรให้ยืดหยุ่นตามปริมาณรถ



► **การจัดระเบียบ:** กวดขันห้ามจอดรถ กีดขวาง/จอดซ้อนคัน และประสานหาพื้นที่จอดรถเพิ่มเติม



► **การเปิดช่องทางพิเศษ:** พิจารณาทำ Reversible Lane ในช่วงรถหนาแน่น โดยคำนึงถึงความปลอดภัย



❶ **กรณีภัยพิบัติ/น้ำท่วม:** อำนาจ
ความสะดวก ประสานระบายนํ้า ติดป้ายเตือน
และประชาสัมพันธ์เส้นทางเลี่ยง



❷ **กรณีอุบัติเหตุ:** ใช้ชุดเคลื่อนที่เร็ว
(Quick Clearance) นำรถยก/รถลากจูง
เคลื่อนย้ายรถที่เกิดขวางกั้นที่



❸ **การประชาสัมพันธ์:** แจ้งเตือนเส้นทางเลี่ยงและข้อมูลจราจร
ผ่านสื่อโซเชียลมีเดียและ
แอปพลิเคชัน ของสำนักงาน
ตำรวจแห่งชาติ



❷ **มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และการบังคับใช้กฎหมาย การใช้ข้อมูล (Data-Driven):** ใช้ระบบฐานข้อมูล อภ.ตร. (PRS) วิเคราะห์จุดเสี่ยง/จุดเกิดเหตุซ้ำซาก เพื่อประสาน
หน่วยงานเจ้าของถนนทำการแก้ไข และบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุให้ครบถ้วน

❶ **แผนการบังคับใช้กฎหมาย** เน้น 10 ข้อหาหลัก และทางม้าลาย เริ่มรณรงค์เดือนพฤศจิกายน
2568 และบังคับใช้กฎหมายจริงจั้งตั้งแต่เดือนธันวาคม 2568 เพื่อรองรับปีใหม่และสงกรานต์ 2569
ใช้การตั้งด่านมาตรฐาน สายตรวจ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (กล้อง/ใบสั่ง)

❷ **กระบวนการสอบสวนและดำเนินคดี:** พนักงานสอบสวนต้องลงพื้นที่ที่เกิดเหตุ รวบรวมพยาน
หลักฐานให้ครบหากพบพฤติการณ์ซับซ้อนไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ให้แจ้งข้อหาตาม ม.43(8) และพิจารณา
เสนออัยการรับรถของกลาง บันทึกข้อมูลการออกใบสั่งและหนังสือเตือนลงในระบบ PTM ให้ครบถ้วน

❶ **โครงการต้านป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน** ทุกหน่วยต้องมีโครงการลดอุบัติเหตุ
อย่างน้อย 1 โครงการ (เช่น สวมหมวกนิรภัย 100%, ทางม้าลายปลอดภัย) โดยเน้นกลุ่มเด็กและเยาวชน



3 มาตรการบังคับใช้กฎหมายกับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดมลภาวะควันดำ ตั้งจุดตรวจวัดตามมาตรฐาน โดยประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กรมการขนส่งทางบก, กรมควบคุมมลพิษ) และประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าหากค่าเกินเกณฑ์ ให้ดำเนินคดีและสั่ง "ระงับการใช้รถชั่วคราว" (ห้ามใช้จนกว่าจะซ่อมแซม)

▶ เสียงดัง ใช้เครื่องวัดระดับเสียงตามมาตรฐาน และใช้มาตรการระงับการใช้รถเช่นเดียวกับควันดำ กรณีไม่มีเครื่องวัด แต่เสียงดังสร้างความเดือดร้อน ให้ดำเนินคดีตามประมวลกฎหมายอาญา ม.370 (ทำให้เกิดเสียงอื้ออึงโดยไม่มีเหตุอันสมควร)



“ จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ได้ดำเนินการในการบริหารศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครอย่างต่อเนื่อง ”

โดยมีภารกิจสำคัญ ดังนี้

1 การวางแผน ประสานงาน กำกับ ติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและข้อสั่งการของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ภายใต้แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในระดับประเทศ รวมทั้งการแก้ไขสถานการณ์วิกฤต/เร่งด่วน และการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล

2 การประสานงาน ติดตาม ประมวลผลการดำเนินงานเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งการแก้ไขปัญหาด้านกายภาพ และการบริหารจัดการ โดยใช้หลักวิชาการและกระบวนการมีส่วนร่วม

3 การกำกับ ติดตามผลความร่วมมือในการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกับภาคีเครือข่าย และคณะอนุกรรมการ ศปถ.กทม. ทั้ง 4 คณะ

4 การพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถผู้ปฏิบัติงานของ ศปถ.กทม. ด้วยการสร้างองค์ความรู้ สร้างความเข้มแข็งให้บุคลากรในการดูแล ป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ 50 เขตของกรุงเทพฯ

5 การจัดประชุม ศปถ.กทม. เป็นประจำ เพื่อกำกับและติดตามผลการดำเนินงาน

6 การสื่อสารผลการบริหาร ศปถ.กทม. สู่สาธารณะ เพื่อสร้างการรับรู้ถึงบทบาทนำในการเป็น “ต้นแบบ” ของ กทม. ในการบริหารจัดการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในมหานครใหญ่ของประเทศ



7 การประเมินผลการดำเนินงานรายปีของ สปถ.กทม. เพื่อนำมาปรับแผนการดำเนินงานในปีถัดไป กทม. ได้บริหารจัดการ สปถ.กทม. และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขตของกรุงเทพมหานคร (สปถ.เขต) 50 เขต มาอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 6 ปี ภายใต้วิสัยทัศน์ **“การพลิกโฉมกรุงเทพฯ ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตให้เป็นศูนย์”** และภารกิจ **“6 Game Changers”** หรือแนวทางสร้างการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม 6 ด้าน ใช้เป็นเข็มทิศในการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2563 โดยผลการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม เช่น การปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยง การบริหารจัดการความปลอดภัยร่วมกับภาคีเครือข่าย และการรณรงค์ให้ความรู้ สร้างวินัยจราจรแก่ประชาชน



จาก BIG IDEA ดังกล่าว การรวมพลังของคนทุกกลุ่ม เกิดเป็นเครือข่ายผู้พิทักษ์ร่วมกัน **“คาดเข็มขัดแห่งความปลอดภัย”** พัทักษ์ เมือง ถนน คน ในพื้นที่ กรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน



✓ **การประชุม สปถ.กทม. เพื่อพิจารณามาตรการลดอุบัติเหตุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร** แบ่งเป็น ด้านกายภาพถนน การปรับปรุงจุดเสี่ยง เพิ่มไฟฟ้าส่องสว่าง ป้ายจราจร ปรับปรุงทางข้าม และจัดระเบียบการจราจรและสิ่งกีดขวางทางเท้า ด้านคนหรือพฤติกรรม จะเข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายจราจร เน้นย้ำ ฝ่าไฟแดง ดื่มแล้วขับ สนับสนุนการอบรมให้ความรู้ และทดสอบความพร้อมผู้ขับขี่เป็นอาชีพ เช่น วินและไรเดอร์ ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% และรณรงค์ให้คนใช้ทางข้าม และรณรงค์ให้ประชาชนเคารพสิทธิผู้ข้ามถนน ด้านรถหรือยานพาหนะ ส่งเสริมให้ใช้ยานพาหนะที่ได้มาตรฐานปลอดภัย และส่งเสริมการเช็คสภาพยานพาหนะให้พร้อมใช้งาน

รายงานการชนคนข้ามถนนบริเวณทางข้าม (ม้าลาย) มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นที่ประชุมเสนอ การติดตั้งกล้องตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟและจำกัดความเร็วอัตโนมัติ (Speed Camera) บริเวณทางข้ามที่มีความเสี่ยงสูง (ใช้เทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมาย) รวมถึงจัดทำมาตรการลดความเร็วทางกายภาพ (Traffic Calming) และเพิ่มความสว่างของไฟส่องสว่างให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



🟢 กิจกรรมสร้างความตระหนักรู้ การมีส่วนร่วม และกระตุ้นจิตสำนึก “รักษวินัยจราจร” ในกลุ่มวินและไรเดอร์

หลักการและเหตุผล

▶ อาชีพวินมอเตอร์ไซค์ส่งผู้คนที่หมาย ไรเดอร์ส่งของเป็นอาชีพสุจริตส่งเสริมรายได้เลี้ยงดูครอบครัว แต่ขณะเดียวกันก็เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงสูง เนื่องจากต้องเร่งรีบในการทำรอบให้ทันเวลา การส่งงานให้รวดเร็ว มีโอกาสสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุถึงชีวิต บาดเจ็บ ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบเมื่อเกิดความสูญเสีย ครอบครัวประสบปัญหาขาดรายได้ โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นสูญเสียโอกาสทั้ง ๆ ที่เป็ความหวังของทุกคนในครอบครัว

▶ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุของการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตอันดับต้น ๆ

▶ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์

▶ นโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์

วัตถุประสงค์

① เพื่อสร้างความตระหนักรู้ สร้างการมีส่วนร่วม และกระตุ้นจิตสำนึก “รักษวินัยจราจร” ให้แก่กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์

② เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมโดยภาคีเครือข่ายภาคเอกชนและภาคประชาสังคม

③ มุ่งเน้น “กระบวนการมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์” เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็น สะท้อนถึงปัญหาและความต้องการที่แท้จริง

④ เพื่อหาแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมในการสร้างสิ่งกระตุ้นหรือแรงจูงใจ เพื่อสร้างแนวร่วมด้านความปลอดภัย และการประเมินการรับรู้ การมีส่วนร่วม และความคาดหวังที่มีต่อโครงการ

แนวคิดในการดำเนินงาน

การรณรงค์สร้างความตระหนักรู้ ขับขี่ปลอดภัย เป็นทางเลือกและทางออกที่หลายฝ่ายร่วมมือ ร่วมใจ เพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและไรเดอร์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีความปลอดภัยและผนวกกับโครงการบริหารจัดการ ศปถ.กทม. ได้ดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมสู่ถนนปลอดภัย ซึ่งเป็นการสร้างแนวร่วมภาคประชาชน เพื่อเป็นการรณรงค์ให้พี่น้องประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ ภายใต้แคมเปญ **“เมือง ถนน คน ปลอดภัย ด้วยเครือข่าย ผู้พิทักษ์”** เพื่อให้ทุกคนร่วมตระหนักและถูกใจคิดถึงความปลอดภัย และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ความรู้และสร้างความตระหนักรู้ในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ความร่วมมือระหว่างภาคีเครือข่ายและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและไรเดอร์ทุกท่านที่เล็งเห็นถึงความสำคัญ และเข้ามามีส่วนร่วมกับกรุงเทพมหานครโดยมุ่งหวังปลูกจิตสำนึกด้านความ

ปลอดภัยในการเดินทางให้กับนักเรียน เป็นกำลังสำคัญในการสร้างสังคมการเดินทางของกรุงเทพมหานคร ให้มีความปลอดภัย และมุ่งหวังให้ทุกคนเป็น **“ต้นแบบที่ดี”** ในด้านการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และด้วยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นเยาวชน ประชาชน ชุมชนโดยรอบ ที่จะเป็น กระบอกเสียงในการสื่อสารความร่วมมือร่วมใจในการดำเนินการด้านความปลอดภัย และตอบสนอง นโยบายผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร **“เดินทางดี ปลอดภัยดี บริหารจัดการดี”**

📌 **กำหนดการจัดกิจกรรม** จำนวน 6 ครั้ง 6 กลุ่มเขต ประกอบด้วย 1) วันพฤหัสบดีที่ 12 มิถุนายน 2568 กลุ่มเขตกรุงเทพกลาง ห้องประชุมวังทอง 1 ชั้น 6 สำนักงานเขตวังทองหลาง 2) วันศุกร์ที่ 13 มิถุนายน 2568 กลุ่มเขตกรุงเทพใต้ ห้องประชุมชั้น 7 สำนักงานเขตคลองเตย 3) วันพฤหัสบดีที่ 19 มิถุนายน 2568 กลุ่มเขตกรุงเทพตะวันออก ห้องประชุม เสนิงค์ 1 ชั้น 5 สำนักงานเขตคันนายาว 4) วันศุกร์ที่ 20 มิถุนายน 2568 กลุ่มเขตกรุงเทพเหนือ ห้องประชุมกำแพงเพชร ชั้น 2 สำนักงานเขตดอนเมือง 5) วันพฤหัสบดีที่ 26 มิถุนายน 2568 กลุ่มเขตกรุงธนใต้ ห้องประชุมเอกชัย 1 ชั้น 2 สำนักงานเขตบางบอน 6) วันศุกร์ที่ 27 มิถุนายน 2568 กลุ่มเขตกรุงธนเหนือ ห้องประชุมชั้น 7 สำนักงานเขตบางพลัด

📌 **กิจกรรมภายในงาน** แสดงนิทรรศการให้ความรู้ บูธเล่นเกมสอดแทรกความรู้ สร้างความตระหนัก การมีส่วนร่วม วิทยากรบรรยายเรื่อง ความปลอดภัยทางถนน และการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย รับฟังความคิดเห็นพร้อมตอบคำถาม ข้อเสนอแนะ



ผลที่ได้รับ

- 1 ผู้ขับขีมีความตระหนักรู้ มีส่วนร่วม และกระตุ้นจิตสำนึก “รักษวินัยจราจร”
- 2 หน่วยงานภาคีเครือข่ายภาคเอกชนและภาคประชาสังคม มีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรม และรับฟังความคิดเห็นของผู้ขับขี
- 3 เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้ให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็น สะท้อนถึงปัญหาและความต้องการที่แท้จริง โดยผู้ขับขีสามารถนำเสนอปัญหาจากประสบการณ์จริงที่ได้สัมผัสมาร่วมระดมสมองและถอดบทเรียน
- 4 ได้แนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมในการสร้างสิ่งกระตุ้นหรือแรงจูงใจ เพื่อสร้างแนวร่วมด้านความปลอดภัย และการประเมินการรับรู้ การมีส่วนร่วม และความคาดหวังที่มีต่อโครงการ
- 5 นำความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ มาวางแผนและจัดทำแนวทางปรับปรุง แก้ไข เพื่อนำเสนอต่อผู้บริหาร



✔ กิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของ

กรุงเทพมหานคร จากการที่กิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร ได้รับผลตอบรับอย่างดีจากโรงเรียน ภาคีเครือข่าย หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้ปกครองและนักเรียน มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนตามกฎหมายจราจรอย่างถูกต้องและปลอดภัยมากขึ้น จึงต่อยอดความสำเร็จสู่แนวคิดหลักในการจัดกิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร ปีที่ 3 เพื่อสร้าง “ครู” “โรงเรียน” ให้เป็น “ต้นแบบ” และ “ผู้ริเริ่ม” รักษาวินัยจราจรเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมกับครูในโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร ให้เรียนรู้เกี่ยวกับวินัยและกฎจราจร ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และเป็นตัวแทนในการถ่ายทอดพฤติกรรมรักษวินัยจราจร “นักเรียน” และ “ผู้ปกครอง” ให้มีพฤติกรรมในการเสริมสร้างระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย เป็นการสร้างวัฒนธรรมการเดินทางอย่างปลอดภัยอย่างยั่งยืนของ “โรงเรียนต้นแบบ”

✔ จัดกิจกรรมอบรมเชิงปฏิบัติการให้ความรู้เพื่อสร้างครูต้นแบบด้านความปลอดภัย

ทางถนนของกรุงเทพมหานคร จำนวนไม่น้อยกว่า 200 คน สร้างความเข้มแข็งให้กับครู เพื่อให้เป็น “ต้นแบบ” ที่มีภาวะผู้นำในการริเริ่มพฤติกรรมรักษวินัยจราจร เป็นกำลังสำคัญในการเปลี่ยนท้องถนนกรุงเทพฯ ให้มีความปลอดภัย พร้อมทั้งส่งต่อพฤติกรรมรักษวินัยจราจร ถึงเด็กนักเรียน เพื่อนครู ฝ่ายบริหาร และผู้ปกครอง รวมไปถึงสมาชิกบนท้องถนน





สร้างเครือข่ายความร่วมมือ สนับสนุนระหว่าง
โรงเรียน ผู้ปกครอง นักเรียนภาคีเครือข่าย
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง วิทยุชุมชนท้องถิ่น
ชุมชน เพื่อทำกิจกรรมเสริม Community
school โรงเรียน ผ่าน Platform online



- สวมเสื้อชูชีพในการดู โดยสวมเสื้อชูชีพ
วินัยจราจร กฎหมาย และพฤติกรรมที่
ถูกต้องในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการสร้าง
วัฒนธรรมความปลอดภัยให้กับโรงเรียน
- จัดกิจกรรมออกบูธกับโรงเรียนเพื่อให้
ความเข้าใจการลดอุบัติเหตุ
ทางถนน

โรงเรียน ครู และ นักศึกษาได้ต้นแบบสามารถ
เข้าร่วมนำเสนอผลงาน ในเวทีต่างๆ เช่น
BKK Expo สภากาชาด Road safety คสจร, ฯลฯ

✔ จัดกิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร (Road Safety Culture School) ปีที่ 3 โดยมีจำนวน 13 โรงเรียนที่จัดกิจกรรม



🔴 ดำเนินการตรวจประเมินโรงเรียนที่นำเสนอผลงานได้ดีและเหมาะสมสำหรับการเป็นโรงเรียนต้นแบบ



🔴 การมอบรางวัล



✔ **การปลูกจิตสำนึกและสร้างแนวร่วมกับประชาชน คนเดินเท้า ผู้ใช้รถ ใช้ถนน สังคม และสาธารณชน** เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยดำเนินการในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568



✔ **การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในสังกัดกรุงเทพมหานคร** จำนวน 2 รุ่น รุ่นละ ไม่น้อยกว่า 100 คน เพื่อเรียนรู้หลักสูตรการวิเคราะห์จุดเสี่ยง และหาแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และเพื่อสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน



2.3

ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น



“ 1. การดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปภ.จังหวัด) ”

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปภ.จังหวัด) ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้อำนวยการ

ทำหน้าที่วางแผนบูรณาการและขับเคลื่อนการลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ให้สอดคล้องกับแผนระดับชาติ และยุทธศาสตร์จังหวัด คณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด มีบทบาทหลักในการจัดทำโครงการ บริหารจัดการ ข้อมูล สถิติ พัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน และประชาสัมพันธ์ ตลอดจนติดตามประเมินผล งานของหน่วยงานต่าง ๆ ในจังหวัด



ตัวอย่างการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



☑️ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุดรธานี

โครงการ “เยาวชนขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจร” จังหวัดอุดรธานี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ให้แก่นักเรียน อายุ 15 - 18 ปี จากโรงเรียนในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ได้แก่ 1) โรงเรียนเตรียมอุดมพัฒนาการอุดรธานี อำเภอบ้านผือ 2) โรงเรียนหนองแสงสหวิทยศึกษ อำเภอหนองแสง 3) โรงเรียนกู่แก้ววิทยา อำเภอกู่แก้ว 4) โรงเรียนหนองหานวิทยา อำเภอหนองหาน 5) โรงเรียนพิบูลย์รักษ์ พิตยา อำเภอพิบูลย์รักษ์ 6) โรงเรียนวังสามหมอวิทยาคาร อำเภอวังสามหมอ 7) โรงเรียนโนนสะอาด พิตยาสรรค์ อำเภอโนนสะอาด 8) โรงเรียนทุ่งฝนวิทยาคาร อำเภอทุ่งฝน จำนวน 8 รุ่น รวม 2,400 คน เพื่อให้เกิด **1 อำเภอ 1 โรงเรียนประจำอำเภอ** เป็น “โรงเรียนต้นแบบขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย” ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ให้โรงเรียนในพื้นที่กำหนดมาตรการ ควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย เพื่อความปลอดภัย รวมทั้งส่งเสริมให้เยาวชนมีกิจกรรม ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง



โครงการฝึกอบรมให้ความรู้ ปลุกฝังจิตสำนึกการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ให้แก่ครูและบุคลากรทางการศึกษา จังหวัดอุดรธานี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ให้แก่ ครูและบุคลากรทางการศึกษาจังหวัดอุดรธานี สังกัด สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอุดรธานี เขต 1 - 2 กระทรวงศึกษาธิการ ในเขตพื้นที่จังหวัดอุดรธานี รวมทั้งสิ้น 400 คน โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในสถานศึกษาในเขตพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ด้วยการเพิ่มความรู้และเสริมสร้างทักษะครูและบุคลากรทางการศึกษาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างปลอดภัยให้เป็นต้นแบบที่ดี และนำความรู้ไปถ่ายทอด (ครู ก) ให้แก่นักเรียน นักศึกษาในสถานศึกษา ในการปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างถูกต้อง ปลอดภัย และเป็นไปตามกฎหมาย





✔ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอ่างทอง

โครงการสร้างความปลอดภัยด้วยอาสาจราจรเยาวชน ในห้วงเดือนมิถุนายน - กรกฎาคม 2568 จำนวน 7 รุ่น รุ่นละ 100 คน รวม 700 คน มีกลุ่มเป้าหมายเป็นเด็กและเยาวชนอายุระหว่าง 15 - 19 ปี ของสถานศึกษาในพื้นที่จังหวัดอ่างทอง ได้แก่ 1) โรงเรียนกีฬาจังหวัดอ่างทอง อำเภอไชโย 2) โรงเรียนโพธิ์ทองจินตมาณี อำเภอโพธิ์ทอง 3) โรงเรียนสามโก้วิทยาคม อำเภอสามโก้ 4) วิทยาลัยการอาชีพพิเศษชัยชาญ อำเภอวิเศษชัยชาญ 5) โรงเรียนบางเสด็จวิทยาคม อำเภอป่าโมก 6) วิทยาลัยเทคนิคอ่างทอง อำเภอเมืองอ่างทอง 7) วิทยาลัยการอาชีพโพธิ์ทอง อำเภอโพธิ์ทอง ซึ่งโครงการดังกล่าวได้มีการอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจร การขับขี่ปลอดภัย และการฝึกปฏิบัติ จำนวน 4 ฐานสถานี ได้แก่ การฝึกอ่านป้ายและสัญลักษณ์จราจรต่าง ๆ การฝึกเป็นอาสาจราจรที่เข้าใจองค์ประกอบการขับขี่ปลอดภัย การฝึกใช้เทคโนโลยีสื่อดิจิทัลผ่าน Application ของกรมการขนส่งทางบก และการฝึกให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในเบื้องต้น ทั้งนี้ มีแนวทางการขยายผลโดยการพัฒนากลุ่มเด็กและเยาวชนที่ผ่านการฝึกอบรมให้สามารถเป็นต้นแบบ “พี่สอนน้อง” เพื่อตกเดือน ป้องปราม และสร้างความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน รวมทั้ง เพิ่มแนวร่วมเครือข่ายกลุ่มเด็กและเยาวชนต่อไป



โครงการถนนสีขาวชาวอ่างทองปลอดภัย โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้ปฏิบัติงาน ณ ด้านชุมชน ในความรับผิดชอบของอำเภอทุกอำเภอ ประกอบด้วย ฝ่ายปกครอง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน หรือหมู่บ้าน มีวัตถุประสงค์เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ปลุกจิตสำนึกพลเมืองดี มีวินัยจราจร โดยโครงการดังกล่าวได้มีการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์เพื่อใช้ในการด้านชุมชน เช่น แผงกั้นจราจร กรวยจราจร กระบองไฟจราจร ป้ายสามเหลี่ยมหยุดตรวจ และป้ายประชาสัมพันธ์ ทั้งนี้ จะได้เพิ่มองค์ความรู้ และแนวทางการปฏิบัติหน้าที่ให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ณ ด้านชุมชนด้วย เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ



✔ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสมุทรปราการ

โครงการมาตรการองค์กรด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ จังหวัดสมุทรปราการ โดยความร่วมมือจากหน่วยงานภาคีเครือข่ายในจังหวัดสมุทรปราการ ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรปราการ สำนักงานขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ สถานีตำรวจภูธรพระประแดง บริษัท สยาม ยีเอส แบตเตอรี่ จำกัด บริษัท ยามาฮ่า มอเตอร์ จำกัด และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ร่วมกันจัดฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องมาตรการองค์กรให้แก่เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) เจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคล และบุคลากรในหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชนในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 5 รุ่น รุ่นละ 200 คน รวม 1,000 คน โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมสามารถกำหนดให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ เป็นมาตรการองค์กร นำความรู้ที่ได้รับไปรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้กับบุคลากรในองค์กรทราบและถือปฏิบัติได้ ทั้งนี้ ได้กำหนดตัวชี้วัดให้หน่วยงานที่เข้ารับการฝึกอบรมนำไปกำหนดเป็นมาตรการองค์กรได้ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 50



✔ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดชัยภูมิ

โครงการฝึกอบรมเยาวชนขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 เป็นการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย ได้แก่ ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ อำเภอบ้านเขว้า ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ สาธารณสุขจังหวัดชัยภูมิ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) จังหวัดชัยภูมิ แขวงทางหลวงชัยภูมิ แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดชัยภูมิ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จังหวัดชัยภูมิ โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นเด็กและเยาวชนในพื้นที่อำเภอบ้านเขว้า และอำเภอเมืองชัยภูมิ ได้แก่ โรงเรียนบ้านเขว้าวิทยายน อำเภอบ้านเขว้า และโรงเรียนบ้านนาผาย อำเภอเมืองชัยภูมิ โครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เด็กและเยาวชนที่เข้ารับการอบรมมีความรู้ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนน เกิดความตระหนัก เป็นตัวอย่างที่ดี มีวินัย และปฏิบัติตามกฎจราจร รวมถึงมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและนำไปใช้ในชีวิตประจำวันได้



📍 โรงเรียนบ้านเขว้าวิทยายน อำเภอบ้านเขว้า
จังหวัดชัยภูมิ



📍 โรงเรียนบ้านนาฝาย อำเภอเมืองชัยภูมิ
จังหวัดชัยภูมิ



📌 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกาฬสินธุ์

โครงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ “จุดทักษะ” เพื่อให้เยาวชนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ 18 อำเภอของจังหวัดกาฬสินธุ์ มีเป้าหมายเพื่อให้ผู้ผ่านการฝึกอบรมทำหน้าที่เป็นแกนนำเยาวชนด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อถ่ายทอดทักษะ “จุดทักษะ” ได้แก่ ทักษะคิด ทักษะกฎหมาย จราจร ทักษะเอาชีวิตรอดบนท้องถนน และทักษะป้องกันอุบัติเหตุให้กับนักเรียนภายในสถานศึกษาอย่างต่อเนื่อง จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น โปสเตอร์ แผ่นพับ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ มีการบรรยายหน้าเสาธง การฝึกซ้อมป้องกันอุบัติเหตุ การสาธิตการเอาชีวิตรอดจากเหตุฉุกเฉิน และกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

โครงการเยาวชนขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จำนวน 2 รุ่น ได้แก่ รุ่นที่ 1 อำเภอร่องคำ รุ่นที่ 2 อำเภอกมลาไสย จำนวน 80 คน อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร วินัยจราจร ทักษะคิดเอาชีวิตรอดบนท้องถนนและการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน โดยมีหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เข้าร่วมดำเนินการ ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดกาฬสินธุ์ อำเภอร่องคำ อำเภอกมลาไสย สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดกาฬสินธุ์ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกาฬสินธุ์

รุ่นที่ 1 อำเภอร่องคำ



รุ่นที่ 2 อำเภอกมลาไสย



👍 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกระบี่

การขับเคลื่อนมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกระบี่ ประจำปี พ.ศ. 2568

โดยเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2568 นายอังกูร ศีลาเทวากุล ผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ เป็นประธาน ประชุมคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัดกระบี่ ครั้งที่ 3/2568 ณ ศาลากลางจังหวัด เพื่อติดตามผลการดำเนินงานและสถิติอุบัติเหตุ จากรายงานพบว่าสถิติผู้เสียชีวิตในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2568 ลดลงร้อยละ 17.86 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยสาเหตุหลักยังคงเกิดจากการขับเร็วเกินกำหนด และการไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งพื้นที่ที่พบสถิติสูงสุดคือ อำเภอเมืองกระบี่ อำเภอคลองท่อม และอำเภอปลายพระยา ที่ประชุมได้เห็นชอบ "แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2568" ที่สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ตั้งเป้าหมายลดผู้เสียชีวิตไม่เกิน 72 คน และผู้บาดเจ็บสาหัสไม่เกิน 653 คน เน้นขับเคลื่อน 6 มาตรการหลัก และมาตรการเชิงรุกสำหรับเด็กและเยาวชน ทั้งนี้ ประธานในที่ประชุมได้เน้นย้ำให้ทุกภาคส่วน นำแผนปฏิบัติการฯ ไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และประชาสัมพันธ์ภายใต้วาระจังหวัด "ปีแห่งการณรงค์ลดปัจจัยเสี่ยง เร็ว เมา หมวก" เพื่อสร้างความปลอดภัยในระดับพื้นที่ รวมถึงกำหนดให้มีการรายงานผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน



การขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนจังหวัดกระบี่

ประจำปี พ.ศ. 2568 โดยกำหนดให้เป็นมาตรการเชิงรุกภายใต้แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกระบี่ พ.ศ. 2568 ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ซึ่ง ศปถ.จังหวัดกระบี่ ได้บูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จัดกิจกรรมเพื่อรณรงค์และส่งเสริมให้นักเรียน นักศึกษามีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ตีหม้อข้าว ไม่ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ส่งเสริมให้นักเรียน นักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทาง จัดทำประกันภัยภาคบังคับ (พ.ร.บ.) หรือภาคสมัครใจ และเสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับ “ทักษะการเอาชีวิตรอดบนท้องถนน” หรือ “วัคซิ่นจราจร” การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การคาดการณ์อุบัติเหตุทางถนนและกฎหมายจราจรเบื้องต้น รวมทั้งขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนภายในสถานศึกษา โดยเฉพาะประเด็นการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ เพื่อให้เกิดสถานศึกษาต้นแบบในแต่ละอำเภอ และติดตามผลการขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งหลังจากได้มีการขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นเด็กและเยาวชนของจังหวัดกระบี่ ลดลงจาก 32 คน ในปี พ.ศ. 2567 เหลือ 14 คนในปี พ.ศ. 2568





☑ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกำแพงเพชร

การ “สวมหมวกนิรภัย 100% ภายในศูนย์ราชการจังหวัดกำแพงเพชร ประจำปี 2568”

เพื่อให้บุคลากรในศูนย์ราชการและผู้มาติดต่อราชการมีความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นตัวอย่างที่ดี มีวินัยและปฏิบัติตามกฎจราจร เกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในองค์กร และพื้นที่ โดยดำเนินการระหว่างวันที่ 3 มีนาคม - 31 ธันวาคม 2568 เวลา 08.00 - 09.00 น. ณ บริเวณประตูทางเข้าศูนย์ราชการจังหวัดกำแพงเพชร ทั้ง 3 ประตู มีผลการดำเนินกิจกรรม ดังนี้

ผู้ไม่ปฏิบัติตามมาตรการสวมหมวกนิรภัย จำนวนทั้งสิ้น 633 ราย

- ▶ ผู้ขับขี่ จำนวน 337 คน
- ▶ ผู้โดยสารซ้อนท้าย จำนวน 296 คน
 - แบ่งเป็น ▶ บุคลากรของหน่วยงานภายในศูนย์ราชการ จำนวน 44 คน
 - ▶ ประชาชนผู้มาติดต่อราชการ จำนวน 589 คน

ผู้ไม่ปฏิบัติตามมาตรการสวมหมวกนิรภัยติดต่อกัน 2 วัน จำนวน 6 คน

- ▶ บุคลากรของหน่วยงานภายในศูนย์ราชการ จำนวน 4 คน
- ▶ ประชาชนผู้มาติดต่อราชการ จำนวน 2 คน

ทั้งนี้ ได้มีการแจ้งให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสาร เนื่องจากเป็นมาตรการสำคัญของจังหวัด และเป็นการป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุ หากยังพบว่า ไม่ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวจะมีการแจ้งรายชื่อให้หน่วยงานต้นสังกัดทราบต่อไป



☑ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครปฐม

โครงการฝึกอบรมเยาวชนขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัย

จราจรและการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน เพื่อให้เด็กนักเรียนที่เข้ารับการอบรมมีความรู้ ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดบนท้องถนน มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน รวมทั้งมีความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน และสามารถปฏิบัติตนได้อย่างถูกต้องเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น



โครงการฝึกอบรมเพิ่มทักษะเยาวชน
ขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย และช่วยฟื้นคืนชีพ
ขั้นพื้นฐาน ให้แก่เด็กและเยาวชนอายุตั้งแต่
9 - 20 ปี ในพื้นที่จังหวัดนครปฐม จำนวน
10 รุ่น 9 โรงเรียน รวมทั้งสิ้น 1,100 คน เพื่อให้มี
ความรู้ความเข้าใจเครื่องหมายจราจร ทักษะ
การช่วยชีวิต ทักษะการเอาชีวิตรอดบนท้องถนน



การขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยการกำหนดมาตรการองค์กร
เพื่อเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของบุคลากรและเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยให้ผู้ขับขี่
และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ขับขี่รถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย
100 เปอร์เซ็นต์ และต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด



✔ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดปทุมธานี

การประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ 2/2568
เมื่อวันจันทร์ที่ 24 มีนาคม 2568 ณ ห้องประชุมบัวหลวงปทุมธานี ชั้น 5 นายสมคิด จันทมฤก ผู้ว่าราชการ
จังหวัดปทุมธานี/ผู้อำนวยการ ศปถ.จังหวัดปทุมธานี เป็นประธานการประชุมฯ เพื่อบูรณาการ
หน่วยงานในพื้นที่เตรียมความพร้อมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล
สงกรานต์ 2568 ซึ่งมีคณะกรรมการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมการประชุม ซึ่งที่ประชุม
ได้รับทราบผลการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การขับเคลื่อนมาตรการองค์กร
สถานที่ราชการ จุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568 จังหวัด และร่วมกันพิจารณาการจัดตั้งจุดตรวจหลัก จุดตรวจรอง
จุดบริการ และด่านชุมชน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ จังหวัดปทุมธานี ตลอดจนการเตรียมความพร้อม
พิธีเปิดศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568 จังหวัดปทุมธานี
ทั้งนี้ ประธานการประชุม เน้นย้ำให้ทุกหน่วยงานดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล
สงกรานต์ โดยลดจำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตให้ได้มากที่สุด พร้อมทั้งปฏิบัติตาม
แผนปฏิบัติการที่วางไว้ ทั้งมาตรการเชิงรุก การเคาะประตูบ้าน ด่านชุมชน ด่านครอบครัว และมาตรการ
ด้านการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อดำเนินการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุในแต่ละวัน



โครงการฝึกอบรมเยาวชนขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน จัดกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนให้นักเรียนในสถานศึกษาในพื้นที่จังหวัดปทุมธานี มีการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เพื่อสร้างความตระหนักและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่เด็กและเยาวชน



☑ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพัทลุง

โครงการฝึกอบรมเยาวชนขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน พ.ศ. 2568 จำนวน 2 รุ่น รุ่นละ 100 คน รุ่นที่ 1 ณ วิทยาลัยเทคนิคพัทลุง อำเภอเมืองพัทลุง รุ่นที่ 2 ณ วิทยาลัยเทคนิคป่าพะยอม อำเภอป่าพะยอม เพื่อสร้างการรับรู้เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับเยาวชนในพื้นที่จังหวัดพัทลุง โดยมีการบรรยายให้ความรู้ในหัวข้อ **“ทักษะการเอาชีวิตรอดบนท้องถนน การป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน ฝึกทักษะในการป้องกันและระงับอัคคีภัย และเทคนิคการดับเพลิงเบื้องต้น พร้อมสาธิตประกอบการบรรยาย”** การให้ความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

▶ รุ่นที่ 1 วันที่ 30 กรกฎาคม 2568 ณ วิทยาลัยเทคนิคพัทลุง อำเภอเมืองพัทลุง



▶ รุ่นที่ 2 วันที่ 31 กรกฎาคม 2568 ณ วิทยาลัยเทคนิคป่าพะยอม อำเภอป่าพะยอม



โครงการพัฒนาศักยภาพทีมสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดพัทลุง เพื่อให้ทีมสอบสวนอุบัติเหตุระดับจังหวัด/อำเภอ ได้มีทักษะในการสืบสวนอุบัติเหตุและนำข้อมูลที่ได้ มาวิเคราะห์ถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและหาแนวทางแก้ไขปัญหา



โครงการฝึกอบรมการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์และสร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ความรู้แก่ผู้แทนส่วนราชการและหน่วยงานภาคีเครือข่ายให้สามารถเลือกใช้สื่อประชาสัมพันธ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์และสร้างการรับรู้ และสามารถนำไปเผยแพร่ความรู้สู่ชุมชนได้



โครงการเสริมสร้างศักยภาพเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลประจำตำบล ผู้ใหญ่บ้าน อสม. จำนวน 4 รุ่น รุ่นละ 50 คน รวม 200 คน เพื่อให้นำความรู้ที่ได้รับไปปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ตระหนักถึงความสำคัญของการทำประกันภัย มีทักษะการเอาชีวิตรอดบนท้องถนนและจิตสำนึกในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนไปในทางที่ดีขึ้น



☑️ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดลำปาง

โครงการด่านชุมชน 365 วัน ลดเสี่ยง ลดอุบัติเหตุทางถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จำนวน 4 รุ่น รุ่นละ 40 คน รวมทั้งสิ้น 160 คน โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นเจ้าหน้าที่ประจำด่านชุมชน ได้แก่ อบพร. เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ตำรวจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชูദ്รักษาความปลอดภัยชุมชน (ชรบ.) อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน เพื่อพัฒนาศักยภาพด่านชุมชนให้สามารถดำเนินงานได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ มีการทบทวนองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน หลักการจัดการด่านชุมชน ด่านครอบครัว 365 วัน โดยอาศัยชุมชนเป็นฐาน



(CBDRM) มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละพื้นที่ กรณีสึกขารูปแบบ วิธีการ เรียกตรวจเพื่อป้องปราม การจำลองสถานการณ์กรณีมีเหตุระหว่างปฏิบัติหน้าที่ประจำด้านชุมชน



☑️ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดตาก

โครงการ อสม. ตาก รณรงค์สร้างวินัยจราจร ป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
โดยสำนักงานขนส่งจังหวัดตาก จัดขึ้นระหว่างวันที่ 18 - 20 สิงหาคม 2568 มีกลุ่มเป้าหมายคือ อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองตาก จำนวนทั้งสิ้น 312 คน เพื่อเพิ่มพูนความรู้ เรื่องการขับขี่ปลอดภัยและสร้างทักษะเพื่อให้สามารถเป็นผู้นำและถ่ายทอดความรู้ให้แก่ประชาชนในชุมชน และส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย



โครงการอบรมเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 โดยสำนักงานขนส่งจังหวัดตาก ให้กับนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 - 6 และระดับอุดมศึกษา จำนวน 6 รุ่น รวมทั้งสิ้น 690 คน เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เครื่องหมายจราจร กฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ส่วนประกอบและพื้นฐานการทำงานของรถจักรยานยนต์



รวมถึงการดูแลและบำรุงรักษารถเบื้องต้น มีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย มีวินัยจราจร ทัศนคติการเกิดอุบัติเหตุ มีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน และมีความตระหนักรู้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

โครงการณรงค์สวมหมวกนิรภัย สู้ใจทุกคน ตำรวจภูธรจังหวัดตาก มีการมอบหมวกนิรภัยให้กับประชาชนและจัดกิจกรรมรณรงค์ในที่สาธารณะด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ทำให้ประชาชนในพื้นที่มีแนวโน้มในการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น



✔ โรงพยาบาลบ้านตาก

อบรมฟื้นฟูผู้ขับขี่ (EMR) วันที่ 5 - 6 มีนาคม 2568 เพื่อให้มีทักษะและเตรียมพร้อมในการให้การปฐมพยาบาลและช่วยเหลือผู้ป่วยเบื้องต้น



ซ้อมแผนอุบัติเหตุหมู่ เมื่อวันพุธที่ 9 เมษายน 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมและสามารถรับมือให้การช่วยเหลือผู้ประสบภัยจำนวนมากได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และปลอดภัย



เยี่ยมด่านช่วงเทศกาลสงกรานต์ ช่วง 7 วันควบคุมเข้มข้น (วันที่ 11 - 17 เมษายน 2568) เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน



ประชุม EOC (Emergency Operations Center) วันพฤหัสบดีที่ 19 มิถุนายน 2568 เพื่อประสานงาน และเตรียมความพร้อมรับมือเหตุฉุกเฉินของอำเภอบ้านตาก



จัดโครงการ อช. (อาสาฉุกเฉินชุมชน) เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 17 กรกฎาคม 2568 เพื่อให้
ความรู้คนในชุมชนเกี่ยวกับการแจ้งเหตุ สายด่วน 1669 และการป้องกันตนเองจากอาการเจ็บป่วยฉุกเฉิน



✔ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสิงห์บุรี

โดยสำนักงานขนส่งจังหวัดสิงห์บุรี ได้ดำเนิน **โครงการเสริมสร้างความปลอดภัยรถรับ - ส่งนักเรียนจังหวัดสิงห์บุรี** ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ลงพื้นที่เพื่อทำการตรวจสอบและรวบรวมข้อมูลรถรับ - ส่งนักเรียนในพื้นที่ โดยบูรณาการร่วมกับตำรวจภูธรในพื้นที่ในการจัดระเบียบรถรับ - ส่งนักเรียนให้มีมาตรฐานปลอดภัย และจัดอบรมผู้ขับรถรับ - ส่งนักเรียน และผู้เกี่ยวข้อง จำนวน 2 รุ่นรวม 122 คน เพื่อส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพผู้ขับรถรับ - ส่งนักเรียน ให้ได้รับความรู้และความเข้าใจในการให้บริการรถนักเรียนให้มีมาตรฐานการให้บริการที่ดี นักเรียนมีความปลอดภัย และผู้ประกอบการมีความสนใจ

กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสิงห์บุรี ได้จัดโครงการปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ ให้แก่นักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาหรือเทียบเท่าในพื้นที่รับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสิงห์บุรี เพื่อให้เกิดสวัสดิภาพและความปลอดภัยสำหรับนักเรียน นักศึกษา รถในพื้นที่รับผิดชอบมีการจัดทำ พ.ร.บ.ฯ และต่อภาษีเพิ่มขึ้น การเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิตและบาดเจ็บลดลง รวมทั้งเพื่อให้เด็กและเยาวชนมีวินัยในการขับขี่และปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

- ▶ สก.เมืองสิงห์บุรี เมื่อวันอังคารที่ 19 สิงหาคม 2568 ณ โรงเรียนสิงห์บุรี
- ▶ สก.พรหมบุรี เมื่อวันพุธที่ 20 สิงหาคม 2568 ณ โรงเรียนพรหมบุรีรัชดาภิเษก
- ▶ สก.อินทร์บุรี เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 21 สิงหาคม 2568 ณ โรงเรียนอินทร์บุรี
- ▶ สก.บางระจัน เมื่อวันศุกร์ที่ 22 สิงหาคม 2568 ณ โรงเรียนบางระจันวิทยา
- ▶ สก.ค่ายบางระจัน และ สก.โพทะเล เมื่อวันอังคารที่ 26 สิงหาคม 2568 ณ โรงเรียนค่ายบางระจัน วิทยาลัย
- ▶ สก.ท่าช้าง เมื่อวันพุธที่ 27 สิงหาคม 2568 ณ โรงเรียนท่าช้างวิทยาคาร



✔ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม

ถอดบทเรียนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และร่างแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2568 โดยเมื่อวันอังคารที่ 18 กุมภาพันธ์ 2568 ณ ศาลากลางจังหวัดมหาสารคาม นายวิบูรณ์ แววบัณฑิต ผู้ว่าราชการจังหวัดมหาสารคาม/ผู้อำนวยการ ศปถ.จังหวัด เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัดมหาสารคาม ครั้งที่ 1/2568 เพื่อถอดบทเรียนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2568 และหารือร่างแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2568 ที่ประชุมได้รับทราบรายงานสถิติอุบัติเหตุปี 2567 ข้อมูล 3 ฐาน มีผู้เสียชีวิตรวม 207 ราย โดยกลุ่มผู้สูงอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไปเสียชีวิตสูงสุด ยานพาหนะหลักคือ รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย สำหรับช่วงควบคุมเข้มข้นเทศกาลปีใหม่ 2568 เกิดอุบัติเหตุ 29 ครั้ง บาดเจ็บ 25 คน และเสียชีวิต 8 คน สาเหตุหลักเกิดจากการดื่มแล้วขับและการขับรถเร็วเกินกำหนดบนถนนกรรมทางหลวง นอกจากนี้ ตำรวจภูธรจังหวัดได้รายงานผลการจับกุมตามมาตรการ 10 รสขม รวม 68,733 ราย ขนส่งจังหวัดเสนอขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) จำนวน 9 โครงการ และแนวทางหลวงรายงานผลการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่อำเภอนาคู และหารือแนวทางดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ทั้ง 4 ยุทธศาสตร์ โดยจังหวัดมหาสารคามตั้งเป้าหมายควบคุมผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2568 ให้ไม่เกิน 128 คน พร้อมสั่งการให้ทุกภาคส่วนบูรณาการข้อมูลจัดการจุดเสี่ยงร่วมกัน กวดขันวินัยจราจรและการสวมหมวกนิรภัย 100% ผลักดันการทำพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (พ.ร.บ.) จัดอบรมการกู้ชีพเบื้องต้นให้แก่เยาวชนในสถานศึกษา และเร่งประชาสัมพันธ์รณรงค์ความปลอดภัยทางถนนผ่านทุกช่องทางอย่างต่อเนื่อง



โครงการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคามที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ประจำปี พ.ศ. 2568

▶ สำนักงานขนส่งจังหวัดมหาสารคาม 4 โครงการ ได้แก่ 1) โครงการต้นกล้าแห่งความปลอดภัย ขับขี่จักรยานยนต์ใส่ใจทุกการเดินทาง 2) โครงการส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านสถานีวิทยุ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 3) โครงการเสริมสร้างจิตสำนึกปลอดภัย รถจักรยานยนต์ในวัยเด็กอย่างยั่งยืน Bike Kids ดี มีวินัยเข้าใจกฎจราจร และ 4) โครงการวัยรุ่นมหาสารคามยุคใหม่ใส่ใจความปลอดภัยทางถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



❖ **ที่ทำการปกครองอำเภอเมืองมหาสารคาม** โครงการผู้นำต้นแบบ ขับขี่ปลอดภัย ขยายผลสู่หมู่บ้าน ชุมชน ให้ความยั่งยืน อำเภอเมืองมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

❖ **สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมหาสารคาม** โครงการส่งเสริมความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เพื่อดำเนินงานการแก้ไขปัญหาการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ในกลุ่มเด็กและเยาวชนด้วย TSY Program (Thailand Safe Youth Program)

❖ **สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษามหาสารคาม** โครงการสร้างภูมิคุ้มกัน ส่งเสริมทักษะชีวิต ขับขี่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษามหาสารคาม ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

❖ **ตำรวจภูธรจังหวัดมหาสารคาม 2 โครงการ** ได้แก่ 1) โครงการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย ให้ความรู้และสร้างวิสัยจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุในชุมชน 2) โครงการเสริมสร้างความรู้กฎหมายจราจร สร้างเครือข่ายชุมชนลดอุบัติเหตุทางถนน

✔ **ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา**

ผลการดำเนินงานศูนย์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568 จังหวัดสงขลา

ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา บูรณาการร่วมกับฝ่ายปกครอง กรมการขนส่งทางบก สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และภาคีเครือข่าย จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พร้อมจุดตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะและผู้ขับขี่ (Rest Area) ณ หน่วยบริการประชาชนตำรวจทางหลวงรัตภูมิ อำเภอรัตภูมิ เพื่อขับเคลื่อนมาตรการความปลอดภัยในช่วงควบคุมเข้มข้นระหว่างวันที่ 11 – 17 เมษายน 2568 ตลอด 24 ชั่วโมง โดยมุ่งเน้นการอำนวยความสะดวก การบังคับใช้กฎหมาย และกวดขันความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงด้านคนและยานพาหนะ พร้อมทั้งให้บริการตรวจเช็คสภาพรถยนต์และรถจักรยานยนต์เบื้องต้นแก่ประชาชนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย เพื่อสร้างความตระหนักรู้และเสริมสร้างวัฒนธรรมการเดินทางที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืนในพื้นที่

ภาพการเปิดศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงสงกรานต์ พ.ศ. 2568

ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะและอำนวยความสะดวกประชาชนตลอด 24 ชั่วโมง



“ 2 การดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปภ.อำเภอ) ”

”

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปภ.อำเภอ) เป็นกลไกระดับปฏิบัติการ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 มีนายอำเภอ เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ มีหน้าที่สำคัญในการจัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ พร้อมทั้งประสานแผนงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ให้สอดคล้องกับแผนของจังหวัด ตลอดจนเร่งรัด ติดตาม ประเมินผล และรายงานผลดำเนินงานให้ ศปภ.จังหวัดทราบ นอกจากนี้ยังทำหน้าที่จัดตั้งศูนย์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ เผยแพร่ข่าวสารประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณะ เสนอแนะความคิดเห็นต่อ ศปภ.จังหวัด และส่งเสริมให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่อย่างยั่งยืน



ตัวอย่างผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568



✓ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

โครงการ “**ตาส์ปประต ลดอุบัติเหตุ ปี 2568**” เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ด้านกฎจราจร มารยาทในการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และลดโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อีกทั้งเป็นการสร้างทีมเครือข่ายให้เป็นหูเป็นตาเพื่อสังคม ทำหน้าที่ช่วยย้ำเตือนให้ประชาชนในพื้นที่ระมัดระวังในการขับขี่และใช้รถใช้ถนน โดยได้กำหนดกลุ่มเป้าหมาย คือ กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน อสม. ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้แทนกลุ่มเยาวชน ผู้แทนภาคประชาชน และกลุ่มมวลชนต่าง ๆ ในพื้นที่จำนวน 214 คน

ประโยชน์ที่ประชาชนได้รับ

- 1 ผู้ผ่านการอบรมได้รับความรู้และมีความเข้าใจกฎหมายจราจร และการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย เพื่อนำไปใช้ในการขับรถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวัน
- 2 ผู้ผ่านการอบรมมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนและมีความตระหนักรู้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนและการขับรถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทุกครั้ง เมื่อขับขี่
- 3 ผู้ผ่านการอบรมสามารถเป็นหูเป็นตาเพื่อสังคม ทำหน้าที่ช่วยย้ำเตือนให้ประชาชนในพื้นที่ระมัดระวังในการขับขี่และใช้รถใช้ถนนอันจะเป็นการช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้
- 4 ผู้ผ่านการอบรมได้รับความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง มีวินัยจราจร มีมารยาทในการขับรถ และสามารถนำไปสู่การป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน





☑️ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอศรีสมเด็จ จังหวัดร้อยเอ็ด

โครงการขับเคลื่อนความปลอดภัย รู้วินัยจราจร และสร้างความเข้าใจ ผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อกระตุ้นและเตือนให้ประชาชนเกิดจิตสำนึกในการช่วยกันป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน



โครงการจัดตั้งด่านชุมชนเพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

จัดตั้งด่านชุมชนเพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ระหว่างวันที่ 11 – 17 เมษายน 2568 ณ บริเวณหน้าโรงเรียนอนุบาลเมืองศรีสมเด็จ โดยจัดพิธีเปิดโครงการฯ โดยนายอำเภอศรีสมเด็จเป็นประธานในพิธีเปิด และนายกเทศมนตรีตำบลศรีสมเด็จ พร้อมผู้บริหาร ผู้นำชุมชน ปลัดเทศบาล หัวหน้าส่วนราชการ สมาชิก อปพร.



👍 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอไพศาลี จังหวัดนครสวรรค์

ได้ตั้งจุดตรวจหลัก จำนวน 2 จุด ได้แก่

- 1) สี่แยกไพศาลี (ไตตาล) หมู่ที่ 1 ตำบลโคกเตื่อ และ
 - 2) สามแยกโคกเจริญ - ตะคร้อ หมู่ที่ 17 ตำบลตะคร้อ
- และจุดบริการในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ โดยบูรณาการจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สาธารณสุข กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อปพร. อสม. จิตอาสาพระราชทานและอาสาสมัครกู้ชีพกู้ภัยในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมและมีบทบาทในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อย่างเข้มแข็งและต่อเนื่อง เข้มงวดกวดขันผู้ใช้นยานพาหนะทุกประเภท เน้นตรวจตามมาตรการ 1ร (ไม่ขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด) 2ส (ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร/ไม่ขับรย้อนศร) 3ข (คาดเข็มขัดนิรภัย/พกใบขับขี่/ไม่แข่งในที่คับขัน) 4ม (เมาไม่ขับ/สวมหมวกนิรภัย/ไม่ดัดแปลงมอเตอร์ไซค์/ไม่ใช่โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่)



👍 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอวิหารแดง จังหวัดสระบุรี

คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ. อำเภอวิหารแดง) ร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับตำบล (พชต. บ้านลำ/วิหารแดง) และภาคีเครือข่ายในพื้นที่ได้ร่วมกันขับเคลื่อน "โครงการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ตำบลวิหารแดง" ประจำปี พ.ศ. 2568 โดยได้รับการจัดสรรงบประมาณ จำนวน 120,000 บาท ระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม - 15 สิงหาคม 2568 ซึ่งคณะทำงานฝ่ายปกครอง และกลุ่มอาสาสมัครในพื้นที่ ได้ร่วมกันลงพื้นที่รณรงค์สร้างวินัยจราจรและปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน บริเวณหน้าซุ้มประตูทางเข้าเขตเทศบาลตำบลหนองหมู อำเภอวิหารแดง จังหวัดสระบุรี โดยใช้ป้ายประชาสัมพันธ์เตือนใจผู้ใช้รถใช้ถนน



อาทิ มาตรการลดความเร็ว การขับรยอย่างมีน้ำใจ และการเพิ่มความระมัดระวังบริเวณทางข้าม ควบคู่ไปกับการลงมือทาสีตีเส้นทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นผิวถนนหรือทางม้าลายในจุดเสี่ยง เพื่อให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วในเขตชุมชนอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งถือเป็นกลไกการสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนอย่างยั่งยืน



📍 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอหนองโดน จังหวัดสระบุรี

กิจกรรมปฏิบัติการร่วมกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล พ.ศ. 2568

อำเภอหนองโดน โดยมุ่งลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน โดยที่ทำการปกครองอำเภอหนองโดน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



📌 **ก่อนควบคุมเข้มข้น :** จัดประชุมคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ เพื่อเตรียมความพร้อมและจัดทำแผนบูรณาการทั้งด้านการปฏิบัติและงบประมาณ ตามยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้านของแผนระดับจังหวัด จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล พ.ศ. 2568 พร้อมดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ โดยกำหนดตัวบุคคลและหน้าที่ความรับผิดชอบ รมรณรงค์ประชาสัมพันธ์การลดอุบัติเหตุทางถนนทุกระดับ กำหนดจุดตรวจหลัก จุดตรวจรอง จุดบริการประชาชนด้านชุมชนในพื้นที่ตามความเหมาะสม ประสานหน่วยงานที่ดูแลด้านคมนาคม ให้สำรวจและซ่อมบำรุงถนนในความรับผิดชอบให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ และปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน และประสานให้ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการติดตั้งหรือซ่อมแซมป้ายเตือน สัญญาณไฟให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

📌 **ช่วงควบคุมเข้มข้น :** ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการ ติดตามผลการปฏิบัติ กำชับไม่ให้มีการจำหน่ายสุรา เครื่องดื่มมีเมาตลอดช่วงเทศกาล จัดประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับกลยุทธ์การดำเนินงานและสั่งการไปยังหน่วยปฏิบัติตามความเหมาะสมและสถานการณ์ ให้หน่วยปฏิบัติรายงานการปฏิบัติตามระบบ e-Report และ Service Online ทุกวันให้ถูกต้องตามข้อเท็จจริง และตรงตามเวลาที่กำหนด และตรวจติดตามให้คำแนะนำแก่ผู้ปฏิบัติงานประจำจุดตรวจ

📌 **ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น :** ดำเนินการสรุปผลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่พร้อมนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และประเมินผล และเตรียมการแก้ไขปัญหาจุดที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนซ้ำ

แนวทางขยายผลการดำเนินงานของกิจกรรม: ทีมแกนนำอำเภอหนองโดนใช้การวิเคราะห์ 5 ด้าน ดังนี้

① วิเคราะห์คน โดยเข้าพบและทำความเข้าใจกับผู้บริหารนอกรอบก่อน เพื่อให้เป็นผู้ผลักดันการขับเคลื่อนงาน ทำความเข้าใจกับปลัดอำเภอฝ่ายป้องกัน โดยใช้ข้อมูลเป็นตัวเดินเรื่องและชวนวิเคราะห์หาส่วนขาดของ ศปถ.อำเภอ ทั้งด้านแผน นโยบาย วิธีการทำงาน กำลังคนและผลลัพธ์

② วิเคราะห์พื้นที่เป้าหมาย โดยพิจารณาจากผู้บริหารและผู้ร่วมทำงานว่ามีความสนใจ พร้อมและมีความสามารถในการขับเคลื่อนงานหรือไม่อย่างไร และวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุ

③ วิเคราะห์ข้อมูล โดยให้โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) ทุกแห่งมีส่วนร่วมในการสำรวจทั้งสถานการณ์ จุดเสี่ยงและพฤติกรรมของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการคัดเลือกพื้นที่เป้าหมายและเป็นฐานข้อมูลสำหรับนำเสนอต่อที่ประชุม

④ วิเคราะห์การสื่อสาร ทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เช่น หนังสือราชการ การประชุม นอกรอบ การพูดคุย การโทรศัพท์ การใช้กลุ่มไลน์ ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ฯลฯ เพื่อสร้างสัมพันธภาพระหว่างกลุ่มอย่างต่อเนื่อง

⑤ วิเคราะห์รูปแบบการทำงาน โดยจัดประชุมคณะกรรมการในคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ ต่อเนื่อง เพื่อทำความเข้าใจกับบทบาทภารกิจ วางเป้าหมายของทีม กำหนดปฏิทินและประชุมติดตามประเมินผลทุกเดือน ๆ ละ 1 ครั้ง

✓ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช

รายงานผลการใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ ได้ร่วมกับภาคีเครือข่ายและทีมสหสาขา ขับเคลื่อนกลไกการป้องกันอุบัติเหตุเชิงรุกผ่านนวัตกรรม **"กูแหมะโมเดล"** โดยบูรณาการจัดเก็บฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ 3 ฐาน และกำหนดมาตรการสอบสวนอุบัติเหตุโดยชุมชนกรณีเสียชีวิตครอบคลุม 100% พร้อมพัฒนาช่องทางสื่อสารสารสนเทศ (Line Group) เพื่อรายงานผลแบบเรียลไทม์ และเชื่อมโยงส่งต่อข้อมูลสู่เวที ศปถ.สัญจรเป็นประจำทุกเดือน จากการวิเคราะห์ข้อมูลชี้เป้าสามารถนำไปสู่การผลักดันงบประมาณจำนวน 690 ล้านบาท เพื่อปรับปรุงขยายช่องทางจราจรเป็น 4 ช่องจราจรตลอดสายบนทางหลวงหมายเลข 4019 (สายทุ่งใหญ่ - หลักช้าง) รวมถึงการแก้ไขจุดเสี่ยงทางกายภาพในพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การปิดจุดกลับรถเสี่ยงภัย (U-Turn โกโหยน) และการติดตั้งอุปกรณ์จราจรบริเวณสามแยกลำทับ ส่งผลให้อัตราความสูญเสียและสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวมลดลงอย่างชัดเจนในเกือบทุกตำบลอย่างยั่งยืน



ผลการสอบสวนอุบัติเหตุ มีแนวทางในการจัดการปัญหาที่ยั่งยืน

- สรุปรายงาน ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหา โดย swat. ในพื้นที่
- ค้นข้อมูล ให้กับชุมชน ในวันประชุมหมู่บ้าน
- ปัญหาของท้องถิ่น นำเข้าสู่ที่ประชุม ศปถ.อปท. รายงานผลในเวที ศปถ.สัญจร ร่วมแก้ปัญหาของพื้นที่ โดย อปท. เป็นเจ้าภาพ
- ปัญหาที่จัดการไม่ได้ รายงาน ศปถ.อำเภอ นำเข้าสู่ ศปถ. จังหวัด



3 การดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (สปล.อปท.)

๑๑

ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ข้อ 23 กำหนดว่า ในกรณีที่พื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใดมีปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนที่จำเป็นต้องได้รับการป้องกันและแก้ไข ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดประสานงานร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น เพื่อให้ผู้บริหารท้องถิ่นพิจารณาจัดตั้ง **ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น** หรือเรียกโดยย่อว่า **“สปล.อปท.”** มีโครงสร้างการบริหารงานกำหนดให้ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ และจัดให้มี คณะกรรมการ สปล.อปท. เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนงาน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการวางแผนมาตรการ ดำเนินงานป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนภายในเขตพื้นที่รับผิดชอบของตนเอง โดยการปฏิบัติงานสอดคล้องกับแนวทางของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ อย่างเป็นระบบ



ตัวอย่างการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น



✔ องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแสง อำเภอปากพลี จังหวัดนครนายก

การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ 2568 เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล และรณรงค์ให้ประชาชนเกิดความตื่นตัวและตระหนักถึงความปลอดภัยบนท้องถนน โดยบูรณาการร่วมกับหลายภาคส่วน ได้แก่ อำเภอปากพลี สถานีตำรวจภูธรปากพลี โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหัวลิงใน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน



✔ องค์การบริหารส่วนตำบลสามพระยา อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี

มีการจัดตั้งจุดตรวจ/จุดบริการ ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ 2568 เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรม การขับขี่และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม และลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยในระยะต่อไปจะมีการจัดอบรมให้กับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) เป็นการปลูกฝังจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนน



❏ องค์การบริหารส่วนตำบลประกอบ อำเภอนากวิ จังหวัดสงขลา

กิจกรรมหนูน้อยปฐมวัยสวมหมวกนิรภัยจราจร เพื่อส่งเสริมและปลูกฝังเจตคติที่ดี ให้เด็กปฐมวัยและผู้ปกครองตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย เสริมสร้างวินัยจราจร และลดความสูญเสียหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน



❏ องค์การบริหารส่วนตำบลกกปลาซิว อำเภอภูพาน จังหวัดสกลนคร

โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568 โดยจัดตั้งด่านชุมชนเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนของคนในพื้นที่ บริเวณหน้าที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลกกปลาซิว เพื่อให้ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนได้รับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน



❏ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าอิฐ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี

โครงการถนนปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ 2568 ในพื้นที่หมู่ 1 - 10 ตำบลท่าอิฐ อำเภอท่าอิฐ จังหวัดนนทบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความรู้เรื่องกฎจราจร การขับขี่ที่ปลอดภัย ให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบการจราจรในชุมชนและหมู่บ้าน รวมทั้งสร้างจิตสำนึก ให้มีวินัยในการใช้รถใช้ถนน และลดการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน โดยมีกิจกรรม ได้แก่ ติดตั้งกระจกโค้ง พร้อมเสา ป้ายสัญญาณไฟกระพริบในบริเวณที่เป็นทางโค้งหรือทางแยก ติดตั้งป้ายทางตัน งานสั่นชะลอความเร็ว (สีขาว) ทาสีทางม้าลาย ทาสีตีเส้นแบ่งช่องจราจร ทาสีตีเส้นถนนห้ามรถจอดตลอดแนว (แดงขาว) ทาสีตีเส้นทแยงห้ามจอด (สีเหลือง)



✔ องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะยอ อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา

กิจกรรมจิตอาสาเก็บขยะและปรับปรุงภูมิทัศน์สองข้างทางในตำบลเกาะยอ ให้มีความเป็นระเบียบ สวยงาม และเอื้อต่อการสัญจรของประชาชนและนักท่องเที่ยวเพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน โดยการตัดแต่งกิ่งไม้ เก็บขยะ และสิ่งกีดขวางที่อาจบดบังทัศนวิสัยของผู้ขับขี่



✔ เทศบาลตำบลกำแพงเพชร อำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลา

ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา สถานีตำรวจภูธรรัตภูมิ ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 สงขลา เจ้าหน้าที่ อปพร. บริษัท พิชานพาณิชย์ จำกัด สาขารัตนภูมิ และ บจก. เอ.ที. มอเตอร์เซลล์ สาขารัตนภูมิ ได้ดำเนินโครงการ **“อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจรและการขับขี่อย่างปลอดภัย ประจำปี พ.ศ. 2568”** ให้แก่เด็กนักเรียนและบุคลากรของโรงเรียนบ้านชายคลอง และโรงเรียนเจริญรัตนศึกษาวัฒนา เพื่อให้ความรู้ในการเสริมสร้างวินัยจราจร เพื่อสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ ลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนน และสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์



✔ เทศบาลตำบลนาตาล่วง อำเภอเมืองตรัง จังหวัดตรัง

โครงการ **“1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย เทศบาลตำบลนาตาล่วง”** โดยร่วมกับฝ่ายปกครองตำบลนาตาล่วงเพื่อสำรวจตรวจสอบลักษณะทางกายภาพ จุดเสี่ยง จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมให้มีความปลอดภัย



✔ เทศบาลเมืองบ้านบางม่วง อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

ประชุมหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรภายในซอยวัดพระเงิน ซึ่งประสบปัญหาจราจร รถติดสะสมภายในซอย เนื่องมาจากการจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารบริเวณปากซอย การรับ - ส่งนักเรียนของผู้ปกครองบริเวณโรงเรียนเปรมประชาพัฒนา และตลาดขายต้นไม้ภายในซอยวัดพระเงิน เทศบาลเมืองบ้านบางม่วง จึงได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชุมเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรภายในซอยวัดพระเงิน โดยมีข้อสรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร ดังนี้

- 1 จัดตั้งกลุ่มไลน์เฉพาะกิจวัดพระเงิน เพื่อการสื่อสารและเผยแพร่ความคืบหน้าอย่างรวดเร็ว
- 2 จัดตั้งคณะทำงานย่อย แยกตามด้านต่าง ๆ (กฎหมาย โรงเรียน ฯลฯ)
- 3 จัดหาบุคลากรเพื่อช่วยงานตำรวจ
- 4 โรงเรียนพร้อมให้ความร่วมมือและสนับสนุนในส่วนที่เกี่ยวข้อง
- 5 ทดลองใช้มาตรการสำหรับรถที่ออกจากโรงเรียนทุกคันใช้เส้นทางที่จัดให้



✔ เทศบาลเมืองปลายบาง อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี

กิจกรรมพัฒนาสภาพแวดล้อมทางถนนเพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนภายในเขตเทศบาลเมืองปลายบาง โดยดำเนินการ ดังนี้

- 1 ติดตั้งกระจกมองโค้งตามจุดเสี่ยงบริเวณทางโค้ง ทางร่วมทางแยก และทางเข้าออกหมู่บ้าน/ชุมชน
- 2 จัดเก็บป้ายโฆษณาที่ไม่ได้รับอนุญาต และที่ติดตั้งบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน
- 3 ตัดแต่งกิ่งไม้ที่ยื่นล้ำมาบนถนน
- 4 จัดเก็บสายสื่อสารที่ขรุขระหรือขาดตามเส้นทางที่ใช้สัญจรในพื้นที่



✔ เทศบาลตำบลคลองขลุง อำเภอกลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร

ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย อปพร. จิตอาสาภาคประชาชน ได้ดำเนินการล้างทำความสะอาดพื้นถนน ทาสีทางม้าลาย ตัดแต่งกิ่งไม้บริเวณข้างทางที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่สำรวจ และซ่อมแซมไฟฟ้าสาธารณะบริเวณข้างทาง เก็บขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล บริเวณถนนทางหลวงท้องถิ่น สาย 1075 ตั้งแต่ทางแยกพหลโยธินเข้าอำเภอกลองขลุง ถึงสี่แยกขึ้นสะพานคลองขลุงท่ามะเขือและถนนในเขตเทศบาลอำเภอกลองขลุง หมู่ที่ 2 ตำบลคลองขลุง อำเภอกลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร



☑ เทศบาลตำบลท่าพุทรา อำเภอคลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร

โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยดำเนินการทาสีทางข้ามบริเวณหน้าโรงเรียน บ้านท่าพุทรา และทาสีทางข้ามบริเวณหน้าตลาดสดเทศบาลตำบลท่าพุทรา ทางเท้าและจุดอื่น ๆ



☑ องค์การบริหารส่วนตำบลอ่าวนาง อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่

ดำเนินโครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568 เพื่ออำนวยความสะดวกและให้บริการประชาชนและนักท่องเที่ยวบนถนนสายรอง โดยบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายร่วมดำเนินการ ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บ้านช่องพลี สถานีตำรวจภูธรอ่าวนาง สมาชิกสภา ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน กู้ชีพ-กู้ภัยตำบลอ่าวนาง สมาชิกอาสาสมัครกาดินแดน อปพร. ชุติรักษาความสงบประจำหมู่บ้าน และ อสม. ตำบลอ่าวนาง



☑ องค์การบริหารส่วนตำบลปลายพระยา อำเภอปลายพระยา จังหวัดกระบี่

ดำเนินโครงการอบรมกฎวินัยจราจรให้แก่เด็กและเยาวชน ในพื้นที่องค์การบริหาร ส่วนตำบลปลายพระยา อำเภอปลายพระยา จังหวัดกระบี่ จำนวนทั้งสิ้น 65 คน เพื่อให้เด็กและเยาวชน มีความรู้ ความเข้าใจ และตระหนัก เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างถูกต้องตามหลักการขับขี่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยมีหน่วยงาน ภาคีเครือข่ายร่วมดำเนินการ ได้แก่ ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า ภูเก็ต สถานีตำรวจภูธรปลายพระยา





2.4

ผลการดำเนินงานของหน่วยงาน ภาคีเครือข่าย



“ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน ”

กองความปลอดภัยแรงงาน กรมสวัสดิการ
และคุ้มครองแรงงาน ได้จัดทำคู่มือการเตรียมตัว
ของลูกจ้างในการเดินทางช่วงเทศกาลปีใหม่ 2568
และเทศกาลสงกรานต์ 2568 เพื่อให้ลูกจ้างมีความพร้อม
ทั้งก่อนเดินทางและระหว่างเดินทาง ในรูปแบบอินโฟกราฟิก



สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม การประกอบธุรกิจประกันภัย (คปท.)

โครงการสร้างพื้นที่ต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนและการรณรงค์ประกันภัย
ภาคบังคับ ปี 2568 สำนักงาน คปท. มีภารกิจสำคัญในการส่งเสริมและกำกับดูแลธุรกิจประกันภัย
ให้มีความมั่นคงและมีเสถียรภาพ ตลอดจนคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนด้านการประกันภัย
เพื่อสร้างหลักประกันที่เหมาะสมและเป็นธรรม โดยได้ตระหนักถึงบทบาทในการสร้างความมั่นคง
และคุ้มครองชีวิตประชาชน จึงมุ่งใช้ระบบประกันภัยภาคบังคับเป็นกลไกเชื่อมโยงระหว่างการป้องกัน
อุบัติเหตุและการเยียวยาผู้ประสบภัย เพื่อให้เกิดผลในเชิงระบบอย่างยั่งยืน จึงได้ริเริ่มดำเนิน “โครงการ
สร้างพื้นที่ต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนและการรณรงค์ประกันภัยภาคบังคับ ปี 2568”
ในจังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งเป็นจังหวัดนำร่องในการพัฒนา “โมเดลความปลอดภัยทางถนนและการคุ้มครอง



ผู้ประสบภัยแบบบูรณาการ” โดยผสมความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถานศึกษา นิคมอุตสาหกรรม และภาคธุรกิจประกันภัย โดยใช้แนวทางเชิงรุก มุ่งสู่เป้าหมาย **“สังคมปลอดภัย..ภายใต้ระบบประกันภัยภาคบังคับ..ที่ทุกคนเข้าถึงได้”** ซึ่งได้ดำเนินโครงการสร้างพื้นที่ต้นแบบด้วยระยะเวลา 9 เดือน (เมษายน - ธันวาคม 2568) เพื่อพิสูจน์บทบาทของ **“ระบบประกันภัยภาคบังคับ” ในฐานะกลไกเชิงรุก** โดยมีเป้าหมายสำคัญ 3 ประการ ได้แก่

- 1 ยกระดับความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่เสี่ยงสูงให้เป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง
- 2 ส่งเสริมให้ประชาชนทำประกันภัยรถภาคบังคับเพิ่มขึ้น เพื่อให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถทุกคน
- 3 สร้างต้นแบบการบูรณาการระหว่างภาคอุตสาหกรรมประกันภัยกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชน เพื่อใช้เป็นแนวทางขยายผลในระดับประเทศ

ผลจากโครงการนี้ได้เกิดมาตรการความปลอดภัยทางถนนต้นแบบในระดับพื้นที่ 7 ด้าน ดังนี้

- 1 สื่อสารสาธารณะ ใน 3 อำเภอหลัก ได้แก่ อำเภอเมืองปราจีนบุรี อำเภอศรีมหาโพธิ์ และอำเภอกบินทร์บุรี ผ่านสื่อวิทยุ ป้ายโฆษณา Billboard รถแท็กซี่ และสื่อออนไลน์
- 2 สร้างสถานศึกษาต้นแบบ 5 แห่ง พร้อมจัดกิจกรรม Road Safety Week เพื่อให้ความรู้ด้านความปลอดภัย การขับขี่อย่างถูกกฎหมาย และการทำประกันภัยภาคบังคับแก่เยาวชน
- 3 จัดกิจกรรม Road Safety Day ในสวนอุตสาหกรรม 304 เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรปลอดภัยและความรับผิดชอบทางสังคมของภาคเอกชน
- 4 จัดทำแผนปรับปรุงจุดเสี่ยงสำคัญ เช่น ถนนปราจีนอนุสรณ์ ทางหลวงหมายเลข 304 และทางลงเขาปู่โตน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ที่มีสถิติการเกิดเหตุสูง
- 5 สนับสนุนการสอบใบขับขี่ในกลุ่มเยาวชน สร้างความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายและการขับขี่ปลอดภัย
- 6 การใช้เทคโนโลยี GPS เพื่อตรวจสอบและควบคุมความเร็วของรถเชิงพาณิชย์ในพื้นที่เสี่ยง
- 7 บูรณาการความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องในทุกระดับ

ผลลัพธ์จากโครงการนำร่องจังหวัดปราจีนบุรีมิได้สะท้อนเพียง “ความสำเร็จในระดับพื้นที่” แต่ได้เปิดมุมมองใหม่ต่อ “บทบาทของระบบประกันภัย” ในฐานะเครื่องมือเชิงนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สร้างผลลัพธ์เชิงสังคมอย่างเป็นรูปธรรม ช่วยลดความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และเศรษฐกิจที่ไม่เพียง **เยียวยาหลังเกิดเหตุ** แต่ยัง **ป้องกันความสูญเสียล่วงหน้า** และสร้าง **วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน**

แนวทางการขยายผลการดำเนินงานของโครงการ

สำนักงาน คปภ. มุ่งขยายผลจากจังหวัดปราจีนบุรีสู่การพัฒนาาระบบประกันภัยภาคบังคับให้เป็นกลไกเชิงรุกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้แผนการดำเนินงาน 3 ปี (พ.ศ. 2568 - 2570)



โดยปี 2568 เป็นระยะเริ่มต้นในการวิจัยและวางรากฐาน สร้างข้อมูลเชิงพื้นที่ วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยง และออกแบบมาตรการรณรงค์เชิงพื้นที่ที่เหมาะสม และในปี 2569 - 2570 เป็นช่วงขับเคลื่อน การดำเนินงาน ประเมินผล และขยายผลสู่ความยั่งยืนระดับประเทศ โดยเน้นการบูรณาการความร่วมมือ จากทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานในพื้นที่ ภาครัฐกิจประกันภัย สถานศึกษา และชุมชน เพื่อขยายผลโครงการ “ขับเคลื่อนมาตรการความปลอดภัยทางถนนและการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” และ “เยาวชนรุ่นใหม่ ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจ พ.ร.บ.” ไปยังพื้นที่ต่อไป



“ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ”

บทบาทผู้นำด้านข้อมูลอุบัติเหตุและการคุ้มครองประชาชน ปี 2568

ปี 2568 ถือเป็นปีที่บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่ง ในการยกระดับระบบข้อมูลอุบัติเหตุของประเทศ และสนับสนุนการลดความสูญเสียบนท้องถนน อย่างเป็นรูปธรรม ผ่านการบูรณาการข้อมูล การขับเคลื่อนโครงการเชิงระบบ และการคุ้มครองสิทธิ ประชาชนอย่างครอบคลุม

1 ขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบข้อมูลอุบัติเหตุของประเทศ

บริษัทกลางฯ เป็นหนึ่งในฐานข้อมูลหลักที่ช่วยเติมเต็มภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุ ของประเทศไทย ผ่านระบบ e-Claim ซึ่งสะท้อนข้อมูลผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ โดยเฉพาะ กลุ่มรถจักรยานยนต์ที่เป็นสัดส่วนสูงสุดของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต และเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนการบูรณาการข้อมูลร่วมกับ กรมควบคุมโรค และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้ประเทศ มีข้อมูลผู้เสียชีวิตที่ “ถูกต้อง ครบถ้วน และใช้เป็นมาตรฐานเดียวกัน” ในการกำหนดนโยบายและมาตรการความปลอดภัย



2 MOU ยกระดับ Big Data ด้านความปลอดภัยทางถนน

ได้ขยายบทบาทเชิงรุก ผ่านการลงนาม MOU แบ่งปันข้อมูล กับกรมการขนส่งทางบก เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ขับขี่ สภาพรถ และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ



ซึ่งข้อมูลที่เชื่อมโยงกันจะช่วยให้ประเทศสามารถวิเคราะห์เชิงลึก วางมาตรการป้องกัน และกำหนดนโยบายที่แม่นยำยิ่งขึ้น มุ่งสู่เป้าหมายการลดการเสียชีวิตเหลือ 12 คนต่อแสนประชากรภายในปี 2570

3 พัฒนาระบบ MIS ร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ร่วมมือกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในการพัฒนา “MIS for Sustainable Road Safety” เพื่อยกระดับการติดตาม วิเคราะห์ และบริหารข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนจากทุกพื้นที่ ระบบนี้ช่วยให้หน่วยงานในพื้นที่สามารถมองเห็นปัญหาและออกแบบมาตรการแก้ไขได้อย่างตรงจุด สร้างการทำงานที่เป็นระบบและยั่งยืน

4 บทบาทด้านข้อมูล: ThaiRSC และการวิเคราะห์เชิงพื้นที่

ดำเนินงานศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ThaiRSC รายงานสถานการณ์แบบ Real Time เพื่อสนับสนุนหน่วยงานพื้นที่ในการตัดสินใจและบริหารความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนใช้ข้อมูลวิเคราะห์แนวโน้ม สาเหตุ และจุดเสี่ยง เพื่อพัฒนาแผนปฏิบัติการที่ตรงกับปัญหาอย่างแท้จริง

5 พันธกิจด้านการคุ้มครองผู้ประสบภัยและการเข้าถึง พ.ร.บ.

บริษัท กลางฯ ยังคงภารกิจสำคัญในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดย

1 จ่ายค่าสินไหมทดแทนทุกบริษัทประกันภัย

2 พัฒนาเครือข่ายกู้ชีพ-กู้ภัย

ลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บ



3 ขยายจุดยื่นเบิกคำรักษาไปยัง รพ.สต. และคลินิกใกล้บ้าน

4 เปิดบริการ พ.ร.บ. ทุกสาขา ออนไลน์ และหน่วยเคลื่อนที่

5 เดินหน้าโครงการ “รถนนกระบี่” เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงสิทธิใกล้ 100%

6 การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

ขับเคลื่อนโครงการรณรงค์ที่สำคัญ เช่น

▶ สุกาพบุรุษจรรยากร ร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ



▶ โครงการ พ.ร.บ. ลูกรัก ร่วมกับสำนักงาน คปภ. และภาคประชาชน





“

กระทรวงวัฒนธรรม

”

นโยบายกระทรวงวัฒนธรรมในการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนทั่วประเทศ ในช่วงเทศกาลและงานประเพณี โดยขอความร่วมมือผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัดมอบหมายสำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดดำเนินการจัดโครงการ/กิจกรรมในการขับเคลื่อนการดำเนินงานการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนทั่วประเทศในช่วงเทศกาลและงานประเพณีตามนโยบายของกระทรวงวัฒนธรรม ระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2567 ถึงเดือนกรกฎาคม 2568 โดยมีกรอบแนวคิดและเป้าหมาย ดังนี้

ประเด็นหลัก

การส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดย “นำความเป็นไทย สร้างวินัยสวมใส่หมวกนิรภัยทั้งเด็กและผู้ใหญ่ มีน้ำใจหยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย”

จุดเน้น

- 1 การหยุดรถให้คนข้ามทางม้าลายเป็นวัฒนธรรมความมีน้ำใจที่คนไทยควรมีให้กัน
- 2 ส่งเสริมพ่อแม่ผู้ปกครองสร้างวัฒนธรรมการป้องกันบุตรหลานด้วยการจัดหาหมวกนิรภัยสวมใส่ให้บุตรหลานเมื่อนำบุตรหลานซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ เพื่อความปลอดภัยของบุตรหลาน และเป็นการปลูกฝังค่านิยมการเคารพกฎจราจรตั้งแต่วัยเยาว์

ผลการดำเนินงาน

จุดเน้นที่ 1

- 1 กิจกรรมรณรงค์ จำนวน 49 ครั้ง
- 2 กิจกรรมอบรม จำนวน 7 ครั้ง
- 3 กิจกรรมเผยแพร่ผ่านสื่อออนไลน์ จำนวน 188 ครั้ง
- 4 การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่ออื่น ๆ จำนวน 6 ครั้ง

ทั้งนี้ มีผู้เข้าร่วมกิจกรรม ได้แก่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนถนน จำนวน 43,534 คน และผู้ใช้รถใช้ถนน/ประชาชนในจังหวัด จำนวน 45,017 คน

จุดเน้นที่ 2

- 1 กิจกรรมรณรงค์ จำนวน 42 ครั้ง
- 2 กิจกรรมอบรม จำนวน 9 ครั้ง
- 3 กิจกรรมเผยแพร่ผ่านสื่อออนไลน์ จำนวน 197 ครั้ง
- 4 การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่ออื่น ๆ จำนวน 11 ครั้ง

ทั้งนี้ มีผู้เข้าร่วมกิจกรรม ได้แก่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนถนน จำนวน 36,437 คน และผู้ใช้รถใช้ถนน/ประชาชนในจังหวัด จำนวน 41,122 คน





“

กองบัญชาการตำรวจนครบาล

”

กองบังคับการตำรวจนครบาล 5 (บก.น.5) โดยสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ ได้ดำเนินโครงการถนนปลอดภัยบนถนนสาทร

► **ผลการดำเนินงาน** พันตำรวจเอก สมโภช สุวรรณจรัส รองผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจนครบาล 5 พันตำรวจเอก พนม เชื้อทอง ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ พันตำรวจโท วิษณุเทพ สังข์กาจ รองผู้กำกับการกลุ่มงานจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ พันตำรวจโท ประเสริฐ บัวแก้ว สารวัตรจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ พร้อมข้าราชการตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ ผู้แทนสำนักงานเขตบางรัก ผู้แทนสำนักงานเขตสาทร ผู้แทนกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการใหญ่ บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด อาจารย์ นักเรียนและอาสาจราจร โรงเรียนเซนต์โยเซฟ คอนเวนต์ วินิจกรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ ทำการประชาสัมพันธ์ให้ทุกภาคส่วน ได้ทราบถึงโครงการและได้ร่วมกันรณรงค์การปฏิบัติตามกฎจราจรในถนนสาทรให้ครอบคลุมทุกมิติ สร้างการรับรู้ให้กับพี่น้องประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยในการสัญจรโครงการถนนปลอดภัย บริเวณป้อมสัญญาณไฟจราจรแยกวิฑู

► **ประโยชน์ที่ประชาชนได้รับ** ลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

► **แนวทางการขยายผลการดำเนินงาน** ให้ทุกสถานีตำรวจนครบาลในสังกัด บก.น.5 ดำเนินการตามโครงการถนนปลอดภัย โดยการประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนทราบ ปลุกฝังให้เยาวชนตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ



“

กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.)

”

ได้ร่วมกับกรุงเทพมหานคร จัดการจราจรในโครงการ “ราชประสงค์โมเดล” และจัดการจราจรบริเวณหน้าห้างแพลตตินั่ม ซึ่งมีปัญหาการจอดส่งผู้โดยสารบริเวณห้ามหยุดหรือจอด โดยมีการใช้ทั้งกล้องตรวจจับการกระทำความผิด ใช้เจ้าหน้าที่เทศกิจและตำรวจลงพื้นที่เพื่อกวาดล้าง แต่เมื่อไม่มีเจ้าหน้าที่ปรากฏภายในพื้นที่ก็จะเกิดปัญหาดังกล่าวขึ้นอีก บก.จร. จึงได้จัดทำ “โมเดลสารวัตรเฉย” ขึ้นเพื่อป้องปรามการกระทำความผิดและกวาดล้างวินัยจราจร



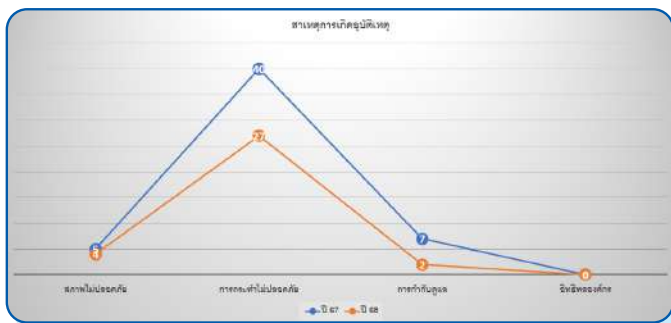


“

สำนักงานนิรภัยทางอากาศ กองทัพอากาศ

”

โครงการบูรณาการความรู้ความเข้าใจสู่การปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ/กิจกรรมผลิตและเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ความรู้ความเข้าใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่กองทัพอากาศและพื้นที่โดยรอบ โดยการนำเครื่องมือวิเคราะห์อุบัติเหตุมาใช้วิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุจากรายงานอุบัติเหตุ ลดการเกิดซ้ำ กำหนดเป็นมาตรการป้องกันและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ส่งเสริมการรายงานอันตรายเพื่อแก้ไขสภาพอันตรายและลดการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน และบูรณาการความร่วมมือในการใช้เครื่องหมายจราจรลดอุบัติเหตุ



นำเครื่องมือวิเคราะห์อุบัติเหตุมาใช้วิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุจากรายงานอุบัติเหตุ ลดการเกิดซ้ำ

ID	วันที่	สถานที่	ชนิดอุบัติเหตุ	สถานะ	การดำเนินการ
00001	01/01/2568	ถนนสาย 101 กม. 10.100	รถชนรถจักรยานยนต์	ปิด	แจ้งตำรวจ
00002	02/01/2568	ถนนสาย 101 กม. 10.200	รถชนรถจักรยานยนต์	เปิด	แจ้งตำรวจ
00003	03/01/2568	ถนนสาย 101 กม. 10.300	รถชนรถจักรยานยนต์	เปิด	แจ้งตำรวจ
00004	04/01/2568	ถนนสาย 101 กม. 10.400	รถชนรถจักรยานยนต์	เปิด	แจ้งตำรวจ
00005	05/01/2568	ถนนสาย 101 กม. 10.500	รถชนรถจักรยานยนต์	เปิด	แจ้งตำรวจ
00006	06/01/2568	ถนนสาย 101 กม. 10.600	รถชนรถจักรยานยนต์	เปิด	แจ้งตำรวจ
00007	07/01/2568	ถนนสาย 101 กม. 10.700	รถชนรถจักรยานยนต์	เปิด	แจ้งตำรวจ
00008	08/01/2568	ถนนสาย 101 กม. 10.800	รถชนรถจักรยานยนต์	เปิด	แจ้งตำรวจ
00009	09/01/2568	ถนนสาย 101 กม. 10.900	รถชนรถจักรยานยนต์	เปิด	แจ้งตำรวจ
00010	10/01/2568	ถนนสาย 101 กม. 11.000	รถชนรถจักรยานยนต์	เปิด	แจ้งตำรวจ

ส่งเสริมการรายงานอันตรายเพื่อแก้ไขสภาพอันตรายและลดการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน



นำสาเหตุที่ได้จากการวิเคราะห์
กำหนดเป็นมาตรการป้องกัน
และยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย



บูรณาการความร่วมมือในการใช้เครื่องหมายจราจรลดอุบัติเหตุ



“ ตัวอย่างการดำเนินงานของหน่วยงานด้านการศึกษา ”

สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดอ่างทอง

จัดกิจกรรมฝึกอบรมพัฒนาทักษะด้านความปลอดภัยทางถนนและวินัยจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน นักศึกษา ในสถานศึกษาจังหวัดอ่างทอง เพื่อให้ นักเรียน นักศึกษา ที่เข้าร่วมกิจกรรมมีความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน วินัยจราจร และการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง เหมาะสม และมีทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย



สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสิงห์บุรี

โครงการเยาวชนรุ่นใหม่ขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจร จังหวัดสิงห์บุรี เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมได้รับความรู้และทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องตามหลักการขับขี่ปลอดภัย และถูกกฎจราจร จำนวน 2 รุ่น ได้แก่



▶ รุ่นที่ 1 เมื่อวันอังคารที่ 24 มิถุนายน 2568 ณ โรงเรียนวัดพรหมสาคร อำเภอเมืองสิงห์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี

▶ รุ่นที่ 2 เมื่อวันพุธที่ 25 มิถุนายน 2568 ณ โรงเรียนศรีศักดิ์สุวรรณวิทยา อำเภอบางระจัน จังหวัดสิงห์บุรี

โรงเรียนคลองท่อมราษฎร์รังสรรค์ จังหวัดกระบี่

จัดอบรมให้ความรู้แก่นักเรียนเพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างถูกต้อง และสามารถปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างเคร่งครัด โดยมีหน่วยงานภาคีเครือข่ายร่วมดำเนินการ ได้แก่ สถานีตำรวจภูธรคลองท่อม มาให้ความรู้เรื่องกฎจราจร โรงพยาบาลคลองท่อม ให้ความรู้เรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และบริษัทฮอนด้าไพศาลลิซซิ่ง มาให้ความรู้เรื่องการขับขี่ที่ถูกต้อง



โรงเรียนสืบนุ่นคุณวิชัย จังหวัดกระบี่

โครงการส่งเสริมความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยในกลุ่มเยาวชน เพื่อสร้างความตระหนักรู้และลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มเยาวชน ให้แก่นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น - ตอนปลาย และเยาวชนในชุมชน จำนวน 150 คน โดยบูรณาการความร่วมมือระหว่างโรงเรียน สถานีตำรวจภูธร โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล และร้านซ่อมรถในพื้นที่



โรงเรียนเทศบาล 2 (คลองจิหลาด) จังหวัดกระบี่

โครงการสถานศึกษาปลอดภัย (รถรับ - ส่งนักเรียนปลอดภัย) โดยบูรณาการความร่วมมือจากหน่วยงานภาคีเครือข่าย ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดกระบี่ สำนักงานขนส่งจังหวัดกระบี่ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) สจร. ภาคใต้ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย และเครือข่ายผู้บริโภคจังหวัดกระบี่



โรงเรียนเทศบาล 4 มหาราช จังหวัดกระบี่

โครงการส่งเสริมความปลอดภัยในสถานศึกษาให้นักเรียน ผู้ปกครอง ครู และบุคลากรทางการศึกษาโรงเรียนเทศบาล 4 มหาราช เพื่อลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการใช้รถสาธารณะและการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม



ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กปนาุราช จังหวัดกระบี่

กิจกรรมขับขี่ปลอดภัยสวมใส่หมวกกันน็อก เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกให้ผู้ปกครองและเด็กได้สวมใส่หมวกกันน็อกและมีวินัยการจราจรเบื้องต้น ส่งเสริมความกล้าแสดงออก การซักถามข้อสงสัย และการมีส่วนร่วมในกิจกรรม และยังส่งเสริมพัฒนาการทางด้านร่างกาย อารมณ์ สังคม และสติปัญญาให้แก่เด็กอีกด้วย



“

ส่วนที่ 3

สำร่นำนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

- 3.1 กฎหมายหรือระเบียบ คู่มือการดำเนินการ และเกร็ดนำรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน
- 3.2 ผลงานทางวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน

”

Safety for all together







✔ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (รวมฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565)



SCAN เพื่อศึกษาได้เลย

✔ ตัวอย่าง อัตราค่าปรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถผ่านจุดตัดทางรถไฟ



ข้อหาหรือฐานความผิด	มาตรา	อัตราโทษ
ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางรถไฟ	มาตรา 46(2) และมาตรา 157	ปรับไม่เกิน 4,000 บาท
จอดรถในระยะ 15 เมตรจากทางรถไฟผ่าน	มาตรา 57(8) และมาตรา 148	ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
ไม่ลดความเร็วหรือหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟ ไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อมีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน	มาตรา 62(1) และมาตรา 148	ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
ไม่ลดความเร็วหรือหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟ ไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อมีเสียงสัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังจะแล่นเข้ามาใกล้จนเกิดอันตรายได้	มาตรา 62(3) และมาตรา 148	ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
ไม่ลดความเร็วและหยุดรถห่างจากทางรถไฟ ไม่น้อยกว่า 5 เมตร ไม่ว่าจะมีความหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟ หรือสิ่งปิดกั้นหรือไม่	มาตรา 63 และมาตรา 148	ปรับไม่เกิน 2,000 บาท

✓ **ศูนย์บริหารงานจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ** แนะนำให้ประชาชนตรวจสอบใบสั่งจราจรออนไลน์ได้ง่ายๆ ด้วยตนเอง ผ่านเว็บไซต์ <https://ptm.police.go.th/eTicket/#/> หรือแอปพลิเคชัน “ขับดี” (KHUB DEE) หรือแอปพลิเคชัน “ทางรัฐ” โดยลงทะเบียนด้วยเลขบัตรประชาชน เลขใบขับขี่/ทะเบียนรถ สามารถตรวจสอบใบสั่งค้างชำระ ดูภาพหลักฐาน และชำระค่าปรับผ่านแอปพลิเคชันได้ทันที



✓ คำแนะนำประชาชนสำหรับการขับระยะทางไกล

- 1 นอนพักผ่อนให้เพียงพอ 7 - 9 ชั่วโมง
- 2 หากขับระยะทางไกล มีผู้ขับขี่สลับ
- 3 จอดพักที่จุดพักรถ เพื่อเปลี่ยนอิริยาบถ คลายความเหนื่อยล้า เพิ่มความสดชื่น แนะนำพักทุก 2 ชั่วโมง
- 4 เมื่อมีอาการง่วงขณะขับขี่ จอดพักรถในที่ปลอดภัย จีบหลับ 20 นาที (Power nap)

Power nap



Power nap คือ การงีบหลับสั้นๆ ประมาณ 20 นาที เพื่อให้ร่างกายได้พักและเมื่อตื่นขึ้นมาจะสดชื่นขึ้น

Power nap ทำอย่างไร ?



ตั้งนาฬิกาปลุก 20 นาที: หากนอนนานกว่านั้น จะเข้าสู่ภาวะหลับลึก ทำให้ร่างกายเกิดอาการเฉื่อยชา มีง่วงไม่กระฉับกระเฉง



ดื่มกาแฟ หรือ เครื่องดื่มที่มีคาเฟอีน ก่อนงีบหลับ: คาเฟอีนจะออกฤทธิ์หลังดื่มประมาณ 20 นาที เมื่อตื่นจากงีบหลับจะทำให้ร่างกายสดชื่นสมองมีความตื่นตัว



ข้อควรระวังในการจับหลัก ขณะเดินทาง

- ❶ จอดรถในที่พักรถและปลอดภัย
- ❷ ล้อกรถให้เรียบร้อย
- ❸ ปิดแอร์/ลดกระจก ทั้ง 2 ด้านลงเล็กน้อย



การยับยั้งขณะช่วงหรือหลับในเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุรุนแรงบนท้องถนน

- ▶ การพักผ่อนไม่เพียงพอส่งผลให้สมาธิลดลงและการตอบสนองช้าลง จากสาเหตุความเหนื่อยล้า: พักผ่อนไม่พอ, ขับระยะไกล, ทำงานเป็นกะ
- ▶ โรคประจำตัว: โรคหยุดหายใจขณะหลับ (OSA)
- ▶ ยา: ยาแก้แพ้, ยาบรรเทาอาการหวัด
- ▶ ช่วงเวลาเสี่ยงที่ร่างกายง่วงนอนสูง ทำให้เกิดการหลับในขณะขับรถ เวลา 13.00 น. - 15.00 น. และ 02.00 น. - 04.00 น.

✔ คู่มือแนวทางการประเมินสมรรถนะความพร้อมทางการแพทย์ในการขับขี่

ผู้สูงอายุกับสมรรถนะทางร่างกายในการขับขี่: เมื่ออายุมากขึ้น ร่างกายจะมีความถดถอยของสุขภาพ ส่งผลต่อการควบคุมรถและการตัดสินใจ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยสุขภาพมากขึ้น โดยอายุเกิน 70 ปี โอกาสเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นและยิ่งเพิ่มขึ้นอย่างมาก ถ้าอายุเกิน 80 ปี และหากเกิดอุบัติเหตุทางถนนผู้สูงอายุมีโอกาสเสียชีวิตสูงกว่าคนหนุ่มสาวถึง 9 เท่าจากสภาวะร่างกายที่เปราะบางกว่า

ความเปลี่ยนแปลงทางร่างกายที่ส่งผลต่อการขับขี่

▶ **สมรรถนะการมองเห็น:** เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่ช่วงอายุ 40 - 50 ปี โดยการมองเห็นจะมีความคมชัดลดลง ลานสายตาแคบลง ทำให้การมองเห็นด้านข้างลดลง สายตาวาว มีผลต่อการกะระยะ การแยกแยะความแตกต่างของแสงและสีลดลง การมองเห็นช่วงกลางคืนลดลง รวมทั้งโรคตาหรือโรคร่วมในผู้สูงอายุมีผลทำให้การมองเห็นลดลง เช่น โรคจอประสาทตาตามัววัย ต้อกระจก ต้อหิน ภาวะเบาหวานขึ้นจอตา

▶ **การตอบสนองช้าลง:** สมอและระบบประสาททำงานช้าลง อาจเหยียบเบรกหรือหักพวงมาลัยไม่ทัน

▶ **กล้ามเนื้ออ่อนแรง และโรคข้อเสื่อม ข้ออักเสบ:** ส่งผลต่อการควบคุมพวงมาลัยหรือเหยียบเบรก

▶ **อาการเพลียและเหนื่อยล้า:** มีผลต่อสมาธิ การตัดสินใจช้าลงหรือผิดพลาด มีความเสี่ยงในการหลับในสูงขึ้น

▶ **โรคประจำตัว:** เช่น เบาหวาน หัวใจ สมอเสื่อม พาร์กินสัน ลมชัก เพิ่มความเสี่ยงต่อการหมดสติขณะขับขี่

▶ **ภาวะสมอเสื่อม:** อุบัติการณ์สูงขึ้นเมื่ออายุเพิ่มขึ้น ภาวะสมอเสื่อมมีผลต่อการรับรู้และความคิด การตัดสินใจ ความจำ ส่งผลต่อทักษะการขับรถ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้สูง

▶ **การใช้ยารักษาโรค:** ผลข้างเคียงของยาที่ทำให้เกิดการง่วง ซึม เป็นผลให้ตัดสินใจช้าลง และเสี่ยงต่อการหลับใน

รายการตรวจประเมินสมรรถนะในผู้สูงอายุ เริ่มประเมินได้ตั้งแต่ก่อนเข้าสู่วัยผู้สูงอายุ

- ▶ ตั้งแต่อายุ 55 ปี ประเมินซ้ำทุก 5 ปี
- ▶ อายุ 60 ปีขึ้นไป ประเมินซ้ำทุก 3 ปี
- ▶ อายุ 70 ปีขึ้นไป ประเมินซ้ำทุก 1 ปี



✓ แนวทางการขับอย่างปลอดภัยสำหรับผู้สูงอายุ

- ▶ ได้รับตรวจประเมินสมรรถนะความพร้อมทางร่างกายในการขับขี่ และได้รับแนะนำที่เหมาะสม
- ▶ ผู้สูงอายุต้องทราบข้อจำกัดของร่างกายตนเองในการขับขี่ เพื่อปรับแก้ไขหรือจำกัดการขับขี่ให้ปลอดภัย

- ▶ หลีกเลี่ยงการขับขี่ทางไกล เส้นทางไม่คุ้นเคย หรือขับกลางคืน
- ▶ หลีกเลี่ยงการขับรถเมื่อใช้ยาที่มีผลข้างเคียง เช่น ง่วงซึม หรือมึนงง
- ▶ หากมีโรคประจำตัวหรือมีการเปลี่ยนของภาวะสุขภาพ เช่น หลังผ่าตัด ควรปรึกษาแพทย์

ก่อนขับขี่

- ▶ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร สวมอุปกรณ์นิรภัย และไม่ขับเร็ว
- ▶ หมั่นตรวจสอบรถและดูแลรถให้มีความปลอดภัย ไม่ขับรถเก่าที่ไม่ได้รับการตรวจสอบสภาพ
- ▶ เลือกใช้รถที่มีระบบช่วยขับขี่ เช่น เซ็นเซอร์เตือนภัย หรือระบบเบรกอัตโนมัติ
- ▶ ครอบครัวลูกหลาน รวมทั้งชุมชนมีส่วนร่วมในการดูแลการเดินทางของผู้สูงอายุให้ปลอดภัย

ที่มา : กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข จัดทำคู่มือแนวทางการประเมินสมรรถนะความพร้อมทางการแพทย์ในการขับขี่ เผยแพร่เพื่อเป็นประโยชน์และเป็นส่วนหนึ่งในการลดอุบัติเหตุทางถนน ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนน ลดความสูญเสียของประเทศไทย สำหรับปัจจัยด้านสุขภาพที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ติดตามคู่มือฉบับเต็มได้ทาง https://ddc.moph.go.th/dip/journal_detail.php?publish=17353



☑ สารน่ารู้เกี่ยวกับใบขับขี่

ประเภทใบขับขี่ แบ่งเป็น 4 ประเภทใหญ่ ๆ แต่ละประเภทจะแบ่งย่อยอีก 2 แบบ คือ ใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจะใช้ตัวย่อ บ. มีตั้งแต่ บ.1 - บ.4 อีกแบบหนึ่งเป็นใบขับขี่ทุกประเภท ใช้ตัวย่อ ท. มีตั้งแต่ ท.1 - ท.4

ใบขับขี่ บ.1 - 4 กับ ท.1 - 4 ต่างกันยังไง

🔴 **ใบขับขี่ประเภท 1** คือ ใบอนุญาตขับรถที่น้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม (กรณีบรรทุกสิ่งของ) หากขนส่งผู้โดยสารต้องไม่เกิน 20 คน

ใบขับขี่ประเภท 1 แบ่งเป็น 2 แบบ คือ ใบขับขี่ บ.1 (ป้ายทะเบียนขาว) และใบขับขี่ ท.1 (ป้ายทะเบียนเหลือง)

🔴 **ใบขับขี่ประเภท 2** คือ ใบอนุญาตขับรถที่น้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันมากกว่า 3,500 กิโลกรัม (กรณีบรรทุกสิ่งของ) หากขนส่งผู้โดยสารต้องมากกว่า 20 คนขึ้นไป

ใบขับขี่ประเภท 2 แบ่งเป็น 2 แบบ คือ ใบขับขี่ บ.2 (ป้ายทะเบียนขาว) และใบขับขี่ ท.2 (ป้ายทะเบียนเหลือง)

🔴 **ใบขับขี่ประเภท 3** คือ ใบอนุญาตขับรถพ่วง ลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุก

ใบขับขี่ประเภท 3 แบ่งเป็น 2 แบบ คือ ใบขับขี่ บ.3 (ป้ายทะเบียนขาว) และใบขับขี่ ท.3 (ป้ายทะเบียนเหลือง)

🔴 **ใบขับขี่ประเภท 4** คือ ใบอนุญาตขับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายหรือชนิดรถที่มีลักษณะการบรรทุกตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ใบขับขี่ประเภท 4 แบ่งเป็น 2 แบบ คือ ใบขับขี่ บ.4 (ป้ายทะเบียนขาว) และใบขับขี่ ท.4 (ป้ายทะเบียนเหลือง)



☑ ข้อแนะนำในการเลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะ



ติดตามเพิ่มเติมได้จากกรมการขนส่งทางบก www.dlt.go.th

✓ ขับขี่ปลอดภัย ห่างไกลพฤติกรรมเสี่ยง :



พฤติกรรมเสี่ยงดื่มขับ: การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

จะเกิดอะไรขึ้นเมื่อดื่มแล้วขับ?

- ✗ การตอบสนองและการตัดสินใจช้าลง ทำให้แก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินไม่ทันท่วงที
- ✗ การมองเห็นลดลงหรือแสงฟุ้ง ทำให้ภาพเบลอ ไม่ชัดเจน
- ✗ เพิ่มความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุทางถนนรุนแรง
- ✗ ดื่มแล้วขับ ถูกจับแน่

วิธีปฏิบัติตัวเมื่อดื่มแอลกอฮอล์

- ✓ ใช้บริการสาธารณะ หรือให้เพื่อน / คนในครอบครัวที่ไม่ดื่มขับรถให้
- ✓ ฝากรถทิ้งไว้ที่ร้านก่อน และค่อยกลับมารับในวันถัดไป
- ✓ พักให้ร่างกายได้พักผ่อน เพราะฤทธิ์แอลกอฮอล์ทำให้การทำงานของร่างกายไม่เต็มประสิทธิภาพ

ขับอย่างมีสติ ดื่มได้... แต่ต้องไม่ขับ
หากจำเป็นจะต้องขับรถ ควรงดดื่ม และพักผ่อนให้เพียงพอ เพื่อให้ทุกการเดินทางปลอดภัย และถึงที่หมายอย่างปลอดภัย



3.2

ผลงานทางวิชาการ ด้านความปลอดภัยทางถนน



“

“บทความ”

ความปลอดภัยทางถนน: ปัญหาเดิม โจทย์ใหญ่ ของรัฐบาลใหม่

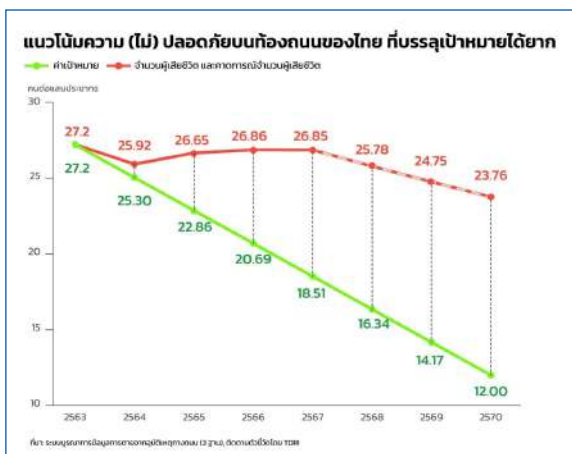
”

ตลอดกว่า 2 ทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยมีกรอบนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนออกมาอย่างต่อเนื่อง แต่ตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกลับยังอยู่ในระดับสูงจนน่าตั้งคำถาม อุบัติเหตุทางถนนในวันนี้จึงไม่ใช่แค่เรื่อง “**ความประมาทส่วนบุคคล**” หากแต่เป็น ต้นทุนทางเศรษฐกิจของประเทศ ที่ถูกประเมินว่าสูงกว่า 3.3% ของ GDP หรือราว 5.9 แสนล้านบาทต่อปี ขณะเดียวกัน ข้อมูลในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (ปี 2565 - 2567) แสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

เฉลี่ยราว 17,000 รายต่อปี ตัวเลขเหล่านี้สะท้อนชัดว่า แม้จะมีแผน มีเป้าหมาย และมีกรอบนโยบาย แต่ผลลัพธ์เชิงรูปธรรมในการลดความเสี่ยงบนท้องถนนยังไม่เกิดขึ้นเท่าที่ควร ประเด็นเหล่านี้จึงไม่ใช่เพียงภาพสะท้อนของอดีต แต่เป็นโจทย์สำคัญที่วางอยู่ตรงหน้ารัฐบาลใหม่อย่างชัดเจน และไม่ควรมองเป็นเพียง **“มรดกปัญหาเดิม”** หากแต่เป็นสัญญาณเตือนว่าความปลอดภัยทางถนนต้องถูกยกระดับเป็นวาระนโยบายที่ทำให้ผลลัพธ์ตรวจสอบได้

เป้าหมายอยู่ไกลขึ้น หากยังไม่เข้าใจว่าความสูญเสียเกิดกับใคร

เมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานกับเป้าหมายการลดการเสียชีวิต จะเห็น **“ช่องว่าง”** ระหว่างเส้นเป้าหมายกับผลจริงอย่างชัดเจน และแนวโน้มช่องว่างดังกล่าวยังมีโอกาสขยายตัวต่อเนื่องไปจนถึงปี 2570 นี่คือสัญญาณเตือน หากยังไม่เข้าใจว่า ความสูญเสียกระจุกตัวอยู่ที่ใครและเกิดจากความเสี่ยงแบบใด เป้าหมายที่ตั้งไว้ยากจะไปถึง



ข้อมูลชี้ชัด: ความสูญเสียกระจุกตัวอยู่ที่ใด

ความสูญเสียบนถนนไทยยังคงเชื่อมโยงกับพฤติกรรมเสี่ยงหลัก ได้แก่ การขับซี้โดยไม่มีใบอนุญาต การไม่สวมหมวกนิรภัย และความเร็ว โดยรถจักรยานยนต์เป็นจุดศูนย์กลางของปัญหา มีสัดส่วนผู้เสียชีวิตสูงถึง 81.1% หากมองตามช่วงวัย ความสูญเสียกระจุกตัวในกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุ 15 – 24 ปี ซึ่งเป็นวัยเริ่มขับ - ขับบนท้องถนน ขณะเดียวกัน ประเทศไทยกำลัง

เผชิญความเสี่ยงใหม่จากโครงสร้างประชากร โดยกลุ่มผู้สูงอายุ 60 ปีขึ้นไป มีสัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงหลัง ข้อมูลเหล่านี้สะท้อนว่า นโยบายแบบ “เหมาเข่ง” สูตรเดียวใช้กับทุกกลุ่มไม่เพียงพออีกต่อไป และรัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดมาตรการที่ตอบโจทย์ความเสี่ยงเฉพาะกลุ่มอย่างจริงจัง

ถอดบทเรียนนโยบายที่รัฐบาลใหม่ต้องกล้าแก้

การทบทวนการขับเคลื่อนที่ผ่านมา (ช่วงครึ่งแรกของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570) พบข้อจำกัดสำคัญใน 3 มิติ ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ระบบใบอนุญาตขับซี้ และโครงสร้างพื้นฐานถนน ซึ่งเป็นจุดที่รัฐบาลมีบทบาทโดยตรงในการปลดล็อก

► **การบังคับใช้กฎหมาย** แม้กฎหมายจะมีอยู่ครบถ้วน แต่อัตรากำลังยังไม่สะท้อนความรุนแรงของพฤติกรรมเสี่ยง ค่าปรับบางส่วนยังเป็นอัตราที่ใช้มากกว่า 40 ปี กระบวนการออกใบสั่งที่ล่าช้าทำให้การรับรู้โทษไม่เชื่อมโยงกับพฤติกรรมในเวลาที่เหมาะสม ระบบตัดคะแนนจึงทำงานได้ไม่เต็มที่ และการบังคับใช้ยังพึ่งพากำลังคนมากกว่าเทคโนโลยี

► **ระบบใบอนุญาตขับซี้** การอบรมและทดสอบยังไม่เน้นทักษะการขับซี้เชิงป้องกัน และไม่สะท้อนความเสี่ยงที่แตกต่างของรถแต่ละประเภท เงื่อนไขใบอนุญาตชั่วคราวแทบไม่ต่างจากใบอนุญาต



เต็มรูปแบบ ขณะที่กลุ่มเด็ก เยาวชน และผู้สูงอายุจำนวนมากยังเข้าไม่ถึงระบบใบขับขี่จากข้อจำกัดด้านต้นทุนและเวลา

❶ **โครงสร้างพื้นฐานถนน** ถนนจำนวนมากยังถูกออกแบบเพื่อความเร็วสูง แม้บริบทการใช้งานจริงจะเป็นพื้นที่เมืองและชุมชน ระบบประเมินความปลอดภัยยังแยกส่วนจากการตัดสินใจด้านงบประมาณ และขาดการสื่อสารผลต่อสาธารณะอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอถึงรัฐบาลใหม่: จาก “มีนโยบาย” สู่ “นโยบายที่เห็นผล”

หากรัฐบาลต้องการสร้างความเปลี่ยนแปลงที่ประชาชนสัมผัสได้ นโยบายความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องขยับพร้อมกันทั้งระบบ และให้ความสำคัญกับผลลัพธ์มากกว่ากิจกรรม ดังนี้

✓ ทำให้การบังคับใช้กฎหมาย ทันสมัย โปร่งใส และตรวจสอบได้ โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลมาสนับสนุนเป็นหลัก

✓ ปฏิรูประบบใบขับขี่เพื่อคัดกรองความเสี่ยงตั้งแต่ต้นทาง และสร้างพฤติกรรมปลอดภัยในระยะยาว

✓ จัดการความเร็วและออกแบบระบบถนนใหม่ให้ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้นถนนทุกกลุ่ม ไม่ใช่เฉพาะผู้ใช้รถยนต์

ที่สำคัญที่สุด รัฐบาลควรลงทุนกับ ระบบการติดตามและประเมินผล (Monitoring & Evaluation: M&E) อย่างจริงจัง เพื่อให้ทุกนโยบาย “วัดได้ ตรวจสอบได้ และปรับได้” โดยตัวอย่างเป้าหมายเชิงรูปธรรมภายในปี 2570 เช่น

✓ เพิ่มจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีใบขับขี่สะสม 18 ล้านใบ

✓ เพิ่มสัดส่วนการใช้เทคโนโลยีบังคับใช้กฎหมาย ผ่านจำนวนกล้องตรวจจับความเร็วต่อประชากร 1 ต่อ 8,100 คน

✓ ขยายถนนความเร็วต่ำ 50 กม./ชม. ให้ครอบคลุม ร้อยละ 80 ของทางหลวงที่ผ่านเขตเมือง

ความปลอดภัยทางถนน คือบททดสอบความจริงจังของรัฐบาล

ความปลอดภัยทางถนนไม่ใช่เรื่องเทคนิคเฉพาะกลุ่ม แต่เป็นวาระสาธารณะที่สะท้อนความสามารถของรัฐในการปกป้องชีวิตประชาชน และใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า

บทความโดยทีมนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัย
เพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) โครงการการประเมินผล
และการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนน เพื่อบรรลุเป้าหมาย
ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ช่วงปี พ.ศ. 2565-2567
ฉบับเต็ม <https://tdri.or.th/2026/02/road-safety-policy-2025/>



ช่องทางติดต่อ ปก.



www.disaster.go.th



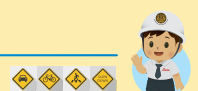
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย DDPM



@DDPMNews



@1784DDPM





กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

3/12 ถนนอุททองนอก แขวงดุสิต

เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร 10300

