



ประกาศคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์
เรื่อง แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘

ด้วยคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๘ เห็นชอบแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่อเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนใช้ดำเนินงาน ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘ และสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

อาศัยอำนาจตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ ข้อ ๑๗ จึงประกาศใช้แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่อเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่จังหวัดสุรินทร์ต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘

(นายชำนาญ ชื่นตา)

ผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์

ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์



แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์
ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘

บทสรุปผู้บริหาร

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน และสร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ซึ่งรัฐบาลตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว จึงได้นำแนวทางการดำเนินงานตามเป้าหมายโลกด้านความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ เป็นกรอบในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พร้อมทั้งได้กำหนดประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๒ คนต่อหนึ่งแสนประชากร ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ซึ่งเป็นเป้าหมายที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการร่วมกัน โดยได้กำหนดเป้าหมายผู้เสียชีวิตรายปี ตั้งแต่ปี ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐ ไว้ เพื่อให้ทุกหน่วยงานนำไปกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

จังหวัดสุรินทร์ โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ได้บูรณาการงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นการทำงานผ่านกลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เน้นการทำงานในระดับพื้นที่เป็นสำคัญ และต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยปี ๒๕๖๘ ได้กำหนดเป้าหมายในการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๕.๘๒ คนต่อแสนประชากร ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสุรินทร์ สอดคล้องกับเป้าหมายระดับประเทศ คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ซึ่งเป็นคณะกรรมการหลักในการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด จึงได้ร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสุรินทร์ ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐ และสถานการณ์ปัจจุบันในพื้นที่จังหวัดสุรินทร์ เพื่อเป็นเครื่องมือด้านการบริหารจัดการเพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	๑
สารบัญ	๒
บทที่ ๑ บทนำ	๓ - ๕
ความเป็นมา	
บทที่ ๒ ข้อมูลจังหวัดสุรินทร์	
ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสุรินทร์	๖
ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	๗
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์	๘
สภาพปัญหา/อุปสรรค	๙
บทที่ ๓ แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘	๑๐ - ๒๑

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมา

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน เป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย ถึงแม้จะมีแนวโน้มลดลงในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) แต่เมื่อพิจารณาตามสถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บพบว่า ยังคงมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทั้งตามกรอบปฏิญญาอมสโก (ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) ที่มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งโลกร้อยละ ๕๐ ใน พ.ศ. ๒๕๗๓ หรือกรอบปฏิญญาสตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration) ที่ให้ลดผู้เสียชีวิตจากการจราจรทางบกให้ได้อย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ในระหว่าง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๗๓ ตามกรอบเป้าหมายหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

การดำเนินงานที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมทุกระดับทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น โดยได้กำหนดแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ ไว้ ๔ ข้อ ดังนี้

(๑) ให้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน กำหนดเป้าหมาย และแนวทางการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ เพื่อให้หน่วยงานของรัฐและผู้เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ

(๒) กำหนดมาตรการแบบบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ ทั้งด้านการกำหนดนโยบาย หน่วยงานรับผิดชอบ การวางแผน งบประมาณ การดำเนินงาน และการติดตามประเมินผล

(๓) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับการจราจรทางถนนและรถยนต์ ให้มีระบบมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้าง สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ รวมถึงมาตรฐานด้านการดูแลช่วยเหลือผู้ประสบภัย

(๔) ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในหมู่ประชาชน

โดยได้กำหนดให้มี ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และได้นำกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งระดับโลก และระดับชาติ มาศึกษา ทบทวน รวบรวม วิเคราะห์ และประมวลข้อมูล เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ และเป็นแนวทางการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อกำหนดทิศทาง เป้าหมาย แนวทางปฏิบัติ รวมทั้งการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนประกอบด้วย

๑) ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

๒) หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

๓) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๔) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

๕) นโยบายของรัฐบาล

๖) ปฏิญญาสตอกโฮล์ม

๗) กรอบ ๑๒ เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Global

Road Safety Performance Target)

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนนั้นสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ที่ ๔ การสร้างโอกาสความเสมอภาคเท่าเทียมทางสังคม โดยเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้เหลือเท่ากับ ๑๒ คนต่อประชากรแสนคน หรือ ๘,๔๗๘ คน ในปี ๒๕๗๐ เป็นไปตามเป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์แห่งชาติ ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) กำหนดให้ระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ต้องมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ ๑๒ คน ต่อประชากรแสนคน โดยมีการกระจายเป้าหมายไปสู่ระดับจังหวัดในอัตราที่แตกต่างกันตามลำดับความรุนแรงของสถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้จัดทำกรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ พ.ศ. ๒๕๖๗ ได้กำหนดมาตรการในการดำเนินการขับเคลื่อนในประเด็น **“หมวก เมา ยาวชนและความเร็ว”** ดำเนินการในกลุ่มเสี่ยงที่มีช่วงอายุ ๑๕ - ๒๔ ปี ช่วงวัยเรียน ภายใต้โครงการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการตายและการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนด้วย TSY Program (ปี ๒๕๖๖) จังหวัดสุรินทร์ ดำเนินการในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูง ได้แก่ อำเภอเมืองสุรินทร์ อำเภอสังขะ อำเภอปราสาท และอำเภอนาร่อง อำเภอกาบเชิง อำเภอชุมพลบุรี และขับเคลื่อนโครงการขับเคลื่อนอำเภอเสี่ยงสูงเพื่อการขับเคลื่อนจักรยานยนต์ปลอดภัยจังหวัดสุรินทร์ ดำเนินการในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงรถจักรยานยนต์ ๕ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองสุรินทร์ อำเภอปราสาท อำเภอสังขะ อำเภอศีขรภูมิ และอำเภอโนนนารายณ์ เพื่อดำเนินการส่งเสริมขับเคลื่อนกิจกรรมศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและตำบล กลุ่มเป้าหมายตามพื้นที่ที่กำหนด โดยเน้นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนดำเนินมาตรการองค์กร ตามประกาศจังหวัดสุรินทร์ เรื่อง วาระจังหวัดสุรินทร์ “มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน” เพื่อลดความสูญเสียต่อชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน โดยให้ทุกภาคส่วนบูรณาการดำเนินการ ดังนี้

๑. กำหนดประเด็นเน้นหนักโดยใช้ ๔ ประเด็นหลัก สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% เมาไม่ขับ คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่หรือโดยสาร และขับรถความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

๒. ให้ทุกภาคส่วนให้ความสำคัญ ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ โดยมีเป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของพี่น้องประชาชน

๓. ให้ส่วนราชการทุกแห่งกำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติตัวให้เป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชนในการใช้รถใช้ถนนมีวินัยจราจร โดยให้ทุกหน่วยงานควบคุมดูแลไม่ให้เจ้าหน้าที่ในสังกัดกระทำความผิดกฎหมายจราจร

๔. กำหนดให้สถานที่ราชการทุกแห่งเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ % และคาดเข็มขัดนิรภัย ๑๐๐ %

๕. ให้ทุกภาคส่วนร่วมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสาธารณะต่าง ๆ ส่งเสริมให้ประชาชนทราบและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย และสร้างความตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี

๖. ให้ทุกหน่วยงาน สถานศึกษา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจและความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยบรรจุไว้ในหลักสูตรและฝึกอบรม รวมทั้งสนับสนุนด้านงบประมาณในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง

๗. ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการบังคับใช้กฎหมาย ดำเนินการป้องปราม จับกุมผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและผู้ฝ่าฝืนกฎหมายตามความเหมาะสมอย่างต่อเนื่อง กรณีพบเจ้าหน้าที่

ของรัฐกระทำผิดประเด็นเน้นหนัก ๔ ประเด็น ให้รายงานต้นสังกัดและรายงานผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ทราบ

ซึ่งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ และปรับปรุงแผนงาน/กิจกรรม และตัวชี้วัด โดยการประเมินผลผลิตการดำเนินงานในช่วงครึ่งของแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ และส่งผลให้การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดสุรินทร์ ตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๗ บรรลุตามวัตถุประสงค์

บทที่ ๒

ข้อมูลจังหวัดสุรินทร์

ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสุรินทร์

จังหวัดสุรินทร์ตั้งอยู่ทางตอนล่างของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ ๔๒๐ กิโลเมตร อาณาเขตทิศเหนือ ติดต่อกับจังหวัดร้อยเอ็ดและจังหวัดมหาสารคาม ทิศใต้ ติดต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชา ทิศตะวันออก ติดต่อกับจังหวัดศรีสะเกษ และทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดบุรีรัมย์ มีลักษณะพื้นที่ดังนี้

๑. ทางตอนใต้ของจังหวัด เป็นพื้นที่ราบสูง มีภูเขาสลับซับซ้อนหลายลูก มีป่าดิบสลับป่าเบญจพรรณ ตามบริเวณแนวเขตชายแดน (อำเภอบัวเชด อำเภอสังขะ อำเภอกาบเชิง และอำเภอพนมดงรัก) ที่ติดต่อกับราชอาณาจักรกัมพูชา ต่อจากบริเวณภูเขาลงมาเป็นที่ราบสูง ลุ่ม ๆ ดอน ๆ ลาดเทมีลักษณะเป็นลูกคลื่นค่อย ๆ ลาดเทไปทางตอนกลางและตอนเหนือของจังหวัด

๒. ทางตอนกลางของจังหวัด พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม แต่มีพื้นที่บางส่วนเป็นที่ดอน สลับที่ลุ่มลอนลาดเช่นเดียวกัน แต่ไม่มากเท่าทางตอนใต้ของจังหวัด (อำเภอเมืองสุรินทร์ อำเภอเขวาสินรินทร์ อำเภอศรีณรงค์ อำเภอสำโรงทาบ อำเภอลำดวน และอำเภอศรีณรงค์)

๓. ทางตอนเหนือของจังหวัด พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบ (อำเภอจอมพระ อำเภอสนม) และที่ราบลุ่ม (อำเภอชุมพลบุรี อำเภอนาทม อำเภอรัตนบุรี และอำเภอโนนนารายณ์) โดยเฉพาะอำเภอชุมพลบุรีและอำเภอนาทม อยู่ในที่ราบลุ่มแม่น้ำมูลในเขตของทุ่งกุลาร้องไห้

ลักษณะของดินในจังหวัดสุรินทร์ เป็นดินร่วนปนทราย มีบางพื้นที่ เช่น อำเภอเขวาสินรินทร์เป็นดินเหนียวปนทราย ฉะนั้นดินในจังหวัดสุรินทร์จึงอุ้มน้ำได้น้อย

ข้อมูลการปกครอง

จังหวัดสุรินทร์ แบ่งเขตการปกครองเป็น ๑๗ อำเภอ ๑๕๘ ตำบล ๒,๑๒๘ หมู่บ้าน ๑ เทศบาลเมือง ๒๗ เทศบาลตำบล ๑๔๔ องค์การบริหารส่วนตำบล

ข้อมูลประชากรและครัวเรือน (ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗)

ปี ๒๕๖๗ จังหวัดสุรินทร์ มีประชากรรวม ๑,๓๗๒,๙๑๐ คน (ตามประกาศกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗) แบ่งเป็นชาย ๖๘๒,๓๗๑ คน เป็นหญิง ๖๙๐,๕๓๙ คน

เส้นทางคมนาคม

ทางหลวงแผ่นดิน ถนนโชคชัย - เดชอุดม (หมายเลข ๒๔) ถนนกาฬสินธุ์ - ช้องจอม (หมายเลข ๒๑๔) ถนนนครราชสีมา - อุบลราชธานี (หมายเลข ๒๒๖) และมีเส้นทางรถไฟผ่านจากกรุงเทพมหานครถึงอุบลราชธานี

สภาพเศรษฐกิจและสังคม

ประชาชนประกอบอาชีพเกษตรกรรมส่วนใหญ่ มีการทำนาข้าวเจ้า (ข้าวหอมมะลิ) ทำสวน และเพาะปลูกพืชไร่ชนิดต่าง ๆ เช่น มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ยางพารา อาชีพที่สำคัญรองลงมา คือ การปลูกหม่อน และเลี้ยงไหม

ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

❖ **ด้านคน** พฤติกรรมเสี่ยงส่วนใหญ่จากเมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

❖ **ด้านยานพาหนะ** ปริมาณยานพาหนะมีจำนวนสูงขึ้นเรื่อย ๆ สรุปจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๗ ดังนี้

- รวมรถยนต์ทุกประเภทแบ่งเป็นประเภทรถยนต์สำคัญ ดังนี้

○ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน	จำนวน	๑๒,๑๗๓,๙๐๘	คัน
○ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน ๗ คน	จำนวน	๔๕๐,๐๑๗	คัน
○ รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	จำนวน	๗,๐๐๕๗,๕๑๐	คัน
○ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	จำนวน	๒๒,๘๒๔,๖๗๗	คัน
○ รวมรถโดยสาร	จำนวน	๑๒๕,๒๖๖	คัน
○ รวมรถบรรทุก	จำนวน	๑,๒๕๖,๒๑๕	คัน

❖ **ด้านถนน**

○ ถนนกรมทางหลวง	ระยะทาง	๙๓๑.๕๐๖ กิโลเมตร
○ ถนนกรมทางหลวงชนบท	ระยะทาง	๗๘๑.๓๔๓ กิโลเมตร
○ ถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เฉพาะสายทางที่ได้รับการถ่ายโอน)	ระยะทาง	๑,๑๕๖.๘๓๙ กิโลเมตร
○ ถนนเทศบาลเมือง	ระยะทาง	๕๙.๙๐๔ กิโลเมตร
○ ถนนชลประทาน	ระยะทาง	๑๒๔.๓๙๕ กิโลเมตร

สภาพถนนทางหลวงแผ่นดิน มีสภาพดี มีเกาะกลางแบบเกาะยกและเกาะสี่บางจุด สำหรับถนนในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและถนนในเขตชุมชน/เทศบาลเมือง เป็นถนนแคบ ปัญหาที่พบ คือ การจัดการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วน พบปัญหาการติด เนื่องจากมีปริมาณรถจำนวนมาก

ปัญหาการบำรุงรักษาและการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจร ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายแนะนำการจราจรไม่ได้มาตรฐาน และมีจำนวนไม่เพียงพอบางจุด รวมทั้งการขีดสีตีเส้นขอบคันทางและบนผิวจราจรที่ไม่ได้มาตรฐาน และไม่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ยังมีการติดตั้งป้ายโฆษณาที่ไม่ได้รับการควบคุมอย่างเคร่งครัด เป็นจำนวนมาก ทำให้ดึงดูดผู้ขับขี่ให้หันไปสนใจป้ายซึ่งอาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และป้ายจราจรถูกบดบัง ประเด็นปัญหา การบำรุงรักษาและการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจร

ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ อาทิ ถนนมีสภาพเก่าไม่ได้รับการจัดทำใหม่หรือซ่อมแซมถนนชำรุด ผิวถนนเป็นหลุม บ่อ สภาพการจราจรที่หนาแน่น / อุปกรณ์ควบคุมการจราจรมีสภาพไม่สมบูรณ์ และติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม ไม่ชัดเจน จุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย และจุดตัดทางรถไฟยังไม่ได้รับการแก้ไข

❖ **ด้านสภาพแวดล้อม**

ไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดและไม่เพียงพอ/อุปสรรคทางธรรมชาติและลักษณะภูมิอากาศ/สิ่งกีดขวางตกหล่นบนช่องทางจราจร/วัตถุอันตรายข้างทาง/สิ่งกีดขวางทัศนวิสัย

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) (คน)	จำนวนเสียชีวิต (คน)
๒๕๖๔	๔,๒๓๐	๓๔๐
๒๕๖๕	๖,๓๘๘	๓๗๔
๒๕๖๖	๖,๙๖๑	๓๐๘
๒๕๖๗	๖,๐๐๑	๓๒๙

*จำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) ฐานของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์

*จำนวนผู้เสียชีวิต ข้อมูล ๓ ฐานจังหวัดสุรินทร์ (ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาสุรินทร์)

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์ แยกรายอำเภอ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗

อำเภอ	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)		
	ปี พ.ศ. ๒๕๖๕	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖	ปี พ.ศ. ๒๕๖๗
เมืองสุรินทร์	๙๗	๖๒	๗๓
ปราสาท	๔๐	๔๖	๕๑
สังขะ	๔๕	๔๖	๔๑
ศีขรภูมิ	๓๑	๒๑	๓๑
ชุมพลบุรี	๒๓	๒๒	๒๗
กาบเชิง	๑๖	๑๐	๑๔
ท่าตูม	๒๘	๑๖	๑๖
รัตนบุรี	๒๐	๑๕	๑๗
จอมพระ	๑๐	๑๑	๑๑
พนมดงรัก	๙	๖	๓
บัวเชด	๓	๗	๘
สนม	๑๓	๕	๓
สำโรงทาบ	๑๕	๗	๙
ลำดวน	๗	๖	๕
เขวาสินรินทร์	๘	๑๑	๗
ศรีณรงค์	๔	๘	๘
โนนนารายณ์	๕	๙	๕
รวม	๓๗๔	๓๐๘	๓๒๙

สภาพปัญหา/อุปสรรค

❖ ปัญหาด้านการบริหารจัดการ

(๑) การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ยังไม่มีการดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบ เนื่องจากบุคลากรยังไม่มีความพร้อมและไม่เพียงพอ และการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ให้ความสำคัญเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

(๒) งบประมาณบริหารจัดการ ยังไม่เพียงพอเพื่อการสนับสนุนด้านอัตรากำลัง บุคลากร และการณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ยังไม่ทั่วถึงและต่อเนื่อง

❖ มาตรการด้านสังคม

(๑) วัฒนธรรมในการจัดเลี้ยงสังสรรค์ในห้วงเทศกาลสำคัญของประชาชนส่วนใหญ่ ยังไม่ตระหนัก และไม่ให้ความสำคัญในเรื่อง “เมาแล้วขับ”

(๒) พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชน ไม่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและไม่ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย

(๓) ประชาชนคุ้นชิน คิดว่าเรื่องอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่อง “เวรกรรม” เป็นเหตุสุดวิสัย ไม่สามารถป้องกันได้

❖ ปัญหาด้านวิศวกรรมจราจร

(๑) การกำหนดจุดกลับที่ไกลเกินไปบนถนนสายหลัก สำหรับถนนที่ก่อสร้างใหม่ ไม่ได้คำนึงถึงการใช้ถนนของประชาชนในพื้นที่ ขาดการประชาคมและการสำรวจความเห็นของประชาชนในพื้นที่ ส่งผลต่อการพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ขับขี่รถย้อนศร เป็นต้น

(๒) การติดตั้งป้ายเตือน ราวกันโค้ง อุปกรณ์สะท้อนแสง/แสงสว่างบนถนนในบางพื้นที่ ยังมีไม่เพียงพอ

(๓) ถนนสายหลักบางเส้น ความกว้างไหล่ทาง/ขอบทางของถนนแคบเกินไป ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

❖ ปัญหาด้านการประชาสัมพันธ์

งบประมาณด้านการประชาสัมพันธ์ไม่เพียงพอเพื่อการสนับสนุนในหลากหลายรูปแบบทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องทั้งในช่วงเทศกาลและตลอดปี ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงประชาชนได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย

บทที่ ๓

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน”

หัวข้อการรณรงค์ “ขับซึ่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ”

พันธกิจ

๑. เน้นจัดการกับความเสี่ยงหรือภัยคุกคามสำคัญของจังหวัดอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
๒. เน้นจัดการกับความเสี่ยงอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง
๓. ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์
๔. สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์

๑. เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทางซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
๒. เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท
๓. เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับการสัญจรทางถนน และมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางทุกรูปแบบ
๔. เพื่อวางรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยมีแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการได้จริง สามารถสนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันทุกภาคส่วน มีการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ ตลอดจนเกิดระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

เป้าหมายลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์

ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตามรายละเอียดดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต ต่อแสนประชากร	จำนวน (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
๒๕๖๖	๑๙.๙๒	๒๕๘	๓๕	๑๓.๕๖
๒๕๖๗	๑๗.๘๗	๒๒๓	๓๕	๑๕.๖๙
๒๕๖๘	๑๕.๘๒	๑๘๗	๓๖	๑๙.๒๕
๒๕๖๙	๑๓.๗๖	๑๕๒	๓๕	๒๓.๐๒
๒๕๗๐	๑๑.๗๑	๑๑๗	๓๕	๒๙.๙๑

ลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน ตามรายละเอียดดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
๒๕๖๖	๔,๓๖๕	๔๘๕	๑๐
๒๕๖๗	๓,๙๒๙	๔๓๖	๑๐
๒๕๖๘	๓,๕๓๗	๓๙๒	๑๐
๒๕๖๙	๓,๑๘๔	๓๕๓	๑๐
๒๕๗๐	๒,๘๖๖	๓๑๘	๑๐

เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตนับเป็นเป้าหมายหลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. ๒๕๖๕ -๒๕๗๐ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความสอดคล้องของแผน เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ ๑ จึงกำหนดให้มีการลดลงของจำนวนหรือสัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มต่าง ๆ ในอัตราเดียวกันกับเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต ประเด็นขับเคลื่อนเน้นหนัก “สร้างความปลอดภัย เยาวชน หมวก เมา และความเร็ว”

ยุทธศาสตร์ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐ ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

เนื่องด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. ๒๐๒๑ – ๒๐๓๐ ได้กำหนดเป้าหมายที่จะลดผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ ประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ จึงต้องดำเนินการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้สอดคล้องกับแผน โดยในยุทธศาสตร์นี้ ได้กำหนดเป้าหมาย ประเด็นขับเคลื่อนและกลยุทธ์ที่มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม และมุ่งเน้นประเด็นการดำเนินงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์นี้ยังให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชนอายุ ๑๕ – ๒๔ ปี ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดกว่าร้อยละ ๗๔ และ ๒๕ ตามลำดับ รวมไปถึงการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้เดินทางที่เป็นกลุ่มเปราะบาง อันประกอบด้วย คนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และผู้สูงอายุ

❖ เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๑ คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีโอกาสจะส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในภาพรวมของประเทศลดลงตามเป้าหมายได้อย่างชัดเจน อันได้แก่

๑. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน

๒. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน

❖ เป้าหมาย

เป้าหมายรายปีระดับจังหวัดสุรินทร์

๑. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ป่วยเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๒. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ป่วยเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๓. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ป่วยเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้าลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๔. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ป่วยเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยานต่อแสนประชากรลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๕. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ป่วยเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงอายุ (อายุ ๖๐ ปีขึ้นไป) ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๖. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ป่วยเจ็บที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ (คนขับและผู้โดยสาร) ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๗. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ป่วยเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชนลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า

❖ ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่สามารถลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทันทีและควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๑ มี ดังนี้

❖ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔

๑. เพิ่มการตรวจจับหรือจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น ไม่ใช่เบาะนิรภัยหรือที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และไม่มีใบอนุญาตขับขี่)
๒. กำกับดูแลผู้ขับขี่รถสาธารณะให้มีความพร้อมทางสภาพร่างกายก่อนและระหว่างการเดินทาง
๓. มีแนวทางในการเก็บข้อมูลพื้นฐาน (Baseline data) และเริ่มต้นการเก็บข้อมูลสำหรับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ได้แก่ การไม่ใช้หมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ฯลฯ
๔. เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อพัฒนาและปรับปรุงทักษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มเยาวชนอายุ ๑๕ – ๒๔ ปี โดยเฉพาะทักษะการคาดการณ์ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

❖ เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

๑. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐
๒. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่ใช่หมวกนิรภัย ลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐
๓. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐
๔. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่ใช่หมวกนิรภัยลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐

❖ ข้อมูลสถิติเพื่อประเมินความเสี่ยง :

ข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตแยกประเภทยานพาหนะ

❖ แนวทางการดำเนินงาน :

๑. เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อทราบถึงจำนวนการตั้งด่านที่เหมาะสมในพื้นที่ต่าง ๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์

ผู้สนับสนุน : ที่ทำการปกครองจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์

๒. ขับเคลื่อนโครงการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการตายและการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนด้วย TSY Program จังหวัดสุรินทร์

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาสุรินทร์ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสุรินทร์ เขต ๑ , ๒ และเขต ๓

ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. เก็บข้อมูลสถิติตั้งต้นและตลอดระยะของแผน สำหรับสัดส่วนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสมเพื่อประเมินความเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์

๔. พัฒนาหลักสูตรการอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมทักษะการลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์

๕. สนับสนุนเครือข่ายเยาวชนเป็นกลไกสำคัญในการเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อนงานประเด็นความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสุรินทร์, สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาสุรินทร์ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสุรินทร์ เขต ๑ , ๒ และเขต ๓ สถานศึกษา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๖) เพิ่มจุดพักรถสำหรับบรรดาธารณะและรถบรรทุก

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์ แขวงทางหลวงสุรินทร์ แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๗) การประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักในประเด็นที่เกี่ยวกับดื่มแล้วขับ การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ผ่านสื่อทุกประเภท สื่อออนไลน์ หอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน/ชุมชน อย่างต่อเนื่องตลอดปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสุรินทร์ สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดสุรินทร์

ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน

๘) การสร้างความตระหนักและจิตสำนึกในประเด็นที่เกี่ยวกับดื่มแล้วขับ สวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และขับขี่ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด กลุ่มเป้าหมาย วิทยากร เน้นการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อทุกประเภท สื่อออนไลน์ หอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน/ชุมชน อย่างต่อเนื่องตลอดปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดสุรินทร์ สำนักงาน
แรงงานจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานประกันสังคมจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสุรินทร์
สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดสุรินทร์

ผู้สนับสนุน : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน

๘) การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงทุกประเภท ครอบคลุมอำเภอ

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์

ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
สาขาสุรินทร์ และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของเสาหลัก
ด้านความปลอดภัยทางถนนและหลักการ Safe System ที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตและบาดเจ็บ
สาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ได้ตั้งเป้าหมายระดับ
มาตรฐานยานพาหนะในประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามกรอบของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรป
แห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) อย่างสมบูรณ์หรือ
ร้อยละ ๑๐๐ ภายในปีที่ ๑๕ ดังนั้น เพื่อให้ยานพาหนะภายในประเทศไทยสอดคล้องตามมาตรฐานสากล
ประเทศไทยจำเป็นต้องมีแนวทางในการดำเนินการรับรองข้อกำหนดระดับสากลต่าง ๆ ในขณะเดียวกัน
ยังจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะ การใช้พาหนะอย่างปลอดภัย และ
การตรวจสภาพยานพาหนะเช่นกัน ยุทธศาสตร์นี้จึงครอบคลุมแนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ
ยานพาหนะปลอดภัยโดยเฉพาะ เพื่อมุ่งดำเนินการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ การตรวจสภาพยานพาหนะ
และการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับยานพาหนะปลอดภัย

❖ เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้ยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย

❖ เป้าหมาย

เป้าหมายรายปีระดับจังหวัดสุรินทร์

๑. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จาการถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย
ลดลง เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า

๒. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จาการรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย
ลดลง เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า

❖ ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรก
ของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ช่วยยกระดับมาตรฐานยานพาหนะและสร้างความตระหนักเกี่ยวกับ
มาตรฐานยานพาหนะได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นการรับรองและมีประกาศรับรองข้อกำหนด
ทางเทคนิคยานยนต์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย และเพิ่มอัตรายานพาหนะที่ได้มาตรฐานสากล รายละเอียด
ของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๒ มี ดังนี้

❖ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔

๑. มุ่งเน้นการให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ รวมถึงการเลือกซื้อ
และการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

๒. มุ่งเน้นการให้ความรู้ตามมาตรฐานยานพาหนะและการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัย
๓. เพิ่มสัดส่วนรถจักรยานยนต์ที่ติดเบรก ABS หรืออุปกรณ์ส่วนควบที่เพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่
๔. หมวกรั้วที่วางจำหน่ายเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

❖ เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ : เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

แนวทางการดำเนินงาน :

- ๑) เผยแพร่ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการเลือกซื้อรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสุรินทร์
ผู้สนับสนุน : สถานศึกษา
- ๒) ให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยให้ถูกต้องมีความปลอดภัย เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงได้
ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์
ผู้สนับสนุน : สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสุรินทร์
- ๓) จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเรื่องประโยชน์และความสำคัญของการทดสอบการชนของรถใหม่ให้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง อย่างน้อย ๑ โครงการต่อปี
ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย เป็นหลักการที่สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. ๒๐๒๑ – ๒๐๓๐ และหลักการ Safe System ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยได้ (Forgivable environment) โดยตระหนักถึงข้อจำกัดของมนุษย์ในการทนต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน และการกระจายความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนสู่องค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการมุ่งเป้าไปที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะแต่เพียงผู้เดียว ดังนั้นในยุทธศาสตร์ที่ ๓ จะเป็นการกำหนดแนวทางของเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัดที่มุ่งพัฒนาสภาพแวดล้อมและการเดินทางที่ยั่งยืน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัสจากสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยงซึ่งครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยมีแนวทางการดำเนินงานเชิงมาตรการที่จะช่วยลดการเปิดรับต่อความเสี่ยงของปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็วถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์

❖ เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๓ คือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการจัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล รวมถึงการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบางและผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ผู้เดินทางทุกรูปแบบมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง

เป้าหมาย

❖ เป้าหมายรายปีระดับจังหวัดสุรินทร์

๑. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงลดลง เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
๒. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงชนบทลดลง เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า

๓. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เกิดขึ้นบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ลดลง เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า

❖ ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็น การขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ที่ควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนและสามารถคาดหวังผลในระยะสั้นได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบ และการส่งเสริมการเดินทางที่ยั่งยืน ที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน มีดังนี้

❖ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘

๑. เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะโดยกำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกอำเภอ

๒. เพิ่มมาตรการชะลอความเร็วในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. ตรวจประเมินถนน ดำเนินมาตรการเชิงแก้ไข (Road side hazard) โดยปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพในจุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๔. ดำเนินมาตรการเพื่อลดจำนวนผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

๕. เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะและบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

๖. ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล

๗. จัดทำมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ให้มากขึ้น

๘. พัฒนาระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนดและปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล

❖ เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์ :

๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

๒) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

❖ แนวทางการดำเนินงาน :

๑) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วที่ตรวจจับป้ายทะเบียนของรถจักรยานยนต์ได้ ในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ต่าง ๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ แขวงทางหลวงสุรินทร์, แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

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

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงสุรินทร์ แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์

๓) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ต่าง ๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ แขวงทางหลวงสุรินทร์ แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

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

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงสุรินทร์ แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์

๕) การติดตั้งสัญญาณเตือนและป้ายแสดงข้อกำหนดการจำกัดความเร็วที่สอดคล้องกับข้อกำหนดในพื้นที่ต่าง ๆ อย่างทั่วถึง กำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกอำเภอ

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงสุรินทร์ แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์

๖) กิจกรรมสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับการใช้ความเร็วต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสุรินทร์ สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดสุรินทร์

ผู้สนับสนุน : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

๗) การจัดเก็บข้อมูลการใช้ความเร็วและการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้ความเร็ว

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์ ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์ และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์

ผู้สนับสนุน : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

❖ ประเมินและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย และใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุกรูปแบบ

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

- ๑) สัดส่วนของจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข หลังจากการตรวจประเมินเชิงป้องกัน (พื้นที่ที่ยังไม่เกิดอุบัติเหตุ)
- ๒) สัดส่วนของจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข หลังจากการตรวจประเมินเชิงป้องกัน (พื้นที่ที่เคยเกิดอุบัติเหตุแล้ว)

❖ แนวทางการดำเนินงาน :

๑) ให้ความรู้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวกับแนวทางการก่อสร้างถนนที่มีความปลอดภัยสูงสำหรับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม (รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้จักรยาน และคนเดินเท้า) ตามเกณฑ์ของ iRAP โดยดำเนินการสำรวจถนนสายใหม่ที่มีแผนจะดำเนินการก่อสร้าง

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์

ผู้สนับสนุน : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

๒) จัดเก็บข้อมูลพื้นฐาน (Baseline data) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนและปริมาณการจราจรบนถนนในความรับผิดชอบของหน่วยงาน เพื่อให้สามารถทราบถึงจุดเสี่ยง และพื้นที่ถนนที่มีการจราจรหนาแน่น

ผู้รับผิดชอบหลัก : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : แขวงทางหลวงสุรินทร์ แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์

๓) ตรวจประเมินถนนเชิงป้องกัน (Proactive) ตามเกณฑ์ของ iRAP สำหรับพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยดำเนินการตรวจประเมินเพื่อให้เห็นสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง กลาง และต่ำ และสามารถกำหนดเป้าหมายในการลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงได้ต่อไป

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงสุรินทร์ แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์,

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๔) ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงตามที่ได้ทำการตรวจประเมินเชิงป้องกันตามหลักเกณฑ์ของ iRAP เพื่อลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงสุรินทร์ แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๕) ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่มีการดำเนินการตรวจประเมินเชิงแก้ไข (Reactive)

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงสุรินทร์ แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

กรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. ๒๐๒๑ – ๒๐๓๐ ได้กล่าวถึงแนวทางที่จะนำไปสู่การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ประสบความสำเร็จ ซึ่งต้องอาศัยรากฐานบริหารจัดการที่มีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เหนียวแน่น การบูรณาการแผนปฏิบัติงาน การมีงบประมาณและแหล่งทุนที่เพียงพอและเหมาะสม การมีกรอบกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับหลักสากล รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่ทำงานในประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐ จะยังคงต้องมุ่งเน้นการสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยต่อยอดจากความสำเร็จของการดำเนินงานในช่วงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ผ่านมา ทั้งนี้ แนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพัฒนามาตรฐานโครงสร้างการทำงาน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน การสัญจรอย่างปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล การศึกษาวิจัย การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน

❖ เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๔ คือการพัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน โดยจะต้องมุ่งเน้นให้เกิด

๑. แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่นำไปใช้ได้จริง โดยมีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง และสามารถปรับแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในช่วงเวลาของแผน

๒. กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ

๓. งบประมาณสนับสนุนที่เหมาะสมและเพียงพอ

❖ ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็น การขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญ (Priority) ที่สามารถเสริมสร้างการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ต้องวางรากฐานการทำงานให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้ในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน มีดังนี้

❖ ปี พ.ศ. ๒๕๖๘

๑. ในประเด็นการจัดการความเร็ว จำเป็นต้องมีการศึกษาและทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็ว

๒. ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ โดยบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับกระทรวง และมีการเพิ่มสัดส่วนงบประมาณสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสม

๓. ในประเด็นเกี่ยวกับถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย มีมาตรฐานการออกแบบช่องทางจราจรยานยนต์และการออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวงที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์

๔. ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ มีการเพิ่มสัดส่วนผู้ทำประกันภัยภาคบังคับให้ใกล้เคียงร้อยละ ๑๐๐

๕. ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดและมีการปรับปรุงแผนแม่บทฯ ในครึ่งทางของแผน รวมทั้งรายงานความก้าวหน้าให้ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดรับทราบ และมีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาสในช่วงครึ่งทางของแผน

๖. ในประเด็นการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และการจัดตั้งทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึกในระดับจังหวัด นอกจากนี้ ควรเริ่มต้นการเพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนน

๗. ในประเด็นการจัดการความเร็ว มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์ และลักษณะการใช้งานของถนน มีแก้ไขอัตราโทษปรับของการขับซึ่เกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดให้เพิ่มขึ้นในรูปแบบขั้นบันได และมีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน

๘. ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีระดับคะแนนของดัชนีการประเมินด้านกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้จัดทำโดยองค์การอนามัยโลกอยู่ในระดับดีมาก

๙. ในประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้แบ่งตามลักษณะทางกายภาพของรถเท่านั้น มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน และมีหน่วยงานกำกับดูแล และควรมีการจัดตั้งศูนย์วิชาการด้านการบังคับใช้กฎหมาย

๑๐. ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความครอบคลุมของระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลในทุกตำบล

๑๑. ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล

❖ **แนวทางการดำเนินงาน :**

๑) มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Result Focus) และกรอบระยะเวลาดำเนินการที่ชัดเจน และบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ประกอบด้วย แขวงทางหลวงสุรินทร์ สถานศึกษา ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ ประชาสัมพันธ์จังหวัดสุรินทร์ และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์

๒) กำหนดสัดส่วนงบประมาณประจำปีสำหรับการดำเนินงานติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road safety furniture) ในถนนเส้นใหม่อย่างต่ำที่ร้อยละ ๕ ของงบประมาณประจำปี และส่งเสริมการใช้งบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาถนนเส้นเดิมให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงสุรินทร์, แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์, องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

๓) กำหนดมาตรฐานการออกแบบช่องทางจราจรยานยนต์และการออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวง ที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะจุดที่เป็นพื้นที่ ทางข้าม ทางแยก จุดกลับรถ

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงสุรินทร์ แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

❖ **เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ**

๑) มีระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลครอบคลุมทุกตำบล โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุกตำบล ร้อยละ ๙๑ ในปี ๒๕๗๐

๒) อัตราการเข้าถึงบริการของผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) โดยทีมปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ ๘๘ ในปี ๒๕๗๐

๓) ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับการบริการรักษาพยาบาล (Response Time) ตั้งแต่รับแจ้งเหตุถึงจุดเกิดเหตุภายใน ๑๐ นาที (สภาพถนนปกติ) ในระยะ ๑๐ กิโลเมตร เป็นร้อยละ ๘๐ ในปี ๒๕๗๐

๔) ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับการบริการรักษาพยาบาล ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล (Mission Time) ในระยะ ๑๐ กิโลเมตรไม่เกิน ๖๐ นาที (สภาพถนนปกติ) ร้อยละ ๖๗ ในปี ๒๕๗๐

❖ **เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ**

๑) มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) หรือภายในปี ๒๕๖๘ และเมื่อสิ้นสุดแผน หรือภายในปี ๒๕๗๐

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์, ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาสุรินทร์

ผู้สนับสนุน : คณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒) มีการเผยแพร่ผลการดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบอย่างต่อเนื่อง

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสุรินทร์/สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดสุรินทร์

๓) มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล (Capacity building) อย่างน้อยไตรมาส ละ ๑ ครั้ง

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์ ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาสุรินทร์

ผู้สนับสนุน : คณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

❖ เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ : ยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น

๑) มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น โดยบูรณาการการทำงานระหว่างศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภายใน ๓ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์, สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดสุรินทร์ ที่ทำการปกครองจังหวัดสุรินทร์ ที่ทำการปกครองอำเภอ ทุกอำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และเครือข่ายองค์กรภาคเอกชนในพื้นที่

๒) มีการจัดประชุมศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในลักษณะการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทำงาน อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง

ผู้รับผิดชอบหลัก : ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์

๓) มีคณะทำงานวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและอำเภอ

ผู้รับผิดชอบหลัก : คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์ และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์

ผู้สนับสนุน : ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

❖ แนวทางการดำเนินงาน:

๑) จัดการประชุมหรือบูรณาการการทำงานระหว่างศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) เป็นประจำทุกไตรมาส

๒) ร่วมบูรณาการในการดำเนินการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนของคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและอำเภอ