



แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2566 จังหวัดสุรินทร์



โดย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2566

จังหวัดสุรินทร์

วิสัยทัศน์

มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน

พันธกิจ

1. เน้นจัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของจังหวัดอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
2. เน้นจัดการกับความเสียหายอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง
3. ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์
4. สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์

1. เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทางซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
2. เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท
3. เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับการสัญจรทางถนน และมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางทุกรูปแบบ
4. เพื่อวางรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยมีแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการได้จริง สามารถสนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันทุกภาคส่วน มีการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ ตลอดจนเกิดระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

เป้าหมาย

ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตามรายละเอียดดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต ต่อแสนประชากร	จำนวน (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
2566	19.92	258	35	13.56
2567	17.87	223	35	15.69
2568	15.82	187	36	19.25
2569	13.76	152	35	23.02
2570	11.71	117	35	29.91

ลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน ตามรายละเอียดดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
2566	4,365	485	10
2567	3,929	436	10
2568	3,537	392	10
2569	3,184	353	10
2570	2,866	318	10

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนนั้นสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561 – 2580 ในยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน และ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างโอกาสความเสมอภาคเท่าเทียมทางสังคม โดยเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้เหลือเท่ากับ 14.09 คนต่อประชากรแสนคน หรือ 343 คน ในปี 2570 เป็นไปตามเป้าหมายและตัวชี้วัด ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 โดยมีการกระจายเป้าหมายไปสู่ระดับอำเภอ ในอัตราที่แตกต่างกันตามจำนวนประชากร และลำดับความรุนแรงของสถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน ทั้งนี้ การแปลงค่าจากเป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตต่อปี เป็นการคำนวณด้วยฐานข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ร่วมกับจำนวนประชากรปี 2570 จากรายงานการคาดประมาณประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2553 - 2583 (ฉบับปรับปรุง) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำหรับเป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน อ้างอิงข้อมูลผู้ป่วยในจากอุบัติเหตุทางถนนจากคลังข้อมูลสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข (Health Data Center: HDC)

ซึ่งครอบคลุมข้อมูลจากหน่วยบริการในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข และใช้ข้อมูลการรับแจ้งเหตุอุบัติเหตุทางถนน ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งมีความครอบคลุมมากขึ้น โดยกำหนดเป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุในอัตราเดียวกับเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร

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

ยุทธศาสตร์

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

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

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

เนื่องด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 – 2573 ได้กำหนดเป้าหมายที่จะลดผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2573 ประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ จึงต้องดำเนินการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว โดยในยุทธศาสตร์นี้ได้กำหนดเป้าหมาย ประเด็นขับเคลื่อน และกลยุทธ์ที่มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม และมุ่งเน้นประเด็นการดำเนินงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย นอกจากนี้ยุทธศาสตร์นี้ยังให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชนอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดกว่าร้อยละ 74 และ 25 ตามลำดับ รวมไปถึงการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้เดินทางที่เป็นกลุ่มเปราะบาง อันประกอบด้วย คนเดิน ผู้ใช้จักรยาน และผู้สูงอายุ

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ 1 คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่าง **ผู้ใช้รถจักรยานยนต์** ที่มีโอกาสจะส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในภาพรวมของประเทศลดลงตามเป้าหมายได้อย่างชัดเจน อันได้แก่

1. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน
2. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน

เป้าหมาย

- เป้าหมายรายปีระดับจังหวัด:

1. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ลดลง 5%
2. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชนลดลง 5 %

ประเด็นการขับเคลื่อน

ขับเคลื่อนในประเด็น “**หมวก เมา เยาวชน**” ดำเนินการในกลุ่มเสี่ยงที่มีช่วงอายุ 15 - 24 ปี (ช่วงวัยเรียน และวัยทำงาน) ซึ่งมีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ จากการวิเคราะห์บริบทและปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่จังหวัดสุรินทร์ พบว่ามีจำนวนรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 85 และพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเสี่ยงสูง ไม่มีความตระหนักรู้ในเรื่องการขับอย่างปลอดภัย มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้าย โดยแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ในยุทธศาสตร์นี้เป็นการให้ความรู้ และการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง นำเทคโนโลยีมาสนับสนุน การบังคับใช้กฎหมาย และผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนดำเนินมาตรการองค์กร “จังหวัดสุรินทร์ ร่วมใจ สวมหมวกนิรภัย 100 %”

กลยุทธ์

1. ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน

- 1) อบรม/ประชาสัมพันธ์ ด้านความปลอดภัยทางถนนตลอดทั้งปี
- 2) ใช้เทคโนโลยีสนับสนุนการดำเนินงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย
- 3) กวดขัน จับกุม ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร 365 วัน “จังหวัดสุรินทร์ ขับขี่ปลอดภัย 365 วัน”

แนวทางการดำเนินงาน:

- 1) ผลิตสื่อประชาสัมพันธ์ (หมวก+เมา+เยาวชน) เผยแพร่ทุกช่องทางอย่างต่อเนื่อง ปรับหลักสูตรการเรียนการสอน สร้างการมีส่วนร่วมอย่างบูรณาการ
หน่วยงานรับผิดชอบ ประชาสัมพันธ์จังหวัดสุรินทร์/สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสุรินทร์/บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขาจังหวัดสุรินทร์/ สปธ.อำเภอ/สปธ.อปท.
- 2) ติดตั้งกล้อง CCTV จุดที่เกิดเหตุบ่อยครั้ง หน่วยงานรับผิดชอบ ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่
- 3) ตั้งด่านตรวจผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร 365 วัน หน่วยงานรับผิดชอบ ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์

2. ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรมรถขับขี่และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม

- 1) สร้างโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน
- 2) กำหนดมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

แนวทางการดำเนินงาน:

- 1) สร้างความรู้ ความเข้าใจ ด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถ ใช้ถนน กับครู นักเรียน และผู้ปกครอง หน่วยงานรับผิดชอบ สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสุรินทร์
- 2) ดำเนินมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานรับผิดชอบ สำนักงาน ปก.จังหวัดสุรินทร์
- 3) กำหนดให้ทุกองค์กรจัดทำมาตรการองค์กร “สุรินทร์ ร่วมใจ สวมหมวกนิรภัย 100 %”
หน่วยงานรับผิดชอบ ทุกส่วนราชการในจังหวัดสุรินทร์

การติดตามประเมินผล

1. กำหนดให้มีการติดตามประเมินผลในทุกแนวทางการดำเนินงานข้างต้น เป็นรายไตรมาส ในการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ อย่างน้อย 8 ครั้ง/ปี
2. ปรับปรุงแผนงาน/กิจกรรม และตัวชี้วัด โดยการประเมินผลผลิตการดำเนินงานในช่วงครึ่งของแผนปฏิบัติ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนและหลักการ Safe System ที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส จากอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) ได้ตั้งเป้าการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะในประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามกรอบของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) อย่างสมบูรณ์หรือร้อยละ 100 ภายในปีที่ 15 ดังนั้น เพื่อให้ยานพาหนะภายในประเทศไทยสอดคล้องตามมาตรฐานสากล ประเทศไทยจำเป็นต้องมีแนวทางในการดำเนินการรับรองข้อกำหนดระดับสากลต่าง ๆ ในขณะเดียวกัน ยังจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะ การใช้พาหนะอย่างปลอดภัย และการตรวจสอบสภาพยานพาหนะเช่นกัน ยุทธศาสตร์นี้จึงครอบคลุมแนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะปลอดภัยโดยเฉพาะ เพื่อมุ่งดำเนินการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ การตรวจสอบสภาพยานพาหนะ และการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับยานพาหนะปลอดภัย

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ 2 คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย¹

เป้าหมาย

สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ลดลง

ประเด็นการขับเคลื่อน

มุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ช่วยยกระดับมาตรฐานยานพาหนะและสร้างความตระหนักเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะได้ และเพิ่มสัดส่วนยานพาหนะที่ได้มาตรฐานสากล รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ 2 มีดังนี้

กลยุทธ์ : ส่งเสริมความตระหนักเกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง

แนวทางการดำเนินงาน : ตั้งจุดตรวจ Check Point ตลอดทั้งปี หน่วยงานรับผิดชอบ สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์ กวดขันและบังคับใช้กฎหมายตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

การติดตามประเมินผล กำหนดให้มีการติดตามประเมินผลในทุกแนวทางการดำเนินงานข้างต้น เป็นรายไตรมาส ในการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์

¹ รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย หมายถึง รถที่ไม่มีอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนด อ้างอิงตามกฎกระทรวง กำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

และปรับปรุงแผนงาน/กิจกรรม และตัวชี้วัด โดยการประเมินผลผลิตการดำเนินงานในช่วงครึ่งของแผนปฏิบัติฯ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย เป็นหลักการที่สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. 2021 – 2030 และหลักการ Safe System ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ให้อภัยได้ (Forgivable environment) โดยตระหนักถึงข้อจำกัดของมนุษย์ในการทนต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน และการกระจายความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนสู่องค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการมุ่งเป้าไปที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะแต่เพียงผู้เดียว ดังนั้น ในยุทธศาสตร์ที่ 3 จะเป็นการแก้ไข ปรับปรุงเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย (จุดเสี่ยง) ให้ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัย เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส จากสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยง ซึ่งครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยมีแนวทางการดำเนินงานเชิงมาตรการที่จะช่วยลดการเปิดรับต่อความเสี่ยงของปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย และการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ 3 คือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการจัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล รวมถึงการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบางและผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ผู้เดินทางทุกรูปแบบมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง

เป้าหมาย

1. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงลดลง 5 %
2. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงชนบทลดลง 5 %
3. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นลดลง 5 %

ประเด็นการขับเคลื่อน

มุ่งเน้นประเด็นสำคัญในการวิเคราะห์จุดเสี่ยง โดยเก็บข้อมูล/สถิติ การเกิดอุบัติเหตุเพื่อนำไปสู่การแก้ไขเส้นทางให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัย

กลยุทธ์

1. ประเมินและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย และใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุกรูปแบบ
2. ตั้งจุดตรวจจับความเร็วรถบรรทุก และรถโดยสาร ด้วยกล้องเลเซอร์
3. ศูนย์บริหารจัดการเดินระบบ GPS

แนวทางการดำเนินงาน:

1. เก็บข้อมูล/สถิติ การเกิดอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบ นำข้อมูลมาวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงให้ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัย หน่วยงานรับผิดชอบแขวงทางหลวงสุรินทร์ และแขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์ องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุรินทร์ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ทุกแห่ง (เน้นในพื้นที่อำเภอที่มีเส้นทางสายหลัก ได้แก่ 214,24,226)
2. ตั้งจุดตรวจจับความเร็วรถโดยสาร และรถบรรทุก โดยกล้องเลเซอร์ตลอดทั้งปี หน่วยงานรับผิดชอบ สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์
3. ตั้งจุดตรวจจับความเร็วรถยนต์ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ ตลอดทั้งปี หน่วยงานรับผิดชอบ ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ และตำรวจทางหลวงจังหวัดสุรินทร์
4. เฝ้าระวังติดตามเพื่อควบคุมการใช้ความเร็วด้วยศูนย์บริหารจัดการระบบ GPS ตลอดทั้งปี หน่วยงานรับผิดชอบ สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์

การติดตามประเมินผล กำหนดให้มีการติดตามประเมินผลในทุกแนวทางการดำเนินงานข้างต้นเป็นรายไตรมาส ในการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ และปรับปรุงแผนงาน/กิจกรรม และตัวชี้วัด โดยการประเมินผลผลิตการดำเนินงานในช่วงครึ่งของแผนปฏิบัติฯ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

กรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. 2021 – 2030 ได้กล่าวถึงแนวทางที่จะนำไปสู่การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ประสบความสำเร็จ ซึ่งต้องอาศัยรากฐานบริหารจัดการที่มีความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เหนียวแน่น การบูรณาการแผนปฏิบัติงาน การมีงบประมาณและแหล่งทุนที่เพียงพอและเหมาะสม การมีกรอบกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับหลักสากล รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่ทำงานในประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ พ.ศ. 2565-2570 จะยังคงต้องมุ่งเน้นการสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยต่อยอดจากความสำเร็จของการดำเนินงานในช่วงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ผ่านมา ทั้งนี้ แนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว การบริหารจัดการความ

ปลอดภัยทางถนน ถนน และการสัญจรอย่างปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัย และการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ 4 คือการพัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงาน ด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน โดยจะต้องมุ่งเน้นให้เกิด

1. แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดที่นำไปใช้ได้จริง โดยมีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง และสามารถปรับแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในระยะเวลาของแผน
2. กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ
3. งบประมาณสนับสนุนที่เหมาะสมและเพียงพอ

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรก ของแผน เป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญ (Priority) ที่สามารถเสริมสร้างการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ต้องวางรากฐานการทำงานให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้ในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน มีดังนี้

- 1) ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ มีการเพิ่มสัดส่วนผู้ทำประกันภัยภาคบังคับ ให้ใกล้เคียงร้อยละ 100
- 2) ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล และการศึกษาวิจัย มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดและมีการปรับปรุงแผนปฏิบัติฯ ในช่วงครึ่งทางของแผน และประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term)
- 3) ในประเด็นการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และการจัดตั้งทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึกในระดับจังหวัด นอกจากนี้ ควรเริ่มต้นการเพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์

1. เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Result Focus) และกรอบระยะเวลาดำเนินการที่ชัดเจน และบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

แนวทางการดำเนินงาน:

- 1) สร้างพื้นที่ต้นแบบ ในเรื่อง “การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ปลอดภัย”
- 2) พัฒนาศักยภาพศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ และระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (1 อำเภอ /อปท. 2 แห่ง)

2. เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์:

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

แนวทางการดำเนินงาน:

พัฒนาศักยภาพทีมช่วยเหลือฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานและครอบคลุมทุกพื้นที่ หน่วยงานรับผิดชอบ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์

3. เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ

- 1) มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term)
- 2) มีการเผยแพร่ผลการดำเนินงาน ปีละ 1 ครั้ง

แนวทางการดำเนินงาน:

ติดตามประเมินผลในการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์

4. ยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น

- 1) มีกลไกการบริหารจัดการในทุกระดับ โดยบูรณาการการทำงานระหว่าง ศปถ. จังหวัด ศปถ. อำเภอ และ ศปถ. อปท.
- 2) มีการจัดประชุม ศปถ.อปท. (ท้องถิ่น) อย่างต่อเนื่อง

3) มีคณะทำงานวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและอำเภอ

แนวทางการดำเนินงาน:

มีการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด อำเภอ และอปท. อย่างต่อเนื่อง โดยติดตามความก้าวหน้าเป็นรายไตรมาส หน่วยงานดำเนินการ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ (ระดับจังหวัด) ที่ทำการปกครองอำเภอ (ระดับอำเภอ) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ระดับ อปท.)