

ด่วนที่สุด

ที่ มท 0626/ 3901



ความปลอดภัยทางถนน

กระทรวงมหาดไทย

ถนนอัษฎางค์ กทม. 10200

๑๙ เมษายน 2548

เรื่อง สรุปผลการดำเนินการมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 และแนวทางดำเนินการในระยะต่อไป

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/4575 ลงวันที่ 5 เมษายน 2548

2. หนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท 0626/3773 ลงวันที่ 12 เมษายน 2548

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปผลการดำเนินการและแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป

จำนวน 1 ชุด

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติในคราวประชุมเมื่อวันอังคารที่ 29 มีนาคม 2548 เห็นชอบมาตรการ/แนวทางดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ โดยให้ความเห็นของกระทรวงแรงงาน กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงพลังงาน ไปดำเนินการด้วย ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้รายงานการเตรียมการและความคืบหน้าของการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 และมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว นำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบแล้วในคราวประชุม เมื่อวันอังคารที่ 12 เมษายน 2548 นั้น

บัดนี้ การดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 ได้เสร็จสิ้นลงแล้ว กระทรวงมหาดไทย ขอสรุปผลการดำเนินงานพร้อมทั้งข้อเสนอแนวทางดำเนินการ เพื่อทราบและพิจารณา ดังนี้

1. สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 (วันที่ 8 - 17 เมษายน 2548 รวม 10 วัน)

(1) อุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น 12,074 ครั้ง ต่ำกว่าปี 2547 (25,533 ครั้ง)

จำนวน 13,459 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 52.71

(2) ผู้เสียชีวิต จำนวน 522 คน

ลดลงจากปี 2547 (654 คน) 132 คน คิดเป็นร้อยละ 20.18

ลดลงจากประมาณการผู้เสียชีวิตปี 2548 (749 คน) 227 คน คิดเป็นร้อยละ 30.31

(เดิมตั้งเป้าหมายคาดคะเนจำนวนผู้เสียชีวิต 637 คน)

/(3) ผู้บาดเจ็บ ...

- (3) ผู้บาดเจ็บ จำนวน 16,395 คน
ลดลงจากปี 2547 (36,642 คน) 20,247 คน คิดเป็นร้อยละ 55.26
- (4) จังหวัดที่มียอดผู้เสียชีวิตสูงสุด เรียงตามลำดับ ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา (20 คน
ต่ำกว่าประมาณการ 11 คน) นครศรีธรรมราช (19 คน สูงกว่าประมาณการ 2 คน) นครสวรรค์ (17 คน สูงกว่า
ประมาณการ 2 คน) กรุงเทพมหานคร (17 คน ต่ำกว่าประมาณการ 14 คน) ชลบุรี (17 คน ต่ำกว่าประมาณการ
5 คน) เชียงใหม่ (17 คน ต่ำกว่าประมาณการ 9 คน)
- (5) ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ
รถมอเตอร์ไซด์ ร้อยละ 85.33 ปิกอัพ ร้อยละ 6.73
- (6) สาเหตุพฤติกรรมเสี่ยงของอุบัติเหตุที่สำคัญ
- ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 35.88
 - เมาสุรา ร้อยละ 24.78
 - ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 12.53
- (7) ประเภทถนน ส่วนใหญ่เป็นทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 39.90
- (8) บริเวณจุดเกิดเหตุ ส่วนใหญ่เป็นทางตรง ร้อยละ 70.71
- (9) การนำส่งสถานพยาบาล ส่วนใหญ่เป็นประชาชน ร้อยละ 71.72
รองลงมา มูลนิธิ/อาสาสมัคร ร้อยละ 11.61
- (10) ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ช่วงเที่ยงวัน-ค่ำ (12.01-20.00 น.) ร้อยละ 52.08
- (11) การปฏิบัติงาน
- จัดตั้งจุดตรวจทั่วประเทศ รวม 3,754 จุด สูงกว่าประมาณการที่ตั้งไว้ตามแผน
งบประมาณ (3,030 จุด) จำนวน 724 จุด คิดเป็นร้อยละ 23.89 ผู้ปฏิบัติหน้าที่
เฉลี่ยวันละ 100,842 คน สูงกว่าประมาณการที่ตั้งไว้ตามแผนงบประมาณ
(90,900 คน) จำนวน 9,942 คน คิดเป็น ร้อยละ 10.94 เฉลี่ยมีผู้ปฏิบัติหน้าที่
ประมาณ 27 คนต่อ จุดตรวจ
- (12) ผลการดำเนินการตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร
- ยานพาหนะถูกเรียกตรวจ 23,486,574 คัน สูงกว่า ปี 2547 (9,871,186 คัน)
ร้อยละ 137.93
 - ถูกดำเนินคดี 381,843 ราย ต่ำกว่าปี 2547 (513,315 ราย) 131,472 ราย
ร้อยละ 25.61
(รายละเอียดตามเอกสารที่ส่งมาพร้อมนี้)

2. ข้อค้นพบสำคัญและปัจจัยที่ก่อให้เกิดความสำเร็จจากการปฏิบัติงานป้องกันและ ลด
อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2548

(1) ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

1. มีการกำหนดนโยบายการปฏิบัติที่ชัดเจน เช่น การตั้งจุดตรวจ คำนวณ การตรวจจับรวมทั้งการบูรณาการการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ
2. เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เข้มข้น
 - 2.1 การตั้งจุดตรวจ / คำนวณให้มากขึ้นและตั้งจุดตรวจ เฝ้าระวังเพื่อชะลอความเร็ว
 - 2.2 ตั้งจุดตรวจเคลื่อนที่ตามห้วงเวลาและถนนสายสำคัญ
 - 2.3 การตรวจจับดำเนินคดีที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุเช่น เมา ความเร็วอย่างเข้มข้น สม่่าเสมอ โดยเฉพาะพื้นที่/จุดเสี่ยง/จุดต่อแหลม ที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
 - 2.4 ตรวจรถปิกอัพที่บรรทุกคนโดยสารจำนวนมาก หรือบรรทุกเกินอัตรา

(2) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร

1. ถนนที่เกิดอุบัติเหตุ
 - 1.1 สภาพถนนที่ยังไม่ซ่อมแซม หรือซ่อมยังไม่เสร็จ ยังขาดเครื่องหมายเตือนเป็นระยะแก่ผู้สัญจรไปมา โดยเฉพาะคนต่างถิ่น ให้เกิดความระมัดระวัง หรือมี ไฟสัญญาณไม่เพียงพอหรือไม่สมบูรณ์ (ไฟเสีย)
 - 1.2 ทางร่วม ทางแยก ทางเชื่อมถนน ต่อกว้างกับถนนหลัก ขาดไฟส่องสว่างที่เพียงพอ หรือป้ายเตือน
2. รถที่เกิดอุบัติเหตุ
 - 2.1 รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย เมาสุรา และขับขี่ด้วยความเร็ว
 - 2.2 รถโดยสารไม่ประจำทาง คนขับไม่มีความชำนาญ ขับระยะทางไกลๆ
 - 2.3 รถปิกอัพที่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา

(3) ยุทธศาสตร์ด้านการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และการมีส่วนร่วม

1. ความต่อเนื่องของการดำเนินการประชาสัมพันธ์ (ตั้งแต่ก่อนเทศกาลต่อเนื่องและเพิ่มความเข้มข้นในช่วงเทศกาล) โดยการประสานสื่อทุกแขนงทั้งสถานีวิทยุและโทรทัศน์ทุกช่อง
2. ความร่วมมือของเครือข่ายวิทยุ (ราชการ เอกชนและท้องถิ่น/ชุมชน)
3. การประชาสัมพันธ์เชิงรุกโดยนำเสนอรายการที่มีสาระ และครอบคลุมทุกพื้นที่อย่างต่อเนื่องเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้รถใช้ถนน เช่นรายการสัญจรปลอดภัย ดำเนินรายการตลอด 24 ชั่วโมง
4. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคประชาชน อาสาสมัคร และองค์กรเครือข่ายต่างๆ ได้ให้ความร่วมมือในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างเต็มที่ เช่น การมีส่วนร่วมในการรณรงค์ให้คำแนะนำ ดักเตือนคนในชุมชนมากขึ้น รวมทั้งการสนับสนุนงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ และกำลังเจ้าหน้าที่ร่วมการปฏิบัติงาน ตลอดจนการดำเนินการของศูนย์ตรวจสภาพยานพาหนะเพื่อเตรียมความพร้อมและเสริมสร้างความปลอดภัยของกองทัพบกพร้อมกับกระทรวงแรงงานและการตรวจสภาพรถก่อนใช้ของกรมการขนส่งทางบก

(4) ยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS)

กระทรวงสาธารณสุข ได้พัฒนาระบบการนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาล โดยกำหนดมาตรฐานความรวดเร็วของการให้บริการ (รับแจ้งเหตุจนรถพยาบาลถึงที่เกิดเหตุ-reponse time) ไว้ไม่เกินภายใน 10 นาที และมีการอบรมให้ความรู้แก่ หน่วยแพทย์ฉุกเฉินของหน่วยราชการ มูลนิธิ และอาสาสมัคร ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการนำผู้ป่วยประสบอุบัติเหตุส่งสถานพยาบาลมากขึ้นกว่าเดิมในข้อเท็จจริง การเข้าถึงจุดที่เกิดเหตุ การเคลื่อนย้ายและนำส่งผู้ป่วยส่วนใหญ่ยังเป็นประชาชน ควรเน้นการให้ความรู้ในการปฐมพยาบาล และการให้ความช่วยเหลือเบื้องต้น

(5) ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามประเมินผล

1. มีการกำหนดให้ผู้ว่าราชการจังหวัดมอบหมายรองผู้ว่าราชการจังหวัด โดยเฉพาะเพื่อรับผิดชอบประสานงาน และติดตามผลอย่างต่อเนื่องกับศูนย์ฯ จังหวัด และผู้รับผิดชอบระดับอำเภอ
2. การมอบความรับผิดชอบแก่ผู้ว่าราชการจังหวัด CEO ในการกำหนด แผนปฏิบัติและยุทธวิธีตามความเหมาะสมของจังหวัด และ ความเหมาะสมของพื้นที่ เช่น โครงการประกวดต่างๆ
3. การอำนวยความสะดวก ติดตาม แก้ไขปัญหาของศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และศูนย์อำนวยความสะดวกพื้นที่ทุกระดับอย่างใกล้ชิด

3. แนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป

อุบัติเหตุทางถนน เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและเป็นปัญหาสังคมและเศรษฐกิจสำคัญของประเทศ ดังนั้นทุกฝ่ายจะต้องร่วมมือ ร่วมใจดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความเข้าใจและตระหนักถึงความรุนแรงของปัญหาลดจนมีความเชื่อมั่นว่าสามารถแก้ไขได้ โดยมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

(1) กำหนดเป้าหมายการดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ลงร้อยละ 15 (ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ) จากค่าคาดคะเนในภาพรวมของประเทศ (ปี 2547 กำหนดเป้าหมายลดลง ร้อยละ 10) โดยคำนวณจากสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุ/การเสียชีวิตและผู้บาดเจ็บต่อหมื่นรถจดทะเบียน สำหรับการกำหนดเป้าหมายคาดคะเนของจังหวัด คำนวณจากองค์ประกอบจำนวนประชากร จำนวนรถจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกจังหวัด และความยาวของทางหลวงแผ่นดิน

(2) ดำเนินการตามยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน (5E) ต่อไป โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น การสนับสนุนทรัพยากร (เครื่องมือ/เครื่องใช้/บุคลากร) ให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน เน้นเรื่องการดัดเครื่องดัดที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์แล้วไม่ขับ และการไม่ขับรถด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนด เช่น เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว และอุปกรณ์แก้ไขปัญหารถจักรยาน/อุบัติเหตุอื่น ๆ รวมทั้งอาสาสมัครเพื่อช่วยเหลืองานด้านจราจร ตลอดจนการเร่งแก้ไขปรับปรุงระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(3) ส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเป็นองค์กรที่ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุด มีบทบาทในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน และเป็นหน่วยสนับสนุนหลักระดับพื้นที่ โดยใช้

ชุมชนเป็นฐาน รวมถึงการให้ความสำคัญในด้านวิศวกรรมจราจร ทั้งนี้ ให้มีการประสานและเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่รับผิดชอบมากขึ้น

(4) ส่งเสริมบทบาทและพัฒนาระบบอาสาสมัคร รวมทั้งหน่วย Road Safety Audit เพื่อช่วยสร้างความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งให้ภาคประชาชนเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยการมีส่วนร่วมในการเป็นเจ้าของเพื่อช่วยกำกับดูแลในด้านความปลอดภัยให้มากขึ้น

(5) เน้น การประชาสัมพันธ์ต่อเนื่องในระบบ Radio/TV Pool และ TWIN RADIO สำหรับจังหวัดให้จัดทำแผนรณรงค์อย่างต่อเนื่องทั้งในช่วงปกติและในช่วงเทศกาลสำคัญๆ ของจังหวัด นอกจากเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์และการประสานความร่วมมือเครือข่ายวิทยุในพื้นที่

(6) การเสริมสร้างวินัยจราจรแก่เยาวชน นักเรียน นักศึกษา และกลุ่มผู้ใช้แรงงานอย่างทั่วถึง รวมทั้งส่งเสริมให้มีบทบาทและมีส่วนร่วมในการแก้ไขและลดอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

(7) ส่งเสริมสนับสนุนบทบาทและเพิ่มทักษะความชำนาญของเจ้าหน้าที่และอาสาสมัครในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย เพื่อสนับสนุนระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน

(8) พัฒนาระบบการรายงานและนำเสนอข้อมูล โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมทั้งระบบการวิเคราะห์ประเมินผลอย่างต่อเนื่องที่สามารถนำไปสู่การปรับยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ เพื่อกำหนดนโยบายและแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืน

(9) สนับสนุนให้มีระบบการสร้างขวัญและกำลังใจแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ
(รายละเอียดตามเอกสารแนบท้าย)

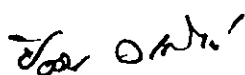
กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้ว เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ยั่งยืน เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1. รับทราบผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2548

2. ให้ความเห็นชอบแนวทางดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลตำรวจเอก 

(ชิตชัย วรรณสถิตย์)

รองนายกรัฐมนตรี

และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

**สรุปผลการดำเนินการมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 และแนวทางในการดำเนินการในระยะต่อไป**

สรุปผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลสงกรานต์
ปี 2548 (วันที่ 8-17 เมษายน 2548) รวม 10 วัน รายละเอียดดังนี้

1. มีการตั้งจุดตรวจทั่วประเทศ รวม 3,543 จุดตรวจ สูงกว่าค่าคาดคะเนที่ตั้งไว้ตามแผนงบประมาณ (3,030 จุดตรวจ) จำนวน 513 จุดตรวจหรือสูงกว่าร้อยละ 16.93 และมีผู้ปฏิบัติหน้าที่ รวม 101,813 คน สูงกว่าค่าคาดคะเนที่ตั้งไว้ตามแผนงบประมาณ (90,900 คน) จำนวน 10,913 คน หรือสูงกว่าร้อยละ 12.01 เฉลี่ย มีผู้ปฏิบัติหน้าที่ประมาณ 29 คน ต่อจุดตรวจ
2. ผู้ปฏิบัติหน้าที่ร่วมในจุดตรวจสูงสุด เรียงจากมากไปน้อย

รายละเอียดผู้ปฏิบัติหน้าที่ในจุดตรวจ	ร้อยละ
(1) เจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่	42.70
(2) อปพร.	15.40
(3) กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน	12.30
(4) เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง	8.80
(5) เจ้าหน้าที่สาธารณสุข	6.50
(6) เจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	4.90
(7) เจ้าหน้าที่หน่วยทหาร	1.10
(8) เจ้าหน้าที่ขนส่ง	0.50

3. อุบัติเหตุทางถนน

อุบัติเหตุทางถนน สะสม 10 วัน (วันที่ 8-17 เม.ย.48) จำนวน 12,074 ครั้ง
ต่ำกว่าปี 2547 (25,533 ครั้ง) จำนวน 13,459 ครั้ง (52.71 %)

4. ผู้เสียชีวิต

ผู้เสียชีวิตสะสม 10 วัน (วันที่ 8 -17 เมษายน 2548) จำนวน 522 คน
- ลดลงจากปี 2547 (สะสม 10 วัน รวม 654 คน) จำนวน 132 คน (20.18%)
- ต่ำกว่าค่าประมาณการผู้เสียชีวิต ปี 2548 (สะสม 10 วัน รวม 749 คน)
จำนวน 227 คน (30.31 %)

5. จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด สะสม 10 วัน (วันที่ 8-17 เมษายน 2548) ได้แก่

- ผู้เสียชีวิต 20 คน มี 1 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 36 คน
ลดลง 16 คน (ลด 44.44 %)
- ผู้เสียชีวิต 19 คน มี 1 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 13 คน
เพิ่มขึ้น 6 คน (เพิ่ม 46.15%)

/ - ผู้เสียชีวิต...

- ผู้เสียชีวิต 17 คน มี 4 จังหวัด ได้แก่
 - จังหวัดนครสวรรค์ เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 20 คน ลดลง 3 คน (ลด 15.00%)
 - กรุงเทพมหานคร เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 26 คน ลดลง 9 คน (ลด 34.62%)
 - จังหวัดชลบุรี เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 16 คน เพิ่มขึ้น 1 คน (เพิ่ม 6.25%)
 - จังหวัดเชียงใหม่ เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 15 คน เพิ่มขึ้น 2 คน (เพิ่ม 13.33%)
 - ผู้เสียชีวิต 13 คน มี 1 จังหวัด ได้แก่
 - จังหวัดอุดรธานี เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 15 คน ลดลง 2 คน (ลด 13.33%)
 - ผู้เสียชีวิต 12 คน มี 2 จังหวัด ได้แก่
 - จังหวัดขอนแก่น เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 25 คน ลดลง 13 คน (ลด 52.00%)
 - จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 9 คน เพิ่มขึ้น 3 คน (เพิ่ม 33.33%)
 - ผู้เสียชีวิต 11 คน มี 5 จังหวัด ได้แก่
 - จังหวัดลพบุรี เท่ากับปี 2547 (11 คน)
 - จังหวัดปทุมธานี เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 9 คน เพิ่มขึ้น 2 คน (เพิ่ม 22.22%)
 - จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 8 คน เพิ่มขึ้น 3 คน (เพิ่ม 37.50%)
 - จังหวัดบุรีรัมย์ เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 7 คน เพิ่มขึ้น 4 คน (เพิ่ม 57.14%)
 - จังหวัดสุราษฎร์ธานี เปรียบเทียบกับปี 2547 รวม 10 คน เพิ่มขึ้น 1 คน (เพิ่ม 10%)
6. จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิตในช่วงรณรงค์ 10 วัน (8-17 เม.ย.48) จำนวน 1 จังหวัด คือ จังหวัดนราธิวาส
7. ผู้บาดเจ็บ
- 7.1 ผู้บาดเจ็บสะสม 10 วัน (วันที่ 8-17 เม.ย. 48) จำนวน 16,395 คน
ลดลงจากปี 2547 (สะสม 10 วัน รวม 36,642 คน) จำนวน 20,247 คน (55.26 %)
- 7.2 จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด สะสม 10 วัน (วันที่ 8-17 เมษายน 2548)
- 7.2.1 ผู้บาดเจ็บ 659 คน ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา
 - 7.2.2 ผู้บาดเจ็บ 594 คน ได้แก่ จังหวัดลพบุรี
 - 7.2.3 ผู้บาดเจ็บ 478 คน ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี
 - 7.2.4 ผู้บาดเจ็บ 463 คน ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่
 - 7.2.5 ผู้บาดเจ็บ 456 คน ได้แก่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

8. ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ (เสียชีวิตและบาดเจ็บ)

ลำดับที่	ประเภทรถ	วันที่ 17 เม.ย. 2548 (ร้อยละ)	สะสม 10 วันที่ 8-17 เม.ย.48 (ร้อยละ)
1	รถมอเตอร์ไซด์	84.23	85.33
2	รถปิกอัพ	7.89	6.73
3	รถเก๋ง/แท็กซี่	2.27	2.42
4	รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.84	0.61
5	รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	0.36	0.42

9. สาเหตุ / พฤติกรรมเสี่ยงของการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (เหตุเกิด 1 ครั้ง มีสาเหตุและพฤติกรรมเสี่ยง มากกว่า 1 ประเภท)

ลำดับที่	สาเหตุ/พฤติกรรมเสี่ยง	เฉพาะ เสียชีวิต 17 เม.ย.48 ร้อยละ	เฉพาะ บาดเจ็บ 17 เม.ย.48 ร้อยละ	เสียชีวิต+ บาดเจ็บ 17 เม.ย.48 ร้อยละ	สะสม 10 วัน 8-17 เม.ย.48 (ร้อยละ)
1	ไม่สวมหมวกนิรภัย	34.78	35.06	35.05	35.88
2	เมาสุรา	10.42	16.30	15.96	24.78
3	ขับเร็วเกินกำหนด	16.67	9.50	9.92	12.53
4	ไม่มีใบขับขี่	4.35	8.02	7.88	7.88
5	มอเตอร์ไซด์ไม่ ปลอดภัย	10.42	7.45	7.62	7.07
6	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	10.87	2.75	3.04	2.12
7	หลับใน	2.08	0.39	0.48	0.69

10. ประเภทถนน (เสียชีวิต+บาดเจ็บ) 17 เม.ย.48

- ถนนทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 46.59
- ถนน อบต./หมู่บ้าน ร้อยละ 28.28
- ถนนในเมือง (เทศบาล) ร้อยละ 11.36
- ถนนทางหลวงชนบท ร้อยละ 4.42

ทางในท้องถิ่น ร้อยละ 44.06
(นอกเขตทางหลวงแผ่นดิน)

รวมสะสม 10 วัน (8- 17 เม.ย.48)

- ถนนทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 39.90
- ถนน อบต./หมู่บ้าน ร้อยละ 32.08
- ถนนในเมือง (เทศบาล) ร้อยละ 12.30
- ถนนทางหลวงชนบท ร้อยละ 8.87

ทางในท้องถิ่น ร้อยละ 53.25
(นอกเขตทางหลวงแผ่นดิน)

11. บริเวณจุดเกิดเหตุ (เสียชีวิต+บาดเจ็บ) 17 เม.ย.48

- ทางตรง ร้อยละ 71.21
- ทางโค้ง ร้อยละ 11.99 ทางแยก ร้อยละ 8.59

รวมสะสม 10 วัน (8- 17 เม.ย.48)

- ทางตรง ร้อยละ 70.71
- ทางโค้ง ร้อยละ 13.29 ทางแยก ร้อยละ 8.44

12. ผู้นำส่งสถานพยาบาล (เสียชีวิต+บาดเจ็บ) รวมสะสม 10 วัน (8- 17 เม.ย.48)

- ส่วนใหญ่เป็นประชาชน ร้อยละ 71.72
- มูลนิธิ/อาสาสมัคร ร้อยละ 11.61
- หน่วยกู้ชีพ EMS ร้อยละ 4.96
- เจ้าหน้าที่ตำรวจ ร้อยละ 4.73

13. ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ (เสียชีวิต+บาดเจ็บ) รวมสะสม 10 วัน (8- 17 เม.ย.48)

- อยู่ในช่วงเที่ยงวัน - ค่ำ (12.01-20.00 น.) ร้อยละ 52.08
- ช่วงค่ำ - ดึก (20.01-04.00 น.) ร้อยละ 27.28
- ช่วงเช้า - เที่ยงวัน (04.01-12.00 น.) ร้อยละ 20.64

14. ข้อมูลการบังคับใช้กฎหมาย

14.1 เรียกตรวจ (8-17 เม.ย. 48)

- สะสม 10 วัน รวม 23,486,574 คัน สูงกว่าปี 2547 (9,871,186 คัน) ร้อยละ 137.93

- พบกระทำผิด/ดำเนินคดี (8-17 เม.ย.48)

- สะสม 10 วัน รวม 381,843 ราย ต่ำกว่าปี 2547 (513,315 ราย)

131,472 ราย ร้อยละ 25.61

14.2 เปอร์เซนต์การดำเนินคดีต่อการเรียกตรวจแต่ละมาตรการ (สะสม 10 วัน)

(1) ไม่สวมหมวกนิรภัยพบกระทำผิดและดำเนินคดี	5.80	%	ของการเรียกตรวจ
(2) มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัยพบกระทำผิดและดำเนินคดี	1.97	%	ของการเรียกตรวจ
(3) ไม่มีใบขับขี่ พบกระทำผิดและ/ดำเนินคดี	1.78	%	ของการเรียกตรวจ
(4) ไม่คาดเข็มขัดพบกระทำผิดและดำเนินคดี	1.56	%	ของการเรียกตรวจ
(5) ขับรถเร็วพบกระทำผิดและดำเนินคดี	0.44	%	ของการเรียกตรวจ
(6) เมาสุรา พบกระทำผิดและดำเนินคดี	0.25	%	ของการเรียกตรวจ

รายละเอียดแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป
นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาสั่งการ

ยุทธศาสตร์/มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย 1.1 ดำเนินการตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. อย่างเข้มข้นต่อไป เน้นการตั้งด่านตรวจบนถนนสายหลักสายที่มีการสัญจรคับคั่ง และเส้นทางตรงระยะทางไกลๆ รวมทั้งการจัดชุดลาดตระเวนตรวจจับเป็นประจำ และต่อเนื่อง 1.2 เพิ่มเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว และอุปกรณ์แก้ไขปัญหาการจราจร/อุบัติเหตุแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตำรวจภูธรและตำรวจทางหลวง (กำหนดพิจารณาจัดสรรให้ตามตัวชี้วัดการตรวจและดำเนินคดี) 1.3 เพิ่มบทบาทและพัฒนาระบบอาสาสมัครช่วยเหลืองานด้านจราจรและความปลอดภัยทางถนน 1.4 นำเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่ยังดำเนินการไม่เสร็จมาเป็นวาระสำคัญ ในการดำเนินการต่อไปรวมทั้งเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายใหม่ด้วย 2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร 2.1 เร่งสำรวจและการดำเนินการซ่อมแซม/ปรับปรุงถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง ต้องดำเนินการอย่างรวดเร็ว และเร่งด่วนเพื่อลดอุบัติเหตุ โดยให้กรมทางหลวงจัดสรรงบกลางไว้ที่แขวงการทางจังหวัด เพื่อแก้ไขปัญหาระดับด่วน 2.2 ต้องขยายและปรับปรุงทางสายรองให้ปลอดภัยและใช้การได้ในทุกฤดูกาล เพื่อให้ประชาชนนิยมใช้และสามารถช่วยระบายนการจราจรได้ 2.3 เพิ่มสัญญาณไฟ ไฟกระพริบ และป้ายเตือนต่าง ๆ บริเวณหรือจุดอันตราย จุดเสี่ยงให้เพียงพอ และในจุดใกล้เมือง ให้มีแสงสว่างเพียงพอต่อความปลอดภัย เช่น ทางร่วม ทางแยกที่ตัดกับถนนใหญ่ ถนนที่ตัดใหม่ หรือขยายถนนใหม่ และทางสายตรงยาวๆ โดยป้าย/สัญญาณต้องชัดเจนและเห็นได้โดยง่ายในระยะทางที่เหมาะสม เพื่อสร้างความปลอดภัยรวมทั้งการเพิ่มจุดพักรถเป็นระยะๆ ตามเส้นทางสายหลัก	Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และจังหวัด Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ กรมทางหลวง Δ กรมทางหลวงชนบท Δ กรมทางหลวงชนบท Δ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น Δ กรมทางหลวง Δ กรมทางหลวงชนบท Δ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

ยุทธศาสตร์/มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
2.4 หน่วย Road Safety Audit เป็นหน่วยงานกลางช่วยดูแลตรวจสอบถนนทั่วประเทศ เพื่อการแก้ไขที่ถูกต้อง และปลอดภัยทางวิศวกรรมจราจร	Δ สำนักนโยบายและแผน การขนส่งและการจราจร
2.5 เน้นการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ เรื่องถนนเครื่องหมายจราจร การมีส่วนร่วมของชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ฯลฯ	Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
2.6 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีส่วนร่วมบำรุงรักษาคูเลนถนนในส่วนรับผิดชอบอย่างเป็นระบบ และเชื่อมโยงกับหน่วยงานของกระทรวงคมนาคมมากขึ้น	Δ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น Δ กรมทางหลวง Δ กรมทางหลวงชนบท
2.7 การกวดขันรถโดยสารรับจ้างไม่ประจำทางในด้านความพร้อมของรถยนต์ และพนักงานขับรถรวมทั้งการควบคุมความเร็วของรถตั้งแต่ขบวนการผลิตจากโรงงาน	Δ กรมการขนส่งทางบก Δ สำนักมาตรฐานอุตสาหกรรม
3. ยุทธศาสตร์ด้านการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และการมีส่วนร่วม	
3.1 ให้แต่ละจังหวัดจัดทำแผนรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลใหญ่ เพิ่มเติมจากเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ซึ่งอาจเป็นงานประเพณีประจำจังหวัดหรืองานส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดเป็นต้น โดยเสนอแผนไม่น้อยกว่าหนึ่งเทศกาล รวมทั้งการพิจารณาจัด Zoning บริเวณเล่นน้ำและการเสนอภาพลักษณ์ของการเล่นสงกรานต์ที่ถูกต้องตามประเพณี	Δ กรมประชาสัมพันธ์ Δ กระทรวงศึกษาธิการ Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น Δ กระทรวงวัฒนธรรม Δ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
3.2 การประชาสัมพันธ์ ที่เน้นความสะพึงกลัวต่อเหตุการณ์-การเกิดอุบัติเหตุ ความเกรงกลัวต่อกฎหมาย และความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และจิตใจ รวมทั้งการให้แต่ละจังหวัดประสานความร่วมมือเครือข่ายวิทยุในพื้นที่ (ราชการ เอกชน และท้องถิ่น/ชุมชน) ประชาสัมพันธ์เชิงรุกเข้าถึงทุกกลุ่มเป้าหมายเพื่อสร้างความตระหนัก ตระหนก และศรัทธา โดยส่วนกลางสนับสนุนเนื้อหาหรือความรู้ที่จะให้เผยแพร่ ตลอดจนคนสร้างสื่อ	Δ กรมประชาสัมพันธ์ Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
3.3 การให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยในการขับขี่ การใช้รถใช้ถนน วินัยจราจร และระเบียบกฎหมายแก่กลุ่มวัยรุ่นและวัยแรงงาน โดยเฉพาะในสถานศึกษาและโรงงาน	Δ กระทรวงศึกษาธิการ Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ กรมการขนส่งทางบก

ยุทธศาสตร์/มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
3.4 การรณรงค์ ควบคุมการจำหน่าย และลดการบริโภค เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในร้านสะดวกซื้อตามสถานบริการ/ จำหน่ายน้ำมันโดยใช้มาตรการด้านใบอนุญาตจำหน่ายสุรา และ การสร้างกระแส ลด ละ เลิกการดื่มสุราของผู้ใช้รถใช้ถนนและ นักเดินทางร่วมกับเครือข่ายต่าง ๆ 3.5 สร้างกระแสปลูกจิตสำนึกให้ประชาชนทุกคน มีความ รู้สึกถึงความเป็นเจ้าของถนน มีส่วนร่วมช่วยกันดูแลในด้าน ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนด้วยระบบ Radio/TV Pool และ TWIN RADIO รวมทั้งการจัดให้มีคลื่นวิทยุประจำ สำหรับ การประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน เพียงคลื่นเดียว ใช้ได้ทั่วประเทศ	Δ กระทรวงสาธารณสุข Δ กรมสรรพสามิต Δ กรมธุรกิจพลังงาน Δ กรมประชาสัมพันธ์ Δ บริษัท อสมท. จำกัด Δ กองทัพบก Δ สำนักงานกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ
4. ยุทธศาสตร์ด้านการบริการการแพทย์และการช่วยเหลือฉุกเฉิน	
4.1 การพัฒนาระบบการช่วยชีวิต (กู้ชีพ) การดูแลรักษา การเคลื่อนย้ายและการนำส่งผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยเจ้าหน้าที่ ของรัฐ มูลนิธิ และอาสาสมัคร สู่วความชำนาญและทักษะ มากขึ้น	Δ กระทรวงสาธารณสุข
4.2 การพัฒนาระบบการกู้ภัย เครื่องมือ เครื่องใช้และ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเข้าสู่ระบบมาตรฐานสากล	Δ กรมป้องกันและบรรเทา- สาธารณภัย
5. ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ	
5.1 หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต้องสนับสนุนการดำเนินการ ตามยุทธศาสตร์การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน ของประเทศไทยอย่างจริงจัง	Δ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัย ทางถนน
5.2 การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นยุทธศาสตร์จังหวัด จะต้องมีการติดตามประเมินผลเป็นระยะ มีคณะกรรมการ ออกตรวจติดตามทุกอำเภอ เป็นประจำ ทุกช่วงเวลา	Δ สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาระบบราชการ (กพร.)
5.3 กำหนดเป้าหมายการดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทยลงร้อยละ 15 จากประมาณการในภาพรวม ของประเทศ โดยคำนวณจากสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุ/ผู้เสียชีวิต/ ผู้บาดเจ็บ ต่อจำนวนรถจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น สำหรับการกำหนด เป้าหมายคาดคะเนของจังหวัด คำนวณจากองค์ประกอบ จำนวนประชากร จำนวนรถจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น ปริมาณการ เดินทาง เข้า-ออกจังหวัดและความยาวของทางหลวงแผ่นดิน กับทางหลวงชนบท	Δ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัย ทางถนน

ยุทธศาสตร์/มาตรการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
5.4 สร้างระบบการสร้างขวัญและกำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติงาน 5.5 การประเมินผลที่เป็นระบบ โดยเน้นการประเมินผล การปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยต้องมีตัวชี้วัดในการประเมินผล ที่ถูกต้องและชัดเจน เพื่อพัฒนาไปสู่การป้องกันและแก้ไขปัญหา ที่ยั่งยืน 5.6 การนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยง กับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 5.7 การสนับสนุนทรัพยากรและงบประมาณให้เพียงพอ และทั่วถึงต่อการดำเนินการตามนโยบาย	Δ สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาระบบราชการ (กพร.) Δ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ สำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร (สนข.) Δ กระทรวงคมนาคม Δ กรมป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย Δ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ Δ สำนักงานงบประมาณ