



แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๙
จังหวัดพิษณุโลก
เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน
พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพิษณุโลก
สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
จังหวัดพิษณุโลก
ศาลากลางจังหวัดพิษณุโลก (หลังเก่า) ชั้น ๓
โทรศัพท์/โทรสาร : ๐๕๕-๒๓๐-๓๙๘

คำนำ

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ ข้อ ๕ (๒) ได้กำหนดแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยการกำหนดมาตรการแบบบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ ทั้งด้านการกำหนดนโยบาย หน่วยงานรับผิดชอบ การวางแผน งบประมาณ การดำเนินงาน และการติดตามประเมินผล โดยมีการกำหนดโครงสร้างการดำเนินการ และการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ๓ ระดับ คือ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้เกิดการปฏิบัติตั้งแต่ระดับส่วนกลางถึงระดับพื้นที่อย่างบูรณาการ

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพิษณุโลก ในฐานะเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพิษณุโลก จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. ๒๕๖๙ เพื่อเป็นกรอบแนวทางการบูรณาการและขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายตามปฏิญญาสตอกโฮล์ม และเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงไม่เกิน ๑๒ คน ต่อประชากรแสนคน รวมทั้งเป็นเครื่องมือสำหรับผู้บริหารในการกำกับ ดูแล และติดตามผลการดำเนินงานของแผนงาน โครงการต่างๆ ในแต่ละยุทธศาสตร์ ให้สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพิษณุโลก
เดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๙

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	
บทที่ ๑ บทนำ	
ความเป็นมา	๑ - ๒
บทที่ ๒ ข้อมูลจังหวัดพิษณุโลก	
สภาพทั่วไป	๓ - ๖
สภาพความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก	๖ - ๘
สภาพปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดพิษณุโลก	๘ - ๑๑
บทที่ ๓ แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๙ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนฯ	๑๒ - ๒๕
บทที่ ๔ การติดตามประเมินผล	๒๖
ภาคผนวก	
ที่ปรึกษาและคณะผู้จัดทำ	

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมา

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน เป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย ถึงแม้จะมีแนวโน้มลดลงในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) แต่เมื่อพิจารณาตามสถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บพบว่ายังคงมีอัตราสูงกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทั้งตามกรอบปฏิญญามอสโก (ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) ที่มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งโลกร้อยละ ๕๐ ใน พ.ศ. ๒๕๖๓ 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 และแนวทางการดำเนินการ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ เพื่อให้หน่วยงานของรัฐและผู้เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ

(๒) กำหนดมาตรการแบบบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ ทั้งด้านการกำหนดนโยบาย หน่วยงานรับผิดชอบ การวางแผน งบประมาณการดำเนินงาน และการติดตามประเมินผล

(๓) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับการจราจรทางถนน และรถยนต์ ให้มีระบบมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้าง สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ รวมถึงมาตรฐานด้านการดูแลช่วยเหลือผู้ประสบภัย

(๔) ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในหมู่ประชาชน

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

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

๒) การพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

๓) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

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

๕) นโยบายของรัฐบาล

๖) ปฏิญญาสตอกโฮล์ม

๗) ๑๒ เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Road

Safety Performance Target)

/การดำเนินงาน...

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 ระบบ โลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) กำหนดให้ระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ต้องมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ ๑๒ คน ต่อประชากร แสนคน โดยมีการกระจายเป้าหมายไปสู่ระดับจังหวัดในอัตราที่แตกต่างกันตามลำดับความรุนแรงของสถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้จัดทำกรอบแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๙ เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. ๒๕๖๙ ได้กำหนดมาตรการในการดำเนินการ เรียกว่ามาตรการ ๓ ประกอบด้วย

๑. มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพพลกโ/ระบบบริหารจัดการ ประกอบด้วย

(๑) โครงสร้างการบริหารเข้มแข็ง มีเป้าหมายขับเคลื่อน ตำบลขับขี่ปลอดภัย ๑๐๐%

(๒) ระบบฐานข้อมูลเข้มแข็ง

(๓) ระบบกำกับติดตามประเมินผลมีประสิทธิภาพทุกระดับ

๒. ลดสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญ โดยเน้นการบูรณาการมาตรการส่วนกลางและพื้นที่ ทั้ง value chain (ต้นน้ำ กลางน้ำ และ ปลายน้ำ) ได้แก่

(๑) การลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐%

(๒) การลดความเร็วโดยเฉพาะเขตชุมชนและหน้าโรงเรียน

(๓) การลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากพฤติกรรมดื่มแล้วขับ

๓. การสนับสนุน/พัฒนา เพื่อเตรียมความพร้อมการดำเนินงาน ทั้งแผนงานพื้นฐานและความเสี่ยงในพื้นที่ทั้ง ๓ ความเสี่ยง ได้แก่

(๑) คน

(๒) ยานพาหนะ

(๓) ถนน

บทที่ ๒

ข้อมูลจังหวัดพิษณุโลก

๒.๑ สภาพทั่วไป

ที่ตั้ง

จังหวัดพิษณุโลก ตั้งอยู่ในภาคกลางตอนบนหรือภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศเหนือตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑๗ เป็นระยะทางประมาณ ๓๗๗ กิโลเมตร และโดยทางรถไฟประมาณ ๓๘๙ กิโลเมตร สูงจากระดับน้ำทะเล โดยเฉลี่ย ๘๐๐ เมตร พิษณุโลก มีลักษณะพิเศษเป็นจุดตัดของระเบียงเศรษฐกิจ – เหนือใต้ (NSEC) ระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (LIMEC) เป็นศูนย์กลางภาคเหนือตอนล่าง ด้านการค้า การลงทุน การศึกษา การสาธารณสุข และการเกษตร

อาณาเขต

จังหวัดพิษณุโลก มีเนื้อที่ประมาณ ๑๐,๘๑๕.๘๕๔ ตารางกิโลเมตร หรือ ประมาณ ๖,๗๕๙, ๙๐๙ ไร่ คิดเป็น เนื้อที่ ๒ % ของประเทศ ๑๕.๙ % ของภาคเหนือตอนล่าง และ ๖.๓ % ของภาคเหนือ อยู่แนวละติจูดที่ ๑๖ องศาเหนือ ๔๗ ลิปดา ลองจิจูด ๑๐๐ องศา ๑๖ ลิปดา มีลักษณะสภาพพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มและที่ราบลุ่มเชิงเขา มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง คือ



ทิศเหนือ ติดต่อกับ อำเภอน้ำป่าด อำเภอฟิชัย อำเภทองแสนขัน จังหวัดอุตรดิตถ์
ทิศใต้ ติดต่อกับ อำเภอสางงาม อำเภอวังทรายพูน จังหวัดพิจิตร
ทิศตะวันตก ติดต่อกับ อำเภอลานกระบือ จังหวัดกำแพงเพชร
อำเภคีรีมาศ อำเภองงไกรลาศ จังหวัดสุโขทัย
ทิศตะวันออก ติดต่อกับ อำเภอด่านซ้าย จังหวัดเลย
อำเภเขาค้อ อำเภอวังโป่ง จังหวัดเพชรบูรณ์

ทางตอนเหนือและตอนกลางเป็นเขตเทือกเขาสูงและที่ราบสูง โดยมีเขตภูเขาสูงด้านตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งอยู่ในเขตอำเภอวังทอง อำเภอวัดโบสถ์ อำเภอนนมะปราง อำเภอนครไทย และ อำเภอชาติตระการพื้นที่ตอนกลางมาทางใต้เป็นที่ราบ และตอนใต้เป็นที่ราบลุ่ม โดยเฉพาะบริเวณลุ่มแม่น้ำน่านและแม่น้ำยม ซึ่งเป็นแหล่งการเกษตรที่สำคัญที่สุดของจังหวัดพิษณุโลก อยู่ในเขตอำเภอบางระกำ อำเภอเมืองพิษณุโลก อำเภอพรหมพิราม อำเภอนนมะปราง และบางส่วนของอำเภอวังทอง

สภาพภูมิประเทศ

จังหวัดพิษณุโลก ทางตอนเหนือและตอนกลางเป็นเขตที่สูง ที่ราบสูงทางด้านตะวันออกและตะวันตกเฉียงเหนือ มีขอบเขตภูเขาสูง ทั้งนี้มีเขตที่ราบหุบเขา ซึ่งเป็นที่ราบดินตะกอนที่อุดมสมบูรณ์ พื้นที่ตอนกลาง และตอนใต้เป็นที่ราบลุ่มตามแนวน้ำยมและแม่น้ำน่านเป็นย่านการเกษตรที่สำคัญที่สุดของจังหวัดพิษณุโลก

สภาพภูมิอากาศ

จังหวัดพิษณุโลกมีลมมรสุมพัดผ่านจากทะเลจีนใต้และมหาสมุทรอินเดีย และแบ่งฤดูกาลออกได้เป็น ๓ ฤดู

- ฤดูร้อน ประมาณเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน อุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ ๓๒ องศาเซลเซียส
- ฤดูฝน จะเริ่มประมาณเดือนพฤษภาคม-ตุลาคม ปริมาณน้ำฝน เฉลี่ยประมาณปีละ ๑,๓๗๕ มิลลิเมตร
- ฤดูหนาว ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน-มกราคม อุณหภูมิเฉลี่ยประมาณ ๑๙ องศาเซลเซียส

/เขตการปกครอง...

เขตการปกครอง

จังหวัดพิษณุโลก แบ่งตามเขตลักษณะการปกครองท้องที่ จำนวน ๙ อำเภอ แบ่งเป็นตำบล จำนวน ๙๓ ตำบล แบ่งเป็นหมู่บ้าน จำนวน ๑,๐๔๘ หมู่บ้าน ดังนี้

๑. อำเภอเมืองพิษณุโลก	๒๐ ตำบล	๑๗๓ หมู่บ้าน
๒. อำเภอนครไทย	๑๑ ตำบล	๑๔๕ หมู่บ้าน
๓. อำเภอบางระกำ	๑๑ ตำบล	๑๔๒ หมู่บ้าน
๔. อำเภอบางกระทุ่ม	๙ ตำบล	๘๗ หมู่บ้าน
๕. อำเภอพรหมพิราม	๑๒ ตำบล	๑๒๓ หมู่บ้าน
๖. อำเภอวัดโบสถ์	๖ ตำบล	๖๑ หมู่บ้าน
๗. อำเภอวังทอง	๑๑ ตำบล	๑๖๘ หมู่บ้าน
๘. อำเภอชาติตระการ	๖ ตำบล	๗๒ หมู่บ้าน
๙. อำเภอเนินมะปราง	๗ ตำบล	๗๗ หมู่บ้าน

การปกครองท้องถิ่น มีหน่วยการปกครอง ดังนี้

๑. องค์การบริหารส่วนจังหวัด	จำนวน	๑ แห่ง
๒. เทศบาลนคร	จำนวน	๑ แห่ง
๓. เทศบาลเมือง	จำนวน	๑ แห่ง
๔. เทศบาลตำบล	จำนวน	๒๔ แห่ง
๕. องค์การบริหารส่วนตำบล	จำนวน	๗๖ แห่ง

ประชากร

จำนวนแยกตามเพศ จำนวนครัวเรือน

- มีจำนวนครัวเรือนรวมทั้งสิ้น ๓๗๗,๒๘๑ ครัวเรือน
- มีประชากรรวมทั้งสิ้น จำนวน ๘๓๕,๔๘๐ คน

*เพศชาย ๔๐๗,๒๑๒ คน

*เพศหญิง ๔๒๘,๒๖๘ คน

(ข้อมูลจาก กรมการปกครอง วันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๙)

สถานการศึกษา

สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาพิษณุโลก อุตรดิตถ์	จำนวน	๓๙ แห่ง
สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาพิษณุโลก เขต ๑	จำนวน	๑๒๗ แห่ง
สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาพิษณุโลก เขต ๒	จำนวน	๑๕๐ แห่ง
สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาพิษณุโลก เขต ๓	จำนวน	๑๖๔ แห่ง
โรงเรียนในสังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	จำนวน	๑๕ แห่ง
โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา	จำนวน	๒ แห่ง
โรงเรียนในสังกัดสำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ	จำนวน	๓ แห่ง
โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน	จำนวน	๑๘ แห่ง
รวมเป็น	จำนวน	๕๑๘ แห่ง

การคมนาคมและการขนส่ง

การคมนาคมขนส่งที่สำคัญของจังหวัดพิษณุโลกมีทั้งทางบกและทางอากาศ ส่วนทางน้ำเป็นลักษณะของการท่องเที่ยวธรรมชาติ

/ทางบก ประกอบด้วย...

ทางบก ประกอบด้วย

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑/๑๒

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑๗/๑๒๖

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๐๖๓/๑๐๖๔/๑๐๖๕/๑๐๘๖/๑๑๑๕/๑๑๔๓

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒๓๗/๑๒๙๖

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๐๑๓/๒๓๓๑

ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๕

ทางหลวงชนบทหมายเลข ๒๐๐๑/๒๐๐๒/๒๐๐๕/๒๐๑๕/๒๐๒๑/๒๐๒๒/๒๐๒๓

ทางหลวงชนบทหมายเลข ๒๐๓๐/๒๐๓๒/๒๐๓๖/๒๐๓๙/๒๐๔๓/๒๐๔๗

ทางหลวงชนบทหมายเลข ๓๐๔๔/๔๐๐๓/๔๐๐๗/๔๐๒๔/๔๐๒๕/๔๐๒๗/๔๐๒๘

ทางหลวงชนบทหมายเลข ๔๐๓๔/๔๐๓๗/๔๐๔๐/๔๐๔๖/๔๐๔๘/๔๐๔๙/๔๐๕๒

ทางอากาศ ท่าอากาศยานพิษณุโลก ๑ แห่ง

ระยะทางแต่ละอำเภอกับจังหวัด

• อำเภอเมืองพิษณุโลก	๐ กิโลเมตร
• อำเภอนครไทย	๙๗ กิโลเมตร
• อำเภอบางระกำ	๑๗ กิโลเมตร
• อำเภอบางกระทุ่ม	๓๕ กิโลเมตร
• อำเภอพรหมพิราม	๔๐ กิโลเมตร
• อำเภอวัดโบสถ์	๓๐ กิโลเมตร
• อำเภอวังทอง	๑๗ กิโลเมตร
• อำเภอชาติตระการ	๑๓๖ กิโลเมตร
• อำเภอเนินมะปราง	๗๕ กิโลเมตร

ด้านการสาธารณสุข

จังหวัดพิษณุโลก มีโรงพยาบาล จำนวน ๑๖๑ แห่ง โดยเป็นโรงพยาบาลของรัฐ จำนวน ๙ แห่ง โรงพยาบาลเอกชน จำนวน ๔ แห่ง โรงบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล จำนวน ๑๔๖ แห่ง และโรบบาลนอกสังกัด จำนวน ๒ แห่ง (รพ.ค่ายนเรศวร/รพ.มน.)

(แหล่งข้อมูล : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพิษณุโลก)

ขนส่งทางบก

ด้านการจดทะเบียนรถยนต์ในพื้นที่จังหวัด

การจดทะเบียนตาม พ.ร.บ.รถยนต์ในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๘) รวมทั้งสิ้น ๕๘๕,๙๓๒ คัน โดยเฉพาะที่สำคัญ ดังนี้

- รถจักรยานยนต์	จำนวน ๓๑๓,๑๒๐ คัน
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน	จำนวน ๑๔๘,๗๓๑ คัน
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน ๗ คน	จำนวน ๔,๒๔๕ คัน
- รถบรรทุกส่วนบุคคล	จำนวน ๙๙,๖๘๘ คัน
- รถใช้งานเกษตรกรรม	จำนวน ๖,๗๙๗ คัน
- รถจักรยานยนต์สาธารณะ	จำนวน ๘๐ คัน
- รถอื่นๆ ฯลฯ	จำนวน ๑๓,๒๗๑ คัน

/ด้านการจัดทำ...

ด้านการจัดทำใบอนุญาตขับขี่ รวมใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำนวน ๘๐๘,๑๘๒ ฉบับ โดยเฉพาะที่สำคัญ ดังนี้

- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว จำนวน ๘๓,๖๖๓ ฉบับ
- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ (๑ ปี) จำนวน ๓๙,๑๘๖ ฉบับ
- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๘๗,๑๑๘ ฉบับ
- ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ จำนวน ๑๑๙,๐๙๗ ฉบับ
- ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว จำนวน ๓๕,๐๖๐ ฉบับ
- ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล (๑ ปี) จำนวน ๑๖,๒๖๐ ฉบับ
- ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน ๑๘๑,๔๑๘ ฉบับ
- ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ จำนวน ๗๕,๑๕๔ ฉบับ
- ใบอนุญาตขับรถอื่นๆ ฯลฯ จำนวน ๗๑,๒๒๖ ฉบับ

(แหล่งข้อมูล : สำนักงานขนส่งจังหวัดพิษณุโลก ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๘)

๒.๒ สภาพความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก

(๑) สถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๘

เดือน	อุบัติเหตุ(ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ(Admit) (คน)	ผู้เสียชีวิต (ราย)
มกราคม ๒๕๖๘	๒๖	๑๑	๑๙
กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘	๒๒	๔	๑๙
มีนาคม ๒๕๖๘	๒๐	๘	๑๔
เมษายน ๒๕๖๘	๓๒	๑๔	๒๓
พฤษภาคม ๒๕๖๘	๑๙	๒	๑๘
มิถุนายน ๒๕๖๘	๑๙	๓	๑๙
กรกฎาคม ๒๕๖๘	๑๓	๐	๑๓
สิงหาคม ๒๕๖๘	๑๕	๑๓	๑๖
กันยายน ๒๕๖๘	๑๕	๑	๑๖
ตุลาคม ๒๕๖๘	๑๓	๑	๑๓
พฤศจิกายน ๒๕๖๘	๑๗	๑	๒๐
ธันวาคม ๒๕๖๘	๒๑	๓	๒๐
รวม	<u>๒๓๒</u>	<u>๖๑</u>	<u>๒๑๐</u>

/(๒) ข้อมูลสถิติ...

(๒) ข้อมูลสถิติแยกรายอำเภอ

ลำดับ	อำเภอ	อุบัติเหตุ(ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ(Admit) (คน)	ผู้เสียชีวิต (ราย)
๑	ชาติตระการ	๑๕	๙	๑๓
๒	นครไทย	๑๔	๓	๑๓
๓	บางกระพุ่ม	๒๗	๑๙	๙
๔	บางระกำ	๒๓	๑๑	๒๓
๕	พรหมพิราม	๑๗	๒	๑๖
๖	วังทอง	๔๑	๔	๔๑
๗	วัดโบสถ์	๑๒	๒	๑๒
๘	เนินมะปราง	๑๓	๗	๙
๙	เมืองพิษณุโลก	๗๐	๔	๗๔
	รวม	๒๓๒	๖๑	๒๑๐

(๓) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๘) สูงสุด ๓ อันดับ

ลำดับ	สาเหตุ	จำนวน(ครั้ง)	คิดเป็นร้อยละ
๑	ขับรถเร็วเกินกำหนด	๑๓๓	๕๓.๗๕
๒	ตัดหน้ากระชั้นชิด	๕๓	๑๗.๔๔
๓	ทัศนวิสัยไม่ดี	๓๙	๑๖.๘๓

(๔) พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ประสบเหตุ (มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๘) สูงสุด ๓ อันดับ

ลำดับ	พฤติกรรมเสี่ยง	จำนวน(คน)	คิดเป็นร้อยละ
๑	ไม่สวมหมวกนิรภัย	๑๑๖	๒๙.๙๐
๒	ขับรถเร็วเกินกำหนด	๙๙	๒๕.๕๒
๓	ตัดหน้ากระชั้นชิด	๔๘	๑๒.๓๗

(๕) ประเภทรถที่เกิดเหตุ (มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๘) สูงสุด ๓ อันดับ

ลำดับ	ประเภทรถ	จำนวน(คัน)	คิดเป็นร้อยละ
๑	จักรยานยนต์	๑๗๒	๖๖.๔๑
๒	รถปิกอัพ/รถกระบะ	๒๗	๑๐.๔๒
๓	รถเก๋ง/อื่นๆ	๑๕	๕.๗๙

/(๖) ประเภทถนน...

(๖) ประเภทถนนที่เกิดเหตุ (มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๘) สูงสุด ๓ อันดับ

ลำดับ	ประเภทถนน	จำนวน(ครั้ง)	คิดเป็นร้อยละ
๑	ถนนกรมทางหลวง	๑๐๔	๔๔.๘๓
๒	ถนนในอบต./หมู่บ้าน	๕๒	๒๒.๔๑
๓	ถนนกรมทางหลวงชนบท	๕๒	๒๒.๔๑

(๗) ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ (มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๘) สูงสุด ๓ อันดับ

ลำดับ	ช่วงเวลา	จำนวน(ครั้ง)	คิดเป็นร้อยละ
๑	๑๘.๐๑-๒๑.๐๐ น.	๔๖	๑๙.๘๓
๒	๑๕.๐๑ - ๑๘.๐๐น.	๓๘	๑๖.๓๘
๓	๐๙.๐๑ -๑๒.๐๐	๓๓	๑๔.๒๒

(๘) ช่วงอายุผู้ประสบเหตุ (มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๘) สูงสุด ๓ อันดับ

ลำดับ	ช่วงอายุ	จำนวน(คน)	คิดเป็นร้อยละ
๑	๒๐-๒๙ ปี	๔๔	๑๖.๒๔
๒	๕๐-๕๙ ปี	๓๙	๑๔.๓๙
๓	๔๐-๔๙ ปี	๓๘	๑๔.๐๒

(๙) ตารางสถิติผู้เสียชีวิตเปรียบเทียบย้อนหลัง

อำเภอ	ผู้เสียชีวิตปี ๖๔	ผู้เสียชีวิต ปี ๖๕	ผู้เสียชีวิต ปี ๖๖	ผู้เสียชีวิต ปี ๖๗	ผู้เสียชีวิต ปี ๖๘
เมืองพิษณุโลก	๖๗	๖๖	๘๒	๖๘	๗๔
นครไทย	๒๑	๒๗	๑๔	๑๘	๑๓
ชาติตระการ	๑๑	๑๒	๙	๑๑	๑๓
บางระกำ	๓๒	๓๐	๒๓	๑๗	๒๓
บางกระทุ่ม	๑๑	๑๔	๑๓	๗	๙
พรหมพิราม	๒๕	๑๘	๑๙	๓๓	๑๖
วัดโบสถ์	๘	๑๖	๑๔	๑๒	๑๒
วังทอง	๔๑	๔๒	๓๙	๓๘	๔๑
เนินมะปราง	๑๐	๑๕	๑๕	๑๑	๙
รวม	๒๒๖	๒๔๐	๒๒๘	๒๑๕	๒๑๐

* จำนวนผู้เสียชีวิต ปี ๒๕๖๘ ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๘

/สภาปัญหา...

๒.๓ สภาพปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดพิษณุโลก

จำแนกตามปัจจัยเสี่ยง ๔ ปัจจัย ดังนี้

ปัจจัยด้านพฤติกรรมคน

(๑) ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลงจากการดื่มของมึนเมา ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจากไม่สามารถครองสติและบังคับยานยนต์ได้ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

(๒) สภาพร่างกายไม่พร้อมในการควบคุมรถ เนื่องจากมีสภาพร่างกายอ่อนเพลียจากการขับรถเป็นเวลานาน และการพักผ่อนไม่เพียงพอ มีโอกาสหลับในหรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง

(๓) ผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานพาหนะมีพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนและโดยเฉพาะอย่างยิ่งขับขี่รถในขณะเมาสุรา ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยไม่มีความชำนาญ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจรป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจร

(๔) ความประมาทเลินเล่อของผู้ขับขี่ยานพาหนะและผู้ใช้เส้นทาง

ปัจจัยด้านรถ/ยานพาหนะ

(๑) ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในยานยนต์ คือ ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ยานพาหนะที่พร้อมใช้งานได้อย่างเหมาะสม

(๒) ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์ความปลอดภัย คือ อุปกรณ์ที่ช่วยป้องกันหรือลดความรุนแรงในขณะเกิดอุบัติเหตุลง เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

(๓) การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ คือ ยานพาหนะที่มีการดัดแปลงสภาพและใช้งานผิดประเภท ส่งผลต่อประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะอันอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

(๔) การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย คือ ยานพาหนะมีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินไป การบรรทุกสูงเกินไป การบรรทุกวัสดุยื่นยาวเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

(๑) สภาพการจราจรที่หนาแน่นเนื่องจากเป็นศูนย์รวมสถานศึกษา หน่วยงานราชการ ห้างสรรพสินค้า แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและประวัติศาสตร์ จังหวัดพิษณุโลกเป็นทางผ่านไปสู่ภาคเหนือและภาคอีสาน

(๒) อุปกรณ์ควบคุมการจราจร เช่น เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร มีสภาพไม่สมบูรณ์และมีการติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมหรือทัศนวิสัยการมองเห็นได้ไม่ชัดเจน

(๓) ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ เช่น มีการก่อสร้างถนนใหม่ การซ่อมแซมถนนเดิมที่ชำรุดยังไม่เสร็จเรียบร้อยเป็นสิ่งที่ขัดขวางการจราจร

(๔) ไฟฟ้าส่องสว่าง เพื่อให้แสงสว่างแก่ผู้ขับขี่ในเวลากลางคืน ชำรุดหรือแสงสว่างไม่พอเพียง สำหรับการมองเห็นคนหรือสัตว์เมื่อเดินข้ามถนน

(๕) อุปสรรคทางธรรมชาติ ลักษณะภูมิอากาศ และทัศนวิสัยที่ไม่ดีทำให้ผู้ขับขี่มีขีดความสามารถลดลงและอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

(๖) สิ่งกีดขวางตลิ่งบนช่องทางจราจรส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

(๑) โครงสร้างการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ และท้องถิ่นไม่มีความต่อเนื่องในการดำเนินงาน โดยจะดำเนินการในเฉพาะช่วงที่มีเทศกาลสำคัญเท่านั้น

/ (๒) นโยบาย...

(๒) นโยบายและแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมาไม่มีความชัดเจนทั้งในด้านงบประมาณและเป้าหมายในการดำเนินการซึ่งขาดความต่อเนื่อง ขึ้นอยู่กับผู้บริหารซึ่งจะกำหนดในแต่ละช่วงเวลาของการดำเนินงาน

(๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับจังหวัดดำเนินการด้านแก้ไขปัญหาด้านถนนในบริษัท และหน้าที่ที่หน่วยงานรับผิดชอบเท่านั้น ทำให้การแก้ไขปัญหาด้านถนนไม่ครอบคลุม

(๔) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังไม่ได้จัดตั้งงบประมาณสนับสนุนดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ครบถ้วน และเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบไม่มีความรู้ความชำนาญเท่าที่ควร

๒.๔ สภาพปัญหา/อุปสรรค

ปัญหาด้านการบริหารจัดการ

(๑) การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ยังไม่มีการดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบ เพราะบุคลากรยังไม่มีความพร้อมและไม่เพียงพอเพื่อดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาลสำคัญของปีในระดับพื้นที่

(๒) การบูรณาการความร่วมมือในการนำข้อมูลอุบัติเหตุในระดับพื้นที่มาวิเคราะห์เพื่อกำหนดจุดตรวจหลัก/รอง จุดตรวจเคลื่อนที่ระหว่างศูนย์อำเภอกับตำรวจภูธรในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสมกับจุดเสี่ยง จุดอันตรายทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาล

(๓) งบประมาณบริหารจัดการของศูนย์ฯจังหวัด/อำเภอ ยังไม่เพียงพอเพื่อการสนับสนุนด้านอัตรากำลัง บุคลากร และการณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ยังไม่ทั่วถึงและต่อเนื่อง

ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย

(๑) การตั้งจุดตรวจหลัก ด้านตรวจร่วมของศูนย์อำเภอ, ศูนย์ อปท. และตำรวจภูธร ในพื้นที่ ยังไม่มีการบูรณาการความร่วมมือ (มอบให้เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และ อปท. จะตั้งจุดบริการบริเวณหน้าที่ทำการ อปท.ตนเอง)

(๒) เครื่องมือและอุปกรณ์ในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น เครื่องตรวจจับความเร็ว ฯลฯ ไม่เพียงพอ

มาตรการด้านสังคม

(๑) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อาสาสมัคร ผู้นำชุมชนยังไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควรในเรื่องของอุบัติเหตุ และในเรื่องการร่วมตั้งจุดตรวจตักเตือนประจำชุมชน หมู่บ้าน เกี่ยวกับการดื่มสุรากลุ่มวัยรุ่นแล้วขับซึ่รถ/ยานพาหนะทุกชนิด รวมทั้งควบคุมจุดเสี่ยงที่เป็นทางร่วมทางแยก จุดตัดกับถนนสายหลักหรือสายรอง

(๒) วัฒนธรรมในการจัดเลี้ยงสังสรรค์ในห้วงเทศกาลสำคัญของประชาชนส่วนใหญ่ ยังไม่ตระหนัก และไม่ให้ความสำคัญในเรื่อง “เมาแล้วขับ”

(๓) พฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในห้วงปกติ และเทศกาลสงกรานต์ ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย และถือว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องของเวรกรรม

(๔) การจัดพื้นที่เล่นน้ำ (Zonning) ในชุมชน หมู่บ้านบางแห่งไม่สามารถควบคุมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ตาม พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑

ปัญหาด้านวิศวกรรมจราจร

(๑) การเปิด-ปิด จุดกัลบรถในบางจุดหรือการมีจุดกัลบรถที่ไกลเกินไปจะกระทบต่อพฤติกรรมการขับซึ่ยานพาหนะของประชาชน เช่น การขับซึ่ย้อนศร ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

(๒) การติดตั้งป้ายเตือน ราวกันโค้ง อุปกรณ์สะท้อนแสง/แสงสว่างบนถนนในบางพื้นที่ ยังมีไม่เพียงพอ โดยเฉพาะในเวลากลางคืน

/(๓) ความกว้าง...

(๓) ความกว้างไหล่ทาง/ขอบทางของถนนในบางพื้นที่แคบเกินไป ถนนลื่นน้ำยางเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ปัญหาด้านการประชาสัมพันธ์

งบประมาณด้านการประชาสัมพันธ์ไม่เพียงพอเพื่อการสนับสนุนในหลากหลายรูปแบบ ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องทั้งในช่วงเทศกาลและตลอดปี ทำให้ไม่เข้าถึงประชาชนได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย

ปัญหาด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน กู้ชีพกู้ภัย

(๑) การไม่สามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุหรือการนำส่งผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็ว ทัศนวิสัยของหน่วยกู้ชีพ กู้ภัย อันเนื่องมาจากปริมาณการจราจรติดขัด การเล่นน้ำสงกรานต์ลักษณะปิดถนน

(๒) ความไม่พร้อมของทีมกู้ชีพ กู้ภัยที่ไม่มีเครื่องมือ อุปกรณ์ตัด-ถ่าง เครื่องมือกลหนัก เพื่อให้การช่วยเหลือนำผู้ประสบภัยออกจากจุดเกิดเหตุในเวลาที่ยรวดเร็ว

๒.๕ ปัจจัยสนับสนุนต่อการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

๑. การให้ความร่วมมือและให้ความสำคัญการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนของผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจากทุกภาคส่วนในระดับพื้นที่

๒. งบประมาณในการดำเนินการเพื่อกำหนดแผนงาน/โครงการ/มาตรการ-แผนปฏิบัติการที่ต่อเนื่อง ที่ตรงกับกลุ่มเป้าหมายและทั่วถึงครอบคลุมทั้งจังหวัดตลอดปี

๓. ความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่ต้องเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับประชาชน เช่น การสวมหมวกนิรภัย

๔. มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้น จริงจัง ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลและการรณรงค์เกี่ยวกับอุบัติเหตุต้องเป็นไปอย่างต่อเนื่องและเข้มข้นสอดคล้องเป็นไปในทิศทางและกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจน

๕. การใช้มาตรการด้านสังคมในระดับพื้นที่ โดยการสนับสนุนดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.อปท.) ที่ต่อเนื่องจริงจัง

บทที่ ๓

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๙ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

๓.๑ วิสัยทัศน์

“จังหวัดพิษณุโลก มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน”

๓.๒ พันธกิจ

๑. เน้นจัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
๒. เน้นจัดการกับความเสียหายอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง
๓. ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์
๔. สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกำหนด การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

๓.๓ เป้าประสงค์

๑. เพื่อลดอัตราการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทาง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
๒. เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท
๓. เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับการสัญจรทางถนน และมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางทุกรูปแบบ
๔. เพื่อวางรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยมีแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการได้จริง สามารถสนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกันทุกภาคส่วน มีกฎหมายที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเทียบเท่าสากล มีการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ ตลอดจนเกิดระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

๓.๔ เป้าหมาย

(๑) การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ส่วนกลาง) ตามรายละเอียดดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร	จำนวน (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
๒๕๖๕	๓๑.๑๙	๒๗๑	-	-
๒๕๖๖	๒๘.๑๗	๒๔๕	๒๖	๙.๕
๒๕๖๗	๒๕.๑๔	๒๑๙	๒๖	๑๐.๕
๒๕๖๘	๒๒.๑๑	๑๙๓	๒๕	๑๑.๗
๒๕๖๙	๑๙.๐๙	๑๖๘	๒๖	๑๓.๓
๒๕๗๐	๑๖.๐๖	๑๔๒	๒๖	๑๕.๓

/(๒) การกำหนดค่าเป้าหมาย...

(๒) การกำหนดค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ ของ สปถ.จังหวัดพิษณุโลก

เป้าหมายส่วนกลาง			เป้าหมายจังหวัดพิษณุโลก		
ผู้เสียชีวิต (ราย)	ต่อแสน ประชากร	ผู้บาดเจ็บ (คน)	ผู้เสียชีวิต (ราย)	ต่อแสนประชากร	ผู้บาดเจ็บ (คน)
๑๖๘	(๑๙.๐๙)	๑,๗๒๑	๑๖๘	(๑๙.๐๙)	๑๒๐

(๓) ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. ๒๕๖๙ แยกรายอำเภอ (คิดจากค่าเฉลี่ยการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต เดือนมกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๘)

ลำดับ	อำเภอ	เกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	บาดเจ็บ (คน)	เสียชีวิต (ราย)
๑	ชาติตระการ	๑	๑	๑
๒	นครไทย	๑	๑	๑
๓	บางกระทุ่ม	๒	๒	๑
๔	บางระกำ	๑	๑	๑
๕	พรหมพิราม	๒	๑	๑
๖	วังทอง	๓	๑	๒
๗	วัดโบสถ์	๑	๑	๑
๘	เนินมะปรางค์	๑	๑	๑
๙	เมืองพิษณุโลก	๕	๑	๕
	รวม	๑๗	๑๐	๑๔

หมายเหตุ อัตราผู้เสียชีวิตจังหวัดพิษณุโลก ๑๔ ราย ต่อเดือน

(๔) ลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน ตามรายละเอียดดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
๒๕๖๕	๒,๗๗๖	-	-
๒๕๖๖	๒,๕๑๒	๒๖๔	๙.๕
๒๕๖๗	๒,๒๔๘	๒๖๔	๑๐.๕
๒๕๖๘	๑,๙๘๕	๒๖๓	๑๑.๗
๒๕๖๙	๑,๗๒๑	๒๖๔	๑๓.๓
๒๕๗๐	๑,๔๕๗	๒๖๔	๑๕.๓

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 คนต่อประชากรแสนคน

/โดยมีการกระจาย...

โดยมีการกระจายเป้าหมายไปสู่ระดับจังหวัดในอัตราที่แตกต่างกันตามลำดับความรุนแรงของสถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน ทั้งนี้ การแปลงค่าจากเป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตต่อปี เป็นการคำนวณด้วยฐานข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (๓ ฐาน) ร่วมกับจำนวนประชากรปี ๒๕๗๐ จากรายงานการคาดประมาณประชากรของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๘๓ (ฉบับปรับปรุง) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

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

อย่างไรก็ดี เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตนับเป็นเป้าหมายหลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันของแผน เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ ๑ จึงกำหนดให้มีการลดลงของจำนวนหรือสัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มต่างๆ ในอัตราเดียวกันกับเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต

๓.๕ 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 จึงต้องดำเนินการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว โดยในยุทธศาสตร์นี้ ได้กำหนดเป้าหมาย ประเด็นขับเคลื่อนและกลยุทธ์ที่มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม และมุ่งเน้นประเด็นการดำเนินงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์นี้ยังให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชนอายุ ๑๕ – ๒๔ ปี ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดกว่าร้อยละ ๗๔ และ ๒๕ ตามลำดับ รวมไปถึงการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้เดินทางที่เป็นกลุ่มเปราะบาง อันประกอบด้วย คนเดิน ผู้ใช้จักรยาน และผู้สูงอายุ

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๑ คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีโอกาสจะส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในภาพรวมของประเทศลดลงตามเป้าหมายได้อย่างชัดเจน อันได้แก่

๑. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน
๒. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน

เป้าหมาย

- เป้าหมายรายปีระดับจังหวัดพิษณุโลก
 ๑. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
 ๒. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
 ๓. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้าลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
 ๔. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยานต่อแสนประชากรลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
 ๕. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงอายุ (อายุ ๖๐ ปีขึ้นไป) ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
 ๖. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ (คนขับและผู้โดยสาร) ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า
 ๗. จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชนลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับสถิติปีก่อนหน้า

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่สามารถลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทันทีและควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๑ มี ดังนี้

- ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗)
 ๑. เพิ่มการตรวจจับหรือจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้วัสดุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น ไม่ใช่เบาะนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก และไม่มีใบอนุญาตขับขี่)
 ๒. กำกับดูแลผู้ขับขี่รถสาธารณะให้มีความพร้อมทางสภาพร่างกายก่อนและระหว่างการขับขี่
 ๓. มีแนวทางในการเก็บข้อมูลตั้งต้น (Baseline data) และเริ่มต้นการเก็บข้อมูลสำหรับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ได้แก่ การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ
 ๑. พัฒนาและปรับปรุงทักษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะทักษะการคาดการณ์ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

กลยุทธ์

๑. ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์

- ๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐
- ๒) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่ใส่หมวกนิรภัยลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐

๓) สัดส่วน...

- ๓) สัตว์ส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับ) ซึ่งมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐
- ๔) สัตว์ส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่ใส่หมวกนิรภัยลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ ต่อปี จนถึงปี ๒๕๗๐

ข้อมูลสถิติเพื่อประเมินความเสี่ยง:

- ๑) สัตว์ส่วนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสม แยกตามประเภทใบอนุญาตขับขี่

แนวทางการดำเนินงาน :

- ๑) เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อทราบถึงจำนวนการตั้งด่านที่เหมาะสมในพื้นที่ต่างๆ
 - ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก
 - ผู้สนับสนุน : ปกครองจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด
- ๒) พัฒนาหลักสูตรแกนกลางด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในช่วงวัยต่างๆ และพัฒนาแนวทางการนำหลักสูตรไปใช้ (Guideline) ที่เหมาะสม
 - ผู้รับผิดชอบหลัก : ศึกษาธิการจังหวัด
 - ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก ,แนวทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง แนวทางหลวงชนบทพิษณุโลก
- ๓) เก็บข้อมูลสถิติตั้งต้นและตลอดระยะของแผน สำหรับสัตว์ส่วนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสมเพื่อประเมินความเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
 - ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก
 - ผู้สนับสนุน : สำนักงานควบคุมโรคที่ ๒ พิษณุโลก
- ๔) พัฒนาหลักสูตรการอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมทักษะภาคการณความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
 - ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก
- ๕) สนับสนุนเครือข่ายเยาวชนเป็นกลไกสำคัญในการเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อนงานประเด็นความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่
 - ผู้รับผิดชอบหลัก : ศึกษาธิการจังหวัดพิษณุโลก องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา

๒. ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรมกรขับขี่และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

- ๑) สัตว์ส่วนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ จนถึงปี ๒๕๗๐
- ๒) สัตว์ส่วนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด (เฉพาะคนขับ) ลดลงเฉลี่ยร้อยละ ๑๐ จนถึงปี ๒๕๗๐
- ๓) สัตว์ส่วนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ (เฉพาะคนขับ) ที่ร้อยละ ๐ ในปี ๒๕๗๐
- ๔) สัตว์ส่วนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ของเด็กจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากไม่ใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก ที่ร้อยละ.....และร้อยละ.....ตามลำดับ ในปี ๒๕๗๐ (กำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูลภายในปี ๒๕๖๙)
- ๕) สัตว์ส่วนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ของผู้ขับขี่ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น (เฉพาะคนขับ) ที่ร้อยละ ๐ ในปี ๒๕๗๐

/ข้อมูลสถิติ...

ข้อมูลสถิติเพื่อประเมินความเสี่ยง

๑) สัดส่วนของผู้ประกอบอาชีพขับรถที่มีใบอนุญาตขับรถตามที่กำหนด

แนวทางการดำเนินงาน :

- ๑) เพิ่มกล้องตรวจจับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องในพื้นที่ต่างๆ
ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง
แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๒) เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มแล้วขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่น โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการตั้งด่านที่เหมาะสมในพื้นที่ต่างๆ
ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก ,สาธารณสุขจังหวัดพิษณุโลก
ผู้สนับสนุน : ปกครองจังหวัด
- ๓) เพิ่มจุดพักรถสำหรับรถสาธารณะและรถบรรทุก
ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก ,แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง
แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๔) มีการประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักในประเด็นที่เกี่ยวกับดื่มแล้วขับ การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก อย่างต่อเนื่อง อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง
ผู้รับผิดชอบหลัก : ประชาสัมพันธ์จังหวัดพิษณุโลก
ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๕) มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงทุกประเภท ครบทุกอำเภอ ภายใน ๓ ปี
ผู้รับผิดชอบหลัก : สาธารณสุขจังหวัดพิษณุโลก
ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก ,บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาพิษณุโลก

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนและหลักการ Safe System ที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ได้ตั้งเป้าหมายระดับมาตรฐานยานพาหนะในประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามกรอบของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) อย่างสมบูรณ์หรือร้อยละ ๑๐๐ ภายในปีที่ ๑๕ ดังนั้น เพื่อให้ยานพาหนะภายในประเทศไทยสอดคล้องตามมาตรฐานสากล ประเทศไทยจำเป็นต้องมีแนวทางในการดำเนินการรับรองข้อกำหนดระดับสากลต่างๆ ในขณะเดียวกันยังจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะ การใช้พาหนะอย่างปลอดภัย และการตรวจสภาพยานพาหนะเช่นกัน ยุทธศาสตร์นี้จึงครอบคลุมแนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะปลอดภัยโดยเฉพาะ เพื่อมุ่งดำเนินการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ การตรวจสภาพยานพาหนะ และการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับยานพาหนะปลอดภัย

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๒ คือการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย

/เป้าหมาย...

เป้าหมาย

● เป้าหมายรายปีระดับจังหวัดพิษณุโลก

๑. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากระถางรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยลดลง
๒. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากระถางรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ลดลง

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ช่วยยกระดับมาตรฐานยานพาหนะและสร้างความตระหนักเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นการรับรองและมีประกาศรับรองข้อกำหนด ข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ ๑๙๕๘ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย และเพิ่มสัดส่วนยานพาหนะที่ได้มาตรฐานสากล รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๒ มีดังนี้

- ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗)
 ๑. มุ่งเน้นการให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ รวมถึงการเลือกซื้อและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
 ๒. มุ่งเน้นการให้ความรู้ตามมาตรฐานยานพาหนะและการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัย
- ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐) เน้นขับเคลื่อนมาตรการเพื่อ
 ๑. เพิ่มสัดส่วนรถจักรยานยนต์ที่ติดเบรก ABS หรืออุปกรณ์ส่วนควบที่เพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่
 ๒. ให้หมวกนิรภัยที่วางจำหน่ายเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

กลยุทธ์

๑. ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบ พร้อมกับให้ความรู้ด้านมาตรฐานรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ : เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

แนวทางการดำเนินงาน :

๑. เผยแพร่ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการเลือกซื้อรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก ประชาสัมพันธ์จังหวัดพิษณุโลก

๒. ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ : เป็นไปตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

- ๑) ให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยให้ถูกต้อง มีความปลอดภัยเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงได้

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก

ผู้สนับสนุน : ประชาสัมพันธ์จังหวัดพิษณุโลก

๓. ปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

- ๑) มีการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานยานพาหนะและรายละเอียดของพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ทางถนน ภายใน ๓ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก

ผู้สนับสนุน : บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาพิษณุโลก

/แนวทางการดำเนินงาน...

แนวทางการดำเนินงาน :

- ๑) จัดทำโครงการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเรื่องประโยชน์และความสำคัญการทดสอบการชนของรถใหม่ให้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง อย่างน้อย ๑ โครงการต่อปี
ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย เป็นหลักการที่สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. ๒๐๒๑ - ๒๐๓๐ และหลักการ Safe System ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยได้ (Forgivable environment) โดยตระหนักถึงข้อจำกัดของมนุษย์ในการทนต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน และการกระจายความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนสู่องค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการมุ่งเป้าไปที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะแต่เพียงผู้เดียว ดังนั้นในยุทธศาสตร์ที่ ๓ จะเป็นการกำหนดแนวทางของเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัดที่มุ่งพัฒนาสภาพแวดล้อมและการเดินทางที่ยั่งยืน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส จากสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยงซึ่งครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยมีแนวทางการดำเนินงานเชิงมาตรการที่จะช่วยลดการเปิดรับต่อความเสี่ยงของปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว ถนน และการสัญจรอย่างปลอดภัย และการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช่ยานยนต์

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๓ คือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการจัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล รวมถึงการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบางและผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ผู้เดินทางทุกรูปแบบมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง

เป้าหมาย

● เป้าหมายรายปีระดับจังหวัดพิษณุโลก

๑. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงลดลง
๒. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงชนบทลดลง
๓. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นลดลง

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ที่ควรต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนและสามารถคาดหวังผลในระยะสั้นได้ ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นที่มีความสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบ และการส่งเสริมการเดินทางที่ยั่งยืน ที่ต้องขับเคลื่อนต่อเนื่องเพื่อให้เห็นผลในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน มีดังนี้

● ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗)

- ๑) เพิ่มพื้นที่ที่ทำการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะโดยกำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกจังหวัด
- ๒) เพิ่มมาตรการชะลอความเร็วในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๓) ตรวจประเมินถนน ดำเนินมาตรการเชิงแก้ไข (Road side hazard) โดยปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพในจุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๔) ดำเนินมาตรการเพื่อลดจำนวนผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

/ช่วงครึ่งหลัง...

● ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐)

- ๑) เพิ่มพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็วยานพาหนะและบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ
- ๒) ดำเนินมาตรการเชิงป้องกัน โดยมีการตรวจประเมินถนนตามเกณฑ์ของ iRap และปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพในพื้นที่ถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๓) ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล
- ๔) จัดทำมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ให้มากขึ้น
- ๕) พัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนดและปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล

กลยุทธ์

๑. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

- ๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด
- ๒) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะคนขับขี่) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

แนวทางการดำเนินงาน :

- ๑) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วที่ตรวจจับป้ายทะเบียนของรถจักรยานยนต์ได้ ในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง
แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

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

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก

๒. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการใช้เทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

- ๑) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล (เฉพาะคนขับ) ซึ่งขับขี่เกินกว่าความเร็วตามกฎหมายกำหนด

แนวทางการดำเนินงาน :

- ๑) ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในพื้นที่ต่างๆ

ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก ,แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง
แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

/๒) ใช้เครื่องมือ...

- ๒) ใช้เครื่องมือชะลอความเร็ว (Traffic calming) และการลดขนาดถนน (Road diet) ที่เหมาะสมกับผู้ใช้งาน
 รถจักรยานยนต์และบริบทของถนน ตามหลักการ Context Sensitive Design
 ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก
 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก
- ๓) มีการติดตั้งสัญญาณเตือนและป้ายแสดงข้อกำหนดการจำกัดความเร็วที่สอดคล้องกับข้อกำหนด
 ในพื้นที่ต่างๆ อย่างทั่วถึง
 ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก
 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ผู้สนับสนุน : ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก
- ๔) กำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในทุกอำเภอ ภายใน ๑ ปี
 ผู้รับผิดชอบหลัก : ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง
 แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๕) กิจกรรมสร้างความตระหนักเกี่ยวกับการใช้ความเร็วต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อย
 ไตรมาสละ ๑ ครั้ง
 ผู้รับผิดชอบหลัก : ประชาสัมพันธ์จังหวัดพิษณุโลก
 ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๖) มีการจัดเก็บข้อมูลการใช้ความเร็วและการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้ความเร็ว
 ภายใน ๓ ปี
 ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก
 ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๓. ประเมินและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย และใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนน
 ทุกรูปแบบ**
เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :
- ๑) สัดส่วนของจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข หลังจากการตรวจประเมินเชิงป้องกัน (พื้นที่ที่ยังไม่เกิดอุบัติเหตุ)
 ๒) สัดส่วนของจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข หลังจากการตรวจประเมินเชิงป้องกัน (พื้นที่ที่เคยเกิดอุบัติเหตุแล้ว)
- แนวทางการดำเนินงาน :**
- ๑) ให้ความรู้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวกับแนวทางการก่อสร้างถนนที่มีความปลอดภัยสูง
 สำหรับผู้ใช้งานทุกกลุ่ม (รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้จักรยาน และคนเดินเท้า) ตามเกณฑ์ของ iRAP
 โดยดำเนินการสำรวจถนนสายใหม่ที่มีแผนจะดำเนินการก่อสร้าง
 ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก
 ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๒) จัดเก็บข้อมูลตั้งต้น (Baseline data) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนและปริมาณการจราจรบนถนน
 ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน เพื่อให้สามารถทราบถึงจุดเสี่ยง และพื้นที่ถนนที่มีการจราจรคับคั่ง
 ผู้รับผิดชอบหลัก : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 ผู้สนับสนุน : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก

/๓) ตรวจประเมิน...

๓) ตรวจสอบประเมินถนนเชิงป้องกัน (Proactive) ตามเกณฑ์ของ iPAP สำหรับพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น และพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยดำเนินการตรวจสอบประเมินเพื่อให้เห็นสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง กลาง และต่ำ และสามารถกำหนดเป้าหมายในการลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงได้ต่อไป

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑, ๒ วังทอง แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๔) ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงตามที่ได้ทำการตรวจสอบประเมินเชิงป้องกันตามหลักเกณฑ์ของ iPAP เพื่อลดสัดส่วนของพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑, ๒ วังทอง แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๕) ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่มีการดำเนินการตรวจสอบประเมินเชิงแก้ไข (Reactive)

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑, ๒ วังทอง แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๔. ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การเดินทางรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ การเดินทาง และการใช้จักรยาน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

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

เป้าประสงค์ยุทธศาสตร์

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ที่ ๔ คือการพัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน โดยจะต้องมุ่งเน้นให้เกิด

๑. แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่นำไปใช้ได้จริง โดยมีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง และสามารถปรับแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในช่วงเวลาของแผน
๒. กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ
๓. งบประมาณสนับสนุนที่เหมาะสมและเพียงพอ

/ประเด็นการขับเคลื่อน...

ประเด็นการขับเคลื่อน

แบ่งออกเป็นการขับเคลื่อนช่วงครึ่งแรกของแผนและช่วงครึ่งหลังของแผน โดยในช่วงครึ่งแรกของแผนเป็นการมุ่งเน้นประเด็นสำคัญ (Priority) ที่สามารถเสริมสร้างการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเร่งด่วน ในขณะที่ช่วงครึ่งหลังของแผน มุ่งเน้นประเด็นสำคัญที่ต้องวางรากฐานการทำงานให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้ในระยะยาว รายละเอียดของประเด็นการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน มีดังนี้

● ช่วงครึ่งแรกของแผน (ปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗)

- ๑) ในประเด็นจัดการความเร็ว จำเป็นต้องมีการศึกษาและทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพัฒนารากฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็ว
- ๒) ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ โดยบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับกระทรวง และมีการเพิ่มสัดส่วนงบประมาณสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสม
- ๓) ในประเด็นเกี่ยวกับถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย มีมาตรฐานการออกแบบช่องทางจราจรยานยนต์และการออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวงที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์
- ๔) ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ มีการเพิ่มสัดส่วนผู้ทำประกันภัยภาคบังคับให้ใกล้เคียงร้อยละ ๑๐๐
- ๕) ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและการประเมินผล มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดและมีการปรับปรุงแผนแม่บทฯ ในครึ่งทางของแผน รวมทั้งรายงานความก้าวหน้าให้ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดรับทราบ และมีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน
- ๖) ในประเด็นการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น การจัดประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และการจัดตั้งทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึกในระดับจังหวัด นอกจากนี้ควรเริ่มต้นการเพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนน

● ช่วงครึ่งหลังของแผน (ปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐)

- ๑) ในประเด็นการจัดการความเร็ว มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์ และลักษณะการใช้งานของถนน มีแก้ไขอัตราโทษปรับของการขับขี่เกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนดให้เพิ่มขึ้นในรูปแบบขั้นบันได และมีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน
- ๒) ในประเด็นการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีระดับคะแนนของดัชนีการประเมินด้านกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้จัดทำโดยองค์การอนามัยโลกอยู่ในระดับดีมาก
- ๓) ในประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้แบ่งตามลักษณะทางการภาพของรถเท่านั้น มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน และมีหน่วยงานกำกับดูแลและควรมีการจัดตั้งศูนย์วิชาการด้านการบังคับใช้กฎหมาย

/๔) ในการประเด็น...

- ๔) ในประเด็นการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความครอบคลุมของระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลในทุกตำบล
- ๕) ในประเด็นการจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล

กลยุทธ์

๑. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็วให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับหลักสากล เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

- ๑) มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์ และลักษณะการใช้งานของถนน ภายใน ๕ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

- ๒) มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน ภายใน ๕ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก (ส่วนกลาง) : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ผู้สนับสนุน (ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น) : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

แนวทางการดำเนินงาน :

- ๑) มีแผนการจัดการความเร็วบนถนนในระดับประเทศภายใน ๓ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : ขนส่งจังหวัดพิษณุโลก ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก

ผู้สนับสนุน : องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

๒. เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

- ๑) มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Result Focus) และกรอบระยะเวลาดำเนินการที่ชัดเจน และบูรณาการการปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ประกอบด้วย ศปถ.อำเภอ ศปถ.ท้องถิ่น

ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดพิษณุโลก ศปถ.อำเภอ ศปถ.ท้องถิ่น

- ๒) กำหนดสัดส่วนงบประมาณประจำปีสำหรับการดำเนินงานติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road safety furniture) ในถนนเส้นใหม่ และการบำรุงรักษาถนนเส้นเดิมให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก

องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

๓. ปรับปรุงมาตรฐานถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์

แนวทางการดำเนินงาน :

- ๑) มีมาตรฐานการออกแบบช่องทางรถจักรยานยนต์และการออกแบบถนนในเขตเมืองและบนทางหลวงที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะจุดที่เป็นพื้นที่ ทางข้าม ทางแยก จุดกลับรถ ภายใน ๒ ปี

ผู้รับผิดชอบหลัก : แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๑,๒ วังทอง แขวงทางหลวงชนบทพิษณุโลก

องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

๔. เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

- ๑) มีระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลครอบคลุมทุกตำบล ร้อยละ ๙๑ ในปี ๒๕๗๐

- ๒) อัตราการเข้าถึงบริการของผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) โดยทีมปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๘๘ ในปี ๒๕๗๐

/๓) ผู้บาดเจ็บ RTI...

- ๓) ผู้บาดเจ็บ RTI อุกฉวินวิฤต (สีแดง) ได้รับการรักษาพยาบาล (Response Time) ตั้งแต่รับแจ้งเหตุถึงจุดเกิดเหตุภายใน ๑๐ นาที ในระยะ ๑๐ กิโลเมตร เป็นร้อยละ ๘๐ ในปี ๒๕๗๐
- ๔) ผู้บาดเจ็บ RTI อุกฉวินวิฤต (สีแดง) ได้รับการรักษาพยาบาล ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล (Mission Time) ในระยะ ๑๐ กิโลเมตรไม่เกิน ๖๐ นาที ร้อยละ ๖๗ ในปี ๒๕๗๐

๕. เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

- ๑) มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) หรือภายในปี ๒๕๖๗ และเมื่อสิ้นสุดแผน หรือภายในปี ๒๕๗๑
ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดพิษณุโลก สาธารณสุขจังหวัดพิษณุโลก ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาพิษณุโลก
ผู้สนับสนุน : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๒) มีการเผยแพร่ผลการดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบ ปีละ ๑ ครั้ง
ผู้รับผิดชอบหลัก : ประชาสัมพันธ์จังหวัดพิษณุโลก
- ๓) มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล (Capacity building) อย่างน้อยไตรมาสละ ๑ ครั้ง
ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดพิษณุโลก สาธารณสุขจังหวัดพิษณุโลก ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก ,บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาพิษณุโลก

๖. ยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น

เป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อเป้าประสงค์ :

- ๑) มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น โดยบูรณาการการทำงานระหว่าง ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ. อปท. ภายใน ๓ ปี
ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดพิษณุโลก อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ผู้สนับสนุน : ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท. เครือข่ายองค์กรผู้บริโภคมีการจัดประชุม ศปถ.อปท. (ท้องถิ่น) ในลักษณะการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทำงาน ไตรมาสละ ๑ ครั้ง
ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดพิษณุโลก อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ผู้สนับสนุน : ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท.
- ๒) มีคณะทำงานวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและอำเภอ อย่างน้อยปีละ ๑ ทีมต่อจังหวัด
ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดพิษณุโลก อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ผู้สนับสนุน : ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท.

แนวทางการดำเนินงาน :

- ๑) สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งด้านชุมชนและการเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางถนนในระดับครอบครัวและชุมชนในพื้นที่ที่ยังไม่เคยดำเนินการ และเพิ่มความถี่และช่วงเวลาดำเนินการของด้านชุมชนในพื้นที่ที่เคยดำเนินการแล้ว
ผู้รับผิดชอบหลัก : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๒) ทบทวนและปรับปรุงระเบียบการบริหารจัดการงบประมาณของท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน
ผู้รับผิดชอบหลัก : องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- ๓) เพิ่มศักยภาพบุคลากรท้องถิ่นที่ทำหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง
ผู้รับผิดชอบหลัก : ปภ.จังหวัดพิษณุโลก องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ผู้สนับสนุน : ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท.

บทที่ ๔

การติดตามประเมินผล

๔.๑ ขอบเขตการติดตามประเมินผล

เนื่องด้วยแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. ๒๕๖๙ ให้ความสำคัญกับกระบวนการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ซึ่งแนวทางการติดตามประเมินผลเป็นส่วนหนึ่งของภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานเพื่อขับเคลื่อนผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ในกรอบระยะเวลาที่กำหนด และดำเนินการโดยผู้รับผิดชอบที่เหมาะสม

๔.๒ กระบวนการและแนวทางการประเมินผล

๔.๒.๑ ประสานติดตาม ประเมินผล และตรวจสอบผลงานในแต่ละโครงการ/กิจกรรมตามแผนปฏิบัติการของหน่วยงาน เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการประสานงาน และปรับปรุงในระดับปฏิบัติอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาของแผน

๔.๒.๒ สนับสนุนให้หน่วยงานมีการติดตาม ประเมินผลโครงการ/กิจกรรมของแต่ละหน่วยงานและให้มีการรายงานความก้าวหน้าให้กับผู้บริหารหน่วยงานได้รับทราบอย่างสม่ำเสมอ และมีการรายงานให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพิษณุโลกได้รับทราบอยู่เป็นประจำ

๔.๒.๓ พัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ มีระบบการรายงานผลระหว่างหน่วยงาน และในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะระบบการติดตามการดำเนินงานในระดับโครงการ/กิจกรรมที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณภาครัฐ และงบประมาณปกติ และในระดับกองทุนต่างๆ

ผู้เสนอแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๙ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

ลงชื่อ.....

(นายมนัส คำต่าย)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ รักษาการแทน
หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพิษณุโลก

ผู้เห็นชอบแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๙ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

ลงชื่อ.....

(นายนิสิต สวัสดิเทพ)

รองผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก

ผู้อนุมัติแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๙ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

ลงชื่อ.....

(นายเกียรติศักดิ์ ตรงศิริ)

ผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก

ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพิษณุโลก

ที่ปรึกษาและคณะผู้จัดทำ

ที่ปรึกษา

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| ๑. นายเกียรติศักดิ์ ตรงศิริ | ผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก |
| ๒. นายบุญเหลือ บารมี | รองผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก |
| ๓. นางสาวสรินรัตน์ เกิดสกุลรุ่งโรจน์ | รองผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก |
| ๔. นายนิสิต สวัสดิเทพ | รองผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก |

คณะผู้จัดทำ

- | | |
|------------------------------|--|
| ๑. นายมนัส คำต่าย | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ รักษาการแทนหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพิษณุโลก |
| ๒. นายสรพงษ์ เศรษฐสุนิห | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์และการจัดการ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพิษณุโลก |
| ๓. นางสาวศุภรัักษ์ พงศ์พานิช | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพิษณุโลก |
| ๔. นายไตรภพ อินลองพล | พนักงานปฏิบัติการด้านสาธารณภัย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพิษณุโลก |
| ๕. นางนภสร ทิมเครือจิ้น | พนักงานประจำสำนักงาน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพิษณุโลก |

ภาคผนวก

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพิษณุโลก ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๙
(ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐)

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน						
๑	โครงการพัฒนาและสนับสนุนการดำเนินงานเฝ้าระวัง ป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนน ปี ๒๕๖๙	๑. ผู้แทนคณะกรรมการหรือคณะทำงาน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ๕ จังหวัด ๒. RTI Team จังหวัด/อำเภอ ๕ จังหวัด ๓. บุคลากรกระทรวงสาธารณสุข จากหน่วยงาน สสจ./สสอ./รพศ./รพท./รพช./รพ.สต. ๕ จังหวัด ๔. อสม. ๕ จังหวัด ๕. บุคลากรจากกระทรวงศึกษาธิการ ได้แก่ ศธ./สพม./สพป./สถานศึกษา ๕ จังหวัด	ต.ค. ๖๘ - ก.ย. ๖๙	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ ๒ จังหวัดพิษณุโลก ๑๐๗,๘๐๐ บาท	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ ๒ จังหวัดพิษณุโลก	๑. จำนวนจังหวัดที่มีการขับเคลื่อนกลไกการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ D-RT (๕ จังหวัด) ๒. ร้อยละจังหวัดที่มีการขับเคลื่อนกลไกการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ D-RTI (ร้อยละ ๖๐) ๓. อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตของกลุ่มเด็กและเยาวชนลดลง (ร้อยละ ๓) ๔. อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในทุกกลุ่มอายุลดลง (ร้อยละ ๕)

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
	กิจกรรมที่ ๑ วิเคราะห์สถานการณ์ อุบัติเหตุทางถนนเขตสุขภาพที่ ๒	ภาคีเครือข่ายในและนอก สังกัดกระทรวงสาธารณสุข	พ.ย. ๖๘ - ก.ย. ๖๙	ไม่ใช้งบประมาณ	สำนักงานป้องกัน ควบคุมโรคที่ ๒ จังหวัด พิษณุโลก	รายงานสถานการณ์ อุบัติเหตุทางถนน เขต สุขภาพที่ ๒ (ประจำเดือน)
	กิจกรรมที่ ๒ ประชุมราชการ/ลงพื้นที่เพื่อ สนับสนุน ติดตาม ประเมินผลการดำเนิน ขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนน (TSY/D-RTI/PHER PLUS/CAR SEAT)	เขตสุขภาพที่ ๒ (๕ จังหวัด) - RTI Team จังหวัด/อำเภอ - รพศ./รพท./รพช./รพ.สต. - สสจ./สสอ. - สถานศึกษา	ต.ค. ๖๘ - ก.ค. ๖๙	๑๐๒,๗๐๐ บาท	สำนักงานป้องกัน ควบคุมโรคที่ ๒ จังหวัด พิษณุโลก	๑. จำนวนจังหวัดมีการ ขับเคลื่อนกลไกการ ดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนระดับ อำเภอ D-RT (๕ จังหวัด) ๒. ร้อยละจังหวัดมีการ ขับเคลื่อนกลไกการ ดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนระดับ อำเภอ D-RTI (ร้อยละ ๖๐)
	กิจกรรมที่ ๓ ลงพื้นที่ติดตามตรวจเยี่ยม ด้านชุมชน	- เจ้าหน้าที่ประจำ ด้านชุมชน จังหวัดพิษณุโลก	ธ.ค. ๖๘ - พ.ค. ๖๙	๕,๑๐๐ บาท	สำนักงานป้องกัน ควบคุมโรคที่ ๒ จังหวัด พิษณุโลก	รายงานการลงพื้นที่ ติดตามตรวจเยี่ยมด้าน ชุมชน
๒	กิจกรรมบรรยายส่งเสริมให้ความรู้ด้าน การประกันภัย	ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประชาชนในจังหวัดพิษณุโลก	มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๙	ไม่ใช้งบประมาณ	สำนักงาน คปภ.จังหวัด พิษณุโลก	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมี ความรู้ความเข้าใจด้าน การประกันภัย

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
๓	โครงการส่งเสริมสนับสนุนการจัด การศึกษาเพื่อความปลอดภัยใน สถานศึกษา สังกัดศึกษาธิการ ในพื้นที่ จังหวัดพิษณุโลก	ส ถาน ศ ึก ษา กระทรวงศึกษาธิการในพื้นที่ จังหวัดพิษณุโลก	กุมภาพันธ์ - กันยายน ๒๕๖๙	สำนักงาน ศึกษาธิการจังหวัด พิษณุโลก/ ๗,๐๐๐ บาท	สำนักงานศึกษาธิการ จังหวัดพิษณุโลก	รายงานผลการดำเนินงาน
๔	โครงการสร้างการรับรู้และจิตสำนึกความ ปลอดภัยของนักเรียน/นักศึกษาในการใช้ รถใช้ถนนเพื่อความปลอดภัยต่อตนเอง และสังคม จำนวน ๒ รุ่น	-รุ่นที่๑ สถานศึกษาเอกสารใน สังกัดสำนักงานศึกษาธิการ จังหวัดพิษณุโลก -รุ่นที่ ๒ สำนักงานส่งเสริมการ เรียนรู้ประจำจังหวัดพิษณุโลก	พฤษภาคม - กันยายน ๒๕๖๙	กองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้ รถใช้ถนนระดับ จังหวัด/อยู่ระหว่าง พิจารณาจัดสรร งบประมาณ	สำนักงานศึกษาธิการ จังหวัดพิษณุโลก	รายงานผลการดำเนินงาน
๕	โครงการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยสวมหมวก กันน็อคในเด็กเล็ก	เด็กโรงเรียนศูนย์เด็กเล็ก อบต.หินลาด	มิ.ย.๖๘ – มีค. ๖๙	ไม่ได้ใช้	อบต.หินลาด	เด็กและผู้ปกครองสวม หมวกกันน็อค
๖	โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาล (ปีใหม่/สงกรานต์)	ประชาชนตำบลท่างาม	๓๐ ธ.ค. ๖๘ - ๕ มค.๖๙ ๑๑-๑๗ เม.ย. ๖๙	-	อบต.ท่างาม	ลด การ สู ญ เสี ย และ บาดเจ็บ ของประชาชนใน พื้นที่ตำบลท่างามลดลง ร้อยละ ๕
๗	โครงการขับเคลื่อนการป้องกันการ บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง ถนน ในผู้ใช้รถจักรยานยนต์จังหวัด พิษณุโลก	๑. หน่วยงานในสังกัด กระทรวงสาธารณสุข (รพศ. ,รพช.,รพ.สต,สสอ., ศูนย์บริการสุขภาพ) ๒. ศปถ. จังหวัด/อำเภอ/ ท้องถิ่น	มีนาคม – กันยายน ๒๕๖๙	กองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้ รถใช้ถนน ระดับ จังหวัด จำนวน ๔๔๕,๓๐๐ บาท	สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดพิษณุโลก	- ด้านปริมาณ : ทีมขับเคลื่อน การแก้ปัญหาการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ ถนนในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ มี แผนการดำเนินงานขับเคลื่อน การแก้ปัญหาการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง ถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
		๓. ศึกษาธิการจังหวัด, สพม., สพป.,สถานศึกษา ๔. เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ จังหวัดพิษณุโลก ๕. กำนัน, ผู้ใหญ่บ้าน, เทศบาล, อบต. ๖. อาสาสมัครสาธารณสุข ประจำหมู่บ้าน แกนนำ สุขภาพในชุมชน อำเภอ จังหวัดพิษณุโลก				ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑ ทีม - ด้านคุณภาพ : ๑. ร้อยละทีมขับเคลื่อนการ แก้ปัญหาการบาดเจ็บและ เสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนในผู้ ที่ใช้รถจักรยานยนต์ มีการ ดำเนินการตามแผน (ร้อยละ ๘๐) ๒. ร้อยละผู้รับการอบรมมี ความรู้ และทักษะการ ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เพิ่มขึ้น (ร้อยละ ๖๐) -ด้านคุณภาพ ๑. อบรมให้ความรู้ทัศนจรจร (ทักษะการเอาชีวิตรอดภัยบน ทางถนน วินัยจราจร การขับขี่ ปลอดภัย การปฐมพยาบาลและ การช่วยฟื้นคืนชีพ) ๑.๑ กลุ่มเด็ก และเยาวชน (อำเภอเสี่ยงอุบัติเหตุทาง รถจักรยานยนต์ ระดับสูงมาก อำเภอเมือง และอำเภอวังทอง) ๑.๒ กลุ่มเตรียมสู่วัยสูงอายุ/ ผู้สูงอายุ/ผู้ดูแลผู้สูงอายุ ที่ใช้ รถจักรยานยนต์

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
						๒. ประชุมเชิงปฏิบัติการ สรุปลงผลการดำเนินงาน แลกเปลี่ยนเรียนรู้ผลการ ดำเนินงานจังหวัดพิษณุโลก ผ่านกระบวนการ Show and share To Be Safety By RTI
๘	โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตำบลทองแท้	หน่วยงานราชการ ผู้นำท้องที่ ผู้นำท้องถิ่น อสม อปพร. ประชาชน	ปี ๒๕๖๙	๓๐,๐๐๐	อบต.ทองแท้	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลง
๙	โครงการฝึกอบรมเยาวชนขับขี่ปลอดภัย เสริมสร้างวินัยจราจรและการป้องกัน อุบัติเหตุในโรงเรียน ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๙ จำนวน ๒ รุ่น	นักเรียนโรงเรียน บางระกำ วิทยศึกษศึกษา อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก และโรงเรียน ศรีอินทราทิตย์พิทยาคม อำเภอนครไทย จังหวัด พิษณุโลก	ระหว่างเดือน มกราคม – มิถุนายน ๒๕๖๙	กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณ ภัย /๕๐,๐๐๐ บาท	สำนักงานป้องกันและ บรรเทาสาธารณ ภัย จังหวัดพิษณุโลก	๑.ผู้ผ่านการฝึกอบรมมี ทักษะคิดการเอาชีวิตรอด บนท้องถนน ๒.ผู้ผ่านการฝึกอบรมเกิด จิตสำนึกในด้านความ ปลอดภัย มีวินัยจราจร เพิ่มขึ้น สามารถ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ รถใช้ถนน ๓.ผู้เข้ารับการฝึกอบรม เห็นความสำคัญ เกิด ความตระหนักในการใช้ อุปกรณ์นิรภัยป้องกันทุก

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
						<p>ครั้งเมื่อมีการใช้รถทุกประเภท</p> <p>๔. ผู้ผ่านการฝึกอบรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดและมีความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน</p> <p>๕. ผู้ผ่านการฝึกอบรมสามารถป้องกันและระงับอุบัติเหตุในโรงเรียนได้</p>
๑๐	โครงการเมืองจราจรจำลอง สอนน้องใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	นักเรียน ป.๔ - ป.๖ /เมืองจราจร	๑๔ เดือน ก.ย. ๖๘ - ต.ค. ๖๙	กองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้ รถใช้ถนน (กปถ.)/ ๑,๒๑๓,๖๐๐ บาท	สำนักงานขนส่งจังหวัด พิษณุโลก	จำนวนนักเรียนที่เข้ารับการอบรมไม่น้อยกว่า ๘๐๐ คน
๑๑	โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	นักเรียนที่อายุ ๑๕ ปีขึ้นไป	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	กองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้ รถใช้ถนน (กปถ.)/ ๖๔๖,๓๐๐ บาท	สำนักงานขนส่งจังหวัด พิษณุโลก	จำนวนนักเรียนที่เข้ารับการอบรม ๑,๐๐๐ คน
๑๒	โครงการค่ายจราจร สอนทักษะคิด ก่อนพาชีวิต สู่ท้องถนน ปี ๒	นักเรียนในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก จำนวน ๙ โรงเรียน ๙ อำเภอ ๙๐๐ คน	มกราคม - กันยายน ๒๕๖๙	กองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้ รถใช้ถนน (กปถ.)/ ๒๗๓,๓๐๐ บาท	สำนักงานป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย จังหวัดพิษณุโลก	๑.ร้อยละผู้รับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจในด้านกฎจราจร และมีทักษะการใช้รถใช้ถนนเพิ่มขึ้น

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
						(ร้อยละ ๘๐) ๒. ร้อยละของการ เสียชีวิตจากการอุบัติเหตุ ทางถนนในโรงเรียนลดลง ร้อยละ ๓๐ เปอร์เซนต์
๑๓	โครงการรณรงค์สร้างความตระหนักใน การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน (วันโลก รำลึกถึงผู้สูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน)	ประชาชนทั่ว/ส่วนราชการ นักเรียน นักศึกษา ภาคเอกชน	เดือน พฤศจิกายน ๒๕๖๙	กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณ ภัย	สำนักงานป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย จังหวัดพิษณุโลก	
๑๔	การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์ พ.ศ.๒๕๖๘	ประชาชนทั่วไป/ เจ้าหน้าที่ หน่วยงานภาครัฐและ ภาคเอกชน	เดือนธันวาคม ๒๕๖๘ - มกราคม ๒๕๖๙ และ เดือนเมษายน ๒๕๖๘	กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณ ภัย	สำนักงานป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย	การดำเนินการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่/ สงกรานต์ พ.ศ.๒๕๖๘
๑๕	ประชาสัมพันธ์และสร้างความความ ตระหนักในประเด็นที่เกี่ยวกับการดื่มแล้ว ขับ การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้ โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และการใช้เบาะ นั่งนิรภัยเด็กอย่างต่อเนื่อง อย่างน้อยไตร มาส ละ ๑ ครั้ง	ประชาชนทุกภาคส่วน	๔ครั้ง/ปี		ส ำ น ัก ง าน ประชาสัมพันธ์จังหวัด พิษณุโลก	

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
	<p>การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์ เช่น facebook/IG/X/TIKTOK และ youtube ของสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด พิษณุโลกและเครือข่ายในรูปแบบของ</p> <ul style="list-style-type: none"> -ดิจิทัลโพสต์ -คลิปวิดีโอ -ข่าวประชาสัมพันธ์ -อินโฟกราฟฟิก 					
๑๖	โครงการ “ถนนปลอดภัย หยุดตายด้วยวินัยจราจร”	<p>๑. ประชาชนผู้ขับขี่และนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ถนนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้งหรือมีพื้นที่ที่ประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร หรือพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น เช่น สถานที่ราชการ สถานศึกษา ฯลฯ</p>	ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙	<p>๑. งบประมาณปกติของหน่วย</p> <p>๒. สนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม</p>	ตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก	ประชาชนในพื้นที่เป้าหมายสวมใส่หมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่และนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ อย่างเป็นรูปธรรม

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ						
๑	กิจกรรมรณรงค์ตรวจสภาพยานพาหนะ ประจำปี หน่วยงานวิทยาลัยอาชีวะ ให้บริการประชาชน ช่วงเทศกาล	ประชาชนตำบลท่างาม	๓๐ ธ.ค. ๖๘ - ๕ ม.ค.๖๙ ๑๑-๑๗ เม.ย. ๖๙	-	อบต.ท่างาม	ประชาชนได้ความรู้จาก การดูและยานพาหนะลด อุบัติเหตุในพื้นที่ตำบลท่า งามลดลง ร้อยละ ๕
๒	กิจกรรมตรวจประเมินมาตรฐาน รถพยาบาลและกู้ชีพกู้ภัยที่ขึ้นทะเบียน	-รถพยาบาลทุกโรงพยาบาลใน จังหวัดพิษณุโลกที่ขอขึ้น ทะเบียน -รถกู้ชีพกู้ภัยที่ขึ้นทะเบียนกับ สพฉ.	มีนาคม - กันยายน ๒๕๖๙	งบสถาบัน การแพทย์ฉุกเฉิน	สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดพิษณุโลก	รถพยาบาล/กู้ชีพกู้ภัย ต้องผ่านการประเมิน สมรรถนะจากสถาบัน การแพทย์ฉุกเฉิน และได้ ใบรับรอง จึงจะวิ่งรับส่ง ผู้ได้รับบาดเจ็บได้
๓	ดำเนินการตามมาตรการองค์กรความ ปลอดภัยทางถนน และของ รถพยาบาล ในสังกัดกระทรวง สาธารณสุข (Ambulance Safety)	โรงพยาบาลทุกแห่งในจังหวัด พิษณุโลก	ตุลาคม ๒๕๖๘ - กันยายน ๒๕๖๙	สำนักงาน สาธารณสุขจังหวัด พิษณุโลก	สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดพิษณุโลก	
๔	โครงการกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	รถโดยสารสาธารณะและผู้ขับ รถ	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	กองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้ รถใช้ถนน (กปถ.)/ ๑,๑๕๕,๔๘๐ บาท	สำนักงานขนส่งจังหวัด พิษณุโลก	จำนวนรถโดยสาร สาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ ลดลงไม่น้อยกว่า ๕ %

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
						เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ย ย้อนหลัง ๓ ปี
๕	เผยแพร่ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการ เลือกซื้อรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐาน ความปลอดภัยและการใช้รถจักรยานยนต์ อย่างปลอดภัย การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์ เช่น facebook/IG/TIKTOK และ youtube ของสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด พิษณุโลกและเครือข่ายในรูปแบบของ -ดิจิทัลโพสต์ -อินโฟกราฟฟิก	ประชาชนทั่วไป	๔ ปี/ครั้ง		สำนักงาน ประชาสัมพันธ์จังหวัด พิษณุโลก	
๖	ให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับการใช้ ยานพาหนะและอุปกรณ์ความปลอดภัยให้ ถูกต้อง มีความปลอดภัยเพื่อลดความเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงได้ การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์ เช่น facebook/IG/TIKTOK และ youtube ของสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด พิษณุโลกและเครือข่ายในรูปแบบของ -ดิจิทัลโพสต์ -ข่าวประชาสัมพันธ์ -อินโฟกราฟฟิก	ประชาชนทั่วไป	๔ปี / ครั้ง		สำนักงาน ประชาสัมพันธ์จังหวัด พิษณุโลก	

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน						
๑	กิจกรรมซ่อมแซมไฟฟ้าส่องสว่างในถนน รับผิดชอบของ อบต.ท่างามกิจกรรมตัดกิ่ง ไม้ บทบังแสงสว่างกิจกรรมซ่อมแซมถนน ชำรุด	ในพื้นที่ตำบลท่างาม	๑ ต.ค.๖๘ ถึง ๓๐ ก.ย.๖๙	๓,๐๐๐ บาท	อบต.ท่างาม	ซ่อมแซมไฟส่องสว่างทำ ในพื้นที่รับผิดชอบครบทุก จุด และ ลดอุบัติเหตุทาง ถนนลดลงร้อยละ ๕
๒	ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการ ใช้เทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงใน ระดับพื้นที่ กิจกรรมสร้างความตระหนักเกี่ยวกับการ ใช้ความเร็วต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์ เช่น facebook/IG/TIKTOK และ youtube ของสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด พิษณุโลกและเครือข่ายในรูปแบบของ -ดิจิทัลโพสต์ -ข่าวประชาสัมพันธ์ -อินโฟกราฟฟิก	ประชาชนทั่วไป	๔ ปี /ครั้ง		สำนักงาน ประชาสัมพันธ์จังหวัด พิษณุโลก	
๓	โครงการก่อสร้างถนนสาย พล.๒๐๑๕		๓๐ มกราคม	กรมทางหลวง ชนบท/ ๑๙,๕๐๐,๐๐๐ บาท	แขวงทางหลวงชนบท พิษณุโลก	ผลงานแล้วเสร็จ

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
๔	งานบำรุงถนนสาย พล.๔๐๒๔ แยก ทล. ๑๐๖๕ – บ้านตะแบกงาม (ซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต โดย วิธี Pavement In-placc Reeycling)		๙ ธันวาคม – ๔ มีนาคม ๒๕๖๙	กรมทางหลวง ชนบท/ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	แขวงทางหลวงชนบท พิษณุโลก	ผลงานแล้วเสร็จ
๕	งานบำรุงถนนสาย พล.๔๐๕๔ แยก ทล. ๑๑๑๕ – บ้านพันชาลี ปรับปรุงโครงสร้างระบายน้ำ		๔ ธันวาคม ๖๘ -๒๓ พฤษภาคม ๖๙	กรมทางหลวง ชนบท/ ๔,๘๐๐,๐๐๐ บาท	แขวงทางหลวงชนบท พิษณุโลก	ผลงานแล้วเสร็จ
๖	งานบำรุงถนน สาย พล.๒๐๒๑ แยก ทล. ๑๑ -บ้านวังไทร ปรับปรุงโครงสร้างระบายน้ำ		๒๐ กุมภาพันธ์ – ๒๑ พฤษภาคม ๖๙	กรมทางหลวง ชนบท/ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	แขวงทางหลวงชนบท พิษณุโลก	ผลงานแล้วเสร็จ
๗	งานบำรุงถนน สาย พล.๔๐๒๖ แยก ทล. ๑๑๑๕ -บ้านไทรย่อย (ซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต โดย วิธี Pavement In-placc Reeycling)		๔ ธันวาคม ๖๘ – ๙ มีนาคม ๖๙	กรมทางหลวง ชนบท/ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	แขวงทางหลวงชนบท พิษณุโลก	ผลงานแล้วเสร็จ
๘	งานบำรุงถนน สาย พล.๔๐๕๗ แยก ทล. ๑๐๖๕ – บ้านบางบัว (ซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต โดย วิธี Pavement In-placc Reeycling)			กรมทางหลวง ชนบท/ ๙,๙๐๐,๐๐๐ บาท	แขวงทางหลวงชนบท พิษณุโลก	ผลงานแล้วเสร็จ

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
๙	งานบำรุงถนน สาย พล.๒๐๒๓ แยก ทล. ๑๑ – บ้านท้อแท้ (เสริมผิวลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต)		๓ ธันวาคม ๖๘ – ๒๑ กุมภาพันธ์ ๖๙	กรมทางหลวง ชนบท/ ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท	แขวงทางหลวงชนบท พิษณุโลก	ผลงานแล้วเสร็จ
๑๐	งานบำรุงถนน สาย พล.๓๐๔๑ แยก ทล. ๑๑๗ – บ้านวังวน (เสริมผิวลาดยางแอสฟัลต์คอนกรีต)		๕ ธันวาคม ๖๘ – ๑๐ มีนาคม ๖๙	กรมทางหลวง ชนบท/ ๙,๙๐๐,๐๐๐ บาท	แขวงทางหลวงชนบท พิษณุโลก	ผลงานแล้วเสร็จ
๑๑	งานบำรุงถนน สาย พล.๒๐๓๙ แยก ทล. ๑๒ – ทุ่งโนนสน (ซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต โดย วิธี Pavement In-placc Reeycling)		๓ ธันวาคม ๖๘ – ๑๐ เมษายน ๖๙	กรมทางหลวง ชนบท/ ๑๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท	แขวงทางหลวงชนบท พิษณุโลก	ผลงานแล้วเสร็จ
๑๒	งานบำรุงถนน สาย พล.๒๐๔๓ แยก ทล. ๑๒ – บ้านสนามคลี (ซ่อมสร้างผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต โดย วิธี Pavement In-placc Reeycling)		๓ ธันวาคม ๖๘ – ๗ เมษายน ๖๙	กรมทางหลวง ชนบท/ ๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท	แขวงทางหลวงชนบท พิษณุโลก	ผลงานแล้วเสร็จ
๑๓	งานบำรุงถนน สาย พล.๔๐๒๖ แยก ทล. ๑๑๑๕ – บ้านไทรย้อย (ปรับปรุงโครงสร้างระบายน้ำ)		๙ ธันวาคม ๖๘ – ๑๘ เมษายน ๖๙	กรมทางหลวง ชนบท/ ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	แขวงทางหลวงชนบท พิษณุโลก	ผลงานแล้วเสร็จ

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน						
๑	โครงการพัฒนาและสนับสนุนการดำเนินงานเฝ้าระวัง ป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนน ปี ๒๕๖๙	๑. ผู้แทนคณะกรรมการหรือคณะทำงาน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ๕ จังหวัด ๒. RTI Team จังหวัด/อำเภอ ๕ จังหวัด ๓. บุคลากรกระทรวงสาธารณสุข จากหน่วยงาน สสจ./สสอ./รพศ./รพท./รพช./รพ.สต. ๕ จังหวัด ๔. อสม. ๕ จังหวัด ๕. บุคลากรจากกระทรวงศึกษาธิการ ได้แก่ ศธ./สพม./สพป./สถานศึกษา ๕ จังหวัด	ต.ค. ๖๘ - ก.ย. ๖๙	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ ๒ จังหวัดพิษณุโลก ๑๐๗,๘๐๐ บาท	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ ๒ จังหวัดพิษณุโลก	๑. จำนวนจังหวัดที่มีการขับเคลื่อนกลไกการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ D-RT (๕ จังหวัด) ๒. ร้อยละจังหวัดที่มีการขับเคลื่อนกลไกการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ D-RTI (ร้อยละ ๖๐) ๓. อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตของกลุ่มเด็กและเยาวชนลดลง (ร้อยละ ๓) ๔. อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในทุกกลุ่มอายุลดลง (ร้อยละ ๕)

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
	กิจกรรมที่ ๒ ประชุมราชการ/ลงพื้นที่เพื่อ สนับสนุน ติดตาม ประเมินผลการดำเนิน ขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนน (TSY/D-RTI/PHER PLUS/CAR SEAT)	เขตสุขภาพที่ ๒ (๕ จังหวัด) - RTI Team จังหวัด/อำเภอ - รพศ./รพท./รพช./รพ.สต. - สสจ./สสอ. - สถานศึกษา	ต.ค. ๖๘ - ก.ค. ๖๙	๑๐๒,๗๐๐ บาท	สำนักงานป้องกัน ควบคุมโรคที่ ๒ จังหวัด พิษณุโลก	๑. จำนวนจังหวัดมีการ ขับเคลื่อนกลไกการ ดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนระดับ อำเภอ D-RT (๕ จังหวัด) ๒. ร้อยละจังหวัดมีการ ขับเคลื่อนกลไกการ ดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนระดับ อำเภอ D-RTI (ร้อยละ ๖๐)
๒	โครงการยุวชนนักสื่อสารประกันภัยรุ่น ใหม่ ปี ๒๕๖๙ (Insurefluencer the new GEN ๒๐๒๖)	นักเรียน/นักศึกษา คณะครู อาจารย์	มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๙	งบประมาณ สำนักงาน คปภ.	สำนักงาน คปภ.ภาค๒ (นครสวรรค์)	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้รับ ความรู้เกินกว่าร้อยละ ๘๕
๓	โครงการสร้างความยั่งยืนในการตระหนักรู้ ด้านประกันภัย การบริหารเป้าหมายตาม นโยบาย ของรัฐบาล	นักศึกษา ในระดับอุดมศึกษา	มกราคม - ธันวาคม ๒๕๖๙	งบประมาณ สำนักงาน คปภ.	สำนักงานคปภ. ภาค ๒ (นครสวรรค์)	ผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้รับ คะแนนการทดสอบ ความรู้เกินกว่าร้อยละ ๘๕
๔	ให้ความรู้หรือจัดทำป้าย รณรงค์สวม หมวกนิรภัย / ให้ความรู้หรือจัดทำป้าย เรื่อง พรบ.และรณรงค์ให้ประชาชนทำ พรบ.	ในพื้นที่ตำบลท่างาม	๑ ต.ค. ๖๘ - ๓๐ ก.ย. ๖๙	๓,๐๐๐ บาท	อบต.ท่างาม	ประชาชนได้ความรู้ กฎหมายจราจร ลด อุบัติเหตุในพื้นที่ตำบลท่า งาม

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
๕	กิจกรรมพัฒนาศักยภาพครู ก วิทยากร ประจำจังหวัด TSY Program Trainer	๑.ศึกษาธิการจังหวัด, สพม., สพป.,สถานศึกษา ๒.เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ จังหวัดพิษณุโลก ๓. กำนัน, ผู้ใหญ่บ้าน, เทศบาล, อบต. ๔. อาสาสมัครสาธารณสุข	มีนาคม – กันยายน ๒๕๖๙	กองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้ รถใช้ถนน ระดับ จังหวัด จำนวน ๖๑,๑๐๐ บาท	สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดพิษณุโลก	ผู้ผ่านการอบรมมีความรู้ และสามารถสอน TSY Program ได้
๖	โครงการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน กรณีอุบัติเหตุใหญ่	ปรับปรุงคณะวิเคราะห์สาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีอุบัติเหตุใหญ่ ระดับ จังหวัด	๑ ตุลาคม ๒๕๖๘ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๙	กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณ ภัย /๑๐,๐๐๐ บาท	สำนักงานป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย	จัดประชุมคณะวิเคราะห์ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน เพื่อแก้ไขจุด เสี่ยง และลงพื้นที่ สอบสวนเชิงลึกการเกิด อุบัติเหตุใหญ่
๗	เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตาม และประเมินผลทั้งระบบ การเผยแพร่การ ดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบ ปีละ ๑ ครั้ง การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อออนไลน์ เช่น Facebook/IG/X Tiktok และยูทูป ของ สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดพิษณุโลก และเครือข่ายในรูปแบบของ -ดิจิทัลโพสต์ -คลิปวิดีโอ	ประชาชนทั่วไป	อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง		สำนักงาน ประชาสัมพันธ์จังหวัด พิษณุโลก	

ที่	ชื่อ แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	กลุ่มเป้าหมาย/พื้นที่ ดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	แหล่ง งบประมาณ/ งบประมาณ(บาท)	หน่วยงานรับผิดชอบ	การประเมินผล/ตัวชี้วัด
	-ข่าวประชาสัมพันธ์ -อินโฟกราฟฟิกณรงค์					