

ถนนปลอดภัย

แก้ไขชุดเสียง 76 จังหวัด

ประจำปี 2560-2561





คำนิยม
เพื่อจัดพิมพ์หนังสือ “แก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย ๗๖ จังหวัด”

ความมั่นคงปลอดภัยบนท้องถนนถือว่าเป็นเรื่องสำคัญ เพราะการบาดเจ็บและการสูญเสียส่วนใหญ่จากการจราจรทางบก ปัจจุบันมีหลายองค์กรในประเทศไทยทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมมือกันดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยคณะกรรมการ บูรณาการ ประสานงาน กรณีภัยชีพดุกเดินรวมอยู่ด้วยในส่วนของภาครัฐ ได้สร้างระบบบริหารจัดการ (Management System) ตามที่กำหนดไว้ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วย “การป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน” พ.ศ. ๒๕๕๔ เพื่อให้องค์กรต่างๆ ประสานงานกันโดยใกล้ชิด และบรรลุเป้าหมายของหัวร้ายแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเป็นที่น่าอิยิบด้วยว่าประเทศไทยได้ประกาศหัวร้ายแห่งความปลอดภัยทางถนน ซึ่งแสดงถึงการดำเนินการจริงจังในการลดการบาดเจ็บจากการจราจรทางบก จึงหวังว่าความกระตือรือร้นเช่นนี้ จะมีส่วนช่วยให้โครงการความปลอดภัยทางถนนประสบความสำเร็จ

ผู้ขอขอบคุณ คณะผู้บุริหาร บริษัท กlastingคุ้มครองผู้ประสบภัยจากการรถ จำกัด และภาคีเครือข่ายทุกๆ หน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ตลอดจนผู้ให้สนับสนุนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน ใน การพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยและธรรหนักถึงความสำคัญของการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อลดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน ที่ได้รับความมุ่งผลกระทบปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด “การแก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย ๗๖ จังหวัด” ซึ่งเป็นการแก้ไขที่ต้นเหตุถือเป็นมาตรการสำคัญ ที่จะใช้เป็นต้นแบบให้มีการขยายความปลอดภัยทางถนนออกไปในทุกพื้นที่ทั่วประเทศ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าหนังสือ “แก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย ๗๖ จังหวัด” เหล่านี้ จะเป็นการจุดประกายความคิดที่จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่สาเหตุ อันเป็นการลดการสูญเสียได้อย่างยั่งยืน

(นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย)
รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง
ในฐานะประธานคณะกรรมการ บูรณาการ ประสานงาน กรณีภัยชีพดุกเดิน
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

คำนิยม

การบริหารจัดการงานด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและการเสียชีวิตของประเทศไทย เป็นการดำเนินการในลักษณะบูรณาการทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ให้มีส่วนร่วมในการพัฒนา สร้างเสริม และสนับสนุนมาตรฐานความปลอดภัยในโครงข่ายการเดินทาง โครงสร้างทางพานา โครงสร้างถนน และสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางอย่างปลอดภัยของประชาชน

การที่ บริษัท กล่างคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดกิจกรรมเชิงปฏิบัติการเพื่อให้ ผู้เกี่ยวข้องทั้งเจ้าหน้าที่ภาครัฐ หน่วยงานเอกชน ทั้งในระดับจังหวัดและอำเภอ ร่วมกับชุมชน เพื่อดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนถนนในพื้นที่ตามชุมชนต่างๆ ทุกจังหวัดทั่วประเทศ แล้วร่วบรวมผลงานและองค์ความรู้ที่ได้มาจัดพิมพ์เป็นหนังสือเล่มนี้ นับเป็นคุณปการต่องาน ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้ก่อให้เกิด “ถนนปลอดภัย” ขึ้นในชุมชนของ ทุกจังหวัด และเป็นตัวอย่างของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ชุมชนอื่น ๆ ต่อไป

ผลสำรวจเอกสาร · 
(จักรพิทย์ ชัยจินดา)
ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล

คำนิยม

รัฐบาลได้ตร�หนกและให้ความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นหน่วยงานกลางในการบูรณาการการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกับหน่วยงานภาคี เครือข่าย ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ซึ่งคณะกรรมการได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้ พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๐ เป็นหลักธรรษาแห่งความปลอดภัยทางถนน และกำหนดให้ความปลอดภัยทางถนน เป็นวาระแห่งชาติ โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน นำกรอบปฏิญญาณอสโก ภายใต้กรอบพัฒนาระบบท่องเที่ยว มาเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของทุกภาคส่วน เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บ และเสียชีวิต อันเนื่องมาจากการอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ ๕๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๗

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ขอเชิญชวนบริษัท กลุ่มคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งเป็นภาคี เครือข่ายสำคัญ ที่บูรณาการการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย หน่วยงานภาครัฐ และภาคี เครือข่าย ด้วยที่สมอมา โดยได้มีโครงการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น เพื่อร่วมรับผิดชอบและลดความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๑ ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งเพื่อร่นอกจากจะเป็นโครงการที่สนับสนุนระบบฐานข้อมูลด้านแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนให้จังหวัด และหน่วยงานอื่น ๆ ยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างกว้างขวาง อีกทั้งยังส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อใช้ในการดำเนินการในพื้นที่ และโครงการดังกล่าวยังเป็นเวทีสำหรับแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์จากหน่วยงานภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยจะทำการรวบรวมผลการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด จัดพิมพ์หนังสือ “ถนนปลอดภัย แก้ไขอุบัติเหตุ ๙๖ จังหวัด” เพื่อให้ทุกหน่วยงาน และประชาชนได้นำไปใช้ประโยชน์ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าบริษัท กลุ่มคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะได้มีการจัดทำโครงการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ประเทศไทย มีความปลอดภัยและน่าอยู่อย่างยั่งยืนต่อไป

(นายชัยพล อิติศักดิ์)
อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

คำนิยม

จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน ปี ๒๐๑๖ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกประมาณ ๑.๓๕ ล้านคน และอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุสำคัญลำดับ ๔ ของการเสียชีวิตในทุกช่วงวัย โดยที่อุบัติเหตุจราจรทางถนนยังเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตในกลุ่มอายุ ๑๕ ถึง ๒๙ ปีอีกด้วย นอกจากความเหร้าโหกและความทุกข์ อุบัติเหตุจราจรถะบกยังเป็นปัญหาสำคัญด้านสาธารณสุขและการพัฒนา รวมทั้งเป็นต้นทุนสำคัญทางสุขภาพและเศรษฐกิจสังคม ความสูญเสียมหาศาลทางเศรษฐกิจมีได้เกิดกับเมืองและครอบครัวของเมืองท่านนี้แต่ยังเกิดกับประเทศไทยในภาพรวมด้วย

สำหรับประเทศไทย ฐานะได้ให้ความสำคัญกับปัญหาความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน และกำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นนโยบายสำคัญของประเทศไทยที่มุ่งเน้นการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เป็นรากฐานของสังคมไทย เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วประเทศ

กรรมการขับส่งทางบกในฐานะเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยการขับส่งทางถนนและได้ให้ความสำคัญในการบูรณาการทำงานร่วมกันของหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนทุกภาคส่วนในการร่วมกันพิจารณาหาแนวทางในการป้องกันและลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นอีกหนึ่งหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งเล็งเห็นถึงประโยชน์ของการนำองค์ความรู้ที่ได้จากการถอดบทเรียนในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด มาทำการรวบรวมข้อมูลเพื่อติดพิมพ์ในหนังสือ แก้ไขจุดเสี่ยง “ถนนปลอดภัย” เล่ม ๒ ซึ่งนับว่าเป็นที่น่าชื่นชมอีก กรรมการขับส่งทางบกเชื่อมั่นว่าหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนทุกภาคส่วนจะได้รับประโยชน์จากการข้อมูลดังกล่าว พร้อมนำไปสู่แนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยอย่างยั่งยืนต่อไป

Werner Ongkakorn

(นายพีระพล ถาวรสุกเจริญ)

อธิบดีกรมการขับส่งทางบก

คำนิยม

ถึงแม้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ไม่มีใครต้องการ แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าสิ่งนี้อยู่คู่กับประเทศไทยมาเป็นเวลานาน ความสูญเสียจากปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นแทบทุกวันตามที่ปรากฏในสื่อต่างๆ และไม่ใช้มีเพียงแค่ความสูญเสียทางเศรษฐกิจเท่านั้น ยังมีความสูญเสียที่เกิดขึ้นทางจิตใจที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบเหตุ รวมถึงญาติพี่น้องหรือเพื่อนฝูงของผู้ประสบเหตุอีกด้วย ปัญหาเหล่านี้ไม่ได้เป็นเรื่องของกระทรวง หรือสิ่งลับหน้าอ ธรรมชาติ แต่เป็นเรื่องที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่าสามารถป้องกันได้โดยใช้หลักการทางวิทยาศาสตร์ หลาย ๆ หน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคการศึกษา และภาคประชาสังคม ต่างที่มีส่วนร่วมและมีความตั้งใจอย่างยิ่ง ในการแก้ไขปัญหานี้ ด้วยความตั้งใจที่น่าเชื่อมและนำข้ออ้างของบริษัท กล่องคุณครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งได้เกิดหนังสือแก่ชุดเดียวกับ “ถนนปลอดภัย” เล่มที่ ๒ นี้ขึ้นมา โดยหนังสือฉบับนี้ได้รวบรวมผลการปรับปรุง สภาพถนนและสิ่งแวดล้อมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนในทุก ๆ จังหวัด เพื่อเป็นตัวอย่างในการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุ

จากการประมาณการของ International Road Assessment Programme (IRAP) การลงทุน เพื่อปรับปรุงสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมในประเทศไทย สามารถสร้างผลตอบแทนได้ถึง ๓๔ เท่าเมื่อเทียบกับต้นทุน ซึ่งผลตอบแทนหรือผลประโยชน์ดังกล่าวเกิดขึ้นได้ตั้งแต่ปีที่ ๕ ที่สามารถป้องกันได้ ดังนั้นความตั้งใจนี้ ของบริษัท กล่องคุณครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างการลงทุนที่คุ้มค่าของประเทศไทย โดยเนื้อหาของหนังสือเล่มนี้ จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้รับผิดชอบดูแลบำรุงรักษาถนน เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ เป็นต้น ที่จะนำไปใช้ประโยชน์ได้และจัดสรรการ ลงทุนดังกล่าวเพื่อประโยชน์ต่อประเทศไทยต่อไป

(นายอานันท์ เลิศอับบิวารันต์)
อธิบดีกรมทางหลวง

คำนำม

การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนเพื่อก้าวสู่ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๗” เป็นการกิจความรับผิดชอบร่วมกันของประชาชนทุกคน ในส่วนขององค์กรภาครัฐ เอกชน และองค์กรอิสระที่ต้องบูรณาการทำงานร่วมกันเป็นภาคีเครือข่ายกับทุกภาคส่วน โดยผ่านกลไกประชาธิรัฐ ใน การกำหนดรูปแบบและแนวทางการปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง ภายใต้ มาตรการเชิงป้องกัน ทั้งในรูปแบบของการปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน การใช้มาตรการทางกฎหมายอย่างเคร่งครัด และการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลในการลดอุบัติเหตุทางถนนและเสริมสร้างความปลอดภัยให้แก่ประชาชนไทยได้อย่างยั่งยืน

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ซึ่งมีภารกิจในการคุ้มครองความปลอดภัยในการทำงาน ให้แก่ผู้ใช้แรงงานเดียวเท่านั้นความสำคัญเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” โดยได้กำหนดให้เป็นกิจกรรมส่วนหนึ่ง ของโครงการขับเคลื่อน Safety Thailand ใน การนี้ ขอเชิญชวนบริษัท กองคุ้มครองผู้ประสบภัยจากการ อุบัติเหตุทางถนน จำกัด ซึ่งเป็นองค์กรที่มีเจตนา มุ่งมั่นร่วมกับภาคีเครือข่ายในการร่วมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน และส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยที่เน้นลดอันตราย การบาดเจ็บ และอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเสี่ยง ประเภทต่างๆ แต่ละพื้นที่ทุกจังหวัด การร่วมรวมและจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุอุบัติเหตุ ทางถนนในภาพรวมของประเทศไทย ถือว่าเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการนำไปใช้วางแผนการดำเนินงานไปสู่ การปฏิรูปต่อไปเป็นรูปธรรม เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย คือ ลดการบาดเจ็บ การเสียชีวิตและการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนต่อไป

(นายวิรพันธ์ ตั้งวงศ์)

อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

คำนิยม

ตามกรอบปฏิญญาความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตทางถนน และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ เห็นชอบให้เป็น พ.ศ.๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ เป็นทัศนะแห่งความคิดเห็นทางด้าน (Decade of Action for Road Safety) เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน

กรมคุณประพฤติซึ่งมีภารกิจหลักในการแก้ไขพื้นผู้กระทำผิดเพื่อคืนคนตัวสู้สังคม ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นทั่วประเทศก่อให้มาสหภาพสากลจัดการที่ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จึงให้ความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยได้นำอาสาสมัครคุณประพฤติ ผู้ดูแลความประพฤติ เครือข่ายภาคเอกชน และประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมรณรงค์ป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อประชาสัมพันธ์และปลูกจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุ อันเกิดจาก การใช้รถใช้ถนน เสริมสร้างการมีน้ำใจในการขับขี่ และสร้างกระแสบันยิมที่เอื้อต่อการป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ในการนี้ กรมคุณประพฤติขอแสดงความชื่นชมกับโครงการและกิจกรรมในการป้องกัน และแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อประโยชน์สูงสุดของประชาชน และผู้เกี่ยวข้อง



(นายประสาร มหาอีกรากุล)
อธิบดีกรมคุณประพฤติ

คำนิยม

ตามกรอบปฏิญญาณสโกล โดยเลขานุการองค์การสหประชาชาติ ได้ประกาศให้ปี ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศไทยเป็นสมาชิกและส่งเสริมการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการพร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และสำหรับประเทศไทย คณะกรรมการศูนย์รวมคริสต์เมืองดีเมียร์อันเดอร์สัน ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ เห็นชอบให้ “ปี ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษของความปลอดภัยทางถนน” โดยมีเป้าหมายลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน ในปี ๒๕๖๓ และถือเป็นวาระแห่งชาติที่ต้องดำเนินการให้เข้มข้นในทุกพื้นที่ และได้มอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาทางอุบัติเหตุทางถนน

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (สำนักงาน คปภ.) เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยของประเทศไทยมีความมั่นคงและส่งเสริมความรู้ความเข้าใจและคุ้มครองประชาชนให้ได้รับสิทธิประโยชน์จากการประกันภัยอย่างรวดเร็ว ถูกต้อง และเป็นธรรม โดยเฉพาะด้านการประกันภัยรถยนต์ เนื่องจาก ในปัจจุบันอัตราการเสียชีวิตจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย นับวันจะมีความรุนแรงมากขึ้น ซึ่งสำนักงาน คปภ. ในฐานะหน่วยงานของรัฐ ได้เล็งเห็นความสำคัญและสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในเรื่องดังกล่าวมาโดยตลอด โดยได้วางเกณฑ์มาตรฐานเครื่องข่ายภาครัฐ ภาคอุดหนุนกรรมประกันภัย และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ร่วมรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้เกิดความรู้ความเข้าใจ และระหว่างหนึ่งถึงสามปีของการประกันภัยรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ เวิกโดยอ้างว่าประกันภัยภาคบังคับ หรือประกันภัย พ.ร.บ. โดยมีตัวอย่างรถที่ลักเพื่อ提醒และเตือนภัยโดยการคุ้มครองและช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับความเสียหายหรือสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนาคต จากรถที่เกิดเหตุทางถนนให้ได้รับการรักษา กรณีบาดเจ็บและการชดเชยกรณีเสียชีวิต ทุพพลภาพ หรือสูญเสียอวัยวะอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (สำนักงาน คปภ.) ขอเชิญชวน การทำงานของ บริษัท กล่องคุ้มครองอุบัติเหตุประเทศไทยจำกัด และคุณทำงานทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ได้ร่วมระดมความคิดเห็นและนำเสนอข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของทุกจังหวัด มาดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อป้องกันและแก้ไข การเกิดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด และได้มีการรวบรวมข้อมูลนำไปสู่ “การแก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย ๗๖ จังหวัด” ในหนังสือเล่มนี้ ซึ่งเชื่อว่าจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคเครือข่ายต่าง ๆ เพื่อนำไปใช้ในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนต่อไป



(นายสุทธิพงษ์ พุทธิย์การ)

เลขานุการ

คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

คำนำ

การรวมผลการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนนทั่วจังหวัด และจัดพิมพ์เป็นหนังสือ "แก้ไข จุดเสี่ยงอันตราย ตาม ๗๖ จังหวัด" เล่มที่ ๒ นี้ ที่ได้ให้เงื่อนความมุ่นสิน หุ่นเหด และความพยายามอย่างเต็มที่ของ บริษัทกล้าคุณครองผู้ประสมภัยจากการ จำกัด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เป็นการนำกระบวนการขับเคลื่อนแผนงาน ปฏิบัติการแผนป้องเข้า โดยใช้กระบวนการ PDCA ที่ทำให้เกิดการบูรณาการเป้าหมายและวิธีการแผนงาน ตลอดจนบุคลากรอันทรงพลังในระดับจังหวัด และยังได้เวลาที่บ้านสนับสนุนงานภาคร่วมของแต่ละจังหวัดที่จะท่อนเหล็ก ของการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาด้วยตัวเองเดียวท่าน จนทำให้เกิดการขยายผลในการแก้ไขปัญหาที่เป็น รูปธรรม ดังจะเห็นได้จากข้อมูลการจัดการอุดมเสียงในแต่ละจังหวัดเพิ่มมากขึ้น ช่วยลดจำนวนการบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนน ที่สำคัญทำให้เกิดการเผยแพร่แนวคิดการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และทำให้ นโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนที่เน้นความสำคัญและทราบถึงผลของการเกิดอุบัติเหตุที่จะทำให้เกิดความสูญเสียหัก หัวพังเสื่อมหรืออาจถึงแก่ความตายได้ อีกทั้งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละครั้ง ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อ ผู้ประสบภัยเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมไทยโดยรวมอย่างมากทาง ยิ่งด้วย

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ในฐานะคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จะ ช่วยในการลดอุบัติเหตุและความต้องจำในการรวบรวมและจัดทำหนังสือฉบับนี้ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ข้อมูล เหล่านี้จะทำให้เกิดประโยชน์ต่อการประสานงานระหว่างหน่วยงาน มีการใช้ข้อมูลร่วมกันมากขึ้น มีการประเมินผล ที่เป็นระบบอย่างต่อเนื่อง และมีความร่วมมือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นกุญแจสำคัญในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติ การให้เกิดความสำเร็จและยั่งยืน ต่อไป

เลืออากาศเอก



(อัจฉริยะ แมวนา)

เลขานุการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

คำนิยม

การเพิ่มสร้างความปลอดภัยทางถนน หรือการลดปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน นับเป็นงานที่ต้องใช้มาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับภาคส่วนและองค์กรเจ้าหน้าที่มากร่วมประสานการทำงานให้สอดคล้อง เชื่อมโยงกันไปสู่เป้าหมายร่วม สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพได้เริ่มเข้ามาร่วมในการบริหารจัดการดังนี้ แต่เริ่มตั้งแต่ศึกษาและให้ผลการศึกษาเชิงระบบร่วมผลักดันให้เกิดศูนย์ขึ้นอย่างการความปลอดภัยทางถนนขึ้นตามติดตามและประเมินผลต่อไป พ.ศ. 2546 ซึ่งต่อมาได้มีวิธีดูแลการเริ่งโครงการและประเมินผลต่อความปลอดภัยทางถนนมาตามลำดับจนถึงปัจจุบัน

บริษัทฯ ก่อตั้งครุ่มครองผู้ประสบภัย เป็นภาคีสำคัญของศูนย์อันนวยการความปลอดภัยทางถนน ที่ไม่เพียงปฏิบัติบทบาทตามหน้าที่พื้นฐานด้านการจ่ายค่าเสื่อมใหม่เกิดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยทางรถเท่านั้น แต่ยังช่วยทำงานเชิงรุกในการพัฒนาและให้ฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อประยุกต์ใช้ในการวางแผน และป้องกันภัยทางอากาศได้ด้วย จนนำมาซึ่งการระบุจุดเสี่ยงของการเกิดเหตุในพื้นที่ต่างๆ และสามารถแก้ไขที่สามารถลดแลดูป้องกัน แม้ไข่ได้ ตั้งผลให้ลดการอุบัติเหตุลงอย่างชัดเจน

หนึ่งสืบ "การแก้ไขอุดตันราย ๗๖ จังหวัด" ได้รับความน่าเรียนและผลงานสำคัญดังกล่าวในทั้ง ๗๖ จังหวัด ที่จะเป็นเครื่องมือด้านแบบสำหรับในการประยุกต์ใช้เพื่อขยายผลการลดปัญหาอุบัติภัยทางถนนให้ กว้างขวางยิ่งขึ้นต่อไป

ขอขอบคุณบริษัทกลางทุ่มครองผู้ประสบภัยในการสร้างสรรค์ผลงานสำคัญนี้ ด้วยทุกสุดเจตนา ด้วยความมุ่งมั่นอุตสาหะและด้วยปัญญา และขอร่วมหวังในสัมฤทธิ์ผลกว่า จะได้นำไปสู่การลดความทุกข์ยากของสังคมไทยจากภัยบนถนนต่อไป



(ទ.ន. ផ្សេងៗ មគ្គនាយករដ្ឋបាល)

ผู้จัดการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

คำนิยม

จากความมุ่งมั่นของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการใช้ช้อมูลในระดับพื้นที่มากแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะช้อมูล “จุดเสี่ยง” ที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยฝ่ายในการแก้ไข ถือเป็นความพยายามที่สำคัญและเกิดคุณูปการ ไม่เพียงกับพื้นที่ทุ่มชนที่ได้รับผลประโยชน์ แต่ยังส่งผลต่อคนทำงานในระดับพื้นที่ได้มีส่วนร่วม เรียนรู้ ดังแต่การรวบรวมช้อมูล การวิเคราะห์ ร่วมกันแก้ไขปัญหาและติดตามประเมินผล ซึ่งถือเป็นหัวใจของการทำงานอย่างเป็นระบบ (PDCA : Plan Do Check Act) ยังจะนำไปสู่การจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

จะว่าไปแล้วการทำงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยเน้นการใช้ช้อมูล การวิเคราะห์ วางแผนแก้ไขปัญหา ก็มีการปฏิบัติอยู่แล้วในทุกพื้นที่ แต่สิ่งที่ยังเป็นข้อจำกัดสำคัญของระบบงานในหลายพื้นที่คือ ขาดความต่อเนื่องในการกำกับติดตาม และประเมินผล เป็นพื้นที่น่าเสียดายที่หลักโครงสร้างภารกิจกรรมที่ถูกวิเคราะห์และวางแผนเป็นอย่างดี ต้อง stagnate เนื่องจากความต่อเนื่องในการกำกับติดตามและประเมินผล ทำให้ขาดกระบวนการสะท้อนกลับ (feedback loop) ซึ่งเป็นกหลักสำคัญของการทำงานที่ต้องเนื่องและเป็นระบบ

ซึ่งหนังสือ “ถนนปลอดภัย การจัดการจุดเสี่ยง เล่ม ๒” ได้พยายามแสดงให้เห็นกระบวนการทำงานที่ต้องเนื่องและเป็นระบบ โดยเบ้าติดให้มีการกำกับและประเมินผลจึงหวังเป็นอย่างยิ่งที่หน่วยงานและกลไกในระดับพื้นที่ (ศปด.จังหวัด ศปด.อำเภอ/ท้องถิ่น) จะได้นำไปเรียนรู้และปรับใช้ให้เกิดประโยชน์ โดยเฉพาะการเรียนรู้กระบวนการการทำงานที่ครบวงจร จนเกิดเป็นวัฒนธรรมการทำงานที่ใช้ช้อมูลวิเคราะห์ วางแผน กำกับติดตามและประเมินผล เพื่อจัดการความเสี่ยงบนถนนได้เป็นอย่างเป็นระบบในอนาคต



ธนเดพงศ์ จินวงศ์
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

คำนำ

หนังสือ ถนนปลอดภัย แก้ไขจุดเสี่ยง ๙๖ จังหวัด เล่มที่ ๒ จัดทำขึ้น เพื่อรวบรวมผลงานการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม โดยเป็นความร่วมมือของคณะกรรมการจราจร ชั้นวยการความปลอดภัยทางถนน ในระดับพื้นที่ ประกอบด้วย ภาคีเครือข่ายสหสาขาในพื้นที่ทั้ง ๙๖ จังหวัด ซึ่งได้ร่วมกันขับเคลื่อนโครงการสัมมนาเรืองปฏิบัติการ การจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด จำกัด และห้องถัง เพื่อร่องรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๗ ภายใต้กรอบแนวคิด “การบริหารข้อมูลสารสนเทศเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน หรือ Management Information System for Sustainable Road safety” ด้วยการนำข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นจุดเสี่ยงในแต่ละจังหวัด มาวิเคราะห์หาสาเหตุและปัจจัยเสี่ยงแล้วนำไปสู่การวางแผนและปฏิบัติในการแก้ไขทั้งทางด้านกายภาพของถนน ป้ายสัญญาณต่างๆ ตลอดจนการกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อใช้ในการควบคุมและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเดียวของผู้ใช้รถให้ถอนใจไว้ความระวังตระวงมากขึ้น โดยนำเข้าหลักการบริหาร P D C A (Plan Do Check Action) มาใช้ให้ครบวงจร ทำให้มั่นใจได้ว่า แผนที่จัดทำขึ้น นำไปสู่การปฏิบัติได้ถูกติดตามประเมินผล มีการปรับปรุงและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และส่งผลสัมฤทธิ์ในการลดจำนวนการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน

ตัวอย่าง การแก้ไขจุดเสี่ยงทั้ง ๑๓๐ จุด ๙๖ จังหวัด เล่มที่ ๒ นี้ เป็นเพียงส่วนหนึ่งของผลความสำเร็จในการร่วมมือกันแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในส่วนของแต่ละจังหวัด ยังคงมีการดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่องอีกด้วยจุดเดียว ทั้งนี้เกิดจากความทุ่มเทของเจ้าหน้าที่บุคลากรของภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ที่ร่วมมือกันเป็นอย่างดี ทำให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ในนามของคณะกรรมการจราจร รายงานสรุปผลงานนี้และในฐานะประธานคนไทย จึงขอขอบคุณทุกท่านที่มีส่วนร่วมมา ณ โอกาสนี้

นาย พล. อธิบดี

(นายนพดล สันติภากดิจ)

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท ก่อสร้างทุ่นเครื่องผู้ประสบภัยจำกัด จำกัด

คำขอบคุณ

รายงานรวมการดำเนินการ "ถนนปลอดภัย แก้ไข จุดเสี่ยง ๗๖ จังหวัด" สืบเนื่องมาจากโครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ การจัดทำแผนปฎิบัติการความปลอดภัยทางถนน ในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น ภายใต้กรอบแนวคิด "การบริหารข้อมูลสารสนเทศเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน" เทศบาลปลอดภัย ครั้งที่ ๒

คณะกรรมการฯ ขอขอบพระคุณท่านอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ท่านผู้ว่าราชการจังหวัด ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด อำเภอ และผู้ มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งเจ้าหน้าที่บุคลากรจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชุมชนทุกท่าน ที่ได้มีส่วนร่วมตลอดเวลาอันมีค่าเพื่อจัดทำแผนปฎิบัติการความปลอดภัยทางถนน และนำเสนอแผนปฎิบัติการของแต่ละจังหวัด ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ถือได้ว่าเป็นโครงการที่พัฒนาอยุทธศาสตร์ความปลอดภัยบนท้องถนนที่สำคัญลึกซึ้งเชิงประจักษ์ ทำให้สามารถดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่สำคัญในแต่ละพื้นที่ ทำให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในการลดจำนวนผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน pragmatismตามหนังสือสรุปรายงานฉบับนี้

ผลการดำเนินการที่เกิดขึ้น เป็นผลงานที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่สังคมประเทศชาติ ถือเป็นภูมิใจทุกๆ ท่านได้ร่วมกันทำความดีเพื่อตอบแทนคุณของแผ่นดิน และเพื่อความปลอดภัยทางถนน ของพี่น้องประชาชนคนไทย รวมทั้งชาวต่างชาติผู้มาเยือนประเทศไทย

คณะกรรมการฯ

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
คำนิยม	1
คำนำ	12
คำขอบคุณ	13
บทที่ ๑ บทนำ	
การจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน	17 - 22
ความเป็นมาและวัตถุประสงค์	23 - 39
ข้อมูลสถิติจุดเสี่ยง ๗๖ จังหวัด	40 - 51
บทที่ ๒ สรุปผลดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย ๙๒ จังหวัด	
จังหวัด	
กรุงปี	52 - 53
กาญจนบุรี	54
กาฬสินธุ์	55
กำแพงเพชร	56
ชลบุรี	57
จันทบุรี	58
ฉะเชิงเทรา	59
ชลบุรี	60 - 61
ชัยนาท	62
ชัยภูมิ	63
ชุมพร	64
เชียงราย	65
เชียงใหม่	66 - 67
ตรัง	68 - 76
ตราด	77 - 84
ตาก	85
นครนายก	86 - 87
นครปฐม	88 - 90
นครพนม	91 - 92
นครราชสีมา	93 - 94
นครศรีธรรมราช	95
นครสวรรค์	96
นนทบุรี	97
นราธิวาส	98
ป่าบ้าน	99 - 101
ปัตตานี	102

เรื่อง	หน้า
บุรีรัมย์	103
ปทุมธานี	104
ประจวบคีรีขันธ์	105
ปราจีนบุรี	106 - 107
ปัตตานี	108
พระนครศรีอยุธยา	109
พะเยา	110
พังงา	111
พัทลุง	112 - 115
พิจิตร	116
พิษณุโลก	117 - 118
เพชรบุรี	119
เพชรบูรณ์	120
แพร่	121 - 122
ภูเก็ต	123
มหาสารคาม	124
มุกดาหาร	125 - 128
แม่ฮ่องสอน	129
ยโสธร	130
ยะลา	131 - 138
ร้อยเอ็ด	139
ระนอง	140 - 142
ระยอง	143 - 144
ราชบุรี	145
สพบ.	146
ลำปาง	147
ลำพูน	148
เลย	149
ศรีสะเกษ	150 - 153
สกลนคร	154 - 155
สิงห์ลักษณ์	156 - 157
สตูล	158
สมุทรปราการ	159
สมุทรสงคราม	160
สมุทรสาคร	161
สระแก้ว	162
สระบุรี	163

เรื่อง	หน้า
สิงท์บุรี	164 - 166
สุขทัย	167
สุพรรณบุรี	168
สุราษฎร์ธานี	169
สุรินทร์	170
หนองคาย	171
หนองบัวลำภู	172
อ่างทอง	173 - 174
อำนาจเจริญ	175
อุดรธานี	176 - 177
อุตรดิตถ์	178 - 179
อุทัยธานี	180
อุบลราชธานี	181

**การจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน
รองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๖๙**

ความเป็นมาและความสำคัญ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญของทุกประเทศซึ่งทำให้เกิดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนโลกเป็นจำนวนมาก โดยองค์การสหประชาชาติ (UN) ได้เรียกว่าจะให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายนี้ได้ในปี ๒๐๒๑ – ๒๐๒๐ (พ.ศ.๒๕๖๔ – ๒๕๖๓) เป็นที่ควรจะยกระดับการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้แต่ละประเทศกำหนดทิศทาง แผนงาน มาตรการในการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุโดยมีเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตทางถนนของโลกถึงร้อยละ ๕๐ ในค.ศ.๒๐๒๐ (พ.ศ.๒๕๖๓) และให้ประเทศไทยบรรลุการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นภาระสำคัญของทุกประเทศทั่วโลก

สำนักงานบริหารฯ คณะกรรมการได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๓ เห็นชอบให้ "ปี ๒๕๖๔ – ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษของความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)" เพื่อยุติธรรมการต่อเนื่องจากทุกภาคส่วน และให้ศูนย์อันนวยความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ "ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๔ – ๒๕๖๓" และมีการขับเคลื่อนการดำเนินงานของประเทศไทยตามแนวทาง & เสนอถึงนายได้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก ดังนี้

เส้นลักษณะที่ ๑	เส้นลักษณะที่ ๒	เส้นลักษณะที่ ๓	เส้นลักษณะที่ ๔	เส้นลักษณะที่ ๕
<ul style="list-style-type: none">การบริหาร จัดการความ ปลอดภัยทาง ถนน	<ul style="list-style-type: none">แผนและภาร สัญจรอย่าง ปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none">ยานพาหนะ ปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none">ผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none">การศึกษาสนับสนุน หลังเกิด อุบัติเหตุ

- (๑) การจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management)
 - a. กำหนดหน่วยงานรับผิดชอบ
 - b. พัฒนาแผนยุทธศาสตร์
 - c. วางแผนรายระยะยาว
 - d. จัดทางบประมาณ
 - e. สนับสนุนระบบข้อมูล ติดตาม ประเมินผล
- (๒) ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Road Mobility)
 - a. สร้างเสริมหน่วยงานจัดการถนน ทาง ผังเมือง
 - b. จัดระบบผังเมือง ถนน การใช้ที่ดิน ตอบสนองความต้องการ
 - c. สร้างเสริมสภาพการใช้ถนนปลอดภัย บำรุงรักษา
 - d. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการสัญจรใหม่
 - e. พัฒนาศักยภาพ และการถ่ายทอดความรู้
 - f. สร้างเสริมการวิจัย ถนน สัญจร ที่ปลอดภัย
- (๓) ยานพาหนะที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Vehicle)
 - a. ประกาศใช้มาตรฐานยานพาหนะที่ปลอดภัย
 - b. ประเมินความปลอดภัยรถรุ่นใหม่
 - c. เท็มชัตโนรักษ์
 - d. ใช้เทคโนโลยีใหม่ เช่น ESC, ABS
 - e. สร้างเสริมรถที่มีมาตรฐานดี กีดกันรถคุณภาพต่ำ
 - f. คูณลคณเดินเท้า วิจัยการลดความซูญเสีย
 - g. สร้างเสริมหน่วยงานใช้ยานพาหนะปลอดภัย ดูแลผู้โดยสาร
- (๔) การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น (Safer Road Use)
 - a. สร้างความตระหนัก เปลี่ยนทัศนคติ
 - b. ควบคุมความเร็ว
 - c. ตีมไม่ขับ
 - d. หมากนิรภัย
 - e. เท็มชัตโนรักษ์ รวมถึงเด็ก
 - f. ระบบขนส่งชีวอนามัย ความปลอดภัย รวมทั้งการขนส่งสินค้าและโดยสาร

- g. วิจัย พัฒนา ความปลอดภัย ลดการบาดเจ็บ
- h. มาตรฐานในอนุญาตขั้นชี้
- (ด) การดูแลหลังการเกิดเหตุ (Post-Crash Care)
 - a. ระบบดูแล ช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยก่อนถึงโรงพยาบาล
 - b. พัฒนาระบบศูนย์วิกฤตน้ำบัตและอุบัติเหตุ
 - c. ระบบพื้นฟูสภาพร่างกาย จิตใจ
 - d. ส่งเสริมระบบประกันภัย รับผิดชอบค่ารักษา
 - e. เตรียมรองรับ AEC
 - f. ส่งเสริมกลไกสอบสวนสาเหตุ
 - g. ส่งเสริมการจ้างงานผู้พิการจากอุบัติเหตุ
 - h. วิจัย พัฒนา การจัดการหลังอุบัติเหตุ

โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี ๒๕๖๓ และถือเป็นวาระแห่งชาติที่ต้องดำเนินการให้เข้มข้นในทุกพื้นที่

ในการนี้คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการฯ ปต.) ได้มีการประชุม เมื่อวันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๖๒ โดยมีมติที่สำคัญ ดังนี้

๑. เห็นชอบให้นำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ศวัตรษะแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๒ – ๒๕๖๓ เป็นกรอบแนวทางหลัก เพื่อขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายของศวัตรษะแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๒ – ๒๕๖๓

๒. เห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๒ – ๒๕๖๓ เพื่อจะได้นำเสนอคณะกรรมการฯ ที่พิจารณาอนุมัติต่อไป และให้จัดทำแผนปฏิบัติการที่เข้มข้นอย่างสอดคล้องกับแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ศวัตรษะ แห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๒ – ๒๕๖๓ โดยมุ่งหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับคณะกรรมการฯ ๖ คณะ ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการฯ ๖ คณะ ในการร่วมกันดำเนินงาน ที่เกี่ยวข้องไปร่วมกับแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๒ – ๒๕๖๓ เพื่อให้ เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติงานขับเคลื่อนการดำเนินงาน

๓. เห็นชอบแนวทางขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการฯ ๖ คณะ ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทั้ง ๙ ข้อ เป็นวาระแห่งชาติเพื่อจะได้นำเสนอ คณะกรรมการฯ ที่พิจารณาเห็นชอบต่อไป

๔. มอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและศูนย์ฯ คุณชนิลแก่นที่ทางเดินรถสีเขียวที่ศูนย์ฯ แห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๔ – ๒๕๖๗ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๙ และการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ไปเป็นกรอบในการขับเคลื่อนและนำไปเป็นกรอบการประชุมหารือ

พัฒน์ กมลป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนซึ่งต้องกำหนดให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนแม่บทและแผนพัฒนาความปลอดภัยทางถนนนี้ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนแผนแม่บทโครงการด้านความปลอดภัยอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์

๑. เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๙ แผนที่นำทางเดินรถสีเขียวที่ศูนย์ฯ แห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๔ – ๒๕๖๗ และการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ๙ ข้อ ซึ่งเป็นแผนงานโครงการ/กิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติงานบังคับและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. เพื่อให้ศูนย์ฯ อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับนำแผนปฏิบัติการฯ ไปประชุมการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างครอบคลุมและยั่งยืน ต่อไป

ผลงานที่คาดว่าจะได้รับ

ศูนย์ฯ อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีแผนปฏิบัติการ เพื่อรองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๖๙ แผนที่นำทางเดินรถสีเขียวที่ศูนย์ฯ แห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๖๗ และการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ๙ ข้อ เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับต่าง ๆ

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับสามารถใช้แผนปฏิบัติการฯ เป็นแนวทางในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถบังคับและแก้ไขปัญหาอุบัติภัยทางถนนได้อย่างครบถ้วนและยั่งยืนต่อไป โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ร่วมกับคณะกรรมการจังหวัด ๖ คณะ ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปจัดทำแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๖ – ๒๕๖๘ เพื่อให้เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติงานขับเคลื่อนการดำเนินงาน

๑ แผนปฏิบัติการ

การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนแม่บทและแผนที่ควรจะความปลอดภัยทางถนนประจำรอบด้วยวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์เพื่อลดการสูญเสียความ

๑.๑ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ และยุทธศาสตร์

จากการศึกษาบทบาทงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ๒๕๖๖ – ๒๕๖๘ และแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ กับ แนวทางการเดินทางร่วมความปลอดภัย ๙ ด้านที่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบสามารถนำมากำหนด วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ ของแผนปฏิบัติการฯ ได้ดังนี้

๑.๑.๑ วิสัยทัศน์

ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล

Achieving the Standard of Safe Journeys "Together"

๑.๑.๒ พันธกิจ

๑. สนับสนุนให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางหลักของประเทศไทยในทุกมิติของนโยบายของรัฐ

๒. เผริ่งร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เป็นมาตรฐานของสังคมไทย

๓. ลงเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเพื่อลดความสูญเสียของประชาชนไทย

๑.๑.๓ เป้าประสงค์

๑. มีโครงสร้างกลไกเชิงระบบที่ตอบสนองต่อการจัดการเพื่อบรรกรูปเป็นมายในพื้นที่และแห่งความปลอดภัยทางถนน
 ๑. มีแนวทาง เป้าหมาย ตัวชี้วัด กลไก กำกับด็ิตตามทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาวที่สร้างความสมดุลในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย
 ๒. เกิดการมีส่วนร่วมและความรู้สึกเป็นเจ้าภาพในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในทุกภาค ส่วนและในทุกระดับ

๑.๑.๔ ยุทธศาสตร์

๑. การพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล
๒. การเพิ่มสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเน้น
๓. การลดความซ้ำซ้อนเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
๔. การเพิ่มเติมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม เพื่อให้การดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน มีการขับเคลื่อนอย่างเป็นระบบ เชื่อมโยงจากนโยบายสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ต่อเนื่องจากบรรลุผลสัมฤทธิ์ ตามเป้าหมายที่กำหนดให้ สำนักบูรณาการสาธารณภัยและความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงาน สร้างเสริมศุรุภาพแห่งชาติ (สศต.) บริษัทก่อสร้างคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งได้ร่วมกันจัดทำโครงการ ประชุมสัมมนาเรื่องปฏิบัติการ จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น เพื่อร่วมรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๖๙(การบริหารข้อมูลเพื่อจัด อนับติดต่อทางถนนอย่างยั่งยืน)

โครงการติดตามผล การบริหารข้อมูลเพื่อลดความเสี่ยงทางถนนอย่างยั่งยืน ครั้งที่ ๔

MIS FOR SUSTAINABLE ROAD SAFETY

(เวทีถนนปลอดภัย 4.0)

โดยความร่วมมือระหว่าง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และบริษัทก่อการค้าครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

หน้าที่ ๑๘

ตามที่รัฐบาลไทยประกาศให้การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเป็น "ภาระแห่งชาติ" โดยมีศักยภาพที่จะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนลงได้ 20% ในปี พ.ศ. 2563 สำหรับประเทศไทย คาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายนี้ได้ในปี พ.ศ. 2563

ฉบับที่ 2 ช่วงปี 2552-2554 ฉบับที่ 3 ช่วงปี 2555-2559 ก่อนเดินสุดยอดภาระแต่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ตาม ปฏิญญาฉบับราชบิณฑ์ สถานการณ์ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 24,237 คนต่อปี คิดเป็น 32.6 คนต่อแสนประชากร การอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าของประเทศ มีฉะ 4.75 แสนล้านบาท ศูนย์ข้อมูลการทางถนน ปลอดภัยทางถนน จึงได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นกรอบแนวทางให้หน่วยงานทุกภาคส่วนได้ดำเนินงาน

- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551
 - แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555
 - แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559
 - แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564 ฉบับปรับปรุง วิสัยทัศน์ =มุ่งเน้นคุณภาพฐานการสัญจรที่ปลอดภัยด้วยกัน ทันยุค ก้าวต่อไป
 - เก็บรวมข้อมูลระบบให้กับระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เกิดการทำงานได้ช่วยต่อเนื่องและยั่งยืน
 - สร้างเครื่องให้เกิดการพัฒนาคน พัฒนาความรู้ พัฒนามาตรฐานและวัสดุการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนและลดภาระของรัฐจากการซ่อมบำรุงให้กับสหกรณ์ชุมชน
 - สร้างเครื่องให้เกิดระบบการติดตามที่เข้มข้นด้วยการนำสื่อสารมวลชนทางประปาชารัฐ

เพื่อบรรบดูแลหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 % เมื่อสิบปีจากภาระใน พ.ศ. 2563 และเมื่อกรอบแผนทางค้าเป็นภาษาของประเทศไทยตามแนวทาง 5 เสาหลัก ภายใต้กระบวนการประชุมความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ 1. ทางเดินทางความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) 2. ถนนและกีรติศูนย์ฯที่มีปลอดภัย เชิงชั้น (Safe Road and Mobility) 3. ยานพาหนะที่ปลอดภัยเชิงชั้น (Safer Vehicle) 4. การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยเชิงชั้น (Safer Road Use) และ 5. ภาวะอุบัติเหตุ (Post-Cash Care) ภายใต้กฎหมายต่อไปนี้

หมายเหตุที่ 1 พัฒนาชุมชนกิจกรรมวิชาชีพด้านการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมน้ำตก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

14 Ապրիլ

บทที่ ๒ การเริ่มตั้งกระบวนการป้องกันแบบมุ่งเป้า ประจำเดือนที่ ๑๙ กันยายน - ๒๒ แพนเพา

บุคลาสตร์ที่ 3 ลดความตุกตุ่นเสียงในปัจจัยเสียงหลักของ่างซึ่งเป็นประกอบด้วย 11 กลุ่มที่ 11 แผนงาน
บุคลาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนให้ดีขึ้นอย่างมีส่วนร่วม ประกอบด้วย 3 กลุ่มที่ 3
แผนงาน

บริษัท กล่องคุณภาพผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งเป็นองค์กรที่ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทำหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทน กรณีบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน และดำเนินคดีทางกฎหมายให้กับผู้ประสบภัยจากรถ ทราบข่าวไว้ในศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อทราบเบอร์โทรศัพท์สำหรับติดต่อได้ที่ www.ThaiRSC.com เพื่อสนับสนุนหน่วยงาน เครือข่ายความปลอดภัยทางถนน สามารถนำข้อมูล “ไปเคราะห์” ที่่อนทางป้องกัน และฝ่ายที่ 1 การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชน โดยในปี 2557 บริษัท กล่องคุณภาพ ร่วมกับ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ได้จัดการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ 76 จังหวัด จำนวน 9 ครั้ง เพื่อบูรณาการและจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับแผนแม่บท ของแต่ละจังหวัด เกิดแผนปฏิบัติการประจำปี 2558 จำนวน 283 แผน 3,591 โครงการกิจกรรม และในปี 2558 นี้ ปี 2561 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงแบบการจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการในจังหวัด 76 จังหวัด จำนวน 76 ครั้ง เกิดแผนปฏิบัติการประจำปี 2559 จำนวน 365 แผน 3,917 โครงการกิจกรรม ปี 2560 จำนวน 267 แผน 1,025 โครงการกิจกรรม และปี 2561 จำนวน 234 แผน 1,286 โครงการกิจกรรม โดยแผนปฏิบัติการบนมุ่งไปที่เขตฯ จังหวัดให้ความสำคัญเป็นขั้นตอนแรก “ได้แก่ แผนงานแก้ไขอุบัติเหตุสีแดงฯลฯ ราย ทำการดำเนินการเรื่องจราจร 130 จุด ซึ่ง จำนวน 76 จังหวัด

ตารางที่ ๑ ศูนย์จราจรพัฒนาและขับเคลื่อนการลดความเสี่ยง/กิจกรรมพัฒนาค่าใช้จ่าย แผนงานที่ได้รับการอนุมัติค่า

๑	๒	๓		๔		๕		๖		๗		๘		๙		๑๐		๑๑					
		๑๑๐๘ ๑๑๐๙ ๑๑๐๑	๑๑๐๑ ๑๑๐๒ ๑๑๐๓	๑๑๐๒ ๑๑๐๓ ๑๑๐๔	๑๑๐๓ ๑๑๐๔ ๑๑๐๕	๑๑๐๔ ๑๑๐๕ ๑๑๐๖	๑๑๐๕ ๑๑๐๖ ๑๑๐๗	๑๑๐๖ ๑๑๐๗ ๑๑๐๘	๑๑๐๖ ๑๑๐๗ ๑๑๐๘	๑๑๐๗ ๑๑๐๙ ๑๑๐๑	๑๑๐๗ ๑๑๐๙ ๑๑๐๑	๑๑๐๘ ๑๑๐๙ ๑๑๐๑											
๑๒๕๕๘ (๑๙๕๗-๑๙๕๘)	๑๖	๒๖	๓๗	๑๙	๒๑	๓๑	๓๖	๔๑	๔๑	๗๙	๓๐	๓๘	๓๓	๓๓	๑๕๒	๔๔	๖๒๔	๓๓	๔๑	๑๘	๑๙๗	๒๘๓	๑,๙๖
๑๒๕๕๙ (๑๙๕๘-๑๙๕๙)	๑๖	๕๕	๔๘	๓๗	๑๙	๒๒	๔๗	๔๔	๕๐	๘๗๙	๔๐	๔๓๔	๔๖	๒๙	๔๒	๔๒	๒๖	๒๕๐	๒๖๕	๑,๙๖			
๑๒๕๖๐ (๑๙๕๙-๑๙๖๐)	๒๐	๒๕	๒๙	๑๙	๒๖	๓๓	๓๗	๓๗	๓๕	๑๗๖	๒๖	๔๙	๓๑	๑๕๒	๒๖	๙๙	๑๗	๔๒	๒๙๗	๑,๐๖			
๑๒๕๖๑ (๑๙๖๐-๑๙๖๑)	๒๑	๕๗	๑๘	๔๖	๑๔	๓๑	๑๓	๗๘	๒๙	๑๙๗	๓๐	๑๗๗	๓๑	๑๙๔	๑๗	๗๖	๒๖	๙๙	๒๙๔	๑,๒๖			
๑๒๕๖๒	๒๒	๕๙	๒๖	๙๔	๒๖	๓๙	๒๖	๑๗๘	๑๖	๑๔๒	๑๑๒	๑๓๗	๒๕	๑๑๙	๑๖	๑๑๙	๗	๕๒	๑๓๙	๕,๐๒			

โดยหากรวบรวมทั้งประวัติผลการดำเนินการของแผนปฏิบัติการ ของรับแผนแม่บท ตั้งแต่ปี 2558 ถึงปี 2561 พบว่ามีการดำเนินแผนปฏิบัติแยกตามบุคลาสตร์ ดังนี้

แผนยุทธศาสตร์ที่ 1 จำนวน 1,145 โครงการกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 12

แผนยุทธศาสตร์ที่ 2 จำนวน 3,435 โครงการกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 35

แผนยุทธศาสตร์ที่ 3 จำนวน 4,239 โครงการกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 43

แผนยุทธศาสตร์ที่ 4 จำนวน 1,000 โครงการกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 10

รวม 4 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2558 ถึงปี 2561 มีการดำเนินโครงการกิจกรรมจำนวนทั้งสิ้น 9,819 โครงการ กิจกรรม สรุปตามตารางที่ 2

ตารางที่ 2 สรุปเปรียบเทียบการดำเนินแผนยุทธศาสตร์ และแผนงานแยกตามปีที่ดำเนินการ รายภูมิภาค

ເລກທີ / ປີ ທີ່ ດໍາລັດການ	ເມນົາການ	ເມນົາການ	ການ ດໍາລັດ ການວິໄລ	ການ ດໍາລັດການວິໄລ ທີ່ມີຄວາມສ່ວນ	ການ ດໍາລັດການວິໄລ ທີ່ມີຄວາມຍາຍ	ການດໍາລັດ	ການດໍາລັດ ການວິໄລ						
ພະຍານຕີ 2558 (ເມ.ສີ-ກ.ນ.ບ)	1	1-14	19	13	8	25	17	86	36	44	4	252	7.02%
	2	14-36	91	82	189	326	169	136	309	131	44	1,482	40.71%
	3	37-47	132	96	135	407	196	121	242	188	89	1,606	44.72%
	4	47-50	21	8	20	27	11	6	37	108	30	271	7.55%
	5%		263	199	343	779	393	352	624	471	167	3,591	100.00%
ພະຍານຕີ 2559 (ເມ.ສີ-ກ.ນ.ບ)	1	1-14	76	55	26	33	123	43	32	52	34	474	12.10%
	2	14-36	169	131	84	212	290	101	309	149	64	1,289	32.40%
	3	37-47	217	94	94	165	454	249	77	196	176	1,722	43.96%
	4	47-50	89	37	28	34	51	41	11	85	76	452	11.54%
	5%		551	317	232	444	878	434	229	482	350	3,917	100.00%
ພະຍານຕີ 2560 (ເມ.ສີ-ກ.ນ.ບ)	1	1-14	6	17	16	23	56	19	13	26	6	182	17.76%
	2	14-36	12	62	62	61	40	15	45	22	8	327	31.80%
	3	37-47	16	51	66	53	67	29	79	36	9	410	39.02%
	4	47-50	1	8	25	16	11	6	15	15	19	116	11.32%
	5%		35	138	163	153	174	69	152	99	42	1,025	100.00%
ພະຍານຕີ 2561 (ເມ.ສີ-ກ.ນ.ບ)	1	1-14	7	10	27	54	15	66	32	13	13	237	18.43%
	2	14-36	14	10	21	166	44	19	55	26	21	377	29.32%
	3	37-47	33	13	41	118	112	78	76	24	16	511	39.74%
	4	47-50	3	7	12	58	29	9	21	3	19	161	12.52%
	5%		57	40	101	390	197	172	184	76	66	1,286	100.00%
5% 4 ປີ			906	694	839	1,766	1,442	1,027	1,189	1,128	928	9,819	

การดำเนินโครงการบริหารข้อมูลเพื่อสอดคล้องกับเดือนทางถนนอย่างยั่งยืน (เวทีตนนปถลกภัย 4.0) ในปี 2561 นี้ จึงมุ่งหวังและยกระดับการบูรณาการแผนปฏิบัติการในปี 2561 ให้เกิดการรับเคลื่อนโดยกระบวนการ PDCA ขั้นตอนแผนงานแบบปฏิบัติการ แบบมุ่งเป้า 1 จังหวัด 1 แผน ร่วมกัน ในนามศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด นอกเหนือจาก แผนงานของแต่ละหน่วยงาน เพื่อสนับสนุนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2560 - 2563 โดยเรียนเชิงยุทธศาสตร์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร่วมสนับสนุนการดำเนินโครงการกับบัวรักษากลางหุ้นเครื่อง ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อยุรุณาการแผนปฏิบัติการ และติดตามผลการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี งบประมาณ 2561 และสนับสนุนส่งเสริมให้เวทีตนนปถลกภัย เป็นแท้ที่แห่งการนำร่องและผลงานนวนรังสแก้ไขภัยทาง อุบัติเหตุทางถนน ระดับจังหวัด และเป็นเวทีของการเรียนรู้อย่างเครือข่ายรณรงค์ แก้ไขป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน นำสู่การบูรณาการ ทั้งแผนงาน และทั้งบุคลากรชั้นตรงพส ระดับจังหวัด เพื่อเตรียมพร้อมแก้ไขการขับเคลื่อนแบบปุ่ม ผลลัพธ์ที่ ทำให้บรรลุผลแผนงานได้อย่างรวดเร็ว จับต้องได้ เพื่อลดการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตของแต่ละจังหวัด ลดลง ต่ำกว่า 10 คนต่อแสนประชากร ภายในปี 2563 โดยเรื่อมั่นเป็นอย่างยิ่งว่า โครงการบริหารข้อมูลเพื่อสอด คล้องกับเดือนทางถนนอย่างยั่งยืน (เวทีตนนปถลกภัย 4.0) ซึ่งขับเคลื่อนกลยุทธ์การบริหารจัดการโครงการ ให้การบูรณาการ การปีกหมายและวิธีการแผนงานร่วมกัน เพื่ออำนวยการ ลั่งเสริม สนับสนุน และกระตุ้น ติดตามกระบวนการขับเคลื่อน แผนงานและโครงการ ของทุกจังหวัด โดยการเข้ามาร่วมกัน ร่วมกระบวนการติดตามและกระตุ้น สนับสนุนให้การขับเคลื่อนแผนงาน เกิดความต่อเนื่อง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทุกรังสีจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ thaiRSC.com นำมาใช้ได้เกิดประโยชน์สูงสุด
2. เพื่อดิดตามผลการดำเนินการตามแผนงานฯ ประจำปีงบประมาณ 2561 ผ่านระบบ
3. เพื่อสนับสนุนการจัดทำแผนปฏิบัติการ รองรับแผนแม่บท ช่วงปี 2560-2563 นำสู่การบูรณาการแผนงาน ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในระดับจังหวัด จำนวน 76 จังหวัด หรือมีแผน ระดับอำเภอ ไม่รวม กรุงเทพมหานคร
4. เพื่อบริโภคและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ ทิการและเสียชีวิตของแต่ละจังหวัดให้ล็อกลง
5. เพื่อนำแผนงานไปปรับเปลี่ยนในระดับพื้นที่และดิดตามผลของแผนงานที่ปรับเปลี่ยนแล้วแบบ PDCA ผ่านสื่อที่รับและสื่อ ใจเย็นมินิเดย์
6. เพื่อเชื่อมหน่วยภาครัฐและศัลศลธุบัติเหตุ และประชาสัมพันธ์ผลของแผนงานเด่น ของ ทีมระดับจังหวัด ทีมระดับอำเภอ ทีมระดับ ตำบล แด่ละจังหวัด ซึ่งเป็น ผู้รับผิดชอบในการวางแผนและกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง
7. เพื่อสนับสนุนนโยบายฯร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อช่วยลดความปลอดภัยทางถนน ด้วยหลักประชาธิรัฐ มีส่วนร่วม

เป้าหมายโครงการ

1. รายงานผลดำเนินการ ตามแผนปฏิบัติการแก้ไขป้องกันและลดอุบัติเหตุ ผ่านระบบไปรษณีย์
2. ให้รับมูลสทธิ์การเกิดเหตุจาก WWW.THAIRSC.COM เป็นส่วนหนึ่ง จัดทำแผนปฏิบัติการของจังหวัด และ อำเภอ 1 แห่ง หรือ ตำบล 1 แห่ง ในปีงบประมาณ 2561
3. เกิดมีแผนงานปฏิบัติการหลักของระดับ อำเภอ 1 อำเภอ/ตำบลน้ำร่อง ลดรับภัยเป้าจังหวัด อย่างน้อย 1 แผนงาน หรือ มีกิจกรรม บูรณาการร่วมกันภายใต้ชื่อ “อำเภอ/ตำบล ต้านแผนความปลอดภัยทางถนน” ของจังหวัด 1 กิจกรรม
4. เตรียมรายสื่อมวลชน ที่มีส่วนร่วมสำคัญ นำผลแผนงานปฏิบัติการระดับอำเภอ/ตำบล เมย์พรีนสื่อช่องทาง ต่างๆ และนำผลงานเด่น ออก สื่อที่รับผิดชอบลักษณะ

วิธีดำเนินการ

1. บริษัท กล่องศูนย์ครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ทำหนังสือถึงกรมบังคับใช้กฎหมายและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อขอความร่วมมือให้ดำเนินการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทุกรังสีจากศูนย์จังหวัด ในฐานะศูนย์จัดการความปลอดภัยทางถนน จังหวัด ประสานหน่วยงานเข้มหน่วยงานในจังหวัด เช้าร่วมเวทีถนนปลอดภัย ซึ่งมีหน่วยงานกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วม จำนวน 16 หน่วย ได้แก่

1. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด
2. สำนักงานเขต
3. สำนักงานศูนย์จังหวัด
4. ขนส่งจังหวัด
5. แขวงการทางจังหวัด
6. ทางหลวงหมายเลขจังหวัด
7. ประชาสัมพันธ์จังหวัด

8. สำนักงานการแพทย์อุகิเอ็น (สพอ.) ในพื้นที่จังหวัด
 9. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อาทิ เทศบาล / องค์กรบริหารส่วนตำบล
 10. บริษัทกลาง ในพื้นที่จังหวัด
 11. สวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัด
 12. สำนักงานประกันสังคมจังหวัด
 13. สำนักงานคุณประพฤติจังหวัด
 14. ศึกษาธิการจังหวัด
 15. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจังหวัด
 16. มูลนิธิ ไทยไฟฟ้า/กรีกอย ในพื้นที่จังหวัด

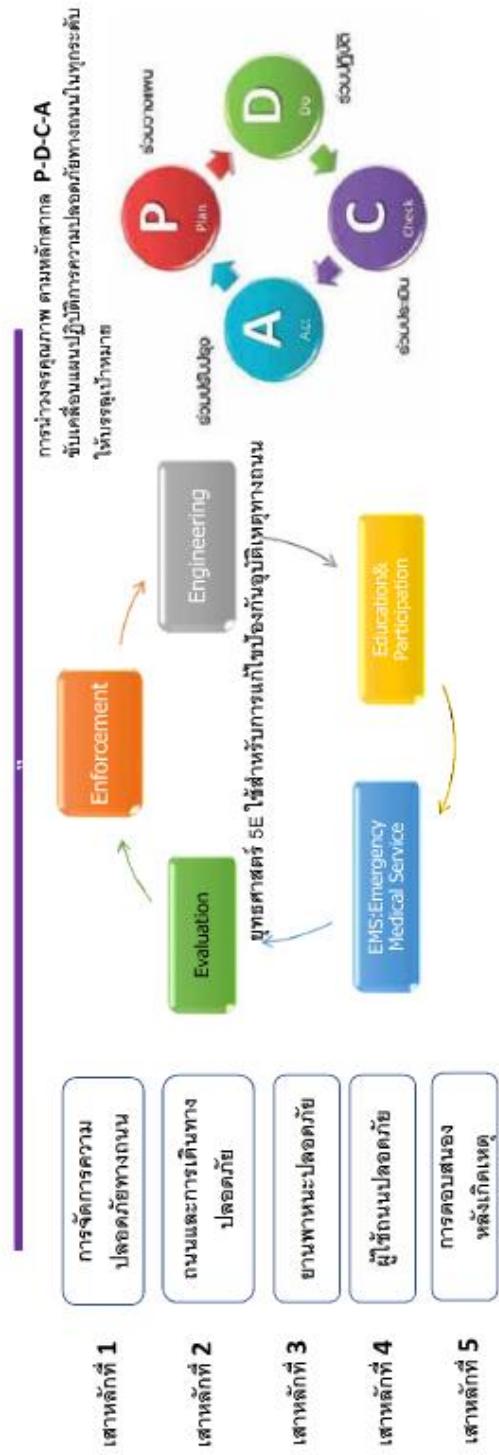
3. จัดให้มีการนำเสนอการดำเนินงานตามแผนของปีที่ผ่านมา และทำ Work Shop ปรับปรุงเพิ่มเติมแผนการดำเนินการในปีต่อไป

ຮະຫບະເວລາຕໍ່ເນີນກາງ ກາຍໃນເຊືອນ ຖອດຄມ - ພຸດສັຈິກາຍ 2561

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด มีแนวทางในการขับเคลื่อนการรายงานข้อมูลติดติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อย่างเป็นระบบ
 - แผนงานที่จัดทำ นำไปสู่การปฏิบัติ คิดตาม ประเมินผล และปรับปรุงแผนตามบริบทของจังหวัด โดยการรับผิดชอบการดำเนินการกับทุกภาคส่วนในพื้นที่ เพื่อขับเคลื่อนงานเบื้องต้นและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
 - หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้บูรณาการผลการปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดรวมกัน เพื่อนำมาปรับปรุง แผน อชช.เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ เพื่อเบื้องต้นและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน
 - มีการสรุปงบประมาณและราบรื่นผลการดำเนินการของจังหวัด ที่ประสมความสำเร็จเพื่อกำหนดให้หน่วยงานและ จังหวัดอื่นได้เพื่อนำไปใช้ในการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนต่อไป
 - มีการติดตามประเมินผลสมฤทธิ์ และนำสู่การปรับปรุงแผนให้สอดคล้องไปแต่ละพื้นที่เพื่อกำหนดรากและติดต่อ กับ อุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

แผนพัฒนาทางเชิงกลยุทธ์ ทศวารชณ์แห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ – ๒๕๖๗



เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

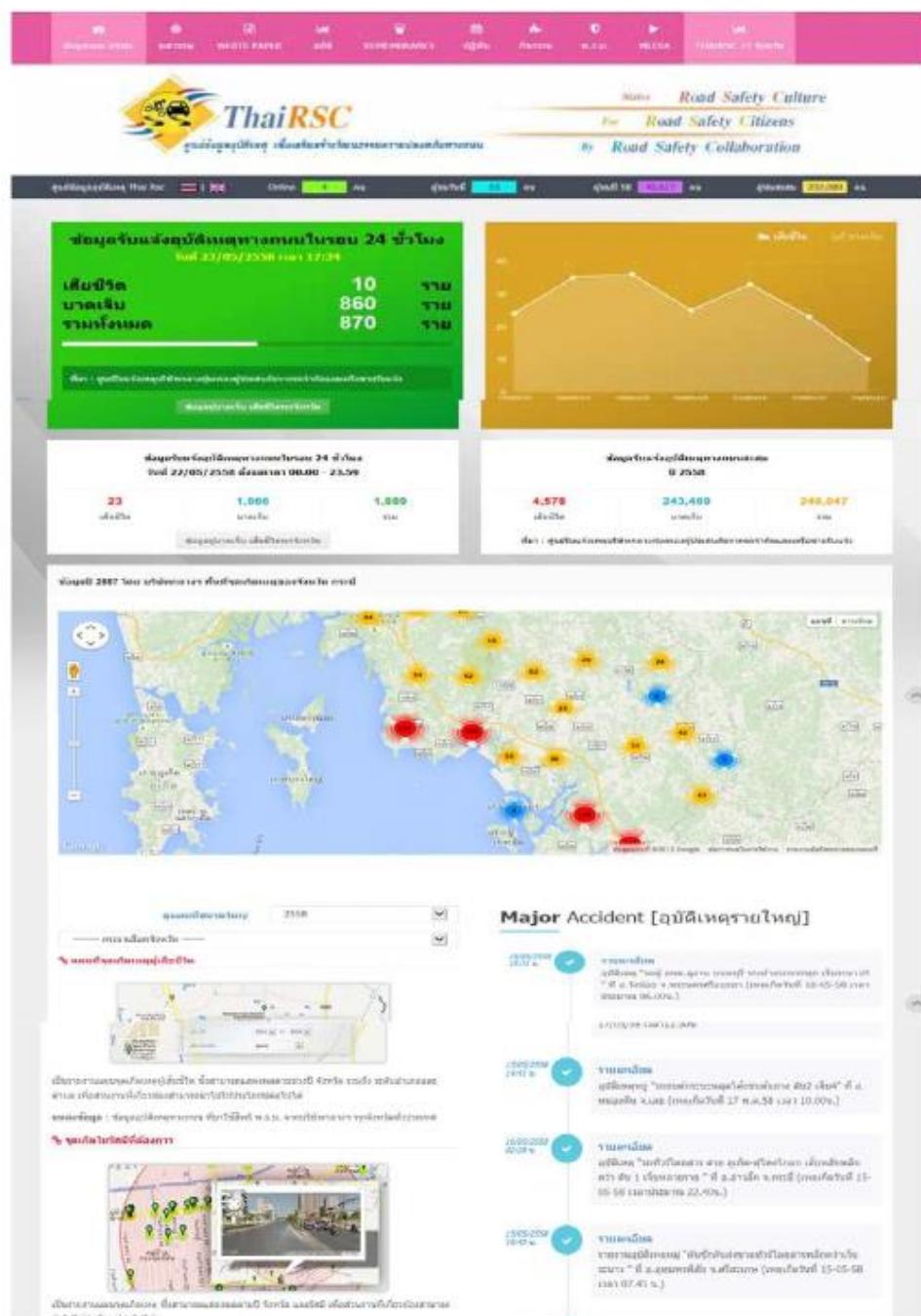
1 2563 เป้าหมายที่ 1 ภายในปี 2563 ทุกประเทศต้องดำเนินการลดอัตราการเสียชีวิตและอัตราบาดเจ็บทางถนนของเด็กและเยาวชนลงครึ่งหนึ่ง	2 2573 เป้าหมายที่ 2 ภายในปี 2573 ทุกประเทศต้องดำเนินการลดอัตราการเสียชีวิตและอัตราบาดเจ็บทางถนนของเด็กและเยาวชนลงครึ่งหนึ่ง	3 2573 เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2573 ถนนสาธารณะที่อยู่อาศัยในเมืองต้องปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชน	4 2573 เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางทางถนนต้องมีมาตรฐานเดียวกันสำหรับเด็กและเยาวชน
5 2573 เป้าหมายที่ 5 ภายในปี 2573 ถนนพิเศษใหม่ (ทางเดินเด็กที่มีล้อเลี้ยง หรือจักรยาน) และถนนพิเศษสำหรับเด็กและเยาวชนต้องมีมาตรฐานเดียวกันสำหรับเด็กและเยาวชน	6 2573 เป้าหมายที่ 6 ภายในปี 2573 รถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตราฐานต้องลดอัตราการเสียชีวิตและอัตราบาดเจ็บทางถนนลงครึ่งหนึ่ง	7 2573 เป้าหมายที่ 7 ภายในปี 2573 เพิ่มสีสันของถนนเด็กที่เดินทางเดินทางด้วยจักรยานและเด็กจักรยานต้องลดอัตราการเสียชีวิตและอัตราบาดเจ็บทางถนนลงครึ่งหนึ่ง	8 2573 เป้าหมายที่ 8 ภายในปี 2573 เพิ่มสีสันของถนนเด็กที่เดินทางเดินทางด้วยจักรยานและเด็กจักรยานต้องลดอัตราการเสียชีวิตและอัตราบาดเจ็บทางถนนลงครึ่งหนึ่ง
9 2573 เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2573 ลดอัตราเสียชีวิตและอัตราบาดเจ็บทางถนนเด็กและเยาวชนลงครึ่งหนึ่งโดยใช้มาตรการทางกฎหมายและมาตรการทางกายภาพ	10 2573 เป้าหมายที่ 10 ภายในปี 2573 ห้ามประนีดเกี่ยวกับยาต่อเด็กและเยาวชน	11 2573 เป้าหมายที่ 11 ภายในปี 2573 ห้ามประนีดยาต่อเด็กและเยาวชนและห้ามนำยาต่อเด็กและเยาวชนเข้าสู่สถานที่สาธารณะ	12 2573 เป้าหมายที่ 12 ภายในปี 2573 ห้ามประนีดเด็กและเยาวชน ห้ามประนีดเด็กและเยาวชนในสถานที่สาธารณะ

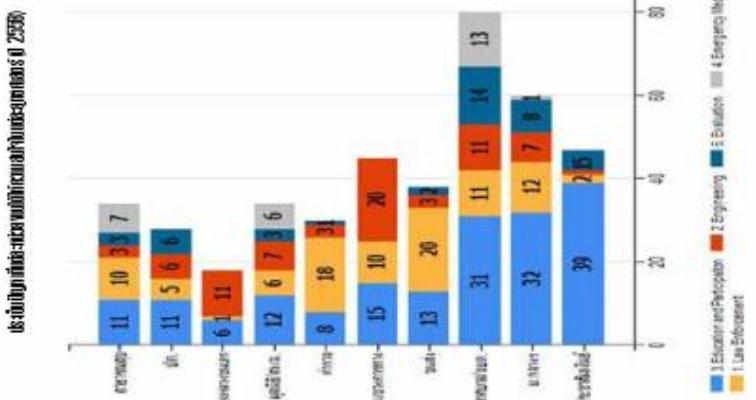
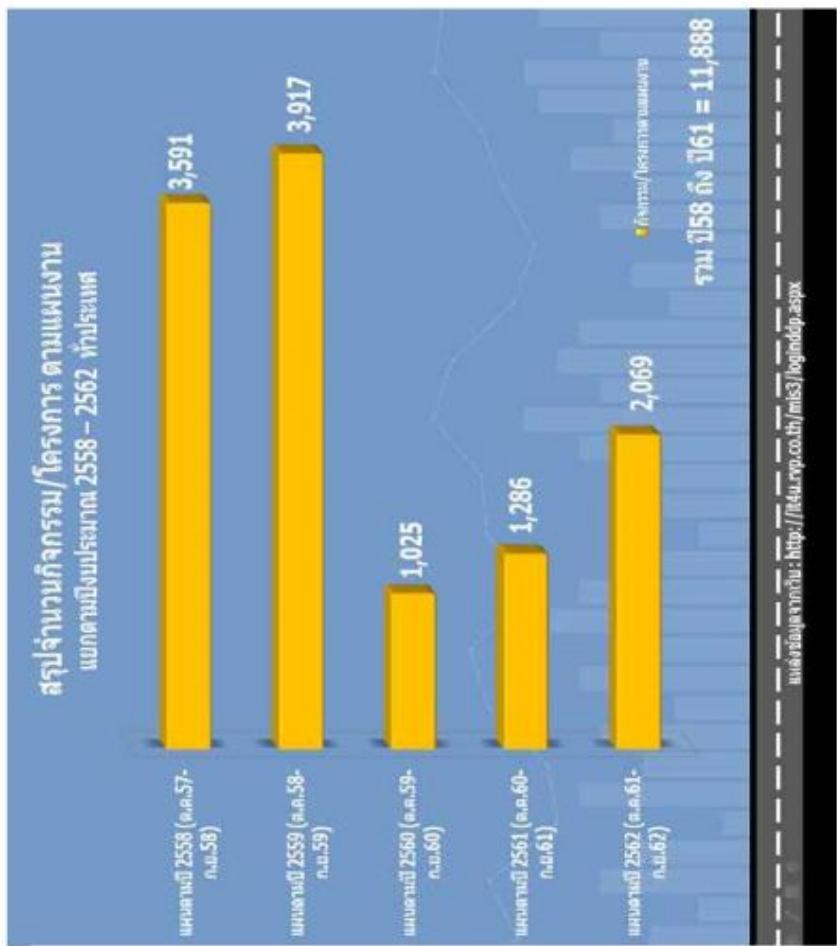
- หมายเหตุ 1: การดำเนินการเพื่อรองรับเป้าหมาย
- หมายเหตุ 2: ถนนสาธารณะที่อยู่อาศัย
- หมายเหตุ 3: ถนนพิเศษสำหรับเด็กและเยาวชน
- หมายเหตุ 4: จักรยานและจักรยาน
- หมายเหตุ 5: ถนนพิเศษสำหรับเด็กและเยาวชน

สิบเป้าหมายนี้เรียกว่าเป้าหมายโลกสำหรับการประเมินความปลอดภัยทางถนน จัดทำโดยองค์กรอนามัยโลก จัดทำขึ้นเพื่อให้ประเทศต่างๆ สามารถประเมินความปลอดภัยทางถนนได้โดยใช้มาตรฐานเดียวกัน 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในวันที่ 22 พฤษภาคม 2560 คุณสามารถเข้าชมได้ที่ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/

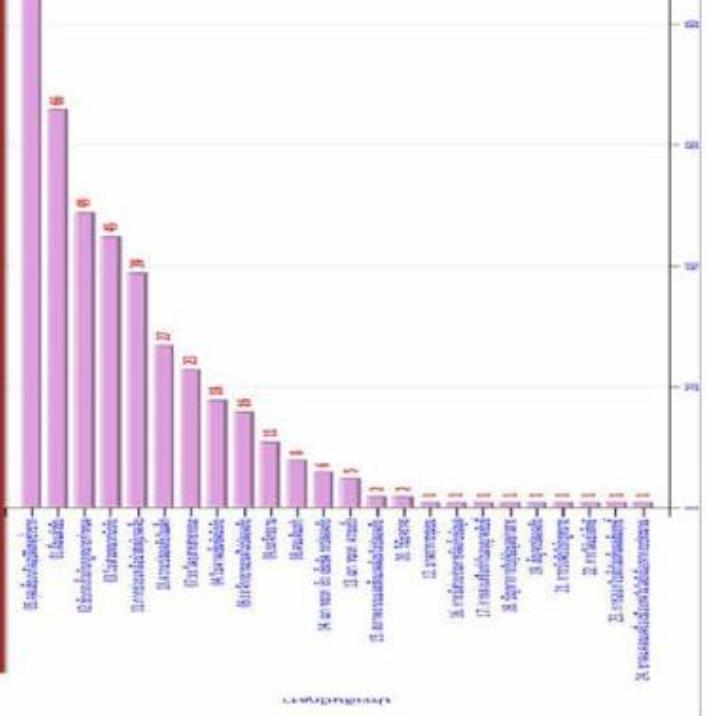


การบริหารข้อมูล เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน MIS FOR SUSTAINABLE ROAD SAFETY

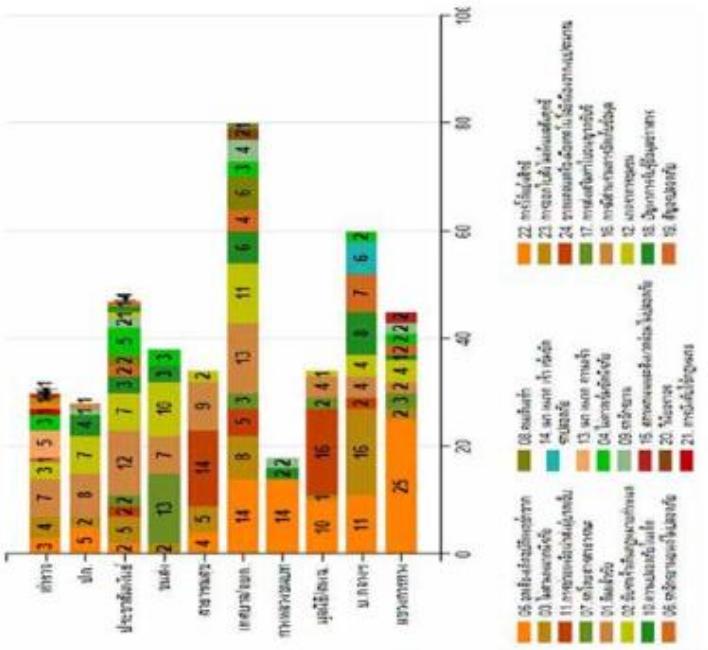




ແນ່ງຈຸດໆສຳນັກພາບພະນັກງານ



ຈຳນວນພະນັກງານພາບພະນັກງານ



สรุปผลการดำเนินการ

โครงการติดตามผล การบริหารข้อมูลเพื่อสังคมที่เห็นทางถนนอย่างยั่งยืน (เวทีคุณปลดปล่อย 4.0)

MIS FOR SUSTAINABLE ROAD SAFETY

เริ่ม ปี พ.ศ. 2557 บริษัทกลางฯ ร่วมกับ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และสสส. ได้จัดการประชุมสัมมนาเรื่องปฏิบัติการ 76 จังหวัด จำนวน 9 ครั้ง เพื่อนำเสนอการและจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับแผนผังป่าท่องเที่ยวจังหวัด เกิดแผนปฏิบัติการประจำปี 2557 ซึ่ง จำนวน 283 แผน 3,591 โครงการที่จัดทำ

ปี พ.ศ. 2558 การจัดประชุมทั่วมนาเริงปฏิบัติการในจังหวัด 76 จังหวัด จำนวน 76 ครั้ง เกิดแผนปฏิบัติการประจำปี 2558 จำนวน 365 แผน 3,917 โครงการ/กิจกรรม และ มีการติดตามผลการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแบบยุ่งเป้า โดยแผนงานที่แต่ละจังหวัดให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก ได้แก่ แผนงานแก้ไขขาดเสีย จุดอันตราย มีการดำเนินการเสร็จทันแล้ว 72 จุดเสีย จำนวน 64 จังหวัด อยู่ระหว่างดำเนินการ เป็นแผนต่อเนื่อง ในปีงบประมาณ 2559 อีก จำนวน 12 จังหวัด

ปี พ.ศ. 2559 เกิดแผนปฏิบัติการประจำปี 2560 จำนวน 267 แผน 1,025 โครงการ/กิจกรรม โดยวิเคราะห์ประเมินผลการดำเนินการของแผนปฏิบัติการ รองรับแผนแม่บท ตั้งแต่ปี 2558 ถึงปี 2562 พบว่ามีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ แยกตามยทธิศาสตร์การทำงาน ดังนี้

แผนกพัฒนาสื่อที่ 1 จำนวน 1,673 ใบสัมภาษณ์/บัญชีรายรับ คิดเป็นร้อยละ 14%

แผนภูมิทางศาสตร์ที่ 2 จำนวน 3,990 โครงการกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 34%

แผนยุทธศาสตร์ที่ 3 จำนวน 4,962 โครงการ/กิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 42%

แผนที่ทางศาสตร์ที่ 4 รุ่วนาม 1,263 ไตรรงค์กิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 11%

ตั้งแต่ปี 2558 ถึงปี 2562 มีการดำเนินโครงการก่อสร้าง จำนวนทั้งสิ้น 11,888 โครงการก่อสร้าง

ปี พ.ศ.2561 จึงมุ่งหวังและยกระดับการบูรณาการแผนปฏิบัติการในปี 2561 ให้เกิดการขับเคลื่อนโดยกระบวนการ PDCA ขับเคลื่อนแผนงานปฏิบัติการ แบบมุ่งเป้า 1 จังหวัด 1 แผน ร่วมกัน ในนามศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด นอกเหนือจาก แผนงานของแต่ละหน่วยงาน เพื่อสนับสนุนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2561 - 2564 โดยความร่วมมือกับทุกหน่วยงานร่วมสมัยสนับสนุนการดำเนินการบูรณาการแผนปฏิบัติการ และติดตามผลการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ สนับสนุนส่งเสริมให้เกิดนวนปลดภัย เป็นเวทีแห่งการนำเสนอผลงานรณรงค์แก่ไปรษณีย์ฯ ให้เป็นมาตรฐานปฏิบัติเหตุทางถนน ระดับจังหวัด และเป็นเวทีของการเรียนรู้ เครือข่ายรณรงค์ แก้ไขป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน นำสู่การบูรณาการทั้งแผนงาน และทั้งบุคลากรอันทรงพลัง ระดับจังหวัด เพื่อเตรียมพร้อมแก้ไขด้านความปลอดภัย ทำให้บรรลุผลแผนงานได้อย่างรวดเร็ว เพื่อติด การนาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตของแต่ละจังหวัดลดลง ต่ำกว่า 10 คนต่อแสนประชากร ภายในปี 2564 โดยเชื่อมั่น เป็นอย่างยิ่งว่า โครงการการบริหารซ้อมมูลเพื่อทดสอบอุบัติเหตุ ทางถนนอย่างยั่งยืน (เวทีกันปลดภัย 4.0) ซึ่ง ขับเคลื่อนกลยุทธ์การบริหารจัดการโครงการ โดยการบูรณาการเป้าหมายและวิธีการแผนงาน ร่วมกัน เพื่อ อำนวยการ ฝึกอบรม สนับสนุน และกระตุ้น ติดตามกระบวนการขับเคลื่อนแผนงานและโครงการ ของทุกจังหวัด โดย การจัดการแบบมุ่งเป้า เพื่อทดสอบนาดเจ็บ พิการและเสียชีวิต โดยบูรณาการภาคีเครือข่ายภาครัฐ เอกชน และ สื่อมวลชน ร่วมกระบวนการการติดตามและประเมิน สนับสนุนให้การขับเคลื่อนแผนงานเกิดความต่อเนื่อง

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564

รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกขององค์กรอนามัยโลก (WHO) เมื่อ พ.ศ. 2558 ประเทศไทยอยู่ในผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 24,237 คน และก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศถึงปีละ 4.75 แสนล้านบาท¹ ซึ่งการดำเนินงานที่ผ่านมา ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นกรอบแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนร่วมมือด้วยกัน จำนวน 3 ฉบับ ได้แก่

1. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551
2. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555
3. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559

ทั้งนี้ เนื่องจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 – 2559 ที่ใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานช่วง พ.ศ. 2556 – 2559 ได้สิ้นสุดลงแล้วใน พ.ศ. 2559 ซึ่งขณะนี้รัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2559 ให้สืบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 – 2559 ไปเพียงก่อนจะก่อให้เกิดความไม่สงบและเสื่อมเสื่อ ดังนั้น เพื่อให้ประเทศไทยมีแผนเข้มงวดมากขึ้นในการบริหารจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีแผนหลักในการเข้าสู่เกณฑ์ความปลอดภัยทางถนน ให้บรรลุตามเจตนาของผู้ริเริ่ม จึงมีกำหนดให้ใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 – 2559 ที่มุ่งเน้นให้มีการลดอัตราอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีแผนหลักในการเข้าสู่เกณฑ์ความปลอดภัยทางถนน ให้บรรลุตามเจตนาของผู้ริเริ่ม จึงมีกำหนดให้ใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานแบบบูรณาการจากภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป

การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 จึงเป็นการกำหนดพิธีทางหรือแนวทางปฏิบัติตามพันธกิจ (Mission) ให้สัมฤทธิ์ผลตามวิสัยทัศน์ (Vision) และเป้าประสงค์ (Goal) ตามเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรสหประชาชาติและนานาประเทศที่เป็นแบบอย่างในการลดการบาดเจ็บและการตายจากอุบัติเหตุทางถนนที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน (Safe System) และวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) โดยพัฒนาระบบบริหารจัดการที่มีความเข้มแข็งและสนับสนุนการเข้าสู่เกณฑ์ความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเสี่ยงหลัก ควบคู่กับการสื่อสารเพื่อการเปลี่ยนแปลงสังคมไปสู่สังคมปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 จึงประกอบไปด้วย 4 ยุทธศาสตร์ 18 เป้าหมาย และ 87 กลยุทธ์

¹ ค่าประมาณการความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยได้ปานกลางถือว่าอยู่ที่ 5% ของ GDP ประมาณเทียบกับ GDP ประเทศไทย พ.ศ. 2558 (ซึ่งถูก GDP จากธนาคารแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 เท่ากับ 9.5 แสนล้านบาท)

นอกจากนี้ การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนฯเป็นตัวมีการวางแผนระยะยาวที่สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศในระยะ 20 ปี ดังนี้ ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 จึงได้อัดทำอย่างต่อเนื่อง 20 ปี เพื่อมุ่งไปสู่ “สร้างวิสัยทัศน์ มุ่งสู่ศูนย์” ตามกรอบปฏิรูปความปลอดภัยทางถนนฯ ซึ่งกำหนดให้ พ.ศ. 2554 – 2563 (เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนนฯ) โดยมีเป้าหมายให้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน ของตัวโลก ร้อยละ 50 ภายใน 10 ปี หรือใน พ.ศ. 2563

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

วิสัยทัศน์

มุ่งเน้นสู่มาตรฐานการเดินทางที่ปลอดภัยด้วยกัน (Committing to Standard of Safe Journey Together)

พันธกิจ

- เสริมสร้างสมรรถนะให้กับระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เกิดการทำงานได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
- ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาคน พัฒนาความรู้ พัฒนามาตรฐาน และนวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน และลดภาระของรัฐจากการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศไทยจากการลักเจ้าหน่วนผู้พิการและทุพพลภาพจากอุบัติเหตุทางถนน
- ส่งเสริมให้เกิดรูปแบบการพัฒนาที่ยั่งยืนด้วยการมีส่วนร่วมตามแนวทางประชาธิรัฐ

เป้าประสงค์

- ระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนนมีการทำงานในลักษณะบูรณาการ ทั้งแผนงานและงบประมาณที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ และมีองค์กรวิชาการความปลอดภัยทางถนน ในการติดตามและสนับสนุนแนวทางในการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ที่สำคัญระดับประเทศ
- ประเทศไทยมีระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีมาตรฐานและปลอดภัย สำหรับคนทุกกลุ่ม อายุย่างทั่วถึง
 - ประเทศไทยมีถนนและสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและลดความรุนแรงอันเกิดจากการชน
 - ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาและส่งเสริมการผลิตยานพาหนะที่มีความปลอดภัย ตามมาตรฐานสากลสำหรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม
 - ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ทึ่งด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และมีแนวทางการใช้ชีวิต ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายตัวชี้วัด

จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 ได้กำหนดค่าเป้าหมายในการดำเนินงานตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนตามข้อเสนอแนะขององค์การสหประชาชาติ ค่าเป้าหมายตั้งกล่าวดังนี้ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน

ใน พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นปีสุดท้ายของทศวรรษแห่งความปลดภัยทางถนน โดยค่าเป้าหมายตั้งกล่าวให้ใช้ข้อมูลการเสียชีวิตของสำนักงานตำรวจแห่งชาติใน พ.ศ. 2552 ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 21 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน เป็นฐานในการประเมินการเพื่อกำหนดค่าเป้าหมายของพ.ศ. 2563 ซึ่งต้องการลดการสูญเสียลงครึ่งหนึ่งภายในปีสุดท้ายของทศวรรษฯ

อย่างไรก็ตามข้อมูลการเสียชีวิตของสำนักงานตำรวจนั้นทำได้ไม่ดีที่น้ำใจให้ในการกำหนดค่าเป้าหมายนั้น มีนิยามการเก็บเฉพาะกรณีที่เป็นคดีทำให้มีข้อมูลการเสียชีวิตศุภ夷ไปบางส่วน แผนแม่บ้านฯ ในฉบับที่ผ่านมาจึงได้กำหนดให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลการเสียชีวิตที่เป็นสากลมากขึ้น โดยมอบหมายให้กระทรวงสาธารณสุขทำหน้าที่เป็นหน่วยงานประสานเพื่อพัฒนาระบบข้อมูลการเสียชีวิตตั้งแต่ล่าสุด จึงได้มีการพัฒนาระบบข้อมูลการเสียชีวิต 3 ฐานที่ครอบคลุมข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจนั้นๆ แต่ก็ยังคงมีความไม่แน่นหนา เช่น ไม่มีรายละเอียดที่ชัดเจนว่าจะนำข้อมูลใดมาใช้ในระบบ จึงต้องมีการปรับเปลี่ยนระบบให้เข้ากับความต้องการของประเทศ

ในการกำหนดค่าเป้าหมายสำหรับแผนแม่บ้านฯ ฉบับนี้จึงควรปรับปรุงค่าเป้าหมายใหม่โดยใช้ข้อมูลการเสียชีวิตจาก 3 ฐาน ซึ่งมีความใกล้เคียงกับนิยามที่เป็นสากลมากขึ้น และเสนอคณะกรรมการบริหารฯ เพื่อแก้ไขเมติกะลังรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 ให้นำค่าเป้าหมายใหม่มาใช้แทน

นอกจากนี้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดค่าเป้าหมายอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเมืองสันสุน്ധัต ใน พ.ศ. 2564 ไว้ที่ 18.0 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน จึงควรนำค่าเป้าหมายตั้งกล่าวไว้มาใช้ในการกำหนดอัตราการเสียชีวิตสำหรับ พ.ศ. 2564 การกำหนดเป้าหมายตัวชี้วัดระหว่าง พ.ศ. 2560 - 2564 มีดังต่อไปนี้



พ.ศ.	อัตราการตายต่อประชากรแสนคน
2560	30.0
2561	27.0
2562	24.0
2563	21.0
2564	18.0

หมายเหตุ: ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2560 เป็นค่าประมาณการ เนื่องจากยังไม่มีตัวเลขที่เป็นทางการ และใช้ค่าเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 เป็นค่าเป้าหมายสุดท้ายสำหรับ พ.ศ. 2564

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564

รัฐบาลท้า
มุ่งหน้ามาตรฐานการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุด
(Committing to Standard of Safe Journey Together)

พัฒนา	การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ให้สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยที่ต้องการ ให้ได้ก่อการทางานได้อย่างยั่งยืนและ ยั่งยืน
-------	--

ภูมิภาคที่ 1

เป้าหมาย	ระบบการจัดการ ระบบงาน ระบบสนับสนุน ที่สื่อถึงองค์กรต่อผู้บุคคลภายนอก ชุมชน ภาครัฐ อย่างต่อเนื่อง เปิด และสามารถร่วมรักษาสมดุล เพื่อประโยชน์ส่วนตัว
----------	---

ภูมิภาคที่ 2	การบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยทางถนน
--------------	--

เป้าหมาย	มาตรฐานความปลอดภัยทางถนน ที่สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยที่ต้องการ ให้ได้ก่อการทางานได้อย่างยั่งยืน
----------	--

ภูมิภาคที่ 3	ประเมินความปลอดภัย 4.0
--------------	------------------------

เป้าหมาย	ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาตน ผู้นำความปลอดภัย ที่มีความสามารถในการดำเนินการตามมาตรฐาน ทางด้านความปลอดภัย ให้ก่อการทางานได้อย่างยั่งยืน และสามารถรับมือกับภัยธรรมชาติ
----------	---

เป้าหมาย	ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาตน ผู้นำความปลอดภัย ที่มีความสามารถในการดำเนินการตามมาตรฐาน ทางด้านความปลอดภัย ให้ก่อการทางานได้อย่างยั่งยืน และสามารถรับมือกับภัยธรรมชาติ
----------	---

เป้าหมาย	ประเมินความปลอดภัย 4.0
----------	------------------------

เป้าหมาย	ประเมินความปลอดภัย 4.0
----------	------------------------

ยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

ยุทธศาสตร์แผนงานหลักที่ 1 การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

บุตร刷卡ผู้ดูแลนักท่องเที่ยว 1 การปฏิรูปกระบวนการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นบุตร刷卡ที่สนับสนุนแผนงานหลักที่ 1 การพัฒนาระบบข้อมูลการติดตามประเมินผล และแผนงานหลักที่ 2 การพัฒนากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย ของแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ที่ควรจะแห่ง ความปลอดภัยทางถนนเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเรานหลักที่ 1 การบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนนของท้องถนนเพื่อ ความปลอดภัยทางถนนในการรถลักดันได้ให้ความสำคัญจากกฎภาคส่วน และเกิดกลไก การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างมีประสิทธิภาพบนพื้นฐานของศักยภาพและหลักฐาน เทิงประจักษ์

ยกระดับค่าสัสดรแผนงานหลักที่ 2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลดปล่อยทางถนนอย่างยั่งยืน

บุคลาศาสตร์แผนงานหลักที่ 2 การเพิ่มสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน ให้ครอบคลุมแผนงานเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติด้านที่ 12 บุคลาศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มสร้างและพัฒนาศักยภาพพูนมนุษย์ โดยการให้ความสำคัญกับการลดปัจจัยเสี่ยงด้านอุบัติเหตุทางถนนและให้ทุกภาคส่วนคำนึงถึงผลกระทบต่ออุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการสร้างเสริมให้เกิดความปลอดภัยในระดับ Primary Prevention ที่ยังยืนมานานกว่าการแก้ไข หรือ ฟื้นฟูสภาพภายนอกจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่ปลายทางไม่ก่อให้เกิดความยั่งยืน โดยการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับประชาชนและผู้ใช้ถนนในทุกกลุ่ม ควบคู่ไปกับการจัดการเพื่อต่อความสูญเสียจากปัจจัยเสี่ยงหลัก ในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การพัฒนาระบบที่เชื่อมต่อความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้ถนนที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล

ยทธศาสตร์แผนงานหลักที่ 3 ประเทศไทยขึ้นสู่ทางกนนปลดภัย 4.0

ยุทธศาสตร์แผนงานหลักที่ 3 ประเทศไทยขับเคลื่อนประเทศ 4.0 มุ่งเน้นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนทั้งโครงการข้ามพรมแดน ยานพาหนะและภารพพัสดุคลาส A ที่มีความเสี่ยงชายแดน และเป็นมืออาชีพด้านความปลอดภัย รวมถึงการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการประยุกต์ใช้ นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนในการบริหารจัดการภาระขนส่งทางบก เพื่อรับรองรับการปรับตัวเข้าสู่ยุคดิจิทัล 4.0 ที่ขับเคลื่อนโดยเทคโนโลยี เช่น อัจฉริยะ และนวัตกรรม เพื่อยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์นี้ยังตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ใน เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย และเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถ ใช้ถนนอย่างปลอดภัย ของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในการลดปัจจัยเสี่ยงหลักทั้งด้านถนน และการสัญจรด้านยานพาหนะและด้านผู้ใช้รถให้ดี

ยุทธศาสตร์แผนงานหลักที่ 4 ประชาธิรัฐเพื่อถนนปลอดภัย

ยุทธศาสตร์แผนงานหลักที่ 4 ประชาธิรัฐเพื่อถนนปลอดภัยใช้กรอบแนวทางของแผน พัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติด้วยน้ำที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพ ทุนมนุษย์ด้านความปลอดภัย ทางถนน โดยเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการมีส่วนร่วมจัดกิจกรรมสาธารณะประจำปีชนเผ่าบ้านทาง ตั้งคุณโดยอาศัยแนวร่วมจากทุกภาคส่วนในการสร้างวัฒนธรรม ความปลอดภัย และเป็นยุทธศาสตร์ที่ สนับสนุนแผนงานหลักที่ 1 การพัฒนาระบบข้อมูลการติดตามประมูลผล และแผนงานหลักที่ 2 การพัฒนา กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายของแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทั่วราชแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ในเส้นทางหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของทุกภาค แห่งความปลอดภัยทางถนน ในกรณีสกัดดันให้ในนโยบายทางถนนได้รับความสำคัญจากทุกภาคส่วน และเส้นทางหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยของทุกราชแห่ง ความปลอดภัยทางถนนในการสร้างภาคี เครือข่ายการมีส่วนร่วมในการดำเนินการอย่างจริงจังในทุกราชแห่งความปลอดภัยทางถนน

ข้อมูลสถิติและการจัดเรียง 76 จังหวัด

ลำดับ	จังหวัด	จุดเรี่ยง	ขนาดที่บบ			พื้นที่ชั้น			เส้นริเวร			แหล่งน้ำ / สถานที่ตั้ง / ลักษณะ
			ปี	ปี	/ ลักษณะ	ปี	ปี	/ ลักษณะ	ปี	ปี	/ ลักษณะ	
1	กรุงเทพมหานคร	โภคทรัพย์และอุปกรณ์ บ.ปาร์ค้า อ.เมือง กรุงเทพมหานคร	2559	2560	2561 (ลบ)	2559	2560	2561 (ลบ)	ปี	ปี	/ ลักษณะ	ที่ตั้งจุด สะพานบูร / ถนนพหลโยธิน
2		บริษัทซีซีที ไฟฟ้า อ.เมือง จ.กรุงเทพมหานคร	19	42	23	1	0	-1	0	0	0	8.074221, 98.906189
3	กาญจนบุรี	พะนังคลองแม่น้ำพันพากาส 3081 (ถนนท่าเรือ-พระพันธ์ชั่วเร็ว) ต.พระพัน บ.ท่านศาลา จ.กาญจนบุรี	13	1	-12	0	0	0	0	0	0	13.978957 / 99.752297
4	กำแพงเพชร	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2116 สาย สีเมือง - ยังคงดูล - ร่องคอก ต. ภูเขา 9-625 ชั่วโมงเดือนสิงหาคม	8	3	-5	0	0	0	0	0	0	16.334393, 103.421328
5	กำแพงเพชร	ถนนท่าเรือว. ชน.เมืองกำแพงเพชร ต.จังหวัดกำแพงเพชร บ.กีริเมือง ระยะทางกันอยู่ 5 กิโลเมตร	8	0	-8	0	0	0	0	0	0	16°29'24.5"N 99°32'08.9"E
6	เชียงใหม่	ทางหลวงหมายเลข 2131 หมู่บ้านโคกครอง จังหวัดเชียงใหม่	21	5	-16	2	0	-2	0	0	0	16.4075, 102.7634
7	เชียงใหม่	ถนนสุขุมวิท ช่วงแยกเข้าใช้เชิงเดี่ยวสี่แยกแสงจันทร์ จังหวัดเชียงใหม่	25	6	-19	1	0	-1	0	0	0	12.650205, 102.128788
8	ฉะเชิงเทรา	บ.นาจารวาราช 304 หมอน เส้นทางท่องเที่ยว - พนมสารคามชุมชนชาวเขา 94+910 ถึง กม. 101+000	25	2	-23	20	3	-17	0	0	0	13.719468, 101.315170
9	ชัยบุรี	ถนนหมายเลข 1 ตำบลหนองคันง อ.บ้านกระราช จังหวัดชัยบุรี	19	1	-18	1	0	-1	0	0	0	13.088798, 100.907545
10		แม่น้ำแม่กลอง กม 92+594 ท.บาง彷พระ อ.ศรีราชา อ.ชลบุรี	32	0	-32	1	0	-1	0	0	0	13.209026, 101.004521
11	ชัยนาท	จุดสัมมนาระบบน้ำท่าชุมชนบ้านบ่อทอง ช.วัวนเนา ก.บ่อทอง ต.โพนพางต่อ อ.สารคาม จ.ชัยนาท	11	2	-9	1	0	-1	0	0	0	15.109967,100.286126
12	ชัยภูมิ	ชุมชนคลองพื้นที่ร่วมส่วนรวมและที่ดิน บ้านจั่วทุ่รศ ต.บ้องชุมน์ อ.เมือง จ.ชัยภูมิ	182	48	-134	5	0	-5	0	0	0	15.564290 , 101.849928

ข้อมูลสถิติแก้ไขจุดเสี่ยง 76 จังหวัด

ลำดับ	จังหวัด	จุดเสี่ยง	ภาคฤดู			เพิ่มขึ้น เป็นร้อย เปอร์เซนต์	เสียรัฐ ปี	เสียรัฐ ปี	เสียรัฐ ปี / ลดลง (ลบ.)	เพิ่มขึ้น เป็นร้อย เปอร์เซนต์ / ลดลง
			ปี	ปี	ปี					
13	ชุมพร	ถนนพะซุกตาม ซึ่งทางเดินบนภูเขาและทาง อันเล็กท่ามกลาง จังหวัดชุมพร	18	6	-12		3	0	-3	10.599665, 99.161750
14	เชียงราย	ถนนพหลโยธิน ช่วงเข้าเมืองเชียงราย ทางเดินบนภูเขา จังหวัดเชียงราย	17	2	-15		0	0	0	19.804664, 99.754221
15	เชียงใหม่	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้า บริเวณใหม่ องค์กรรัฐบาลส่วนหมู่บ้านร้อย 100%	20	2	-18		2	0	-2	18°53'21" N, 99.00°46' E
16	เชียงราย	ทางหลวงหมายเลข 108 ช่วงเข้าเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่	131	42	-89		20	23	3	18.451514, 98.734868
17		ทางหลวงหมายเลข 404 ตอน ตreq - บ้านนา บริเวณ กม. 3+300 - กม. 3+600 (ผ่าน ถ.เที่ยง南北บันย)	5	0	-5		2	0	-2	7.5117797, 99.6297042
18		ทางหลวงหมายเลข 404 ตอน - บ้านนา กม. 4+700 - กม. 4+800 (ผ่าน ถ.เที่ยง南北บันย)	7	3	-4		2	0	-2	7.5034803, 99.6314181
19	เชียง	ทางหลวงหมายเลข 4 1,204 ตreq - เทศบาล กม. 1128+000 - กม. 1128+500 (ผ่าน บ้านเชียงรือสา)	8	2	-6		0	0	0	7.55572, 99.7736568
20		ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน นราธ ห้วยยอด กม. 1075+000 - กม. 1079+000 (ควบหนังช้าง)	3	0	-3		2	0	-2	7.7376104, 99.6210519
21		ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน ลี่บัว - ตรีจ กม. 1099+200 - 1099+500 (บริเวณหมอกคลองหนองช้าง)	3	0	-3		2	0	-2	7.6399299, 99.5872195
22		ทางหลวงหมายเลข 419 ตอน ถนนวงแหวนเชียงใหม่ ตอน กม. 26+700 - กม. 26+800 (บริเวณแยกแม่น้ำพิงค์สูน)	14	0	-14		3	0	-3	7.6075584, 99.6362426
23		ทางหลวงหมายเลข 403 ตอน ตรีจ - ก้าวเจด	2	0	-2		0	0	0	7.5206936, 99.5592329

ข้อมูลสถิติและการจัดเรียง 76 จังหวัด

ลำดับ	จังหวัด	จุดสี่แยก	ภาคอีสาน			ภาคตะวันออก			ภาคใต้			พื้นที่ชุมชน ลับคุณ / ลับติ่ง
			ปี	ปี	ปี	เพิ่มขึ้น / ลดลง	ปี	ปี	เพิ่มขึ้น / ลดลง	(ลบ.)		
24	เชียงราย	ทางหลวงหมายเลข 4046 ตอน ทรัจ - สีดา กม.2+300 - กม.2+800	2559	2560	2561	-2	0	-2	1	3	2	7.5547874,99.5737214
25	เชียงใหม่	ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน ทรัจ - เทพผ้า กม.1129 - กม.1130	8	2	-6	0	0	0	0	0	0	7.5653839, 99.7850727
26	เชียงใหม่	บุตงชุมชนวัดศรีสุธรรมารักษ์ ถนนนนทบุรี ต.บัวขาว อ.เมืองเชียงใหม่ จ.เชียงใหม่	18	1	-17	0	0	0	0	0	0	12.242002, 102.510496
27	เชียงใหม่	จุดแยกทางเข้าวัดมหาธาตุ ถนนสุขุมวิท ต.วัดสวนและ อ.เมืองเชียงใหม่ จ.เชียงใหม่	17	29	12	0	1	1	1	1	1	12.267181, 102.498517
28	เชียงใหม่	บุตงชุมชนคลองบางพะพระ ต.บัวขาว อ.เมืองเชียงใหม่ จ.เชียงใหม่	11	11	0	0	0	0	0	0	0	12.240257, 102.513380
29	เชียงใหม่	จุดแยกทางเข้าวัดมหาธาตุ บ.เชียงใหม่ ต.ห้วยอ่องกุด อ.เมืองเชียงใหม่ จ.เชียงใหม่	20	3	-17	1	0	0	-1	0	0	12.221103, 102.502177
30	เชียงใหม่	จุดหน้าโรงเรียนครูทองคำรอน ต.วังกระดุง อ.เมืองเชียงใหม่ จ.เชียงใหม่	18	9	-9	0	1	1	1	1	1	12.235731, 102.524129
31	เชียงใหม่	บุตงชุมชนวัดมหาธาตุ ต.แม่สอด อ.แม่สอด จ.เชียงใหม่	18	3	-15	1	0	0	-1	0	0	12.376289, 102.380752
32	เชียงใหม่	จุดแยกทางเข้าวัดมหาธาตุ ถนนสุธรรมารักษ์ ต.คลองใหญ่, อ.เมืองเชียงใหม่ จ.เชียงใหม่	18	3	-15	1	0	0	-1	0	0	12.262758, 102.537514
33	เชียงใหม่	จุดแยกทางเข้าวัดมหาธาตุ บ.เชียงใหม่ จ.เชียงใหม่	22	4	-18	1	0	0	-1	0	0	12.375751, 102.582041
34	เชียงใหม่	พ.ร.บ.1 (ถนนพหลโยธิน) ช่วง วังเจ้า - ตาก ระหว่าง กม.500 - กม.518	137	18	-119	18	0	-18	0	0	0	16.718651,99.232294 - 16.841020,99.113686

ข้อมูลสถิติแก้ไขจุดเสี่ยง 76 จังหวัด

ลำดับ	จังหวัด	จุดเสี่ยง	balance			เพิ่มขึ้น / ลดลง (คน)	เสียชีวิต	เพิ่มขึ้น / ลดลง (คน)	พื้นที่จุด สระจุด / คลองจุด
			ปี	ปี	เพิ่มขึ้น / ลดลง (คน)				
35	นราธิวาส	หัวศอกถลางเกือบหมื่นครามใหญ่/วัดพราหมณ์ พ.ก. 3049 (นุยะมะยอง) ต.บ้านใหญ่ บ.นราษฎร์ พ.ก. 305 (รัชสีห์-นราษฎร์) ต.ทำซัง อ.เมือง จ.นราธิวาส	24	6	-18	0	1	1	14.234246, 101.242321
36		พ.ก. 305 นราษฎร์ (นุยะมะยอง) ต.บ้านใหญ่ บ.นราษฎร์ พ.ก. 305 (รัชสีห์-นราษฎร์) ต.ทำซัง อ.เมือง จ.นราธิวาส	19	9	-10	1	0	-1	14.202847, 101.204404
37		"บ้านนาทวารภัย" แยกทางเข้าศรีบ่อทอง บ.นาคราชพัฒนา	28	4	-24	1	0	-1	13.809939, 100.132828
38	นครปฐม	บิดจุดลับบานเพื่อหลอกบุคคลฯ ทางค่าวิกาณายศ 4 ฉุดกับบันลักษณ์แม่พระ กญ. 65+585 บิดจุดลับบานเพื่อหลอกบุคคลฯ ทางค่าวิกาณายศ 4 ตอน พระประทีปฯ - สระภารพเพิ่ม กญ. 61+180 (จุดลับบันลักษณ์)	12	0	-12	1	0	-1	13.797339, 99.969851
39		สามแยกบ้านบึงรีวิว ทางหลวงหมายเลข 2032 ดอนพากอภิญญา-ศรีส่องงาม ที่ กม.28+225 สามแยกบ้านบึงรีวิว ที่ กม.28+225	31	0	-31	2	0	-2	13.797398, 99.969850
40	นครปฐม	นครปฐม จังหวัดนครปฐม ทางหลวงหมายเลข 22 ตูบัน ถนนกรุงศรีนคินทร์ ที่ กม.25+721 สามแยกบ้านบึงรีวิว ที่ กม.28+225	4	3	-1	0	1	1	17.662976, 104.272841
41		สามแยกบ้านบึงรีวิว ที่ กม.28+225	33	0	-33	1	0	-1	17.383136, 104.736939
42	นครราชสีมา	ไดร์ฟบ้านบึงรีวิว บ้านหนองบึงบ้านฯ อ.บ้านอ้อสีดา จังหวัดนครราชสีมา	17	1	-16	0	0	0	14.980410, 101.565562
43		โลจิการบ้านบึงรีวิว อ.บ้านอ้อสีดา จ.นครราชสีมา	20	35	15	1	4	3	14.499311, 101.937059
44	นครศรีธรรมราช	ถนนกรุงรัตน์ (สี่แยกบ่อโภนา) อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช	23	9	-14	3	0	-3	8.433973, 99.921609
45	นครสวรรค์	สามแยกบ้านบึงรีวิว อ.บ้านมหาพร้า จ.นครสวรรค์	13	0	-13	1	0	-1	15.5517993, 100.1276327

ข้อมูลสถิติและการจุติเสียง 76 จังหวัด

ลำดับ	จังหวัด	จุดสืบฯ	ภาคอีสาน			ภาคตะวันออก			ภาคใต้			เต็มชุด	พิเศษ
			ปี	ปี	เพิ่มขึ้น / ลดลง (%)	ปี	ปี	เพิ่มขึ้น / ลดลง (%)	ปี	ปี	เพิ่มขึ้น / ลดลง (%)		
46	หนองบัวฯ	ถนนรัตนภัสดุ (ทางหลวงชนบทหมายเลข 1002) ระยะทาง 9 กม.	2559	2560	2561	2559	2560	2561	4	0	-4	N 13.900064 E 100.40731	
47	นราธิวาส	สี่แยกหลักใหญ่ ถนนสาย นา.4033(บางโพส) ต.บัวขาว อ.เมือง จ.นราธิวาส	13	20	7	7	7	0	-7	6°25'27.6"N 101°49'13.2"E 6.442435, 101.820319			
48		ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 ช่วงอำเภอเรียงสา ม.หัวว่า ถึงก่อนเมืองท่า	19	1	-18	0	0	0	0	0	0	18.566530,100.737466	
49	บ้าน	สี่แยกบ้านหนองบิน บ้าน ถนน บ้าน - หุ่งช้าง ต. หมู่ที่ ๑ แขวง จ.บ้าน	15	2	-13	2	0	0	-2	18.796031,100.779246			
50		บุตงจอมร ถนนสีสุน หมู่ที่ ๑ บ้าน บุตงจอมร หมู่ที่ ๑ บ้าน	10	4	-6	3	1	-2	19.399222,100.880977				
51	บึงกาฬ	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 222 ถนนบ้านโนนสูบบูร์ สามแยกบางเข้าบ้านคำน้ำดี	40	27	-13	3	1	-2	18.303901, 103.648630				
52	บุรีรัมย์	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2445 (บริเวณ-ไร่โคนบือ)	31	4	-27	2	0	-2	14°36'37.1"N 103°04'44.0"E 14.610313, 103.078883				
53	บุรุธรรมี	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 307 (แยกใหม่รีส-บานทัด จ.บุรีรัมย์)	26	1	-25	2	0	-2	14.0649004, 100.6026332				
54	ประจวบคีรีขันธ์	ถนนเพชรเกษมที่ ๗ และชลธ. ต.ไกร อ.สันติชัยมงคล จ.ประจวบคีรีขันธ์	5	3	-2	0	0	0	12.220925, 99.865049				
55	ปราจีนบุรี	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 320 ให้แนวบ้านพรหม ต.เมืองฯ จ.ปราจีนบุรี	17	4	-13	1	0	-1	14.084533, 101.371485				
56	ปราจีนบุรี	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ถนนมหาบุรุ 0402 ตอน เช้าทึ่มอ่อน - ลาดตระเวน ท. บ. 156+000 (หน้าวิทยาลัยการอาชีวศึกษาที่รับปรับปรุง)	8	3	-5	3	0	-3	13.933401, 101.694458				
57	ปัตตานี	ถนนยะรังช้า ม.๔ ต.ยะรังนีแล อ.เมือง จ.ปัตตานี	25	11	-14	0	0	0	6.859249, 101.228603				

บัญชีรวมผลสัมฤทธิ์ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ถึง พ.ศ. ๒๕๖๔

ລົດຕົວ	ຈົງຫວັດ	ຈຸດສິບ	ຈຸດສິບ	ບາດເຈີບ		ເພື່ອຫັກ	ເສີບຫັກ	ເພື່ອຫັກ
				ປີ	ປີ	/ ຄົນ	(ຄົນ)	ປີ
58	ພຣະນັກຕະລິຍຸນຍາ	ທ້າວສະຫວຼາມແມ່ນໃນໜ້າມາຍເລີງ 3 ຊົ່ວໂມງຢາຍຮາຈ ລຶ້າການຄວາມຄວາມ ຈຶ່ງກັດພະຍາຍາກົມຍູງຍາ	2559	2560	2561	2559	2560	2561
59	ພະຍາ	ຕະນາພາບລົມເບີນ ທ່າງໆຈຳກັດຫົວມາເມາ ວະຍາພາບງານຮ່າອັດ 62 ກິລົມເທຣ	16	2	-14	1	0	-1
60	ພໍາງຈາ	ທ້າວສະຫວຼາມແມ່ນໃນໜ້າມາຍເລີງ 4311 ໂທ່ຽງດົບນາເສີບຕ ຕົບປາຍຍະຍ ມີເມື່ອ ຈຶ່ງກັດຫົວໜ່າງາ ຕະນາພາບຮອກຍາມ ທັນຕົກບໍລິຫານ ອົງການອົມອັນ	32	8	-24	3	0	-3
61		ຈຶ່ງກັດຫົວໜ່າງ ຕະນາພາບພັກ	21	3	-18	0	0	8.444132.98.582503
62	ພັກຊຸມ	ໄລ້ປັບຕົ້ນປົກ ຖານຄະລາງໝາມຍາຍເລີຍ 4 ຄອນເຂາພັນເປົ້າ – ພັກຊຸມ ຮະຫວາງ ກມ.1139+000 – ກມ 1140+000	18	2	-16	0	0	7.5644905/100.04969644
63		ໂຕຈະສາກລົກຄ່ານ ນາງຄະລາງໝາມຍາຍເລີຍ 4 ຕອນ ພັກຊຸມ – ນາໂທນັດ ຮະຫວາງ ກມ.1170+000 – ກມ.1172+000 ໄລ້ປັບຕົ້ນກໍາຢູ່ 4 ທ້ານຄວາມຍາຍເລີຍ 4 ຕອນ ເຊັ່ນ – ພັກຊຸມຮະຫວາງ ກມ.1152+925 – ກມ.1155+625	4	2	-2	1	0	7.591513548610361/ 99.84500598915471
64		ທ້າວສະຫວຼາມແມ່ນໃນໜ້າມາຍເລີງ 3057 ທັດ ກຳ.ພ່າຍເສົ້າ ຄົນຫາວັດຫາວັດຫາກົມຍູງຍາ	13	32	19	0	1	7.5463960/100.0397400
65	ພົມຈັກ	111 ທ່າງແຍກທ່າງໆ ດີ ຄະບົນທີ່ ບ.ເມືອງ ຈ.ວິຈິດ ດັນຫາວັດຫາວັດຫາກົມຍູງຍາ	25	11	-14	2	0	7.5609900/99.9145290
66	ພ້າມບູຄາ	ທ້າວສະຫວຼາມແມ່ນໃນໜ້າມາຍເລີງ 12 ບໍລິຫານ ສື່ເມຍກາພາສ ດັບນາງກ່າງ ໃນເມື່ອງ ນ້ອນນາຕີເມື່ອຮອບຫາວຽກ 14 ກໍາໄລເມື່ອງ	21	2	-19	0	0	"16.862840, 100.215686 ໄດ້ 16.818747, 100.313961"
67	ພ້າມບູຄາ	ທັດ.ພ່າຍເສົ້າ 1086 ພິບນຸ້າໂຄກ - ມະນາມສູງ ບໍລິການ ກມ 7+200	127	53	-74	11	2	-9

ข้อมูลสถิติและการจัดเรียง 76 จังหวัด

ลำดับ	จังหวัด	จุดสี่แยก	ขนาดที่บาน			เพิ่มขึ้น			เสียรั่ว			แหล่งเข้า สิ่งปลูกสร้าง / กิจกรรม
			ปี	ปี	/ ล้าน	ปี	ปี	/ ล้าน	ปี	ปี	/ ล้าน	
68	เพชรบุรี	"แยกวงขาลง" (ทางหลวงชนบท 4011 - ทางหลวง ชนบท 4036) ตัดกันเป็น 3 เส้น จุดตัดเพชรบุรี	23	4	-19	0	0	0	0	0	0	13.011388 , 99.970198
69	เพชรบูรณ์	บริเวณพื้นที่ทางราษฎร์ ทางพหลฯ พ.ศ. 21 หมู่ บ้านเด็ก - บ้านเด็ก พ.ศ. 234+311 - 234+595	75	7	-68	5	0	-5	16.523618 , 101.157135			
70	แพร่	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1154 ช่วง ตำบลบ้านหนอง อำเภอสอง จังหวัดพะ ^ร	18	1	-17	0	0	0	0	0	0	18.462799 , 100.182708
71	แม่ก.	แยกออกทางหลวงหมายเลข 101 เพื่อเดินทาง ทางหลวงหมายเลข 129 ถนนเข้มแข็งโกศล เพื่อเดินทาง ก้าวสู่สี่แยกเมืองพะร ที่ทางเดียว บ.เมือง บ.แม่ก.	26	4	-22	2	0	-2	18.180649 , 100.182914			
72	ภูเก็ต	วงเวียนสี่แยกรัตนธิราช อ่างทองเมือง จังหวัดภูเก็ต	25	3	-22	5	0	-5	7.889102 , 98.397938			
73	มหาสารคาม	"ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213" กม.5 + 390 ทางแยกเข้มแข็งวิภาวดีรังสิตมหาสารคาม	18	2	-16	0	0	0	16.269451 , 103.286486			
74	ฉะเชิงเทรา	จุดกับรถเข้มแข็งบ้านคำอ่อน ท.คำอ่อน อ.เมืองจังหวัด จ.ฉะเชิงเทรา	12	2	-10	3	0	-3	16.499846 , 104.670797			
75	นครฯ	จุดกับรถเข้มแข็งบ้านคำอ่อน จ.ฉะเชิงเทรา อ.บึงกุ่มที่ต่อส่วน ถนนพหลโย?option บ้านคำอ่อนคำสร้อย ท.บึงกุ่มที่ต่อส่วน ถนนพหลโย?option บ้านคำอ่อน จ.ฉะเชิงเทรา	7	0	-7	2	0	-2	16.371842 , 104.549531			
76		จุดกับรถเข้มแข็งบ้านคำอ่อน จ.ฉะเชิงเทรา อ.เมืองจังหวัด จ.ฉะเชิงเทรา	6	2	-4	1	0	-1	16.559328 , 104.719110			
77		จุดกับรถเข้มแข็งบ้านคำอ่อน จ.ฉะเชิงเทรา อ.เมืองจังหวัด จ.ฉะเชิงเทรา	7	3	-4	2	0	-2	16.706016 , 104.664244			
78	แม่ฮ่องสอน	ทางหลวงหมายเลข 108 ต่อแม่รุ่ง - ปางหยุ ระหว่าง กม. 337+000 – กม. 339+000 ต.พากอ้ง อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน	5	0	-5	1	0	-1	19.178945 , 97.984945			

ข้อมูลสถิติและการจุลเสียง 76 จังหวัด

ลำดับ	จังหวัด	จุดสืบฯ	ขนาดที่บก				พื้นที่ชั่ว ปี / ลักษณะ (ลบ.)	เส้นเชือก ปี	เส้นเชือก ปี / ลักษณะ (ลบ.)	เนื้อที่ชั่ว ปี / ลักษณะ (ลบ.)
			ปี	ปี	เพิ่มขึ้น ปี	ลดลง ปี				
79	ยโสธร	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 (ถนนสีเหลือง) บ่อวัว ต.ตาลทอง อ.เมือง จ.ยโสธร 0.เมือง จ.ยโสธร	8	2	-6	1	0	-1	8.117325, 98.873260	พิกัดจุด ลําบุรุษ / บึงติ๊ก
80		ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 409 บ่อจ. สีเมือง จ.ยโสธร	13	1	-12	0	0	0	6°32'56.0"N 101'16'29.1"E 6.548874, 101.274739	
81		สามแยกโคตรรัตน์ ถนนสายยะลา - ยะหา ตำบลหลักกาศป อ.โคตรรัตน์ จ.ยะลา	5	0	-5	0	0	0	6.547127, 101.252626	
82		สีเมืองพากาน ตำบลท่าศาลา อ.โคตรรัตน์ จ.ยะลา	5	0	-5	1	0	-1	6.541130, 101.244732	
83		สามแยกนา้า ศูนย์ บ้านโคตรรัตน์ ตำบลหลักกาศป อ.โคตรรัตน์ จ.ยะลา	5	1	-4	0	0	0	6.556827, 101.286837	
84	ยะลา	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 410 บ่อพี้ - เบงจ กม.138+000 - กม.142+000 ตำบลอ้อเขียวอ่ารา อ.โคตรรัตน์ จ.ยะลา	10	0	-10	0	0	0	5.983686, 101.197188	
85		ทางหลวงสาย 4066 โคตรรัตน์ - บีห์สิงห์ กม.8+000 - กม.8+500 ตำบลโคตรรัตน์ อ.โคตรรัตน์ จ.ยะลา	5	0	-5	0	0	0	6.455181, 101.354668	
86		ถนนสาย ยะล 4019 แยกทางหลวงหมายเลข 4067 บ้านโนนดาวร ต.โคตรรัตน์ อ.รัษฎา จ.ยะลา	6	0	-6	0	0	0	6.453657, 101.347827	
87		ถนน ยะล 4010 แยกทางหลวงหมายเลข 4067 บ้านโนนดาวร ต.โคตรรัตน์ อ.รัษฎา จ.ยะลา	8	0	-8	0	0	0	6.476210, 101.429630	
88	ร้อยเอ็ด	ทางหลวงหมายเลข 214 ตอน ร้อนเด็ค - ชุมพรทราย พิมาน รัชดา กม.69+748 - กม.71+894	2	0	-2	0	0	0	15.851615, 103.573811	
89	ระยอง	โคตรรัตน์ ต.เพชรบูรณ์ บ. ศรีสราญ ถนนเพชรบูรณ์ โคตรรัตน์ ต.เพชรบูรณ์ บ. ศรีสราญ ถนนเพชรบูรณ์	15	0	-15	2	0	-2	9.3654767, 98.4271824, 3a, 7 5y, 66.43h, 99.4t	

บุญมูลสภารัตติแบงก์ชุดเรียบ 76 จังหวัด

ລົດກັບ	ຈັງວັດ	ຈຸດສິ່ນ	ບາດເປົ້າ	ເພື່ອສັນທັບ			ເສີມຫຼັກ	ເພື່ອຫຼັບຫຼັກ	ພຶກຄົງຈຸດ / ສະຄຸງຈຸດ
				ປີ	ປີ	/ ຄົນ)			
90	ຮະບັບ	ໄດ້ຮັດວຽກຈຸດພາບຕາມ ລາຍລະອຽດ	43	0	-43		2	0	-2
91	ຮະບັບ	ທຸດເບັນຂອງ ຫຼັງຈານສຳເນົາຮັບໃຈການແພັນແພັນພາບຕາມ ທຸ.ບາງຄອນ ປ.ນິ້ອງ	77	3	-74		6	0	-6
92	ຮະບັບ	ການປັບປຸງວິກາ ຈຳນວດການປັບປຸງ ເພັນພາບຕາມ ເພັນພາບຕາມ	22	4	-18		0	0	12.724355, 101.149611
93	ຮະບັບ	ການຫັກຜະນາງເພື່ອ ບັງລັບ ກມ. 50+502 (ແນທຖານີ້ຈັດ) ຕຳບໍ່ຫັກຜະນາງ ຫຼັກຜະນາງ	10	5	-5		0	1	12.7434491,101.2846061
94	ຮະບັບ	ການຫັກຜະນາງ ທີ່ຈະກ່ອນເພີ້ມໃຈຈັດຫຼັກຜະນາງ	35	11	-24		2	0	-2
95	ສິ່ງ	ແກນນິ້ນຍັງຂຶ້ນ ພາຍ 2338 ພາຍຂຶ້ນໄສ – ຖ່ານຫຼາຍ ນ.4 ຄ.ຫວັນພັກນ້ຳກ່ຽວ ຕຳບໍ່ຫັກຜະນາງ	0	0	0		1	0	-1
96	ສິ່ງ	ທອນຫຼັງໄລຍກີໂຄດ່ວງ (ຫຼັກ 11) ທ່າງແນຍກໄຫຼານຫຼັງຈາກປິດ ບົ້ານສິນຍຸງເຊື້ອງ ດີປະຈາກ (ພາຫລວມຜົນຕົນຫານຍາເຫັນ 11)	18	2	-16		1	0	-1
97	ສິ່ງ	ບົ້ານສິນຍຸງເຊື້ອງ (ພາຫລວມຜົນຕົນຫານຍາເຫັນ 11)	22	3	-19		1	0	-1
98	ເລີຍ	ທາງຫລວມຫາມຍາເຫັນ 201 ບົ້ານເຕີບຫຼັກຜະນາງ ຮ່ວມໃຈນາອັນ ອົມເນື້ອຈາ ຈະເບຍ	32	0	-32		0	0	0
99	ເຄີຍຮະກາງ	ຄົນທາງຫລວມຫາມທັງຫຼັກ ທີ່ໄດ້ກ່ອນພົວພັນ ອ.ຈົງຫວັນພັນສູງ ຈ.ສົກລະເກາ	12	3	-9		1	0	-1
100		ຄານສາຍຫຼືສະຫະກາຍ – ກົມກາຕົກສິ່ງ ຫ້າມກາຕົກຄໍາອາຫຼຸດ ອ້າມກາພົຫມໍ່ ຈົງຫວັນທີກິລົະບະກາຍ	63	6	-57		1	0	-1

ข้อมูลสถิติแก้ไขจุดเสี่ยง 76 จังหวัด

ลำดับ	จังหวัด	เขตเมือง	ขนาดบ่อบ		พื้นที่ชั้น / ลูกกรง (กม)	เสียชีวิต	เบ็ดเตล็ด / ลูกกรง (คน)	พื้นที่ชุด ระดับชุด / ลูกกรง
			ปี	ปี				
101	ศรีสะเกษ	ถนนสายสี่แยกกาชาด ๗ - บ้านหนองล้อก่อเรือนพางค์ฯ บข.กรุงเทพฯ ตำบลหนองเพง อําเภอท่าลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ	2559	2560	2561	2559	2560	2561
102		ถนนสายทรัพยากรถทาง – ถนนพหลโยธิน บริเวณสี่แยก อ.ส. ๓๒ บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ที่ ๒ อำเภอเมือง ศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	32	4	-28	2	1	-1
103	สกลนคร	ทางหลวงหมายเลข ๑๐๘ บ้านหนองกอก หมู่ที่ ๒ บ้านหนองแม่น อำเภอหนองคาย จังหวัดหนองคาย	97	7	-90	11	1	-10
104		การติดตั้งเครื่องจักรกลบดินบีบบ้านพะวง บ้านพะวง ๓ ภ. บ.เมือง	7	3	-4	3	0	-3
105	สระบุรี	ถนนบวรเมเดนทรัพย์ (พระสิริ) ต.คลองสระบุรี ๑ หมู่ที่ ๖ บ.สระบุรี	39	46	7	0	3	3
106		ถนนบุณย์บันทน์ ต.คลองสระบุรี บ้านพะวง อ.สระบุรี	44	57	13	1	0	-1
107	สุโขทัย	“ชาติหลักแม่น้ำแม่เจลท ๔๑๖” บ.สบสู จ.สุโขทัย	16	3	-13	0	0	0
108	สมุทรปราการ	ถนนกาฬราษฎร์บดินทร์ สาย สป/2001 แยกกาฬราษฎร์ หมู่เลขที่ ๓๔ - บ้านลาดกระซัง อ.บางเสาธง ๙.สบสุกราก	82	70	-12	6	4	-2
109	สุพรรณบุรี	“จุดกับด้วยแหล่งท่องเที่ยว” ถนนพะตะวัง ๒ กม. ๖๙ บ.บังเข็มแพ บ.เมือง จ.สุพรรณบุรี	11	2	-9	1	0	-1
110	สุราษฎร์ธานี	สระบุรีบ้านหนองก่อสีฟ SRC ถนนพะตะวัง ๒ ต.พาราชุม อ.เมืองสระบุรี จ.สระบุรี	1	0	-1	2	0	-2
111	สระแก้ว	“หาดล่วงแม่น้ำตาดภูเขาเหล็ก ๓๔๘” ได้จราจรเรื่องแบบ กินใจน้ำ ต.อรุณประทุม อ.รัตนปรีดา อ.สระแก้ว	22	5	-17	1	0	-1

ข้อมูลสถิติและการจัดเรียง 76 จังหวัด

ลำดับ	จังหวัด	จุดส่อง	bacalieu				เส้นเข็ม	เส้นเข็ว	เส้นขัน
			ปี	ปี	ปี	/ ลักษณะ (๔)			
112	ยะลา	สถานแห่งก้าวลดย สำนักหนังสือพิมพ์ จังหวัดยะลา	2559	2560	2561	/ ลักษณะ (๔)	2559	2560	2561
113		จุดตั้งราก กม.97+200 บ้านไผ่ ต.นาดาด	119	21	-98		13	1	-3
114	สิงคโปร์	จุดตั้งราก พ.碗麻律 อ.สิงห์บุรี จ.สิงห์บุรี	115	21	-94		13	1	-12
115		จุดตั้งราก ต.บางบ่อ อ.碗麻律 อ.สิงห์บุรี กม. 81+095	74	35	-39		23	2	-21
116	อุบลราชธานี	บริเวณถนนสายสายน้ำตกโคกกระซิบ ส.ส่อง	15	4	-11		5	0	-5
117	สุพรรณบุรี	ทางแยกจังหวัดร่วมที่ 4 บ.นั่นช่อน อ.สวรรคโลก “ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 340” ทางออกแยก รัชโยธินร้อย ต.ท่าแพสีชัย บ.เมืองฯ อ.สุพรรณบุรี	10	1	-9		0	0	0
118	สระบุรี	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4009 ส.ราษฎร์ธานี – บ้านน้ำสารทิ้งและพานาหมู่ ต.สังข์พานิช บ.น้ำหมู่	18	3	-15		1	0	-1
119	ศรีสะเกษ	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2371 เมืองบ้านโนน ต.ศรีสะเกษ บ.ศรีสะเกษ ต.สระน้ำ	14	1	-13		0	0	0
120	หนองจาย	ถนนมหิดล ช่วงอำเภอสะเมิง จังหวัดหนองจาย	26	4	-22		1	0	-1
121	หนองบัวลำภู	“ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210” ที่แยกบ้านคำใหญ่ ต.บัวลำภู อ.เมืองฯ อ.หนองบัวลำภู	20	9	-11		2	0	-2
122	ช่าง哈尔	ถนนสีลมคลองบัวบาน หน้า อบต.บ้าน ตับบะอบหมื่น อ.บ้านสโนก จังหวัดอุบลราชธานี	29	12	-17		1	0	-1
123		สี่แยกทางบ้านคอกต่ำบ้านใหญ่ บ้านบัวบาน หมู่ที่ 1 ต.บัวลำภู อ.บ้านสโนก จังหวัดอุบลราชธานี	56	11	-45		5	0	-5

ข้อมูลสถิติและการจัดเรียง 76 จังหวัด

ลำดับ	จังหวัด	จุดสี่แยก	บางเข็บ		เพี้ยน		เส้นธิรัช		เพชรบูรณ์		พื้นที่ดิน / ลูกจ้าง
			ปี	ปี	ปี	ปี	ปี	ปี	/ ลูกจ้าง	ปี	
124	อุบลราชธานี	จุดสี่แยกหน้าสำนักงานสหกรณ์เชิงผังพัฒนาอุบลราชธานี หมู่ที่ 212 ถนนอโศกฯ บ.เมือง อ.เมือง จ.อุบลราชธานี (ถนนหมายเลข ๑๐๘) ๙๖๗๘๗	2559	2560	2561	2559	2560	2561	2559	2560	พื้นที่ดิน / ลูกจ้าง
125	อุดรธานี	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๑๐ ช่วง อ.หนองวัวซอ จ.อุดรธานี โล่งบ้านไทร ถนนมิตรภาพ ต.นาโค ช.บุนนาค จ.อุดรธานี	18	0	-18		2	0	-2		15.905207,104.626033
126		โล่งบ้านไทร ถนนมิตรภาพ ต.นาโค ช.บุนนาค จ.อุดรธานี	17	2	-15		2	0	-2		17.099328,102.941808
127	อุทัยธานี	ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๐๔๑ ช่วงบ้านคำอ้อ ^๑ อ.เมือง จ.อุทัยธานี พล.พนมยงค์ ๑๑ พล.พนมยงค์ - อุดรติดกัน บ.รีวะน ภ. ๒๘๘+๓๕๐ ช่วงสะพานชล ต.นาขะ ล.พิชัย จ.อุดรติดกัน	21	0	-21		10	0	-10		17.099328,102.941808
128		"ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๓" หน้าโรงเรียนอ้อต่อพะยอม อ.อ้อต่อพะยอม	14	2	-12		0	0	0		"16.862840, 100.215686 ๗๙ ๑๖.๘๖๒๘๔๐, ๑๐๐.๒๑๕๖๘๖"
129	อุทัยธานี	หัวขะอะ-วารีนพารา ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๒๖ กม. ๓๑๘-๑๕๐ - ๓๑๘+๒๕๐ บ้านพิชัย ต.พิชัย จ.อุทัยธานี	12	4	-8		5	0	-5		17.320164796740631, 100.2291334192972
130	อุบลราชธานี	อ.วารีนพารา จ.อุบลราชธานี	6	0	-6		0	0	0		15.401794, 100.029723
		รวม:	3267	926	-2341		305	58	-247		

จังหวัดกระบี่

จุดเสี่ยง ได้แก่ ทุ่งโนลง ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.กระบี่

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล
จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทาง
ในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
8.074221 , 98.906189



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนเป็นทางตรงยาวสามารถทำความเร็วได้
เมื่อมาถึงช่วงทางโค้งอาจทำให้เสียการควบคุม
- ถนนขาเข้าอำเภอเมือง มีการจราจรคับคั่ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตั้งไฟกระพริบเหลือง
- ทาajan RED ANTI SKID MATERIAL
- ป้องกันการลื่น
- เข้มงวดมาตรการตรวจจับความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 12 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 5 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ทางจังหวัดได้ติดตั้งป้ายเตือนขนาดใหญ่ ติดตั้งสัญญาณไฟเตือนกระพริบเหลืองทาajan RED ANTI SKID MATERIAL ป้องกันการลื่น และตั้งริบบิ้งคับใช้ก్రూమายกับผู้ใช้ความเร็วอย่าง เข้มงวด ทำให้
ความrunแรงของอุบัติเหตุลดลงในปี 2561

จังหวัดกระบี่

จุดเสี่ยง ได้แก่ อำเภอ ต.ไสไทย อ.เมือง จ.กระบี่

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล
จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทาง
ในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
8.086258 , 98.877515



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนเป็นทางโค้งหลาไปทางซ้าย เมื่อใช้ความเร็ว
จะทำให้เสียการควบคุม
- ผู้ใช้เส้นทางส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยว
ที่ไม่ชำนาญเส้นทาง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตั้งแบริเออร์ปูน บริเวณเกาะกลางถนน
- ติดตั้งไฟกระพริบเหลือง
- ทาajan RED ANTI SKID MATERIAL
ป้องกันการลื่น
- เข้มงวดมาตรการตรวจสอบความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 19 คน/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 42 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ทางจังหวัดได้ติดตั้งแบริเออร์ปูน บริเวณเกาะกลางถนนติดตั้งสัญญาณไฟเตือนกะพริบ
เหลือง ทาajan RED ANTI SKID MATERIAL ป้องกันการลื่น และสำรวจบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็ว
อย่างเข้มงวด ทำให้ในปี 2561 ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดกาญจนบุรี

จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3081 (ถนนท่าเรือ-พระแท่น ตั้งรัง) ต.พระแท่น อ.ท่ามะกา จ.กาญจนบุรี

แผนที่จังหวัด ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความซ้อนเสื่อมในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การสัญจรที่ปลอดภัย 38 การจัดการจุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 3081



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
13.978957 / 99.752297



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะทางกายภาพของถนนที่เดินไม่มีเกาะกลาง และเป็นทางโค้งบรรจบกับทางแยก
- ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- เกิดอุบัติเหตุขึ้นตัดข้ามเลน ชนกับรถทางตรง บอยครึ้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ทำเกาะกลางยกแบบถาวร ป้องกันการขับตัดหน้ารถทางหลัก
- ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย
- เจ้าหน้าที่สำรวจตั้งค่านกำหนดขั้นวนัยจราจร

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 13 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดได้จัดทำเกาะกลางถนน เพิ่มไฟส่องสว่าง ติดตั้งป้ายเตือน เพิ่มความฝึก查บผัวสีแดงการล่นบริเวณทางโค้ง ทำให้ลดจำนวนผู้บาดเจ็บลง

จังหวัดกาฬสินธุ์

จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2116 สาย สีแยกยางคลาด-ร่องคำ ที่ กม.9+625 ช่วงสีแยกบ้านเสียว

แผนจังหวัด จังหวัดได้จัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุพบว่าที่จุดนี้ได้เกิด อุบัติเหตุบ่อยครั้งซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดเดียวชนจากการ超速และรถข้าม แยกตัดถนนหลัก



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16.334393,103.421328



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนน 2 เลนสีแยกตัดกัน
- ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง
- ไม่มีเลนารอเลี้ยวต้องจอดรอกลางถนน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ขยายทางจราจรจาก 12 เมตร เป็น 19 เมตร
- ติดปุ่มลงทะเบียนส่ง บนผู้จราจร
- เสริมเกาะกลางคอนกรีต
- ติดไฟฟ้าแสงสว่างกึ่งคู่

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 8 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดได้ขยายถนนเป็น 4 เลน มีเกาะกลางและมีจุดรอเลี้ยวรถพร้อมหัวติดตั้งไฟส่อง แสงสว่าง ทำให้จุดนี้มีอุบัติเหตุลดลง

จังหวัดกำแพงเพชร

จุดเสี่ยง ถนนชาภีราวา อ.เมืองฯ จังหวัดกำแพงเพชร ระยะทาง
ประมาณ 5 กิโลเมตร

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลจุดที่มีการ
เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16°29'24.5"N 99°32'08.9"E



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นที่ตั้งของสถานศึกษา ในช่วงช้าไม่เง่งค่วน
การจราจรหนาแน่นเนื่องจากผู้ปกครองมารับ
ส่งนักเรียน
- มีทางร่วมทางแยกผู้ขับขี่มีขาดความระมัดระวัง
- ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- จำกัดความเร็ว 30 กม./ชม.
- ติดตั้งป้ายเตือนให้เลี้ยวซ้ายลดความเร็วและ
ทางม้าลายสีแดง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 8 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดได้ดำเนินการ แก้ไขจุดเสี่ยงนี้ด้วยการจัดทำทางม้าลายหน้าโรงเรียน แบบมี
พลาสติกสีแดง และเลี้นชักแข็กเตือนก่อนถึงทางข้ามม้าลาย และบังคับใช้กฎหมายรวมทั้งการไม่ใช้บริเวณทาง
แยกไฟแดงเป็นจุดยืนรถกันรถ

จังหวัดขอนแก่น



จุดเดี่ยว ทางหลวงหมายเลข 2131 หน้าศาลปกครองจังหวัดขอนแก่น

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว โดยจัดเก็บข้อมูล
จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางการป้องกัน
แก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16.4075 , 102.7634



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เติมเป็นถนน 2 ช่องจราจรที่เป็นเกาะกลางสี มีปริมาณรถถყูจำนวนมากถึงวันละ 20,000 คัน ตามการขยายตัวของชุมชน
- เกิดการขับตัดข้ามฝั่งและย้อนศรบ่อยครั้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- ขยายผิวจราจรเป็น 4 ช่อง ขยายช่องรอเลี้ยวและกลับรถ สร้างเกาะกลางยกধาร
- ดำเนินมาตรการจำกัดความเร็วลดตลอดเส้นทาง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 21 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 5 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ปรับปรุงถนนจากเติมเป็นถนนแบบสี่ช่องทางจราจร เก้าะกลางถนนแบบสี่ไม่มีจุดกลับรถ จึงได้ปรับปรุงเบื้องต้นมีเกาะกลางถนนแบบติดตั้งเสาล้มลุก และปรับปรุงแบบมีเกาะกลางถนนধาร มีที่กลับรถมองเห็นชัดเจน ทำให้พฤติกรรมการใช้รถของชุมชนเปลี่ยนไป มีอุบัติเหตุลดลงอย่างชัดเจน

จังหวัดจันทบุรี

จุดเสี่ยง ถนนสุขุมวิทช่วงแยกเข้าไทรโยคสีแยกแสงจันท์จังหวัดจันทบุรี

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล โดยท่านผู้ว่าราชการจังหวัดลงพื้นที่บริเวณจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ข้อมูลจากจุดเสี่ยงในพื้นที่ของจังหวัดวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไขจากการประชุมศูนย์ถนนจังหวัด



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12.650205, 102.128788



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนนสายหลักจำนวน 6 ช่องจราจร มีปริมาณรถหนาแน่นตลอดวัน
- ผู้จราจรเป็นหมู่บ่อ/บุคคล เนื่องจากมีรถบรรทุกขนาดใหญ่สัญจรผ่านตลอด
- เป็นสีแยกที่มีชุมชนอาศัยอยู่เกิดพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร ตัดหน้า และฝ่าสัญญาณไฟไปอย่างครั้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- การบังคับใช้กฎหมาย/แจ้งเตือนผู้ขับขี่/ออกใบสั่ง
- รถโดยสารสาธารณะมีการติดตั้ง GPS เพื่อควบคุมความเร็ว
- ปรับปรุงจราจรให้เป็นคอนกรีตแบบหนา ป้องกันการยุบตัวของถนน
- ขยายให้กว้าง/เพิ่มเลนกลับรถ-รอเลี้ยว/เพิ่มเลนออกจากถนนสายรอง
- เพิ่มไฟส่องสว่าง/ติดตั้งป้ายเตือนแบบ Over-spec/ตัดแต่งต้นไม้บกทาง กลางถนน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 25 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 6 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ การขับเคลื่อนให้มีชุมชนและสถานศึกษาต้นแบบด้านวินัยจราจร รณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัย 100% เพื่อสร้างพฤติกรรมการขับขี่ที่ดี

จังหวัดฉะเชิงเทรา

จุดเสี่ยง บ้านทางหลวงหมายเลข 304 ตอน เส็มเด่นเนื้อ - พนมสารคาม ระหว่างกม. 94+910 ถึง กม. 101+000

แผนจังหวัด แขวงทางหลวงจะเชิงเทราคำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัด เก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทาง ในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
13.719468, 101.315170



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากเป็นทางตรงระยะยาวผู้ขับขี่อาจเกิดอาการง่วง
- เนื่องจากเป็นทางตรงระยะทางยาวการใช้ความเร็วอาจเกินกว่ากฎหมายกำหนด

- ติดตั้งป้ายเตือนทางตรงยาวจ่อตัวที่กม.95+500 (ด้านซ้ายทาง) และ กม. 99+980, กม.100+458, กม.104+548(ด้านขวาทาง) และ ร่องกลาง กม. 101+100
- ติดตั้งป้ายเตือนตรวจจับความเร็วบริเวณร่องกลาง ที่กม.94+910, กม.98+085, กม.100+810

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 25 คน/ปี
เสียชีวิต 20 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 3 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยแขวงทางหลวงจะเชิงเทราติดตั้งป้ายเตือนทางตรงยาวจ่อตัว และป้ายตรวจจับความเร็วเพื่อให้คำราชบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 มีอุบัติเหตุและจำนวนคนเสียชีวิตและบาดเจ็บลดลง

จังหวัดชลบุรี

จุดเสี่ยง ถนนแหลมฉบัง 1 ตำบลแหลมฉบัง อัมนาอศรีราชา
จังหวัดชลบุรี

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการ
เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
13.088798, 100.907545



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนนที่มีรถบรรทุกหนักสัญจรมาก เมื่องจาก เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม
- เป็นที่ตั้งของสถานศึกษาปริมาณรถยนต์และรถจักรยานยนต์พลุกพล่าน
- ผู้ขับขี่ไม่ส่วนหมวกนิรภัย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- การจำกัดความเร็ว
- ห้ามรถบรรทุกฝ่า
- รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย เปิดไฟหน้ารถ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 19 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ • การตั้งค่าณชุนชน อบรมและรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย
• ปลูกฝังการสวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษา

จังหวัดชลบุรี



จุดเสี่ยง แยกแม่กิมบัวย กม 92+594 ต.บางพะอ.ศรีราชา จ.ชลบุรี



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
13.209026 , 101.004521

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ได้รับการร้องเรียนจากประชาชนว่ามีอันตรายในเรื่องความปลอดภัยโดยเฉพาะฝั่งขาเข้าชลบุรี (ทาง 3702) บริเวณทางแยกไฟแดงฝั่งขาเข้าชลบุรีทาง 3702 เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เกิดการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินลักษณะทางกายภาพมีประกายเป็นเส้นทางช่วงลงบันไดประมาณ 800 เมตร การเกิดอุบัติเหตุในบริเวณแยกดังกล่าว ส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่การฝ่าลิ้นไฟสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ดำเนินการปิดแยกดังกล่าวให้ใช้ได้เฉพาะจุดลับรถเมื่อเดิน
- แนะนำอันตรายที่ทางเดินบนถนนก็จะขอร่างประทานที่ทางหน่วยงานท้องถิ่น อบต. บางพะอ. ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ
- ติดตั้งป้ายจราจร, ป้ายเตือน และอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยในบริเวณที่ดำเนินการปิดทางแยก และถนนในซอยทางร่วมเพื่อแจ้งเตือนประชาชนผู้ใช้เส้นทางในบริเวณดังกล่าว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 32 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ปรับปรุงดำเนินการปิดแยกดังกล่าวให้ใช้ได้เฉพาะจุดลับรถเมื่อเดิน ติดตั้งป้ายจราจร, ป้ายเตือน และอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยในบริเวณที่ดำเนินการปิดทางแยก และถนนในซอยทางร่วมเพื่อแจ้งเตือน หลังปรับปรุงยังไม่มีเหตุเกิดขึ้น

จังหวัดชัยนาท

จุดเสี่ยง อุบัติเหตุบนถนนสายเอเชีย ช่วงแยกวัดมะปราง
ต.โพนางค์大象 อ.สรรพยา จ.ชัยนาท

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไข โดยการจัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ
บ่อยครั้ง โดยเฉพาะช่วงเทศกาล



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
15.109967,100.286126



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นจุดกลับรถบนถนนสายเอเชีย ซึ่งเป็นถนน
สายหลักมีรถสัญจรหนาแน่นและใช้ความเร็วสูง
- เกิดการขับเข้าตัวหน้ารถทางหลักบ่อยครั้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปิดจุดกลับรถเป็นทางลอดกลับรถได้
สะพานแทนทั้งขาขึ้นและขาลง
- ติดตั้งป้ายและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก
ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 11 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดและแขวงทางหลวงชัยนาท ได้ดำเนินสร้างทางลอดใต้สะพาน แทนจุดกลับรถ
U-Turn และติดตั้งป้ายเตือน ป้ายจุดกลับรถ ทำให้อุบัติเหตุลดลงและไม่มีผู้เสียชีวิต หลังจากดำเนินแล้วเสร็จ ทุก
เทศบาล

จังหวัดชัยภูมิ

จุดเสี่ยง ชุมชนคลาดบริเวณสามแยกไฟแดงอำเภอจตุร์สกนนชัยภูมิ-สีคิ้ว ต.บ้านกอก อ.จตุร์ส จ.ชัยภูมิ

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
15.564290 , 101.849928



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนเป็นทางตรงเลี้ยวทางหลักสายเข้าเมืองชัยภูมิผ่านชุมชนรถสองฝั่งจะตัดเลนเข้ามาไปฝั่งตรงข้ามตัดหน้ารถทางตรง
- เป็นถนน 4 ช่องจราจรที่ซ่อนทางที่มีระยะห่างของสวนทางกับถนนเลี้ยวทางตรงลงมาจากสะพานข้ามทางรถไฟมีองในเพื่อให้รถตัดเลนหรือเที่ยวในระยะห่างขั้นต่ำ ซึ่งรถทางตรงจะมาตัดกับความเร็ว
- สูบช่องจักรยานยนต์มักรถขับรถข้อนครัวหรือตัดเลนกะทันหัน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- แขวงทางหลวงตัดหัวแบริเออร์ตั้งแบ่งกีกกลางถนน
- จัดทำจุดกลับรถให้รถสองฝั่งข้ามฝั่งได้ในจุดที่เหมาะสม
- ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือน
- เข้มงวดมาตรการตรวจจับความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 182 คน/ปี
เสียชีวิต 5 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 48 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้วางแห่งแบริเออร์ตลอดแนวซ่วงชุมชนคลาด ป้องกันไม่ให้รถทั้งสองฝั่งตัดเลนได้ จัดทำจุดกลับรถในระยะที่เหมาะสม หลังจากวางแห่งแบริเออร์ ผู้บาดเจ็บลดลง และไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดชุมพร



จุดเสี่ยง ถนนเพชรเกษม ช่วงตำบลนากระดาม อام่ากอท่าแขวง
จังหวัดชุมพร

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการ
เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
10.599665, 99.161750



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะถนนเป็นทางโค้งต่อเนื่อง
- ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวัง ใช้ความเร็วเกิน
กว่าที่กฎหมายกำหนด

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ดำเนินมาตรการปรับแก้ทางกายภาพ
สร้างรั้วเหล็กกัน
- จำกัดความเร็วช่วงเข้าโค้งที่ 50 กิโลเมตรต่อ
ชั่วโมง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 3 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 6 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยแขวงทางหลวงชุมพรได้จัดทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง
ติดตั้งป้าย ตัดแต่งกิ่งไม้ ดันไม้ ปรับปรุงผิวราช ตัวร่วงบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวด ทำให้
อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดเชียงราย



จุดเดี่ยว ถนนพหลโยธิน ช่วงอำเภอแม่ลาวมุ่งสู่อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงราย

แผนจังหวัด ให้ขุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกัน และแก้ไขปัญหาด้านความ
ปลอดภัยทางถนนในชุมชนที่คนเองอาศัยอยู่สร้างมาตรการที่เหมาะสมใน
การใช้รถให้ถนนร่วมกันอย่างปลอดภัยการเข้าถึงปัญหาอย่างแท้จริงของผู้อยู่
อาศัย ร่วมกับผู้นำชุมชน นำสู่การแก้ปัญหาอย่างตรงจุด และยั่งยืน



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
19.804664, 99.754221



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะถนนเป็นทางตรงยาว และมีทางร่วม
ทางแยกหลายจุด
- ผู้ขับขี่ซึ่งความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
และขาดความระมัดระวัง
- เกิดอุบัติเหตุขึ้นตัดหน้าบ่ออยครั้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัย
- จำกัดความเร็วคลื่นธรรมทางน้ำร่อง 6 กิโลเมตร

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 17 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ชุมชนได้ตระหนักถึงปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนนเกิดการรับรู้ร่วมกันในวงกว้าง
สร้างการยอมรับในกฎกติกาของชุมชนและหน่วยงานที่ต้องขึ้นพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากการฝ่าฝืนวินัยจราจรลดลง
幅度ที่กรรมการขับเรือลดลง โดยช่วงที่ติดตั้งสัญญาณ เครื่องหมาย มีการระมัดระวัง และช่วยเหลือความเร็วลง ขับข้าลง
เห็นชัดเจน หลังดำเนินการสถิติ ความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุลดลง บริมายคนเสียชีวิตในพื้นที่รัตนค์เป็นศูนย์

จังหวัดเชียงใหม่

จุดเดี่ยว มหาวิทยาลัยแม่โจ้ จ.เชียงใหม่

องค์กรต้นแบบสมม่วงนิรภัย 100%

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุ บ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข กำหนดมาตรการ



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
18°53'21"N, 99.00'46"E



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- เป็นสถานศึกษาขนาดใหญ่ มีรถลัญจຽนาแน่น พลุกพล่าน
- มักเกิดอุบัติเหตุภายนอกรอบรั้วมหาวิทยาลัย เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักเดินทางแน่น ใช้ความเร็วสูง

มหาวิทยาลัยแม่โจ้ได้ลงนามบันทึกข้อตกลง ร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดเชียงใหม่ให้นักศึกษาและบุคลากรภายใน มหาวิทยาลัยกว่า 2 หมื่นคนปฏิบัติตามกฎจราจร สมม่วงและคาดเดิมขั้นบัน្តภัยทำให้ มหาวิทยาลัยแม่โจ้เป็นองค์กรต้นแบบด้านการ สมม่วงนิรภัย 100%

ก่อนดำเนินการแก้ไข

หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 20 คน/ปี

บาดเจ็บ 2 คน/ปี

เสียชีวิต 2 คน/ปี

เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ทางมหาวิทยาลัยได้ดำเนินงาน ประชุมระดมความคิดเห็นของทุกภาคส่วน พร้อมทั้ง กำหนดนโยบายและแนวทางการปฏิบัติงาน รณรงค์และการประชาสัมพันธ์ในทุกรูปแบบและหลากหลายช่องทาง มีการกำหนดมาตรการที่ชัดเจน ให้บุคลากรและนักศึกษาทราบนักเดิมความสำคัญของการและปฏิบัติตามกฎหมาย จราจร เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ลดความรุนแรงที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจร โดยเฉพาะ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพะหนะ เพื่อป้องกันให้นักศึกษาและบุคลากรเป็นผู้มีวินัย มีความ รับผิดชอบต่อตนเองและสังคม

จังหวัดเชียงใหม่



จุดเสี่ยง ทางหลวงสาย 108 อ่ามนาอ่องทอง จังหวัดเชียงใหม่

แผนจังหวัด จังหวัดคำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
18.451514 , 98.734868
18.309811 , 98.653503
18.211814 , 98.615697



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากเป็นสามแยกใหญ่รุ่งอรุณรัตน์วิ่งตัวขวางเรือ
- เป็นสามแยกห้ามกลับรถเมื่อถ้าไม่ใช่ในกลับรถในที่ห้าม
- ผู้ขับขี่ที่ห้ามออกจากบ้านกอเปมัจจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟตัดหน้ารถทางตรง
- รถทางตรงจะชนท้ายรถที่ลอดเลี้ยวเข้าในเมือง
- มีชุมชนอยู่ติดสัญญาณไฟทำให้รถตัดกระแซงรถเพื่อเข้าหมู่บ้าน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงผิวราชรถจากยาง AC เป็นผิวทางคอนกรีตและขยายวิ่งราชให้เป็นแบบช่องข่ายทางผ่านตลอด
- สร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนรองเลี้ยว
- ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟจราจรแบบ SMART VA.
- ติดตั้งไฟสัญญาณโดยรอบทางตรงเข้าเมืองสามารถผ่านคลอดไม่ต้องจอดรอสัญญาณไฟ รถไม่ติด

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 131 คน/ปี
เสียชีวิต 20 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

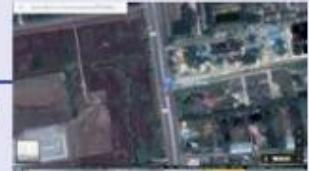
บาดเจ็บ 42 คน/ปี
เสียชีวิต 23 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ การแก้ไข ป้องกันอุบัติเหตุ ที่ผ่านมา ทางศูนย์อันวยความปลอดภัยทางถนน อ่ามนาอ่องทอง ร่วมกับ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1 และหมวดทางหลวงจอมทอง ขยายบ้านสักยณหะทางกาฬภาพของถนน ในจุดเสี่ยงหลักจุด โดยทดสอบ แล้ว ชุดอุบัติเหตุทางถนนบ่อขึ้นเครื่องและรุนแรง จึงจำเป็นที่จะต้องใช้เทคโนโลยี ช่วยในการบังคับให้อัคคูณามาถูกกับผลการใช้ความเร็ว ด้วยระบบ Speed camera enforcement system ซึ่งได้พัฒนาระบบสำหรับโลก และนำมายังถนนทางหลวงหมายเลข 118 เชียงใหม่ - เชียงราย ร่างให้ผลใน การลดความเร็ว ลดอุบัติเหตุ อย่างต่อเนื่อง จากที่เคยเสียชีวิตมากกว่า 10 รายต่อปี เหลือเพียง 1 ราย ในกรณี ทาง สอง. ชน ให้ช่วยดำเนิน การขอเพิ่บสนับสนุนจากมูลนิธิ Safe Roads Foundation จนติดตั้งสำเร็จเรียบร้อยแล้ว โดยสถานีตำรวจนครองจอมทองและองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นในพื้นที่ร่วมกับบุญและบำรุงรักษากิจ จึงขอได้โปรดพิจารณา เป็นเกียรติในการเป็นพิพากษา ในการมอบ กล่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ ตลอด 24 ชั่วโมง ให้กับเทศบาลต่างๆ ของจังหวัดจอมทองในวันที่ 13 พฤษภาคม 2561 ณ ห้องประชุม เทศบาลตำบลลี้ช้าง เป้า อ่ามนาอ่องทอง เพื่อให้คุ้มและรักษา ร่วมกับตำรวจซึ่งจะเป็นผู้ที่เป็นเครื่องมือปราบปรามไม่ให้ผู้ขับขี่รถด่วนใช้ความเร็วสูงผ่านอ่ามนาอ่องทอง ถึงเมือง อุบัติเหตุ อันเป็น มาตรการป้องกันการเข็บดายบนถนนหลวงหมายเลข 108 ให้ได้ผลอย่างยั่งยืนต่อไป

จังหวัดตรัง

จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 404 ตอน ตัวรัง - บ้านนา บริเวณ กม.3+300 – กม.3+600 (หน้า ยูเทิร์นสنانบิน)

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลที่มีการเกิดอุบัติเหตุ ป่วย คณะกรรมการลงพื้นที่วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกัน แก้ไข



พิภัตจุต ลงทะเบียน / กองติดตาม
7.5117797, 99.6297042



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

1. การกำหนดเลนรถไว้ไม่ชัดเจน

2. ไม่ได้กำหนดสถานที่เลี้ยวกลับรถที่ชัดเจน

3. ป้ายไม่ชัดเจน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

1. ติดตั้งแท่งล้มลูก

2. กันแมง BARRIER

3. ติดตั้งป้ายกลับรถบรรทุก

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 5 คน/ปี

เสียชีวิต 2 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี

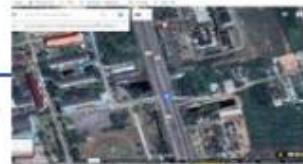
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จุดเสี่ยง จุดนี้ สามารถแก้ไขสาเหตุได้อย่างยั่งยืน อุบัติเหตุลดได้ 100%

จังหวัดตรัง

จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 404 ตัวเมือง – บ้านนา กม. 4+700 – กม. 4+800 (หน้าโรงเรียนวิชัยราษฎร์)

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลที่มีการเกิดอุบัติเหตุ ป่วย คณะกรรมการลงพื้นที่วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกัน แก้ไข



พิภัตจุต ลงทะเบียน / กองศิรุด
7.5034803, 99.6314181



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะถนนมีป้ายเดือนไม่ชัด
- ป้ายเดือนเก่า
- ไม่มีเส้นทางข้าม/ทางม้าลาย
- ป้ายเดือนลดความเร็วไม่มี

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตั้งป้ายทางข้าม
- ติดเส้นทางม้าลาย
- ติดตั้งป้าย 50 กม./ชม.
- ติดตั้งป้ายโรงเรียน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 7 คน/ปี
เสียชีวิต 2 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จุดเสี่ยงจุดนี้ อุบัติเหตุ ลดลง ไม่มี ผู้เสียชีวิต เพิ่มในปัจจุบัน แต่มีบาดเจ็บบ้าง เล็ก น้อย ถือว่า ลดได้ประมาณ 80%

จังหวัดตรัง

จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 4 1204 ตรัง – เข้าพับผ้า กม. 1128+000 – กม.1128+500 (หน้าก๊ะช่องอิลท์)

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อย คณะกรรมการลงทันทีวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
7.55572,99.7736568



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนลื่น
- ป้ายเตือน ชล栎ความเร็วไม่มี
- ตีเส้นจราจร ไม่ชัดเจน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงผู้จราจร
- ติดตั้งป้ายเตือนอุบัติเหตุเพิ่มเติม
- ติดเครื่องหมายชล栎ความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 8 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จุดเสี่ยง จุดนี้ สามารถลดความเสี่ยงลงได้ ประมาณ 80% มีเกิดเหตุบ้างเล็กน้อย

จังหวัดตรัง

จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน นาว - ห้วยยอด กม. 1075+000 – กม.1079+000 (ควบหนึ่งช่วง)

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อย คณะกรรมการลงพื้นที่วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
7.7976104, 99.6210519



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ไม่หล่อเทาบเป็นทางโค้ง
- ไม่มีสัญญาณเตือน
- ไม่มีพื้นที่ในการจอดเพื่อเลี้ยว

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ขยายให้หล่อเทาบริเวณทางโค้ง
- ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบข้าง-ขวา
- ปรับปรุงทางเขื่อนเข้าบันไดมัน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 2 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จุดเสี่ยง จุดนี้ สามารถแก้ไขได้ 100% ไม่มีอุบัติเหตุ เกิดขึ้นอีกเลย

จังหวัดตรัง

จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน ลำภูรา - ตั้ง กม.1099+200 - 1099+500 (บริเวณแยกคลองเตี้ง)

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อย คณะกรรมการลงพื้นที่วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
7.6399299, 99.5872195



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ถนนไม่มีรั้vm ใน การเลี้ยวขวา
- ถนน สีน้ำเงินไม่มีสัญญาณเตือน

แก้ไขรั้vm ให้สามารถเลี้ยวจากทางแยกทางร่วมได้ เชียงพอ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 2 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จุดเสี่ยง จุดนี้ สามารถ แก้ไข ได้ 100% หลังจากแก้ไขแล้ว ไม่มีอุบัติเหตุ เกิดขึ้น

จังหวัดตรัง

จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 419 ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองตรัง กม. 26+700 – กม.26+800 (บริเวณแยกผ่านดินลุ่ม)

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลที่มีการเกิดอุบัติเหตุ ป่วย คณะกรรมการลงพื้นที่วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกัน แก้ไข



พิภัตจุด ลงทะเบียน / ลงทะเบียน
7.6075584, 99.6362426

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

1. ไม่มีป้ายบอกเตือนว่าเป็นสี่แยก ห้าง สี่้าน
2. ไม่มีเลื่อน แบ่ง จราจร ที่ชัดเจน
3. ถนนลื่น

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

1. ติดตั้งแท่งล้มลูก
2. ทำบันช่องลดความเร็ว
3. ติดตั้งป้ายเพิ่มเติม
4. เคลือร์ระบายมองเห็น
5. ติดเส้นทึบห้ามแซงและเลี้นหยุด

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 14 คน/ปี
เสียชีวิต 3 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

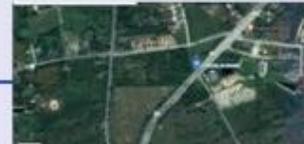
บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จุดเสี่ยง จุดนี้ สามารถ แก้ไขได้ เป็นอย่างดี หลังจากแก้ไขแล้ว ไม่มี อุบัติเหตุ เกิดขึ้นอีก

จังหวัดตรัง

จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 403 ตอน ครัง - กันดัง

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อย คณะกรรมการลงพื้นที่วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
7.5206936,99.5592329



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ทางร่วม ทางแยก ไม่มีป้ายบอกที่ชัดเจน

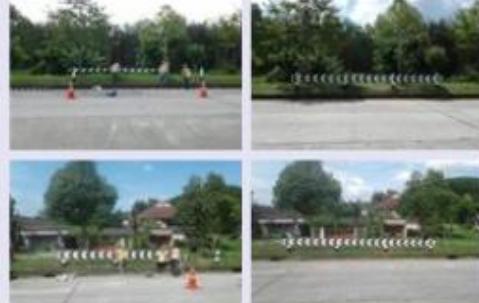
ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

ติดตั้ง BARRICADE เพื่อเตือนเส้นทางรองที่จะตัด
กระแสจราจรกันเลี้นทางหลัก

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 2 คน/ปี

เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน /ปี

เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จุดเสี่ยง จุดนี้ สามารถ แก้ไข อุบัติเหตุ ได้ 100% หลังจาก แก้ไขแล้ว ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

จังหวัดตรัง



จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 4046 ตอน ตรัง – สีเกา กม.2+300 – กม.2+800

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อย คณะกรรมการลงพื้นที่วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิภัตจุด ลงทะเบียน / ลงทะเบียน
7.5547874,99.5737214



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

1. คอสะพาน เป็นรอยต่อ ที่ ค่าระดับถนนลื่น

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

1. ปรับระดับคอสะพาน
2. นำเสนอบรรบประมาณทำการฉาบผิวถนนสีน้ำเงิน PARA SLURRY SEAL

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 3 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จุดเสี่ยง จุดนี้ หลังจาก แก้ไขเมื่อ ปี 2561 ก็ยังไม่สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้ เนื่องจากเป็นความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งจะต้องหาแนวทางการแก้ไขต่อไปในปี 2562

จังหวัดตรัง

จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน ตรัง - เข้าพับผ้า กม.1129 - กม.1130

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อย คณะกรรมการลงทันทีวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
7.5653839, 99.7850727



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนลื่น
- เส้นจราจร เสื่อนกลาง
- ไม่ได้บังคับเบ็นเลน เพื่อให้รถลดความเร็ว

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับพื้นถนน
- ทำ SPEED BAR

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 8 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จุดเสี่ยง จุดนี้ สามารถ ลดอุบัติเหตุ ลงได้ประมาณ 60% แต่จะต้องหาทางแก้ไข ต่อไป ในปี 62

จังหวัดตราด



จุดเสี่ยง จุดชุมชนรักษ์คลองบางพวง ถนนธนเจริญ ต.บางพวง อ.เมืองตราด จ.ตราด

แผนจังหวัด แผนจังหวัดค่าดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12.242002, 102.510496



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะเป็นถนนที่ค่อนข้างแคบ แต่มีรถสัญจรผ่านจำนวนมาก
- เกิดอุบัติเหตุเฉียบพลันบ่อยครั้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตั้งสัญญาณจราจร และป้ายเตือนต่างๆ
- ดำเนินการให้รถยนต์เดินรถทางเดียว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ • จังหวัดได้ประชาสัมพันธ์เสียงตามสายภายในชุมชนเกี่ยวกับกฎจราจรของถนนเส้นนี้
• มีเจ้าหน้าที่สำรวจโดยการขับวนินัยจราจรในช่วงไม่เร่งด่วน

จังหวัดตราด

จุดเสี่ยง จุดแยก สามแยกทางเข้าวัดหนองบัว ถนนสุขุมวิท
ต.วังกระยะ อ.เมืองตราด จ.ตราด

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการ
เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12.267181, 102.498517



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- รถเข็นครรภ์
- ขอบทางแอบ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- นำแท่นแบริเออร์กันเฉพาะช่องทางกลับรถ
- เพิ่มไฟล่วง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 17 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 29 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ปรับปรุงผิวจราจร กันแท่งแบริเออร์เฉพาะช่องทาง
กลับรถและขยายไหล่ทาง

จังหวัดตราด



จุดเสี่ยง จุดชุมชนคลองบางพระ ต.บางพระ อ.เมืองตราด จ.ตราด

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12.240257, 102.513380



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนแคบไม่สามารถขยายได้
- เขตชุมชนหนาแน่น

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ประชาชุมชนชาวบ้านในชุมชน
- จัดการเดินรถ ร่องเดินรถ 4 ล้อขึ้นไปใช้ช่องทางเดินรถของทางเดียว
- จำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง
- เทศบาลเมืองตราด สนับสนุนป้ายจราจร และ เส้นทางจราจร
- ฝ่ายจราจร สก.เมืองตราด กวดขันวินัยการจราจร อย่างต่อเนื่อง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 11 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 11 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ จัดประชุมกับชุมชน จัดการเดินรถทางเดียว ทำป้ายจราจรและเส้นทางจราจร

จังหวัดตราด

จุดเสี่ยง อุดแยก รพช. ถนนสายตราด - แหลมของอุบ ต.หนองอ่องเมือง
อ.เมืองตราด จ.ตราด

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการ
เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12.221103, 102.502177



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ป้ายบนที่ศูนยวิสัย
- ไม่มีเกาะกลาง
- มีร้านขายของบนทางเท้า

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- รื้อป้าย
- สร้างเกาะกลาง
- แกะสี

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 20 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ปรับปรุงผู้ว่าราชการ และขยายผู้ว่าราชการสร้างเกาะกลาง
สีเส้นจราจร รื้อถอนป้าย และห้ามขายของบนทางเท้า

จังหวัดตราด



จุดเสี่ยง อุตหน้าโรงเรียนครามตรัษการคุณ ต.วังกระเจาะ อ.เมืองตราด
จ.ตราด

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการ
เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12.235731, 102.524129



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เส้นจราจรไม่ชัดเจน
- ขอบทางแคบ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- วางกรวยยางและแท่นแบริเออร์
- ทาสีช่องจราจร
- ขยายถนนขอบทางและไหล่ทาง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 9 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ สรุปผลการดำเนินการเพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ปรับปรุงผิวจราจร วางกรวย
กันแท่งแบริเออร์ ขยายถนนขอบทางและไหล่ทาง

จังหวัดตราด



จุดเสี่ยง จุดหน้าวัดแสนตุ้ง ถนนสุขุมวิท ต.แสนตุ้ง อ.เขาสมิง จ.ตราด

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12,376289, 102.380752



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- จุดกลับรถอันตราย
- มีรถขับย้อนครอ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

วางแท่นแบริเออร์กันเป็นช่องทางกลับรถ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ วางแท่นแบริเออร์กันช่องทางกลับรถ

จังหวัดตราด

จุดเสี่ยง จุดสหกรณ์เป็นทราย และ หน้าปั้มบางจาก ถนนตราด - คลองใหญ่ ต.เนินทราย อ.เมืองตราด จ.ตราด

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12.262758, 102.537514



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

1. ไม่มีทางกลาง
2. ขอบทางแคบ

1. วางกรวยยางและแท่งแบร์เรอร์
2. ทำเกาะสี

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

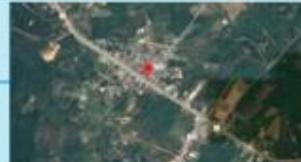
สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ปรับปรุงผิวจราจร วางกรวยยาง กันแท่งแบร์เรอร์ ทำเกาะสี ป้ายหมายจราจร และขยายไหล่ทาง

จังหวัดตราด



จุดเสี่ยง จุดสามแยกบางกรวยดาน ถนนสุทุมวิท ต.เข้าสมิง อ.เข้าสมิง จ.ตราด

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12,375751, 102.382041



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ถนนชำรุด

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

ดำเนินการ ยกผิวน้ำ ทำแก้กลาง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 22 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ อยู่ระหว่างดำเนินการ

จังหวัดตาก

จุดเสี่ยง หล.1 (ถนนพหลโยธิน) ช่วง วังเจ้า – ตาก
ระหว่าง กม.500 – กม.518

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงผ่านที่ประชุม ศปถ.จังหวัด โดย
วิเคราะห์หาสาเหตุและข้อมูลการเกิดเหตุ ผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต จุดที่มีการเกิด
อุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อร่วมกันหาวิธีการมาตรการในการป้องกัน



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16.718651,99.232294 -
16.841420,99.113686



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนเป็นทางตรงยาวทำให้ขับรถด้วยความเร็ว
- ผู้ขับขึ้นหลับใน ทำให้รถเสียหลักตกข้างทาง/ชน
ต้นไม้
- ชาบ้านขับรถ จยย.ตัดข้ามถนน ในจุดที่ไม่ใช่ช่อง
ทางกลับรถ
- ผู้ขับขี่รถ จยย.มักราบขับรถย้อนศร

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงผิวจราจร
- ติดตั้งเลี้นชลคลความเร็ว
- ติดตั้งป้ายเตือน
- ติดตั้งราวกันอันตราย
- เน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ควบคุมตรวจจับ
ความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 137 คน/ปี
เสียชีวิต 18 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดตากได้มอบหมายให้แขวงทางหลวงตากที่ 1 ปรับปรุงผิวจราจร ติดตั้งเลี้น
ชลคลความเร็ว ติดตั้งราวกันอันตราย และป้ายเตือน และมอบหมายให้เจ้าหน้าที่สำรวจตั้งจุดตรวจสอบความเร็ว
และวินัยจราจร เพื่อบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดนครนายก

จุดเดี่ยว หน้าคลาตโรงเกลีอนครนายก/วัดพราหมณ์ หม.3049
(นบ-นาร่อง) ต.บ้านใหญ่ จ.นครนายก

แผนที่จังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการ
เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.234246, 101.242321



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- มีรถจำนวนมาก เข้า-ออกคลาตโรงเกลือ
- มีคนข้ามถนนเยอะ
- ถนนเป็นทางตรง ทำให้รถขับเร็ว

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- ประสานแขวงทางหลวง นำแบริเออร์มากันเป็น
ทางกลางถนนเพื่อลดจุดตัด
- ติดตั้งป้าย เครื่องหมาย ห้ามจอดตลอดแนวบริเวณ
ขอบทาง
- กำหนดจุดทางข้ามให้ชัดเจนและตีเส้นทางข้าม
(ทางม้าลาย)

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 24 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 6 คน/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ตีเส้นชัดลอดความเร็ว มีแท่งแบริเออร์กันสำหรับรถเดี่ยว
กำหนดจุดทางม้าลายสำหรับผู้ข้ามถนนชัดเจน เพื่อให้รถลดความเร็ว ทำให้จำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุลด
ลงอย่างมาก

จังหวัดนครนายก

จุดเสี่ยง หน้าบ้านน้ำมัน ปตท./ หน้า ร.ร.บรมราชานุสรณ์ หล.305 (รังสิต-นครนายก) ต.ท่าช้าง อ.เมือง จ.นครนายก

แผนที่จังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์พื้นาที่สาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.202847, 101.204404



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- มีรถจำนวนมาก เข้า-ออกบ้านน้ำมันปตท.
- เป็นจุดตัดระหว่างทางเข้าบ้านน้ำมันและโรงเรียน
- ช่วงเข้าและช่วงเย็นมีผู้ปักครองจอดรถรับ-ส่งนักเรียนบริเวณหน้าโรงเรียน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ประสานแขวงทางหลวง ตีเส้นชະลوكความเร็ว ก่อนถึงหน้าโรงเรียน เส้น Optical Speed Bar
- ติดตั้งป้ายเตือนเขตโรงเรียน ลดความเร็ว
- มีเจ้าหน้าที่สำรวจจ่าวนายการจราจรช่วงเวลา 7.00-8.00 น. และ 15.30-16.30 น.

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 19 คน/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 9 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ตีเส้นชະลوكความเร็ว ป้ายเตือนเขตโรงเรียน เพื่อให้รถชະลوكความเร็ว และมีเจ้าหน้าที่สำรวจช่วยอำนวยการจราจรในช่วงเข้าและเย็น ทำให้จำนวนครั้งและความรุนแรงในการเกิดเหตุลดลงอย่าง

จังหวัดนครปฐม

จุดเสี่ยง “ถนนเพชรเกษม” แยกทางเข้าวัดบ่อตะกั่ว อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม

แผนจังหวัด ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยิ่งอันประดิ่น ยุทธศาสตร์ที่ 1 การสัญจรที่ปลอดภัย 38 การจัดการจุดเสี่ยง แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณจุดกลับรถ และรถที่วิ่งสู่ภาคใต้วิ่งทางตรงด้วยความเร็วและหลายช่องจราจรของทางหลวงหมายเลข 4



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
13.809939, 100.132828



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะเป็นถนน 8 ช่องจราจร ที่มีปริมาณรถมาก เกิดอุบัติเหตุบ่อยและรุนแรง
- ประกอบกับมี สามแยก แยกใหญ่ เกิดพหุตุกรรม ขับซึ่ดหน้าบอยครั้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ดำเนินการสร้างสะพานข้ามแยกสำหรับรถที่จะตรงเข้าเมือง
- สร้างจุดกลับรถให้สะพาน ป้องกันการเลี้ยวตัดหน้ารถทางตรงกะทันหัน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 28 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้ แต่ยังมีรถจักรยานยนต์ที่ออกจากแยกบ่อตะกั่วที่เปลี่ยนช่องทางกะทันหันเพื่อตัดกระแสรถทางตรงมุ่งหน้าราชบุรีในระยะกรอบขั้นชิด และรถที่ขับมาจากนครปฐมจะกลับรถเข้านครปฐม บริเวณจุดกลับรถจะไปตัดกระแสรถทางตรงทั้งขาเข้าและขาออกนครปฐม ทำให้มีผู้บาดเจ็บลดลง และไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดนครปฐม

จุดเสี่ยง ปีกดุกกลับรถเพื่อลดอุบัติเหตุ ทางหลวงหมายเลข 4
จุดกลับรถคาดหอย้านพราก กม .65+585

แผนที่จังหวัด อุทัยธานีที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน
1.สัญจรที่ปีกดุก 38 การจัดการจุดเสี่ยง แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณจุดกลับ
รถทางหลวงหมายเลข 4



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
13.797339, 99.969851



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- มีรถเก่งที่ขับมุ่งหน้าไปราชบุรีชนเสาไฟเสียชีวิต 2 คน
- รถยนต์ที่วิ่งขาไปราชบุรีใช้ความเร็วและถนน
ลักษณะโถงไปข้างทำให้รถขับมาตรงไปข้างความเร็ว
ชนเกาะกลางและเส้าไฟ
- เดิมมีรถกลับรถสองทิศทางแล้วตัดเข้าแยกเข้า
วัดคลาดหอย้านพรากตัดกระแสรกที่มาทางตรงไป
ราชบุรีและทิศทางข้ามกรุงเทพฯรถที่กลับเข้าซ่อง
เดินรถข้ายตติกระแสรกทางตรง ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ขยายทางหลวงได้ทำการวางแบริเออร์และ
ประชาสัมพันธ์ปีกดุกกลับรถ
- ติดตั้งไฟส่องสว่าง ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถและให้
ทางขวาไปราชบุรี
- ติดตั้งกรวยยาง และใช้เหล็กกันดาวร

ก่อนดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 12 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ไม่มีรถจักรยานยนต์ลักข้าม ต้องมากลับรถดูเทิร์นตรงโดยตัวสระบุรีเที่ยม ทำให้อุบัติเหตุ
ลดลง

จังหวัดนครปฐม

จุดเสี่ยง ปิดจุดกั้บรถเพื่อผลักอุบัติเหตุ ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน พระประโคน – สะกรายเพี้ยน กม.61+180 (จุดกั้บรถหลักสี่)

แผนจังหวัด ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืนประเด็น ยุทธศาสตร์ที่ 1 การสัญจรที่ปลอดภัย 38 การจัดการจุดเสี่ยง แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณจุดกั้บรถทางหลวงหมายเลข 4



พิกัดจุด สะติจูด / กองติจูด
13.797398, 99.969850



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- มีรถจักรยานยนต์วิ่งตัดจากัวด้วงเย็นรึข้ามมาล้ำضا
- รถชนต์ที่วิ่งขาไปราชบุรีและขาเข้ากรุงเทพฯวิ่งมา ด้วยความเร็ว
- มีขาไปขากลับ ขาละ 3 ช่องเดินรถ มีรถตัดกระแสทางตรงเพื่อกั้บรถทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- แขวงทางหลวงได้ทำการวางแผนแบริโออร์และประชาสัมพันธ์ปิดจุดกั้บรถ
- ติดตั้งไฟส่องสว่าง ติดตั้งป้ายห้ามกลับรถ
- ติดตั้งกรวยยาง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 31 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

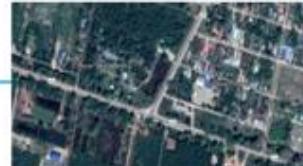
บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้ ไม่มีการเกิดเหตุในบริเวณดังกล่าวอีก แต่ยังมีรถจักรยานยนต์ลักข้ามอยู่ไม่ไปกลับรถที่ญี่หริ่นแมคโค่นครับปฐม

จังหวัดนครพนม

จุดเสี่ยง สามแยกบ้านปู่วูป ทางหลวงหมายเลข 2032 ตอน ท่าคอกแก้ว-ศรีสิงห์ ที่ กม.28+225

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข หน่วยงานที่รับผิดชอบ ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
17.662976 , 104.272841



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- มีการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- มีการตัดกระแสจราจรบนทางแยก
- การใช้ความเร็วเกินกำหนด

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงทางแยก จัดซ่องจราจร
- ติดตั้งไฟสัญญาณจราจร

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขจุดเสี่ยง โดยแขวงทางหลวงนครพนม ได้ทำการปรับปรุงซ่องจราจร ติดตั้งไฟสัญญาณจราจร ที่เส้นช่วงลอดความเร็ว ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือน ธันวาคม 2561

จังหวัดนครพนม

จุดเสี่ยง สามแยกบ้านหนองญาติ ตำบลหนองญาติ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม ทางหลวงหมายเลข 22 ตอน กรุงคุน-นครพนม ที่ กม.235+721

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข หน่วยงานที่รับผิดชอบ ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
17.383136 , 104.736939



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- มีการฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร
- ช่องจราจรแคบ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงช่องจราจร/ทางแยก
- ปรับปรุงระบบไฟสัญญาณจราจร ติดตั้งไฟฟ้า แสงสว่าง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 33 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขจุดเสี่ยง โดยแขวงทางหลวงนครพนม ได้ทำการปรับปรุงช่องจราจร/ทางแยก ปรับปรุงระบบไฟสัญญาณจราจรดำเนินการแล้วต่อเนื่อง เสร็จในเดือนเมษายน ทำให้ในปี 2561 ยังไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

จังหวัดนครราชสีมา

จุดเดี่ยง ได้จหน้าโรงเรียนบ้านหนองหญ้าขาว อําเภอสีคิว จังหวัดนครราชสีมา

แผนจังหวัด อําเภอปากช่องตั้งอยู่บนถนนมิตรภาพเป็นถนนสายหลักและเป็นอําเภอท่องเที่ยว มีอุบัติเหตุสูง ทางอําเภอได้ดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมในทุกรอบดับ ตั้งแต่มีการจัดตั้งทีม RTI ในระดับอําเภอทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อย่างเข้มแข็งและต่อเนื่อง ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.980410, 101.565562



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะเป็นโค้งหักศอกและเป็นทางแยกเข้าหมู่บ้าน
- มีรถสัญจรไปมามาก และไม่ใช่ลักษณะเร็ว

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง

- สร้างการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน
- ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 17 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ทำให้เกิดทีม FR ดำเนินหนี้มีการได้รับการอบรมพื้นที่เป็นประจำทุกปี ซึ่งทางดำเนินการได้มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และปี 2560 ได้เกิดทีม RTI เพิ่มขึ้นทำให้เกิดเครือข่ายเพื่อช่วยกันดำเนินงานด้านการป้องกันการบาดเจ็บทางท้องถนนในชุมชน และข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุลดลง

จังหวัดนราธิวาส



จุดเดี่ยว โถงวรวรรณศาสดร อ.วังน้ำเขียว จ.นราธิวาส



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.499311, 101.937059

แผนจังหวัด ให้แขวงทางหลวงนราธิวาส ที่ 3 อำเภอวังน้ำเขียวดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์สาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนสายหลักมีรถวิ่งปริมาณมาก
- ถนนโค้งทั้งสอง
- ถนนเป็นทางขึ้นเขา
- เป็นอำเภอท่องเที่ยว ผู้ใช้รถไม่ชำนาญเส้นทาง

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- มีการติดตั้งป้ายเตือนฝันตกถนนลื่น
- ติดตั้งป้ายทางลงเขาข้างหน้าเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โปรดระมัดระวังเป็นพิเศษ
- ทางถนนสีแดง ทำลูกกระ念佛เพื่อช่วยลดความเร็ว
- ติดป้ายทางโค้งจำกัดความเร็ว 60

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 20 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 35 คน/ปี
เสียชีวิต 4 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ทางหลวงนราธิวาสที่ 3 ได้ติดตั้งป้ายมีการติดตั้งป้ายเตือนฝันตกถนนลื่น ติดตั้งป้ายทางลงเขาข้างหน้าเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งโปรดระมัดระวังเป็นพิเศษ ทางถนนสีแดง ทำลูกกระ念佛เพื่อช่วยลดความเร็วติดป้ายทางโค้งจำกัดความเร็ว แต่ยังไม่สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้ เนื่องจากเป็นความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน

จังหวัดนครศรีธรรมราช



จุดเสี่ยง ถนนกะโรม (สี่แยกเบญจมบุรี) อ.เมืองฯ จ.นครศรีธรรมราช

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
8.433973 ,99.921609



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ดำเนินมาตรการเขตควบคุมวินัยจราจร ทั้งการจำกัดความเร็ว กวดขันการสวมหมวกนิรภัย
- ปรับระบบสัญญาณไฟเหลืองจาก 3 วินาที เป็น 5 วินาที แก้ปัญหาการฝ่าไฟแดง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 23 คน/ปี
เสียชีวิต 3 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 9 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ แนวทางแก้ไข ปรับปรุงผิวจราจร และตีเส้นจราจร ให้ชัดเจนติดป้ายเตือน ก่อนถึงแยก ติดสัญญาณไฟจราจรให้รรถะลอกความเร็ว สร้างการรับรู้ให้ความรู้แก่ชาวจราจร รถใช้ถนนแก่ประชาชนอย่างถูกกฎหมาย

จังหวัดนครสวรรค์



จุดเดี่ยง “สามแยกวัดเมือง” ต.บ้านมั่นทราย อ.พยุหงส์รี จ.นครสวรรค์”

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยงที่มีการเกิดอุบัติเหตุข้าราชการผ่านที่ประชุม ศปภ.จังหวัด โดยวิเคราะห์หาสาเหตุและข้อมูลการเกิดเหตุผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดย ศปภ.จังหวัด นครสวรรค์ ร่วมกันหารือการมาตรการในการป้องกันแก้ไขจุดเดี่ยง/จุดอันตราย



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
15.5517993, 100.1276327



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

เดิมเป็นทางแยกที่มีรั้วกันอยู่แล้วไม่มีสัญญาณไฟจราจร ทำให้รถเลี้ยวตัดหน้ารถทางหลักซึ่งวิ่งมาด้วยความเร็วสูง

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง

- ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรทุกด้าน
- ติดตั้งป้ายเตือนให้ผู้ใช้ทางเพิ่มความระมัดระวัง ก่อนถึงทางร่วมทางแยก

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 13 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดนครสวรรค์ ได้มอบหมายให้แขวงทางหลวงนครสวรรค์ที่ 1 ปรับปรุงผิวการจราจร ตีเส้นจราจร (ตีเส้นเสริม ทั้งขาขึ้นและขาลง) เสริมป้ายจราจร (ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายbangคัน ป้ายจำกัดความเร็ว) ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร (ไฟเขียว – ไฟแดง) และมอบหมายให้เจ้าหน้าที่สำรวจตั้งจุดตรวจสอบความเร็วและวินัยจราจร เพื่อบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างเข้มงวด

จังหวัดนนทบุรี



จุดเสี่ยง ถนนวัดลาดปลาดุก (ทางหลวงชนบทหมายเลข 1002)
ระยะทาง 9 กม.

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์สาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
N 13.90064 E 100.40731

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนนที่ไม่มีเกาะกลางกั้น ประกอบกับเป็นทางโค้งทำให้เสียเวลาตัดข้ามฝั่งได้
- ผู้ขับขี่มีความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- รถทุกชนิดใช้ความเร็ว ไม่เกิน 60 กม./ชม.
- ไม่เกิน 30 กม./ชม. ในเขตชุมชนและช่วงทางโค้ง
- ติดตั้งราวลูกกลิ้งและป้ายเตือน อุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยด่างๆ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 27 คน/ปี
เสียชีวิต 4 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ได้มีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันทำงานระดับจังหวัด เพื่อป้องกันและแก้ไขปรับปรุงผิวจราจร ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือนและคำราชบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวด

จังหวัดนราธิวาส



จุดเสี่ยง สีแยกหลังกศน. ถนนสาย นธ.4033(บ่ายพาส) ต.บางนาค อ.เมือง จ.นราธิวาส

แผนที่จังหวัด จุดเสี่ยงที่เกิดเหตุบ่อย ลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ อันส่งผลให้เกิดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตได้ ประกอบกับจุดดังกล่าวใกล้กับสถานศึกษา



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
6°25'27.6"N 101°49'13.2"E
6.424335, 101.820319



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- ทางโค้ง
- กลางคืนแสงสว่างไม่เพียงพอ
- เป็นย่านชุมชนมีร้านค้าร้านอาหารริมฟุตบาท

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- ติดตั้งแบริเออร์แบ่งช่องจราจร
- เพิ่มไฟส่องสว่าง Gallagher กลางคืน
- จัดระเบียบร้านค้าไม่ให้ล้ำทางเท้า

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 13 คน/ปี
เสียชีวิต 7 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 20 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขจุดดังกล่าวจังหวัดนราธิวาส โดยแขวงทางหลวงชนบทนราธิวาส ได้ปรับปรุงและจัดระเบียบช่องทางเดินรถ มีแบริเออร์สร้างเกราะกางถนน แบ่งช่องข้าวครัว และเพิ่มสัญญาณไฟจราจรตรงบริเวณสีแยก ซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องจากจุดดังกล่าว และ มีการตรวจสอบอย่างความต่อเนื่องว่าความสะดวกช่วงเข้า-ออก ที่มีการลัญจรอับคั่ง ส่งผลทำให้ยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแต่ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดน่าน

จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 ช่วงอำเภอเวียงสา มุ่งหน้าสู่อำเภอเมืองน่าน

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
18.566530,100.737466



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อจากอำเภอเวียงสา เข้าสู่อำเภอเมืองน่าน บริมแม่น้ำโขงที่มีความเร็วสูง
- ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ผู้ขับขี่ไม่ส่วนหมวกนิรภัย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

ดำเนินมาตรการทางกฎหมายอย่างมาตรการ 10 รสม ร่วมกับมาตรการทางสังคมอย่าง การใช้ธรรมบุญหมู่บ้าน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 19 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ปรับปรุงผู้จราจร และขยายพื้นที่จราจรสร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนรองเลี้ยว ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือนและ สำรวจบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุ และผู้บาดเจ็บลดลง

จังหวัดน่าน



จุดเดี่ยง สี่แยกหน้าสนามบิน น่าน ถนน น่าน - ทุ่งช้าง ต. พาสิงห์ อ.เมือง จ.น่าน

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข โดยปรับปรุงพื้นที่เกิดเหตุ



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
18.796031, 100.779246



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนเป็นทางตรงมีจุดตัดเป็นสี่แยก(เลี้ยวตัด กระแซรถทางตรง) สัญญาณไฟ
- รถกระแซรถทางตรงใช้ความเร็ว
- ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- รถจักรยานยนต์ขับรถบ้อนศร

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง

- แก้ไขจากสัญญาณไฟจราจร ปรับปรุง เป็นวงเวียน
- กำหนดความเร็วของรถกระแซรถทางตรง เป็นระยะทาง จาก 60 กม. พอดีจะวงเวียน ความเร็วถูกจำกัด เหลือ 30 กม.
- มีขอบฟุ่คบาท กัน ไม่ให้ รถจักรยานยนต์ ข้อนศร
- รถที่วิ่งจากทางซ้ายมาทางแยก ลดความเร็วเพื่อเข้าสู่ วงเวียน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 15 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ปรับปรุงแก้ไขจากสัญญาณไฟจราจรสี่แยก นาเป็น วงเวียน และขยายผิวจราจรสร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนรองเลี้ยวเข้าสนามบิน ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟ เพื่อกำหนดรูปแบบการเดินทางของรถทางตรงก่อนถึงวงเวียน ทำให้อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดน่าน

จุดเสี่ยง จุดจอดรถ ถนนสีเส้น ต.ทุ่งช้าง อ.ทุ่งช้าง จ.น่าน



แผนจังหวัด จังหวัดคำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข โดยปรับปรุงพื้นที่เกิดเหตุ โดยนำร่องผลโดยสารประจำทาง จอดด้านใน สะกรน

พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
19.399222,100.880977



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ถนนเป็นทางตรง ในเขตชุมชน และสว่างไม่เพียงพอ
- รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกพ่วง จอดเริ่มถนน ล้านคน ในช่องทางสัญจร
- ใช้ความเร็วในเขตชุมชน
- จุดกลับรถยันต์โดยสารสาธารณะ
- ปรับปรุงผิวทาง ขอบทาง
- กำหนดความเร็วของรถกระแทกทางตรงในเขตชุมชน 60 กม.
- หาจุดจอดรถ และ จุดกลับรถโดยสารประจำทาง ไม่ให้จอดเริ่มถนน โดยให้เข้าไปจอดในสะกรน (ภายในปั้มน้ำมัน)
- ไม่ให้ รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกพ่วง จอดเริ่มถนน

ก่อนดำเนินการแก้ไข

หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 10 คน/ปี
เสียชีวิต 3 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยศปด.อำเภอได้ ปรับปรุงแก้ไข จุดกลับรถโดยสารสาธารณะ และ จุดจอดรถโดยสาร ไม่ให้จอดเริ่มถนน หาจุดจอดรถโดยสารสาธารณะ จอดชั้น-ลง รถสาธารณะ อย่างถาวร และ ไม่ให้ รถโดยสารสาธารณะ จอดเริ่มฟุตบาท รวมถึงจอดบน เวลาค้าคืน หลังดำเนินการแก้ไข มีเหตุลดลง

จังหวัดบึงกาฬ

จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 222 ถนนบ้านโนนสมบูรณ์ สามแยกทางเข้าบ้านค่าน้ำดี หมู่ที่ 1 ตำบลบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
18.303901 , 103.648630



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนน 4 ช่องจราจรไม่มีเกาะกลาง
- เป็นทางสามแยกเลี้ยวเข้าแหล่งชุมชน
- เป็นทางตรงแต่มีเนิน ขับตัวยวความเร็วสูง
- ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและผู้ขับขี่ขาดวินัยจราจร

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- แขวงทางหลวงปักกาน ดำเนินการทาพื้นผิวจราจร ด้วยวัสดุพิเศษ เพื่อชลลความเร็ว
- ติดตั้งป้ายเตือน ติดตั้งแบริเออร์

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 40 คน/ปี
เสียชีวิต 3 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 27 คน/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ แขวงทางหลวงบึงกาฬ ดำเนินการทาพื้นผิวจราจรด้วยวัสดุพิเศษ เพื่อชลลความเร็ว ติดตั้งป้ายเตือน ติดตั้งแบริเออร์ ทำให้อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดบุรีรัมย์



จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2445 (บุรีรัมย์-ประโคนชัย)

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นที่ตั้งของสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ปริมาณรถหนาแน่น
- ลักษณะถนนเป็นทางตรงยาวผู้ขับซึ่งความเร็วสูง
- สีสุดทางตรงยาวมีทางโค้งอันตราย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดบุรีรัมย์ได้ร่วมผลักดันให้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2445 บุรีรัมย์-ประโคนชัยเป็นถนนปลอดภัยด้วยมาตรการดำเนิน 5 เสาหลัก ได้แก่
1. ความพร้อมของผู้ขับขี่
2. ความพร้อมของรถ ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย
3. ถนนที่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรมการทาง
4. การเข้าให้การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ
5. การสร้างเสริมพูดถึงภารกิจการขับขี่ที่ดีโดยให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 31 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ร่วมมือกับวิทยาลัยเทคนิคบุรีรัมย์ ในการป้องกันจุดเสี่ยง และการสร้างจิตสำนึกในการสุ่ม抽查นิรภัย ทำให้อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดปทุมธานี



 **จุดเสี่ยง** “ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 307” (แยกป่าทุมวิโล-บางคูวัด จ.ปทุมธานี)

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.0649004, 100.6026332



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง
1. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 307 ช่วงแยกปานุวิไล แยกบางครัวดี เป็นถนนสายหลักที่มีปริมาณรถ สัญจรพุ่งพล่านตลอดวัน	1. ใช้มาตรการแก้ไขตามหลักวิศวกรรมจราจร
2. มีจุดกลับรถถี่จึงเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง	2. ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในทุกทางเร่ำ 3. มีสัญญาณไฟเฉพาะสำหรับช่องรอคิบรถ 4. ใช้มาตรการด้านการควบคุมวินัยจราจรไม่ขับรถเร็วและไม่ขับรถข้อนคร

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560	สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561
บาดเจ็บ 26 คน/ปี	บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี	เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขทางแขวงการทางปทุมธานีดำเนินการติดตั้งการรื้อถอนห้องส่องด้านเพื่อป้องกันรถเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มป้ายเตือน ไฟส่องสว่าง

จังหวัดประจำบครีขันร

จุดเสี่ยง ถนนเพชรเกษมขาขึ้นและขาลง ต.ไผ่เก่า อ.สามร้อยยอด จ.ประจวบคีรีขันธ์

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12.220925 , 99.865049



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นเส้นทางที่ยว่ำและผ่านย่านชุมชน จุดกลับรถ แต่ละจุดมีระยะห่างค่อนข้างมาก
- เกิดปัญหาทางลักษณะและขับขี่ข้อนศร ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีจำนวนมาก โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์
- รถที่มาทางตรงใช้ความเร็วสูง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ลดอุบัติเหตุบนทางหลวงบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยง โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์
- ลดปัญหาการขับขี่ข้อนศรและทางลักษณะ
- อำนวยความสะดวกความสะดวกและปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้ทาง
- เข้มงวดมาตรการตรวจสอบความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 5 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ทำทางสอดบริเวณใต้สะพานหรือ Box Culvert สำหรับ รถจักรยานยนต์และรถขนาดเล็ก พร้อมติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

จังหวัดปราจีนบุรี

จุดเสี่ยง “ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 320 โค้งหน้าวัดป่าท朗คุณ อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุ บ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.084533, 101.371485



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เดิมลักษณะถนนเป็นโค้งทั้งสอง恻 มีโค้งค่อเนื่อง
- รวมทั้งเป็นทางแยกเข้าออกวัดและชุมชนทำให้มีรถพลุพล่าน
- ผู้ขับขี่ทางตรงใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ขยายพื้นผิวจราจรให้กว้างขึ้น
- ตีเส้นแบ่งช่องจราจรสำหรับเลี้ยวเข้าและออก จำกัด
- จำกัดความเร็วช่วงเข้าโค้งไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 17 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ปรับปรุงพิภาราจ และขยายพิภาราจของถนน เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ

จังหวัดปราจีนบุรี

จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 304 ตอนควบคุม 0402 ตอน เข้าทิศช่อง - ลาดตะเตียน ที่ กม.156+000 (หน้าวิทยาลัยการอาชีพบึงบุรี)
แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิด อุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
13.933401, 101.694458



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ไม่มีที่จอดรถด้านหน้าวิทยาลัยซึ่งห่างเข้าและ ช่วงเย็น
- ถนนเป็นทางเนินและเป็นทางสายหลักรถมักใช้ ความเร็ว

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- วางฟอร์ราไบาน้ำบริเวณด้านหน้าและด้านใน เพื่อ ปรับเป็นที่จอดรถชั่วคราว
- ตีเส้นจราจร ติดตั้งป้ายเตือนขนาดใหญ่ ,ตีลิ้น กัน ลื่น เพื่อเตือนว่าบริเวณดังกล่าวมีโรงเรียน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 8 คน/ปี
เสียชีวิต 3 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ปรับปรุงผิวจราจรและขยายผิวจราจรของถนน ลดการเกิดอุบัติเหตุ

จังหวัดปัตตานี



จุดเสี่ยง ถนนหน่องจิก ม.4 ต.รุสະมิแคล อ.เมือง จ.ปัตตานี

แผนจังหวัด จังหวัดได้ดำเนินการเก็บข้อมูลและลงพื้นที่เพื่อวิเคราะห์และ
หาแนวทางในการแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
6.859249, 101.228603



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากเป็นจุดกลับรถและปากซอยทางเข้าโรงเรียน จึงทำให้การจราจรคับคั่ง
- พื้นผิวนนเป็นร่องและเนินซึ่งสาเหตุมาจากเป็นที่กลับรถ
- ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัยจราจร (จยย.ขับเขี้ยวอนศร)

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงพิવารณาจราจร และขยายพื้นผิวน้ำท่า
- ติดตั้งป้าย สัญญาณไฟเตือน
- มีการประกาศให้เป็นถนนจำกัดความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 25 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 11 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ได้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และขยายพื้นผิวน้ำท่าฯในปี 61 ลดลง

จังหวัดพระนครศรีอยุธยา



จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 ช่วงสีแยกชายราช
อำเภอครหดวัง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิด อุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข ดำเนิน การโดยแขวงทางหลวงชนบทพระนครศรีอยุธยา



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.456691 ,100.660660



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็น สีแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ประกอบกับ รถที่มาจากแต่ละด้านขาดความระมัดระวัง ไม่ ช่วยลดความเร็วบริเวณทางร่วมทางแยก
- ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอในเวลากลางคืน
- รถบรรทุกขนาดใหญ่สัญจรหนาแน่น เกิดอุบัติเหตุ รุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตกับรถขนาดเล็กได้บ่อยครั้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตั้งป้ายเตือน ไฟกระพริบ และเส้นถนนขาว ช่วยลดความเร็ว
- ควบคุมรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
- ควบคุมไม่ให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกำหนด

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 16 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ปรับปรุงผู้จราจร ติดตั้งกรวยล้มลุก ติดตั้งป้าย MAST ARM ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างกั่งเดียว ตีเส้นจราจร ติดเคนชลลดความเร็ว ป้ายจำกัดความเร็ว และสัญญาณไฟเตือนและ ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 และไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดพะเยา



จุดเดี่ยง ถนนพหลโยธิน ช่วงจังหวัดพะเยา ระยะทางนำร่อง 62 กิโลเมตร

แผนจังหวัด ส่งเสริมความมีส่วนร่วมเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจากทุกภาค ส่วน มีเป้าหมายเพื่อก่อให้เกิดความรับผิดชอบจากทุกภาคส่วนในการร่วมกัน สร้างแนวทางและมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในบริบท ทางสังคมในแต่ละภาคส่วน



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
19.030814, 99.926308



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนพหลโยธิน ช่วงจังหวัดพะเยา เป็นถนนสายหลักของจังหวัด มีทางร่วมหลายจุด เสี่ยงเกิดอุบัติเหตุรุนแรง
- โดยเฉพาะหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา เดิมเป็นแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร และรอใช้ความเร็วสูง เกิดอุบัติเหตุขึ้นที่ด้านน้ำบ่อຍครัง

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง

- ติดตั้งสัญญาณไฟ
- ตั้งค่าនิเวศน์วิถีจราจรและอำนวยความสะดวก ปลอดภัยบนท้องถนน
- มาตรการติดตามรถผ่านศูนย์บริหารจัดการเดินรถ ตัวระบบ GPS เพื่อควบคุมการใช้ความเร็วอย่างเหมาะสม
- ดำเนินการจับความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 32 คน/ปี
เสียชีวิต 3 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 8 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดพะเยาได้ระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีมาตรฐานและปลอดภัย สำหรับคนทุกกลุ่ม อายุที่ต้องเดินทาง ภูมิภาคและสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและลดความรุนแรงอันเกิดจากการชน ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ มีส่วนร่วมในการพัฒนาและร่วมเสริมการจราหน่าย ตรวจสอบ ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่มประชาชัชนมีคุณภาพเชิงตื้นที่ ทั้งด้านสุขภาพ ความปลอดภัยเพื่อลดอัตราความสูญเสียจากอุบัติเหตุการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม อันได้แก่ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว รถจักรยานยนต์ และความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กและเยาวชน

จังหวัดพังงา

จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4311 โค้งวัดบางเสี้ยด
ต.บางเตย อ.เมืองฯ จังหวัดพังงา

แผนที่จังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและ แนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
8.444132,98.582503

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะถนนเป็นทางตรงยาวก่อนเข้าโค้ง ทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสูงและขาดความระมัดระวัง
- ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- เกิดอุบัติเหตุหากโค้งบ่ออยครั้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตามและประเมินผลการดำเนินการ
- มีมาตรการจำกัดความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 21 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ปรับปรุงผิวจราจร และขยายผิวจราจร ติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟเพื่อเตือนภัย ติดตั้งกรวยยาง ทำ แรมเบลสท์ริป จำนวน 4 ชุด ก่อนเข้าโค้ง และ ตัววางบังคับ ใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่าง เห็น梧 ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดพัทลุง



จุดเดี่ยว ถนนเพชรเกษม ช่วงตำบลท่าแฉ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง

แผนจังหวัด กิจกรรมยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
ทางหลวงหมายเลข 4 (1302) ตอนพัทลุง – นาโภนด



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
7.5644905/100.0496964



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะเป็นถนน 4 ช่องจราจรที่มีทางโค้งต่อเนื่อง
- มีจุดจ่าน้ำยของฝ่ากออยู่บริเวณทางโค้งสี่แยกชาล่องได้
- ทำให้รถเกิดการชนกอตัวเมื่อถึงจุดจ่าน้ำยของฝ่าซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางโค้งรถที่วิ่งเข้าโค้งมาด้วยความเร็วสูงเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- การสร้างทางคู่ชานชาลาบริเวณจุดจ่าน้ำยของฝ่า
- มีเจ้าหน้าที่สำรวจและ อปพร. อำนวยความสะดวกฯ ในการตรวจสอบความเร็วช่วงก่อนเข้าโค้ง
- ทำการตรวจสอบความเร็วช่วงก่อนเข้าโค้ง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ทำถนนเสริจ ดำเนินการติดตั้งป้ายเตือนเสริจลื้น ปี 2561 หลังจากดำเนินการเสริจการ
เกิดอุบัติเหตุตลอด

จังหวัดพัทลุง

จุดเสี่ยง โถงบ้านดันดีนเป็ด ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน เข้าพื้นผ้า – พัทลุง ระหว่าง กม.1139+000 – กม.1140+000

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง จัดเก็บข้อมูล หาสาเหตุ หาแนวทาง แก้ไข ลงพื้นที่หาสาเหตุและ ดำเนินการแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
7.591513548610361/
99.84500598915471



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด
- หลับใน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ทำการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง
- ติดตั้งรากันอันตรายบริเวณที่เป็นทางโค้ง
- ติดตั้งป้ายเตือนชนิดต่าง ๆ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จัดทำป้ายเตือน และติดตั้งรากันอันตราย ทำให้การเกิดอุบัติเหตุลดลงจากเดิม

จังหวัดพัทลุง

จุดเสี่ยง โถงปลวกคล่อน ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน พัทลุง – นาโนนด ระหว่าง กม.1170+000 – กม.1172+000

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง จัดเก็บข้อมูล หาสาเหตุ หาแนวทาง แก้ไข ลงที่นั่นที่หาสาเหตุและ ดำเนินการแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
7.5463960/100.0397400



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด
- หลับใน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ทำถนนใหม่
- ทำร้าวสะพานกันอันตราย

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 13 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 32 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ทำถนนเสริจสึ้น และทำร้าวสะพานกันอันตราย

จังหวัดพัทลุง

จุดเสี่ยง โถงคลองลำยูง ทางหลวงหมายเลข 4 ตอน เช้าพับผ้า – พัทลุง ระหว่าง กม.1152+925 – กม.1155+625

แผนจังหวัด ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงข้อมูล หาสาเหตุ หาแนวทาง แก้ไข ลงพื้นที่หาสาเหตุและ ดำเนินการแก้ไข



พิภัตจุด ลงทะเบียน / ลงทะเบียน
7.5609900/99.9145290



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด
- หลับใน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ทำการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง
- ทำการตีเส้นจราจรบนผิวทางใหม่
- ทำป้ายเตือนทางโค้ง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 5 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดได้ดำเนินการ ติดตั้งป้ายเตือน ทางโค้ง และตีเส้นจราจรบนผิวทางใหม่ บังคับ
อุบัติเหตุเกิดขึ้น

จังหวัดพิจิตร

จุดเสี่ยง ทางหลวงชนบทหมายเลข 3057 ตัด ทล.หมายเลข 111 ช่วงแยกซ่าร์เจ็ต ต.คงชนะ อ.เมือง จ.พิจิตร

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่มีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ มาก ฝ่านที่ประชุม ศปด.จังหวัด โดยวิเคราะห์หาสาเหตุและข้อมูลการเกิดเหตุ ผู้ บาดเจ็บ เสียชีวิต จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดย ศปด.จังหวัดพิจิตร ร่วมกันหารือการมาตรการในการป้องกันแก้ไขจุดเสี่ยง/จุดอันตรายในพื้นที่



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16°26'19.1"N 100°18'50.3"E
16.438636, 100.313961



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนเป็นทางแคบก่อนเงื่อนแยก
- ถนนเป็นเส้นทางรองตัดทางหลัก
- ป้ายจราจร ป้ายบังคับ ป้ายเตือนไม่เพียงพอ
- ผิวจราจรไม่สมบูรณ์

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงผิวจราจร พรมชัยช่องทางเพื่อ สะท้อนในการเดินทาง
- ติดเส้นจราจร ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบังคับ ตลอด เส้นทาง
- ติดตั้งไฟส่องสว่าง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 25 คน/ปี
เสียชีวิต 2 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 11 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ทางหลวงชนบทจังหวัดพิจิตร ปรับปรุงผิวจราจร ขยายช่องทางเดินรถ ติดเส้นจราจร เส้นทาง มีแสงสว่าง มีป้ายบังคับ ป้ายเตือน เพื่อบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุ ลดลง

จังหวัดพิษณุโลก

จุดเสี่ยง “ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 บริเวณสี่แยกบ้านพาส ต.บ้านกร่าง อ.เมืองฯ มุ่งหน้าเข้าเมือง ระยะทางรวม 14 กิโลเมตร”

ถนนจังหวัด ถนนสาย 12 ช่วงที่ผ่านตัวเมืองจังหวัดพิษณุโลก ระยะทาง 14 กม. เป็นถนนที่มีการคมนาคมหนาแน่น และมีรถสัญจรจำนวนมาก โดยมีจุดตัดทางแยกหลายจุด จังหวัดได้รวบรวมข้อมูลการเกิดเหตุ เพื่อหาสาเหตุ และแนวทางในการแก้ไขและป้องกันเพื่อลดอุบัติเหตุให้เป็นรูปธรรมอย่างชัดเจน



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
“16.862840, 100.215686
ถึง 16.818747, 100.328193”



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร
- ไม่สวมหมวกนิรภัย/ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่
- ขับขี่ย้อนครอ
- ขับขี่บนพานะขณะมีน้ำ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- จำกัดความเร็ว 80 กม./ชม. ตลอดทั้งเส้น
- ติดตั้งกล้องจับความเร็วอัตโนมัติ
- ต้องสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง
- ต้องไม่ขับรถย้อนครอ/ต้องไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- ต้องไม่ขับขี่บนพานะขณะมีน้ำ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 21 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ • จังหวัดลงรุ่งค์แจกหมวกนิรภัย นำไปทำแลกใบใหม่

• รวมถึงได้ภาคผนวกวินัยจราจร ลงรุ่งค์สวมหมวกนิรภัย 100% (เปิดไฟหน้า สวมหมวกนิรภัย)

จังหวัดพิษณุโลก



จุดเสี่ยง หล.หมายเลข 1086 พิษณุโลก - มะขามสูง บริเวณ กม.7+200

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่มีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ ผ่านที่ประชุม ศปด.จังหวัด โดยวิเคราะห์หาสาเหตุและข้อมูลการเกิดเหตุ ผู้บาดเจ็บเสียชีวิต จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยมีผู้บริหารท้องถิ่นและชุมชน ร่วมกันหาวิธีการมาตรการในการป้องกันแก้ไขจุดเสี่ยง/จุดอันตรายในพื้นที่



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16.882018, 100.243529
-16.893944, 100.239443



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ถนนเป็นทางตรงยาวทำให้ขับรถตัวยวความเร็ว
- ถนนไม่มีเกาะกลาง มีเครื่องหมายเขตปลอดภัยกลางถนน
- ชาวบ้านขับรถ จยย.ตัดข้ามถนนในจุดที่ไม่ใช่ช่องทางกลับรถ
- ผู้ขับขี่รถ จยย.มักจะขับรถย้อนศรเป็นประจำ

- ปรับปรุงผิวภาระ
- ตีเส้นจราจรกำหนดจุดกลับรถ
- ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบังคับ
- ติดตั้งแท่งล้มลูก บริเวณเกาะกลาง ตลอดเส้นทาง
- เน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ควบคุมตรวจจับความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 127 คน/ปี
เสียชีวิต 11 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 53 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดพิษณุโลกได้มอบหมายให้แขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ 1 ปรับปรุงผิวภาระ ตีเส้นจราจรกำหนดจุดกลับรถ ติดตั้งแท่งล้มลูก บริเวณเกาะกลาง ตลอดเส้นทาง และมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจน้ำจุគตรวจสอบความเร็วและวินัยจราจร เพื่อบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดเพชรบุรี

จุดเสี่ยง “แยกร่องซ่อน” (ทางหลวงชนบท 4011 - ทางหลวงชนบท 4036) ต.คอนยาง อ.เมือง จังหวัดเพชรบุรี

แผนจังหวัด ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การสัญจรที่ปลอดภัย แผนงาน 38 การจัดการจุดเสี่ยง



พิภัตจุด ลงทะเบียน / ลงทะเบียน
13.011388 , 99.970198



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เดินเป็นเส้นทางเดียวระหว่างถนนทางหลวงชนบท 2 เส้น และไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังเมื่อถึงทางร่วมทางแยก
- ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ก่อสร้างวงเวียนเพื่อช่วยลดความเร็วรถทั้ง 4 ด้าน
- ขยายพื้นที่ถนนและสะพานให้กว้างขึ้น
- ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย
- อบรมก្មោះเจ้าหน้าที่ใช้งานเวียนให้กับชุมชน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 23 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ สร้างวงเวียนบริเวณเส้นแยก ติดป้ายจราจร, ไฟสัญญาณ บนถนนทั้ง 2 ด้าน, ตีเส้นจราจร ให้ชัดเจนขึ้น ติดไฟส่องสว่าง เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุลดลงมากกว่า หลังจากสร้างวงเวียนแล้วปี 2561 จำนวนอุบัติเหตุ และผู้บาดเจ็บลดลงอย่าง

จังหวัดเพชรบูรณ์

จุดเดี่ยว บริเวณหน้าเทศบาลน้ำจั่ว ทางหลวง ต. 21 ตอน บ้านโภก - บุ่งน้ำเต้า กม.234+311 - 234+595

แผนจังหวัด จังหวัดเพชรบูรณ์ ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว จัดเก็บข้อมูลจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยร่วมกันวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16.523618, 101.157135



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะถนนเป็นสามแยก ฝั่งละ 2 เลน ไม่มีสัญญาณไฟ
- ถนนฝั่งเทศบาลน้ำจั่วมุ่งเข้าเมืองเพชรบูรณ์ ลักษณะเป็นทางโค้ง เมื่อมาถึงจุดเดี่ยวจะมีก้มองไม่เห็นรถที่รอกลับรถ
- เป็นจุดขุมชน รถหนาแน่น ผู้ใช้รถบินเร็วในลักษณะเพื่อมาหลบรถในนี้

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- สร้างสัญญาณไฟจราจร
- สร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนร่องเลี้ยว
- ปรับปรุงผิวจราจร ทาสี Curb Marking
- ขยายให้กว้าง
- เน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมาย

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 75 คน/ปี
เสียชีวิต 5 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 7 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไข โดยคณะกรรมการ ศปอ.จังหวัด ติดตั้งป้ายสัญญาณไฟจราจร ปรับปรุงผิวจราจร ขยายให้กว้าง สร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนร่องเลี้ยว และสำรวจบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดแพร่

จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1154 ช่วงตำบลบ้านหมุน อำเภอสอง จังหวัดแพร่

แผนจังหวัด ในช่วงเทศบาลปีใหม่ 2560 ที่ผ่านมา จนถึงปัจจุบัน ในเขตอำเภอสองโดยเฉพาะชุมชนเทศบาลมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูงทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมากอันมาจากการชนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับรถด้วยความเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย จึงได้กำหนดมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อกำหนดเดขาดควบคุมความเร็ว และเขตสวมหมวกนิรภัย 100% ขึ้น



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
18.462799,100.182708



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนนสายหลักที่มีชุมชนตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก รถทางตรงใช้ความเร็วเกินกำหนดและผู้ขับขี่ในชุมชนมักมีพฤติกรรมขับตัดหน้าในระยะระยะห่างชิด
- ผู้ขับขี่ในชุมชนมักมีพฤติกรรมเมาแล้วขับ/ไม่สวมหมวกนิรภัย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- จำกัดความเร็ว 40 กม./ชม. ตลอดระยะทางนำร่อง 2 กม.
- สวมหมวกนิรภัย 100%
- ฝ่าฝืนมีโทษปรับ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ • อบรมการสวมหมวกนิรภัยให้กับผู้สูงอายุ

• โครงการธนาคารชุมชน ที่ช่วยลดปริมาณดังขยะบนถนนทำให้ผู้จราจรกว้างขึ้น สัญจรได้อย่างสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

จังหวัดแพร่

จุดเดี่ยง แยกกอเป่า ทางหลวงหมายเลข 101 เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 129 ถนนยันทร์กิจโภศ ซึ่งมีต่อไปทางเลี้ยวเมืองแพร่ ต.ทุ่งเชียง อ.เมือง จ.แพร่

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
18.180649,100.182914



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากเป็นสามแยกใหญ่รถทางตรงวิ่งด้วยความเร็ว
- เป็นสามแยกห้ามกลับรถแม้ผู้ฝ่าฝืนกลับรถในที่ห้าม
- สูงขับซึ่งที่ขับออกจากบ้านกอเป้ามักจะฝ่าฝืน สัญญาณไฟตัดหน้ารถทางตรง
- รถทางตรงจะชนท้ายรถที่ขอล้อเลี้ยวเข้าในเมือง
- มีขุนชนอยู่ติดสัญญาณไฟทำให้รอดตัดกระแสงจราจร เพื่อเข้าหมู่บ้าน

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง

- ปรับปรุงผู้จราจรจากทาง AC เป็นผู้ทางคนรีต และขยายผู้จราจรให้เป็นแบบช่องซ้ายทางผ่าน ตลอด
- สร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนร่องเลี้ยว
- ติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟจราจรแบบ SMART VA.
- ติดตั้งไฟสัญญาณโดยรอบทางตรงเข้าเมืองสามารถผ่านคลอดไม่ต้องจอดรอสัญญาณไฟ รถไม่ติด

ก่อนดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 26 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ประสานงานกับ แขวงทางหลวงเพื่อวางแผนปรับปรุง ผู้จราจร และขยายผู้จราจรสร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนร่องเลี้ยว ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเดือน และสัญญาณไฟจราจรแบบ SMART VA. ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 ไม่มีผู้เสียชีวิต และไม่เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเทศกาล สะทวကต่อประชาชนและลดความเครียดของผู้ขับขี่รถ

จังหวัดภูเก็ต



จุดเดี่ยว วงศ์วิรัตน์พันธุ์ศรี อําเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
7.889102, 98.397938



แผนจังหวัด แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด ให้กับจังหวัดที่มีรูปแบบผ่านแนวคิด ดังนี้ ด้านความปลอดภัย ไปร่วมสามารถมองทะลุเพื่อป้องกันการณ์บังทัศนวิสัย เป็นโครงสร้างอะลูมิเนียมคอมโพสิต ใช้ งานเยาวนานบำรุงรักษาได้ง่าย เป็นภูมิสถาปัตย์ที่มีความหมายหลากหลายประการ 6 เหลี่ยม หมายถึง การประสานภาคีเครือข่าย ทรงกลม หมายถึง ไข่มุกแห่ง อันดามัน

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เดินเป็นเส้นสายญาณไฟจราจร
- ลักษณะถนนลาดชัน เป็นทางขึ้นลงเช้า
- ผู้ขับขี่มักใช้ความเร็วสูง และฝ่าฝืนเส้นสายญาณไฟ ทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- ปรับจากเส้นแยกเป็นวงเวียนเพื่อช่วยลดความเร็วรถ ทุกด้าน
- กวดขันวินัยจราจรตามมาตรการ 10 ร่อง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 25 คน/ปี
เสียชีวิต 5 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ การสร้างวงเวียนจะสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้เป็นอย่างดี ลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้เป็นศูนย์ โดยทางมูลนิธิ Safer Roads สนับสนุนงบประมาณก่อสร้าง

จังหวัดมหาสารคาม



จุดเดี่ยง “ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213” กม.5 + 390

ทางแยกเข้ามหาวิทยาลัยมหาสารคาม

แผนจังหวัด ตามแผนงานแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของรถที่เดินทางออกจากมหาวิทยาลัยมหาสารคามปริมาณมากต้องกลับรถจุดยูเทิร์น ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จังหวัดจึงมอบหมายให้แขวงทางหลวงมหาสารคามดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยจัดสร้างอุโมงค์วนซ้ายขึ้นถนนหลักมุ่งหน้าเข้าเมืองแทน



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16.269451 , 103.286486



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

1. เดิมเป็นทางแยกที่รถเลี้ยวออกจากมหาวิทยาลัย มักจะเบี่ยงออกขวาสุดเพื่อกลับรถทันที ทำให้ตัดหน้ารถทางตรงซึ่งขับมาด้วยความเร็วสูง
2. ผู้ขับใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง

1. ก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดใต้สะพานเพื่อให้รถที่เลี้ยวเข้าหรือออกมหาวิทยาลัยใช้สัญจรได้อย่างสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น
2. มีการตั้งจุดตรวจสอบในช่วงทางตรงก่อนเข้าโค้งเพื่อช่วยลดความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขตามแผนลดอุบัติเหตุจังหวัดโดยแขวงทางหลวงมหาสารคามได้ปรับปรุงผิวจราจร และขยายผิวจราจรสร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนรองเลี้ยว ติดตั้งป้ายจราจร ก่อสร้างอุโมงค์ทางลอด เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดของรถที่ออกจากมหาวิทยาลัยมหาสารคาม รวมถึงลดอุบัติเหตุ

จังหวัดมุกดาหาร

จุดเสี่ยง จุดกลับรถหน้าเทศบาลตำบลคำอาชวน ต.คำอาชวน อ.เมือง มุกดาหาร จ.มุกดาหาร

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16.499846, 104.670797



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- จุดกลับรถ เป็นเขตชุมชน มีซอยเล็กๆ ขับตัดข้าม ถนนจำนวนมาก
- ใกล้ทางออกปีม ปตท.
- จุดกลับรถ ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปิดจุดกลับรถเลื่อนจุดกลับรถให้ห่างออกไปจากเขตชุมชน
- ติดตั้งไฟส่องสว่างและไฟจราจรรับวางเพิ่มเติม
- ติดป้ายแจ้งเตือน ขัดเงื่อนยิ่งขึ้น

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 12 คน/ปี
เสียชีวิต 3 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ หลังปิดจุดกลับรถ และเดินไปสร้างจุดกลับรถให้สะพานห้วยมูก การจราจรคล่องตัว อุบัติเหตุลดลง และไม่มีผู้เสียชีวิตอีกเลย

จังหวัดมุกดาหาร

จุดเสี่ยง จุดกลับรถใต้สะพาน หน้าเทศบาลอำเภอโนนค้าสร้อย ต.โนนค้าสร้อย อ.โนนค้าสร้อย จ.มุกดาหาร

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ท่าทางสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16.371842, 104.549531



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- จุดกลับรถหน้าโรงเรียน การจราจรคับคั่ง
- ขับย้อนครองจากหน้าโรงเรียนไปกลับรถที่จุดกลับรถ
- เป็นถนนสายหลัก การจราจรคับคั่ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปิดจุดกลับรถเดิม เลื่อนจุดกลับรถออกไป
- ติดป้ายเตือนเพิ่มเติม

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 7 คน/ปี
เสียชีวิต 2 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เมื่อปิดจุดกลับรถ อุบัติเหตุ จากการขับรถเลี้ยวตัดหน้า การขับขอนครจากหน้าโรงเรียน ไปกลับรถ หมดไป ทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุ ไม่มีคนเจ็บและเสียชีวิตเหมือนก่อนหน้าแก้ไขจุดเสี่ยง

จังหวัดมุกดาหาร



จุดเสี่ยง จุดกลับรถใต้สะพาน โรงเรียนเซนต์โยเซฟมุกดาหาร
ต.มุกดาหาร อ.เมืองมุกดาหาร จ.มุกดาหาร

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข

พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16.559328, 104.719110



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- จุดกลับรถอยู่บริเวณหน้าโรงเรียนพอดี
- ปริมาณรถเข้าออกโรงเรียนมีมาก
- เป็นถนนสายหลัก (อ.ขยายกร) รถผ่านไป จ.นครพนม และ จ.อุบลราชธานี มีปริมาณมาก
- ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ไฟเดือน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปิดจุดกลับรถหน้าโรงเรียนเซนต์โยเซฟ
- สร้างจุดกลับรถใต้สะพานหัวยมุก ที่อยู่ด้านไป ให้ไปกลับรถใต้สะพานแทน
- ติดป้ายแจ้งเตือน ก่อนถึงหน้าโรงเรียน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

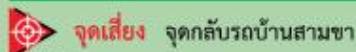
บาดเจ็บ 6 คน/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ หลังจากแก้ไขปิดจุดกลับรถ (จุดเสี่ยง) ขับไปสร้างจุดกลับรถใหม่ ใต้สะพานที่อยู่ด้านออกไป ทำให้มีอุบัติเหตุที่เกิดจากการเลี้ยวรถกลับรถ มีบาดเจ็บบ้าง เนื่องจากการจราจรที่คับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเด็กไปโรงเรียนและเลิกเรียน

จังหวัดมุกดาหาร



จุดเดี่ยว จุดกลับรถบ้านสามขา

ต.ค้าป่าเหล่าย อ.เมืองมุกดาหาร จ.มุกดาหาร

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์พื้นที่เสี่ยงและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
16.706016, 104.664244



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- มีด ไม่มีไฟส่องสว่าง รถทางตรงมองไม่เห็นรถที่จะเลี้ยวกลับรถ
- เป็นถนนหลวง ทางตรง รถใช้ความเร็วสูง
- ไม่มีสัญญาณไฟวิ่งบนทาง / ลูกกระ念佛 ป้ายเตือน
- เกาะกลางแคบ

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- ติดตั้งไฟส่องสว่าง
- ติดไฟสัญญาณจราจรรับวาง 4 หมุน
- เพิ่มป้ายแจ้งเตือนก่อนถึงจุดกลับรถ
- ติดลูกกระ念佛ก่อนถึงจุดกลับรถทั้ง 2 ฝั่ง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 7 คน/ปี
เสียชีวิต 2 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ หลังดำเนินการแก้ไข อุบัติเหตุลดลง ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดแม่ฮ่องสอน

จุดเสี่ยง ทางลงเข้าลาดชั้นยวัลและคดเคี้ยว ทางหลวงหมายเลข 108 ตอนแม่สุริน – ปางหมู ระหว่าง กม.337+000 – กม.339+000 ต.พาน้อง อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
19.178945, 97.984945



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากเป็นทางลงเข้าลาดชั้นยวัล 2 กิโลเมตร
- ทางคดเคี้ยวและหักศอก
- เป็นทางลงเข้า รถที่ลงเข้าจึงมีความเร็ว

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงผิวจราจร ด้วยการฉาบผิวแอสฟัลต์ Para Slurry Seal
- ฉาบผิวทางด้วยวัสดุเคลือบผิวจราจร Anti Skid Material
- สร้างกำแพงกันอันตราย
- ติดตั้งป้ายเตือน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ.2560

บาดเจ็บ 5 คน/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ.2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ประสานงานกับแขวงทางหลวงเพื่อวางแผนปรับปรุงผิวจราจร ฉาบผิวแอสฟัลต์ Para Slurry Seal และ ฉาบผิวทางด้วยวัสดุเคลือบผิวจราจร Anti Skid Material เพื่อลดการลื่นไถล สร้างกำแพงกันอันตราย ติดตั้งป้ายเตือน ทำให้ปี 2561 ไม่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต

จังหวัดยโสธร



จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 (ถนนแม่จั่งสันทิ)"

ช่วง ต.ตาคหง อ.เมืองฯ จ.ยโสธร

แผนจังหวัด แผนการดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงของจังหวัดโดยจัดเก็บข้อมูล
จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกัน
แก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
8.117325, 98.873260



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นทางตรงยาวผู้ขับขี่มักใช้ความเร็วสูง มีรถเลี้ยวเข้า-ออกห้างค้าส่งและเป็นสามแยกเข้าหมู่บ้าน
- มีต้นไม้ใหญ่และรถจอดซื้อของริมถนนกีดขวางทางจราจร

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

ดำเนินการสร้างเกาะกลางภาระ สร้างช่องรอกลับรถ และร่วมหารือจัดระเบียบร้านค้าริมทางกับส่วนงานที่เกี่ยวข้อง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 8 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ปรับปรุงผิวจราจร และขยายพื้นที่จราจรสร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนรองเลี้ยว ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือนและ สำรวจบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวดทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 2561 ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดยะลา



จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 409 ช่วง อ.เมือง จ.ยะลา

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูลจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
6°32'56.0"N 101°16'29.1"E
6.548874, 101.274739



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 409 ช่วง อ.เมือง จ.ยะลา มีจุดตัดรวมกับทางหลวงชนบทสายจุดซึ่งเป็นเส้นทางลัดไปยังอ.หาดใหญ่ จ.สงขลาได้
- เดิมไม่มีสัญญาณไฟจราจร จึงเกิดการเลี้ยวตัดหน้ารถทางตรงซึ่งขับเข้ามาด้วยความเร็วสูง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยในการให้รถใช้ถนน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 13 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ หลังจากแก้ไขจุดเสี่ยง ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเสร็จเรียบร้อย ทำให้ข้อมูลการบาดเจ็บลดลง และไม่มีการเสียชีวิต

จังหวัดยะลา

จุดเดี่ยง สามแยกโค๊ตตี้คูร์ส ถนนสายยะลา - ยะหา ตำบลท่าสาป อำเภอเมือง จังหวัดยะลา

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง โดยเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ บ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
6.547127, 101.252626



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง

- เนื่องจากเป็นสามแยกและเป็นเส้นทางลัดมาเจอ ถนนสายหลักที่เป็นทางตรง
- ผู้ขับขี่ขับออกมานาจากทางลัดจะไม่มองด้านข้างมาก ฉะตัดหน้ารถที่วิ่งทางตรง
- รถที่ขับขี่ทางตรงจะเลี้ยวขวาไปทางลัดไม่มองรถที่ วิ่งทางตรงสวนทางมา
- ผู้ขับขี่มักจะขับข้อนครร

ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

ก่อนดำเนินการแก้ไข

หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 5 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุโดยแขวงทางหลวงได้ติดตั้งสัญญาณไฟแดง ทำให้รถที่วิ่งทางตรงจะเลี้ยวเข้าทางลัดต้องรอสัญญาณไฟเขียว รถที่ออกจากทางลัดเพื่อที่จะเลี้ยวซ้ายหรือขวา ต้องรอสัญญาณไฟ และรถที่จะตรงไปก็ต้องรอสัญญาณไฟ ทำให้มีเกิดอุบัติเหตุลดลง

จังหวัดยะลา



จุดเสี่ยง สีแยกท่าสปา คำบลท่าสปา อัมกาเมือง จังหวัดยะลา



แผนจังหวัด จังหวัดคำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยเก็บข้อมูลจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง นำมาวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข

พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
6.541130, 101.244732



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- เนื่องจากเป็นถนนสีเลนเส้นทางหลักตัดแยกเข้าไปในแหล่งชุมชนทั้งสองฝั่งถนน
- ผู้ขับขี่ที่ออกมากลางทางแยกชุมชนทั้ง2ฝั่ง มักไม่มองรถที่วิ่งทางตรงและมักจะตัดหน้ารถที่วิ่งทางตรง
- เป็นทางตรงรถที่วิ่งทางตรงจะวิ่งด้วยความเร็วสูง
- ผู้ขับขี่มักจะขับรถข้อนคร

ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

ก่อนดำเนินการแก้ไข

หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 5 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไข ทางจังหวัดโดยแขวงทางหลวงได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ทำให้รถที่วิ่งสวนไป-มา และจะเลี้ยวซ้าย-ขวา หยุดรอสัญญาณไฟ อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดยะลา



จุดเดี่ยว สามแยกหน้า ศอ.บต. ถนนสีירוש ตำบลสะเตง อامนาอเมือง
จังหวัดยะลา

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยวโดยการเก็บข้อมูลการเกิด
อุบัติเหตุบ่อยครั้ง นำมาวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
6.556827, 101.286837



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนนในเขตเทศบาลนครยะลา ชั้น มี ๖ เลน
- ฝั่งที่มีแยกมีการแบ่งช่องที่ติดกันไม่ถูกต้องเพื่อให้มี
การกลับรถ
- ถนนนักฝึกแบ่งช่องข่ายสุดเพื่อให้รถที่จะตรงไป
สามารถขับขึ้นไปได้
- รถที่ออกมาราจากแยกจะขับตรงไปยังอีกฝั่งของถนน
เพื่อจะเลี้ยวขวา หรือออกมาราจากแยกแล้วเลี้ยวซ้าย
โดยทำให้รถที่ขับตรงไปเกิดการชนกันทันทัน
ทำให้เสียชันกันได้

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- ยกเลิกการแบ่งช่องให้กลับรถ
- ยกเลิกการแบ่งช่องให้ขับตรงไป
- จะกลับรถ / เลี้ยว / ตรงไป ให้หยุดรอสัญญาณไฟ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 5 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุ ทางจังหวัดโดยเทศบาลนครยะลา ได้ติดตั้งสัญญาณ
ไฟจราจร ทำให้รถที่จะเลี้ยวซ้าย / เลี้ยวขวา จะต้องหยุดรอสัญญาณไฟ ทำให้อุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บลดลง

จังหวัดยะลา

 จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 410 บ่อติน - เปงตง กม. 138+000 - กม.142+000 ตำบลอ้ายเยอร์เวง อําเภอบেง จังหวัดยะลา แม่น้ำหัววัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยเก็บข้อมูลจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง นำมาวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

1. รถบรรทุกน้ำยาจกันถัวว่าทำให้น้ำยาจลหลากรด ตกตามถนน ทำให้ถนนลื่น
2. ถนนเป็นเส้นทางคดเคี้ยว และทางโค้ง ตลอดช่วงที่ มีการปรับปรุง
3. ถนนเป็นทางลงเนินขึ้นเนิน
4. ไถลทางแคมบมาก

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

1. ติดตั้งป้ายห้ามปล่อยน้ำยาจลงบนถนน
2. เส้นทางโค้งและ คดเคี้ยวให้ลดความเร็วและใช้ ความเร็วต่ำ
3. เส้นทางขึ้นเนินให้ใช้ความเร็วต่ำ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 10 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุ ทางจังหวัดโดยแขวงทางหลวง ได้ติดตั้งป้ายบอก ความเส้นทางเพื่อให้ปฏิบัติตามป้ายจะได้มีการเกิดอุบัติเหตุ

จังหวัดยะลา

จุดเสี่ยง ทางหลวงสาย 4066 โคตาบารู - ปีอเลิงได้ กม.8+000 - กม.8+500 ตำบลโกตาบารู อ่าเมอร์มัน จังหวัดยะลา แผนที่จังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยการเก็บข้อมูลการเกิด อุบัติเหตุบ่ออยครั้งน้ำมาวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
6.455181, 101.354668



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนมี 4 ช่อง
- ถนนเป็นโค้งหักศอกและเป็นแหล่งชนชน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตั้งเครื่องหมายทางโค้งให้ขับรถมั่นใจวังชะลอความเร็ว
- ติดตั้งแผงเหล็กทางโค้งกันรถหลุดโค้ง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 5 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุโดยทางหลวงชนบท ได้ติดตั้งเครื่องหมายทางโค้ง ให้รู้ว่ากำลังเข้าทางโค้ง พร้อมกับติดตั้งแผงเหล็กทางโค้งกันรถหลุดโค้ง

จังหวัดยะลา

จุดเสี่ยง ถนนสาย ยศ.4019 แยกทางหลวงหมายเลข 4067
บ้านโนกดาบารู ต.โนกดาบารู อ.รนัน จ.ยะลา
แผนที่จังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยการเก็บข้อมูลการเกิด
อุบัติเหตุบ่ออยครั้งมานะวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
6.453657, 101.347827



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นเส้นทางตรงและประชาชนใช้สัญจรไป-มา เ酵ะ
- ผู้ขับขี่มักไม่ค่อยขับชี้ในหลีทาง
- ผู้ขับขี่มักขับชี้ย้อนคร

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

ทำรากเหล็กกันทรงจุดเสี่ยง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 6 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุ โดยแขวงทางหลวงชนบท ได้ทำรากเหล็กกัน
ทรงจุดเสี่ยงทำให้รถที่สัญจรไป-มา มองเห็นรากเหล็กกันจะได้เพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่

จังหวัดยะลา

จุดเดี่ยว ถนน ยศ.4010 แยกทางหลวงหมายเลข 4067

บ้านกาญูบเอกสาร อ.รามัน จ.ยะลา

แผนที่จังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว โดยการเก็บข้อมูลการเกิด
อุบัติเหตุบ่อยครั้งมาวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
6.476210, 101.429630



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นเส้นทางที่ประชาชัชนิใช้สัญจรไป-มาเยอะ
- เป็นสามแยกที่ผู้ขับขี่มักจะซับซี่มาถึงขึ้นถนนใหญ่
แล้วจะเลี้ยวซ้าย หรือขวาทันที มักไม่มองข้างหน้าหรือ
ขวา ก่อนเลี้ยว

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

ติดตั้งป้ายแจ้งเตือนว่ามีแยกให้ลอดความเร็วลง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 8 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุ ทางจังหวัดโดยแขวงทางหลวงที่ได้ติดตั้ง ป้าย
เตือนให้ทราบว่ามีแยกให้ลอดความเร็วหรือใช้ความระมัดระวัง

จังหวัดร้อยเอ็ด

จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 214 ตอน ร้อยเอ็ด – จตุรพักรพิมาน ระหว่าง กม.69+748 – กม.71+894

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
15.851615, 103.573811



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากเส้นทางอยู่ในบริเวณย่านชุมชน มีสถานที่ราชการหลายแห่ง เช่น รพ., โรงเรียน, หมวดการทาง, เทศบาลและเป็นถนนสายหลักซึ่งมีความต่อรองระหว่างจังหวัด และอำเภอ มีปริมาณจราจรสูง
- เป็นเส้นทางสายรอง (ทช.) มาจากต่อในบริเวณทางโค้งทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ประกอบกับในช่วงเวลาเร่งด่วนบริเวณหน้าโรงเรียนมีการจราจรหนาแน่น ทำให้เพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ทำการออกแบบขยายความกว้างของถนนจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร
- สร้างเกาะกลางถนน แบ่งทิศทางการจราจรอย่างชัดเจน (เกาะยก)
- ทำการออกแบบช่องจราจรในบริเวณสามแยก
- ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 2 คน / ปี
เสียชีวิต 0 ราย / ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน / ปี
เสียชีวิต 0 ราย / ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ทำการออกแบบขยายความกว้างของถนนจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจรสร้างเกาะกลางถนนโดยแบ่งทิศทางการจราจรอย่างชัดเจนและทำการออกแบบช่องจราจรในบริเวณสามแยก พร้อมทั้งติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทำให้อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดระนอง



จุดเดี่ยว โค้งบังษา ถ.เพชรเกษม อ.สุขสำราญ ถนนเพชรเกษม

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
9.3654767,98.4271824,3a,75
y,66.43h,99.4t



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากจุดดังกล่าวเป็นโค้งที่แคบมาก ไม่มีแสงสว่าง
- มีต้นไม้รกรากที่หนาแน่นมาก การมองเห็น困难
- และมีร้านกาแฟใกล้กับจุดโค้ง ไม่ถึง 50 เมตร
- หากรถออกมานอกจากที่ร้านพักรอดทำให้วิวของมองจากโค้ง มองไม่เห็น เสียหลักแทรกโค้ง ได้

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

ทางจังหวัดร่วมกับพื้นที่ ทำการขยายพื้นที่ทาง ทางโค้งให้มีความกว้างขึ้นโดยการตัดโคลนเข้าที่โค้ง ยื่นมาออกไปและ ตัดต้นไม้ บริเวณจุดโค้ง ให้มี การมองเห็นง่ายขึ้น

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 15 คน/ปี
เสียชีวิต 2 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ร่วมกับท้องถิ่นทำการขยายพื้นที่พื้นที่ด้านข้างให้กว้างขึ้นเพื่อการมองเห็นรถที่สวนมา หรือรถที่ออกจากร้านกาแฟใกล้ทางโค้ง เพราะการขยายพื้นที่ได้ให้มีความกว้างขึ้นโดยการตัดเข้าที่ยื่นมาและตัดต้นไม้ ที่ซ่องทางโค้งให้มุมมองเห็นดีขึ้น

จังหวัดระนอง

จุดเสี่ยง โถงวัดธรรมรุณ ต.เพชรเกษม อ.กะเปอร์



แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข

พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
9.5854862,98.6011522,3a,
90y,233.33h,61.26



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- เนื่องจากกล่าว มีความได้หักออก มีด้านไม้ ของโถงใน และฝนตกทุกครั้งจะมีรถแทรกโถงน้อย และเสียชีวิต
- หากรถออกมากจากที่ร้านพักรถ ทำให้ว่องออกมากจากโถง มองไม่เห็น เสียหลักแทรกโถง ได้

ทางจังหวัดทำการตัดด้านไม้ และมีการทำ Red speed บนพื้นถนน เดิมพื้น ให้มีความหนืด ระยะก่อนโถง 100 เมตร ทำให้เกิดความระวังจากพื้นสี และมีความหนืดป้องกันการลื่น เวลาฝนตก

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 43 คน/ปี
เสียชีวิต 2 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ได้แก้ไขทำการขยายพื้นที่ถนนด้านข้าง และทำ Red speed ป้องกันถนนลื่นและทำจุดระวัง ด้วยสีแดง กว่า 100 เมตรก่อนโถง รถจึงระวังและไม่แทรกโถง และหากเกิดเหตุ รถก็ไม่เสียหายมาก เพราะไม่มีด้านไม้ให้ประทับ ทำให้ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดระนอง



จุดเดี่ยว จุดกลับรถหน้าขันส่งรับของถนนเพชรเกษม ต.นาคนอน อ.เมือง

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
9.9856676,98.6466131,
3a,75y,90t



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากจุดกลับรถ ตรงกับทางเข้าออกขันส่ง และ ตรงข้ามขันส่ง มี ช.หมู่บ้านมีการย้อนครमานา
- ผู้ขับขี่ออกจากขันส่ง ตัดตรงกลับรถ ไม่ถูกระยะทาง ตรงข้ามมือ และข่ายที่ขับตรงมา และรถฝั่งตรงข้ามขันส่ง ย้อนครमากลับรถตลอด ทำให้เกิดการชนกัน และเสียชีวิต

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- ปิดช่อง ไม่ให้ รถที่ออกจาก ขันส่ง ตรงได้ วิ่งตัดกลับรถ และรถฝั่งหมู่บ้านย้อนคร มากกลับรถได้
- นำแนวริมเรือมากันทางไม่ให้ย้อนคร และออกแบบจากขันส่งกลับรถได้

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 77 คน/ปี
เสียชีวิต 6 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขจังหวัดได้นำแบบริเริ่ม มาปิดจุดสว่างเลนกลับรถ ทั้ง 2 ฝั่ง ไม่ให้ รถออกจากขันส่ง และ รถที่ย้อนครจาก ช.หมู่บ้าน ย้อนครมากลับรถได้

จังหวัดระยอง



 **จุดเสียง** ถนนสุขุมวิท ช่วงแยกเนินศรี-แยกโรงยากรกษา^{พัฒนา}
เทศบาลเมืองมหาด呛 จังหวัดระยอง



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12.724355, 101.149611



สำนักงานเขตพื้นที่ฯ

1. เป็นคนน้ำชาหลักปริมาณรองสัญจารมาก
 2. เป็นคนที่มีร่องรอยทุกหนักลับสัญจารมาก เนื่องจากเป็นที่ตั้งของโรงจราณอุดสาหกรรม
 3. ผู้ขับปืนเมืองหมากนิรภัย/ฝ่ายฟินสัญญาณไฟประจำรปภครั้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- การจำกัดความเร็ว
 - ห้ามรถบรรทุกผ่าน
 - รถจักรยานยนต์ด้องรวมหมากนิรภัย เปิดไฟหน้ารถ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560	สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561
บาดเจ็บ 22 คน/ปี	บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี	เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ • จังหวัดได้มีมาตรการตั้งต้นขุมชน อบรมและรณรงค์การขับถ่ายปลอดภัย
• ปลูกฝังการสุ่ม抽查น้ำภัยในสถานศึกษา

จังหวัดระยอง

 **จุดเสี่ยง** ทางหลวงหมายเลข 3574 ตอนบ้านค่าย-ระยอง บริเวณกม. 50+502 (แยกกู่มังคุด) ตำบลหนองตะพาน อําเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง แนวถนนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ท่าສາเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
12.7434491, 101.2846061



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากจุดกลับรถไม่มีเลนรองเลี้ยว รถที่จอดรอกลับรถจึงขวางทางรถบนทางตรง
- แยกนี้มีรถที่วิ่งทางตรงใช้ความเร็วสูง มีรถจะเลี้ยวเข้าออกตัดข้ามแยกอยู่ตลอดเวลา บางครั้งมีการตัดข้ามในระยะประชิด
- ผู้ขับขี่มักจะขับรถย้อนศร

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรgrade แบบ Mast Arm
- ติดตั้งป้ายเตือน
- ทำเครื่องหมายเส้นจราจรบนพื้นทาง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 10 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 5 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขจังหวัดได้ ปรับปรุงผิวจราจร ขยายผิวจราจร ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือน คำรับบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 แต่ยังมีผู้เสียชีวิต 1 ราย

จังหวัดราชบุรี



จุดเสี่ยง ถนนเพชรเกษม ช่วงก่อนเข้าตัวเมืองจังหวัดราชบุรี

แผนจังหวัด จังหวัดค่าเป็นการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยใช้กลไกของศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด มีการประชุมคณะกรรมการวิเคราะห์สาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนทุกเดือนโดยจัดเก็บข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทุกเดือนเพื่อวิเคราะห์สาเหตุและแนวทางในการป้องกันและแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.411987, 100.839116



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนนสายหลักที่มีรถสัญจร ประจำกับเป็นถนนที่มีจุดกั้นรถตี
- ผู้ขับขี่มีความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและขาดความระมัดระวัง
- เกิดอุบัติเหตุขึ้นตัดหน้าบ่ออยครึ้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ตั้งจุดบริการอาชีวะอาสา ตู้และสภาพความพร้อมของยานยนต์
- จุดพักรถของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ
- ติดตั้งป้ายเตือน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 35 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 11 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ โดยจังหวัดได้ปรับปรุงและขยายช่องจราจรสร้างเกาะกลางถนน ติดตั้งป้ายและสัญญาณไฟเตือน ทำให้หลังจากมีการจัดทำจุดเสี่ยง “ไม่มีผู้เสียชีวิต”

จังหวัดลพบุรี

จุดเสี่ยง แยกนิมชัย ถนน 2338 หมู่บ้านน้ำใส - ตำบลทุนทด บ.4 หมู่บ้านผักแคร่ อ.ท่าหลวง จ.ลพบุรี

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยมีการจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
15.080447,101.214589



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นสี่แยกที่มีได้ ไม่เป็นเลี้นตรง
- ไม่มีไฟส่องสว่าง
- ไม่มีไฟกะพริบเตือนผู้ขับขี่
- ถนนขัดสีต์เลียนไม่ชัดเจน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ชิดตีเส้นแบ่งแยกถนนให้ชัดเจน
- ติดไฟส่องสว่าง
- ติดป้ายบอกทางขัดเจน
- ติดไฟกะพริบแจ้งเตือนก่อนถึงแยก

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ก่อนการแก้ไข ปี 2555 พิการ 1 รายปี 2557 เสียชีวิต 2 ราย ปี 2558 เสียชีวิต 1 ราย ปี 2559 เสียชีวิต 1 ราย ปี 2560 เสียชีวิต 1 ราย ดำเนินการแก้ไขโดยแขวงการทางลำพญาไม้ หลังการแก้ไขจำนวนอุบัติเหตุปี 2561 ไม่เกิดอุบัติเหตุ

จังหวัดลำปาง

จุดเสี่ยง ถนนฯปะเป้อไชเยร์ (ทล.11) ช่วงแยกบ้านทุ่งบ่อแพบ้านสันบุญเรือง ต.ปงยางคอก อ.พังอัครา จ.ลำปาง

แผนจังหวัด หลักการและเหตุผลความจำเป็น จุดกลับรถที่มีทางแยกเข้าหมู่บ้าน เชื่อมต่อ กับทางหลวงหมายเลข 11 ตอนแยกภาค - ขุนคาด ซึ่งเป็นทางสายหลัก ในภาคเหนือ มีปริมาณการจราจรสูง ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงต้องดำเนินการปรับปรุงจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง เพื่อความสะดวก ปลอดภัย ของผู้ใช้ทาง



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
18.296842, 99.414167



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

1. เดิมเป็นลักษณะเหมือน สี่แยกเทียน เป็นจุดที่มีทางเดียว จุดกลับรถและเป็นทางเลี้ยวเข้าหมู่บ้าน มักมีรถเลี้ยวเข้าออก ตัดข้ามรถทางตรงบ่อยครั้ง
2. ผู้ขับขี่ทางตรงใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ปิดสี่แยกและสร้างจุดกลับรถใหม่

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ มีการอบรมผู้ขับขี่รวมถึงตรวจสอบสภาพรถตู้โดยสาร รับ-ส่ง นักเรียน ในพื้นที่ และจังหวัดได้ ปิดสี่แยก สร้างจุดกลับรถใหม่ทำให้ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดลำพูน

จุดเดี่ยว (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11) บริเวณช่วงแยกต่อสู่ อ.เมือง จ.ลำพูน

แผนจังหวัด ให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกัน และแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่ สร้างมาตรการที่เหมาะสมในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันอย่างปลอดภัย การเข้าถึงปัญหาอย่างแท้จริงของผู้อยู่อาศัย ร่วมกับศูนย์ชุมชน นำสู่การแก้ปัญหาอย่างตรงจุด และบั้งบีบ



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
18.552527, 99.048489



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อจากอำเภอเมืองลำพูน ไปสู่จังหวัดเชียงใหม่ รถลัญจຽนาและพลักพล่าน
- ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ผู้ขับขี่ในพื้นที่ใกล้เดี่ยวมีพฤติกรรมเมาแล้วขับ/ขับขี่ด้วยหน้าในระยะกระชั้นชิด

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยว

- บังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง
- ร่วมมือกับชุมชนท้องถิ่นสำรวจ
- ใช้มาตรการองค์กรภายในนิติบุคคลสาธารณะภาคเหนือ ให้พนักงานเปิดไฟ ไส่หมากและคาดเข็มขัดนิรภัย 100%

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 22 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ชุมชนได้ตร�หนักถึงปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนน เกิดการรับรู้ร่วมกันในวงกว้าง สร้างการยอมรับในกฎติกาของชุมชน และหน่วยงานตั้งขึ้น อุบัติเหตุที่เกิดจากการฝ่าฝืนวินัยจราจรลดลง ปริมาณการสวมหมวกนิรภัยในเขตพื้นที่นิคมฯ ภาคเหนือ 100% ความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุลดลง บริษัทคนเสียชีวิตในพื้นที่รับรองคือเป็นศูนย์

จังหวัดเลย

จุดเสี่ยง ทางหลวงหมายเลข 201 บริเวณโค้งหน้าคลาดร่วมใจนา อ.เมืองฯ จ.เลย

แผนจังหวัด จังหวัดเลยดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยกลไกติที่ประชุมคณะกรรมการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุประจำเดือนของ ศปอ.จังหวัด โดยการจัดเก็บข้อมูลจุดที่มีการเกิดเหตุบ่อยโดย แขวงทางหลวงเลขที่ 1 และ เทศบาล ตำบล



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
17.6005122,101.538684,11.75



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

1. เติมเป็นถนน 4 ช่องจราจร ที่เป็นเกาะกลางสีเขื่อน ต่อระหว่างอำเภอเมืองเลยและอำเภอเชียงคาน
2. โดยทางโค้งเป็นสามแยกซึ่งเป็นถนนต่างระดับ ทำให้บดบังทัศนวิสัย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

1. ดำเนินการแก้ไขโดยติดตั้งแบริเออร์คลอตแนวโค้ง
2. สร้างจุดรอกลับรถใหม่ ป้องกันการเลี้ยวตัดหน้ารถ ทางหลัก
3. จำกัดความเร็ว 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งช่วงทาง ตรงและเข้าโค้ง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 32 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดได้ทำป้ายเตือน 500 เมตร ป้ายเตือน 300 เมตร ตีเส้นแบ่งจราจร ป้ายเตือนทางแยก ป้ายเตือนเขตชุมชน ป้ายห้ามจอด ป้ายกำหนดความเร็ว ป้ายเตือนคนข้ามทาง ป้ายเตือนเขตชุมชนลดความเร็ว บริเวณเขตทางโดยไม่ให้มีป้ายโฆษณาหรือลิ่งใดปิดบัง ป้ายเตือนไฟกระพริบหัวගාර තิดตั้งปุ่มลงทะเบียน แสงบนพื้นทาง จึงทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบดำเนินการ : หลังการติดตั้งBarrier plastic ห้ามเลี้ยวขวาและเป็นจุดลับรถ ทำให้ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุ ไม่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต

จังหวัดศรีสะเกษ

จุดเสี่ยง ถนนทางหลวงชนบทหน้า อบต.โคกหล่ำ ต.โคกหล่ำ อ.อุบุนทรพิสัย จ.ศรีสะเกษ

แผนจังหวัด จังหวัดประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไปในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย ผ่านสื่อต่างๆในพื้นที่ รวมถึงได้เชิญชวนหน่วยงานในพื้นที่ ร่วมกัน ป้องกัน แก้ไขจุดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
15.096564 ,104.335651-
15.062218,104.346152



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ไฟฟ้าลงส่วนคนในช่วงเวลากลางคืนไม่เพียงพอ
- ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมมาแล้วขับ/ไม่สวมหมวกนิรภัย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ดำเนินมาตรการถนนปลอดภัยอย่างต่อเนื่องตลอด 365 วัน เพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
- เน้นสร้างเสริมวินัยจราจร ควบคู่กับการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ ทั้งบนถนนสายหลัก และบนถนนสายรองอย่างถนนทางหลวงชนบท

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 12 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดได้มีมาตรการถนนปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ตลอด 365 วัน เน้นการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ด้านการเสริมสร้างวินัยจราจร ควบคู่ไปกับการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง ที่เกิดอุบัติเหตุ ทั้งถนนเส้นหลัก และถนนเส้นรอง

จังหวัดศรีสะเกษ



จุดเสี่ยง ถนนสายศรีสะเกษ – กันทรลักษ์ หน้าตลาดอำเภอพยุห์
อำเภอ พยุห์ จังหวัดศรีสะเกษ

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการ
เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.945119, 104.393717 -
14.938403, 104.395137



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากเป็นพื้นที่ธุรกิจค้าขายใจกลางชุมชนของ อัมเภอทำให้ประชาชนเดินข้ามฝั่งไปมา หรือรถขับ ข้ามไปฝั่งตรงข้ามเป็นประจำ
- ถนนเป็นทางโค้งขนาด 4 ช่องทางจราจรรถที่ขับผ่าน เส้นทางยกให้ความเร็วสูงประกอบกับปั้นไม้กางคลองตอน ทำให้ประชาชนเดินข้ามฝั่งไปมาและขับรถหรือเดิน รถเพื่อไปฝั่งตรงข้ามทันทีทำให้เกิดการเฉี่ยวชน ลักษณะตัดหน้ารถที่วิ่งมาบนถนนเส้นทางหลัก

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

ทำการวางแผนบริหารและจัดการจราจรเป็นทาง กลางถนนช่วงครัวจัดแบ่งช่องจุดเลี้ยวจุดกลับรถ ทางม้าลายสำหรับเป็นจุดข้ามถนนจัดทำ เครื่องหมายจราจรให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยเร็ว ระหว่างขับผ่านเขตชุมชน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 63 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 6 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันแก้ไขและลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุจังหวัดได้วางแผนบริหารเป็นทางกลาง ถนนช่วงครัว จัดแบ่งช่องจุดเลี้ยว จุดกลับรถ ทางม้าลายสำหรับเป็นจุดข้ามถนน จัดทำเครื่องหมายจราจร ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัยเร็วระหว่างขับผ่านเขตชุมชน ทำให้อุบัติเหตุในปี 2561 ลดลงและไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดศรีสะเกษ

จุดเสี่ยง ถนนสายสี่แยกการซ่าง - อ.กันทรลักษ์บริเวณทางเข้า อบต.กระแซง ตำบลกระแซง อําเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ แผนที่จังหวัด จังหวัดคำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.667327, 104.597019 -
14.666236, 104.598216



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

เนื่องจากถนนเส้นทางเข้า อบต.กระแซง เป็นถนนสายรองซึ่งมีความกว้างแค่ 221 ศรีสะเกษ-อําเภอกันทรลักษ์ บริเวณจุดเสี่ยงคือเป็นบริเวณทางโค้งขนาด 4 ช่องทาง จึงมีรถจราจรซึ่งรถที่ขับผ่านเส้นทางหลักมักใช้ความเร็วสูงประกอบกับเป็นทางโค้งไม่มีทางก่อถนนบนบริเวณดังกล่าวทำให้รถที่ขับออกจากรถทางหลักมักใช้ความเร็วสูงมากซึ่งบังเอิญอาจเกิดอุบัติเหตุได้ จึงต้องดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงด้วยการลดความเร็วของรถที่ขับผ่านทางเข้า-ออก

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

ทำการวางแผนบริเวอร์แบ่งช่องทางเดินรถ เป็นทางกล่องคนข้ามรวมจัดแบ่งช่องทางสำหรับเข้า-ออก จัดทำเครื่องหมายจราจรป้ายเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนชลอความเร็วระหว่างขับผ่านทางเข้า-ออก

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 32 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันแก้ไขและลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุจังหวัดได้ทำการวางแผนบริเวอร์แบ่งช่องทางเดินรถ เป็นทางกล่องคนข้ามรวมจัดแบ่งช่องทางสำหรับเข้า-ออก จัดทำเครื่องหมายจราจร ป้ายเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนชลอความเร็วระหว่างขับผ่านทางเข้า-ออกทำให้อุบัติเหตุในปี 2561 ลดลงและมีผู้เสียชีวิต 1 ราย

จังหวัดศรีสะเกษ

จุดเสี่ยง ถนนสายศรีสะเกษ - กันทรลักษ์ บริเวณสี่แยก อส. ถึงบริเวณหน้าแขวงการทางศรีสะเกษที่ 2 อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ แผนที่จังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
15.096564 ,104.335651-
15.062218,104.346152



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากจุดกลับรถไม่มีช่องทางรองสำหรับรอเลี้ยวรถ ที่จุดครอสแครฟท์มีลักษณะของทางรถที่วิ่งบนทางตรง
- ถนนเป็นทางตรงขนาด 4 ช่องทางจราจรรถมักใช้ความเร็วสูงประกอบกับไม่มีเกาะกลางถนนทำให้ผู้ขับขี่มักจะขับรถเขยองศรเลี้ยวหรือกลับรถเพื่อไปฝั่งตรงข้ามทันทีที่ทำให้เกิดการเฉียบชนลักษณะดังหน้ารถบนถนนทางตรง
- ผู้ขับขี่รถมักจะขับรถเข้าหรือขับรถออกจากปั้มน้ำมัน ลักษณะดังหน้ารถด้านซ้ายบนถนนทางตรง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงผิวจราจร และขยายผิวจราจร
- สร้างเกาะกลางถนน สร้างจุดเลี้ยวจุดกลับรถ
- ติดตั้งป้ายเตือนป้ายเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟเตือน
- เข้มงวดมาตรการตรวจจับความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 97 คน/ปี
เสียชีวิต 11 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 7 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันแก้ไขและลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุ จังหวัดได้ปรับปรุงผิวจราจร ขยายผิวจราจรและสร้างเกาะกลางถนน สร้างจุดเลี้ยวจุดกลับรถพร้อมช่องทาง ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟเตือน เจ้าหน้าที่ตำรวจนับดับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วเกินกำหนดโดยอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุ ในปี 2561 ลดลงและมีผู้เสียชีวิต 1 ราย

จังหวัดสกลนคร



จุดเสี่ยง ทางบกหลอกหน้าเทศบาลต่องใจบ ชาวบ้านตัดซ่องทางข้าม
เกาะกลางถนนเอง

แผนที่จังหวัด จัดทำแผนเป็น 3 ระยะ ระยะลึ้น ระยะกลาง ระยะยาว โดย
มอบหมายให้ศปด.อำเภอแต่ละแห่งดำเนินการแขวงทางหลวงสกนธรที่ 1,2
รับผิดชอบ



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
17.0545223,104.2670476



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- รถชนต้นรากยานยนต์ และจักรยาน 2 ล้อ
เสียชีวิต
- มีการเฉี่ยวชนกัน ชนท้าย เสียชีวิต 2 ราย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ทำการแก้ไข ทำการดัดเลน ยาว 70 เมตร ขวางกั้น
ห้ามผ่าน ทำแล้ว ก่อนทำสร้างความเข้าใจกับชุมชน
แล้วโดยศปด.อำเภอ
- ติดตั้งการดัดเลนเรียบร้อยแล้ว 220 เมตร (รอบ
มอบงาน)

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 7 คน/ปี
เสียชีวิต 3 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

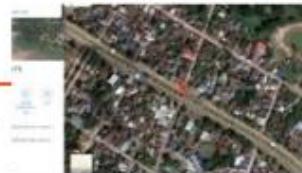
สรุปผลการดำเนินการ เกิดจากการให้ความร่วมมือของศปด.จังหวัด ส่งข้อมูลสะท้อนลงไปที่ศปด.อำเภอ และ
ศปด.อำเภอทำความเข้าใจกับชุมชน จัดเวทีศปด.อปท.สร้างความเข้าใจกับผู้นำและสร้างความเข้าใจกับชุมชน ส่ง
ผลให้ลดแรงด้าน

จังหวัดสกลนคร



จุดเสี่ยง การตัดทางเรื่มของชุมชนบ้านพังช้าง-บ้านพาณ 3 กม.
อ.เมือง

แผนที่จังหวัด จัดทำแผนเป็น 3 ระยะ ระยะลึ้น ระยะกลาง ระยะยาว โดย
มอบหมายให้ศปด.อำเภอแต่ละแห่งดำเนินการ



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
17.2033179,104.0669779



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- รถยนต์เฉียบชนเด็กนักเรียนเสียชีวิต 1 ราย
- มีผู้เสียชีวิตเพราะรอก้อนศร 4 ราย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

จังหวัดได้ติดตั้งป้ายเตือน

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 13 คน/ปี
เสียชีวิต 4 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เกิดจากการให้ความร่วมมือของศปด.จังหวัด ส่งข้อมูลสะท้อนลงไปที่ศปด.อำเภอ และ
ศปด.อำเภอท่าความเข้าใจกับชุมชน จัดเวทีศปด.อปท.สร้างความเข้าใจกับผู้นำและสร้างความเข้าใจกับชุมชน
ส่งผลให้ลดลงด้าน

จังหวัดสงขลา



จุดเสี่ยง ถนนนวมแก้วอุทิศ(ทางสีวิจิ)ต.คอหงส์ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
7.029283, 100.491204



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากถนน เป็นเส้นตรง กว้าง
- ถนนมี 4 ช่องทางเดินรถ ไม่มีเกาะกลางถนน
- มีรถยนต์จอดริมถนนในช่วงเช้าและช่วงเย็นมาก
- ผู้ขับขี่ มักจะขับรถด้วยความเร็ว

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงพื้นที่จราจร
- สร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนรอเลี้ยว
- ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือน
- เข้มงวดมาตรการตรวจจับความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 39 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 46 คน/ปี
เสียชีวิต 3 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ สร้างเลนรอเลี้ยว ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือนและ สำรวจบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่าง เข้มงวด อุบัติเหตุยังเกิดขึ้นและมีผู้เสียชีวิต

จังหวัดสangkhla



จุดเสี่ยง ถนนปุณณกัณฑ์ ต.คอหงส์ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา



แผนจังหวัด จัดเก็บข้อมูลจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์พื้นาที่ เผชิญภัย และแนวทางในการป้องกันภัยไว้

พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
7.001909, 100.496417



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากถนน เส้นเครื่องหมายจราจร เส้นแดง เส้นขาว ไม่มีสภาพ มองไม่เห็น
- ถนนมีทางเท้า จราจรหนาแน่นในช่วงจัดงานที่ ศูนย์ประชุมฯ
- มีรถยนต์จอดริมถนนในช่วงเข้าและช่วงเย็นมาก
- ผู้ขับขี่มักจะขับย้อนศร

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงฝิวจราจร และขยายฝิวจราจร
- ติดตั้งแบริร์เรอർ
- ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือน
- เข้มงวดมาตรการบังคับใช้กฎหมาย

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 44 คน/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 57 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ขยายฝิวจราจร ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือนเพิ่มแบบรีริเออร์ และ ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่าง เข้มงวด ทำให้ในปี 61 ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดสตูล

จุดเสี่ยง “ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 416” อ.ละงู จ.สตูล

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและหาแนวทางวิธีการป้องกันและแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
6°50'31.0"N 99°55'06.1"E



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เดิมลักษณะเป็นถนน 4 ช่องจราจรที่ไม่มีเกาะกลางกั้น เกิดการขับตัดซ้าม
- เป็นทางลาดชันขึ้นชั้นลงเช่า มีจุดตัดร่วมกับทางหลวงชนบทหลายจุด ทำให้เกิดบังคับวิ่ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- กันเกาะกลางด้วยแบบริโอล์
- ติดตั้งป้ายเตือนและไฟกระพริบก่อนถึงทางร่วม
- ใช้มาตรการตั้งจุดสกัดรถที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด
- ตรวจสอบความพร้อมของรถและผู้ขับขี่รถบรรทุก และรถโดยสารสาธารณะ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 16 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยแขวงทางหลวงสตูลได้สร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนรอเลี้ยว และติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือน ตัวราชบั�บังคับใช้กฎหมายเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุผู้เสียชีวิตไม่เพิ่มขึ้น

จังหวัดสมุทรปราการ

จุดเสี่ยง ถนนทางหลวงชนบท สาย สป2001 แยกทางหลวงหมายเลข 34 - บ้านลาดกระเบื้อง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ

- แผนจังหวัด
- ปรับปรุงพื้นผิวจราจร
 - ติดตั้งเครื่องหมายจราจร, อุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว
 - ปรับเปลี่ยนช่องจราจร
 - ประกาศข้อบังคับเจ้าหน้าที่งานจราจรจังหวัดสมุทรปราการ กำหนดเวลาเดินรถ



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
N13.61124 , E100.76039



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ใช้ความเร็ว
- ไม่มีเกาะกลาง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- มีป้ายลดความเร็ว
- ทำเกาะกลาง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 82 คน/ปี
เสียชีวิต 6 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 70 คน/ปี
เสียชีวิต 4 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ - แขวงทางหลวงชนบท สมุทรปราการ ได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่าย ให้ความสำคัญในการ ลงรังค์ลดอุบัติเหตุที่ขอยวัดศรีวันออย ทั้งการดำเนินการวิศวกรรมจราจร / กวดขันวินัยจราจรทำให้ปี 2561 มีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง

จังหวัดสมุทรสงคราม

จุดเสี่ยง “จุดกลับรถแบบหยดน้ำ” ถนนพะรำน 2 กม.69

ต.บางซันเดก อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม

แผนจังหวัด ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน ประเด็นยุทธศาสตร์ 1 การสัญจรที่ปลอดภัย 38 การจัดการจุดเสี่ยง แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณจุดกลับรถ ด.พะรำน 2 กม. 69



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
13.373389 , 99.961067



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- เปลี่ยนช่องจราจรทันทันเพื่อกลับรถ ทำให้ตัดหน้ารถทางหลัก

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ดำเนินการขยายช่องกลับรถให้กว้างขึ้น
- ติดตั้งหลักล้มลูก ป้ายเตือน ไฟกะพริบ
- จำกัดให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในช่วงก่อนถึงจุดกลับรถ ช่วยลดความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 11 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ การทำจุดกลับรถนี้ ทำให้เกิดความปลอดภัยสำหรับรถที่กำลังกลับรถและรถที่วิ่งมาในทางตรง ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะการกลับรถของรถบรรทุกซึ่งวิ่งเข้าไปตัดกระแสทางหลัก ทางจังหวัดได้ทำการขยายรูปแบบตั้งกล่าวไปยังจุดกลับรถ กม.71 และ กม.77

จังหวัดสมุทรสาคร

จุดเสี่ยง สะพานกลับรถสำนักงานกอสพ SRC ถนนพะรำณ 2 ต.ท่าทราย อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร

แผนที่จังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
13.568726,100.285732



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- สะพานกลับรถมีขนาดใหญ่ ข้ามฝั่นถนนพะรำณ ส่อง ซึ่งมีช่องทางจราจรถึง 8 ช่องทาง
- ผิวทางจราจร ช่วงรอยต่อคือสะพานไม่เสมอ
- ผู้ขับขี่มักขับชี้ด้วยความเร็ว
- ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ขับชี้ข้อนเลี้ยวทางจราจร

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตั้งแผงกันตกเป็นแผงเหล็ก
- ทาสีสีสะท้อนแสง
- ปรับปรุงผิวจราจรให้เรียบ รอยต่อคือสะพานเสมอ ผิวทางจราจร

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 2 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดร่วมกับแขวงทางหลวงสมุทรสาครได้ปรับปรุงผิวจราจร และ สร้างเลนรองเลี้ยว ติดตั้งป้ายและติดตั้งแผงกันตกให้มีความสูงเพิ่มขึ้น ทาสีสีสะท้อนแสง คำรำจบังคับใช้กฎหมาย กับผู้ใช้ความเร็วในช่วงเวลาเร่งด่วนอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดสระแก้ว

จุดเสี่ยง “ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 348” โค้งหน้าโรงเรียนโถเงิน ต.อรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
13.693151, 102.502174



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนน 2 ช่องจราจรสวนทางที่มีรถสัญจรถึงวันละ 10,000 คัน
- มีชุมชนตั้งอยู่บริเวณทางโค้ง มักมีรถเลี้ยวเข้าออก พลุกพล่าน ทำให้率率การมองเห็นสั้นเกิดอุบัติเหตุ ขับเข้าด้านหน้าบ่อยครั้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ดำเนินการวางแนวกันแบริเออร์ป้องกันการตัด หน้ารถทางหลักและเพื่อช่วยลดความเร็วรถทั้งสองฝั่ง
- ติดตั้งป้ายเตือนโค้งอันตรายให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้า

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 22 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 5 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ขยายผิวน้ำจาร ติดตั้งป้าย และแบริเออร์ และดำเนินการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 มีอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลดลง

จังหวัดสระบูรี



จุดเสี่ยง สามแยกบัวลอย อ่างทองหนองแค จังหวัดสระบูรี



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.411987,100.839116



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง
<ol style="list-style-type: none">ลักษณะเป็น สามแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มัก มีรถเลี้ยวเข้า-ออก ตัดหน้ารถทางตรงบ่อยครั้งผู้ขับซึ่งมีความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	<ol style="list-style-type: none">การทำประชาคมร่วมกันเพื่อหาแนวทางแก้ไขกำหนดมาตรการจำกัดความเร็วติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกขยายเลนสำหรับรอเลี้ยว

ก่อนดำเนินการแก้ไข	หลังดำเนินการแก้ไข
	

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560	สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561
บาดเจ็บ 28 คน/ปี เสียชีวิต 3 คน/ปี	บาดเจ็บ 4 คน/ปี เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไข โดยทางจังหวัดได้มีการทำประชาคมร่วมกันติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และขยายเลนรอเลี้ยว ทำให้อุบัติเหตุลดลงและความรุนแรงลดลงในปี 2561

จังหวัดสิงห์บุรี

จุดเสี่ยง จุดกลับรถ กม.97+200 บ้านไผ่ ต.น้ำตาอ อ.อินทร์บุรี จ.สิงห์บุรี

แผนจังหวัด จังหวัดมีการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยเก็บข้อมูลจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุ ปอยครั้ง



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.9670996,100.3681835



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นที่ตั้งของชุมชนและนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
- รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีกิ่งตัดหน้ารถทางตรง ที่ขับมาด้วยความเร็วสูง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

สร้างอุโมงค์ทางลอดเพื่อใช้เป็นที่กลับรถ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 119 คน/ปี
เสียชีวิต 13 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 21 คน/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ การแก้ไขปัญหาของจังหวัดได้มีการสร้างอุโมงค์ ให้กับผู้ใช้รถ ทำให้การบาดเจ็บ และเสียชีวิตลดลง

จังหวัดสิงห์บุรี



จุดเสี่ยง จุดกลับรถ ต.พระหมู่บุรี อ.พระหมู่บุรี จ.สิงห์บุรี กม.69+500

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลจุดที่มีการเกิดเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุแนวทางแก้ไขป้องกัน



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.7484782,100.45404563



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ประชาชื่นขับรถด้วยน้ำรถที่วิ่งมาทางตรง
- เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

สร้างอุโมงค์เพื่อเป็นจุดกลับรถ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 115 คน / ปี
เสียชีวิต 13 ราย / ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 21 คน / ปี
เสียชีวิต 1 ราย / ปี

สรุปผลการดำเนินการ การแก้ไขปัญหาของจังหวัดได้มีการสร้างอุโมงค์ ให้กับผู้ใช้รถ ทำให้อุบัติเหตุลดลง ในปี 61 มีผู้เสียชีวิต 1 ราย

จังหวัดสิงห์บุรี



จุดเสี่ยง จุดกลับรถ ต.ปากบาง อ.พรมบุรี จ.สิงห์บุรี กม. 81+095



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.9670996,100.3681835

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งวิเคราะห์และหาทางแก้ไขปัญหา



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- เป็นจุดกลับรถที่ปิดແດ່ประชาชนฝ่าฝืนใช้ต่อ
- ประชาชนขับรถดัดหน้ารถที่วิ่งมาทางตรงด้วยความเร็ว

สร้างอุโมงค์เป็นจุดกลับรถ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 74 คน / ปี
เสียชีวิต 23 ราย / ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 35 คน / ปี
เสียชีวิต 2 ราย / ปี

สรุปผลการดำเนินการ การแก้ไขปัญหาของจังหวัดได้มีการสร้างอุโมงค์ ให้กับผู้ใช้รถ ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 มีผู้เสียชีวิต 2 ราย

จังหวัดสุขทัย

จุดเสี่ยง บริเวณถนนสายสวรรค์โลก-ทุ่งเสลี่ยม ทางแยกจันทไภรกาส หมู่ 4 ต.วังเมือง อ.สวรรค์โลก

แผนจังหวัด จังหวัดสุโขทัย ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง จัดเก็บข้อมูลจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยร่วมกับวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไขตามตัวร่วมกัน



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
17°18'35.2"N 99°47'39.1



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะถนนเป็นสามแยก ฝั่งละ 2 เลน ไม่มีสัญญาณไฟ ไม่มีไฟส่องสว่าง ไม่มีป้ายเตือนสามแยก
- บริเวณปากทางแยกมีต้นไม้บดบังก้มิทัศน์
- เป็นจุดชุมชน รถทางตรงวิ่งเร็ว ในหมู่บ้านมีรถที่ใช้ในการเกษตร และรถจักรยานยนต์หนาแน่น

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบเตือนบริเวณสามแยก
- ติดเสาไฟส่องสว่างทั้งทางตรงและบริเวณทางสามแยกเข้าหมู่บ้าน
- ปรับปรุงผิวจราจร ทาสี Curb Marking
- ติดป้ายเตือนลดความเร็ว
- เน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมาย

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 15 คน/ปี
เสียชีวิต 5 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไข โดยคณะกรรมการสปด.จว.สุโขทัย ติดตั้งป้ายสัญญาณไฟกระพริบ ป้ายเตือนลดความเร็ว ปรับปรุงผิวจราจรติดเสาไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางแยกและทางเข้าหมู่บ้าน ดำเนินงานบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดสุพรรณบุรี

จุดเสี่ยง “ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 340” ทางลอดแยกวัดโพธิ์ทอง ต.ท่าพีเสียง อ.เมืองฯ จ.สุพรรณบุรี

แผนจังหวัด ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยหลักอย่างยั่งยืน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การสัญจรที่ปลอดภัย 38 การจัดการจุดเสี่ยง แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณจุดกั้นรถทางหลวงหมายเลข 340



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.4335022,100.1390741



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนนสายหลักเข้าสู่ตัวเมืองสุพรรณบุรี มีรถสัญจรมากถึงวันละสองหมื่นคัน
- โดยเฉพาะบริเวณ สี่แยกจุดตัดทางเข้าวัดโพธิ์ทอง ที่มีรถเลี้ยวเข้าออกจากชุมชนตัดหน้ารถทางหลักบ่อยครั้ง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ก่อสร้างทางลอดสำหรับกลับรถและเขื่อนทุบหันทั้งสองฝั่งให้สัญจรได้อย่างปลอดภัย
- สร้างวงเวียนช่วยลดความเร็วบริเวณทางร่วมและเสริมอุปกรณ์เตือนต่างๆ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 10 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดและแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีที่ 1 โดยจัดทำถนนคู่ขนานเพื่อเข้าอุโมงค์ทางลอดในการกลับรถ และ เข้าชุมชนสองฝั่งถนน ทำให้จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง

จังหวัดสุราษฎร์ธานี



จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4009 สุราษฎร์ธานี – บ้านนาสาร ช่วงแยกสะพานบางใหญ่ถึงสะพานข้ามแยกเข้าที่เทิร์น

แผนจังหวัด จังหวัดได้จัดเก็บข้อมูลพื้นที่ที่มีการเกิดเหตุสูงวิเคราะห์สำหรับ และดำเนินการแก้ไขโดยการประชุมร่วมกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อหา มาตรการป้องกัน



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
9.0693917,99.3594049



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นถนนสายหลักที่เชื่อมต่อไปยังอำเภอและ จังหวัดใกล้เคียงได้ ปริมาณรถหนาแน่น
- ลักษณะถนนเป็นทางตรงยาวและมีเนินเป็นระยะ ทำให้บัดบังพื้นที่ศูนย์วิสัยได้
- ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณค่าง茱บห้องถนน
- จัดตั้งเขตจำกัดความเร็วในทุกพื้นที่ของจังหวัด

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 3 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ ทางจังหวัดได้มีมาตรการจำกัดความเร็วให้เหลือ 60 กม./ชม. และปิดซ่องกลับรถหน้า บ. ราชภัฏสุราษฎร์ธานี เนื่องจากมีการเกิดเหตุบ่อยในพื้นที่ ดำเนินการขับรถเร็วและกลับรถโดย ขาดความระมัดระวัง หลังจากดำเนินการแล้วทำให้การเกิดเหตุและเสียชีวิตของปี 2561ลดลง

จังหวัดสุรินทร์

จุดเดี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2371 แยกบ้านโนง ต.ศรีสุข อ.ศรีนรค จ.สุรินทร์

แผนที่จังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูลจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทาง



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.771190, 103.829725



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะจุดเดี่ยงเป็นทางโค้งหักศอก ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชน
- ช่วงเวลาຄ่างคืน มีไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ บดบังทศนวิสัย
- ผู้ขับขี่ในชุมชนมีพฤติกรรมเมาน้ำขับบ่อยครั้ง โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่างๆ

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดสุรินทร์ ให้ผลักดันให้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2371 แยกบ้านโนง ต.ศรีสุข อ.ศรีนรค จ.สุรินทร์ เป็นถนนปลอดภัยทั้งแบบที่มีความรุนแรงจากทุกภาคส่วน ซึ่งเดิมที่เป็นทางแยกที่เคยเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิธีแก้ไขดังนี้

- ติดตั้งป้ายเตือนในการใช้ทางร่วมทางแยก
- ติดตั้งไฟกะพริบเพื่อเตือนผู้ใช้รถใช้ถนน
- ตั้งค่าผ่านชุมชน-ศูนย์สร้างเมืองเพื่อคัดกรองพฤติกรรมเสี่ยง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 14 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 1 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ปรับปรุงเพิ่มไฟส่องสว่างข้างทาง ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือน ติดตั้งปุ่มสะท้อนแสงนำทาง เพิ่มรากันอันตรายบริเวณจุดเดี่ยงและตีเส้นจราจรใหม่ให้ชัดเจน ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวดทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดหนองคาย



จุดเดี่ยง ถนนมิตรภาพ ช่วงอำเภอสระโค จังหวัดหนองคาย

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
17.706606,102.77942



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะถนนเป็นทางตรงยาวผู้ขับซึ่งใช้ความเร็วสูง
- เดิมเป็นถนน 4 ช่องจราจรที่เป็นทางกลางสีฟ้าให้รถเข้ามาฝั่งประสานงานบ่อยครั้ง
- ผู้ขับซึ่งในชุมชนมีพฤติกรรมขับซึ่งตัดข้ามถนนกะทันหัน

ดำเนินการแก้ไขจุดเดี่ยง

การบังคับใช้กฎหมายตัวกล้องตรวจสอบความเร็ว เลเซอร์แบบติดตั้ง ถาวรและแบบเคลื่อนที่

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 26 คน/ปี
เสียชีวิต 1 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ • อบรมด้านวินัยจราจรให้แก่สถานศึกษาต่างๆ ในพื้นที่ รวมถึงมืออาชญาจราจรเยาวชนที่เคยอุบัติเหตุบ่อยครั้งให้แก่ผู้ที่สัญจรเข้า-ออกโรงเรียน
• อบรมชุมชนในการสัมมนาเรื่องภัยและเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ เพิ่มความปลอดภัยในช่วงเทศกาลสำคัญที่มีการใช้รถอย่างพลุกพล่าน ทำให้อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดหนองบัวลำภู

จุดเสี่ยง “ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210” สีเมืองคำโำ
ต.นาคำไอ อ.เมือง จ.หนองบัวลำภู
แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยเก็บข้อมูลการเกิด
อุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ ในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
17.290439, 102.276486



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เดินเป็นแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมเสี่ยง ขับเขย้อนคร
- ผู้ขับขี่เชื่อความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดตั้งสัญญาณไฟทั้ง 4 ด้าน
- ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก
- ตั้งด่านตรวจชันวินัยจราจรเพื่อช่วยลดความเร็วลงถึงมาก
- ดำเนินมาตรการตรวจสอบความเร็วผ่านศูนย์ GPS

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 20 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 9 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไข โดยจังหวัดร่วมกับแขวงทางหลวงหนองบัวลำภู ได้ปรับปรุงผิว
จราจร และขยายผิวจราจร สร้างเลนรองเลี้ยว ติดตั้งป้าย และติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี
2561 ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดอ่างทอง

จุดเสี่ยง ถนนเดียนคอลของคลปประจำหน้า อบต.อบทม ตำบลคลองหมม อำเภอสามโค้ก จังหวัดอ่างทอง

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง จากการร้องขอของหน่วยงานท้องถิ่น ในพื้นที่การเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์สาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.5940332,100.2423906



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนเป็นถนนปูน เป็นทางโค้ง
- ถนนเชื่อมต่อ กันหลายจุด
- ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง ไม่มีป้ายเตือน
- พฤติกรรม การใช้รถของประชาชน ไม่ถูกกฎหมาย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- เปลี่ยนแปลงผู้ว่าราชการใหม่
- ติดตั้งสัญญาณไฟฟ้าส่องสว่าง
- ติดตั้งป้ายเตือน ติดตั้งป้ายความเร็ว
- ติดตั้งแผงกันเหล็ก

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 29 คน/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 12 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ การป้องกัน แก้ไข โดยการขยายถนนเป็นเส้นผิวจราจร ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างข้างทาง ติดตั้งป้ายไฟ ป้ายเตือน ติดแผงกัน ปรับทัศนิยภาพ ตัดต้นไม้ขวางทาง ทำให้ถนนบริเวณด้านหน้า อบต.อบทม อำเภอสามโค้ก จ.อ่างทอง ไม่มีอุบัติเหตุรุนแรง ไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดอ่างทอง

จุดเสี่ยง สีแยกเทศบาลตำบลไชย ถนนบ้านรี-มหานาม หมู่ที่ 1 ตำบลจรเข้ร่อง อําเภอไชย จังหวัดอ่างทอง

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงจากการร้องขอ ของประชาชน ในพื้นที่การเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
14.665319,100.468724



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นสีแยกถนนรอง ตัดถนนหลัก
- เป็นแหล่งชุมชน เป็นตลาดนัดช่วงเย็น ล้าพื้นที่ จราจร
- ไม่มีสัญญาณไฟเตือนระวังในการขับขี่
- พฤติกรรม การใช้รถของประชาชน ไม่ถูกกฎหมาย

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงผู้จราจร และขยายผู้จราจร
- ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบเตือน
- ติดตั้งป้ายเตือน ติดตั้งป้ายความเร็ว
- งานผิวแตง

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 56 คน/ปี
เสียชีวิต 5 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 11 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ การป้องกัน แก้ไข โดยการปรับปรุงผู้จราจร และขยายผู้จราจร จ้างแทบทะลงเพื่อลดความเร็วในขณะขับขี่ ติดตั้งป้ายไฟ ป้ายเตือน กำหนดขอบเขตพื้นของชุมชนให้พ้นจากพื้นผิวนอน ทำให้แยกน้ำไม่มีผู้เสียชีวิต

จังหวัดอุบลราชธานี

จุดเสี่ยง จุดกลับรถหน้าสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุบลราชธานี เจริญ
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 (ถนนชัยาง្ន) อ.เมืองฯ จ.อุบลราชธานี
แผนที่จังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการ
เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์ทำสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
15.905207,104.626033



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นจุดกลับรถที่ตั้งอยู่หน้าปั๊มน้ำมันและสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด กล้ายเป็น สีแยกเทียม มีรถขับดัดซ้ายไปมา
- รถทางหลักขับเข้ามาด้วยความเร็วสูง ขาดความระมัดระวัง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปิดจุดกลับรถข้ามราษฎร์กันแบบเรียบร้อย
- สร้างจุดกลับรถใหม่ห่างออกไป 500 เมตร
- จำกัดความเร็วรถแต่ละประเภท
- ติดตั้งป้ายเตือนและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกปลอดภัย ต่างๆ

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 18 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ปรับปรุงผิวจราจร ปิดจุดกลับรถถาวร เปิดให้กลับรถห่างออกจากจุดเดิม 800 เมตร ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือน สำรวจบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวด ทำให้ในปี 61 ตั้งแต่มีการปิดจุดกลับรถ ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเลย

จังหวัดอุดรธานี

จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 ช่วง อ.หนองวัวซอ
จ.อุดรธานี

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการ
เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
17.099328,102.941808



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ลักษณะถนนเป็นทางตรงยาวผู้ขับซึ่งใช้ความเร็วสูง
- เดิมเป็นถนน 4 ช่องจราจรที่เป็นเกาะกลางสี
ท้าให้รถข้ามฝั่งประสานงานบ่อยครั้ง
- ผู้ขับขี่ในชุมชนมีพฤติกรรมขับขี่ตัดข้ามเลนกะทันหัน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่สำรวจ
- มาตรการจำกัดความเร็วโดยใช้กล้องอัจฉริยะที่
ได้จงประมานจากการประเมินรถเคลื่อนไหว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 17 คน/ปี
เสียชีวิต 2 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ สร้างถนนคู่ขนานถนนใหม่ ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร ลดอุบัติเหตุลง
มากกว่า 90% ลดจำนวนผู้บาดเจ็บลง 90% และลดเสียชีวิตลง 100% โดยชุมชนระบุความเห็นว่าการจัด
งานบุญในโอกาสต่างๆ เช่น งานผ้าป่า งานทอดกฐิน เป็นต้น ทำให้อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดอุดรธานี



จุดเสี่ยง โค้งบ้านป่าโค ถนนมิตรภาพ ต.ป่าโค อ.กุมภาปี จ.อุดรธานี

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
17.099328, 102.941808



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนเป็นทางโค้งหักศอก รัศมีกว้าง และเป็นทางลงเนิน
- ชารรถเร็ว
- ไม่ชำนาญเส้นทาง

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ติดป้ายเตือน
- ตีเส้นเตือนให้ชัดล้อความเร้า
- ติดตั้งเสาไฟฟ้าเพิ่มแสงสว่างในเวลากลางคืน
- วางผิวทางเพิ่มความฝืด

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 21 คน/ปี
เสียชีวิต 10 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ ปรับปรุงผิวจราจร ติดป้ายเตือน ตีเส้นเตือนให้ชัดล้อความเร้า ติดตั้งเสาไฟฟ้าเพิ่มความสว่าง ทำให้อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดอุตรดิตถ์

จุดเสี่ยง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1041 ช่วงบ้านนาคำช้อย อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์

แผนจังหวัด จังหวัดอุตรดิตถ์ค้ำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่มีการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหากผ่านพื้นที่ประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ โดยวินิจฉัยที่หาสาเหตุ และข้อมูลการเกิดเหตุ ผู้บาดเจ็บ เสียชีวิตดูที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดย ศปอ.จังหวัดอุตรดิตถ์ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ทางชุมชนประชาชนมีส่วนร่วม



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
"16.862840, 100.215686
ลํา 16.818747, 100.328193"



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างอำเภอเมืองและอำเภอหลักแล้ว จังหวัดอุตรดิตถ์ รถใช้ความเร็วสูง
- เป็นเขตชุมชนที่รถเลี้ยวเข้า-ออกพลุกพล่าน

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดย จำกัดความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- สร้างการมีส่วนร่วมของพื้นที่ด้วยมาตรการ "ด้านชุมชน" และ "เคาะประตูบ้าน"
- ปลูกฝังวินัยจราจรด้วยปฐมนิเทศ ทำให้ประชาชน เกิดความตื่นตัวปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 14 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 2 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดอุตรดิตถ์ประกาศรักษากิจกรรมเบิกมาดำเนินความเร็วบนทางหลวงแผ่นดิน 1041 ความเร็วไม่เกิน 50 กม./ชม. ปรับปรุงฝึกอบรมการจราจรที่เด่นชัดรวมทั้งจุดตรวจควบคุมความเร็วและวินัยจราจรเพื่อบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถให้สนองอย่างเข้มงวด และฝึกอบรมจราจร "ประชาชนชุมชน/หมู่บ้าน" กำหนดข้อบังคับด้านความปลอดภัยทางถนนให้ประชาชนอ่อนน้อมถ่อมตน ปัจจัยเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถให้ลดลง ทำให้อุบัติเหตุบนถนนเส้นนี้ลดลง

จังหวัดอุตรดิตถ์

จุดเสี่ยง ทศ.หมายเลข 11 พิษณุโลก - อุตรดิตถ์ บริเวณ กม.288+350 ช่วงเข้าเขต ต.นาสง อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงที่มีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ มาก ผ่านที่ประชุม ศปด.จังหวัด โดยวิเคราะห์สาเหตุและข้อมูลการเกิดเหตุ ผู้ บาดเจ็บ เสียชีวิต จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดย ศปด.จังหวัดอุตรดิตถ์ ร่วมกับหน่วยงานมาตราการในการป้องกันแก้ไขจุดเสี่ยง



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
17.320164796740631,
100.2291334792972



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- ถนนเป็นทางโค้งซึ่งเข้า ทำให้ขับรถด้วยความเร็ว
- ถนนเป็นเส้นทางหลัก พื้นถนนลื่น ไม่มีเส้นจราจร กลางถนน
- ป้ายจราจร ป้ายบังคับ ป้ายเตือนไม่เพียงพอ
- ผู้จราจรไม่สมบูรณ์

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงผิวจราจร
- ตีเส้นจราจร
- ติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบังคับ ป้ายจำกัดความเร็ว ตลอดเส้นทาง
- ติดตั้งไฟส่องสว่าง ตลอดเส้นทาง
- เน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ควบคุมตรวจจับ ความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 12 คน/ปี
เสียชีวิต 5 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 4 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ จังหวัดอุตรดิตถ์ได้มอบหมายให้แขวงทางหลวงอุตรดิตถ์ที่ 1 ปรับปรุงผิวจราจร ตีเส้น จราจรกำกับตลอดเส้นทาง มีแสงสว่าง มีป้ายบังคับ ป้ายเตือน และมอบหมายให้เจ้าหน้าที่สำรวจตั้งจุดตรวจ ควบคุมความเร็วและวินัยจราจร เพื่อบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดอุทัยธานี

จุดเสี่ยง “ทางหลวงหมายเลข 333” หน้าโรงเรียนอุทัยวิทยาคม จ.อุทัยธานี

แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยจัดเก็บข้อมูล จุดที่มีการเกิด อุบัติเหตุบ่อยครั้ง วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข อันตราย ในพื้นที่



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
15.401794, 100.029723



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

1. เติมเป็นถนน 2 ช่องจราจร และเขื่อนต่อไปยัง จังหวัดนครสวรรค์ได้ จึงมีรถลัญจรอุบัติเหตุล่าม
2. เป็นที่ตั้งของโรงเรียน ทำให้มีรถรับส่งเด็กนักเรียน ประกอบกับไม่มีสะพานครอบคลองชั้ม

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

1. ดำเนินการขยายช่องจราจรเป็น 6 ช่อง และสร้าง สะพานครอบคลุมชั้ม
2. สร้างถนนคู่ชานชาลาหลักเพื่ออำนวยความสะดวก สะดวกให้ผู้ใช้รถประจำวันส่งเด็กนักเรียนได้สะดวกและ ปลอดภัยมากขึ้น

ก่อนดำเนินการแก้ไข



หลังดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 6 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 คน/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยจังหวัดได้ปรับปรุงผิวจราจร และขยายผิวจราจรสร้างเก้าะ กลางถนน สร้างเลนรองเลี้ยว ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือน ตัวระบับคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่าง เช้ม จำกัด ทำให้อุบัติเหตุลดลง

จังหวัดอุบลราชธานี

จุดเสี่ยง ห้วยขะยุง-วารินชำราบ ทางหลวงหมายเลข 226 กม.318-150 – 318+250 บ้านห้วยขะยุง ต.ท่าลาด อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี
แผนจังหวัด จังหวัดดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางในการป้องกันแก้ไข



พิกัดจุด ละติจูด / ลองติจูด
1497651 , 102.16083



สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- เนื่องจากเป็นทางตรง ไม่มีเลนรองเลี้ยว รถที่จอดรอกลับรถจะขวางทางรถบนทางตรง
- ถนนเป็นทางตรง ทางกว้าง รถวิ่งมาตัวบอดความเร็วสูง
- ผู้ขับขี่ขับรถออกจากถนนสายรองตัดหน้ากระชันชิด เลี้ยวรถกะทันหัน
- ผู้ขับขี่มักขับรถตามคันหน้ากระชันชิด

ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

- ปรับปรุงผิวจราจร และตีเส้นจราจร
- สร้างเกาะกลางถนน สร้างเลนรองเลี้ยว โดยใช้เสาแก้ว พลาสติกและถังสี เพื่อไม่ให้ผู้ขับขี่ขับรถออกจากรอบสายรองตัดข้ามถนน
- ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือน
- เข้มงวดมาตรการตรวจจับความเร็ว บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด
- ติดตั้งป้ายกำหนดความเร็ว

ก่อนดำเนินการแก้ไข



สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2560

บาดเจ็บ 20 ราย/ปี
เสียชีวิต 1 ราย/ปี

สถิติการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2561

บาดเจ็บ 0 คน/ปี
เสียชีวิต 0 ราย/ปี

สรุปผลการดำเนินการ เพื่อป้องกันและแก้ไขโดยทางจังหวัดได้ปรับปรุงผิวจราจร ตีเส้นการจราจรที่เด่นชัด สร้างเกาะกลางถนนโดยใช้เสาแก้วพลาสติกและถังสี เพื่อทำเป็นเลนรองเดียวกับล้อรถ ติดตั้งป้าย และสัญญาณไฟเตือน สำรวจบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้ความเร็วอย่างเข้มงวด ทำให้อุบัติเหตุลดลงในปี 61 ไม่มีผู้เสียชีวิต ไม่มีคุ้นบาดเจ็บ



www.thairsc.com

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน