

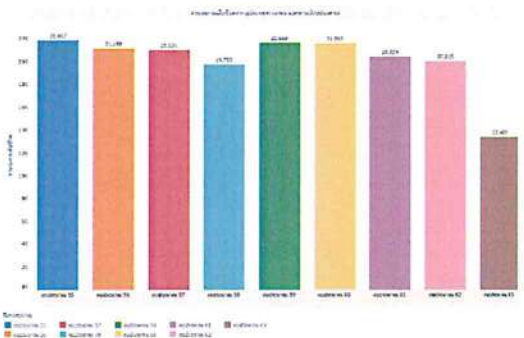


สารบัญรายงานการประชุม
คณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓
วันอังคารที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก

วาระที่	เรื่อง
๑	เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
๒	เรื่องรับรองรายงานการประชุม รายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันอังคารที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓
๓	เรื่องเพื่อพิจารณา ๓.๑ การจัดสรรเงินให้อนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด สำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ ๓.๒ การดำเนินงานแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน ประจำปีบัญชี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายอัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลงร้อยละ ๑๐ ต่อปี
๔	เรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)

สรุปมติที่ประชุม
คณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ วันอังคารที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๓

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
๑	เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ	ด้วยฝ่ายเลขานุการ ได้รับแจ้งว่า ประธาน (ท่าน อชบ.) ติดตามภารกิจเร่งด่วนที่กระทรวงคมนาคมไม่สามารถเข้าร่วมการประชุมได้ โดยประธานได้มอบหมายให้นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร ผู้ทรงคุณวุฒิ อนุกรรมการ ทำหน้าที่เป็นประธาน การประชุมและดำเนินการประชุมในครั้งนี้อย่างเกินกว่า ประธานจะเสร็จสิ้นภารกิจและกลับเข้าร่วมประชุมต่อไป มติที่ประชุม รับทราบ	๒
๒	เรื่องรับรองรายงานการประชุม รายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันศุกร์ที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓	มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม คณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันอังคารที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓	๒-๓
๓ ๓.๑	เรื่องเพื่อพิจารณา การจัดสรรเงินให้อนุกรรมการพิจารณา การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำ จังหวัด สำหรับดำเนินโครงการด้าน ความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่	ความเห็นคณะกรรมการฯ : คณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้ ๑. เห็นควรให้พิจารณาฐานข้อมูลที่จะนำมา คำนวณสัดส่วนของจำนวนการตายที่ลดลงจาก อุบัติเหตุตามเป้าหมายหลักและตัวชี้วัด ที่กำหนดว่า “ทุกพื้นที่ที่มีการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี” โดยมีตัวชี้วัด ๒ เรื่อง คือ ๑. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี ๒. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี โดยมีข้อสังเกตเกี่ยวกับฐานข้อมูลที่จะนำมาคำนวณ สัดส่วนการลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ลดลงร้อยละ ๑๐ โดยใช้ข้อมูล ๓ ฐาน จากกระทรวง สาธารณสุข เป็นปีฐานที่จะมาเปรียบเทียบกับอัตราที่ ลดลง ดังนี้	๓-๑๖

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		(๑) ใช้ฐานข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ มีจำนวนการตายจากอุบัติเหตุ ๑๓,๔๐๗ ราย แต่จากจำนวนข้อมูลดังกล่าวไม่ได้มีการจัดเก็บข้อมูลครบทุกเทศกาล เนื่องจากเทศกาลสงกรานต์จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) จึงไม่มีข้อมูลจัดเก็บในช่วงเทศกาลนี้ และให้หลีกเลี่ยงหรืองดเว้นการเดินทางระหว่างจังหวัด เป็นเหตุให้จำนวนการตายจากอุบัติเหตุลดลงด้วย ดังนั้น หากใช้ข้อมูลในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็นฐานในการคำนวณสัดส่วนการลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลง ร้อยละ ๑๐ จะเป็นตัวชี้วัดที่ทำนายและกระตุ้นการดำเนินงานแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สู่การบรรลุเป้าหมายได้มาก  (๒) ใช้ค่าเฉลี่ยจากข้อมูลสถิติอัตราการตายจากอุบัติเหตุ ย้อนหลัง ๕ ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ – พ.ศ. ๒๕๖๒ เทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งคำนวณจากค่าเฉลี่ยมัธยฐาน (Median) ของแต่ละเดือน (๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) ได้ค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๒๐,๔๔๙ ราย ดังนั้น หากจะลดจำนวนอัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๑๐ จะมีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุลดลง ๒,๐๔๕ ราย เป็นมีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุจำนวน ๑๘,๔๐๔ ราย (๓) ใช้ฐานข้อมูลในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ มีจำนวน ๒๐,๐๑๕ ราย โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จะเป็นข้อมูลที่มีการเก็บสถิติตลอดทั้งปี และครบทุกช่วงเทศกาลสำคัญ ดังนั้น หากจะวัด	

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		อัตราการตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ๑๐ จะมีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ๒,๐๐๒ ราย เป็นมีตายจากอุบัติเหตุจำนวน ๑๘,๐๑๓ ราย จากการพิจารณาฐานข้อมูลที่จะนำมาใช้คำนวณสัดส่วนอัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนรถจักรยานยนต์ ๑๐ ต่อปี เห็นควร ให้ใช้ค่าเฉลี่ยจากข้อมูลสถิติอัตราการตายจากอุบัติเหตุย้อนหลัง ๕ ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ – พ.ศ. ๒๕๖๒ เทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่คำนวณจากค่าเฉลี่ยมัธยฐาน (Median) ซึ่งน่าจะใกล้เคียงกับข้อเท็จจริง และมีความเหมาะสมมากที่สุด ๒. เห็นควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและมีความคล่องตัวในการจัดการประชุมเห็นควรให้มีการเพิ่มเติมอนุกรรมการฯ ดังนี้ - ให้เพิ่ม “ขนส่งจังหวัด” เป็นรองประธานอนุกรรมการ ในกรณีที่ผู้ว่าราชการจังหวัดติดภารกิจจะสามารถดำเนินการจัดการประชุมได้ - ให้เพิ่ม “หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง” ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในสังกัดสำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ - ให้เพิ่ม “นักวิชาการขนส่งชำนาญการ/ปฏิบัติการ” ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในสังกัดสำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ ๓. เห็นควรให้แก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่และวาระการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ ดังนี้ - ข้อที่ ๑ แก้ไขข้อความเป็น “บูรณาการเพื่อขับเคลื่อนความปลอดภัยให้เชื่อมโยงกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) และเป็นไปตามทิศทางที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกำหนด เพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในพื้นที่จังหวัด โดยเฉพาะการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์”	

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		- ข้อที่ ๒ แก้ไขข้อความเป็น “กำกับติดตามการดำเนินงานและรายงานให้เป็นไปตามเป้าหมายและทิศทางตามที่ กปถ. กำหนด และให้มีการกำกับติดตามการดำเนินงานภายในจังหวัด” เพื่อให้มีการกำกับติดตามการใช้จ่ายเงินที่จัดสรรของการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ขอรับจัดสรรเงิน - ข้อที่ ๓ แก้ไขข้อความเป็น “พิจารณาการขอรับจัดสรรและกลั่นกรองคำขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด” และตัดคำว่า “พิจารณาอนุมัติในวงเงินไม่เกิน ๒ แสนบาท ต่อ ๑ คำขอ” ออก โดยให้ไปลงในรายละเอียดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขการจัดสรรเงินแทน - ข้อที่ ๔ เพิ่มเติมคำว่า “มีอำนาจ” และ “ที่ปรึกษา” เป็น มีอำนาจแต่งตั้งคณะทำงาน/ที่ปรึกษา เพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณาหรือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะอนุกรรมการมอบหมาย - ข้อที่ ๕ แก้ไขข้อความเป็น “ดำเนินการตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมอบหมาย” ๔. เห็นควรให้ในแนวทางการจัดสรรเงินให้ส่วนภูมิภาค ตามแนวทางที่ ๖.๒ คือ จัดสรรตามยอดประมูล ร้อยละ ๓๐ ยอดจัดเก็บ ร้อยละ ๔๐ และสถิติการการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ ร้อยละ ๓๐ มีความเหมาะสมและใกล้เคียงกับการดำเนินงาน โดยให้ใช้ข้อมูล ๓ ฐาน ของกระทรวงสาธารณสุข ๕. เห็นควรให้มีการเพิ่มวงเงินที่จัดสรรในปีถัดไป ให้กับจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน ได้บรรลุเป้าหมายทำให้อัตราการตายลดลง ร้อยละ ๑๐ โดยให้มีการเพิ่มวงเงินที่จัดสรรมากกว่าวงเงินตามเกณฑ์ที่กำหนด ๖. เห็นควรให้มีการจัดประชุมซักซ้อมการดำเนินงานให้กับสำนักงานขนส่งจังหวัด หลังจากที่ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการ	

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัดแล้ว เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้เกิดขึ้นให้กับสำนักงานขนส่งจังหวัดได้ทราบถึงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการพิจารณาจัดสรรเงินแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยให้ถูกต้อง ตรงกัน มติที่ประชุม เห็นชอบในหลักการตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ และให้ฝ่ายเลขานุการรับความเห็นของคณะอนุกรรมการฯ ไปดำเนินการแก้ไขร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด และให้นำเสนอให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป	
๓.๒	การดำเนินงานแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน ประจำปีบัญชี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย อัตราการตายจากอุบัติเหตุ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ลดลงร้อยละ ๑๐ ต่อปี	ความเห็นคณะอนุกรรมการฯ : คณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้ ๑. เห็นควรให้มีการจัดทำแผนงาน/โครงการเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยให้คำนึงถึงความเสี่ยง ๕ ด้าน ดังนี้ ๑.๑ ด้านคนเสี่ยง เช่น การจัดอบรมผู้ที่มีความเสี่ยงต่อการทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นต้น ๑.๒ ด้านรถจักรยานยนต์เสี่ยง เช่น ตรวจสอบสภาพไฟท้ายรถจักรยานยนต์ให้มีความสว่างในขณะที่เหยียบเบรก หรือเมื่อขับรเวลากลางคืน เป็นต้น ๑.๓ ด้านเฝ้าระวังการชนท้ายรถใหญ่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ๑.๔ ด้านการพัฒนาโรงเรียน เช่น การพัฒนาโรงเรียนเป็นต้น เพื่อให้นักเรียนหันไปใช้รถโรงเรียนแทนการขับขี่รถจักรยานยนต์มากขึ้น ๑.๕ ด้านรถอื่น ๆ เช่น รถสาธารณะ โดยให้มีการพัฒนารถสาธารณะ เพื่อให้คนหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น แทนการขับขี่รถจักรยานยนต์	๑๖-๒๒

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		๒. ในการนำเสนอข้อมูลแผนงานโครงการเห็นควรให้มีการจัดทำข้อมูลตารางแบ่งแยกเป็นสี่ตามลักษณะของโครงการในแต่ละจังหวัด สำหรับแผนงานโครงการที่ส่วนกลางเป็นผู้ขอรับจัดสรรแล้วโอนเงินให้แต่ละจังหวัดดำเนินการ เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัด สามารถทราบได้ว่า มีโครงการด้านความปลอดภัยใดบ้างที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการในพื้นที่ที่รับผิดชอบให้ชัดเจนขึ้น เช่น ด้านหมวกนิรภัย ด้านรถรับส่งนักเรียน เป็นต้น เพื่อให้เกิดการกระตุ้นการจัดทำแผนงาน/โครงการในพื้นที่ที่รับผิดชอบด้วย ๓. เห็นควรให้มีการกำหนด “หัวข้อ” (Theme) ที่เป็นประเด็นหลักในการดำเนินแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ขึ้น เพื่อให้สำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศสามารถจัดทำแผนงาน/โครงการให้เป็นแนวทางหรือลักษณะเหมือนกันทุกจังหวัด โดยให้เป็นโครงการภายใต้การขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย โดยให้สัมพันธ์กับศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ. จังหวัด) เช่น ปลอดภัยการตายจากมอเตอร์ไซด์, รวมพลัง ปลอดภัย ชาวสองล้อ เป็นต้น มติที่ประชุม ให้ฝ่ายเลขานุการรับความเห็นของคณะอนุกรรมการฯ ไปดำเนินการต่อไป	
๔	เรื่องอื่น ๆ	ไม่มี	๒๓



รายงานการประชุม

คณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓

วันอังคารที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก

ผู้มาประชุม

๑. นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร	ผู้ทรงคุณวุฒิ	อนุกรรมการ
๒. นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย	อนุกรรมการ
๓. นางนันทรัตน์ ธีัญญพิช	ผู้อำนวยการส่วนประสานความร่วมมือความปลอดภัย ทางถนน ผู้แทน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	อนุกรรมการ
๔. พล.ต.ต. วีรพัฒน์ ศิวะแพทย์	ผู้บังคับการกองแผนงานความมั่นคง ผู้แทน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	อนุกรรมการ
๕. นางนงนุช ดันติธรรม	รองผู้อำนวยการกองป้องกันการบาดเจ็บ ผู้แทน กระทรวงสาธารณสุข	อนุกรรมการ
๖. นายปัญญา ชูพานิช	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร ผู้แทน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร	อนุกรรมการ
๗. นายวิจิตร ชุรินทร์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ แทน ผู้แทน กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	อนุกรรมการ
๘. นางพรณี พุ่มพันธ์	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนภาษีรถ	อนุกรรมการ
๙. นางสาวสุรธนา ปลั่งพงษ์พันธ์	ผู้อำนวยการกองแผนงาน	อนุกรรมการ
๑๐. นางสาวกอบกุล อินทร์ตัน	หัวหน้ากลุ่มแผนงานความปลอดภัย แทน ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	อนุกรรมการ
๑๑. นางสาวทวิพร เพิ่มทวี	หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน	อนุกรรมการ และเลขานุการ

ผู้ไม่มาประชุม

๑. นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	ประธานอนุกรรมการ (ติดภารกิจ)
๒. นางจันทิรา บุรุษพัฒน์	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายปฏิบัติการ)	อนุกรรมการ (ติดภารกิจ)

/ ผู้เข้าร่วม ...

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นางสาวพิมพ์พรรณ ชุ่มเพ็งพันธุ์	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน (ด้านความปลอดภัย)	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๒. นางสาวพาริดา ดุริยะพงศ์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
๓. นายสมพงษ์ ผิวทอง	หัวหน้างานประมวลหมายเลขทะเบียนรถ	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนฯ
๔. นางจันทจุฑา ตรีละ	หัวหน้างานติดตามและประเมินผล	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนฯ
๕. นางสาวรัตน หวังโกคา	หัวหน้างานแผนงานและโครงการ	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนฯ
๖. นางสาวธัญญ์ธิดา จิงประเสริฐชัย	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนฯ
๗. นางสาวชรัญญา วงษ์อุทัย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนฯ
๘. นายพงศ์ปณต แดงมั่ง	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนฯ
๙. นางสาวทัศนีย์ แข็งกลีการ	นักวิชาการขนส่ง	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนฯ
๑๐. นางสาวเจนจิรา บุญกระสาน	นักวิชาการขนส่ง	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนฯ
๑๑. นางสาวสุพิชชา บุญสม	นักวิชาการขนส่ง	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนฯ
๑๒. นางสาวภักศรินทร์ รื่นรมย์	นักวิชาการขนส่ง	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนฯ

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๐๐ น.

วาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ด้วยฝ่ายเลขานุการ ได้รับแจ้งว่า ประธาน (ท่าน อชบ.) ติดภารกิจเร่งด่วนที่กระทรวงคมนาคม ไม่สามารถเข้าร่วมการประชุมได้ โดยประธานได้มอบหมายให้นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร ผู้ทรงคุณวุฒิ อนุกรรมการ ทำหน้าที่เป็นประธานการประชุมและดำเนินการประชุมในครั้งนี้นั้น จนกว่าประธานจะเสร็จสิ้นภารกิจและกลับเข้าร่วมประชุมต่อไป

มติที่ประชุม รับทราบ

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันอังคารที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓

ตามที่ได้มีการประชุมคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันอังคารที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก นั้น ฝ่ายเลขานุการได้จัดทำรายงานการประชุมฯ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒

ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการได้ดำเนินการจัดส่งรายงานการประชุมฯ ให้คณะอนุกรรมการฯ ทุกท่านพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ โดยระบุว่า หากมีข้อแก้ไขประการใด กรุณาแจ้งให้ฝ่ายเลขานุการทราบ ภายใน ๗ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือ ซึ่งฝ่ายเลขานุการจะได้จัดทำบันทึกรายงานการประชุมฉบับที่แก้ไขแล้วเสนอคณะอนุกรรมการฯ ในการประชุมครั้งถัดไป หากไม่มีท่านใดขอแก้ไขภายในกำหนด จะขอถือว่าท่านได้ให้ความกรุณารับรองรายงานการประชุมฯ นี้แล้ว ปรากฏว่า ไม่มีคณะอนุกรรมการฯ ท่านใด ขอแก้ไขรายงานการประชุม ดังกล่าว

/จึงขอเสนอ ...

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม

มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันอังคารที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓

วาระที่ ๓ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๓.๑ การจัดสรรเงินให้อนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด สำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๑๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ และคณะกรรมการฯ มีความเห็น ดังนี้

๑. ให้ฝ่ายเลขาฯ พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์ กฎ ระเบียบ ในการจัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด โดยปรึกษากับสำนักกฎหมาย เพื่อไม่ให้ขัดต่อกฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์

๒. พิจารณารายละเอียดระเบียบ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักฐานการเบิกจ่ายเงินของโครงการในกรณีที่มีหน่วยงานอื่นร่วมบูรณาการจัดทำโครงการเพื่อขอรับจัดสรรเงิน

๓. พิจารณารายละเอียด วิธีการ หรือหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเงินให้แก่ละพื้นที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัด เช่น

(๑) การจัดสรรเงินให้เป็นร้อยละตามรายได้จากการจัดเก็บหนี้ที่ได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละพื้นที่จังหวัด

(๒) การจัดสรรเงินโดยพิจารณาจากจังหวัดที่เป็นจุดพื้นที่เสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

(๓) การจัดสรรเงินแบบถัวเฉลี่ย โดยแบ่งตามกลุ่มเขตพื้นที่จังหวัดตามรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ เพื่อให้บางจังหวัดที่ไม่ได้มีจัดงานประมูลบ่อยครั้งได้รับจัดสรรเงินอย่างทั่วถึง

โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบในร่างหลักการจัดสรรเงินในส่วนภูมิภาคเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในพื้นที่ โดยให้ฝ่ายเลขาฯ แก้ไขเพิ่มเติมตามความเห็นคณะกรรมการฯ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการกองทุนฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

จากมติที่ประชุมดังกล่าว ฝ่ายเลขานุการได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ ดังนี้

๑. ได้มีการหารือข้อกฎหมายเกี่ยวกับการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กับสำนักกฎหมาย กรมการขนส่งทางบก ว่าควรมีแนวทางการดำเนินการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนฯ ให้กับจังหวัดอย่างไร เพื่อไม่ให้ขัดต่อกฎหมาย ระเบียบ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง และได้ทราบว่า ในการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขไว้ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๑๐/๒ วรรค ๓ กำหนดว่า “การดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการ การบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง” ซึ่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ กำหนดเรื่องการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ดังนี้

/ ข้อ ๒ ให้คณะกรรมการ...

ข้อ ๒ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) พิจารณาจัดสรรเงินกองทุนเพื่อใช้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๐/๒ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

(๒) อนุมัติให้ใช้เงินกองทุนตามวัตถุประสงค์และแผนงานที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๖

ข้อ ๙ คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

ข้อ ๑๖ (๑) เงินกองทุนให้ใช้ได้โดยรับอนุมัติจากคณะกรรมการ เป็นเงินช่วยเหลือ เงินอุดหนุน หรือค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระ ๓.๑ (๑)

นอกจากนี้ บทบัญญัติเรื่องการใช้จ่ายเงินตามที่กฎหมายกำหนดข้างต้น ได้มีระเบียบคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๕๑

ข้อ ๗ ผู้ขอรับจัดสรรที่มีความประสงค์ขอใช้เงินจากกองทุนตามข้อ ๖ (๑) ... ให้ยื่นคำขอพร้อมเอกสารประกอบตามแบบที่กำหนด ณ กรมการขนส่งทางบก เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการที่มีอำนาจพิจารณา ทั้งนี้ ผู้ขอรับจัดสรรต้องให้ความร่วมมือกับคณะกรรมการ อำนวยความสะดวกในการชี้แจงส่งข้อมูลเพิ่มเติม หรือตรวจสอบข้อมูล และคณะกรรมการสงวนสิทธิที่จะไม่พิจารณาคำขอนั้น รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระ ๓.๑ (๒)

สรุปได้ว่า ตามกฎหมายได้กำหนดให้การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการหรือคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งเท่านั้น ถึงแม้ว่าตามกฎหมายกระทรวงฯ จะมีบทบัญญัติในข้อ ๑๗ ที่ให้อธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย มีอำนาจอนุมัติการจ่ายเงินของกองทุนฯ แต่ในเรื่องดังกล่าวจะเป็นการจ่ายเงินภายหลังจากที่ได้รับอนุมัติแล้ว

๒. พิจารณารายละเอียดระเบียบ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักฐานการเบิกจ่ายเงินของโครงการในกรณีที่มีหน่วยงานอื่นร่วมบูรณาการจัดทำโครงการเพื่อขอรับจัดสรรเงิน ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติตามกฎหมายและระเบียบที่กำหนด จึงได้ร่างหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินและคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ ทิศทางยุทธศาสตร์ที่ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ดังนี้

ทิศทางยุทธศาสตร์ตามแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๑. Safety Vehicle คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลยานพาหนะบนท้องถนนทุกประเภท โดยเฉพาะจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

๒. Safety Culture คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบขับขี่อนุญาตขับรถทุกประเภท โดยเฉพาะใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของการมีใบขับขี่

๓. Community-driven คือ ส่งเสริมการมีส่วนร่วม และรวมพลังกับภาครัฐอื่น ๆ หรือชุมชน/ท้องถิ่น โดยมีการบูรณาการร่วมกัน เพื่อขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนทุกประเภท โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์

เป้าหมายหลัก : ทุกพื้นที่ที่มีการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

๑. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

๒. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี



โดยการกำหนดทิศทางการดำเนินงานในระดับพื้นที่ เพื่อให้สามารถจัดสรรเงินได้เป็นไปตามเป้าหมายหลักของวิสัยทัศน์ในแต่ละปี โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีเป้าประสงค์ คือ การผลักดันให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับการเรียนรู้ มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัยครอบคลุมทุกพื้นที่ และลดอุบัติเหตุและอัตราการตายจากรถทุกประเภท โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์

๒.๒ ให้มีการพิจารณากรอบเงินที่จะจัดสรรให้ทุกจังหวัดในส่วนภูมิภาค เพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยตามพันธกิจที่ ๑ โดยประมาณการกรอบเงินจากรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละจังหวัด ในอัตราร้อยละ ๑๕ ของรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละจังหวัด แต่สามารถใช้งบประมาณได้จากยอดการจัดเก็บที่สามารถจัดเก็บได้จริง ซึ่งการคำนวณกรอบเงินจะพิจารณาจากยอดรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละจังหวัดในไตรมาสที่ ๓ (ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ของปีปัจจุบัน) เพื่อกำหนดกรอบเงินของปีงบประมาณถัดไป โดยจะสามารถอนุมัติจัดสรรเงินให้ตามจำนวนเงินที่จัดเก็บได้จากยอดรายได้ และจะกำหนดกรอบให้ปีต่อไปหรือต่อครั้งที่มีการประมูล ในกรณีจังหวัดที่ไม่ได้มีการจัดการประมูลเป็นประจำทุกปี ให้ใช้วงเงินที่ได้รับจัดสรรจนกว่าจะมีการ ประมูลครั้งถัดไป ทั้งนี้ หากใช้จ่ายงบประมาณที่อนุมัติจัดสรรให้ไม่หมดจะต้องส่งคืนเงินที่เหลือให้กับกองทุนฯ

๒.๓ ให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด เพื่อให้การบริหารงานกองทุนฯ ประจำจังหวัด สามารถปฏิบัติงานได้อย่างคล่องตัวและดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง เหมาะสม และสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ โดยให้มีคณะอนุกรรมการฯ ประจำจังหวัด ประกอบด้วย

- (๑) ผู้ว่าราชการจังหวัดประธานอนุกรรมการ
- (๒) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดอนุกรรมการ
- (๓) ผู้อำนวยการแขวงการทางอนุกรรมการ

/ (๔) ทางหลวงชนบท...

- (๔) ทางหลวงชนบทจังหวัดอุดรกรรมการ
- (๕) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอุดรกรรมการ
- (๖) สาธารณสุขจังหวัดอุดรกรรมการ
- (๗) ศึกษาธิการจังหวัดอุดรกรรมการ
- (๘) ประชาสัมพันธ์จังหวัดอุดรกรรมการ
- (๙) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรกรรมการ
- (๑๐) สมาเด็กและเยาวชนจังหวัดอุดรกรรมการ
- (๑๑) ผู้แทนแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัดอุดรกรรมการ
- (๑๒) ขนส่งจังหวัดอุดรกรรมการและเลขานุการ

โดยมีอำนาจหน้าที่ และวาระการดำรงตำแหน่ง ดังนี้

๑) พิจารณาการขอรับจัดสรรและกลั่นกรองคำขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เป็นไปตามทิศทางที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกำหนด เพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในพื้นที่จังหวัด โดยเฉพาะการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (มาจาก การกำหนดทิศทางตามเป้าหมายหลักของกองทุนฯ)

๒) พิจารณาอนุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นไปตาม หลักเกณฑ์การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด (หลักเกณฑ์เดียวกับที่คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนใช้พิจารณาแต่ตัดบางส่วน)

๓) พิจารณาอนุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามกฎกระทรวงกำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่าย เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๕๗ ข้อ ๑๖ (๑) เป็นเงินช่วยเหลือ เงินอุดหนุน หรือ ค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก โดยพิจารณาอนุมัติในวงเงิน ไม่เกิน ๒ แสนบาท ต่อ ๑ คำขอ

๔) แต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการ และ/หรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณา หรือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

๕) ปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมอบหมาย

๖) รายงานผลการพิจารณาให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทราบ

๗) ให้คณะกรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่ง ๑ ปี นับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง และให้คณะกรรมการ ซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไป จนกว่าคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจะได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดใหม่ขึ้นมาปฏิบัติหน้าที่แทน ในกรณีที่ อนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้มีการแต่งตั้งผู้อื่นเป็นอนุกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่างลง ทั้งนี้ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของผู้ซึ่งตนแทน

นอกจากนี้ จากการที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้จัดโครงการสัมมนา “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ วิถีใหม่” New Normal New Road Safety เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องวิวาห์ดิบอลรูม โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์แอทเซ็นทรัลพลาซา ลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อให้ผลลัพธ์ในการดำเนินแผนงานโครงการเป็นไปตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ เพื่อนำเงิน รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถไปใช้จ่ายในพื้นที่ ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถ

/ ใช้ถนนได้อย่าง...

ใช้ถนนได้อย่างแท้จริง และเพื่อส่งเสริมให้มีการบริหารจัดการรายได้และการบริหารจัดการหนี้ค่าหมายเลขทะเบียนรถเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยส่วนหนึ่งของการสัมมนาได้มีการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิด และสรุปแนวทางการบริหารแผนงานโครงการให้บรรลุผลตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด และการขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่ ซึ่งเป็นการแบ่งกลุ่มตามกลยุทธ์การขับเคลื่อนความปลอดภัยเชิงพื้นที่ทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค โดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้เสนอแนะแนวทางการจัดสรรเงินสำหรับขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ ภายใต้กรอบวงเงินสำหรับพื้นที่ ๒๘๐ ล้านบาท จำนวน ๖ แนวทาง ประกอบด้วย

แนวทางที่ ๑ : จัดสรรตามยอดประมูล

แนวทางที่ ๒ : จัดสรรตามยอดจัดเก็บ

แนวทางที่ ๓ : จัดสรรตามสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

๓.๑ : จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

๓.๒ : จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์

แนวทางที่ ๔ : จัดสรรตามยอดประมูล และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

๔.๑ : จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๕๐ : ๕๐)

๔.๒ : จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๕๐ : ๕๐)

แนวทางที่ ๕ : จัดสรรตามยอดจัดเก็บ และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

๕.๑ : จัดสรรตามร้อยละของยอดจัดเก็บ และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๕๐ : ๕๐)

๕.๒ : จัดสรรตามร้อยละของยอดจัดเก็บ และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๕๐ : ๕๐)

แนวทางที่ ๖ : เสนอแนะแนวทางเพิ่มเติม

ซึ่งแต่ละกลุ่มได้เสนอแนะแนวทางการจัดสรรเงินสำหรับขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ และฝ่ายเลขานุการได้สรุปประเด็นจากการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิด และสรุปแนวทางการจัดสรรเงินสำหรับขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

สรุปประเด็นที่ได้จากการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)

ตามโครงการสัมมนาผู้ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ วิถีใหม่ New Normal Road Safety

๑. ประเด็นเสนอแนะแนวทางการจัดสรรเงินสำหรับขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ (ทุกกลุ่ม)
แนวทางที่ ๑ : จัดสรรตามยอดประมูล
แนวทางที่ ๒ : จัดสรรตามยอดจัดเก็บ
แนวทางที่ ๓ : จัดสรรตามสถิติการเกิดอุบัติเหตุ
แนวทางที่ ๓.๑ : จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ
แนวทางที่ ๓.๒ : จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์
แนวทางที่ ๔ : จัดสรรตามยอดประมูล และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ
แนวทางที่ ๔.๑ : จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๕๐ : ๕๐)

/ แนวทางที่ ๔.๒...

๑. ประเด็นเสนอแนะแนวทางการจัดสรรเงินสำหรับขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ (ทุกกลุ่ม)	
แนวทางที่ ๔.๒ : จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๕๐ : ๕๐) แนวทางที่ ๕ : จัดสรรตามยอดจัดเก็บ และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางที่ ๕.๑ : จัดสรรตามร้อยละของยอดจัดเก็บ และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๕๐ : ๕๐) แนวทางที่ ๕.๒ : จัดสรรตามร้อยละของยอดจัดเก็บ และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๕๐ : ๕๐) แนวทางที่ ๖ : เสนอแนะแนวทางเพิ่มเติม	
กลุ่มที่ ๑ : ด้านยานพาหนะ	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยเสนอให้พิจารณาจัดสรรจากร้อยละค่าถ่วงน้ำหนัก ดังนี้ • ยอดประมูล ร้อยละ ๒๐ • ยอดจัดเก็บ ร้อยละ ๕๐ • สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๓๐ ถ้าปีถัดไปอุบัติเหตุลดลง จะได้เงินเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๐
กลุ่มที่ ๒ : ด้านการขับขี่	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยเสนอให้พิจารณาจัดสรรจากร้อยละค่าถ่วงน้ำหนัก ดังนี้ • ยอดประมูล ร้อยละ ๓๐ • ยอดจัดเก็บ ร้อยละ ๔๐ • สถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ ร้อยละ ๓๐ แนวคิดการกระจายเงินกองทุนฯ ๑. ตามความต้องการของพื้นที่ ๒. ตามประสิทธิภาพการประมูล
กลุ่มที่ ๓ : ด้านระบบการขนส่ง	เห็นด้วยกับแนวทางที่ ๒ จัดสรรตามยอดจัดเก็บ เนื่องจากมีตัวเงินที่ชัดเจน มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บ
กลุ่มที่ ๔ : ด้านบังคับใช้กฎหมาย	เห็นด้วยกับแนวทางที่ ๒ จัดสรรตามยอดจัดเก็บ
กลุ่มที่ ๕ : ด้านประชาสัมพันธ์	เห็นด้วยกับแนวทางที่ ๓.๑ จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ
กลุ่มที่ ๖ : ด้านพัฒนาศักยภาพบุคลากร	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยให้มีการพิจารณาจัดสรรจากจำนวนประชากร และสถิติการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัด/อำเภอ/ตำบล/ชุมชน
กลุ่มที่ ๗ : ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ ภาคกลาง	เห็นด้วยกับแนวทางที่ ๕.๒ จัดสรรตามร้อยละของยอดจัดเก็บและร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๕๐ : ๕๐)
กลุ่มที่ ๘ : ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยให้มีการพิจารณาจัดสรรจากร้อยละค่าถ่วงน้ำหนัก ดังนี้

๑. ประเด็นเสนอแนะแนวทางการจัดสรรเงินสำหรับขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ (ทุกกลุ่ม)	
	• ยอดประมูล ร้อยละ ๕๐ • อุบัติเหตุ (รวมรถทุกประเภท) ร้อยละ ๓๐ • ประชากรรถ ร้อยละ ๑๐ • จำนวนใบขับขี่ ร้อยละ ๑๐
กลุ่มที่ ๙ : ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ ภาคเหนือ	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยเสนอให้พิจารณาจัดสรรจากร้อยละค่าถ่วงน้ำหนัก ดังนี้ • ยอดประมูล ร้อยละ ๓๐ • ยอดจัดเก็บ ร้อยละ ๓๐ • สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๔๐
กลุ่มที่ ๑๐ : ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ ภาคใต้	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยเสนอให้พิจารณาจัดสรรจากร้อยละค่าถ่วงน้ำหนัก ดังนี้ • ยอดประมูล ร้อยละ ๒๐ • ยอดจัดเก็บ ร้อยละ ๓๐ • สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๕๐

โดยจากการสรุปประเด็นการประชุมกลุ่มย่อย ทำให้มีแนวทางในการจัดสรรเงินเพิ่มเติม ดังนี้

๑. จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ยอดจัดเก็บและร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๒๐ : ๕๐ : ๓๐)
ทั้งนี้ หากสามารถดำเนินการและจำนวนอุบัติเหตุลดลงจากปีที่ผ่านมา เห็นควรให้จังหวัดดังกล่าวได้รับการจัดสรรเพิ่มขึ้นจากกรอบเดิม ร้อยละ ๑๐
๒. จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ยอดจัดเก็บและร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๓๐ : ๔๐ : ๓๐)
๓. จัดสรรตามร้อยละของจำนวนประชากร และร้อยละสถิติการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัด (๕๐ : ๕๐)
๔. จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละของประชากรรถ และร้อยละของจำนวนใบขับขี่ (๕๐ : ๓๐ : ๑๐ : ๑๐)
๕. จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ยอดจัดเก็บและร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๓๐ : ๓๐ : ๔๐)

*แนวทางเดียวกับข้อ ๑. แต่น้ำหนักของร้อยละต่างกัน

๖. จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ยอดจัดเก็บและร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๒๐ : ๓๐ : ๕๐)

*แนวทางเดียวกับข้อ ๑. แต่น้ำหนักของร้อยละต่างกัน

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการได้ดำเนินการ

๑) ยกร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๑ (๓)

๒) ยกร่างหลักเกณฑ์การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาจัดสรรเงินกองทุนฯ ของคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๑ (๔)

๓) คำนวณการจัดสรรเงินตามหลักเกณฑ์การจัดสรรต่างๆ ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๑ (๕)

/ จึงขอเสนอ...

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นคณะกรรมการฯ :

คณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พิจารณาแล้ว
มีความเห็นดังนี้

๑. เห็นควรให้พิจารณาฐานข้อมูลที่จะนำมาคำนวณสัดส่วนของจำนวนการตายที่ลดลงจากอุบัติเหตุ
ตามเป้าหมายหลักและตัวชี้วัด ที่กำหนดว่า “ทุกพื้นที่ที่มีการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย ทำให้อัตราการ
ตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี” โดยมีตัวชี้วัด ๒ เรื่อง คือ

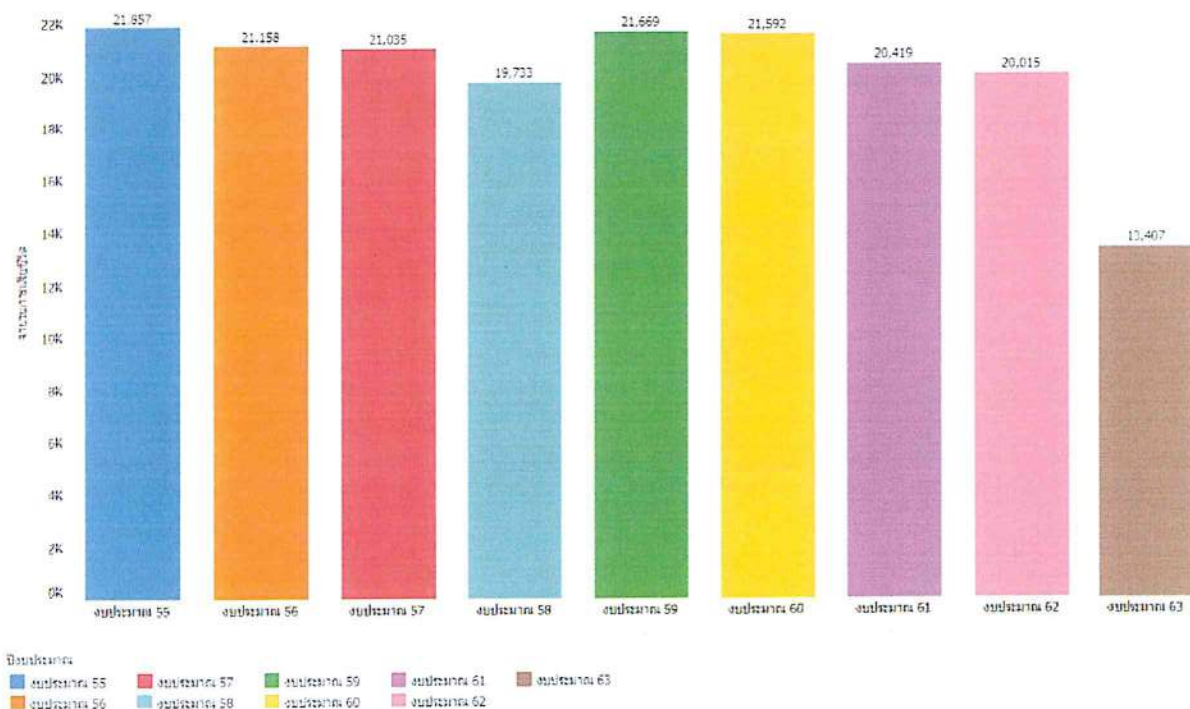
๑. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

๒. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

โดยมีข้อสังเกตเกี่ยวกับฐานข้อมูลที่จะนำมาคำนวณสัดส่วนการลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ลดลง
ร้อยละ ๑๐ โดยใช้ข้อมูล ๓ ฐาน จากกระทรวงสาธารณสุข เป็นปีฐานที่จะมาเปรียบเทียบกับอัตราที่ลดลง ดังนี้

(๑) ใช้ฐานข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งใน
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ มีจำนวนการตายจากอุบัติเหตุ ๑๓,๔๐๗ ราย แต่จากจำนวนข้อมูลดังกล่าวไม่ได้มีการ
จัดเก็บข้อมูลครบทุกเทศกาล เนื่องจากเทศกาลสงกรานต์จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส
โคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) จึงไม่มีข้อมูลจัดเก็บในช่วงเทศกาลนี้ และให้หลีกเลี่ยงหรืองดเว้นการเดินทาง
ระหว่างจังหวัด เป็นเหตุให้จำนวนการตายจากอุบัติเหตุลดลงด้วย ดังนั้น หากใช้ข้อมูลในปีงบประมาณ พ.ศ.
๒๕๖๓ เป็นฐานในการคำนวณสัดส่วนการลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลง ร้อยละ ๑๐ จะเป็นตัวชี้วัดที่
ท้าทายและกระตุ้นการดำเนินงานแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สู่การบรรลุ
เป้าหมายได้มาก

จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แยกตามปีงบประมาณ



ที่มา : <https://public.tableau.com>

/ (๒) ใช้ค่าเฉลี่ย ...

(๒) ใช้ค่าเฉลี่ยจากข้อมูลสถิติอัตราการตายจากอุบัติเหตุ ย้อนหลัง ๕ ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ – พ.ศ. ๒๕๖๒ เทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งคำนวณจากค่าเฉลี่ยมัธยฐาน (Median) ของแต่ละเดือน (๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) ได้ค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๒๐,๔๔๙ ราย ดังนั้น หากจะลดจำนวนอัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๑๐ จะมีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุลดลง ๒,๐๔๕ ราย เป็นมีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุจำนวน ๑๘,๔๐๔ ราย

(๓) ใช้ฐานข้อมูลในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ มีจำนวน ๒๐,๐๑๕ ราย โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จะเป็นข้อมูลที่มีการเก็บสถิติตลอดทั้งปีและครบทุกช่วงเทศกาลสำคัญ ดังนั้น หากจะวัดอัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๑๐ จะมีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุลดลง ๒,๐๐๒ ราย เป็นมีตายจากอุบัติเหตุจำนวน ๑๘,๐๑๓ ราย

จากการพิจารณาฐานข้อมูลที่จะนำมาใช้คำนวณสัดส่วนอัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลงร้อยละ ๑๐ ต่อปี เห็นควร ให้ใช้ค่าเฉลี่ยจากข้อมูลสถิติอัตราการตายจากอุบัติเหตุ ย้อนหลัง ๕ ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ – พ.ศ. ๒๕๖๒ เทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่คำนวณจากค่าเฉลี่ยมัธยฐาน (Median) ซึ่งน่าจะใกล้เคียงกับข้อเท็จจริง และมีความเหมาะสมมากที่สุด โดยมีข้อมูลตามตารางค่าเป้าหมายผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ลดลงร้อยละ ๑๐ ดังนี้

ตารางค่าเป้าหมายผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ลดลงร้อยละ ๑๐

ลำดับ	ชื่อจังหวัด	คำนวณจากค่าเฉลี่ยฐาน (Median) ของแต่ละเดือน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 - 2562 (1 ต.ค. 57 - 30 ก.ย. 62)														ลดลงร้อยละ 10	
		ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม	เมษายน	พฤษภาคม	มิถุนายน	กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน	รวม	จำนวนที่ลดลง	คงเหลือ	
1	กรุงเทพมหานคร	76	65	74	78	73	83	69	67	62	64	60	63	834	83	751	
2	สมุทรปราการ	26	28	31	30	27	22	28	23	26	19	24	29	313	31	282	
3	นนทบุรี	23	23	16	18	20	19	26	20	20	20	18	23	246	25	221	
4	ปทุมธานี	26	25	30	26	29	34	27	21	27	24	30	23	322	32	290	
5	พระนครศรีอยุธยา	35	31	35	39	29	33	30	26	30	25	27	27	367	37	330	
6	อ่างทอง	9	8	11	10	8	6	9	11	8	7	6	7	100	10	90	
7	ลพบุรี	29	29	35	29	32	28	28	23	21	27	25	20	326	33	293	
8	สิงห์บุรี	6	9	12	6	6	8	6	4	5	7	6	7	82	8	74	
9	ชัยนาท	9	10	13	10	9	10	12	9	7	10	12	8	119	12	107	
10	สระบุรี	25	34	31	30	29	27	26	31	23	28	26	21	331	33	298	
11	ชลบุรี	61	68	77	73	66	66	66	73	55	54	68	55	782	78	704	
12	ระยอง	36	35	45	44	33	43	42	45	34	35	38	46	476	48	428	
13	จันทบุรี	21	20	27	24	25	25	21	24	29	21	20	16	273	27	246	
14	ตราด	8	7	7	7	7	9	6	5	6	7	9	4	82	8	74	
15	ฉะเชิงเทรา	28	31	31	36	27	34	29	26	22	23	27	22	336	34	302	
16	ปราจีนบุรี	16	23	27	30	23	24	20	21	16	17	16	18	251	25	226	
17	นครนายก	9	9	11	11	9	7	12	8	6	7	9	10	108	11	97	
18	สระแก้ว	21	20	19	29	22	27	21	18	17	16	19	14	243	24	219	
19	นครราชสีมา	70	79	100	89	85	88	77	70	73	73	63	66	933	93	840	
20	บุรีรัมย์	35	39	44	44	44	39	39	31	33	33	33	25	439	44	395	
21	สุรินทร์	31	37	36	35	31	27	39	28	27	32	22	25	370	37	333	
22	ศรีสะเกษ	26	30	37	30	23	25	28	25	25	17	22	24	312	31	281	
23	อุบลราชธานี	50	58	59	63	49	62	58	42	37	43	40	38	599	60	539	
24	ยโสธร	12	14	12	10	14	11	11	13	14	11	7	14	143	14	129	
25	ชัยภูมิ	18	20	26	22	19	24	30	23	16	18	19	19	254	25	229	
26	อำนาจเจริญ	4	7	9	7	4	7	6	6	5	6	6	6	73	7	66	
27	บึงกาฬ	13	7	11	8	7	13	7	5	8	7	6	3	95	10	86	
28	หนองบัวลำภู	7	10	13	11	9	12	9	8	9	7	5	8	108	11	97	
29	ขอนแก่น	41	43	58	52	49	45	48	41	37	40	41	39	534	53	481	

คำเป้าหมายผู้เสียชีวิตรจากอุบัติเหตุทางถนน ในปีงบประมาณ 2564 ลดร้อยละ 10

ลำดับ	ชื่อจังหวัด	คำนวณจากค่าเฉลี่ยมีฐาน (Median) ของแต่ละเดือน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 - 2562 (1 ต.ค. 57 - 30 ก.ย. 62)														ลดลงร้อยละ 10	
		ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม	เมษายน	พฤษภาคม	มิถุนายน	กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน	รวม	จำนวนที่ลดลง	คงเหลือ	
30	อุดรธานี	30	42	48	40	35	32	33	34	28	29	27	27	405	41	365	
31	เลย	23	19	20	22	22	21	16	14	16	16	13	18	220	22	198	
32	หนองคาย	9	11	14	13	12	11	13	9	10	9	10	10	131	13	118	
33	มหาสารคาม	24	22	24	15	22	25	24	21	20	16	17	20	250	25	225	
34	ร้อยเอ็ด	22	35	32	36	28	25	31	30	26	23	22	22	332	33	299	
35	กาฬสินธุ์	18	26	19	19	18	26	24	16	26	19	19	18	248	25	223	
36	สกลนคร	24	28	34	32	29	31	33	27	22	27	20	22	329	33	296	
37	นครพนม	14	12	16	16	14	14	15	11	14	9	12	8	155	16	140	
38	มุกดาหาร	9	10	14	10	9	9	8	8	7	5	6	8	103	10	93	
39	เชียงใหม่	45	60	61	51	53	56	52	44	40	45	43	43	593	59	534	
40	ลำพูน	15	13	15	14	18	19	13	9	12	10	17	13	168	17	151	
41	ลำปาง	22	24	27	22	25	26	21	21	22	16	15	18	259	26	233	
42	อุตรดิตถ์	12	13	17	16	10	19	14	14	12	9	6	12	154	15	139	
43	แพร่	16	14	17	10	11	19	14	11	9	11	7	11	150	15	135	
44	น่าน	8	8	10	15	13	7	11	8	8	6	7	6	107	11	96	
45	พะเยา	10	14	10	16	11	13	14	10	12	8	8	12	138	14	124	
46	เชียงราย	39	49	53	36	44	41	50	35	36	32	30	31	476	48	428	
47	แม่ฮ่องสอน	5	5	5	4	5	2	3	2	5	3	2	2	44.5	4	40	
48	นครสวรรค์	34	35	34	45	36	36	39	29	26	30	34	31	409	41	368	
49	อุทัยธานี	7	9	12	9	8	11	13	6	7	7	4	8	101	10	91	
50	กำแพงเพชร	17	21	24	26	16	23	26	17	21	20	11	19	241	24	217	
51	ตาก	14	13	16	19	12	14	18	15	16	9	10	13	169	17	152	
52	สุโขทัย	14	14	19	15	12	17	13	9	12	10	10	10	155	16	140	
53	พิษณุโลก	33	39	38	31	28	33	36	31	23	27	19	22	360	36	324	
54	พิจิตร	15	15	18	15	14	18	15	11	12	12	11	15	171	17	154	
55	เพชรบูรณ์	30	34	37	39	29	37	31	24	30	24	20	25	360	36	324	
56	ราชบุรี	28	31	28	28	27	31	29	25	29	23	22	26	327	33	294	
57	กาญจนบุรี	26	22	37	31	31	29	27	22	20	25	23	27	320	32	288	
58	สุพรรณบุรี	23	34	32	33	34	30	32	29	30	24	31	25	357	36	321	

ค่าเป้าหมายผู้เสียชีวิตรจากอุบัติเหตุทางถนน ในปีงบประมาณ 2564 ลดร้อยละ 10

ลำดับ	ชื่อจังหวัด	คำนวณจากค่าเฉลี่ยร้อยละ (Median) ของแต่ละเดือน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 - 2562 (1 ต.ค. 57 - 30 ก.ย. 62)													ลดร้อยละ 10	
		ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม	เมษายน	พฤษภาคม	มิถุนายน	กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน	รวม	จำนวนที่ลดลง	คงเหลือ
59	นครปฐม	29	36	38	33	38	36	30	30	34	29	31	30	394	39	355
60	สมุทรสาคร	18	16	17	16	16	10	17	17	10	16	14	12	177	18	159
61	สมุทรสงคราม	4	5	5	4	3	4	3	3	6	2	3	3	45.5	5	41
62	เพชรบุรี	16	16	23	16	17	13	15	15	18	18	13	13	194	19	175
63	ประจวบคีรีขันธ์	19	26	19	25	28	30	23	21	21	19	17	17	265	27	239
64	นครศรีธรรมราช	39	38	37	37	36	44	43	36	35	38	41	42	466	47	419
65	กระบี่	15	12	20	17	17	17	16	13	14	18	11	11	181	18	163
66	พังงา	8	6	9	7	8	8	8	10	5	4	7	6	86	9	77
67	ภูเก็ต	9	11	14	17	15	17	14	13	12	13	11	11	157	16	141
68	สุราษฎร์ธานี	32	29	33	30	33	37	32	33	25	34	36	28	382	38	344
69	ระนอง	4	6	2	5	4	5	5	3	3	2	3	1	43	4	39
70	ชุมพร	15	14	18	17	15	14	23	16	15	18	18	17	200	20	180
71	สงขลา	34	31	26	38	34	41	34	37	39	39	33	38	424	42	382
72	สตูล	6	4	4	7	6	7	4	4	4	6	6	4	62	6	56
73	ตรัง	14	17	14	18	18	22	21	13	17	17	14	18	203	20	183
74	พัทลุง	12	13	15	10	13	17	12	10	13	13	12	16	156	16	140
75	ปัตตานี	8	7	5	5	9	12	11	6	11	10	8	8	100	10	90
76	ยะลา	6	4	4	4	5	7	8	6	8	8	7	9	76	8	68
77	นราธิวาส	10	10	12	13	10	12	13	12	15	12	20	15	154	15	139
รวม		1,655	1,792	1,983	1,898	1,759	1,886	1,830	1,581	1,560	1,516	1,486	1,501	20,449	2,045	18,404

ที่มา : ข้อมูล ๓ ล้าน กระทรวงสาธารณสุข

/ ๒. เห็นควรให้ ...

๒. เห็นควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและมีความคล่องตัวในการจัดการประชุมเห็นควรให้มีการเพิ่มเติมอนุกรรมการฯ ดังนี้

- ให้เพิ่ม “ขนส่งจังหวัด” เป็นรองประธานอนุกรรมการ ในกรณีที่ผู้ว่าราชการจังหวัดติดภารกิจ จะสามารถดำเนินการจัดการประชุมได้

- ให้เพิ่ม “หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง” ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในสังกัดสำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ

- ให้เพิ่ม “นักวิชาการขนส่งชำนาญการ/ปฏิบัติการ” ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในสังกัดสำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

๓. เห็นควรให้แก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ และวาระการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ ดังนี้

- ข้อที่ ๑ แก้ไขข้อความเป็น “บูรณาการเพื่อขับเคลื่อนความปลอดภัยให้เชื่อมโยงกับ ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ. จังหวัด) และเป็นไปตามทิศทางที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกำหนด เพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในพื้นที่จังหวัด โดยเฉพาะการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์”

- ข้อที่ ๒ แก้ไขข้อความเป็น “กำกับติดตามการดำเนินงานและรายงานให้เป็นไปตามเป้าหมายและทิศทางตามที่ กปถ. กำหนด และให้มีการกำกับติดตามการดำเนินงานภายในจังหวัด” เพื่อให้มีการกำกับติดตามการใช้เงินที่จัดสรรของการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ขอรับจัดสรรเงิน

- ข้อที่ ๓ แก้ไขข้อความเป็น “พิจารณาการขอรับจัดสรรและกลั่นกรองคำขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด” และตัดคำว่า “พิจารณาอนุมัติในวงเงินไม่เกิน ๒ แสนบาท ต่อ ๑ คำขอ” ออก โดยให้ไปลงในรายละเอียดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขการจัดสรรเงินแทน

- ข้อที่ ๔ เพิ่มเติมคำว่า “มีอำนาจ” และ “ที่ปรึกษา” เป็น มีอำนาจแต่งตั้งคณะทำงาน/ที่ปรึกษา เพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณาหรือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

- ข้อที่ ๕ แก้ไขข้อความเป็น “ดำเนินการตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมอบหมาย”

๔. เห็นควรให้ในแนวทางการจัดสรรเงินให้ส่วนภูมิภาค ตามแนวทางที่ ๖.๒ คือ จัดสรรตามยอดประมูล ร้อยละ ๓๐ ยอดจัดเก็บ ร้อยละ ๔๐ และสถิติการการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุแบบบังเอิญ ร้อยละ ๓๐ มีความเหมาะสมและใกล้เคียงกับการดำเนินงาน โดยให้ใช้ข้อมูล ๓ ฐาน ของกระทรวงสาธารณสุข

๕. เห็นควรให้มีการเพิ่มวงเงินที่จัดสรรในปีถัดไป ให้กับจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน ได้บรรลุเป้าหมายทำให้อัตราการตายลดลง ร้อยละ ๑๐ โดยให้มีการเพิ่มวงเงินที่จัดสรรมากกว่าวงเงินตามเกณฑ์ที่กำหนด

๖. เห็นควรให้มีการจัดประชุมซักซ้อมการดำเนินงานให้กับสำนักงานขนส่งจังหวัด หลังจากที่ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัดแล้ว เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้เกิดขึ้นให้กับสำนักงานขนส่งจังหวัดได้ทราบถึงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการพิจารณาจัดสรรเงินแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยให้ถูกต้อง ตรงกัน

มติที่ประชุม เห็นชอบในหลักการตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ และให้ฝ่ายเลขานุการรับความเห็นของคณะอนุกรรมการฯ ไปดำเนินการแก้ไขร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด และให้นำเสนอให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป

วาระที่ ๓.๒ การดำเนินงานแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน ประจำปีบัญชี พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายอัตราการตายจากอุบัติเหตุ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ลดลงร้อยละ ๑๐ ต่อปี

ด้วยคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ได้อนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นจำนวนเงิน ๒,๙๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ตามพันธกิจดังนี้

พันธกิจ และกลยุทธ์	กรอบวงเงินงบประมาณ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	
	ร้อยละ	จำนวนเงิน
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๕๙.๘๓	๑,๗๓๕,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน	๑๓.๗๙	๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑๕.๓๕	๔๕๕,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๔ การประมวลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๑.๐๓	๓๒๐,๐๐๐,๐๐๐
รวมกรอบวงเงินงบประมาณ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๑๐๐	๒,๙๐๐,๐๐๐,๐๐๐

ซึ่งตามแผนปฏิบัติการของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีเป้าหมายหลัก คือ ทุกพื้นที่มีการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย โดยมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี และอัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี และจากแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนตามที่ปรากฏในแผนการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่มีแผนงานโครงการที่รองรับการดำเนินการที่จะมีส่วนช่วยลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ รวมจำนวน ๑๑ โครงการ โดยมีโครงการตามพันธกิจที่ ๑ จำนวน ๖ โครงการ และโครงการตามพันธกิจที่ ๓ จำนวน ๕ โครงการ ดังต่อไปนี้

ลำดับ	ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่ ขอรับจัดสรร	ปี ๒๕๖๔
พันธกิจที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง					๑,๗๓๕,๐๐๐,๐๐๐
๑	๑	๒	โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่	สนภ.	๒๖,๔๙๕,๗๐๐
๒	๑	๒	โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สำหรับผู้ขับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดใหญ่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ศทส.	๕,๘๙๐,๐๐๐
๓	๑	๒	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการอบรมและทดสอบขับรถเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ	สขจ. ๑๐ จ.	๗,๐๑๙,๗๗๔
๔	๑	๕	โครงการรณรงค์ ส่งเสริมให้เยาวชนในสถานศึกษาตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกกันน็อก	สลก.	๓,๐๐๐,๐๐๐
๕	๑	๗	โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	สนภ.	๒๔,๐๖๑,๗๕๐
๖	๑	๗	โครงการปลูกฝังเด็กไทยใส่ใจวินัยจราจร	สนภ.	๕,๔๖๐,๘๐๐
รวมจำนวนเงิน					๗๑,๙๒๘,๐๒๔
พันธกิจที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง					๔๔๕,๐๐๐,๐๐๐
๗	๓		โครงการศึกษาเพื่อจัดทำเนื้อหาการอบรมวิชาพื้นฐานสำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถทุกประเภท	สนภ.	๒๒,๐๐๐,๐๐๐
๘	๓		โครงการศึกษาเพื่อจัดทำเนื้อหาการอบรมวิชาเฉพาะสำหรับผู้ขอใบอนุญาตขับรถทุกประเภท	สนภ.	๖๓,๐๐๐,๐๐๐
๙	๓		โครงการศึกษาเพื่อจัดทำเนื้อหาความรู้พื้นฐานสำหรับการฝึกหัดขับรถทุกประเภท	สนภ.	๒๑,๐๐๐,๐๐๐
๑๐	๓		โครงการวิจัยสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชนและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเข้ามาเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ปัญหาการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ	๒๓,๐๙๔,๐๐๐
๑๑	๓		โครงการนำร่องศึกษาการนำระบบตรวจจับการสวมหมวกนิรภัยอัตโนมัติไปใช้นำร่องในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัย พร้อมศึกษาผลกระทบ	สถาบัน เทคโนโลยี แห่งเอเชีย	๔,๙๘๑,๐๐๐
รวมจำนวนเงิน					๑๓๔,๐๗๕,๐๐๐

และจากการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ตามโครงการสัมมนา “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ วิถีใหม่” New Normal New Road Safety เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องวิภาวดีบอลรูม โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์แอทเซ็นทรัลพลาซา ลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร ส่วนหนึ่งของการสัมมนาได้มีการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิด โดยจัดกิจกรรมแบ่งกลุ่มเป็นจำนวน ๑๐ กลุ่ม โดยมีผู้เข้าร่วมงานสัมมนา ได้แก่ ขนส่งจังหวัด ผู้อำนวยการสำนัก/กอง/ศูนย์ และ หัวหน้าส่วน/กลุ่ม ของสำนัก/กอง/ศูนย์ ของกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันระดมความคิดเสนอแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน จากเดิมปัจจุบัน

แผนงาน/โครงการที่ช่วยลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ยังมีจำนวนน้อย จึงให้เสนอแนะแผนงาน/โครงการที่ช่วยลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยกำหนดให้มีตัวชี้วัดคือ อัตราการตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี ซึ่งมีแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนที่แต่ละกลุ่มนำเสนอ ดังนี้

กลุ่มที่	ชื่อกลุ่ม	แผนงาน/โครงการที่เสนอ
๑	ด้านยานพาหนะ	<u>ชื่อโครงการ : โครงการไฟสว่าง ห่างความตาย</u> ปัญหา สาเหตุของปัญหา : ไฟท้ายเสีย ทำให้รถที่ขับตามมองไม่เห็น วัตถุประสงค์ : ลดการเกิดอุบัติเหตุจากการที่รถอื่นมองไม่เห็น กลุ่มเป้าหมาย : รถจักรยานยนต์ที่มีอายุ ๓ ปีขึ้นไป รายละเอียดโครงการ : ทำอะไร : ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ และเปลี่ยนไฟ ที่ไหน : สขจ. ทั่วประเทศ อย่างไร : ถ้าสภาพไฟชำรุด เปลี่ยนฟรี
๒	ด้านการขับขี่	<u>ชื่อโครงการ : โครงการคลินิกเคลื่อนที่ มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย</u> ปัญหา สาเหตุของปัญหา : ด้วยผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีจำนวนมากถึง ๗๐-๘๐% และผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเยาวชน วัตถุประสงค์ : ๑) ให้ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ๒) ลดอุบัติเหตุ ลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน กลุ่มเป้าหมาย : ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่อายุตั้งแต่ ๑๕ ปีขึ้นไป และผู้เกี่ยวข้อง รายละเอียดโครงการ : ๑) ลงพื้นที่ให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัย กฎหมาย ระเบียบ มารยาทในการขับรถ การบำรุงดูแล รักษาสภาพรถเบื้องต้น ๒) ชุมชนที่มีความเสี่ยง หรือเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ๓) ให้ความรู้ทางภาคทฤษฎี และปฏิบัติโดยทีมวิทยากรจากภาคีเครือข่าย
๓	ด้านระบบการขนส่ง	<u>ชื่อโครงการ : โครงการจอดมอเตอร์ไซด์ไว้ที่บ้าน ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน</u> ปัญหา/สาเหตุของปัญหา : ๑) เด็กที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับรถ แต่มาขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้ไม่มีทักษะในการขับขี่ที่ถูกต้องปลอดภัย ทำให้เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ ๒) ยังขาดความร่วมมือจากผู้นำชุมชน หรือผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลและจัดระเบียบการขับขี่ในชุมชน วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อลดความสูญเสียและอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ๒) เพื่อให้นักเรียนหันมาใช้บริการรถรับส่งนักเรียน กลุ่มเป้าหมาย : นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (จังหวัดที่มีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์สูง)

กลุ่ม ที่	ชื่อกลุ่ม	แผนงาน/โครงการที่เสนอ
		รายละเอียดโครงการ : ทำกิจกรรมให้ความรู้กฎจราจร รถโรงเรียนปลอดภัย แสดงตัวอย่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย ให้ความรู้เรื่องบริหารจัดการรถรับส่งนักเรียนที่มีความปลอดภัย เพื่อเป็นทางเลือกให้กับนักเรียน แทนการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยบูรณาการร่วมกับตำรวจ ท้องถิ่น สาธารณสุข ในลักษณะโรงเรียนต้นแบบ
๔	ด้านบังคับใช้กฎหมาย	<u>ชื่อโครงการ : โครงการผู้ขับขี่ปลอดภัย ไม่ดื่มแอลกอฮอล์</u> ปัญหา/สาเหตุของปัญหา : ดื่ม เม้า และขับรถ วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อลดอุบัติเหตุจากการขับขี่ ๒) เพื่อควบคุมต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ กลุ่มเป้าหมาย : เยาวชนอายุตั้งแต่ ๑๕ ปีขึ้นไป รายละเอียดโครงการ : ๑) ตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ด้านชุมชน – ถ้าตรวจพบผู้กระทำผิดให้กักตัวในชุมชน ระดับแอลกอฮอล์ต้องเป็น “๐” ๒) จัดอบรมให้ความรู้ เจ้าหน้าที่ออกปฏิบัติการตามจุดต่าง ๆ (ผู้นำชุมชน, อาสา, อปพร.)
๕	ด้านประชาสัมพันธ์	<u>ชื่อโครงการ : โครงการคนขับแท็กซี่พันธุ์ดี</u> เนื่องในโอกาสครบรอบ ๘๐ ปี ของกรมการขนส่งทางบก เห็นควรแก้ไขชื่อจากเดิม โครงการขนส่งพันธุ์ดี เป็น “โครงการคนขับแท็กซี่พันธุ์ดี” เพื่อเจาะกลุ่มเป้าหมายให้ชัดเจน ปัญหา สาเหตุของปัญหา : ไม่มีการส่งเสริมหรือแรงจูงใจ วัตถุประสงค์ : สร้างขวัญกำลังใจให้แก่ผู้ขับรถแท็กซี่ กลุ่มเป้าหมาย : คนขับรถแท็กซี่ รายละเอียดโครงการ : คัดเลือกคนขับที่มีคุณภาพและเป็นคนดีเข้ารับรางวัล กุญแจแห่งความสำเร็จ : ให้คนในพื้นที่ออกแบบการรณรงค์การประชาสัมพันธ์ โดยเลือกผู้ที่มีชื่อเสียงในพื้นที่ให้มีส่วนร่วมเพื่อเป็นต้นแบบให้แก่เยาวชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
๖	ด้านพัฒนาศักยภาพบุคลากร	<u>ชื่อโครงการ : โครงการอาสาขนส่งชุมชนผู้พิทักษ์ความปลอดภัยทางถนน</u> ปัญหา สาเหตุของปัญหา : สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในชุมชน ๒) สร้างอาสาขนส่งชุมชนที่มีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อย่างน้อยชุมชนละ ๑ ทีม กลุ่มเป้าหมาย : ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชน

กลุ่ม ที่	ชื่อกลุ่ม	แผนงาน/โครงการที่เสนอ
		รายละเอียดโครงการ : ๑) อบรมสร้างความรู้ให้กับอาสาชนส่งชุมชนเพื่อนำไปขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยให้คนในชุมชน และมอบเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับการปฏิบัติงาน ๒) สร้าง Logo ให้กับอาสาชนส่งชุมชน ๓) จัดประกวดอาสาชนส่งชุมชนที่มีผลการปฏิบัติงานดีเด่น
๗	ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ภาคกลาง	<u>ชื่อโครงการ : โครงการชุมชนขับเคลื่อนความปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ</u> การลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๑๐ ต่อปี (เลือกอำเภอเสี่ยง, ตำบลเสี่ยง) ๑) รถปลอดภัย คลินิกเคลื่อนที่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย - ตรวจสภาพรถ - เปลี่ยนอุปกรณ์ไฟฟ้า ไฟเลี้ยว - ติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสง - บูรณาการร่วมกับ กปถ. ๒) คนปลอดภัย คนรุ่นใหม่ มีใบขับขี่ - ลักษณะเดียวกับนักเรียนรุ่นใหม่ มีใบขับขี่ แต่จะเน้นที่ชุมชนคนทั่วไป - เน้นด้านคุณภาพ โดยวัดผลจากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจาก กปถ. จังหวัด ๓) สภาพแวดล้อม ชุมชนปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ - แก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ ตั้งป้ายเตือน - ด้านชุมชน
๘	ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	<u>ชื่อโครงการ : โครงการส่งเสริมความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนสู่สถาบันการศึกษา</u> ปัญหา/สาเหตุของปัญหาในพื้นที่ : ปัจจุบันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เกิดกับเยาวชนขาดความรู้ ทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีทักษะในการขับขี่ปลอดภัย ๒) เพื่อให้อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ลดลง กลุ่มเป้าหมาย : นักเรียนอายุ ๑๕-๒๐ ปี รายละเอียดโครงการ : - ภาคีเครือข่ายเพื่อให้ความรู้แก่เยาวชนอย่างน้อย ๑ จังหวัด ๑ โรงเรียน - กำหนดหลักสูตรให้สอดคล้องกับหลักสูตรการสอนใบขับขี่ - MOU กับสถาบันการศึกษา - มีการตรวจสภาพรถให้กับผู้เข้าร่วมหลักสูตร - ให้ความรู้และฝึกทักษะการขับขี่
๙	ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ภาคเหนือ	<u>ชื่อโครงการ : โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์</u> ปัญหา/สาเหตุของปัญหาในพื้นที่ : - ไม่สวมหมวกนิรภัย - เมาแล้วขับ

กลุ่ม ที่	ชื่อกลุ่ม	แผนงาน/โครงการที่เสนอ
		- ไม่มีใบขับขี่ - ขับรถเร็ว - การบังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มงวด - อุปกรณ์ส่วนควบไม่พร้อมใช้งาน - การดัดแปลงแก้ไขสภาพตัวรถ - ขาดการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น วัตถุประสงค์ : ๑) เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ลดลงร้อยละ ๑๐ ๒) ลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ๓) เพื่อบูรณาการร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ ๔) สร้างจิตสำนึก ตระหนักรู้ให้กับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ กลุ่มเป้าหมาย : นักเรียนระดับมัธยมศึกษา และอาชีวศึกษา ผู้ที่ไม่มีใบขับขี่ รายละเอียดโครงการ : ๑) ร่วมกับสถานศึกษาในการตรวจสอบยานพาหนะ (รถจักรยานยนต์) ให้มีความมั่นคงแข็งแรง ถูกต้อง และพร้อมใช้งาน ๒) บูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการกวดขันบังคับใช้กฎหมาย ๓) ประสานหน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อสำรวจจุดเสี่ยงและปรับปรุงแก้ไข ๔) เพื่อเพิ่มเนื้อหาความรู้ในการอบรมด้านใบขับขี่จักรยานยนต์ให้กับกลุ่มเป้าหมาย ๕) ใช้กลไกของศูนย์ความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ในการขับเคลื่อนโครงการ
๑๐	ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ภาคใต้	ชื่อโครงการ : โครงการให้ความรู้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัญหา/สาเหตุของปัญหาในพื้นที่ : ประชาชนในพื้นที่ที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ วัตถุประสงค์ : เพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับความรู้และมีใบอนุญาตขับรถ กลุ่มเป้าหมาย : ประชาชนในพื้นที่เสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด/ผู้ขอรับใบอนุญาตที่จะต่ออายุหรือขอใบแทน รายละเอียดโครงการ : ทำอะไร : ๑) ให้ความรู้ด้านการจราจรและการขับขี่ที่ปลอดภัยของผู้ที่ขอรับใบอนุญาตขับรถ ๒) ออกทดสอบเคลื่อนที่เพื่อต่ออายุ หรือออกใบอนุญาตขับรถแทนที่ชำรุด/เสียหาย ที่ไหน : ออกพื้นที่ภายในเขตชุมชน/หมู่บ้าน อย่างไร : ๑) ออกหน่วยให้ความรู้ ๒) ออกหน่วยทดสอบเพื่อต่อใบอนุญาตขับรถ หรือออกใบแทนชำรุด/สูญหาย

ในการนี้ เพื่อให้แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น ฝ่ายเลขานุการ จึงขอเสนอแผนงาน/โครงการที่แต่ละกลุ่ม ให้คณะกรรมการฯ พิจารณาและให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อเสนอแนะ แผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เพื่อให้สำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ และหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก รับนำไปปฏิบัติจัดทำ แผนงาน/โครงการที่ได้รับพิจารณาและข้อคิดเห็นจากคณะกรรมการฯ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณา

ความเห็นคณะกรรมการฯ :

คณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

๑. เห็นควรให้มีการจัดทำแผนงาน/โครงการเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยให้คำนึงถึงความเสี่ยง ๕ ด้าน ดังนี้

๑.๑ ด้านคนเสี่ยง เช่น การจัดอบรมผู้ที่มีความเสี่ยงต่อการทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นต้น

๑.๒ ด้านรถจักรยานยนต์เสี่ยง เช่น ตรวจสอบสภาพไฟท้ายรถจักรยานยนต์ให้มีความสว่างในขณะที่ยellowเบรก หรือเมื่อขับรถเวลากลางคืน เป็นต้น

๑.๓ ด้านเฝ้าระวังการชนท้ายรถใหญ่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

๑.๔ ด้านการพัฒนาโรงเรียน เช่น การพัฒนารถรับส่งนักเรียน เป็นต้น เพื่อให้ให้นักเรียนหันไปใช้รถโรงเรียนแทนการขับขี่รถจักรยานยนต์มากขึ้น

๑.๕ ด้านรถอื่น ๆ เช่น รถสาธารณะ โดยให้มีการพัฒนารถสาธารณะ เพื่อให้คนหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น แทนการขับขี่รถจักรยานยนต์

๒. ในการนำเสนอข้อมูลแผนงานโครงการเห็นควรให้มีการจัดทำข้อมูลตารางแบ่งแยกเป็นสี่ตามลักษณะของโครงการในแต่ละจังหวัด สำหรับแผนงานโครงการที่ส่วนกลางเป็นผู้บริหารจัดการแล้วโอนเงินให้แต่ละจังหวัดดำเนินการ เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัด สามารถทราบได้ว่า มีโครงการด้านความปลอดภัยใดบ้างที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการในพื้นที่ที่รับผิดชอบให้ชัดเจนขึ้น เช่น ด้านหมวกนิรภัย ด้านรถรับส่งนักเรียน เป็นต้น เพื่อให้เกิดการกระตุ้นการจัดทำแผนงาน/โครงการในพื้นที่ที่รับผิดชอบด้วย

๓. เห็นควรให้มีการกำหนด “หัวข้อ” (Theme) ที่เป็นประเด็นหลักในการดำเนินแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ขึ้น เพื่อให้สำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศสามารถจัดทำแผนงาน/โครงการให้เป็นไปในแนวทางหรือลักษณะเหมือนกันทุกจังหวัด โดยให้เป็นโครงการภายใต้การขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย โดยให้สัมพันธ์กับศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ. จังหวัด) เช่น ปลอดภัย การตายจากมอเตอร์ไซด์, รวมพลัง ปลอดภัย ชาวสองล้อ เป็นต้น

มติที่ประชุม ให้ฝ่ายเลขานุการรับความเห็นของคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการต่อไป

วาระที่ ๔ เรื่องอื่น ๆ

- ไม่มี -

เลิกประชุมเวลา ๑๔.๐๐ น.



(นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร)

ผู้ทรงคุณวุฒิ

อนุกรรมการ ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานอนุกรรมการ



(นายสมพงษ์ ผิวทอง)

หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

อนุกรรมการและเลขานุการ

ผู้ตรวจรายงานการประชุม



(นางสาวรัตนา หวังโกคา)

หัวหน้างานติดตามและประเมินผล

ผู้จัดรายงานการประชุม