



# Outlines



01

ระบบววน. แผนววน. 2566-2570 และการบริหารจัดการงบประมาณ กองทุนส่งเสริมววน.

02

การบูรณาการ 3 กองทุน กับคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ

03

ตัวอย่างงานวิจัยจากงบประมาณของกองทุน ววน. ที่เห็นผลเป็นรูปธรรม

04

แนวโน้ม/ทิศทางการวิจัยที่ควรมุ่งเน้นเพื่อความปลอดภัยทางถนน



1

**ระบบววน. แผนววน. 2566-2570  
และการบริหารจัดการงบประมาณ กองทุนส่งเสริมววน.**

**มาตรา 17 ให้นำหน่วยงานในระบบวิจัยและนวัตกรรมที่จะขอจัดทำค่าของงบประมาณดังต่อไปนี้**

ม. 17(1) ให้เสนอต่อสำนักงบประมาณโดยตรง

- ใช้จ่ายประจำและรายจ่ายตามภารกิจของหน่วยงาน



หน่วยงานในระบบ ววน.

PMUs



งบประมาณเพื่อการสนับสนุนงาน  
เชิงกลยุทธ์ Strategic Fund (SF)

งบประมาณเพื่อการสนับสนุนงานเชิงมูล  
ฐาน Fundamental Fund (FF)

ม. 17(2) ให้เสนอต่อ กสว. ตาม  
หลักเกณฑ์ที่ กสว. กำหนด

- โครงการวิจัยและ  
นวัตกรรม
- โครงการพัฒนา  
วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี  
\*ยังไม่เข้ากองทุน



สำนักงบประมาณ

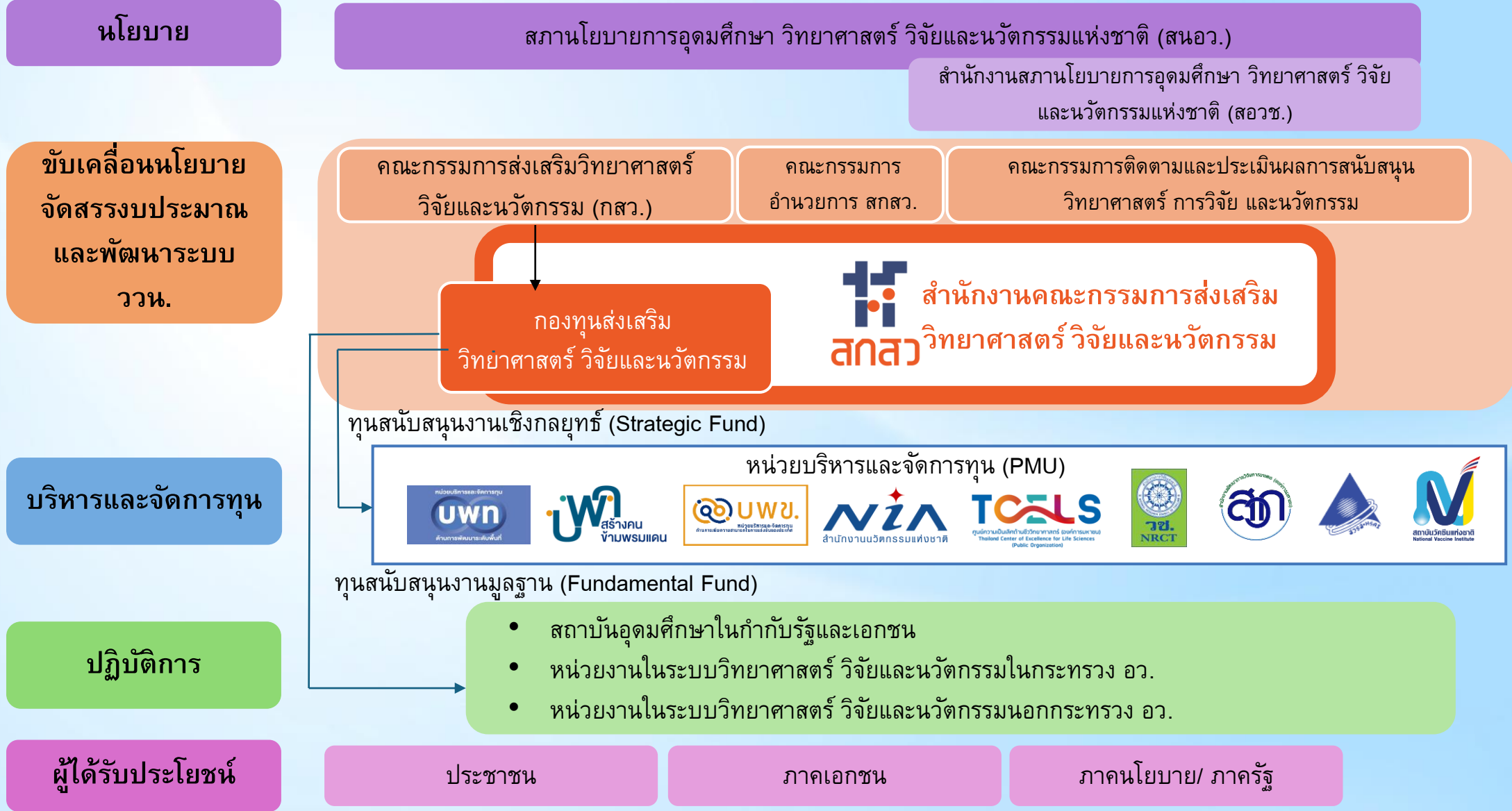
ค่าของงบประมาณ  
“กองทุนส่งเสริม ววน.”



กสว. พิจารณาและจัดทำค่าของงบประมาณของ  
“กองทุนส่งเสริม ววน.”

ค่าของงบประมาณด้าน ววน. ของหน่วยงาน ไม่รวม มาตรา 45(1) (2) (4) ของ  
พ.ร.บ. การอุดมศึกษา พ.ศ. 2562 และไม่รวม งบลงทุน และงบเงินอุดหนุน  
เพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาความเป็นเลิศของสถาบันอุดมศึกษา และการผลิต  
กำลังคนระดับสูงเฉพาะทางตามความต้องการของประเทศ

# โครงสร้างระบบวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (ววน.) (ตั้งแต่ พฤษภาคม 2562)



# แผนด้าน ววน. 2566-2570 (ฉบับปรับปรุง 67-68)

“พลิกโฉมประเทศให้เป็นประเทศพัฒนาแล้ว และพร้อมสำหรับโลกอนาคต โดยมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วและยั่งยืน ยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้วยเศรษฐกิจสร้างมูลค่าและคุณค่า ด้วยวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมไทย โดยการสานพลังหน่วยงานในระบบ ววน. รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม”

การพัฒนาเศรษฐกิจไทยด้วยเศรษฐกิจสร้างคุณค่า และเศรษฐกิจสร้างสรรค์ ให้มีความสามารถในการแข่งขัน และพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน พร้อมสู่ออนาคต โดยใช้วิทยาศาสตร์ การวิจัยและนวัตกรรม



ยุทธศาสตร์ที่ 1

ยุทธศาสตร์  
ของแผนด้าน

ววน.

ยุทธศาสตร์ที่ 3

การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัย และนวัตกรรมระดับขั้นแนวหน้าที่ก้าวหน้าล้ำยุค เพื่อสร้างโอกาสใหม่และความพร้อมของประเทศไทยในอนาคต



การยกระดับสังคมและสิ่งแวดล้อม

ให้มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน สามารถแก้ไขปัญหาท้าทาย และปรับตัวได้ทันต่อพลวัตการเปลี่ยนแปลงของโลก โดยใช้วิทยาศาสตร์ การวิจัยและนวัตกรรม



ยุทธศาสตร์ที่ 2

ยุทธศาสตร์ที่ 4

การพัฒนากำลังคนและสถาบันด้านวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม ให้เป็นฐานการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศแบบก้าวกระโดดและอย่างยั่งยืน โดยใช้วิทยาศาสตร์ การวิจัยและนวัตกรรม





# การสนับสนุนงบประมาณด้านการวิจัยและนวัตกรรม

35-40%

## ทุนสนับสนุนงานมูลฐาน

### Fundamental Fund (FF)

- สนับสนุนงบประมาณเพื่อสนับสนุนงานมูลฐานของสถาบันอุดมศึกษา และหน่วยงานในระบบ ววน.
- เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการพัฒนา ววน. ให้มีความเข้มแข็ง สอดคล้องกับพันธกิจของหน่วยงานและตอบเป้าหมายของประเทศ
- นำไปสู่การพัฒนาบุคลากรและโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการงานวิจัยและนวัตกรรมที่มีธรรมาภิบาล
- เกิดการทำงานแบบบูรณาการและเป็นเอกภาพ

หน่วยงานในระบบ ววน. ประมาณ 180 แห่ง

หน่วยงานของรัฐที่มีวัตถุประสงค์พัฒนา ววน. และทำวิจัยด้วยตนเอง เช่น ส่วนราชการระดับกรมหรือเทียบเท่า รัฐวิสาหกิจ องค์กรมหาชน



สถาบันอุดมศึกษาในกำกับของรัฐและเอกชน

นิติบุคคลที่มีใช้หน่วยงานของรัฐ และเป็นหน่วยงานไม่แสวงหาผลกำไร



นักวิจัยในสังกัด

NRIS ระบบข้อมูลสารสนเทศวิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ  
National Research and Innovation Information System

## หน่วยบริหารและจัดการทุน (PMU) 9 แห่ง

- โจทย์ปัญหาท้าทายสังคม เช่น สังคมสูงวัย สิ่งแวดล้อม ภัยพิบัติ คอร์รัปชัน ความปลอดภัย คุณธรรมจริยธรรม
- งานวิจัยสังคมศาสตร์มนุษยศาสตร์ และศิลปกรรมศาสตร์



- Frontier Research
- โครงสร้างพื้นฐานและระบบนิเวศด้าน ววน.
- ระบบพัฒนาและผลิตกำลังคน

- การเกษตรและอาหาร
- Smart Farming
- ทรัพยากรธรรมชาติ
- ด้านนิเวศน์เกษตร

- ระบบสาธารณสุข
- ความมั่นคงทางสุขภาพ
- จีโนมิกส์และการแพทย์แม่นยำ



- งานเชิงพื้นที่/เมือง/ชุมชน
- ความยากจน- เหลื่อมล้ำ
- เศรษฐกิจฐานราก/เศรษฐกิจสร้างสรรค์

- BCG เกษตร-อาหาร
- การแพทย์ ท้องเที่ยว พลังงาน
- Industrial Tech. Research

- ธุรกิจฐานนวัตกรรม (IDE)
- นวัตกรรมเพื่อสังคม
- ระบบนิเวศนวัตกรรม

- อุปกรณ์ เครื่องมือแพทย์ ยา ชีววัตถุ
- มาตรฐานและระบบนิเวศเพื่อผลิตภัณฑ์งานวิจัยไปสู่เชิงพาณิชย์

- การพัฒนาวัคซีน
- ตลอดห่วงโซ่คุณค่า



นักวิจัย



เอกชน



ภาคประชาสังคม

60-65%

## ทุนสนับสนุนงานเชิงกลยุทธ์

### Strategic Fund (SF)



- เพื่อจัดสรรงบประมาณตามแผนงานสำคัญและแผนงานย่อย
- บริหารจัดการโดย หน่วยบริหารและจัดการทุน (PMU)
- เน้นตอบยุทธศาสตร์และแผนด้าน ววน. ของประเทศ รวมถึงการบริหารจัดการนโยบายและขับเคลื่อน ววน.

## กองทุนส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

กำกับดูแลและจัดสรรงบประมาณโดยคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (กสว.)

บริหารจัดการโดย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม

วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สทสว.)



# แผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับสังคมและสิ่งแวดล้อม ให้มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน สามารถแก้ไขปัญหา ท้าทายและปรับตัวได้ทันต่อพลวัตการเปลี่ยนแปลงของโลก โดยใช้วิทยาศาสตร์ การวิจัยและนวัตกรรม

## P9 สังคมสูงวัย

- ผู้สูงอายุพึ่งตนเอง\*\*
- เตรียมความพร้อมเป็นผู้สูงวัย
- การอยู่ร่วมกันของคนทุกช่วงวัย



## P12 สังคมคุณธรรม

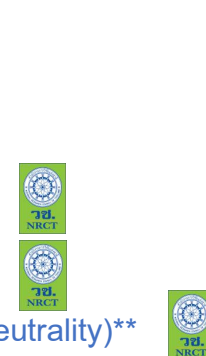
- สังคมคุณธรรม
- ธรรมภิบาลและคอร์รัปชัน



## P15 ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม

- นิเวศเกษตร (น้ำ ป่าไม้ ที่ดิน)
- ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
- มลพิษในภาคอุตสาหกรรม
- การบริโภคอย่างยั่งยืนในชุมชนและพื้นที่
- อาสาสมัครชุมชนแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม

**NEW** ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality)\*\*



## P10 ความมั่นคงสุขภาพ

- ความมั่นคงทางสุขภาพ
- ภาวะฉุกเฉินด้านสุขภาพและภัยสุขภาพ
- ความเป็นธรรมในระบบสุขภาพ



## P13 เมืองน่าอยู่

- เมืองน่าอยู่
- เมืองชายแดนและระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ
- Learning City
- องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น



## P16 ภัยพิบัติทางธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

- ชนบทและพื้นที่การเกษตร
- เมืองและพื้นที่อุตสาหกรรม



## P11 ความยากจน-ความเหลื่อมล้ำ

- ความยากจน-ความเหลื่อมล้ำ\*\*
- เศรษฐกิจฐานราก\*\*
- Smart Farming



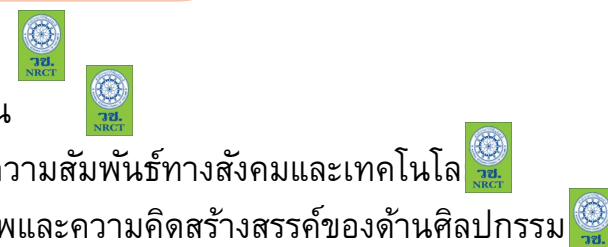
## P14 สังคมปลอดภัย

- สังคมไทยไร้ความรุนแรง
- ความปลอดภัยและสวัสดิภาพสาธารณะ



## P17 มนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปกรรมศาสตร์

- วิทยสถาน
- วิจัยพื้นฐาน
- มนุษย์กับความสัมพันธ์ทางสังคมและเทคโนโลยี
- สุนทรียภาพและความคิดสร้างสรรค์ของด้านศิลปกรรม





## มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินรวมทั้งสวัสดิภาพสาธารณะ โดยใช้ผลงานวิจัย เทคโนโลยี และนวัตกรรม

O1P14 : ลดความรุนแรงในสังคมไทยและประชาชนอยู่ร่วมกันอย่างสันติ ในสังคมที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม  
มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งสวัสดิภาพสาธารณะ ด้วยการใช้องค์ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรม

**KR1P14 :** จำนวนผลงานวิจัย องค์กรความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรม รวมทั้งดิจิทัลแพลตฟอร์มที่ผ่านการทดลองใช้และแสดงว่าสามารถลดความรุนแรงในสังคมไทยและอยู่ร่วมกันอย่างสันติในสังคมที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม และส่งเสริมการสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งสวัสดิภาพสาธารณะในชีวิตของประชาชนไทย (เพิ่มขึ้นจำนวน 200 ชิ้น)

**KR2P14:** จำนวนระบบข้อมูลกลางของประเทศที่บูรณาการและเชื่อมโยงข้อมูลจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องและสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันและร่วมเป็นเจ้าของ โดยภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง สำหรับการตัดสินใจเชิงนโยบายและปฏิบัติการ ในการลดความรุนแรงในสังคมไทยและอยู่ร่วมกันอย่างสันติ ในสังคมที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม และส่งเสริมการสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งสวัสดิภาพสาธารณะในชีวิตของประชาชนไทย (เพิ่มขึ้นจำนวน 6 ระบบ)

**KR3P14:** จำนวนนโยบาย มาตรการ กลไกและแนวปฏิบัติเชิงนวัตกรรมที่ร่วมพัฒนา เห็นชอบร่วมกันและถูกนำไปใช้ในทางปฏิบัติ โดยเครือข่ายสถาบันอุดมศึกษา หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และนานาชาติ ในการลดความรุนแรงในสังคมไทยและอยู่ร่วมกันอย่างสันติในสังคมที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม และส่งเสริมการสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งสวัสดิภาพสาธารณะในชีวิตของประชาชนไทย (เพิ่มขึ้นจำนวน 50 ชิ้น)

**KR4P14:** จำนวนผู้นำเอาผลงานวิจัย องค์กรความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการลดความรุนแรงในสังคมไทยและการอยู่ร่วมกันอย่างสันติ ในสังคมที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งสวัสดิภาพสาธารณะ ไปถ่ายทอดและ/หรือใช้ประโยชน์ (เพิ่มขึ้นจำนวน 1,000 คน)

### แผนงานย่อย

1. N25 (S2P14) สังคมไทยไร้ความรุนแรง และอยู่ร่วมกันอย่างสันติ
2. N26 (S2P14) ความปลอดภัยและสวัสดิภาพสาธารณะ

2

**การบูรณาการ 3 กองทุนกับ  
คณะกรรมการ  
ความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ**

**คณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน**

คณะกรรมการฝ่ายวิชาการ  
เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อความปลอดภัยทางถนน

คณะกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านยานพาหนะเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน

คณะกรรมการศึกษาแนวทางการส่งเสริมความปลอดภัยป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน (คสป.)

คณะกรรมการบริหารภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือการบริหารจัดการงานวิจัยและพัฒนาความปลอดภัยทางถนน (Road Safety)

**ภาคีเครือข่าย**

**ภาคีเครือข่าย**

- 1 ร่วมพัฒนา **Competency** ให้กับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ
- 2 ร่วมสนับสนุนองค์ความรู้ และ งานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน
- 3 ร่วมพัฒนาระบบติดตามประเมินผลการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

แผนแม่บท : ความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5<sup>th</sup>  
Safe System Approach

**นปถ.**

**คสป.**

**คสป. จังหวัด**

**คสป.อำเภอ พ ช อ**

**คสป.อปท.**

**ยุทธศาสตร์ ④ ระบบจัดการ**

อนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

**ยุทธศาสตร์ ① มุ่งเป้าลดตายและบาดเจ็บรุนแรงโดยเฉพาะ**

**ยุทธศาสตร์ ②③ สภาพแวดล้อม ยานพาหนะ/ถนน/คน-สังคม**

**GOAL 12 / แสน 2570**

- รถจักรยานยนต์
- การใช้ความเร็ว
- วัยรุ่น-เยาวชน
- อื่น ๆ VRU

อนุฯ 1 ปภ.    อนุฯ 2 คค.    อนุฯ 3 ขบ.    อนุฯ 4 ตร.    อนุฯ 5 คส.    อนุฯ 6 กปบจ.    อนุฯ 7 สก.    อนุฯ 8 ปชส.

**กลไกด้านหน้า**

**แก้ไข**

**RISK**

**Cluster**

**PDCA**



คำสั่งกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

ที่ ๙๒ /๒๕๖๗

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือการบริหารจัดการงานวิจัยและพัฒนาความปลอดภัยทางถนน (Road Safety)

ด้วยกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม มีภารกิจในการส่งเสริม สนับสนุน งานวิจัยและนวัตกรรม รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือด้านการวิจัยและการสร้างสรรค์นวัตกรรมเพื่อยกระดับ คุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนในประเทศ และดำเนินการไปในทิศทางที่มีความเชื่อมโยงและ สอดคล้องกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนด้านวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมของประเทศ ประกอบกับ ตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการบริหารจัดการงานวิจัยและพัฒนาความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) ลงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๕ ระหว่าง ๕ หน่วยงาน ประกอบด้วยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) กองทุนสนับสนุนการสร้างสรรค์สุขภาพ (สสส.) กองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และหน่วยบริหารและจัดการทุนด้านการเพิ่ม ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (บพข.) ภายใต้สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) มีพันธกิจสำคัญในการผลักดันให้เกิดงานวิจัยและการพัฒนาที่ตอบสนองต่อ การกำหนดนโยบายของภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนน การสร้างการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาที่สอดคล้อง กับบริบทของพื้นที่ และสร้างองค์ความรู้ รวมถึงนวัตกรรมใหม่ ในการแก้ปัญหาที่เป็นประเด็นสำคัญและเร่งด่วน โดยในการบริหารความร่วมมือดังกล่าวตระหนักถึงความสำคัญของการกำหนดนโยบายและทิศทางเพื่อสร้างความร่วมมือ ในการพัฒนางานวิจัยและวิชาการ และนำไปสู่การประยุกต์ใช้และการปฏิบัติเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนในประเทศไทยตามเป้าหมายแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกระทรวง การอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารภายใต้บันทึกข้อตกลง ความร่วมมือการบริหารจัดการงานวิจัยและพัฒนาความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) โดยมีองค์ประกอบ หน้าที่และอำนาจ ดังนี้

องค์ประกอบ

- ๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม ประธานกรรมการ
๒. ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม รองประธานกรรมการ

/ ๓. ผู้จัดการ...

- ๓. ผู้จัดการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ รองประธานกรรมการ
๔. ประธานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน รองประธานกรรมการ
๕. แพทย์หญิงเพชรดาว โต๊ะมินา กรรมการ
๖. ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุภาวดี โพธิยะราช กรรมการ
๗. ผู้อำนวยการสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ กรรมการ
๘. ผู้อำนวยการหน่วยบริหารและจัดการทุน ด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ กรรมการ
๙. ผู้อำนวยการสำนักสนับสนุนการควบคุม บัญชีเสี่ยงทางสังคม (สำนัก ๑๐) กรรมการ
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
๑๐. ผู้แทนสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ กรรมการ
๑๑. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กรรมการ
๑๒. ผู้แทนสำนักงานกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ กรรมการ
๑๓. ผู้แทนหน่วยบริหารและจัดการทุน ด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ กรรมการ
๑๔. ผู้แทนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรรมการ
๑๕. ประธานที่ประชุมอธิการบดีแห่งประเทศไทย กรรมการ
๑๖. นายแพทย์อนุพงศ์ จินวงษ์ กรรมการและเลขานุการ
๑๗. นางสาวเรณีย์ ตั้งสินมั่นคง ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๘. นางสาวเพ็ญภา พรสุพิกุล ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๙. นางสาววิชชา เกียรติก่อมณี ผู้ช่วยเลขานุการ

หน้าที่และอำนาจ

- ๑. กำหนดนโยบาย และทิศทางทางวิจัยและวิชาการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนนเพื่อลดระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัย ทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐
๒. บูรณาการการทำงาน และให้ข้อเสนอแนะแผนการวิจัยและวิชาการด้านความปลอดภัย ทางถนนแก่หน่วยงานภายใต้ข้อตกลงความร่วมมือการบริหารจัดการงานวิจัยและพัฒนาความปลอดภัยทางถนน
๓. ส่งเสริมให้เกิดนโยบาย มาตรการ และกลไกด้านความปลอดภัยทางถนนด้วยข้อมูล นวัตกรรมหลักฐานเชิงประจักษ์ จากงานวิจัยและงานวิชาการ โดยการสร้างการมีส่วนร่วมโดยสถาบันอุดมศึกษา หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และนานาชาติ
๔. แต่งตั้งคณะทำงานตามความเหมาะสม



- ๓ -

ให้คณะกรรมการบริหารภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือการบริหารจัดการงานวิจัยและ พัฒนาความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) เริ่มดำเนินงานพร้อมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ตามระยะเวลา ที่กำหนดไว้ในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการบริหารจัดการงานวิจัยและพัฒนาความปลอดภัยทางถนน (Road Safety)

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๗

(นางสาวศุภมาส อิศรภักดี)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม



# 3

**ตัวอย่าง  
งานวิจัยจากงบประมาณของกองทุน ววน.  
ที่เห็นผลเป็นรูปธรรม**





อุบัติเหตุทางท้องถนนเป็นสาเหตุให้ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตถึง 1.3 ล้านคนต่อปี และอีก 50 ล้านคนได้รับบาดเจ็บ นอกจากนี้ยังเป็นสาเหตุหลักที่คร่าชีวิตเด็กและคนหนุ่มสาวอายุระหว่าง 5 - 29 ปีทั่วโลก โดยเฉพาะในประเทศที่ยากจนและประเทศที่มีรายได้ปานกลาง ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนสูงสุดเป็นอันดับที่ 18 ของโลก อีกทั้งมีข้อค้นพบสำคัญว่า กลุ่มวัยรุ่นเป็นกลุ่มที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด โดยช่วงวัยที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุดคือ 20 - 24 ปี

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อสร้างพลังทางสังคมของเครือข่ายการขับเคลื่อนการจัดการถนนปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชนต่อการใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ตำรวจภูธรภาค 7
2. เพื่อสร้างกลไกการจัดการข้อมูลเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนต่อการใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ตำรวจภูธรภาค 7
3. เพื่อให้เกิดการจัดการความรู้และสร้างต้นแบบการจัดการถนนปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชนต่อการใช้รถจักรยานยนต์
4. เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์การจัดการถนนปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่ตำรวจภูธรภาค 7



### พื้นที่ศึกษา: ตำรวจภูธรภาค 7

- จังหวัดนครปฐม
- จังหวัดสุพรรณบุรี
- จังหวัดราชบุรี
- จังหวัดกาญจนบุรี
- จังหวัดสมุทรสาคร
- จังหวัดสมุทรสงคราม
- จังหวัดเพชรบุรี
- จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

### ระเบียบวิธี/แนวทางการดำเนินงาน

1. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการทบทวนจากเอกสารและข้อมูลสถิติเพื่อศึกษาสถิติการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางการดำเนินงานในพื้นที่
2. การสัมภาษณ์ การจัดประชุมกลุ่ม เพื่ระบุปัญหา ความต้องการและแนวทางการจัดการถนนปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชน
3. การจัดอบรมเชิงปฏิบัติการเสริมสร้างทักษะแก่เยาวชน เพื่อให้ความรู้ สร้างความตระหนัก สร้างภาวะผู้นำ และทักษะที่จำเป็น
4. การจัดทำยุทธศาสตร์ฯ และการรณรงค์สร้างความคิดเห็นเพื่อให้เกิดกลไก การดำเนินงานของเครือข่ายในระดับพื้นที่

### ผลลัพธ์

การมีส่วนร่วมของเครือข่ายในพื้นที่ในการเสนอแนวทางการดำเนินงาน เพื่อเป้าหมายให้เกิดการจัดการถนนปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชนในการใช้รถจักรยานยนต์

### การจัดอบรมเสริมสร้างทักษะให้แก่เด็กและเยาวชน

- โรงเรียนวัดจินดาราม จังหวัดนครปฐม
- โรงเรียนพลอยจาดูจินดา จังหวัดนครปฐม
- โรงเรียนวัดตาก้อง จังหวัดนครปฐม
- วิทยาลัยเทคนิคสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี
- วิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
- วิทยาลัยอาชีวศึกษาเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี

### แนวทางการดำเนินการและขยายผลในพื้นที่

- ส่งมอบผลผลิตโครงการให้สำนักงานตำรวจภูธรภาค 7 จัดเวทีเพื่อจัดทำบันทึกข้อตกลงร่วม และเชื่อมโยงแนวทางการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การบรรจุในแผนปฏิบัติการของหน่วยงานเกี่ยวข้อง
- พัฒนาระบบนำเข้าสู่และติดตามการดำเนินงานในแอปพลิเคชัน SafeRoadSaveYouth
- กำหนดแนวทางการติดตาม และกำกับดูแลในระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล และสถานศึกษา
- การติดตามประเมินผลในระดับภาค ให้จัดประชุมเพื่อประมวลผลการดำเนินงาน ทบทวนข้อมูลสถานการณ์ในระดับภาค เพื่อการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระดับภาครายปี



เว็บแอปพลิเคชัน Safe Road Save Youth

**ระบบนำเข้าสู่ข้อมูล:** ข้อมูลอุบัติเหตุ ข้อมูลจุดเสี่ยง ข้อมูลพฤติกรรม ชุดความรู้

**ระบบรายงานข้อมูล**

สามารถเข้าถึงได้ผ่านไลน์ OFFICIAL ของโครงการ



### ยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในพื้นที่ตำรวจภูธรภาค 7

#### วิสัยทัศน์

“ถนนปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชนในการใช้รถจักรยานยนต์”

#### วัตถุประสงค์หลัก

ส่งเสริมเป้าหมายหลักของประเทศให้มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนต่ำกว่า 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน ในปี พ.ศ. 2570 สนับสนุนเป้าหมายแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด และสร้างวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

#### พันธกิจ

- 1) ส่งเสริมความร่วมมือ ให้หน่วยงานที่มีบทบาทและอำนาจหน้าที่บูรณาการการทำงานร่วมกัน
- 2) สร้างวัฒนธรรมเพื่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย: การสร้างค่านิยมความเชื่อ และพฤติกรรมรถขับที่ปลอดภัย
- 3) ขับเคลื่อนการจัดการความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ของเด็กและเยาวชนด้วยข้อมูล เพื่อการจัดการ วางแผน และการตัดสินใจ

#### ยุทธศาสตร์

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 บูรณาการความร่วมมือของภาคีเครือข่ายในการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของเด็กและเยาวชนในการใช้รถจักรยานยนต์
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 สร้างวัฒนธรรมเพื่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมนวัตกรรมและกลไกในการจัดการถนนปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชนด้วยข้อมูล







### วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาต้นแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนด้วยประยุกต์ใช้แนวคิดการใช้ช่องจราจรพิเศษสำหรับรถจักรยานยนต์ในภูมิภาคที่ต่างกัน 3 จังหวัด ได้แก่ **จังหวัดลำพูน** **จังหวัดสมุทรปราการ** **จังหวัดชลบุรี**



จังหวัดลำพูน



จังหวัดสมุทรปราการ



จังหวัดชลบุรี

### ที่มาและความสำคัญ

ปัจจุบันประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากสถิติพบว่าร้อยละ 74 ของกลุ่มเปราะบางที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้นการใช้ช่องจราจรเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์สามารถช่วยลดอุบัติเหตุจากการจราจรแบบผสมผสานได้เมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมเชิงพื้นที่และบริบทที่มีความแตกต่างกันของแต่ละภูมิภาค พบว่า จังหวัดลำพูน สมุทรปราการ และชลบุรี มีความเหมาะสมและสามารถเป็นต้นแบบในการพัฒนาและต่อยอดแนวคิดช่องจราจรพิเศษสำหรับรถจักรยานยนต์เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์รวมถึงการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

### ข้อเสนอแนะ

1. เพิ่มประเด็นการผสมผสานระหว่าง Inclusive และ Exclusive lane เนื่องจากถนนแต่ละเส้นมีการใช้ประโยชน์พื้นที่และการจราจรที่ต่างกัน
2. เพิ่มเติมการศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับการออกแบบ (Detail design) รายละเอียดเชิงวิศวกรรมของโครงการ
3. ควรแยกจุดกลับรถให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Exclusive U-turn) ด้วย เนื่องจากเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยและรุนแรง

### ผลวิเคราะห์จุดอันตรายและรูปแบบช่องจราจรพิเศษสำหรับรถจักรยานยนต์



### ผลการประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์

- NPV : 78.17 ล้านบาท EIRR : 28%  
B/C ratio : 3.49
  - มูลค่าความสูญเสียอุบัติเหตุที่ลดได้ 10.28 ล้านบาท
  - ลดจุดติดบนถนนลง 18.52 %
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เห็นด้วยกับการใช้ช่องจราจรพิเศษ ๔ 86.50 % (n=400)
- 
- NPV : 63.08 ล้านบาท EIRR : 44 %  
B/C ratio : 6.39
  - มูลค่าความสูญเสียอุบัติเหตุที่ลดได้ 7.01 ล้านบาท
  - ลดจุดติดบนถนนลง 35.53 %
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เห็นด้วยกับการใช้ช่องจราจรพิเศษ ๔ 51.25 % (n=400)
- 
- NPV : 1.05 ล้านบาท EIRR : 12%  
B/C ratio : 0.87
  - มูลค่าความสูญเสียอุบัติเหตุที่ลดได้ 4.17 ล้านบาท
  - ลดจุดติดบนถนนลง 32.73 %
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เห็นด้วยกับการใช้ช่องจราจรพิเศษ ๔ 59 % (n=400)



# 3 การวิจัยเชิงปฏิบัติการโดยบูรณาการทุกภาคส่วน เพื่อลดอุบัติเหตุ และการเสียชีวิตให้สอดคล้องกับเป้าหมายแผนแม่บทฉบับที่ 5



## การจัดการบูรณาการเพื่อลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน การวิจัยเชิงปฏิบัติการ 7 จังหวัดในเขตสุขภาพที่ 8

### การวิจัยเชิงปฏิบัติการโดยบูรณาการทุกภาคส่วน

วัตถุประสงค์ของการวิจัยเชิงปฏิบัติการ - เพื่อลดการเสียชีวิต ความสูญเสีย จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ในพื้นที่เขตสุขภาพที่ 8 (อุดรธานี สกลนคร เลย นครพนม หนองคาย หนองบัวลำภู บึงกาฬ) โดยใช้นโยบาย มาตรการ และการดำเนินการ ที่ปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับบริบทในแต่ละพื้นที่ รวมทั้งพัฒนาระบบข้อมูล บูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าด้วยกันเพื่อเป็นเครื่องมือขับเคลื่อนการจัดการอุบัติเหตุจราจร เพื่อให้เกิดการป้องกันระดับปฐมภูมิ (Primary Prevention) ก่อนเกิดอุบัติเหตุ (Pre-Crash) ระดับทุติยภูมิ (Secondary Prevention) ขณะเกิดอุบัติเหตุ (Crash) และระดับตติยภูมิ (Tertiary Prevention) คือ การรักษาฟื้นฟู สภาพหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash)

### ขั้นตอนการดำเนินโครงการวิจัยเชิงปฏิบัติการ

วิเคราะห์ปัญหาในพื้นที่เขตสุขภาพที่ 8



ใช้กลไกการจัดการในระดับจังหวัดและพื้นที่



บูรณาการข้อมูลเฉพาะพื้นที่เป้าหมาย

พัฒนา ML-predictive model, Road safety App & Realtime monitoring Dashboard

การจัดการอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบด้วย Save LIVES approach

- Speed management
- Infrastructure design
- Enforcement on traffic laws
- Leaderships
- Vehicle safety standard
- Survival after crash

ประเมินผลการดำเนินงาน และปรับปรุงมาตรการที่สามารถปรับตัวได้ - Adaptive planning

### การวิจัยเชิงปฏิบัติการโดยบูรณาการทุกภาคส่วน

- ✓ ปี 2566 ลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตได้ 55 ราย เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2565
- ✓ ปรับปรุงมาตรการความปลอดภัยทางถนนแบบทั่วปสู่มาตรการที่เฉพาะเจาะจงตามพื้นที่ และปรับตัวตามสถานการณ์

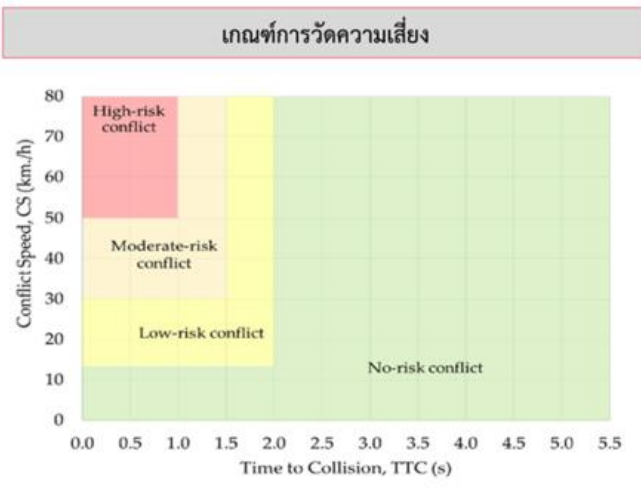
Dashboard แสดงข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุแบบ realtime <https://rti-r8way.moph.go.th>



# 4 การบูรณาการนวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนบริเวณทางข้ามเพื่อลดอัตราการตายและบาดเจ็บของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกรูปแบบการเดินทาง

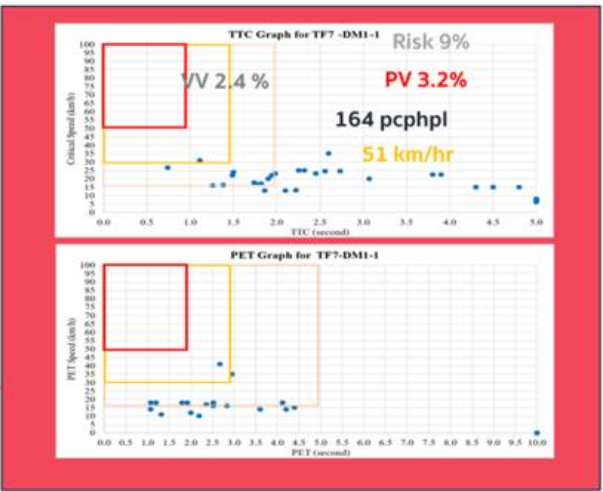


## ประเมินความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนจากพฤติกรรมเสี่ยง



### แพลตฟอร์มการวิเคราะห์ข้อมูล

ประเมินความเสี่ยง  
และสรุปผล



## การออกแบบรูปแบบทางข้ามเพื่อคนทั้งมวล



- การประเมินระดับของความปลอดภัยในการข้ามถนนของคนทุกกลุ่ม
- แนวทางการปรับปรุงพื้นที่บริเวณทางข้ามของพื้นที่ต้นแบบ
- ข้อเสนอแนะแนวทางการออกแบบพื้นที่ทางข้ามต้นแบบ
- ข้อเสนอแนะเชิงกฎหมายและมาตรการทางสังคม

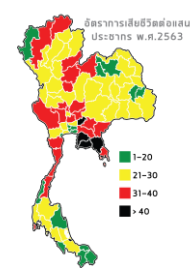
สรุปผลและข้อเสนอแนะ



# 5 การพัฒนาเทคโนโลยีและการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ท่องเที่ยวตามกรอบองค์การอนามัยโลก



## The Technology Development and Enhancement of Road Safety Standards in Tourism Places Attraction Based on The World Health Organization Framework



PROVINCE	Death	Injured	Total
Bangkok	48	1,920	1,968
Chiang Mai	98	1,645	1,743
Phuket	48	1,374	1,422
Chonburi	54	687	741

**เป้าหมายที่ 3** ภายในปี 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้ถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน หรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า



- จัดทำกลยุทธ์ที่ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญกับระดับดาวของ IRAP
- ปริมาณการจราจรที่รองรับ ทั้งในแง่ของยานพาหนะและจำนวนคนในแต่ละพื้นที่ท่องเที่ยว
- Rumble strip ก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่อผู้อยู่อาศัยในบริเวณนั้น
- การเกิดอุบัติเหตุกับชาวต่างชาติบริเวณจุดข้ามทางม้าลาย
- การลงพื้นที่สำรวจข้อมูลในช่วงเทศกาล
- พื้นที่ท่องเที่ยวหลายแห่งมีลักษณะเป็นจุดที่เป็นชุมชน
- การแลกเปลี่ยนข้อมูล AADT เพื่อให้ถนนท้องถิ่นสามารถนำข้อมูลถนนที่มีลักษณะคล้ายกันไปใช้ได้
- ระบุแนวทางการออกแบบหรือปรับปรุง รวมถึง Universal Design มาตรฐานหรือหลักการที่นำมาใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่
- กล้องวงจรปิดของหน่วยงานท้องถิ่นมีข้อจำกัดด้านมุมมองและระยะ

### วัตถุประสงค์

- 1 ทบทวนมาตรฐานการออกแบบถนนปลอดภัยในบริบทของเมืองไทยเปรียบเทียบกับมาตรฐานสากล
- 2 พัฒนามาตรฐานแนวทางการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพถนนปลอดภัยในพื้นที่ท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล
- 3 พัฒนาเทคโนโลยีการจัดการด้านความเร็วบนถนนตามมาตรฐานการออกแบบในพื้นที่ท่องเที่ยว ถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเสนอแนะเชิงนโยบายการพัฒนาตราบฐานถนนที่ปลอดภัยในพื้นที่ท่องเที่ยวไปสู่การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน

### ผลผลิต ผลลัพธ์ ผลกระทบ

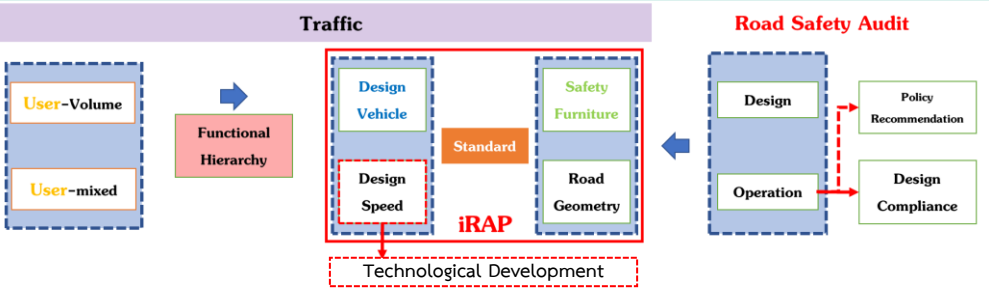
- OUTPUT** >> คู่มือมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ท่องเที่ยว
- OUTCOME** >> หน่วยงานมีแนวทางในการปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัยและถนนในพื้นที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยมีมาตรฐานที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล
- IMPACT** >> ถนนในพื้นที่ท่องเที่ยวมีความปลอดภัย อุบัติเหตุในพื้นที่ท่องเที่ยวมีจำนวนลดลง



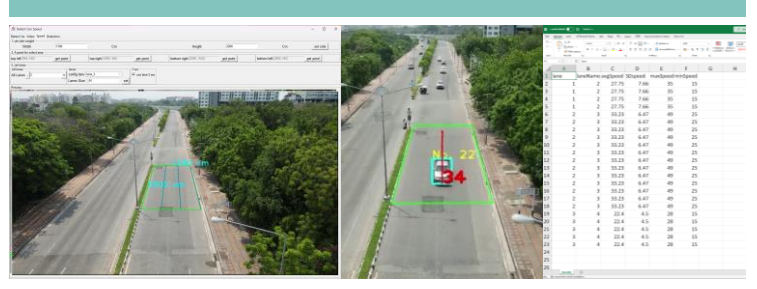
**การกำหนดความเร็วที่เหมาะสม** ความเร็วของรถถือได้ว่าเป็นส่วนสำคัญ ซึ่งในต่างประเทศใช้ Safe System ในการกำหนดความเร็วตาม ลำดับชั้นของถนน (Functional Hierarchy) และตามความเปราะบางของผู้ใช้ถนน ซึ่งสามารถนำความเร็วไปเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการกำหนดพื้นที่ท่องเที่ยว การกำหนดความเร็วในพื้นที่ท่องเที่ยวจึงเหมาะสมมากที่สุดที่ทางผู้บริหารท้องถิ่นจำเป็นต้องให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

**ป้ายที่สื่อสารให้เข้าใจได้ง่าย** สำหรับในส่วนของมาตรฐานป้ายที่เป็นภาษาต่างประเทศควรมีการกำหนดมาตรฐานใช้ชัดเจนนำไปใช้ในพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ ต้องนำไปใช้อย่างจำเพาะและเร่งด่วน รวมถึงการจัดการโครงข่ายถนนลักษณะทางกายภาพที่ชัดเจนในพื้นที่ท่องเที่ยว ที่มีนักท่องเที่ยวที่ไม่มีความคุ้นชินเข้ามาใช้ถนนจำเป็นต้องออกแบบให้สามารถอธิบายตัวเอง (Self explaining road)

### กรอบแนวคิดในการออกแบบการวิจัย



### โปรแกรมตรวจจับความเร็ว



### คู่มือมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน

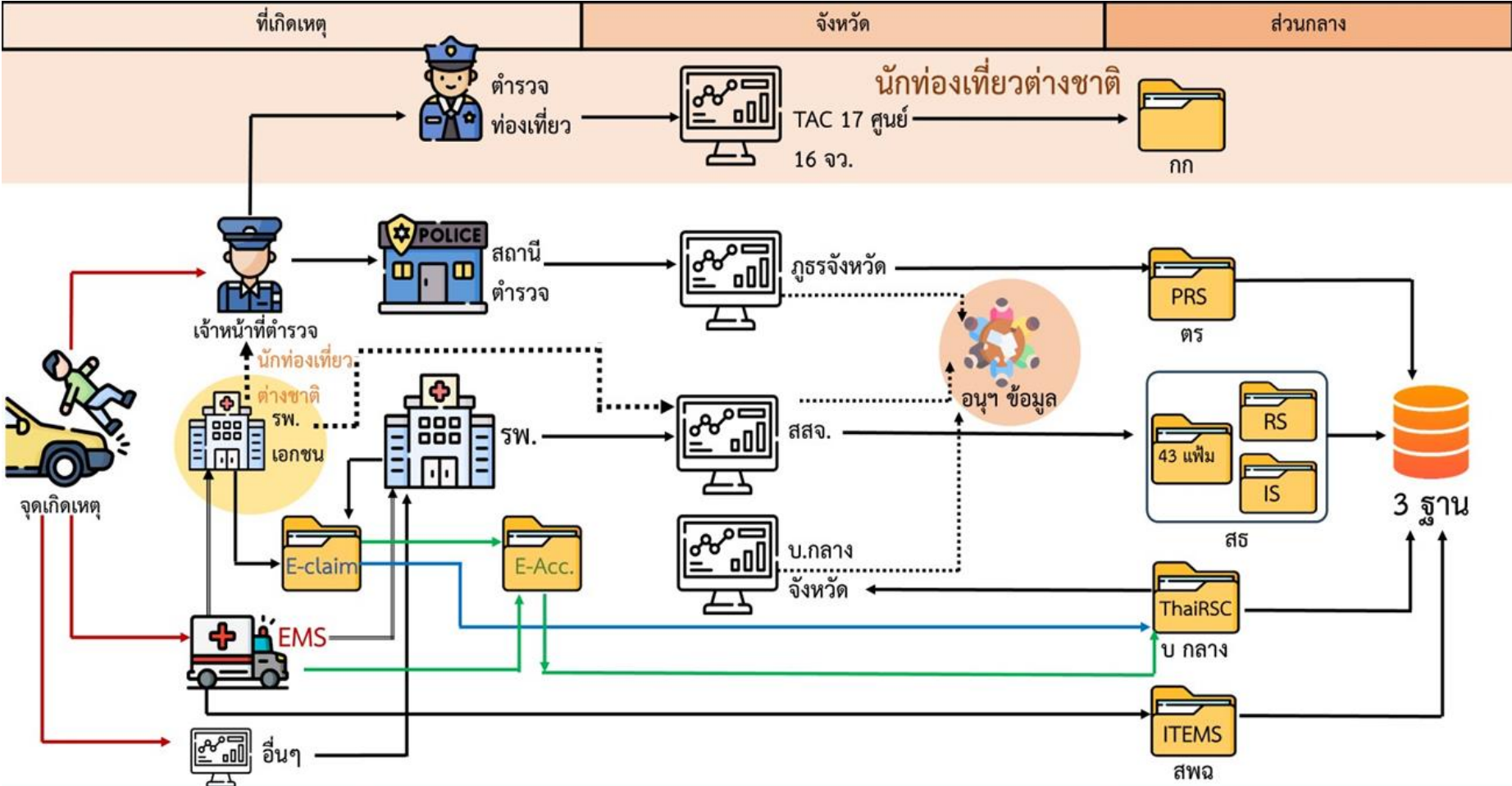




# 6 โครงการวิจัย “การบูรณาการระบบข้อมูลนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนเพื่อยกระดับความเชื่อมั่นของภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย



หัวหน้าโครงการ  
ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ ตะกระโทก ม.นเรศวร



หมายเหตุ:   
 -> ข้อมูล ณ จุดเกิดเหตุ (Red arrow)  
 -> นำข้อมูลเข้าระบบของหน่วยงาน (Black arrow)  
 -> ข้อมูลเข้าระบบ E-Claim (Blue arrow)  
 -> ข้อมูลเข้าระบบ E-Accident (Green arrow)  
 -> Physical flow (Grey arrow)  
 -> ข้อมูลที่อาจถูกส่งต่อ หรือไม่ส่งต่อเข้าระบบ (Dashed arrow)

1. กำหนดการบันทึกข้อมูลในทุกแหล่งข้อมูลให้มีชื่อ-นามสกุล เป็นภาษาอังกฤษ บันทึก สัญชาติ และ หมายเลขหนังสือเดินทาง หรือ บัตรผ่านแดน
2. ปรับปรุงแบบฟอร์มและแบบบันทึกข้อมูลทุกฐานข้อมูลให้มีการระบุสถานะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
3. กำหนดให้มีการบูรณาการข้อมูลร่วมกันระหว่างอนุกรมการบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ผ่านศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กับสำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดโดยเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือนักท่องเที่ยว
4. นำข้อมูลที่มีอยู่เดิมในฐานข้อมูล 3 ฐานของกระทรวงสาธารณสุข ไปตรวจสอบกับระบบข้อมูลการเข้าเมืองเพื่อให้ได้สถานะที่ถูกต้อง
5. พัฒนาแนวทางเชื่อมฐานข้อมูลโรงพยาบาลและตำรวจ กับ ระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา ภายใต้กองทุนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวไทย

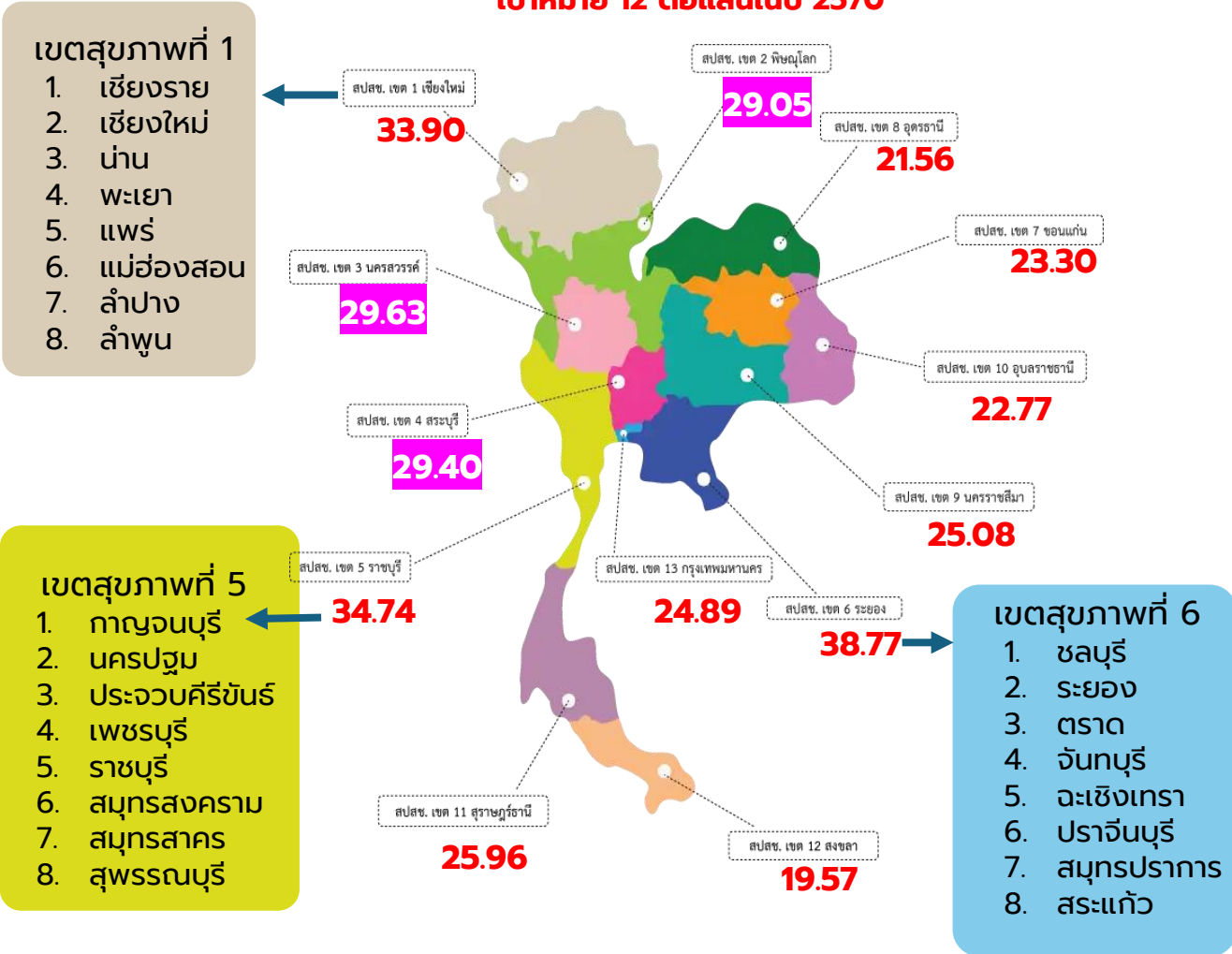
ผลผลิต : การบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

4

**แนวโน้มน/ทิศทาง  
งานวิจัยที่ควรมุ่งเน้น  
เพื่อความปลอดภัยทางถนน**

## ข้อมูลการเสียชีวิตรายเขตสุขภาพ ปี 2566

เป้าหมาย 12 ต่อแสนในปี 2570



## มาตรการเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

### การจัดการ

1. การใช้ AI เพื่อการบังคับใช้กฎหมาย
2. ระบบตัดคะแนนความประพฤติ
3. การสอบสวนเคสอุบัติเหตุ
4. ระบบฐานข้อมูลเพื่อบริหารจัดการในพื้นที่

### คน

1. การบังคับใช้กฎหมาย เมา เร็ว หมวก
2. การใช้เทคโนโลยีเพื่อกำกับ ควบคุม พฤติกรรมเสี่ยง
3. การให้ความรู้การใช้ถนนปลอดภัยสำหรับคนทุกกลุ่ม
4. การสร้างสื่อประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพ
5. การเสริมสร้างความปลอดภัยในกลุ่ม เด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุ และ นักท่องเที่ยว

### ถนน

1. การกำหนดพื้นที่ควบคุมความเร็วตามลำดับชั้น
2. สร้างมาตรฐานสำหรับทางหลวงท้องถิ่น

### รถจักรยานยนต์

1. Rider
2. Graduate Licensing (GDL)
3. รถจักรยานยนต์เช่า

## 01 มิติการบริหารจัดการ



1. การพัฒนาแนวทางในการบูรณาการและจัดเก็บข้อมูลเพื่อการขับเคลื่อนแบบองค์รวม
2. การเสริมสร้างบทบาทของท้องถิ่นในการจัดการความปลอดภัยทางถนน
3. การพัฒนาแผนที่ทิศทางการวิจัยและการบูรณาการระหว่างหน่วยงานให้ทุน
4. การถ่ายทอดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนจากต่างประเทศ

## 02 มิติการสร้างนวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน



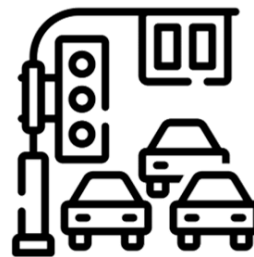
1. ส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่และอุตสาหกรรมด้านบังคับใช้กฎหมาย ยานพาหนะที่ปลอดภัย และสนับสนุนการขับขี่ที่ปลอดภัย
2. การศึกษาไกลทางเศรษฐศาสตร์เพื่อการเข้าถึงเทคโนโลยีใหม่โดยหน่วยงานภาครัฐ ท้องถิ่น และประชาชน เพื่อสร้างความปลอดภัย
3. การสร้างแนวทางในการสอบเทียบมาตรฐานจากเทคโนโลยีให้เป็นสากล และเป็นที่ยอมรับในกระบวนการยุติธรรม

## 03 มิติด้านนโยบาย กฎหมาย และการบังคับใช้



1. สนับสนุนเชิงวิชาการให้กับกลไกเชิงนโยบาย ของ รัฐบาล ท้องถิ่น และสาธารณะ
2. งานวิจัยเพื่อปรับปรุงกฎหมายที่สร้างความปลอดภัยทางถนน
3. พัฒนางานวิจัยเพื่อสร้างความรู้ เกี่ยวกับการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย
4. งานวิจัยเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย

## 04 มิติด้านการสัญจรที่ปลอดภัยและการพัฒนาที่ยั่งยืน



1. พัฒนามาตรฐานถนนที่ปลอดภัยสำหรับคนทุกกลุ่มตามลำดับขั้นของถนน และการกระจายอำนาจ
2. การพัฒนามาตรฐานยานยนต์ที่ปลอดภัย ยานยนต์สมัยใหม่ และการส่งเสริมการเข้าถึงยานยนต์ที่ปลอดภัย
3. การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางไปสู่รูปแบบการสัญจรที่ปลอดภัย สอดคล้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืน