สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
สร้างเสริมสุขภาพ สร้างนวัตกรรม สื่อสารสุข

RSPF
Road Safety Policy Foundation

ศวปถ. RSAC
Road Safety Academic Center

คู่มือ
Road Safety 360
(แผนปฏิบัติการ 360 องศา)



“Road Safety 360” (แผนปฏิบัติการ 360 องศา)

คู่มือปฏิบัติการฉบับสนามสำหรับคณะทำงานขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน
ในการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ช่วงครึ่งหลัง (2569-2570)

บรรณาธิการที่ปรึกษา

นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ▶ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
เลขาธิการมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

บรรณาธิการวิชาการ

ดร.สุกฤษฎิ์ ใจจำนงค์ ▶ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
หัวหน้าฝ่ายวิชาการ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

นายธัชวุฒิ จาดบันดิสถ์ ▶ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

นางสาววาสุกาญจน์ ฉิมสุข ▶ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

นางสาวกมลลญา โพธิ์เรือน ▶ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

นางสาวพิชญาภา อภัยพงษ์ ▶ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

นางสาวกมลชนก กล่อมดี ▶ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

จัดพิมพ์โดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)
เลขที่ 637/1 อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ชั้น 4 ห้อง 402-403 ซอยลาดพร้าว 3
แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทรศัพท์: 0-2938-8490 โทรสาร: 0-2938-8827
Email: admin@roadsafetythai.org
Website: http://www.roadsafetythai.org



คู่มือ Roadsafety 360 (แผนปฏิบัติการ 360 องศา)

พิมพ์ครั้งที่ 1 พฤษภาคม พุทธศักราช 2569 จำนวน 400 เล่ม

ข้อมูลทางบรรณานุกรมของหอสมุดแห่งชาติ

คู่มือ Roadsafety 360 (แผนปฏิบัติการ 360 องศา).-- กรุงเทพฯ : มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย, 2569.
44 หน้า.

1. กฎจราจร. 2. ความปลอดภัยในท้องถนน. I. ธนะพงศ์ จินวงษ์. II. ชื่อเรื่อง.

363.125
ISBN 978-616-95205-0-4

ที่ปรึกษาวิชาการ

นายแพทย์ ธนะพงศ์ จินวงษ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เลขาธิการมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

คณะทำงาน

ดร. สุกฤษฎิ์ ใจจำนงค์	หัวหน้าฝ่ายวิชาการ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน อาจารย์คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
นาย ธัชวุฒิ จาคบันดิสถ์	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
น.ส.วาสุกาญจน์ ฉิมสุข	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
น.ส.กมลลญา โพธิ์เรือน	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
น.ส.กมลชนก กล่อมดี	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
น.ส.พิชญาภา อภัยพงษ์	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

จัดพิมพ์โดย มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
เลขที่ 1168/5 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10900

พิมพ์ที่ บริษัท จรัลสนิทวงศ์การพิมพ์ จำกัด
219 ซอยเพชรเกษม 102/2 แขวงบางแคเหนือ เขตบางแค
กรุงเทพมหานคร 10160

คำนำ

อุบัติเหตุทางถนนไม่ใช่เรื่องของ *"โชคชะตา"* แต่คือผลลัพธ์จาก *"ความล้มเหลวของระบบ"* ที่สร้างความสูญเสียมหาศาลทั้งต่อเศรษฐกิจและจิตใจของคนในครอบครัว คู่มือ *"Road Safety 360"* เล่มนี้จึงถูกจัดทำขึ้นเพื่อเป็น *"เข็มทิศ"* สำคัญในการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2565–2570) ให้เกิดขึ้นจริง ภายใต้หลักการ **Safe System Approach** ที่มุ่งสร้างสภาพแวดล้อม เพื่อรองรับความผิดพลาดของมนุษย์

โดยเฉพาะในช่วงโค้งสุดท้ายของแผนฯ (พ.ศ. 2569–2570) คู่มือเล่มนี้จะช่วยชี้เป้าการทำงานเชิงพื้นที่ (Area-based) เพื่อสร้างผลสำเร็จที่รวดเร็ว (Quick Wins) ผ่านความร่วมมือของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ทุกระดับ

เป้าหมายสูงสุด คือการลดอัตราผู้เสียชีวิตให้เหลือ 12 คนต่อแสนประชากร ภายในปี 2570 และร่วมกันขับเคลื่อนความปลอดภัยจากเพียงแค่ *"หน้าที่"* ให้กลายเป็น *"วัฒนธรรม"* เพื่อรักษาชีวิตเพื่อนร่วมชาติและส่งต่อถนนที่ปลอดภัยให้กับลูกหลานของเราอย่างยั่งยืน

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน




BUS
STOP

สารบัญ

1 "แกะกล่อง" แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5

6 โค้งสุดท้ายแผนแม่บทฯ 5 เดินหน้าสู่ Quick Wins

9 มุ่งสร้างระบบให้เด็กและเยาวชนปลอดภัยในทุกการเดินทาง

18 ดื่มไม่ขับ...หยุดความตายในเสี้ยววินาที

26 ลดเร็ว ลดเจ็บ ลดตาย... ด้วยระบบที่ให้อภัยคนเดินทาง

35 สื่อสารให้ถึงใจ เพื่อวินัยที่เปลี่ยนจริง

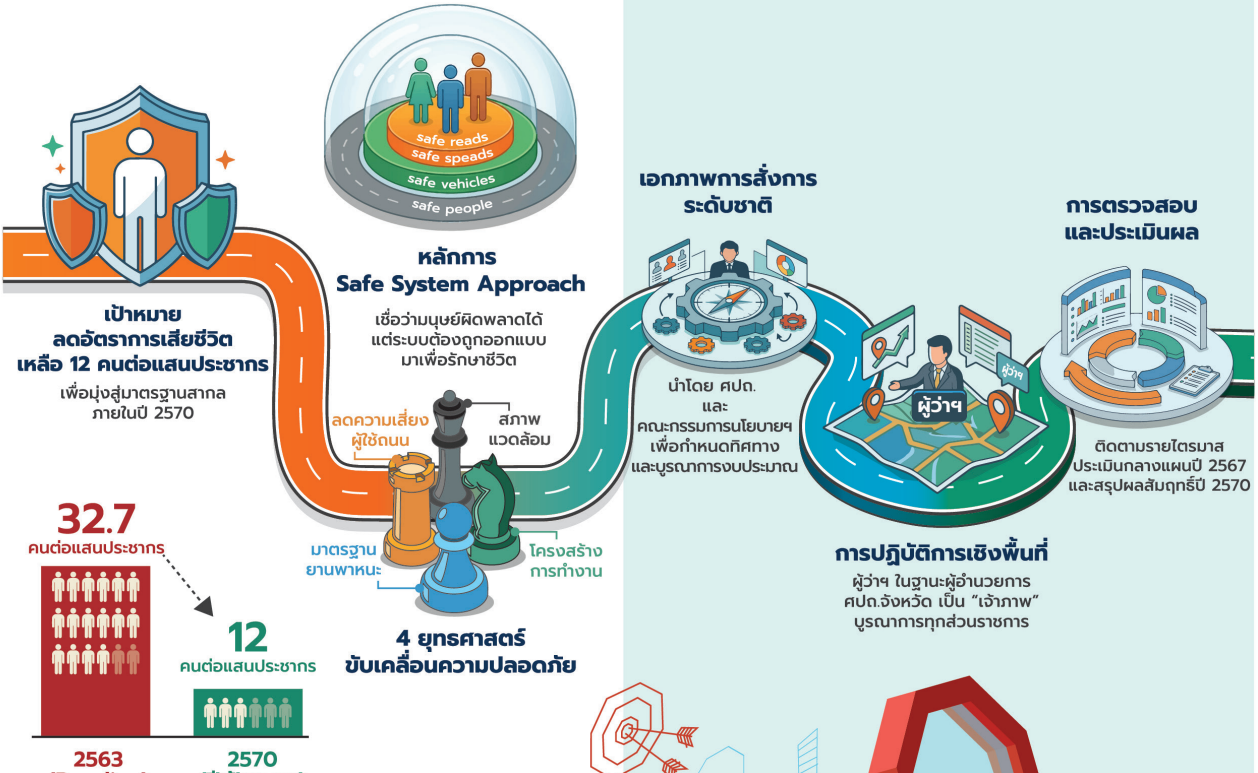


จากแผนสู่ปฏิบัติ:

พลิกโฉมความปลอดภัยทางถนนไทย 2565-2570

เป้าหมายและยุทธศาสตร์หลัก

กลไกการขับเคลื่อนสู่ความสำเร็จ





"แกะกล่อง"

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5

"โจทย์" และ "เป้าหมาย" *ของนโยบายในแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5*

จากข้อมูลระบุว่าความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจมีมูลค่าสูงกว่า 1 แสนล้านบาทต่อปี (ข้อมูลในประเทศ) และอาจสูงถึง 5 แสนล้านบาทต่อปีตามการประมาณการขององค์การอนามัยโลก (WHO) การขับเคลื่อนนโยบายภายใต้แผนแม่บท ฉบับที่ 5 (ปี 2565-2570) จึงต้องการปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์โดยใช้

หลักการ Safe System (Safe System Approach) ซึ่งเชื่อว่ามนุษย์สามารถผิดพลาดได้ แต่ระบบต้องถูกออกแบบมาเพื่อรองรับความผิดพลาดนั้นและรักษาชีวิตคนไว้

วิสัยทัศน์แผนแม่บทฯ: "มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน" แผนแม่บทฉบับใหม่นี้เปรียบเหมือนเข็มทิศใช้ทลายข้อจำกัดเดิมด้วยการบูรณาการกลไกการบริหารราชการแผ่นดินทุกระดับ

การประกาศใช้นโยบายระดับชาติ

หัวใจสำคัญของการขับเคลื่อนนโยบายขนาดใหญ่คือ "เอกภาพในการสั่งการ" ผ่าน*"คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ"* ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ทำหน้าที่เป็นองค์กรเชิงนโยบายสูงสุดในการกำหนดทิศทางที่มาของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 โดยใช้

1. **กรอบระดับโลก:** ทศวรรษแห่งการดำเนินงานฯ ระยะที่ 2 และหลักการ Safe System
2. **บทเรียนความสำเร็จ:** การศึกษาต้นแบบจากออสเตรเลีย เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และสหราชอาณาจักร
3. **การเชื่อมโยงแผนเดิม:** การวิเคราะห์ความต่อเนื่องของแผนงานระหว่างหน่วยงาน
4. **สถานการณ์จริง:** การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุในบริบทไทย
5. **ผลการประเมิน:** การสรุปบทเรียนจากแผนแม่บทฉบับปี 2561–2564

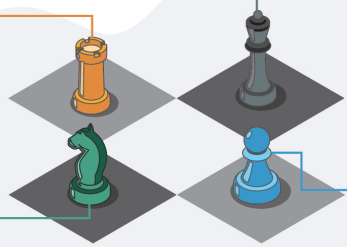




สู่ 4 ยุทธศาสตร์หลัก
ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 1
ลดความเสี่ยงผู้ใช้ถนน
มุ่งเป้ากลุ่มเสี่ยงสูง เช่น รถจักรยานยนต์ และเยาวชน (อายุระหว่าง 15-24 ปี)

ยุทธศาสตร์ที่ 2
ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ
ควบคุมมาตรฐานรถและอุปกรณ์ ส่วนควบทุกประเภท



ยุทธศาสตร์ที่ 3
สภาพแวดล้อมและการเดินทางที่ยั่งยืน
เน้นการจัดการความเร็วและการแก้ไขจุดเสี่ยง

ยุทธศาสตร์ที่ 4
รากฐานโครงสร้างการทำงาน
ปรับปรุงกฎหมาย งบประมาณ และการกระจายอำนาจ

โดยมี ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการและหน่วยงานทางเทคนิคในการประสานการทำงานระหว่างกระทรวง

กลไกส่วนกลาง...การถ่ายทอดบทบาทและจัดสรรทรัพยากร

เมื่อนโยบายถูกประกาศ ขั้นตอนที่สำคัญที่สุดคือการแปลงแผนงานไปสู่การจัดสรรทรัพยากรจริงผ่าน 6 ขั้นตอนเชิงระบบ

1. **การประชุมชี้แจง:** คณะกรรมการ ศปถ. ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อถ่ายทอดโครงการภายใต้แผนแม่บทฯ
2. **การวางแผนโดยหน่วยงานหลัก:** หน่วยงานรับผิดชอบหลัก วางแผนงานและงบประมาณเพื่อเตรียมถ่ายทอดสู่ระดับปฏิบัติการ
3. **การประสานพลังหน่วยงานสนับสนุน:** หน่วยงานสนับสนุน ต้องจัดทำแผนงานที่สอดคล้องกับหน่วยงานหลัก เพื่อให้เกิดความสอดรับกันและสามารถเบิกจ่ายงบประมาณที่ส่งเสริมกันได้
4. **การบูรณาการงบประมาณ:** ศปถ. ทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยการให้เกิดการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมในโครงการที่สำคัญแต่ยังขาดแคลนทุนทรัพย์
5. **การปฏิบัติและถ่ายทอด:** ดำเนินกิจกรรมตามแผนและส่งต่อภารกิจไปยังระดับภูมิภาค
6. **การประสานงานติดตาม:** กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ทำหน้าที่เป็นตัวกลางประสานความก้าวหน้า

กลไกสำคัญ: "หน่วยงานสนับสนุน" ต้องจัดสรรงบประมาณและโครงการที่สอดคล้องกับแผนหลักเพื่อปิดช่องโหว่ด้านทรัพยากรในจุดที่หน่วยงานหลักเข้าไม่ถึง

กลไกภูมิภาคและท้องถิ่น...บทบาทของผู้ว่าราชการจังหวัด และ ศปถ.จังหวัด

ในทางปฏิบัติ หัวใจสำคัญขึ้นอยู่กับ *"พื้นที่"* ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ว่าราชการจังหวัด ในฐานะ *"ผู้อำนวยการ ศปถ.จังหวัด"* โดยมีลำดับ 4 ขั้นตอน ดังนี้



แนวทางการแปลงนโยบาย สู่การปฏิบัติระดับพื้นที่

- การกำหนดแผนงานพื้นที่: หน่วยงานภูมิภาคและท้องถิ่นกำหนดโครงการที่สอดคล้องกับส่วนกลางแต่ต้องตอบโจทย์บริบทจังหวัดตนเอง
- การประชุม ศปถ.จังหวัด: การใช้กลไกคณะกรรมการจังหวัดเพื่อกระจายความรับผิดชอบและทรัพยากร
- การปฏิบัติการเชิงพื้นที่: ลงมือแก้ไขปัญหาจริง เช่น การปรับปรุงทางข้าม หรือการบังคับใช้กฎหมายในจุดเสี่ยง
- การติดตามผลระดับจังหวัด: ผู้ว่าราชการจังหวัดติดตามและรายงานผลกลับสู่ ศปถ. ส่วนกลาง

การกระจายอำนาจ ตาม ***ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ที่ 7*** นโยบายมุ่งเน้นการถ่ายโอนอำนาจและความรับผิดชอบสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในฐานะ"เจ้าของพื้นที่" ที่เข้าถึงจุดเสี่ยงได้รวดเร็วและตรงจุดที่สุด

3 กลไกการทำงานเพื่อสร้าง ประสิทธิภาพในการดำเนินนโยบาย

ความถี่ / ช่วงเวลา	กิจกรรมหลักและเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์
ทุกไตรมาส (Monitoring)	ติดตามตัวชี้วัดรายย่อย และดำเนินกิจกรรม เพิ่มศักยภาพบุคลากร (Capacity Building) ผู้ประเมินผล
ครึ่งทางของแผน (2567)	ประเมินผลกลางแผน (Mid-term) และ ปรับปรุงเกณฑ์ตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับสถานการณ์จริง
สิ้นสุดแผน (2570)	ประเมินผลสัมฤทธิ์รวมตามเป้าหมาย 12 คนต่อแสนประชากร

นอกจากนี้ แผนแม่บทฯ ยังกำหนดให้มีการรายงานผลต่อคณะรัฐมนตรี และเผยแพร่ต่อสาธารณะเพื่อสร้างความโปร่งใสและกระตุ้นให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบ

4 บทสรุปสำหรับการทำงาน...หัวใจของการขับเคลื่อน

บทเรียนจากการศึกษาโครงสร้างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570 สามารถสรุปเป็น 3 เสาหลักเชิงบริหารได้ดังนี้

1. **เอกภาพทางนโยบาย:** การมี Command Center ที่ชัดเจนอย่าง ศปถ. ช่วยลดการทำงานที่แยกส่วนของภาครัฐ
2. **การบูรณาการงบประมาณและทรัพยากร:** การเชื่อมโยงบทบาท "หน่วยงานหลัก" และ "หน่วยงานสนับสนุน" คือกุญแจในการบริหารทรัพยากรที่มีจำกัดให้เกิดผลกระทบสูงสุด
3. **พลังของการทำงานในระดับพื้นที่:** การให้อำนาจและงบประมาณแก่ท้องถิ่นตามกลยุทธ์การกระจายอำนาจคือทางออกของการแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่จุดเกิดเหตุจริง

เป้าหมายลดอัตราเสียชีวิตให้เหลือ ***"12 คนต่อแสนประชากร"*** ในปี 2570 ไม่ใช่เพียงตัวเลขทางสถิติ แต่คือ ***พันธสัญญาในระดับสากล*** ภายใต้ทศวรรษแห่งการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ ซึ่งหมายถึงการรักษาชีวิตเพื่อนร่วมชาติไม่ให้ต้องกลายเป็นสถิติแห่งความสูญเสียอีกต่อไป



โค้งสุดท้ายแผนแม่บทฯ 5 เดินหน้าสู่ Quick Wins

1. เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยและใบขับขี่ในกลุ่มเยาวชน
2. ตั้งค่าตัวชี้วัดดื่มแล้วขับและการกระทำผิดซ้ำ โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชน รวมถึงการปลดล็อกระเบียบท้องถิ่นในการจัดซื้อเครื่องเป่า ALC
3. กำหนดมาตรการการใช้กฎหมายควบคุมความเร็วที่เหมาะสม และปรับปรุงการออกแบบถนนให้ปลอดภัย โดยใช้การมีส่วนร่วมจากภาคประชาชน
4. กำหนด Single Focus ในการประชาสัมพันธ์ควบคู่กับการใช้ปฏิทินความเสี่ยงสร้างการรับรู้กับสังคม

โค้งสุดท้ายแผนแม่บทฯ 5 เดินหน้าสู่ Quick Wins

เพราะอุบัติเหตุทางถนนไม่ใช่เรื่องของโชคชะตา หรือความประมาทส่วนบุคคล แต่สามารถป้องกันและยับยั้งได้ด้วย *"ระบบที่ดี"* โดยใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2565 – 2570) เป็นเข็มทิศในการดำเนินงาน ด้วยหลัก *"Safe System"* (ระบบแห่งความปลอดภัย) คือ ถ้าระบบดี ถนนดี ต่อให้คนพลาดก็ต้องไม่ถึงตาย

12 คนต่อแสนประชากร คือปลายทางที่อยากชวนไปให้ถึง



"มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน" คือเป้าหมายของแผนฯ ฉบับนี้ที่อยากเห็น ปี 2570 ลดตัวเลขผู้เสียชีวิตให้เหลือเพียง 12 คนต่อแสนประชากร (หรือไม่เกิน 8,474 คนต่อปี) และคนเจ็บหนักต้อง ไม่เกิน 106,376 คน โดยอาศัยฟันเฟืองหลัก...4 ยุทธศาสตร์สร้างถนนให้ปลอดภัย

ฟันเฟืองที่ 1 คนต้องปลอดภัย (มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน) ให้ความสำคัญไปที่กลุ่มเสี่ยงที่สุดคือ "มอเตอร์ไซค์" และ "วัยรุ่น" (15-24 ปี) รวมถึงโอบอุ้มกลุ่มเปราะบางอย่างคนเดินเท้าและผู้สูงอายุ โดยมีโจทย์สำคัญที่ต้องแก้ คือ ดื่มไม่ขับ, ใส่หมวกกันน็อก, ไม่ซิ่ง และคาดเข็มขัดนิรภัย

ฟันเฟืองที่ 2 รถต้องไว้ใจได้ (ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ) ด้วยการส่งเสริมให้รถจักรยานยนต์มีมาตรฐาน (เช่น ระบบเบรก ABS/CBS) และให้ความรู้ชาวบ้านเวลาซื้อรถ

ฟันเฟืองที่ 3 ถนนที่ "ให้อภัย" (พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน) เพราะคนพลาดกันได้ แต่ถนนและสภาพแวดล้อมต้องไม่ซ้ำเติม ต้องประเมินจุดเสี่ยงคุมความเร็วให้อยู่หมัด และเพิ่มทางเลือกดีๆ อย่างรถสาธารณะให้คนใช้งาน

ฟันเฟืองที่ 4 เสาเข็มต้องแข็งแรง (พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน) ระบบหลังบ้านต้องแน่น กฎหมายต้องทันสมัยเทียบเท่าสากล งบประมาณต้องจัดสรรให้ถึงมือคนทำงาน และเมื่อเกิดเหตุ ระบบแพทย์ฉุกเฉินต้องไว... กู้ชีวิตได้ทันท่วงที



"เหยียบเบรก...ห้ามเลือด"
คือการเดินครึ่งทางแรก (2565-2567) ของแผนแม่บทฯ 5

จุดมุ่งช่วงแรก (2565-2567) คือการพยายาม ***"เหยียบเบรก"*** ให้ตัวเลขความสูญเสียหยุดพุ่ง และ ***"เซตมาตรวัด"*** ในการทำงานให้แม่นยำขึ้น ต้องไม่ทำแค่ตามหน้าที่ แต่ต้อง ***"จัดการอย่างเป็นระบบ"*** โดยมุ่งขับเคลื่อนความเสี่ยงสำคัญเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีกลยุทธ์ โดย

- **เน้นเอาจริงด้วยการบังคับใช้กฎหมาย:** โฟกัสที่ "ปัญหาหลัก" อย่างการดื่มแล้วขับ การไม่ใส่หมวกนิรภัย และการใช้ความเร็วสูง เรียกว่าเป็นการจัดการภัยคุกคามแบบ "เร่งด่วน"
- **ใช้เทคโนโลยีเป็นผู้ช่วย:** เริ่มมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วแบบครอบคลุมทุกจังหวัด และที่สำคัญคือการเริ่มเก็บ "Baseline Data" หรือข้อมูลฐานราก
- **อัปเกรดความรู้:** เริ่มสอนให้คนรู้จักเลือกมอเตอร์ไซค์ที่มีเบรก ABS/CBS เพราะบางครั้ง "ทักษะคน" ก็ต้องการ "เทคโนโลยีรถ" มาช่วยสนับสนุน

ภาพสะท้อนผลงานครึ่งทางแรก

- **การเริ่มใช้ระบบ "ตัดคะแนนความประพฤติ":** ทำให้คนเริ่มเกรงใจกฎหมายมากขึ้น ผลคือคดีขับรถเร็วในกลุ่มรถสาธารณะลดลงถึง 39.16% ในปี 2567
- **เริ่มมีตัวอย่างความสำเร็จ:** ที่เชียงใหม่ เมื่อนำ AI มาช่วยจับคนไม่สวมหมวกนิรภัย ตัวเลขการสวมหมวกเพิ่มขึ้นจาก 55% ขึ้นไปเป็น 63% ทันที...
- **รวมศูนย์ Single Dashboard:** ปรากฏการณ์เชื่อมข้อมูล 3 ฐาน (สาธารณสุข-ตำรวจ-บริษัทกลางฯ) มาไว้ที่เดียวกันในจังหวัดนำร่อง ทำให้ได้ข้อมูลตรงกัน และช่วยให้คนทำงานเห็นจุดมุ่งเป้าไปในทิศทางเดียวกันแบบไร้ข้อกังขา

ถึงแม้ผลลัพธ์ของกระบวนการทำงานเริ่มออกมาในทิศทางที่ดี แต่เมื่อมาพิจารณาอัตราผู้เสียชีวิต พบว่าค่าเป้าหมายยังไกล 12 คนต่อแสนประชากรที่ฝันไว้ จากข้อมูลปี 2567 มีจำนวนผู้เสียชีวิต 17,210 รายหรือคิดเป็นอัตราการตาย 26.42 คนต่อแสนประชากร

(สรุปข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามข้อมูล 3 ฐาน)

"สร้างภูมิคุ้มกัน"

ด้วยการจัดการเชิงระบบส่งไม้ต่อ ช่วงครึ่งทางหลัง (2569-2570) เพื่อความปลอดภัยที่ยั่งยืน



เริ่มต้นที่การวางระบบให้ปัญหาเกิดขึ้นได้ยากที่สุด โดยมี ***"ประเด็นมุ่ง"*** และ ***"ผลลัพธ์ที่ฝันถึง"*** ในช่วงโค้งสุดท้ายของแผนแม่บทฯ 5 ท้าทายคนทำงานด้วยการมุ่งเข็มทิศจากแค่ "จับ-ปรับ" มาสู่การสร้าง "ระบบที่ยั่งยืน" โดย

- เน้นสร้าง "คนขับมือโปร": ไม่ใช่แค่ขับรถเป็น แต่ต้องมี "ทักษะการขับขี่เชิงป้องกัน" โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชน
- เน้น "ถนนที่เป็นมิตร": เปลี่ยนจากถนนที่ใครเร็วใครได้ เป็นใช้กฎหมายและพัฒนาถนนที่จัดการความเร็วที่เหมาะสม โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่
- เน้น "ลดดื่มขับ": ตั้งค่าตัวชี้วัดดื่มขับ การกระทำผิดซ้ำ โดยเฉพาะกลุ่มนักดื่มหน้าใหม่ และใช้กลไกท้องถิ่นในการจัดการกับการดื่มแอลกอฮอล์
- เน้น "สื่อสารถึงใจ": ด้วยกลยุทธ์ Single Focus ที่สอดรับกับปฏิทินความเสี่ยงในพื้นที่ที่ต่อเนื่อง

โดยจุดเน้นทั้ง 4 ให้ความสำคัญกับการ ***"กระจายอำนาจ"*** ให้กับท้องถิ่นและมีระบบ ***"กำกับติดตามผล"*** ที่มีประสิทธิภาพเพื่อก้าวสู่เส้นชัยในปี 2570 ที่อยากเห็นการส่งมอบถนนที่ปลอดภัยให้กับลูกหลานได้อย่างแท้จริง และสิ่งที่จะเกิดขึ้นจะไม่ใช่แค่ตัวเลขในรายงาน แต่คือคุณภาพชีวิตใหม่ เพราะ

- ตัวเลข 12 ถ้าทำได้จริง: อัตราผู้เสียชีวิตลดลงมาแตะเกณฑ์มาตรฐานโลก คือ 12 คนต่อแสนประชากร ซึ่งนั่นหมายถึงชีวิตคนไทยนับหมื่นคนที่รอดพ้นจากความสูญเสีย
- ให้ท้องถิ่นคือ "เจ้าภาพ" ตัวจริง: อบต. และ เทศบาล มีความเชี่ยวชาญในการออกแบบถนนและจัดการจุดเสี่ยงได้เอง โดยไม่ต้องรอสั่งการจากส่วนกลาง
- สร้างวัฒนธรรม "ความปลอดภัย" ซึมลึก: การสวมหมวกนิรภัยกลายเป็นเรื่องปกติเหมือนการใส่เสื้อผ้า และการ "ดื่มไม่ขับ" กลายเป็นบรรทัดฐานที่คนในสังคมไม่ยอมรับคนฝ่าฝืน
- เชื่อมระบบข้อมูลที่ไร้รอยต่อ: ทุกจังหวัดมี "Single Dashboard" ที่บอกได้ทันทีว่าวันนี้เกิดอะไรขึ้นที่จุดไหน และต้องเข้าไปแก้ยังไงภายในไม่กี่นาที

ดังนั้นช่วงครึ่งทางหลังเปรียบเสมือนการ ***"สร้างภูมิคุ้มกัน"*** โดยยกระดับจากการใช้กฎหมายไปบังคับคนมาเป็นการใช้ ***"ระบบ"*** และ ***"สภาพแวดล้อม"*** มาดูแลคนแทน จึงเป็นโจทย์ใหญ่ของคณะทำงานทุกระดับที่จะทำอย่างไรให้ความปลอดภัยไม่ใช่เรื่องชั่วคราว แต่เป็นเรื่องถาวรของสังคมไทย ด้วยการเปลี่ยน ***"หน้าที่"*** สู่การสร้าง ***"วัฒนธรรม"*** ความปลอดภัยที่ยั่งยืน

มุ่งสร้างระบบ
ให้เด็กและเยาวชนปลอดภัยในทุกการเดินทาง...

วิกฤติบนท้องถนน: ตัวเลขที่ต้องหยุด

26,930 ชีวิตที่จากไป ในรอบ 10 ปี



เฉลี่ยเสียชีวิตปีละ 2,693 คน
โดยกลุ่มอายุ 15-19 ปี
มีความเสี่ยงสูงสุด



87% เกิดจาก รถจักรยานยนต์



ส่วนใหญ่เสียชีวิตเพราะ
ไม่สวมหมวกนิรภัย (86%)



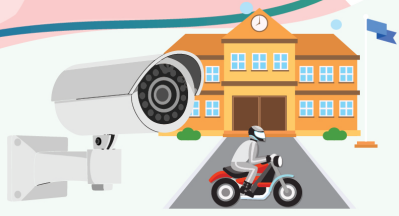
และไม่มีใบขับขี่
(95%)



กับดัก "ใกล้แค่นี้เอง"
73% ของเหตุสลดเกิดขึ้นในรัศมี
ไม่เกิน 5 กิโลเมตรจากบ้าน

ลดการตายให้ได้ 3% ต่อปี
ในกลุ่มเด็กและเยาวชน

ยุทธศาสตร์ Quick Wins: รุกเร็ว ชนะไว



ปฏิบัติการ "สวมหมวก 100%"
ใช้กล้อม AI ตรวจจับรอบโรงเรียน
และกำหนดให้หน้าโรงเรียน
เป็นเขตสวมหมวกนิรภัยเด็ดขาด



ปฏิบัติการ "ใบขับขี่ถึงถิ่น"
จัดหน่วยเคลื่อนที่อบรมและสอบใบขับขี่
ถึงในชุมชนและสถานศึกษา

จับมือท้องถิ่น
ตอบสนองเกณฑ์ LPA

จุดจัดการอื่นๆ ในพื้นที่
เช่น โรงเรียน

+

อนุกรรมการ ด้านเด็กและเยาวชน เป็นเจ้าภาพ

- ใช้ข้อมูล 3 ฐานเพื่อไม่พลาดเป้า
- มุ่งสู่ Quick Wins
- กำกับติดตามและ Feedback Loop ต่อเนื่อง
- สื่อสารสู่สังคม

ลองจินตนาการดูว่า ถ้า *"แผนที่"* บอกทางจากภาพฝันระดับประเทศ สามารถกลายเป็นความปลอดภัยที่หน้าประตูบ้านจริงๆ มันจะดีแค่ไหน โดยเฉพาะถ้าส่งให้ *"ลูกหลาน"* ของเราที่มีโอกาสเติบโตด้วยการช่วยกันจัดการ *"หน้าบ้าน"* และ *"ชุมชน"* ให้ปลอดภัยต่อการเดินทางของลูกหลานอย่างเป็นระบบ



2,693 คน

ค่าเฉลี่ยต่อปีที่ลูกหลานจากไปเพราะ อุบัติเหตุทางถนน[1]

คือตัวเลขที่เจ็บปวด โดยในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2554-2563) ประเทศไทยสูญเสียเด็กและเยาวชนไปถึง ***26,930 คน***[2] เฉลี่ยแล้วปีหนึ่ง ***2,693 คน*** ลองนึกภาพดูว่านั่นคือเด็กกลุ่มที่กำลังเป็นความสดใสและอนาคตของชาติ โดยเฉพาะกลุ่มอายุ 10-19 ปี เป็นช่วงที่เสี่ยงที่สุด หากทุกคนยังนิ่งเฉย สถิติคาดการณ์บอกว่าใน 10 ปีข้างหน้า ตัวเลขอาจพุ่งไปถึง 40,421[3] คน นี่ไม่ใช่แค่ตัวเลข แต่มันคือชีวิตและหัวใจของคนเป็นพ่อเป็นแม่ที่ต้องสูญเสียลูกอันเป็นที่รัก



กลุ่มเสี่ยงสูงสุด: เยาวชนอายุ 15–24 ปี มีสัดส่วนการเสียชีวิตสูงถึง ร้อยละ 20 ของการตายทั้งหมดบนถนน



สถิติที่น่าตกใจ: ในช่วงปี 2554–2563 มีเด็กไทย (10–19 ปี) เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 2,693 คน หรือรวมกว่า 26,930 คนที่เดินทางแล้วไม่ได้กลับบ้าน



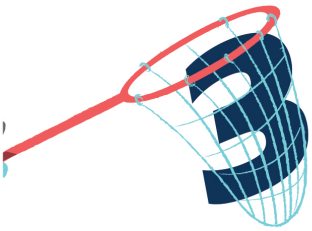
พาหนะอันตราย: ร้อยละ 87 ของอุบัติเหตุในกลุ่มนี้เกิดจากรถจักรยานยนต์

---

[1] *ที่มา:* ฐานข้อมูลบูรณาการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน (สธ., ตร., บริษัทกลางฯ) ประมวลผลโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ข้อมูลสะสมปี พ.ศ. 2554 – 2563

[2] *ที่มา:* จากสถิติของฐานข้อมูลบูรณาการ 3 ฐาน ในรอบ 10 ปี (พ.ศ. 2554-2563) พบว่าประเทศไทยต้องสูญเสียเด็กและเยาวชน (อายุ 10-19 ปี) ไปถึง 26,930 คน หรือคิดเป็นค่าเฉลี่ยปีละ 2,693 คน

[3] *ที่มา:* เงื่อนไขของการคาดการณ์: สถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นหากสังคมไทยยัง *"นิ่งเฉย"* หรือไม่มีการปรับปรุงมาตรการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนอย่างเป็นระบบโดยเปรียบเทียบจากฐานข้อมูลความสูญเสียสะสมของเด็กและเยาวชน (อายุ 10-19 ปี) ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2563



กับดักอันตราย...
เมื่อความประมาท ทำร้ายความฝันของเด็กๆ

เรามักจะบอกว่า ***"เด็กคืออนาคตของชาติ"*** แต่ถ้าย้อนกลับมาดูตัวเลขสถิติอุบัติเหตุ จะพบว่าเรากำลังสูญเสีย ***"อนาคต"*** เหล่านั้นไปบนท้องถนนในจังหวะที่หัวใจคนเป็นพ่อแม่ต้องสลาย และนี่คือ 3 ปัจจัยเสี่ยงที่เหมือนเป็นพายุร้ายที่ต้องช่วยกันหยุด

1. **หมวกนิรภัย...เกราะป้องกันที่ถูกลืม** เชื่อหรือไหมว่าในขณะที่รถจักรยานยนต์คือพาหนะคู่ใจของวัยรุ่นไทย แต่ความจริงที่พบกลับน่าตกใจ เมื่อวันนี้
   - เด็กไทยสวมหมวกนิรภัยเพียง 8% และวัยรุ่นแค่ 22% เท่านั้น[4]
   - ความจริงที่ตามมา พบว่า 90% ของเยาวชนที่จากไปในอุบัติเหตุ ***"ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย"*** [5]
2. **กับดักความคุ้นเคย *"ใกล้แค่นี้...ไม่เป็นไรหรอก"*** คำว่า ***"ใกล้แค่นี้"*** คือคำที่อันตรายที่สุดคำหนึ่ง เพราะข้อมูลบอกว่า 73% ของเหตุสลด เกิดขึ้นในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตร จากบ้าน[6] นี่เอง
   - เพราะความ ***"คุ้นทาง"*** ทำให้ประมาท หลายคนเลือกไม่สวมหมวกเพราะคิดว่า ***"ไปแค่หน้าปากซอย"***
   - แถมเด็กๆ มักเลือกใช้ ***"ถนนสายรอง"*** หรือถนนในชุมชนเพื่อเลี่ยงถนนใหญ่ หารู้ไม่ว่าถนนสายเล็กๆ เหล่านี้เป็น ***"จุดตาย"*** เพราะทุกคนต่างขาดความระมัดระวัง
3. **สมการนักดื่มหน้าใหม่...ประสบการณ์น้อย + ฤทธิ์แอลกอฮอล์ = หายนะ** โดยสถิติบอกว่าวัยรุ่นอายุ 15-19 ปี เป็น ***"นักดื่มหน้าใหม่"*** สูงถึงเกือบ 30.79%[7]
   - ลองนึกภาพเด็กที่ประสบการณ์การขับขี่ยังไม่แกร่งพอ มาเจอกับการขาดสติเพราะน้ำเมา... ผลลัพธ์ที่ได้จึงไม่ใช่แค่อุบัติเหตุธรรมดา แต่เป็นความรุนแรงที่บดขยี้อนาคตของเขาไปตลอดกาล

---

[4] ***ที่มา:*** รายงานการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และสถาบันการศึกษาทั่วประเทศของเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ข้อมูลปี พ.ศ. 2562

[5] ***ที่มา:*** ฐานข้อมูลบูรณาการผู้เสียชีวิต 3 ฐาน ประมวลผลโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ข้อมูลสะสมตามรายงานข้อเสนอปรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5

[6] ***ที่มา:*** ข้อมูลสถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยห้องฉุกเฉินโรงพยาบาลขอนแก่น ภายใต้ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน (5 km. Project)

[7] ***ที่มา:*** ข้อมูลการสำรวจพฤติกรรมด้านสุขภาพของประชากร พ.ศ. 2564 อ้างอิงในรายงานข้อเสนอปรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ประเด็นดื่มแล้วขับ (ศวปถ.)



เป้าหมายลดการตาย ในกลุ่มเด็กและเยาวชน[8]

ถ้ามองว่าการทำงานลดอุบัติเหตุทางถนนคือ *"การรักษาชีวิต"* ไม่ใช่แค่การทำตาม *"ตัวชี้วัด"* ในกระดาษ โจทย์ช่วงครึ่งทางหลังของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 (2569-2570) ก็คือการลงไปคลุกฝุ่นในสนามจริง เพื่อดึงเด็ก และเยาวชนออกมาจาก *"เส้นตาย"* บนท้องถนน หัวใจสำคัญไม่ใช่การสั่งการจากข้างบนลงล่าง แต่คือการใช้ *"กลไกจุดจัดการระดับพื้นที่"* เป็นไม้เด็ดในการแก้เกม โดยมีเข็มมุ่งสำคัญ 2 เรื่องที่คนทำงานต้องกัดไม่ปล่อย



1. "หมวกนิรภัย" ต้องไม่ใช่แค่เครื่องประดับ แต่คือการสร้างยันต์กันตายให้เด็กและเยาวชน เมื่อตัวเลขที่น่าตกใจชี้ว่าเด็กไทยสวมหมวกนิรภัยแค่ 43-45%[9] นั่นหมายถึงเด็กเกินครึ่งกำลังเอาหัวไปวัดกับพื้นถนนทุกวันที่สตาร์ทรถ การรณรงค์แบบเดิมๆ ที่บอกว่า "ใส่เถอะมันปลอดภัย" อาจจะเข้าไม่ถึงใจวัยรุ่น ดังนั้นโจทย์ใหญ่คือทำอย่างไรให้การสวมหมวกนิรภัยทั้งคนขี่และคนซ้อนกลายเป็นเทรนด์ที่ต้องทำ และเป็นส่วนหนึ่งของเครื่องแบบนักเรียนทุกคนที่ใช้รถจักรยานยนต์ต้องสวมมาโรงเรียน และเป็นสิ่งสะท้อนความห่วงใยที่พ่อแม่มีให้ลูก และสิ่งสำคัญคือสร้างจุดจัดการพื้นที่ที่เข้มแข็งพอที่จะทำให้หน้าโรงเรียนหรือปากซอยบ้าน ไม่มีใครกล้าขับขี่รถโดยไม่สวมหมวกนิรภัยผ่านไปได้เฉยๆ ฉะนั้นเป้าหมายครึ่งหลังของคนทำงาน คือการเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยให้ได้ 100%



2. "ใบขับขี่" คือเกราะป้องกัน ไม่ใช่แค่กระดาษผ่านทาง สถิติที่บอกว่าเด็กอายุ 15-19 ปี ที่เสียชีวิตกว่า 80% ไม่มีใบขับขี่[10] สะท้อนว่าเราปล่อยให้เยาวชนออกไปเผชิญโลกกว้างด้วยความกล้าแต่ขาดทักษะและความรู้ การจะแก้เรื่องนี้ต้องเปลี่ยนวิธีคิดจากการ "จับ-ปรับ-กักขัง" มาเป็นการ "เปิดประตูให้เด็กเข้าถึง" การฝึกอบรมและสอบใบขับขี่ที่ถูกต้องและมีคุณภาพ ต้องทำให้การทำใบขับขี่เป็นเรื่องง่ายแต่ได้มาตรฐาน มีทักษะการขับขี่ที่เอาชีวิตรอดได้จริง ไม่ใช่แค่ขี่เป็นแต่ต้องขี่ให้รอด นี่คือทางลัดที่สั้นที่สุดในการลดตัวเลขความสูญเสีย เพราะเมื่อมีใบขับขี่ที่มาพร้อมทักษะ เขาก็จะเริ่มมีสำนึกของความรับผิดชอบติดตัวไปด้วย ฉะนั้นเป้าหมายครึ่งหลังของคนทำงาน คือเพิ่มสัดส่วนการมีใบขับขี่ในกลุ่มเยาวชนให้มากที่สุด

[8]*ที่มา:* ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). (2567). รายงานสมบูรณ์ข้อเสนอปรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570: ประเด็นเด็กและเยาวชน. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

[9]*ที่มา:* รายงานการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2566 โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch)

[10]ที่มา: ข้อมูลสถิติเยาวชนที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยแยกตามสถานะใบอนุญาตขับรถ ประมวลผลโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) อ้างอิงฐานข้อมูลบูรณาการ 3 ฐาน และกรมการขนส่งทางบก



Quick Wins
เข้าสู่ชัยชนะแบบมียุทธ์

โดยใช้กลไกพื้นที่และอาศัยเทคโนโลยีมาเป็นตัวช่วย เช่น

1. **ปฏิบัติการ "สวมหมวก 100%":**
   - ***AI คือผู้ช่วยมือหนึ่ง:*** ใช้กล้อง AI มาเป็น "ตาที่สาม" ตรวจจับคนไม่ใส่หมวกรอบโรงเรียน ข้อมูลนี้ไม่ได้มีไว้จับปรับอย่างเดียว แต่เอาไว้ "เตือน" และ "สะกิด" ให้คนในชุมชนตระหนักว่ามีคนคอยดูแลความปลอดภัยให้ลูกหลานอยู่
   - ***โรงเรียนคือเขตสวมหมวกนิรภัย 100%:*** ใครไม่ใส่ไม่ให้เข้า ทำแบบมีมาตรการที่รัดกุม จนกลายเป็นวินัยที่มองเห็นได้
   - ***ท้องถิ่นบูรณาการ:*** ดึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมามีบทบาทโดยใช้ตัวชี้วัด (KPI) ที่วัดผลกันที่ "ชีวิตเด็ก" ใครทำพื้นที่ตัวเองให้ใส่หมวกได้ครบมีรางวัลมอบให้
   - ***ออกแบบ School Zone ให้ปลอดภัย:*** ที่สำคัญคือต้องมี "รถรับ-ส่ง" ที่ไว้ใจได้ เพื่อลดการพาเด็กเล็กไปเสี่ยงบนมอเตอร์ไซค์โดยไม่จำเป็น

2. **ปฏิบัติการ "เพิ่มใบขับขี่":** สร้างเกราะป้องกันด้วยทักษะการขับขี่ที่ถูกต้อง เมื่อเด็กเสียชีวิตส่วนใหญ่ ***"ไม่มีใบขับขี่"*** โจทย์คือต้องดึงเขาเข้าสู่ระบบให้เร็วที่สุด
   - ***บริการถึงที่:*** ในเมื่อเด็กมาสอบใบขับขี่ยาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องอำนวยความสะดวกในการอบรม ไปสอบกันถึงถิ่นเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายและเวลา
   - ***โรงเรียนคือจุดเช็กอิน:*** เปลี่ยนสถานศึกษาให้เป็นช่องทางทำใบขับขี่ มี "สมุดพกความปลอดภัย" เก็บข้อมูลรายบุคคลว่าใครมีหรือไม่มีใบขับขี่ เพื่อจะได้ช่วยส่งเสริมได้ถูกคน
   - ***เข้าถึงรายครัวเรือน:*** ใช้กลไกชุมชนเดินเคาะประตูบ้าน ช่วยกันสร้างกติกาครอบครัว "ไม่ซื้อรถให้...ถ้ายังสอบไม่ผ่าน"
   - ***สร้างบันไดสู่การขับขี่แบบมืออาชีพ:*** เตรียมระบบใบอนุญาตเป็นลำดับขั้น ให้มือใหม่ได้ฝึกฝนทักษะอย่างเป็นขั้นตอน

> ***"การทำ Quick Wins ไม่ใช่แค่การทำเร็วๆ ให้จบไป...***
> ***แต่คือการสร้าง 'แรงกระเพื่อม' ให้คนในสังคม***
> ***เห็นว่าถ้าเราเอาจริง ชีวิตของเด็กๆ ก็เปลี่ยนได้ในพริบตา"***



"พิมพ์เขียว"
สู่เป้าหมายลดการตาย 3% ในกลุ่มเด็กและเยาวชน

"พิมพ์เขียว" การเดินเครื่องแผนแม่บทฯ ในช่วงโค้งสุดท้ายให้ถึงเส้นชัย 12 คนต่อแสนประชากร ภายในปี 2570 ข้อเสนอคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชนถูกส่งต่อให้อนุกรรมการด้านเด็กและเยาวชนและคนทำงานได้ ดังนี้

1. แปลงนโยบายกลาง สู่การทำงานระดับหน้าบ้าน: ขั้นตอนที่ควรจะเป็น คือ
   - ***ส่วนกลางต้อง "เคลียร์โจทย์":*** ต้องวางแผนจัดสรรงบประมาณโดยปัจจุบันภารกิจที่เกี่ยวข้องกับเด็กและเยาวชนมีการจัดสรรงบจาก กปถ. ลงไปในระดับจังหวัดเพื่อให้คนทำงานใช้ได้อย่างคล่องตัวยิ่งขึ้น
   - ***พื้นที่ต้องเป็นเจ้าภาพหลัก:*** ท่านผู้ว่าฯ ในฐานะผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน - จังหวัด ต้องเปิด "โต๊ะกลาง" เรียกทุกหน่วยงานมาแปลงนโยบายให้กลายเป็นแผนปฏิบัติการที่ "ทำได้จริง" ในพื้นที่ที่สอดคล้องกับปัญหาและบริบท
   - ***หน้างานต้อง "กัดไม่ปล่อย":*** เมื่อแผนลงมาถึงอำเภอและชุมชน คนทำงานต้องลงมือทำและรายงานผลกลับมาทุกระยะ เพื่อให้เห็นความก้าวหน้าเดินไม่หลงทาง
2. ทำงานตามเข็มมุ่ง ไม่หว่านงบประมาณแต่ใช้ "ข้อมูลชี้เป้า": การทำงานที่ถูกจุด
   - ***เจาะ "จุดตาย":*** ใช้ข้อมูลจาก 3 ฐานมาวิเคราะห์ให้เห็นว่า "หลุมดำ" อยู่ตรงไหนแล้วเอาทรัพยากรไปลงตรงนั้นให้เต็มที่
   - ***ตัวชี้วัดต้อง "มีชีวิต":*** เปลี่ยนจากวัดแค่ว่าประชุมกี่ครั้ง แต่ให้วัดว่า "เด็กใส่หมวกเพิ่มหรือไม่" หรือ "เด็กตายลดลงร้อยละ 3 หรือเปล่า" นั่นคือคำตอบที่แท้จริง
3. รุกเร็ว ชนะไวด้วย Quick Wins: ในช่วงปี 2569-2570 ทางลัดสู่ความสำเร็จที่ต้องทำทันที คือ
   - ***ปฏิบัติการ "หมวกกู้ชีพ":*** บังคับสวมหมวก 100% โดยเฉพาะหน้าโรงเรียนและ ศพด. ใครทำดีมีรางวัล ใครไม่ใส่มีกล้อง AI คอยเตือน และใช้พลังครอบครัวมาเป็นเกราะป้องกัน
   - ***ปฏิบัติการ "ใบขับขี่เข้าถึงถิ่น":*** ในเมื่อเด็กมาหาเรายากก็ยก "Mobile Unit" ไปหาเขาถึงบ้าน ทำฐานข้อมูลรายบุคคลเพื่อตามติดว่าใครมีทักษะแล้วบ้าง
   - ***ปฏิบัติการ "เอาจริงด้านกฎหมาย":*** ใช้ระบบตัดแต้มและมาตรการทางภาษีมาช่วยให้ "ใบสั่ง" มีความหมาย



4. "ตรวจการบ้าน" ทุกระยะ: ด้วยระบบติดตามผลที่เข้มข้น โดย

- ***เช็กทุก 3 เดือน:*** เพื่อดูว่าแผนไหน "รุ่ง" แผนไหน "ร่วง" จะได้ปรับหางเสือได้ทันท่วงที
- ***รายงานความจริงสู่สังคม:*** บอกความคืบหน้าให้คนในพื้นที่รู้ว่าทำอะไรไปแล้วบ้าง เพื่อสร้างแรงกดดันเชิงบวกและแรงสนับสนุนจากภาคประชาชน

> ***"นโยบายชัด คนทำงานต้องแข็ง ข้อมูลแม่นยำ ใช้เทคโนโลยีร่วม และกำกับตามติดแบบกัดไม่ปล่อย ปลายทางลดการตาย 3% ในกลุ่มเด็กและเยาวชนก็น่าจะเป็นไปได้"***



ต้นแบบ 5

นวัตกรรมนอกกรอบเป้าหมายลดการตาย 3% ในกลุ่มเด็กและเยาวชน

นวัตกรรมที่ดี ไม่ใช่แค่เรื่องเทคโนโลยีที่ล้ำสมัย... แต่คือการเข้าใจหัวใจคน และการทำให้เรื่องยากๆ กลายเป็นเรื่องที่ใครๆ ก็อยากร่วมมือ และนี่คือตัวอย่างนวัตกรรมง่ายๆ ที่เกิดจากการขับเคลื่อนงานอย่างเป็นระบบ สำหรับเป็นไกด์ไลน์ให้คนทำงานประยุกต์ใช้

1. ป่าสักโมเดล (ลำพูน): MOU 20 บาท

"กฎหมู่...เพื่อลูกหลาน" ไม่ใช่ตำรวจปรับ แต่คือ "ผู้ปกครอง" ตกลงกันเองใครมารับลูกไม่ใส่หมวก ปรับ 20 บาทเข้ากองทุน เงินนั้นก็วนกลับมาซื้อหมวกให้เด็กที่ขาดแคลน เมื่อทุกคนรู้สึกเป็น "เจ้าของกติกา" วินัยก็เกิดแบบไม่ต้องมีใครมาบังคับ



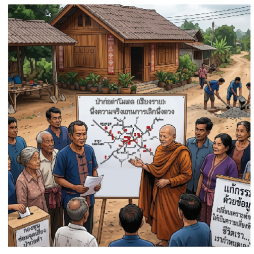


2. หนองเรือโมเดล (ขอนแก่น): วงล้อม "โสเหล่"

"เปลี่ยนตัวเลข... ให้มีลมหายใจ" เลิกส่งรายงานแห้งๆ แต่ใช้การ "โสเหล่" (ล้อมวงคุย) เอาข้อมูลคนเจ็บคนตายมาเล่าเป็นเรื่องราวให้คนในพื้นที่ฟัง พอชาวบ้านเห็นว่า "คนในข่าวคือลูกหลานเรา" เขาก็ช่วยกันหาทางแก้จนตัวเลขตายกลายเป็นศูนย์

3. ป่าก่อดำโมเดล (เชียงราย): พึ่งความจริงแทนการเลิกพึ่งดวง

"แก้กรรม... ด้วยข้อมูล" ดึง "ตุ๊เจ้า" (พระ) และผู้ใหญ่บ้านมาเปลี่ยนความเชื่อเรื่อง "เคราะห์กรรม" ให้เป็น "ความเสี่ยงที่แก้ได้" ใช้แผนที่ชี้เป้าจุดตายใกล้บ้าน 2 กม. จนชาวบ้านลุกขึ้นมาซ่อมถนนเอง ปรับจุดเสี่ยงเอง เพราะรู้แล้วว่าชีวิตเรา... เรากำหนดเองได้





4. หวยหมวกกันน็อก (มช.): หมวกให้โชค

"คนทำดี... ต้องมีรางวัล" วัยรุ่นไม่ชอบการบังคับ มช. เลยใช้กล้อง AI จับภาพคนใส่หมวกแล้วเอาป้ายทะเบียนมาลุ้น "หวย" แจกคูปองกินข้าวฟรีทุกวันที่ 1 และ 16 เปลี่ยนจากการ "จับผิด" มาเป็น "ให้กำลังใจ" จนคนอยากใส่หมวกกันทั้งมอ

5. ด่านปากหวาน (กุดเสลา): พลังแห่งความห่วงใย

"เปลี่ยนเสียงด่า... เป็นคำขอบคุณ" เลิกตั้งด่านหน้ายักษ์แล้วเปลี่ยนมาใช้ "ปากหวาน" เตือนด้วยความรัก ห่วงใยเหมือนญาติมิตร ผลคือคนเปิดใจยอมรับพฤติกรรมเสี่ยงของตัวเองจากที่เคยไม่ใส่หมวก วันรุ่งขึ้นเขาก็เปลี่ยนมาใส่เองเพราะ "เกรงใจความหวังดี"





ความสำเร็จ สูตรไม่ลับฉบับคนทำงาน

ถ้าจะทำให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนของเด็กๆ ไม่ใช่แค่ไฟไหม้ฟาง แต่เป็นเรื่องที่อยู่ยั่งยืน สามารถ ถอด 5 รหัสการทำงาน เปลี่ยนจาก ***"คำสั่ง"*** ให้เป็น ***"วิถีการทำงาน"*** ให้อยู่ในระบบปฏิบัติการได้ ดังนี้

1. "อนุเด็กฯ" คือศูนย์หน้า... และเป็น "โต๊ะกลาง" ที่แข็งแกร่ง ความยั่งยืนจะเริ่มไม่ได้เลยถ้าต่างคนต่างทำ จึงต้องใช้ คณะอนุกรรมการด้านเด็กและเยาวชน ทั้งระดับจังหวัดและอำเภอ มาเป็น "เจ้าภาพ" เป็นโต๊ะกลางที่ดึงเอาหมอ ครู ตำรวจ และคนท้องถิ่นมานั่งล้อมวงกันเปลี่ยนนโยบายให้กลายเป็น "แผนที่ที่คนในพื้นที่อยากเดินตาม" เมื่อทุกคนเห็นเป้าหมายเดียวกัน งานมันก็เดินหน้าได้ยาวๆ

2. สร้าง "ดีเอ็นเอ" ความปลอดภัย ความตายลดลงไม่ได้ด้วยกฎหมายเพียงอย่างเดียว แต่ต้องลดด้วย "วัฒนธรรม" จึงต้องบ่มเพาะวินัยจราจรให้กลายเป็นส่วนหนึ่งของลมหายใจ ตั้งแต่เด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กไปจนถึงผู้ปกครอง ต้องทำให้การสวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่อง "ปกติ" เหมือนการใส่เสื้อผ้าออกจากบ้าน เมื่อมันกลายเป็นวิถีชีวิตแล้ว ใครก็มาพรากความปลอดภัยนี้ไปจากเขาไม่ได้

3. ใช้ตัวชี้วัด "LPA" เป็นเครื่องมืออย่างมีกลยุทธ์ โดยเอาเรื่องชีวิตเด็กไปผูกกับความก้าวหน้าของท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการบรรจุความปลอดภัยทางถนนไว้ในตัวชี้วัด LPA ข้อที่ 60 คือกลยุทธ์ที่ทำให้ อปท. ต้องขยับ เพราะมีผลต่อการประเมินและงบประมาณ เมื่อท้องถิ่น "ต้องทำ" และ "อยากทำ" ผลลัพธ์เชิงประจักษ์อย่างการสวมหมวกนิรภัย 100% ก็จะกลายเป็นภารกิจประจำที่ไม่ถูกทิ้งขว้าง

4. "กติกาชุมชน" แรงกว่ากฎหมาย บางครั้ง "คำขู่ของตำรวจ" ยังไม่ศักดิ์สิทธิ์เท่า "คำสัญญาของพ่อแม่" โดยใช้แรงจูงใจทางสังคมอย่างกติกาชุมชนมาเป็นกำแพงป้องกันลูกหลาน เช่น "ถ้าไม่มีใบขับขี่ ไม่ให้บิดรถออกจากบ้าน" หรือข้อตกลงร่วมกันของโรงเรียนและผู้ปกครองแบบ San-Nai Model ของประเทศญี่ปุ่นที่นำแนวคิด "3 ไม่" (ไม่ให้ลูกขับขี่ถ้าไม่มีใบขับขี่ / ไม่ซื้อรถให้ก่อนสอบผ่าน / โรงเรียนไม่อนุญาตให้นำรถเข้าโรงเรียนถ้าไม่มีใบขับขี่) เป็นข้อตกลงร่วมกัน เมื่อคนในสังคมกดดันกันเองด้วยความห่วงใย มันคือเกราะป้องกันที่เหนียวแน่นที่สุด

5. ใช้ "ข้อมูล" เป็นเข็มทิศนำทาง การทำงานที่ยั่งยืนต้องไม่เดินคลำทางในที่มืดต้องใช้ข้อมูลมองหาจุดเสี่ยงรอบโรงเรียน และทุกเส้นการเดินทางของเด็กๆ มากางดูกันทุกไตรมาส ข้อมูลเหล่านี้จะบอกได้ว่าที่ทำไปนั้น "มาถูกทางไหม" หรือต้องปรับแผนตรงไหนเพื่อให้เข้าเป้า การมีข้อมูลที่อัปเดตตลอดเวลาจะช่วยให้คนทำงานไม่ท้อ และเห็นทางสว่างในการแก้ปัญหาอยู่เสมอ

> *"ความยั่งยืนไม่ได้สร้างเสร็จในวันเดียว... แต่มันเกิดจากการวางรากฐานผ่าน 'กลไกอนุเด็ก' ผสมกับ 'วินัยทางสังคม' และ 'ตัวชี้วัดที่ชัดเจน' จนกลายเป็นเกราะคุ้มครองลูกหลานเราไปตลอดกาล"*





ดื่มไม่ขับ
หยุดความตายในเสี้ยววินาที...

วิกฤตการณ์ และ "กับดัก" ที่ทำให้แก้ไม่ตก

สูญเสีย 5 แสนล้านบาทต่อปี

อุบัติเหตุดื่มขับพรากชีวิตหลักของครอบครัว
และทำลายระบบเศรษฐกิจมหาศาล



4 กับดักอันตราย

- ความเชื่อผิดๆ
- การทำงานแบบแยกส่วน (Silo)
- กฎหมายที่แผ่วปลาย
- นโยบายที่สวนทางกัน



รถจักรยานยนต์เสี่ยงสุด

74 %

ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์
โดยมีกลุ่มเยาวชนบาดเจ็บ / ตายพุ่งสูง

ภารกิจพิชิตเป้าหมาย

- ปรับเข็มทิศและวางรากฐานข้อมูล
- ใช้ระบบสยบ "นักดื่มขาประจำ"
- วางระบบการทำงานเพื่อดูแลเยาวชนให้ถูกจุด
- ปลดล็อกท้องถิ่น ติดอาวุธให้คนด่านหน้า
- มาตรการเชิงรุกโดยใช้เทคโนโลยี

เจ้าภาพร่วม

- อนุกรรมการที่ 4 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- อนุกรรมการที่ 6 กรมควบคุมโรค

ยุทธศาสตร์ 2569 - 2570 : รื้อระบบ สยบน้ำเมา

Single Dashboard & Zoning
แบ่งพื้นที่เสี่ยง เขียว-เหลือง-แดง
เพื่อสั่งการปัญหาได้ตรงจุดผ่านฐานข้อมูลกลาง



ปลดล็อกท้องถิ่นและคดีเยาวชน
สนับสนุน อปท.ซื้อเครื่องเป่า และใช้ Video Conference สอบสวนคดีเยาวชนให้รวดเร็ว





ดัดหลังขาประจำด้วยเทคโนโลยี
ใช้ระบบ Auto-upload ข้อมูลเครื่องเป่า
และตั้ง Alcohol Interlocks ในรถกลุ่มเสี่ยง

เป้าหมาย Quick Wins ที่ต้องทำให้สำเร็จในระยะสั้น

การจัดการข้อมูล	ลดเจ็บ/ตาย 10% ต่อปี ใช้ระบบแบ่งสีพื้นที่ (Zoning)
การบังคับใช้กฎหมาย	เชื่อมฐานข้อมูลยุติธรรม-ตำรวจ-คุมประพฤติ แบบ Real-time
พลังท้องถิ่น	ออกหนังสือยืนยันให้ อปท.ใช้งบประมาณซื้อเครื่องเป่าได้ถูกต้อง

เป้าหมาย: 12 คนต่อแสนประชากร เป็นจุดหมายปลายทาง

"ความตายที่แฝงมากับน้ำเมา" หากกางแผนที่ตัวเลขความสูญเสียบนถนนเมืองไทย ย้อนหลังไปตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปัจจุบัน จะพบว่า *"แอลกอฮอล์"* ยังคงเป็นผู้ร้ายตัวจริงที่แฝงตัวอยู่ในทุกเส้นทาง ข้อมูลจากการบูรณาการ 3 ฐาน (ตำรวจ, สาธารณสุข, และบริษัทกลางฯ) และสถิติจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) สะท้อนภาพความจริงที่น่าตกใจ ดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิตรวม (3 ฐาน)	สัดส่วนการตาย/เจ็บ จากดื่มขับ	ข้อมูลสำคัญเชิงสถิติ
2562	~19,904 ราย	~24.1%	ปีสุดท้ายก่อนโควิด สถิติดื่มขับพุ่งสูงช่วงเทศกาล
2563	~17,831 ราย	~21.9%	เริ่มล็อกดาวน์ อัตราส่วนลดลง แต่ความรุนแรง ต่อเคสสูงขึ้น
2564	~16,957 ราย	~18.8%	ช่วงระบาดหนักการเดินทางน้อยลง แต่ดื่มในชุมชนมากขึ้น
2565	~17,379 ราย	~21.8%	เริ่มเปิดเมือง สถิติกลับมาขยับตัวสูงขึ้นอีกครั้ง
2566	~17,498 ราย	22.8%	ดื่มแล้วขับครองแชมป์สาเหตุอันดับ 2 รองจากขับรถเร็ว
2567 - 2568	(รอสรุปภาพรวมปี)	~20-22%	ปีใหม่ 2568 พบผู้ดื่มขับบาดเจ็บ/ตายพุ่งถึง 20.47%

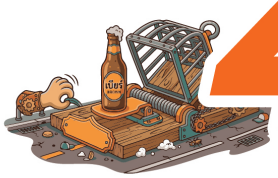
เบื้องหลังสถิติ คือความจริงที่ซ่อนอยู่...!

ความรุนแรงสูงช่วงเทศกาล: เฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เป็นช่วงที่มีความรุนแรงสูง โดยในช่วงเทศกาลปีใหม่สถิติพบว่าระหว่างปี 2565 - 2568 (ช่วงแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5) มีผู้ขับขี่ที่ดื่มแล้วขับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตรวมกว่า 4,257 คน หรือเฉลี่ย 532 คนต่อเทศกาล

กลุ่มเสี่ยงหลักคือเด็กและเยาวชน: ระหว่างปี 2565-2568 มีเยาวชนไทยมากกว่า 20,314 ราย ที่ต้องบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการดื่มแอลกอฮอล์ โดยในกลุ่มอายุ 15-19 ปี มีสัดส่วนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการดื่มขับ อยู่ที่ร้อยละ 12.37

ประเภทพาหนะที่เสี่ยงที่สุด: ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 74 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด

ผลกระทบทางสังคมและเศรษฐกิจ: ข้อมูลระบุว่า 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตเป็นกำลังหลักของครอบครัว



4 กับดักอันตราย... ที่ความตายจากน้ำเมายังคงอยู่

1. กับดักความเชื่อผิดๆ ที่ทำร้ายชีวิต ปัญหาแรกไม่ได้อยู่ที่ไหนไกล แต่อยู่ที่ "ใจ" ของคนขับที่..

- ***มั่นใจเกินเหตุ:*** นักดื่มส่วนใหญ่มักคิดว่า "ยังไหว" ทั้งที่ความจริงสมรรถนะการตัดสินใจหล่นวูบลงเหวไปเรียบร้อยแล้ว
- ***ไม่ได้กลัวอุบัติเหตุ*** แต่ "กลัวโดนจับ" และมักจะเข้าข้างตัวเองว่า "คงไม่ซวยขนาดนั้น" หรือ "ด่านคงไม่มีหรอก" ซ้ำร้ายไปกว่านั้น "ถึงถูกจับก็เคลียร์ได้"
- ***ค่านิยมที่บิดเบี้ยว:*** สังคมไทยเรายังมองว่าการเมาแล้วขับเป็นเรื่อง "ธรรมดา" หรือเป็นแค่เรื่อง "ความซวย" มากกว่าจะเป็นเรื่อง "ความรับผิดชอบต่อสังคม"

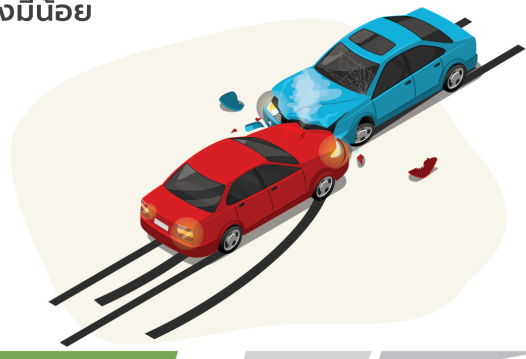
2. กับดักเชิงระบบแบบจิ๊กซอว์ที่ต่อไม่ติด ปัญหาการทำงานแบบ Silo ของผู้เกี่ยวข้องที่..

- ***ต่างคนต่างทำ:*** ข้อมูลระหว่าง ตำรวจ โรงพยาบาล และกรมการขนส่งทางบก ขาดการเชื่อมโยงที่จะบอกได้ว่า "เหตุเกิดที่ไหน-ใครดื่ม-ผลลัพธ์เป็นอย่างไร" ทำให้ภาพรวมของสถิติเบลอไปหมด
- ***มองผิดจุด:*** บางครั้งเราไปวัดความเสี่ยงจาก "จำนวนร้านเหล้า" ในพื้นที่ แทนที่จะดู "จำนวนคนตายจริง" ผลคือการจัดสรรงบประมาณหรือกำลังตำรวจไปลงผิดที่ผิดทาง

3. กับดักกฎหมายที่ยังไม่บังคับใช้จริงจัง มีไว้ "ขู่" แต่บางทีก็ยังไม่ "เอาจริง" ในทางปฏิบัติ

- ***แผ่วปลาย:*** ขยันตั้งด่านแค่ช่วง "7 วันอันตราย" แต่ในวันธรรมดาถนนกลับโล่งจนกลายเป็นทางสวรรค์ของนักดื่ม
- ***ช่องว่างคดีเยาวชน:*** พอเด็กดื่มขับในช่วงเทศกาล ตำรวจมักจะมือกุมขมับ เพราะกฎหมายระบุว่าต้องมี "สหวิชาชีพ" มาร่วมสอบสวนด้วย เมื่อซับซ้อนยุ่งยากสุดท้ายก็กลายเป็นว่าดำเนินคดีไม่ได้ หรือต้องปล่อยไป
- ***ประวัติไม่เชื่อม:*** ระบบเช็กประวัติคนทำผิดซ้ำไม่ได้เชื่อมต่อแบบ Real-time ทำให้การ "เพิ่มโทษ" ภายใน 48 ชั่วโมงตามกฎหมายทำได้ยากเหมือนงมเข็มในมหาสมุทร แถมเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ในสถานีตำรวจบางแห่งก็ยังมีน้อย





4. กับดักนโยบายที่สวนทางกัน สุดท้ายคือระดับนโยบายที่บางครั้งก็เหมือน "มือซ้ายบิดมือขวาเบรก"

- ***การเข้าถึงที่ง่ายเกินไป:*** ในขณะที่บอกให้ลดอุบัติเหตุ แต่ตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กลับเติบโตและหาซื้อง่ายยิ่งกว่าขนม
- ***โทษที่ยังไม่ทำให้ "เข็ด":*** แม้จะมีการเพิ่มโทษ แต่การ "รอลงอาญา" ยังมีอยู่สูงมาก และการตัดแต้มใบขับขี่ที่กำหนดไว้ค่าเดียว (4 คะแนน) อาจจะไม่แรงพอที่จะดึงนักดื่มออกจากพวงมาลัยรถได้ทันที

ลด 10% ทุกปี

จนถึงปี 2570 เป้าหมายกดตัวเลขคนตาย และเจ็บสาหัสจาก "ดื่มแล้วขับ"

แผนแม่บทฯ 5 ช่วงครึ่งหลัง (พ.ศ. 2569 – 2570) เปลี่ยนจากการทำงานแบบไซโล (Silo) มาเป็นการจับมือกันอย่างแท้จริง เอาข้อมูลมานำทางเอาเทคโนโลยีมาอุดช่องโหว่ เพื่อให้เป้าหมาย 12 คนต่อแสนประชากร เกิดขึ้นได้จริง การขับเคลื่อนประเด็นความเสี่ยงดื่มแล้วขับและการบังคับใช้กฎหมายจึงปรับเข็มมุ่งการทำงาน ดังนี้

1. การตั้งค่าตัวชี้วัดเมาแล้วขับ ออกแบบการทำงานแบ่งพื้นที่เป็น 3 โซนตามความเสี่ยงจริง (Road Risk Index) ได้แก่ **เขียว คือพื้นที่ความเสี่ยงต่ำและพฤติกรรมเสี่ยงอยู่ภายใต้การควบคุม -เหลือง คือพื้นที่ความเสี่ยงปานกลางมุ่งป้องกันขยับเป็นสีแดง -แดง คือพื้นที่ความเสี่ยงสูงต้องเร่งดำเนินมาตรการเข้มข้นและต่อเนื่อง** แล้วเชื่อมข้อมูลทั้งหมดมารวมศูนย์ไว้ที่ Single Dashboard โดยให้กระทรวงสาธารณสุขเป็นแกนกลางเพื่อให้ผู้บริหารเห็นภาพความเสี่ยงของแต่ละพื้นที่อย่างรวดเร็วและสั่งการได้ตรงจุดโดยยึดหลักว่า "ข้อมูลจริงต้องนำมาสู่การตัดสินใจ" และ "ทุกหน่วยงานใช้เกณฑ์เดียวกัน" การสั่งการและการปฏิบัติจะแม่นยำขึ้น (หมายเหตุ: พื้นที่สีเทา คือพื้นที่ที่ยังบันทึกปัจจัยเสี่ยงไม่ครบ หรือเชื่อมโยงข้อมูลข้ามหน่วยงานได้ไม่ถึงเกณฑ์ จะยังไม่ถูกจัดว่าอยู่ในพื้นที่ 3 โซน เขียว-เหลือง-แดง จนกว่าข้อมูลจะครบถ้วน)

2. การจัดการผู้กระทำผิดซ้ำ ด้วยการใช้เทคโนโลยีทำงานแทน ด้วยการจับระบบของศาล (CIOS) ตำรวจ (CRIMES) อัยการ และคุมประพฤติ มาจับมือกันแบบ Real-time และเครื่องเป่าแอลกอฮอล์หน้าด่านต้องเป็นระบบ Auto-upload เป่าปุ๊บข้อมูลเข้าคลาวด์ทันทีหมดสิทธิ์ต่อรอง หมดสิทธิ์ลบข้อมูล และสำหรับพวกที่ผิดซ้ำซาก ผลักดันให้ใช้ Alcohol Interlocks ติดเครื่องเป่าไว้ที่รถเลย ถ้าเป่าแล้วเจอแอลกอฮอล์รถก็สตาร์ทไม่ติด...

3. การแก้ปัญหาเด็กและเยาวชนเมาแล้วขับ ปลดล็อกคดีเยาวชน แก้ปัญหาติดหล่มต้องรอ "สหวิชาชีพ" มาร่วมสอบสวน... โดยเปลี่ยนมาใช้ Video Conference ดึงนักจิตวิทยา หรือนักสังคมสงเคราะห์มาร่วมสอบสวนผ่านหน้าจอ ลดความยุ่งยากทั้งหมดลง พร้อมกับตั้งทีมสหวิชาชีพระดับจังหวัดขึ้นมาดูแลเรื่องนี้โดยเฉพาะ และที่สำคัญคือต้องจับมือกับกรมสรรพสามิต ไปเช็กบิลร้านค้าที่มักง่ายขายเหล้าให้เด็ก ตัดไฟเสียตั้งแต่ต้นลม

4. ท้องถิ่นกับการบังคับใช้กฎหมาย ติดอาวุธให้ "ด่านหวังดี" โดยกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นต้องออกแรง "ปลดล็อก" ออกหนังสือเวียนยืนยันอำนาจให้ชัดเจน เพื่อให้ อปท. สามารถจัดงบไปซื้อเครื่องเป่าที่ได้มาตรฐานสากลมาใช้ใน "ด่านชุมชน" ได้อย่างสบายใจ เมื่อชุมชนมีเครื่องมือที่พร้อม การสกัดคนเมาไม่ให้หลุดออกจากหมู่บ้านไปสู่ถนนใหญ่ก็จะมีประสิทธิภาพมากขึ้น

"Quick Wins" เพื่อสร้างผลลัพธ์ให้เห็นทันตา

ประเด็นพุ่งเป้า	ข้อเสนอเพื่อปรับแผนสู่ Quick Wins
1. การตั้งค่าตัวชี้วัดเมาแล้วขับ 	ปรับเป้าลดเจ็บ/ตาย จากดื่มขับ 10% ต่อปี และประกาศใช้ระบบแบ่งระดับสีพื้นที่ (Zoning) **แดง-เหลือง-เขียว (และเทา)**
2. การจัดการผู้กระทำผิดซ้ำ 	เชื่อมฐานข้อมูลกระบวนการยุติธรรมทั้งหมด และใช้ระบบตรวจสอบย้อนหลังแบบ ***Real-time***
3. การแก้ปัญหาเด็กและเยาวชนเมาแล้วขับ 	ดึง พม. ลงสนามเต็มตัว และใช้เทคโนโลยี ***(Video Conference)*** ปรับกระบวนการสอบสวน
4. ท้องถิ่นกับการบังคับใช้กฎหมาย 	***ปลดล็อกข้อกฎหมาย*** ให้เงินท้องถิ่นสนับสนุนการซื้อเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ได้โดยชอบธรรม

"ROAD MAP" การสร้าง 5 ระบบสู่ทางกลับบ้านที่ปลอดภัย

ในช่วงโค้งสุดท้ายให้ถึงเส้นชัย 12 คนต่อแสนประชากร ภายในปี 2570 ถอดรหัสออกมาเป็นขั้นตอนส่งต่อให้คณะทำงานได้ ดังนี้

1 ปรับเข็มทิศและวางรากฐานข้อมูล

- **เดือนที่ 1-3:** เริ่มจาก "ล็อกเป้า" ข้อมูลคนเจ็บคนตายที่พัวพันกับน้ำเมาให้ชัด แล้วปักหมุดพื้นที่เป็น "สามโซน" (เขียว-เหลือง-แดง) ใครเสี่ยงมากสีแดง ใครเสี่ยงน้อยสีเขียว เพื่อให้เกิดการสั่งการได้ถูกจุด
- **เดือนที่ 6-9:** เชื่อมข้อมูลจาก 4 แหล่งหลัก (ตำรวจ-หมอ-กู้ชีพ-ขนส่ง) มาเทรวมกันที่ "แดชบอร์ดกลาง" เพื่อให้ทุกคนเห็นภาพความสูญเสียหน้าตาเดียวกัน
- **เดือนที่ 12-24:** ยกระดับข้อมูลผ่านระบบ Data Gate เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ คือ "ต้องลดคนตายลงให้ได้ 10% ทุกปี"

2 ใช้ระบบสยบ "นักดื่มขาประจำ"

- **3-6 เดือนแรก:** ทำ MOU ระหว่าง ตำรวจ-อัยการ-ศาล-คุมประพฤติ เพื่อวางระบบเชื่อมข้อมูลคดีเข้าด้วยกัน
- **ภายใน 1 ปี:** ระบบต้องนิ่งพอที่จะเช็กประวัติได้ทันทีผ่าน Web Service ใครเคยทำผิดมาระบบต้องแจ้งเตือนทันควัน
- **ภายใน 2 ปี:** ใช้ไม้แข็งผลักดันกฎหมายเพิ่มโทษคนเมาขับซ้ำให้หนักเท่ากับ "การกระทำผิดโดยเจตนา"

3 วางระบบการทำงานเพื่อดูแลเยาวชนให้ถูกจุด

- **3 เดือนแรก:** คุมร้านค้าโดยท้องถิ่นต้องจับมือกับสรรพสามิตทำแผนที่ร้านเหล้าให้ชัด แล้วดันเข้าแผนจังหวัดภายใน 6 เดือน เพื่อคุมไม่ให้ขายแอลกอฮอล์ให้เด็กเด็ดขาด
- **3 เดือนแรก:** แก้ปมขาดคนทำงานต้องรีบสร้างนักจิตวิทยาและนักสังคมสงเคราะห์เพิ่ม และภายใน 6 เดือนต้องมีระบบ "ดึงตัว" มาช่วยสอบสวนข้ามพื้นที่ได้ยามจำเป็น
- **ภายใน 2 ปี:** ปรับกฎหมายให้ทันโลก โดยเสนอแก้กฎหมายศาลเยาวชนฯ ขยายเวลาสอบสวนเป็น 48 ชั่วโมง และอนุญาตให้ใช้ Video Conference สอบสวนผ่านหน้าจอได้เพื่อลดอุปสรรคเรื่องบุคลากร



4 ปลดล็อกท้องถิ่น ติดอาวุธให้คนด่านหน้า

- **เคลียร์กฎหมายให้จบ:** กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นต้องรีบออกหนังสือเวียนยืนยันให้ อปท. ทราบว่า "ซื้อเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ได้" ไม่ผิดระเบียบ
- **อาวุธถึงมือ:** ภายใน 6 เดือน พื้นที่สีแดงต้องมีเครื่องเป่ามาตรฐานไปใช้ใน "ด่านหวังดี" (ด่านชุมชน) เพื่อสกัดคนเมาไม่ให้ออกไปตายบนถนนใหญ่
- **ยั่งยืนในระยะยาว:** ภายใน 1-2 ปี เรื่องนี้ต้องถูกบรรจุลงในแผนปฏิบัติราชการของ อปท. ทั่วประเทศเพื่อให้การแก้ปัญหาดื่มขับเป็นภารกิจหลักที่ทำต่อเนื่อง

5 มาตรการเชิงรุกโดยใช้เทคโนโลยีนำทาง

- **เบรกที่พวงมาลัย:** สนับสนุนการใช้ Alcohol Interlocks (เครื่องวัดแอลกอฮอล์ในรถ) สำหรับกลุ่มเสี่ยงสูงถ้าเป่าแล้วเจอแอลกอฮอล์ รถสตาร์ทไม่ติด เป็นการใช้เทคโนโลยีแทนการลงโทษ
- **โปร่งใส 100%:** เครื่องตรวจวัดต้องมีระบบ Auto-upload ข้อมูลเข้าศูนย์กลางทันที ป้องกันการ "ลบเคส" หรือแก้ไขข้อมูลย้อนหลังหน้าด่าน



6 กุญแจสยบปัญหา "ดื่มแล้วขับ"

1. เลิกต่างคนต่างทำ ความสำเร็จต้องเริ่มที่การพังกำแพง Silo แล้วให้ ศปถ. ทำหน้าที่เป็น "ผู้อำนวยกลาง" ให้ทุกหน่วยงานบูรณาการร่วมกัน ทั้งรัฐและประชาชน

2. ใช้ "ความจริง" นำทาง การมี Single Dashboard ที่เชื่อมโยงข้อมูลจาก ตำรวจ-หมอ-ขนส่ง ไว้ที่เดียว จะทำให้เห็นภาพเดียวกัน เมื่อมีเป้าหมายร่วมกันและแบ่งโซนสีพื้นที่ (เขียว-เหลือง-แดง) ได้ชัดเจนจะจัดการได้ถูกจุด ไม่หลงทาง

3. เทคโนโลยีต้อง "โปร่งใส" เครื่องเป่าแอลกอฮอล์ต้องมีระบบ Auto-upload ข้อมูลส่งเข้าส่วนกลางทันที ป้องกันการ "เคลียร์" หน้าด่าน และต้องกล้าใช้ไม้แข็งอย่าง Alcohol Interlocks ติดเครื่องเป่าไว้ในรถสำหรับพวก "ขาประจำ" ที่ทำผิดซ้ำซาก พร้อมยกเครื่องรูปการตั้งจุดตรวจ RBT ที่สะท้อนเวลาขายจริงตรวจทุกคัน ตรวจทุกที่ ตรวจทุกเวลา

4. กฎหมายต้อง "คมและเร็ว" กฎหมายจะมีประสิทธิภาพ ข้อมูลต้องเชื่อมถึงกันแบบ Real-time ตำรวจ-อัยการ-ศาล ต้องรู้ประวัติผู้กระทำผิดทันทีเพื่อเพิ่มโทษให้หนัก และต้องปรับวิธีสอบสวนเยาวชนให้ทันสมัย ใช้ Video Conference มาช่วยอุดช่องว่างเรื่องการขาดแคลนบุคลากรในช่วงวันหยุดยาว

5. พลัง "ท้องถิ่น" คือหัวใจ คนที่รู้จักถนนดีที่สุดคือคนในพื้นที่จึงต้องปลดล็อกให้ อปท. ใช้งบประมาณจัดซื้อเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ได้โดยไม่ผิดระเบียบ เพื่อให้ "ด่านหวังดี" ในชุมชนมีอาวุธที่ได้มาตรฐานและเสริมทักษะให้คนทำงานในพื้นที่วิเคราะห์ปัญหาเป็น ไม่ใช่แค่เพียงไปนั่งในด่าน

6. ปรับค่านิยม "เมาไม่ขับ" ให้เป็น DNA คือการสื่อสารที่โดนใจ ต้องแยกกลุ่มเป้าหมายให้ชัดว่าคุยกับผู้ใหญ่หรือวัยรุ่น และต้องเปลี่ยนความรู้สึกของสังคมจากที่เคยมองว่า "เมาขับคือเรื่องธรรมดา" ให้กลายเป็น "เรื่องที่สังคมไม่ยอมรับ" ให้ได้ ถ้าหัวใจคนเปลี่ยน... ถนนไทยก็เปลี่ยนเช่นกัน



ลดเร็ว...ลดเจ็บ...ลดตาย...

ด้วยระบบที่ให้อภัยคนเดินทาง



อุบัติเหตุบนทางหลวง
มีสาเหตุหลักมาจาก
ความเร็ว



ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต
บนทางหลวงสูงถึง
68%



วิกฤติความเร็ว : พฤติกรรมจราจรบนทางหลวง
ความสูญเสียหลักที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตบนถนนหลวง

ทุกๆ 100 ครั้งของอุบัติเหตุ
จากความเร็วจะมีผู้เสียชีวิต 11 ราย



มีผู้บาดเจ็บเฉลี่ยสูงถึง 81 ราย
ใน ทุกๆ 100 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น



สูญเสียทางเศรษฐกิจกว่า
1 แสนล้านบาทต่อปี
คิดเป็นมูลค่ามหาศาลที่ประเทศไทยต้องสูญเสีย



อนุกรรมการที่ 1
เจ้าภาพการจัดการความเร็วที่ปลอดภัย

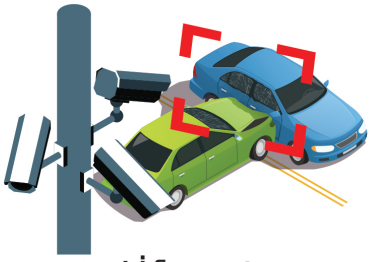
ภารกิจพิชิตเป้าหมาย

- ส่วนกลาง "ปักหมุด"
- ข้อมูลต้อง "มีชีวิต"
- พื้นที่ "แปลงแผนสู่ปฏิบัติ"
- ตามติด "ไม่ให้คลาดสายตา"
- สื่อสารให้ "โลกรู้"



เป้าหมายปี 2570: ตายไม่เกิน
12 คนต่อแสนประชากร
เร่งลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส
ด้วยระบบถนน 3 ดาวและกล้อง AI

3 ปฏิบัติการหมัดฮุก: และเป้าหมายปี 2570



เทคโนโลยีที่เป็น "ตาสับปะรด"
ใช้เทคโนโลยีมาอุดช่องว่าง
ที่กำลังคนเข้าไม่ถึง

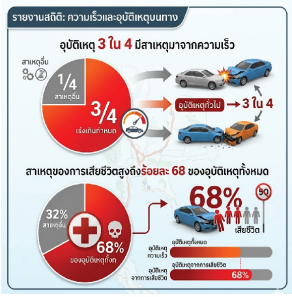


กฎหมายที่ "เอาจริง"
ทำผิดต้องได้รับบทเรียน



ถนนที่ "คอยเตือน"
สร้างถนนที่ช่วยให้คนขับมีสติไม่ใช่แค่
ทางตรงยาวๆ ที่ชวนให้เหยียบคันเร่ง

จากข้อมูลในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2557-2566) คดีอุบัติเหตุจราจรจากการขับรถเร็วเกินกำหนดมีมากกว่า 95,000 ราย หรือเฉลี่ยร้อยละ 11 ของคดีทั้งหมด แต่ความจริงที่น่าตกใจกว่านั้นคือ บนทางหลวงอุบัติเหตุถึง 3 ใน 4 มีสาเหตุมาจากความเร็ว และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตบนทางหลวงสูงถึงร้อยละ 68 ทุกๆ 100 ครั้งของอุบัติเหตุจากความเร็ว จะมีคนเสียชีวิตเฉลี่ย 11 ราย และบาดเจ็บอีก 81 ราย ความสูญเสียนี้คิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจมหาศาลกว่าแสนล้านบาทต่อปี



อุบัติเหตุถึง 3 ใน 4 มีสาเหตุมาจากความเร็วและยังเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตสูงถึงร้อยละ 68 ของอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นบนทาง

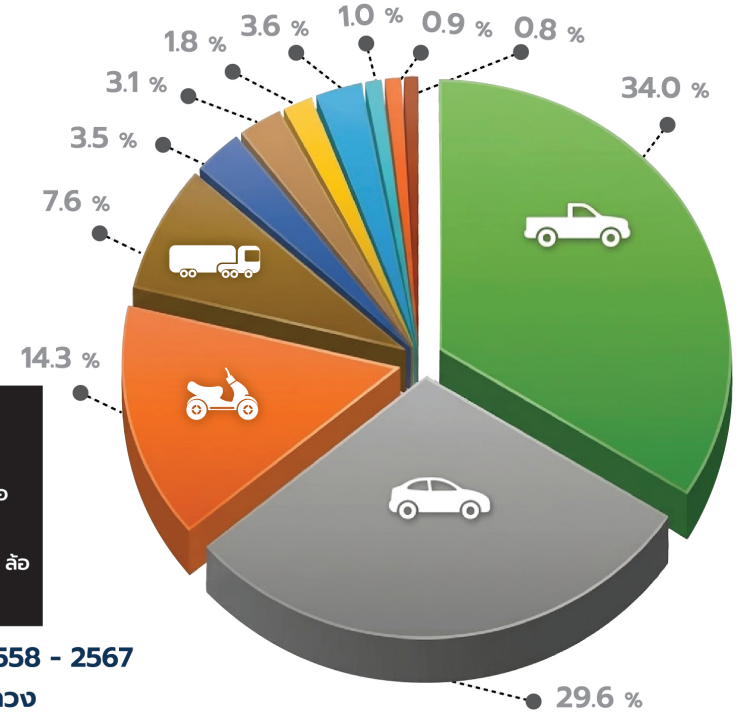


100 ครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจากความเร็วบนทางหลวง จะมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 11 ราย และมีผู้บาดเจ็บเฉลี่ยถึง 81 ราย



มูลค่าทางเศรษฐกิจมหาศาลกว่าแสนล้านบาทต่อปี

ประเภทของพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ จากการใช้ความเร็วบนทางหลวง ปี 2558 - 2567



1. รถปิกอัพ : (ร้อยละ 34.0)
2. รถยนต์นั่ง : (ร้อยละ 29.6)
3. รถจักรยานยนต์ : (ร้อยละ 14.3)
4. รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ : (ร้อยละ 7.6)

- รถโดยสารขนาดใหญ่
- รถจักรยานยนต์
- รถยนต์นั่ง
- รถตู้
- รถปิกอัพโดยสาร
- รถปิกอัพบรรทุก 4 ล้อ
- รถโดยสารขนาดใหญ่
- รถบรรทุก 6 ล้อ
- รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ
- รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ
- รถอื่นๆ

ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ปี 2558 - 2567
สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

เบื้องหลังการเหยียบคันเร่ง... มาจากไหน?

ความเร็วมันคือ "**แรงดึงดูดที่มองไม่เห็น**" ที่มีทั้งปัจจัยทางฟิสิกส์ที่บังคับ และปัจจัยทางจิตวิทยาที่หลอกล่อ ถ้าจะวิเคราะห์ให้ลึกว่า "เบื้องหลัง" จริงๆ ของการเหยียบคันเร่งมาจากไหน สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเด็นใหญ่ๆ ที่ส่งผลกระทบถึงกันเหมือนฟันเฟือง ดังนี้

1. **ความหลอกลวงของ "สรีรวิทยา" (เราคิดว่าเอาอยู่)** เบื้องหลังแรกมาจากตัวเราเอง เมื่อขับรถด้วยความเร็วสูงไปสักพัก ร่างกายจะเกิดสิ่งที่เรียกว่า "**ความชินชาต่อความเร็ว**"
   - **สายตาที่แคบลง:** ยิ่งเร็วภาพข้างทางจะเบลอ สายตาเราจะโฟกัสไปแค่จุดเล็กๆ ข้างหน้า ทำให้เราประเมินสถานการณ์รอบข้างได้ช้าลง
   - **สมองประเมินพลาด:** พอขับเร็วต่อเนื่อง เราจะรู้สึกว่า "ขับแค่ 80 เอง" ทั้งที่จริงๆ เข็มไมล์ไปที่ 120 แล้ว ทำให้ระยะเบรกที่เรากะไว้ในใจ "สั้นกว่า" ความเป็นจริงไปมาก
2. **กับดักความคุ้นเคย** นี่คือปัจจัยที่น่ากลัวที่สุดสำหรับคนขับรถในชุมชน
   - **ความประมาทในถิ่นตัวเอง:** มักคิดว่า "ถนนเส้นนี้วิ่งมาตั้งแต่เด็ก หลับตาขับยังได้" ความคุ้นชินทำให้ประเมินความเสี่ยงต่ำลง
   - **บ้านคือเขตปลอดภัย (ที่ไม่มีจริง):** ข้อมูลที่ว่าอุบัติเหตุ 73% เกิดใกล้บ้านไม่เกิน 5 กิโลเมตร สะท้อนว่าเรามักใช้ความเร็วไม่เหมาะสมในจุดที่เรา "สบายใจ" จนลืมไปว่าอาจมีสุนัขวิ่งตัดหน้า หรือมีลูกหลานเพื่อนบ้านปั่นจักรยานออกมาจากซอยได้ทุกเมื่อ
3. **ระบบที่ "เอื้อ" ให้ขับเร็ว** บางครั้งเราไม่ได้อยากเร็ว แต่ "ถนน" และ "สภาพสังคม" บังคับ
   - **ถนนที่กว้างเกินไป:** ถนนที่กว้าง โล่ง และตรงยาวมักจะส่งสัญญาณให้คนขับรู้สึกว่า "เหยียบได้อีก" โดยไม่รู้ตัว
   - **ความเร่งรีบในชีวิตประจำวัน:** สังคมที่แข่งขันสูงทำให้ "เวลา" มีค่ามากกว่า "ความปลอดภัย" จึงยอมเสี่ยงเหยียบคันเร่งเพื่อประหยัดเวลาเพียงไม่กี่นาที
   - **ป้ายเตือนที่มองไม่เห็น:** ป้ายจำกัดความเร็วที่ขาดการบำรุงรักษา หรือไม่มีความชัดเจน ทำให้คนขับใช้ดุลพินิจส่วนตัวแทนการปฏิบัติตามกฎ



4. พลังของแรงม้าและความเชื่อ

- **สมรรถนะรถ:** รถยนต์สมัยใหม่ถูกออกแบบมาให้นิ่งและเงียบ แม้วิ่งด้วยความเร็วสูงก็ยังรู้สึกมั่นคง ทำให้คนขับ "ฮึกเหิม" และมั่นใจในเทคโนโลยีเกินขอบเขต
- **เรื่องโชคชะตา:** หลายคนยังเชื่อเรื่อง "เคราะห์กรรม" ถ้าจะถึงฆาตก็ต้องตาย ทำให้ละเลยการควบคุมความเร็วที่เป็นปัจจัยที่ควบคุมได้จริงด้วยมือเราเอง



4 "กับดักใหญ่ "

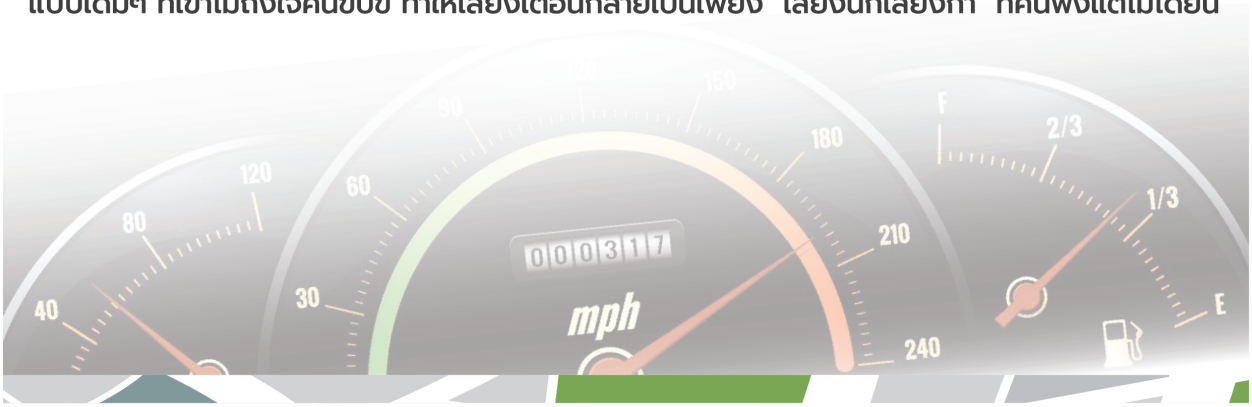
ทำไมคนไทยยังถอนคันเร่งไม่ขึ้น

1. กับดัก "ความไวเป็นเรื่องปกติ" เมื่อความเร็วคือความสะดวก ปัญหาจราจรติดขัดทำให้เราสะสมความกดดันพอถนนโล่งปุ๊บ เลยเผลอเหยียบมิดเพื่อ "เอาคืน" เวลาที่เสียไป จนเราให้ค่ากับ "ความคล่องตัว" มากกว่า "ความตาย" เราชินกับการเร่งรีบจนลืมไปว่า "ยิ่งถึงที่หมายไว...ความตายยิ่งขยับเข้าใกล้"

2. กับดัก "นวัตกรรมลวงตา" เทคโนโลยียานพาหนะก้าวไปไกล รถสมัยใหม่เงียบ นิ่งและแรง จนทำให้ เราคิดว่ารถเอาอยู่ แต่ลืมไปว่าร่างกายมนุษย์เปราะบางเท่าเดิม แรงกระแทกเพียงครั้งเดียวก็เกินกว่าที่จะรับไหว ในขณะที่ถนนก็ "ใจดี" เกินไป ออกแบบมาให้วิ่งง่าย วิ่งยาว ไม่ได้ช่วย "เตือน" ให้ถอนคันเร่ง

3. กับดัก "กฎหมายที่เกรงใจ" มีช่องโหว่ทั้งเรื่องความสับสนของป้ายจำกัดความเร็ว และบทลงโทษที่ยังไม่ทำให้คน "เข็ดหลาบ" มิหนำซ้ำยังมีเทคโนโลยีไว้ใช้ "เลี่ยง" กฎหมาย เช่น การแชร์พิกัดด่านจราจรในโซเชียล เมื่อระบบเชื่อมโยงใบสั่งกับการต่อภาษียังมีปัญหา คนเลยรู้สึกว่าทำผิดไปก็ไม่เห็นเป็นไร

4. กับดัก "งานฝากและการสื่อสารที่ไม่เป็นไปตามคาด"เมื่อการรณรงค์ก็ยังเป็นการพูดแบบเดิมๆ ที่เข้าไม่ถึงใจคนขับขี่ ทำให้เสียงเตือนกลายเป็นเพียง "เสียงนกเสียงกา" ที่คนฟังแต่ไม่ได้ยิน





ลดตายไม่เกิน 12 คน ต่อแสนประชากร

ลดผู้บาดเจ็บสาหัสไม่เกิน 106,376 คน คือเป้าหมายในปี 2570

เป้าหมายของแผนแม่บทครึ่งหลังเน้นวางรากฐานให้ยั่งยืน เพื่อปรับให้สังคมที่ *"เน้นความไว"* ไปสู่สังคมที่ *"เน้นความปลอดภัย"* โดยใช้ทั้งกฎหมายที่เข้มแข็ง ถนนที่ออกแบบมาดี และเทคโนโลยีที่แม่นยำโดยการบรรลุตัวเลขเป้าหมายมีจุดมุ่งสำคัญ ดังนี้

1. ปรับปรุงกฎหมายให้ขลัง เป็น "กติกาที่ศักดิ์สิทธิ์"
   - ยิ่งซิ่ง ยิ่งจ่าย: ปรับระบบโทษเป็นแบบขั้นบันได โทษหนักตามตัวเลขเข็มไมล์
   - เลิกสับสน: รวมกฎหมายความเร็วที่กระจัดกระจายให้จบในที่เดียว ไม่ต้องเดา
   - กฎหมายตามบริบท: ถนนหน้าโรงเรียนกับทางหลวงจะใช้เกณฑ์เดียวกันไม่ได้ ต้องปรับความเร็วให้เข้ากับ "ชีวิต" ของคนในพื้นที่นั้นๆ
2. วิศวกรรมที่เอื้อให้ใช้ความเร็วเหมาะสม เปลี่ยนถนนให้เป็นเพื่อนร่วมทางที่แสนดี
   - ถนน 3 ดาว: ถนนต้องได้มาตรฐานความปลอดภัยสำหรับทุกคน ไม่ใช่แค่คนขับรถยนต์ แต่รวมถึงคนขี่มอเตอร์ไซค์และคนเดินถนน
   - ถนนคอยเตือน: ใช้ถนนช่วย "สะกิด" ให้คนขับถอนคันเร่งเอง ทั้งเนินชะลอความเร็ว เส้นซิกแซก และป้ายเตือนที่ชัดเจนทั่วไทย เพื่อให้ถนนช่วย "ป้องกัน" ก่อนเกิดเหตุ
3. "ตาอัจฉริยะ" และระบบที่ไร้รอยต่อ ใช้เทคโนโลยีมาเป็น "ตาสับปะรด" ช่วยเจ้าหน้าที่
   - กล้องทั่วทิศ: ติดตั้งกล้องตรวจจับในจุดเสี่ยงให้ครบทุกจังหวัด ทำงานแม่นยำ 24 ชั่วโมง
   - ดาต้าเจาะลึก: มีฐานข้อมูลที่รู้ซึ้งถึงปัญหา โดยเฉพาะพฤติกรรมการบิดมอเตอร์ไซค์เร็วเกินพิกัด
   - เชื่อมข้อมูลให้แน่นหนา: ระบบใบสั่งต้อง "เอาจริง" เชื่อมโยงกับการต่อภาษีและระบบตัดแต้ม ใครทำผิดต้องรู้ตัวว่าหนีไม่พ้น เพื่อสร้างวินัยจราจรที่ยั่งยืน
4. การปกป้อง "ลูกหลานและคนขี่มอเตอร์ไซค์" คือการปกป้อง "หัวใจของครอบครัว"
   - ลดความสูญเสียในกลุ่มเยาวชน (15-24 ปี) และพี่น้องชาวมอเตอร์ไซค์ให้ได้ เพราะนี่คือกลุ่มที่เปราะบางที่สุดและเป็นกำลังสำคัญของชาติที่ต้องไม่จากไปก่อนเวลาอันควร



"Quick Wins" ปฏิบัติการ "หมัดฮุก"

หยุดความเร็ว: มาตรการเร่งด่วนช่วงโค้งสุดท้ายแผน

มาตรการ Quick Wins เพื่อช่วยกันสร้างท้องถนน ให้กลายเป็นเส้นทางที่พาทุกคนกลับบ้านอย่างปลอดภัยจริงๆ ดังนี้

1. หมัดที่หนึ่ง: กฎหมายที่ "เอาจริง" เปลี่ยนความรู้สึกที่ว่า "ทำผิดก็ไม่เห็นเป็นไร" ให้กลายเป็น "ทำผิดต้องได้รับบทเรียน"

- ***เชื่อมข้อมูลปิดทางหนี:*** มาตรการ "ไม่จ่ายค่าปรับ ไม่ได้ป้ายภาษี" ต้องเชื่อมต่อกันใครเบี้ยวค่าปรับซิ่งรถ ต้องไปคุยกับกรมการขนส่งทางบกตอนต่อภาษีเท่านั้น
- ***ตัดแต้มให้เข็ด:*** ระบบตัดคะแนนใบขับขี่ต้องทำอย่างเข้มข้น ผลงานที่ผ่านมาพิสูจน์แล้วว่าช่วยลดคดีขับรถเร็วได้เกือบ 40% เราต้องเดินหน้าต่อ
- ***ซ้ำชั้น...โทษหนัก:*** ใครที่ชอบทำผิดซ้ำซาก โดยเฉพาะช่วงเทศกาลอย่างปีใหม่ 2569 ต้องเจอโทษหนักแบบทวีคูณ เพื่อหยุดพฤติกรรมเสี่ยง

2. หมัดที่สอง: ถนนที่ "คอยเตือน" สร้างถนนที่ช่วย "คุย" กับคนขับ ไม่ใช่แค่ทางตรงยาวๆ ที่ชวนให้เหยียบคันเร่ง

- ***จัดลำดับความสำคัญตามหน้าที่ของถนน*** เช่น ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนท้องถิ่น พร้อมกำหนดความเร็วตามหน้าที่ของถนน เพื่อให้ทุกหน่วยงาน (ทล., ทช., อปท.) มีมาตรฐานเดียวกันในการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วและการออกแบบวิศวกรรมชะลอความเร็ว ให้ตรงกับประเภทของถนนนั้น ให้เจ้าหน้าที่ทุกหน่วยงานใช้เกณฑ์เดียวกัน ไม่ให้คนขับสับสน
- ***ป้ายเตือนต้องชัด:*** ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วให้ครบทุกที่ พร้อมคู่มือที่ทำตามได้ง่าย
- ***โมเดล "สะกิดใจ":*** ขยายผล "เส้นซิกแซก" และ "เกาะยืนพัก" จากศรีสะเกษไปทั่วประเทศ ให้ถนนช่วยส่งสัญญาณบอกคนขับว่า "เฮ้ย...ต้องชะลอแล้วนะ"



3. หมัดที่สาม: เทคโนโลยีที่เป็น "ตาสับปะรด" ใช้เทคโนโลยีมาอุดช่องว่างที่กำลังคนเข้าไม่ถึง

- ***กล้อง AI ไม่เว้นมอเตอร์ไซค์:*** ติดตั้งกล้องที่ตรวจจับป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์ได้แม่นยำในจุดเสี่ยง เพื่อคุมเข้มกลุ่มที่สูญเสียมากที่สุด
- ***คุมเข้มเลน 120:*** เส้นทางที่อนุญาตให้วิ่งเร็ว ต้องมี "กำแพงคอนกรีต" และ "แถบสั่น Rumble Strip" คอยกำกับทิศทางและสติของคนขับ
- ***ออกแบบจากรากฐาน:*** ผลักดันให้การออกแบบถนนแบบ "คุมความเร็วเอง" กลายเป็นงานรูทีนของทุกหน่วยงาน ไม่ใช่แค่โครงการเฉพาะกิจ



3 พื้นที่ต้นแบบ ความสำเร็จในการจัดการความเร็ว

1. ศรีสะเกษโมเดล: วิศวกรรมที่ "สะกิดใจ" ที่ทางหลวง 2127 เขาไม่ได้แค่ทำถนนให้รถวิ่ง แต่เขาทำถนน ให้ ***"คุย"*** กับคนขับได้

หมัดฮุก: ใช้ "เส้นซิกแซก" หลอกตาให้คนขับรู้สึกว่าทางแคบลงจนต้องถอนคันเร่ง และมี "เกาะยืนพัก" ให้คนข้ามถนนไม่ต้องวัดใจข้ามทีเดียวหลายเลน

เคล็ดลับ How To: พื้นที่อื่นต้องเริ่มจาก "ข้อมูลที่มีใบหน้า" คือต้องรู้ว่าคนที่เจ็บคือลูกหลานใคร และเน้นแก้จุดเสี่ยงที่ ***"ทำง่าย เห็นผลไว" (Quick Wins)*** โดยให้ชาวบ้านมีส่วนร่วมออกแบบ เพื่อให้เขาเป็นเจ้าของร่วมกัน

2. เชียงใหม่โมเดล: ตาอัจฉริยะและความภูมิใจ เชียงใหม่พิสูจน์ให้เห็นว่า ***"เทคโนโลยี"*** ไม่ได้มีไว้แค่จับผิดแต่มีไว้เพื่อสร้างวัฒนธรรมใหม่

หมัดฮุก: ใช้กล้อง AI ตรวจจับ 24 ชั่วโมงเพื่ออุดช่องว่างที่ตำรวจลงไปไม่ถึง แต่เปลี่ยนจาก "การจับผิด" มาเป็น "การให้รางวัล" ผ่านแคมเปญ "หวยหมวกกันน็อก" ใครทำดีมีสิทธิ์ลุ้นรางวัล

เคล็ดลับ How To: ต้องเข้าใจธรรมชาติของ Gen Z เปลี่ยนบทลงโทษให้เป็น "แรงบวก" ใช้คนใกล้ตัวหรือ Influencer สื่อสาร และที่สำคัญคือต้องมี "ทีมหลัก" (Core Team) ที่ทำงานบนฐานข้อมูลเดียวกันเพื่อเคลื่อนทรัพยากรไปให้ถูกจุด

3. กุดเสลาโมเดล: ด่านปากหวาน กุดเสลาเปลี่ยน "ด่านตรวจ" ที่น่ากลัว ให้กลายเป็น "พื้นที่แห่งความห่วงใย"

หมัดฮุก: ใช้แนวทาง BBS (Behavior Based Safety) ตำรวจร่วมกับผู้นำชุมชนเรียกผู้ขับขี่มา ***"คุยด้วยน้ำเสียงพี่น้อง"*** แจ้งความห่วงใย และ ***"ขอคำสัญญา"*** แทนการออกใบสั่ง ผลคือยอดตายในช่วงเทศกาลกลายเป็น "ศูนย์"

เคล็ดลับ How To: ปัจจัยสำคัญคือ ***"วิถีคิด" (Mindset)*** ของเจ้าหน้าที่ ต้องเปลี่ยนจากผู้คุมกฎมาเป็น ***"ผู้ช่วยชีวิต"*** สื่อสารด้วยความรักและความผูกพันของคนในพื้นที่ และต้องทำอย่างต่อเนื่องตาม ***"ปฏิทินความเสี่ยง"*** ไม่ใช่ทำแค่ช่วงเทศกาล

5 ปฏิบัติการ เข็มทิศความปลอดภัยจากนโยบายสู่การรักษาชีวิต

1 ส่วนกลาง "ปักหมุด" ด้วยการทำให้ทุกคนเห็นภาพเดียวกัน โดย ศปถ. และคณะอนุกรรมการจะประชุมเพื่อหาความชัดเจนเรื่องบทบาทหน้าที่ หน่วยงานหลักอย่าง กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท หรือตำรวจต้องส่งต่อแผนนี้ไปยังระดับภูมิภาคให้ชัดเจน พร้อมกับเตรียมงบประมาณไว้ให้พร้อม ถ้าเงินเดิมไม่พอ ศปถ. จะทำหน้าที่ช่วยจัดหาหรือประสานงานเพื่อให้งานเดินหน้าต่อได้โดยไม่สะดุด

2 ข้อมูลต้อง "มีชีวิต" ต้องวิเคราะห์ข้อมูลย้อนหลังให้เห็น "ใบหน้า" ของปัญหาจริงๆ ว่าจุดไหนชนบ่อย ใครคือคนเจ็บ สภาพถนนเป็นอย่างไร ข้อมูลเหล่านี้จะบอกเราเองว่าควรจะเอาเครื่องมือและคนไปลงที่ไหน ถึงจะ "เกาให้ถูกที่คัน"

3 พื้นที่ "แปลงแผนสู่ปฏิบัติ" ผู้ว่าฯ ในฐานะประธาน ศปถ.จังหวัด ประชุมทุกฝ่ายมอบหมายเพื่อลงมือทำตามบริบทพื้นที่ ใครมีหน้าที่ติดกล้องก็ติด ใครมีหน้าที่ปรับถนนก็ทำ โดยเน้นการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างกัน ให้เป็นเนื้อเดียว เพื่อให้การทำงานในพื้นที่เกิดพลังการเปลี่ยนแปลงที่สัมผัสได้



4 ตามติด "ไม่ให้คลาดสายตา" มีการ "เช็กระยะ" อาจประเมินผลกันทุกไตรมาส โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นแม่งานหลักคอยติดตามในที่ประชุม ศปถ.จังหวัด อย่างน้อยเดือนละครั้ง เพื่อดูว่าจุดเสี่ยงลดลงไหม จำนวนคนขับรถเร็วน้อยลงหรือเปล่า ถ้าตรงไหนติดขัดจะได้ช่วยกันแก้ได้ทันท่วงที ไม่ปล่อยให้ปัญหาลุกลาม

5 สื่อสารให้ "โลกรู้" คือการสร้าง "ศรัทธา" ต้องรายงานผลให้ ครม. รับทราบ และที่สำคัญที่สุดคือการบอกเล่าความคืบหน้าให้ประชาชนฟังอย่างน้อยปีละครั้ง เพื่อให้คนในสังคมเห็นว่า "ความปลอดภัยทำได้จริง" และหันมาช่วยกันสร้างวัฒนธรรมใหม่บนท้องถนนด้วยความเต็มใจ



1. รวมพลัง "เพื่อนร่วมทาง": หัวใจไม่ใช่แค่ตำรวจหรือกรมทางหลวง แต่คือการดึงภาคเอกชนและชาวบ้านมาร่วมวง "บวกพลัง" กันทำงาน

2. ประสาน 3 หมัด (3E): จะมีแค่ถนนดี (Engineering) แต่กฎหมายอ่อนแอก็ไม่ได้ (Enforcement) หรือกฎหมายแรงแต่คนไม่เข้าใจ (Education) ก็พัง ต้องประสานให้เป็นเนื้อเดียว

3. งบต้องถึง หลังต้องแน่น: มีแผนแต่ไม่มีเงินก็คือ "เพ้อฝัน" ต้องมีงบประมาณที่เหมาะสมและเจ้าภาพที่ "ใจถึง" อย่างกระทรวงคมนาคมคอยหนุนหลัง

4. กฎหมายที่ "ขลัง" และ "สากล": ปรับกฎหมายให้ทันสมัยและสมเหตุสมผล ใครซิ่งหนักต้องเจอโทษแบบขั้นบันไดให้เข็ดหลาบ

5. ตาอัจฉริยะราคาเป็นมิตร: ใช้เทคโนโลยีกล้องอัตโนมัติมาช่วยเฝ้าถนนให้ครบทุกจังหวัด เดี๋ยวนี้ของดีราคาถูกมีเยอะต้องเอามาใช้ให้คุ้ม

6. ตรวจสุขภาพงานทุกไตรมาส: ต้องมีการวัดผล "Check-up" ตลอดว่าที่ทำไปมันลดการตายได้จริงไหม ไม่ใช่ทำแล้วหายเงียบ

7. เปลี่ยน "ใจ" คนขับ: ใช้โซเชียลมีเดียสะกิดใจ โดยเฉพาะกลุ่ม Gen Z ให้เขารู้สึกว่า "ความเท่ที่แท้จริง คือความปลอดภัย" ไม่ใช่ความเร็ว

สื่อสารให้ถึงใจ...
เพื่อวินัยที่เปลี่ยนจริง

แนวทางเดิม (ตั้งรับ)			VS	แนวทางใหม่ (รุกมุ่งเป้าหมาย)		
การวัดผล นับจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต	**ประเด็นสื่อสาร** กระจัดกระจายหลายเรื่องพร้อมกัน	**ช่วงเวลาทำงาน** เน้นเฉพาะช่วง 7 วันเทศกาล		**การวัดผล** วัดการรับรู้และทัศนคติของประชาชน	**ประเด็นสื่อสาร** ประเด็นเดียวชัดเจน (Single Focus)	**ช่วงเวลาทำงาน** ทำงานต่อเนื่องตามปฏิทินความเสี่ยงพื้นที่

ภารกิจพิชิตเป้าหมาย

ระดับนโยบาย: "หลังบ้านต้องแน่น ทิศทางต้องชัด"(กำหนดวาระชาติ / สร้างกล่องเครื่องมือ / วัดผลคุณภาพ / เชื่อมงบประมาณให้พื้นที่)

ระดับพื้นที่: "แม่นยำ เข้าถึง เข้าใจ"(สร้างปฏิทินความเสี่ยง / ประยุกต์ใช้เครื่องมือ / เคาะบ้านสื่อสาร / รายงานความก้าวหน้า)

กลไกเชื่อมต่อ: "ประสานเป็นเนื้อเดียว" (ประชุมแบ่งบทบาท / ผู้ว่าฯ ติดตามเอาจริงในระดับจังหวัด)

คณะอนุกรรมการที่ 8 ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เป็นเจ้าภาพ

4 เข็มมุ่งในโค้งสุดท้ายแผนฯ

- วัดผลงานจากการฟังเสียงสังคม (Social Listening)
- ปักธงเรื่องเดียว (Single Focus)
- รวมกล่องเครื่องมือสำเร็จรูปให้คนทำงาน
- ใช้ "ปฏิทินความเสี่ยง" พื้นที่นำทาง

- สร้างความรู้สึกจากความกลัว โดนจับเป็นความภูมิใจที่ได้ทำตามกฎหมายและรับผิดชอบสังคม
- สื่อสารว่าทุกตัวเลขสถิติคือชีวิตคน
- ส่งสารเตือนภัยยิ่งใกล้ ยิ่งเสี่ยง

"บริหารความรู้สึก" เพื่อเปลี่ยน "ตัวเลขการตาย" ให้เป็น "หัวใจที่ยังเต้น"

ถ้าเรามองแผนแม่บทฯ ปี 2565 – 2570 เป็นเหมือนเข็มทิศ งานประชาสัมพันธ์ครั้งนี้จึงไม่ใช่แค่การส่งต่อข้อความแบบเดิมๆ แต่เป็นการ "สื่อสารเพื่อเปลี่ยนชีวิต" เพราะ "ความเข้าใจ" สำคัญไม่แพ้ "กฎหมาย"

หลายคนอาจมองว่างานประชาสัมพันธ์เป็นแค่การ "บอกกล่าว" หรือ "ติดป้ายประกาศ" แต่ในโลกของการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน... งานสื่อสารคือ "หัวใจ" ที่ทำให้เครื่องจักรแห่งความปลอดภัยหมุนไปได้ เพราะ...

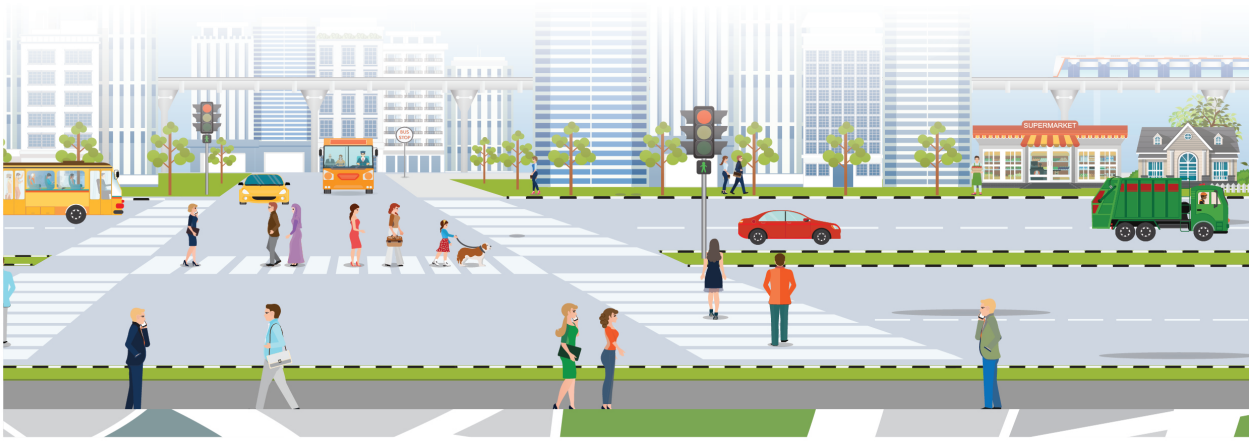
1. เปลี่ยน "ตัวเลขการตาย" ให้เป็น "หัวใจที่ยังเต้น" หน้าที่ของงานประชาสัมพันธ์คือการทำให้คนเห็นว่า "ทุกตัวเลขคือคนที่มีตัวตน" เพราะเราไม่ได้แค่ประกาศว่าต้องลดตายเหลือ 12 คนต่อแสนประชากร แต่เรากำลังบอกว่า "เราอยากให้ลูกได้กลับบ้านไปกอดพ่อแม่" หรือ "เราอยากให้เพื่อนร่วมงานยังนั่งหัวเราะด้วยกันในวันจันทร์" ดังนั้นงานประชาสัมพันธ์คือการเปลี่ยน "สถิติ" ให้กลายเป็น "ความรู้สึก"

2. สร้าง "Soft Power" แห่งความปลอดภัย กฎหมายอาจบังคับให้คน "ทำตาม" เพราะกลัวโดนจับ แต่การประชาสัมพันธ์ที่ดีจะทำให้คน "ทำเอง" เพราะกลัวสูญเสีย จาก "ต้องใส่หมวก" กลายเป็น "อยากใส่หมวก "เพราะเข้าใจว่าสมองของเรามีค่าเกินกว่าจะเอาไปเสี่ยงบนพื้นถนน หรือการสร้างค่านิยมใหม่ทำให้การ "ดื่มไม่ขับ" หรือ "การใช้ Car Seat" กลายเป็นเรื่องเท่ เรื่องของคนรับผิดชอบต่อสังคม ไม่ใช่เรื่องน่ารำคาญ

3. สะกิดใจให้บ่อย จนกลายเป็น "นิสัย" มนุษย์มักขี้ลืม ต่อให้รู้ว่าอันตราย แต่พอรีบหน่อยก็เผลอเหยียบคันเร่ง หรือเห็นร้านอยู่ใกล้ๆ ก็ไม่ใส่หมวกนิรภัย งานประชาสัมพันธ์ที่ทำต่อเนื่อง คือการ "สะกิดไหล่เบาๆ" ให้คนขับขี่ไม่ลืมตัว มันคือการสร้าง "เสียงเตือนในใจ" ที่ดังขึ้นมาในจังหวะที่เรากำลังจะประมาท

4. สะพานเชื่อมระหว่าง "มาตรการ" กับ "ความยินยอม" มาตรการใหม่ๆ บางครั้งอาจดูจุกจิกหรือยุ่งยากในสายตาชาวบ้าน งานประชาสัมพันธ์คือการทำหน้าที่เป็น "ล่าม" แปลภาษาทางการให้เป็นภาษาที่เข้าใจง่าย อธิบาย "เหตุผล" เบื้องหลังมาตรการ เพื่อให้เกิดการยอมรับด้วยใจ ไม่ใช่ยอมทำเพราะจำใจ

งานประชาสัมพันธ์อุบัติเหตุทางถนน คือการ ***"ทำความเข้าใจกับหัวใจคน"*** ถ้าเราสื่อสารจนคนเห็นว่า ***"ความปลอดภัย"*** ไม่ใช่เรื่องของเจ้าหน้าที่ แต่เป็น "ของขวัญ" ที่เรามอบให้ตัวเองและคนข้างหลังได้... เมื่อนั้นเราจะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ยั่งยืนได้จริงๆ



ถอดบทเรียนครึ่งทางแผนแม่บทฯ 5 เมื่อ "เสียงประกาศยังไม่ดังพอจะเปลี่ยนใจคน"

แผนแม่บทฯ ช่วงครึ่งทางแรก แม้จะมีการทำประชาสัมพันธ์กันหนัก แต่ยังพบ "รอยโหว่" บางอย่างที่ทำให้การรณรงค์ยังไปไม่ถึงฝั่งฝัน งานประชาสัมพันธ์ยังเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมคนในสังคมได้ไม่มาก เพราะช่วงครึ่งแรกยังทำงานแบบ *"ตั้งรับ"* มากกว่า *"เชิงรุก"* ที่...

1. เรานับ "ศพ" แต่เราไม่ได้นับ "ใจ" ที่ผ่านมาเก็บและสื่อสารสถิติตัวเลข เจ็บเท่าไหร่ ตายเท่าไหร่ เรารู้ แต่สิ่งที่เรา "ไม่รู้" เลยคือ... ชาวบ้านเขารู้สึกยังไง เพราะขาดข้อมูลเชิงคุณภาพ

- เขาเห็นป้ายเราแล้วเขา "เอ๊ะ" ไหม?
- ทัศนคติเขาเปลี่ยนไปบ้างหรือเปล่า?
- หรือเขายังมองว่าอุบัติเหตุคือเรื่องของ "โชคชะตา" ไม่ใช่เรื่องของ "พฤติกรรม"



"ถ้าวัดผลแค่ตัวเลขผู้เสียชีวิต เราจะรู้แค่ว่า "เราแพ้" แต่เราจะไม่รู้เลยว่า "เราจะชนะได้อย่างไร" ในระยะยาว"

2. ขาดเอกภาพในการสื่อสาร ต่างคนต่างทำ (ขาด Single Focus) ประเด็นสื่อสารเลยกระจัดกระจาย เช่น เดี๋ยวพูดเรื่องเมา เดี๋ยวพูดเรื่องหมวก เดี๋ยวพูดเรื่องทางม้าลาย จนสุดท้ายคนฟัง "จำไม่ได้" สักเรื่องเดียว

3. เราสู้แค่ "7 วัน" แต่ถนนอันตราย "365 วัน" เรามักจะคึกคักกันแค่ช่วงปีใหม่กับสงกรานต์ เหมือนจัดงานอีเวนต์ใหญ่ปีละ 2 ครั้ง ทั้งที่จริงๆ แล้ว ความตายบนท้องถนนไม่เคยพักร้อนแถมแต่ละพื้นที่ยังมี *"จังหวะอันตราย"* ที่ไม่เหมือนกัน บางที่อันตรายตอนงานบุญบั้งไฟ บางที่อันตรายตอนหน้าเกี่ยวข้าว หรือช่วงโรงเรียนเปิดเทอม ถ้าเรามัวแต่เฝ้าหน้าด่านแค่ช่วงเทศกาลเราอาจกำลัง "แก้ไขปัญหาไม่ตรงจุด" ในพื้นที่จริง

4. ข้อจำกัดด้านเครื่องมือสื่อสาร เพราะคนทำงานในพื้นที่ (จังหวัด/ท้องถิ่น) คือ "กองหน้า" ที่ใกล้ชิดประชาชนที่สุด เขามีใจมีประเด็นที่อยากบอกเยอะแต่ปัญหาคือเขา "ไม่มีอาวุธ" ที่คมพอไม่มีคลิปโดนๆ ไม่มีกราฟิกสวยๆ หรือข้อความต้นแบบที่หยิบไปปรับใช้ให้เข้ากับภาษาถิ่นหรือบริบทพื้นที่ได้ง่ายๆ สุดท้ายการสื่อสารในระดับท้องถิ่นเลยออกมาแบบ "ตามมีตามเกิด" ทำให้พลังในการโน้มน้าวใจลดลงไป

ที่ผ่านมาแม้จะเห็นแต่ *"กำแพง"* กั้นแต่นี่คือสัญญาณดี เพราะเมื่อเห็น *"แผล"* ชัดก็รู้ว่าจะรักษาตรงไหน จึงเป็นที่มาของ *"4 เข็มมุ่ง"* ในครึ่งหลังของแผนแม่บทฯ 5 (2569 - 2570) ที่จะมาเปลี่ยนวิธีคิด วิธีทำ ให้ความปลอดภัยบนถนนเป็นเรื่องที่ *"จับต้องได้"* และ *"เข้าไปอยู่ในใจคน"* จริงๆ

โค้งสุดท้าย 2569 - 2570 ไม่ใช่แค่ "รณรงค์" แต่ต้อง "เปลี่ยนโลกความปลอดภัย"

โจทย์หลักของงานประชาสัมพันธ์ในแผนแม่บทฯ ช่วงครึ่งคือการ ***"ยกระดับ"*** จากการป่าวประกาศมาเป็นการสร้างแรงบันดาลใจ เพราะเป้าหมายสุดท้ายไม่ใช่แค่ให้คนทำตามกฎหมาย แต่คือการทำให้ทุกคนรู้สึกว่า ความปลอดภัยคือของขวัญที่ดีที่สุดที่เรามอบให้ตัวเองและคนที่เรารัก โดยมีหมุดหมายสำคัญ คือ

1. เป้าหมายรักษาชีวิตคน ปี 2570 เราต้องพาตัวเลขผู้เสียชีวิตลงมาให้เหลือ 12 คนต่อประชากรแสน และลดจำนวนคนเจ็บหนักให้เหลือ 106,376 คน เพื่อทำให้คนไทยมากกว่า 10,000 คน ไม่ต้องหายไปจากโต๊ะกินข้าวของครอบครัว
2. รุกเดินหน้าด้วย ***"4 เข็มมุ่ง"*** ปิดจุดอ่อนเดิม ด้วยกลยุทธ์ที่คมชัดขึ้น
   - วัดผลงานจากการฟังเสียงสังคม (Social Listening): เลิกนับแค่ศพ แต่ต้องนับ "การรับรู้" (Awareness) ดูว่าชาวบ้านเปลี่ยนทัศนคติไหม เขามั่นใจในความปลอดภัยมากขึ้นหรือไม่ เพื่อนำข้อมูลเชิงคุณภาพกลับมาพัฒนาการทำงาน
   - ปักธงเรื่องเดียว (Single Focus): ปีนี้จะรณรงค์เรื่องอะไร ต้องพูดให้เป็น "วาระแห่งชาติ" เสียงเดียวชัดๆ ทั่วประเทศ ไม่ใช่ต่างคนต่างพูดจนคนฟังงง
   - ติดอาวุธให้คนทำงาน: โดยรวมกล่องเครื่องมือสำเร็จรูป (Templates) โดนๆ ให้คนทำงานในพื้นที่หยิบไปใช้ง่ายๆ ไม่ต้องเหนื่อยปั้นใหม่แต่ต้น

ใช้ "ปฏิทินความเสี่ยง" พื้นที่นำทาง ไม่ทำแค่ช่วงเทศกาล แต่ต้องไปดู "ปฏิทินความเสี่ยง" ของพื้นที่ เช่น งานบุญประเพณี หน้าเกี่ยวข้าว หรือช่วงลูกหลานเปิดเทอม ไปดักหน้าประตูก่อนเกิดเหตุให้ทันการณ์ และ "สื่อสารเฉพาะจุด" ตามระดับพื้นที่โซน เขียว - เหลือง – แดง โดยใช้ "ข้อมูลคนในพื้นที่" มาเล่าเรื่อง"เพื่อสร้างความรู้สึกร่วม





3 **สร้าง "วัฒนธรรมความปลอดภัย" ที่กินใจคน** เปลี่ยนความเคยชินให้กลายเป็นความระมัดระวังด้วยความเต็มใจ

- **การลดความชะล่าใจในเส้นทางคุ้นเคย:** สถิติบ่งชี้ว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในรัศมี 5 กิโลเมตรจากที่พักอาศัย ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าความคุ้นชินนำไปสู่การลดทอนความระมัดระวังในการขับขี่
- **ติดความรู้เรื่อง "รถ":** สอนให้คนเลือกซื้อรถที่ปลอดภัย (ABS/NCAP) เพราะถ้าเกิดเหตุขึ้นมาจริงๆ "เหล็ก" ที่ได้มาตรฐาน จะช่วยปกป้อง "เนื้อ" ให้ปลอดภัยได้

4 **โฟกัสให้ถูกจุด สะกิดให้โดยใจแต่ละกลุ่มเป้าหมาย** พุ่งเป้าไปที่กลุ่มเสี่ยงที่สุด และพฤติกรรมที่อันตรายที่สุด

- **กลุ่มเป้าหมาย:** น้องๆ เยาวชน (15-24 ปี) และคนขี่มอเตอร์ไซค์ นี่คือกลุ่มที่เราต้อง "คุย" กับเขาให้รู้เรื่องที่สุด
- **สะกิดใจทุกไตรมาส:** เรื่องดื่มไม่ขับ, สวมหมวก, คาดเข็มขัด และไม่เล่นมือถือ เราจะย้ำกันให้ต่อเนื่องเพื่อให้ความปลอดภัยกลายเป็น "ลมหายใจ" ไม่ใช่แค่เรื่องชั่วคราว



สปีดความปลอดภัยด้วย "Quick Wins"

ความไวและความชัดคือคำตอบ การจะไปให้ถึงเป้าหมาย ***"12 คนต่อแสนประชากร"*** วิ่งเข้าหา 4 เข็มมุ่งที่เป็นทางลัด (Quick Wins) พร้อมแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วย ***"สื่อสาร"*** ให้เข้าไปในหัวใจ... เพราะความปลอดภัยไม่ใช่เรื่องของโชคชะตา แต่มันคือเรื่องของการ ***"จัดการอย่างมีระบบ"*** อย่างตัวอย่างความสำเร็จในพื้นที่จริง เช่น

1. **ร้อยเอ็ด (โมเดลเสียงเดียว):** ใช้ประโยคเดียวสั้นๆ "ดื่ม ขับ ดับเด้อ" ทั้งจังหวัด ตั้งแต่ป้ายยันเสียงวิทยุ ผลคือลดความตายได้จริง เพราะคำมัน "โดน" และเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน
2. **กาฬสินธุ์ (โมเดลรู้ทันเวลา):** ไม่ได้รอแค่ปีใหม่ แต่รู้ว่าช่วงไหน "รถบรรทุกอ้อย" จะเยอะ หรือช่วงไหนมี "งานบวช" แล้วรณรงค์ดักหน้าทันที... นี่คือการเกาให้ถูกที่คัน
3. **อุดรธานี (โมเดลสื่อหัวใจแกร่ง):** สื่อที่นี่ไม่แค่รายงานข่าว แต่เขาเจาะลึกว่า "ทำไมถึงตาย" แล้วสะกิดหน่วยงานให้แก้ปัญหาตรงจุด... สื่อคือกระจกที่ช่วยเปลี่ยนโครงสร้างความปลอดภัย
4. **นครพนม (โมเดลใช้ข้อมูล):** เมื่อรู้ว่าเด็ก 100% ไม่สวมหมวก ก็พุ่งเป้าสื่อสารไปที่โรงเรียนและกลุ่มเยาวชนโดยตรง ไม่หว่านแหให้เปลืองงบ
5. **นครศรีธรรมราช (โมเดลความจริงชุดเดียว):** เชื่อมข้อมูล 3 ฝ่าย (หมอ-ตำรวจ-ประกัน) เข้าด้วยกันจนเป็นเนื้อเดียว และใช้ข้อมูลชุดนี้มาวิเคราะห์เป้าหมายรายเดือนว่าจุดไหนอันตราย ใครคือกลุ่มเสี่ยง และสื่อสารทันทีไปที่กลุ่มเป้าหมาย การมี "ความจริงชุดเดียว" ทำให้ทุกคนเดินหน้าไปในทิศทางเดียวกัน ไม่หลงทาง และแก้ปัญหาได้ตรงจุดแบบไม่ต้องเดา



6. เนเธอร์แลนด์ (ไฟเขียวติดช้า): ถ้าเซนเซอร์เจอคนไม่ใส่หมวก ไฟเขียวจะติดช้าลง ให้คนรอบข้าง "กดดัน" กันเอง เป็นการสื่อสารทางอ้อมที่แสบแต่ได้ผลมาก

7. Johns Hopkins (ชมคนทำดี): เขาบอกว่าอย่าเอาแต่ปรับคนทำผิด แต่ต้องมี "รางวัล" ให้คนทำถูกด้วย เพื่อให้เขารู้สึกว่า "ความปลอดภัยมันให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า"

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นสะท้อนการทำงานที่มุ่งเป้า ทั้งการฟังเสียงสังคม (Social Listening) เพื่อประเมินผลการทำงานคุณภาพนำมาพัฒนา การปักธงสื่อสารเรื่องเดียวกัน (Single Focus) เพื่อให้เกิดแรงกระเพื่อมลูกใหญ่สู่การเปลี่ยนแปลง การสนับสนุนคนทำงานด่านหน้าให้ทำงานง่าย เร็ว เพราะมีเครื่องมือที่ประยุกต์ใช้ง่ายทันการณ์ และการผสานใช้ ***"ปฏิทินความเสี่ยง"*** พื้นที่นำทาง เพื่อให้การสื่อสารสอดรับกับปัญหาและบริบทของพื้นที่ เพื่อให้เรื่องความปลอดภัย คือเรื่องของคนในชุมชน

> ***"เมื่อมีข้อมูลที่มีคุณค่า ผสานกับการสื่อสารที่เข้าอกเข้าใจผู้คน... ถนนที่เคยอันตราย ก็จะกลายเป็นเส้นทางที่เต็มไปด้วยความห่วงใย"***



จังหวะก้าวสู่ถนนปลอดภัย เมื่อ "ส่วนกลาง" หนุนหลัง และ "พื้นที่" บุกทะลวง

เปลี่ยนวิธีทำงานจากการ *"ตั้งรับ"* มาเป็น *"เชิงรุก"* โดยแบ่งหน้าที่กันชัดเจน เพื่อสร้างการสื่อสารยุคใหม่จาก *"การสั่งการ"* มาเป็น *"การประสานพลัง"* ที่สามารถเปลี่ยนพฤติกรรมคนไทยและรักษาชีวิตคนเดินทางได้อย่างยั่งยืน

1. ระดับนโยบาย: ***"หลังบ้านต้องแน่น ทิศทางต้องชัด"*** ส่วนกลางมีหน้าที่เหมือนต้องเตรียมความพร้อมให้คนทำงานในพื้นที่

- **ปักธง "วาระแห่งชาติ" (Single Focus):** ปีนี้เราจะรบเรื่องอะไร ต้องเลือกมาเรื่องเดียวให้ชัดๆ เพื่อให้กระสุนทุกนัดพุ่งไปที่เป้าหมายเดียวกัน จะได้ไม่สับสน
- **สร้าง "กล่องเครื่องมือ" (Toolkits):** กรมประชาสัมพันธ์ กับ ศปถ. ต้องทำหน้าที่เป็น "โรงงานผลิตอาวุธ" ทั้งคลิป กราฟิก และข้อความโดนๆ ใส่ไว้ใน "Cloud" หรือ "Drive"กลาง ให้คนหน้างานทั่วประเทศหยิบไปใช้ได้ทันที ไม่ต้องเสียเวลานั่งปั้นใหม่
- **นับ "ใจ" ไม่ใช่นับแค่ "ศพ":** เลิกวัดผลแค่ตัวเลขตาย-เจ็บ แต่ต้องใช้เครื่องมือใหม่ๆ อย่าง Social Listening ดูว่าคนพูดถึงยังไง ทัศนคติเขาเปลี่ยนไหม นี่คือการวัดผลที่ "คุณภาพ"
- **ตัวกลางเรื่องงบ:** ศปถ. ส่วนกลางต้องเป็น "คนจัดสรร" งบประมาณให้ลงไปถึงจุดที่จำเป็นจริงๆ เพื่อให้ฟันเฟืองมันหมุนได้

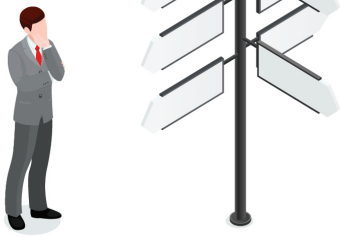
2. ระดับพื้นที่: "แม่นยำ เข้าถึง เข้าใจ" คนในพื้นที่คือ "กองหน้า" ที่ต้องคลุกวงในกับประชาชน

- **แปลภาษา "ทางการ" เป็นภาษา "ชาวบ้าน":** ประชาสัมพันธ์จังหวัดต้องเอาสื่อจากส่วนกลางมาปรับใส่สำเนียง ใส่ภาษาถิ่น หรือยกตัวอย่างสถานที่ในจังหวัดตัวเอง ให้ชาวบ้านรู้สึกว่า "นี่มันเรื่องของบ้านเรานี่นา"
- **กาง "ปฏิทินเสี่ยง":** ไม่ต้องรอปีใหม่ แต่ให้ดูว่าบ้านเราเสี่ยงตอนไหน งานบุญเดือนไหน รถอ้อยออกเมื่อไหร่ แล้วเดินหน้าสื่อสาร "ตัดหน้า" ก่อนอุบัติเหตุจะเกิด (Pre-Event)
- **เคาะประตูบ้าน:** บูรณาการกับพี่น้อง อป.มช. และสื่อท้องถิ่น เดินเข้าไปหาคนในจุดเสี่ยง เพราะเสียงกระซิบข้างหู มีพลังกว่าเสียงตะโกนผ่านไมค์เสมอ
- **รายงานความคืบหน้า:** ส่งข้อมูลกลับส่วนกลางสม่ำเสมอ เพื่อให้เห็นว่า "ยา" ที่ฉีดลงไปในพื้นที่ได้ผลมากน้อยแค่ไหน

3. **กลไกเชื่อมต่อ:** "ประสานเป็นเนื้อเดียว"

- **ประชุมเพื่อ "ไปต่อ":** คณะกรรมการทุกชุดต้องคุยกันให้ชัดว่าใครทำหน้าที่อะไร เพื่อให้เดินไปข้างหน้าได้แบบไร้รอยต่อ
- **ผู้ว่าฯ คือ "กัปตันทีม":** ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดในฐานะประธาน ศปถ. จังหวัด คือคนถือธงนำ ต้องคอยกระตุ้นและติดตามผลให้เกิดภาพความสำเร็จที่จับต้องได้จริง

การสื่อสารยุคใหม่ต้องเปลี่ยนจาก "การสั่งการ" มาเป็น "การประสานพลัง" ถ้าส่วนกลางเตรียม "อาวุธ" ให้ดี และพื้นที่นำไป "ปรับใช้" ให้โดนใจคนในถิ่น... จากเดิมที่ต่างคนต่างทำจนพลังกระจาย เราจะกลายเป็น "พลังที่รวมเป็นหนึ่ง" ที่สามารถเปลี่ยนพฤติกรรมคนไทยและรักษาชีวิตคนใช้รถใช้ถนนได้อย่างยั่งยืน



หัวใจของความสำเร็จ "ความรู้สึก" กับ "ระบบ" มาบรรจบกัน

การจะทำให้ถนนปลอดภัยเกิดขึ้นจริง ต้องเปลี่ยนวิธีคิดจากการ ***"สั่งงาน"*** มาเป็นการ ***"บริหารความรู้สึก"*** โดยมีปัจจัยชี้ขาดอยู่ 4 ประการ

1. **เดินหน้าด้วย "4 เข็มมุ่ง" คือหัวใจของการปิดช่องว่าง แล้วพุ่งเป้าไปที่ 4 ทิศทางนี้**
   - **วัดผลที่ "รอยยิ้ม" ไม่ใช่แค่ "รอยเลือด":** เลิกนับแค่ยอดคนเจ็บตาย แต่ต้องดูว่า "คนเข้าใจสิ่งที่เราบอกไหม" "เขาเปลี่ยนใจหรือยัง" นี่คือการวัดผลเชิงคุณภาพที่สะท้อนถึงความยั่งยืน
   - **ปักธงเดียวกัน (Single Focus):** ปีนี้จะรบเรื่องอะไร ต้องทำเรื่องนั้นให้เป็น "สารติดหู" ทั้งประเทศ เสียงเดียวชัดๆ พลังจะสูงกว่าพูดหลายเรื่องแล้วคนจำไม่ได้
   - **แจก "อาวุธ" ให้กองหน้า:** ส่วนกลางต้องทำ "โรงงานผลิตอาวุธ" (Templates) เตรียมคลิปกราฟิก สวยๆ ใส่ Google Drive ไว้ให้พี่น้องในจังหวัดหยิบไปใช้ได้ทันที ไม่ต้องเหนื่อยปั้นใหม่
   - **รุกถึงถิ่น:** ความตายไม่พักร้อน และแต่ละถิ่นเสี่ยงไม่เหมือนกัน เราต้องสื่อสารตาม "ปฏิทินเสี่ยง" ของชาวบ้าน เช่น หน้าเกี่ยวข้าว หรือคนแห่เทียน ต้องชิงรณรงค์ดักหน้าก่อนเหตุจะเกิด

2. **เนื้อหาต้อง "โดน" ประโยคเดียวต้อง "ตื่น"**

- **สะกิดใจด้วย "ความจริง":** คนเรามักประมาทกับ "ความคุ้นเคย" เราต้องบอกเขาว่า "บ้านใกล้...ไม่ใช่ปลอดภัย" เพราะตัวเลขมันฟ้องว่าอุบัติเหตุเกินครึ่งเกิดไม่เกิน 5 กิโลเมตรจากหน้าบ้านนี่เอง
- **ประโยคเด็ดกระตุกใจ:** ใช้ Key Message ที่ฟังแล้ว "เอ๊ะ" อย่างเช่น "ไม่เป็นไร ไม่กี่กิโล... (อาจ) ไม่ถึงบ้าน" เพื่อเปลี่ยนความชะล่าใจให้เป็นความระมัดระวัง

3. **ใช้ "เครื่องมือใหม่" คุยกับ "คนยุคใหม่"**

- **ใช้ Social Listening:** ฟังเสียงในโลกโซเชียลดูว่าคนคิดอะไรกับความปลอดภัย เพื่อจะได้รับมือและสื่อสารได้ตรงจุด (ไม่ใช่แค่พูดฝ่ายเดียว)
- **ดึง "อินฟลูฯ ท้องถิ่น" มาร่วมวง:** คำพูดของดาราหรือยูทูบเบอร์ที่ชาวบ้านรัก มีน้ำหนักมากกว่าป้ายประกาศของทางการเยอะ ต้องให้ "คนของเขา" บอก "คนของเขา" เอง

4. **บริหารแบบ "เนื้อเดียว" และ "สม่ำเสมอ"**

- **งบประมาณต้อง "ถูกที่ ถูกเวลา":** ต้องสนับสนุนงบให้พื้นที่ที่ขาดแคลนได้ขยับตัวทำกิจกรรมสร้างสรรค์ได้จริง
- **ประสานพลัง "นโยบาย-ปฏิบัติ":** ส่วนกลางกับพื้นที่ต้องคุยกันให้ชัดเจน ประสานกันให้เหนียวแน่นเหมือนพี่น้อง ไม่ใช่แค่ทำตามคำสั่ง
- **เช็กเข็มทิศทุกเดือน:** มีระบบรายงานผลที่สม่ำเสมอ เพื่อให้รู้ว่าเรายังเดินถูกทางไหม ถ้าไม่ใช่... จะได้รีบปรับแผนกันทันที ไม่ต้องรอให้จบปี

ความสำเร็จในโค้งสุดท้าย ไม่ได้อยู่ที่ว่า **"พูดเยอะ"** แค่ไหน แต่อยู่ที่ว่า **"พูดเข้าไปในใจคน"** ได้มากเท่าไหร่ ถ้าเราทำข้อมูลให้มีหัวใจ และทำแผนงานให้เป็นเรื่องของความห่วงใย... เป้าหมาย 12 คนต่อแสนประชากร ก็ไม่ใช่เรื่องที่ไกลเกินเอื้อม



แหล่งศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม

โครงการทบทวนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 และจัดทำทิศทางการดำเนินงาน (Key Directions) พ.ศ. 2568 - 2570 และ พ.ศ. 2571 ในประเด็นด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน

โครงการทบทวนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 -2570 และจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2568 - 2570 และ พ.ศ. 2571 ในประเด็นความเสี่ยง "เมาแล้วขับ"

โครงการทบทวนการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 และจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2568 - 2570 และ พ.ศ. 2571

โครงการแผนที่นำทาง แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 "ประเด็นหมวกนิรภัยและใบอนุญาตขับขี่ในกลุ่มเด็กและเยาวชน"

แผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 Thailand Road Safety Master Plan 2022-2027


BUS
STOP


สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ
สานพลัง สร้างนวัตกรรม สื่อสารสุข


RSPF
Road Safety Policy Foundation


ศวปถ.
RSAC
Road Safety Academic Center