



ที่ ลย ๐๓๑๘/ว ๑๔๔

ที่ว่าการอำเภอท่าลี่

ถนนทรงพระศิรี ลย ๔๒๑๔๐

๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๗

เรื่อง นโยบายจากการวิจัยเชิงปฏิบัติการ ๗ จังหวัดในเขตสุขภาพที่ ๘ การจัดการบูรณาการเพื่อลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

เรียน ผู้อำนวยการโรงพยาบาลท่าลี่ สาธารณสุขอำเภอท่าลี่ นายกเทศมนตรีตำบลท่าลี่ และนายกองค์การบริหารส่วนตำบล ทุกแห่ง

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือจังหวัดเลย ด่วนที่สุด ที่ ลย ๐๐๓๓.๐๑๒/ว๔๖๙๘

ลงวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๗

จำนวน ๑ ฉบับ

๒. นโยบาย Policy Biref

จำนวน ๖ แผ่น

ด้วยเขตสุขภาพที่ ๘ ร่วมกับสมาคมวิศวกรรมชีวการแพทย์ไทย ได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยเรื่อง “การวิจัยเชิงปฏิบัติการโดยบูรณาการทุกภาคส่วน เพื่อลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตให้สอดคล้องกับเป้าหมายแผนแม่บทฉบับที่ ๕” ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ (ปีที่ ๑ : ระยะที่ ๒) โดยดำเนินการในพื้นที่ เขตสุขภาพที่ ๘ จำนวน ๗ จังหวัด โดยมีการบูรณาการทุกภาคส่วน กำหนดระยะเวลาดำเนินโครงการวิจัยฯ ตั้งแต่เดือน มิถุนายน ๒๕๖๗ - พฤษภาคม ๒๕๖๘ เพื่อลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตให้สอดคล้องกับเป้าหมาย แผนแม่บทฉบับที่ ๕ พร้อมมีการติดตามความก้าวหน้าโครงการวิจัยอย่างต่อเนื่อง โดยสมาคมวิศวกรรม ชีวการแพทย์ไทย ได้กำหนดนโยบายจากการวิจัยเชิงปฏิบัติการ ๗ จังหวัดในเขตสุขภาพที่ ๘ “การจัดการ บูรณาการเพื่อลดการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน” เพื่อให้เกิดการสื่อสารนโยบายฯ ในการขับเคลื่อนการปฏิบัติงานที่ครอบคลุมไปยังทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อำเภอท่าลี่ จึงขอส่งข้อเสนอแนะเชิงนโยบายฯ มายังหน่วยงานของท่านเพื่อดำเนินการเชิงบูรณาการ ในการลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดเลย รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบและพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายพิน นาคย์โชติ)  
นายอำเภอท่าลี่

ที่ทำการปกครองอำเภอ

กลุ่มงานความมั่นคง

โทร./โทรสาร ๐-๔๒๘๘-๙๒๐๖

☐ กง.ปล  
☒ ดน  
☐ กง.ค  
☐ กว.อ. 135

☐ ทะเบียน  
☐ สม.ค  
☐ ท้องถิ่น  
☐ อื่นๆ

ด่วนที่สุด

ที่ ลย ๐๐๓๓.๐๑๒/ว ๒๖๕๘



สำนักงานเลขานุการ

นายอำเภอท่าลี่

วันที่ 28 / มิ.ย. / 67

ผู้รับ ๓๓๓

ที่ว่าการอำเภอท่าลี่

รับที่ 2082

วันที่ 26 / มิ.ย. / 67

เวลา.....น.

ศาลากลางจังหวัดเลย

ถนนมลิวรรณ ลย ๔๒๐๐๐

๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๗

เรื่อง นโยบายจากการวิจัยเชิงปฏิบัติการ ๗ จังหวัดในเขตสุขภาพที่ ๘ การจัดการบูรณาการเพื่อลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

เรียน รายชื่อตามแนบท้าย

สิ่งที่มาด้วย นโยบาย Policy Brief

จำนวน ๖ แผ่น

ด้วยเขตสุขภาพที่ ๘ ร่วมกับสมาคมวิศวกรรมชีวการแพทย์ไทย ได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยเรื่อง “การวิจัยเชิงปฏิบัติการโดยบูรณาการทุกภาคส่วน เพื่อลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตให้สอดคล้องกับเป้าหมายแผนแม่บทฉบับที่ ๕” ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ (ปีที่ ๑ : ระยะที่ ๒) โดยดำเนินการในพื้นที่เขตสุขภาพที่ ๘ จำนวน ๗ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดอุดรธานี, จังหวัดสกลนคร, จังหวัดนครพนม, จังหวัดเลย, จังหวัดหนองบัวลำภู, จังหวัดหนองคาย และจังหวัดบึงกาฬ โดยมีการบูรณาการทุกภาคส่วน กำหนดระยะเวลาดำเนินโครงการวิจัยฯ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ - พฤษภาคม ๒๕๖๘ เพื่อลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตให้สอดคล้องกับเป้าหมาย แผนแม่บทฉบับที่ ๕ พร้อมมีการติดตามความก้าวหน้าของโครงการวิจัยอย่างต่อเนื่อง โดยสมาคมวิศวกรรมชีวการแพทย์ไทย ได้กำหนดนโยบายจากการวิจัยเชิงปฏิบัติการ ๗ จังหวัดในเขตสุขภาพที่ ๘ “การจัดการบูรณาการเพื่อลดการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน” เพื่อให้เกิดการสื่อสารนโยบายฯ ในการขับเคลื่อนการปฏิบัติงานที่ครอบคลุม ไปยังทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จังหวัดเลย จึงขอแจ้งข้อเสนอแนะเชิงนโยบายฯ ดังกล่าวข้างต้น (รายละเอียดดังสิ่งที่มาด้วย)มายังหน่วยงานของท่านเพื่อดำเนินการเชิงบูรณาการ ในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดเลย พร้อมขอให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอทุกอำเภอ แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการบังคับใช้ และบูรณาการระบบงานในอำเภอต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อทราบและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

เรียน นายอำเภอท่าลี่

๐ เพื่อโปรดทราบ

๐ เห็นควรดำเนินการ ดังนี้

๑. ๑๒ มิ.ย. / ๖๗. / ๖๗.

๒. ....

จนท. ....

หัวหน้างาน.....

หัวหน้ากลุ่ม.....

ขอแสดงความนับถือ

(นายชัยพงษ์ จรูญพงศ์)

ผู้ว่าราชการจังหวัดเลย

- ทกม/ดิเนินกร

(นายพทิน นาชัยโชติ)

นายอำเภอท่าลี่

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเลย

กลุ่มงานควบคุมโรคไม่ติดต่อ

โทร. ๐๘ ๑๘๗๓ ๔๐๕๖

โทรสาร. ๐ ๔๒๘๑ ๑๗๐๒

เมืองน่าอยู่ เมืองแห่งการท่องเที่ยว การค้าและการลงทุน ภายใต้การพัฒนาที่ยั่งยืน

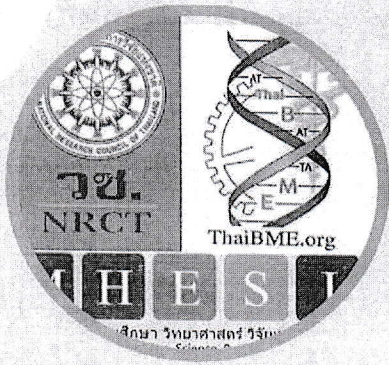
# ด่วนที่สุด

บัญชีรายชื่อตามแนบท้าย

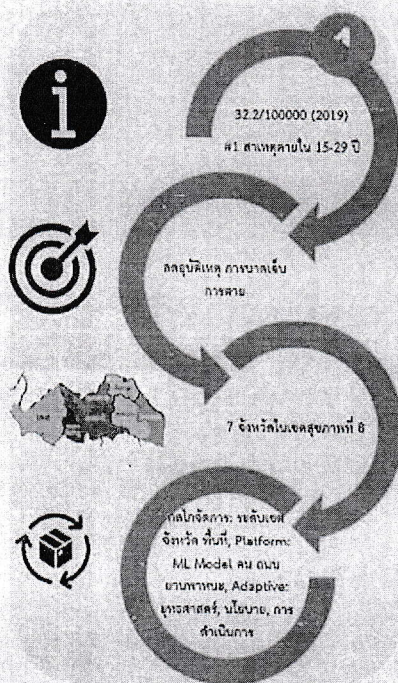
ที่ ลย ๐๐๓๓.๐๑๒/๐๕๖๗๘

ลงวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๗

๑. ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเลย
๒. หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเลย
๓. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเลยที่ ๑
๔. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทเลย
๕. ผู้อำนวยการโรงพยาบาลเลย
๖. ผู้อำนวยการโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชด่านซ้าย
๗. ผู้อำนวยการโรงพยาบาลชุมชนทุกแห่ง
๘. ขนส่งจังหวัดเลย
๙. นายอำเภอทุกอำเภอ
๑๐. นายกเทศมนตรีเมืองเลย
๑๑. นายกเทศมนตรีเมืองวังสะพุง
๑๒. สาธารณสุขอำเภอทุกอำเภอ
๑๓. ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สาขาเลย



## การวิจัยเชิงปฏิบัติการ



- ✓ กลไกจัดการระดับเขต จังหวัด
- ✓ กลไกจัดการระดับพื้นที่



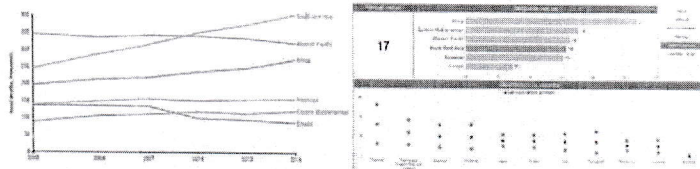
3

- ✓ บูรณาการข้อมูลเวชระเบียนจาก 88 รพ., 874 รพ สด. ระบบข้อมูล ITEMS และอื่นๆ
- รูปแบบ Risk Predictive Machine Learning
- Realtime Dashboard
- Application สำหรับสอบสวนที่จุดเกิดเหตุ

# การจัดการบูรณาการเพื่อลดการ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ข้อเสนอนโยบายจากการวิจัยเชิงปฏิบัติการ 7 จังหวัดในเขตสุขภาพที่ 8

## ที่มาและความสำคัญ



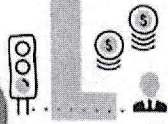
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้จากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มเร็วที่สุดโดยมีไทยสูงที่สุด  
ความสูญเสียผลิตภาพคิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจราว 5 แสนล้านบาทต่อปี

## UN WHO

ประเทศที่ควบคุมอุบัติเหตุทางถนนสำเร็จใช้วิธี Systemic Safety Management ดังนั้น UN และ WHO ให้ดำเนินการตามกรอบ Save LIVES โดยเริ่มจากระบบข้อมูล

- ✓ กลุ่มผู้เสี่ยง
- ✓ ถนนเสี่ยง
- ✓ ยานพาหนะเสี่ยง
- ✓ ความเสี่ยงอื่น ๆ

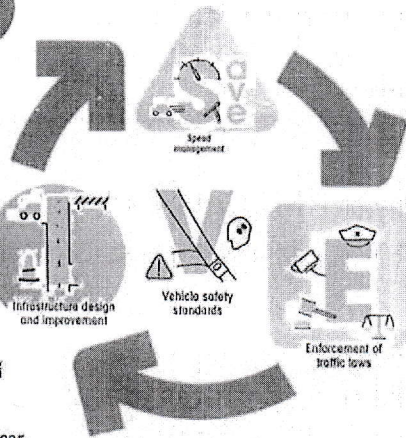
4



Leadership on road safety

5

- Adaptive บุคลากร
- Adaptive นโยบาย
- Adaptive การดำเนินการ



- ✓ ลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิต 55 ราย
- ✓ มาตรการดำเนินการทั่วไป->ตามความเสี่ยง
- ✗ ยังสูงกว่าเกณฑ์ตามเป้าหมายในแผนแม่บท

6





## ข้อเสนอนโยบายการจัดการบูรณาการเพื่อลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

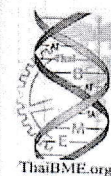
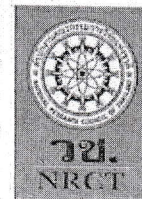
### กลไกการจัดการ

- ☐ ให้มีกลไกจัดการระดับเขตในลักษณะศูนย์ข้อมูลบูรณาการ
- ☐ ขยายขอบเขตและภารกิจของ ศบอ.จังหวัด และศบอ.อำเภอร่วมกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้องให้เป็นกลไกจัดการระดับจังหวัด กำหนดเป้าหมายทางยุทธศาสตร์และนโยบายระดับจังหวัด ดำเนินการมาตรการและกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อบรรลุยุทธศาสตร์และนโยบายตามหลักฐานเชิงประจักษ์และบริบทในแต่ละพื้นที่ รวมทั้งติดตามกำกับให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ตามเกณฑ์ โดยการกำหนดมาตรการ การดำเนินการด้วยหลักฐานเชิงประจักษ์ให้มีการป้องกันทั้ง pre-crash, crash และ post-crash ในระดับจังหวัด ครอบคลุม ปัจจัย คนขับ ถนน และรถยนต์ จากข้อมูล Realtime
- ☐ ควบคุมกำกับให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุทุกราย ภายใน 2 ชั่วโมงนับจากเกิดเหตุการณ์ รวบรวมข้อมูลการเริ่มต้นและสิ้นสุด ของมาตรการ การดำเนินการ ที่มีเป้าหมายและประเมินประสิทธิผลของแต่ละมาตรการ
- ☐ การบริหารจัดการกลไกทุกระดับให้เป็นลักษณะ Project Management
- ☐ จัดสรรทรัพยากรจากแหล่งต่าง ๆ ที่มีเป้าหมายเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน และความปลอดภัยบนถนน

### บูรณาการระบบข้อมูลสำหรับการจัดการอย่างเป็นระบบ ตาม SAVE LIVES

- ☐ บูรณาการข้อมูลโรงพยาบาลทุกแห่ง รวมถึงข้อมูลทรัพยากรสาธารณสุขในระดับพื้นที่และระบบข้อมูลอื่น
- ☐ จัดให้มี API ซึ่งเชื่อมโยงระบบข้อมูลกับ Application front end ที่มีระบบความปลอดภัย
- ☐ นำข้อมูลมาพัฒนา Risk Predictive Machine Learning Model ของเขตนั้น ๆ
- ☐ Dashboard แสดงผลข้อมูลความเสี่ยง การเกิดอุบัติเหตุในลักษณะ Realtime
- ☐ Application สอบสวนอุบัติเหตุในลักษณะ One Stop

**M H E S I**  
กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม  
Ministry of Higher Education, Science, Research and Innovation





# การจัดการบูรณาการเพื่อลด การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ข้อเสนอนโยบาย Policy Brief

## ABSTRACT

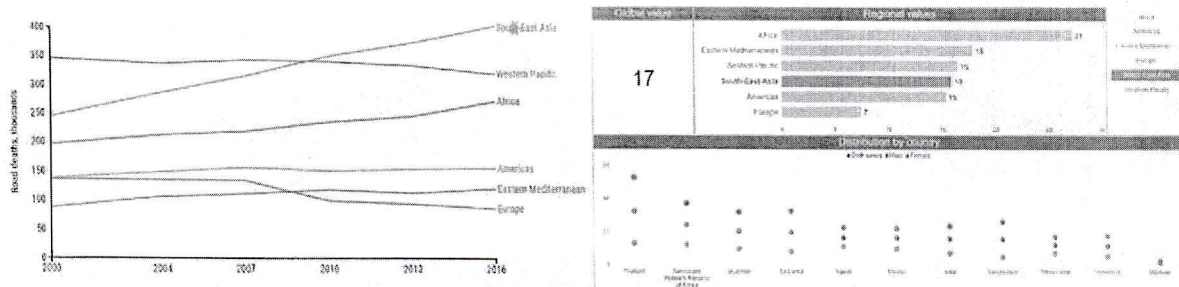
การจัดการบูรณาการอย่างเป็นระบบ Systemic Safety Management เพื่อลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวทาง Save LIVES ของสหประชาชาติและองค์การอนามัยโลก ซึ่งทำให้ประเทศที่พัฒนาแล้วประสบความสำเร็จในการควบคุมอุบัติเหตุ ผลงานวิจัยเชิงปฏิบัติการใน 7 จังหวัด เขตสุขภาพที่ 8

นพ.ชาญวิทย์ ทระเทพ และคณะ

## ข้อเสนอนโยบายการจัดการอุบัติเหตุทางถนน

### ที่มาและความสำคัญ

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตของอัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดไทยเป็นประเทศที่มีอัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดในภูมิภาคนี้ ดังรูป



รูปที่ 1 WHO เปรียบเทียบแนวโน้มอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

การศึกษาของ Chaturaphat Chantith ในปี ค.ศ. 2021 พบความสูญเสียผลิตภาพจากการเสียชีวิตเฉลี่ย 4,282.106 บาทต่อราย ขณะที่ทุพพลภาพทำให้เกิดความสูญเสีย 4,709,818 บาทต่อราย TDRi รายงานความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนในส่วนทุนมนุษย์โดยรวม คิดเป็นความสูญเสียที่คิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจราว 5 แสนล้านบาทต่อปี การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจึงกลายเป็นความจำเป็นเร่งด่วนสำหรับประเทศไทย

การจัดการความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ (Systemic Safety Management) ทำให้ควบคุมความเสียหายได้ในหลายประเทศ แนวคิดนี้เริ่มต้นจาก Haddon ในปี ค.ศ. 1970 เสนอให้แบ่งการจัดการความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนออกเป็น 3 ระยะ คือ ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ (pre-crash) หรือการป้องกันระดับปฐมภูมิ (Primary Prevention) ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ (crash) หรือระดับทุติยภูมิ (Secondary Prevention) และหลังเกิดอุบัติเหตุ หรือการป้องกันระดับตติยภูมิ รวมทั้งแสดงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจาก คน ซึ่งเป็นสาเหตุที่พบมากที่สุด เกินกว่า 90 ยานพาหนะ และถนนรวมทั้งสิ่งแวดล้อม (Epidemiological Triad) เพื่อนำไปใช้ในการดำเนินการจัดการระยะต่าง ๆ การจัดการอย่างเป็นระบบนี้ UN และ WHO แนะนำให้เริ่มต้นจากบูรณาการระบบข้อมูล ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญในไทย นำไปกำหนดยุทธศาสตร์นโยบายและการจัดการ ตามกรอบแนวคิด Save LIVES ดังนี้ Speed Management, Leadership on Road Safety, Infrastructure Design and Improvement, Vehicle Safety Standards, Enforcement of Law รวมทั้ง Survival After a crash

## การวิจัยเชิงปฏิบัติการโดยบูรณาการทุกภาคส่วน เพื่อลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิต เขตสุขภาพที่ 8

วัตถุประสงค์เพื่อลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตในเขตสุขภาพที่ 8 ซึ่งประกอบด้วยจังหวัดอุดรธานี สกลนคร เลย นครพนม หนองคาย หนองบัวลำภู บึงกาฬ ในปีพ.ศ. 2566 โดยกำหนดยุทธศาสตร์ ใช้นโยบาย มาตรการ และการดำเนินการ ที่ปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับบริบทในแต่ละพื้นที่

ดำเนินการวิจัยโดยพัฒนากลไกบูรณาการจัดการในระดับเขตและจังหวัดรวมทั้งระดับพื้นที่เพื่อจัดการอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งพัฒนา Platform ประกอบด้วย ระบบข้อมูลบูรณาการ เวชระเบียนอิเล็กทรอนิกส์ 937 รพศ. รพท. รพช. และ รพสต. และ ระบบข้อมูล ITEMS จากสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ นำข้อมูลสร้าง Risk Predictive Machine Learning Model นำไปทำนายผลโอกาสเกิดอุบัติเหตุรายบุคคลทั้ง 7 จังหวัด พัฒนา Application สอบสวนอุบัติเหตุแบบ One Stop และ Dashboard ให้กลไกจัดการระดับต่าง ๆ และผู้ปฏิบัติงานทุกพื้นที่ใช้เป็นเครื่องมือขับเคลื่อนการจัดการอุบัติเหตุจราจร ให้เกิดการป้องกันระดับปฐมภูมิ (Primary Prevention) ก่อนเกิดอุบัติเหตุ (Pre-Crash) ระดับทุติยภูมิ (Secondary Prevention) ขณะเกิดอุบัติเหตุ (Crash) และระดับตติยภูมิ (Tertiary Prevention) คือการรักษาฟื้นฟูสภาพหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash) ให้เกิด Systemic Safety Management ตามกรอบ Save LIVES

ผลการวิจัยในภาพรวมทุกจังหวัดสามารถพัฒนากลไกการจัดการระดับต่างๆ ดำเนินการ Systemic Safety Approach ตามกรอบ Save LIVES โดยใช้เครื่องมือแสดงผลความเสี่ยงและอุบัติการณ์อย่างเป็น Realtime สามารถลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่าปีพ.ศ. 2565 ได้ใน 4 จังหวัด เสียชีวิตเพิ่ม 3 จังหวัด ในภาพรวมเสียชีวิตลดลง 55 ราย ขณะที่ทั้งประเทศเสียชีวิตในปี 2566 สูงกว่าปี 2565 คำนวณตามงานวิจัยของ Chaturaphat Chantith จะลดการสูญเสียผลิตภาพคิดเป็นมูลค่าได้มากกว่า 200 ล้านบาท

ข้อเสนอนโยบายการจัดการความปลอดภัยอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ

1. ให้มีกลไกจัดการระดับเขตในลักษณะศูนย์ข้อมูลบูรณาการที่สามารถประสานงาน เชื่อมโยงข้อมูลระบบต่าง ๆ นำไปแสดงผลให้กลไกจัดการระดับจังหวัดและระดับอำเภอนำไปใช้ได้อย่างเป็น Realtime โดยดำเนินการดังต่อไปนี้
  - 1.1 บูรณาการข้อมูลโรงพยาบาลทุกแห่ง รวมถึงข้อมูลทรัพยากรสาธารณสุขในระดับพื้นที่ ตลอดจนระบบข้อมูล ITEMS ของสพฉ. ระบบฐานข้อมูล TRMAS ของกระทรวงคมนาคม ระบบฐานข้อมูล PRS ของสสช. และระบบฐานข้อมูล ThaiRSC ของบริษัทกลางฯ ขึ้นสู่ GDCC
  - 1.2 จัดให้มี API ซึ่งเชื่อมโยงระบบข้อมูลกับ Application frontend ที่มีระบบความปลอดภัย

1.3 นำข้อมูลมาพัฒนา Risk Predictive Machine Learning Model ของเขตนั้น ๆ

1.4 Dashboard แสดงผลข้อมูลความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงสถานะของทรัพยากรสาธารณสุข และระดับความพร้อมในการให้บริการเขตนั้น ๆ ที่สามารถแสดงผลลงไปในระดับจังหวัด และพื้นที่ต่าง ๆ ได้ในลักษณะ Realtime

1.5 Application สอบสวนอุบัติเหตุในลักษณะ One Stop รวบรวมข้อมูล I-LED ได้เพื่อนำไปใช้ในการป้องกันระดับต่างๆ ต่อไป

2. ขยายขอบเขตและภารกิจของ ศบถ.จังหวัดร่วมกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้องให้เป็นกลไกจัดการระดับจังหวัด กำหนดเป้าหมายทางยุทธศาสตร์และนโยบายระดับจังหวัด ดำเนินการมาตรการและกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อบรรลุยุทธศาสตร์และนโยบายตามหลักฐานเชิงประจักษ์และบริบทในแต่ละพื้นที่ รวมทั้งติดตามกำกับแต่ละพื้นที่ในจังหวัดให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดได้ตามเกณฑ์ในแผนแม่บทฉบับที่ 5 โดยการกำหนด มาตรการ การดำเนินการด้วยหลักฐานเชิงประจักษ์ให้มีการป้องกันทั้ง pre-crash, crash และ post-crash ในระดับจังหวัด ครอบคลุม ปัจจัย คนขับ ถนน และรถยนต์ จากข้อมูล Realtime
3. ขยายขอบเขตและบทบาทภารกิจของ ศบถ. อำเภอร่วมกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้องให้เป็นกลไกจัดการระดับพื้นที่ ดำเนินการมาตรการและกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อบรรลุยุทธศาสตร์และนโยบายตามหลักฐานเชิงประจักษ์และบริบทในแต่ละพื้นที่ รวมทั้งติดตามกำกับพื้นที่ของตนให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดได้ตามเกณฑ์ในแผนแม่บทฉบับที่ 5 โดยการกำหนดมาตรการ การดำเนินการด้วยหลักฐานเชิงประจักษ์ให้มีการป้องกันทั้ง pre-crash, crash และ post-crash ในระดับพื้นที่ ครอบคลุม ปัจจัย คนขับ ถนน และรถยนต์ ในพื้นที่ จากข้อมูล Realtime
4. ควบคุมกำกับให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุทุกราย ภายใน 2 ชั่วโมงนับจากเกิดเหตุการณ์ ซึ่งเป็น Golden Period ที่จะได้ข้อมูล I-LED ได้ครบถ้วนสมบูรณ์ที่สุด รวมทั้งรวบรวมข้อมูลการเริ่มต้นและสิ้นสุด ของ มาตรการ การดำเนินการ ที่มีเป้าหมายและประเมินประสิทธิผลของแต่ละมาตรการ เพื่อนำไปหาความสัมพันธ์ของมาตรการ การดำเนินการต่างๆ ว่ามีประสิทธิผลหรือไม่อย่างไร
5. การบริหารจัดการกลไกทุกระดับให้เป็นลักษณะ Project Management เพื่อให้เกิดความเป็นอิสระและเกิดความคล่องตัวในการปรับยุทธศาสตร์ นโยบาย การดำเนินการตลอดเวลา
6. จัดสรรทรัพยากรจากแหล่งต่าง ๆ ที่มีเป้าหมายเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน และความปลอดภัยบนถนน เช่น กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.), สสส

การดำเนินการทั้งหมดนี้อย่างจริงจัง จะช่วยลดการสูญเสียผลิตภาพ ตลอดจนความเสียหายในด้านการมนุษยอื่น ๆ เป็นมูลค่าถึงห้าแสนล้านบาทต่อปี