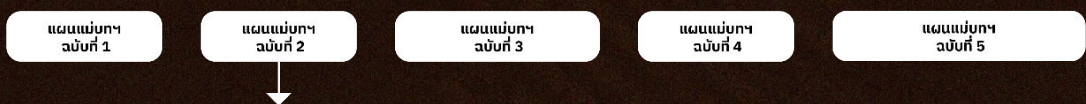
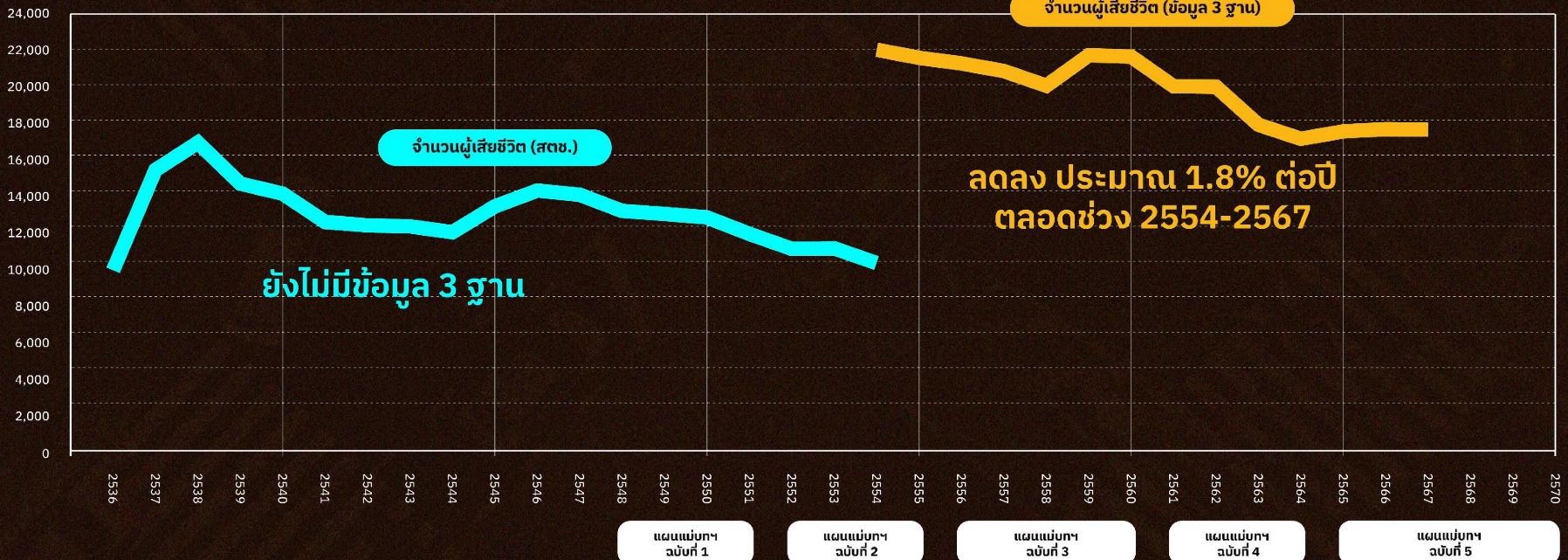


# อุบัติเหตุหน้าใหม่ บนเรื่องเล่าหน้าเดิม: ชวนสังคมร่วมหยุดวงจรความสูญเสีย

โครงการประเมินผลและการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนน  
เพื่อบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ช่วงปี 2565 - 2567

# 2 ทศวรรษกับความ (ไม่) ปลอดภัยทางถนนไทย

จำนวนผู้เสียชีวิต  
(คน)

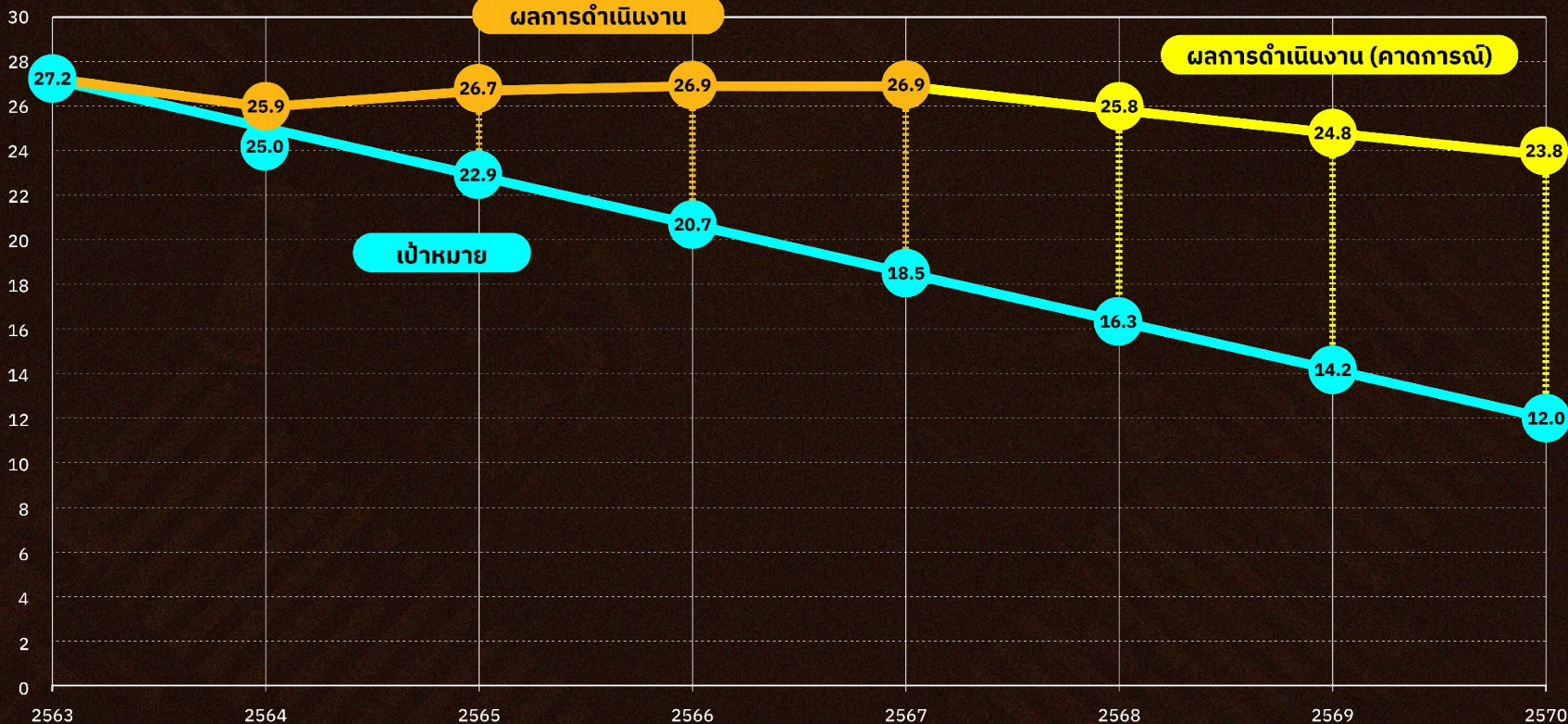


ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย  
การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) กรมควบคุมโรค และ สถิติอุบัติเหตุจากรoad สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

# แนวโน้มความ (ไม่) ปลอดภัยทางถนนของไทยที่บรรลุเป้าหมายได้ยาก

คนต่อแสนประชากร



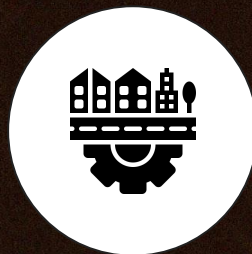
ประเด็นนำเสนอ  
**หยุดวงจรความสูญเสีย**  
คืนความปลอดภัยให้ถนนของไทย



ความเสี่ยงคน  
และพฤติกรรม



มาตรการ



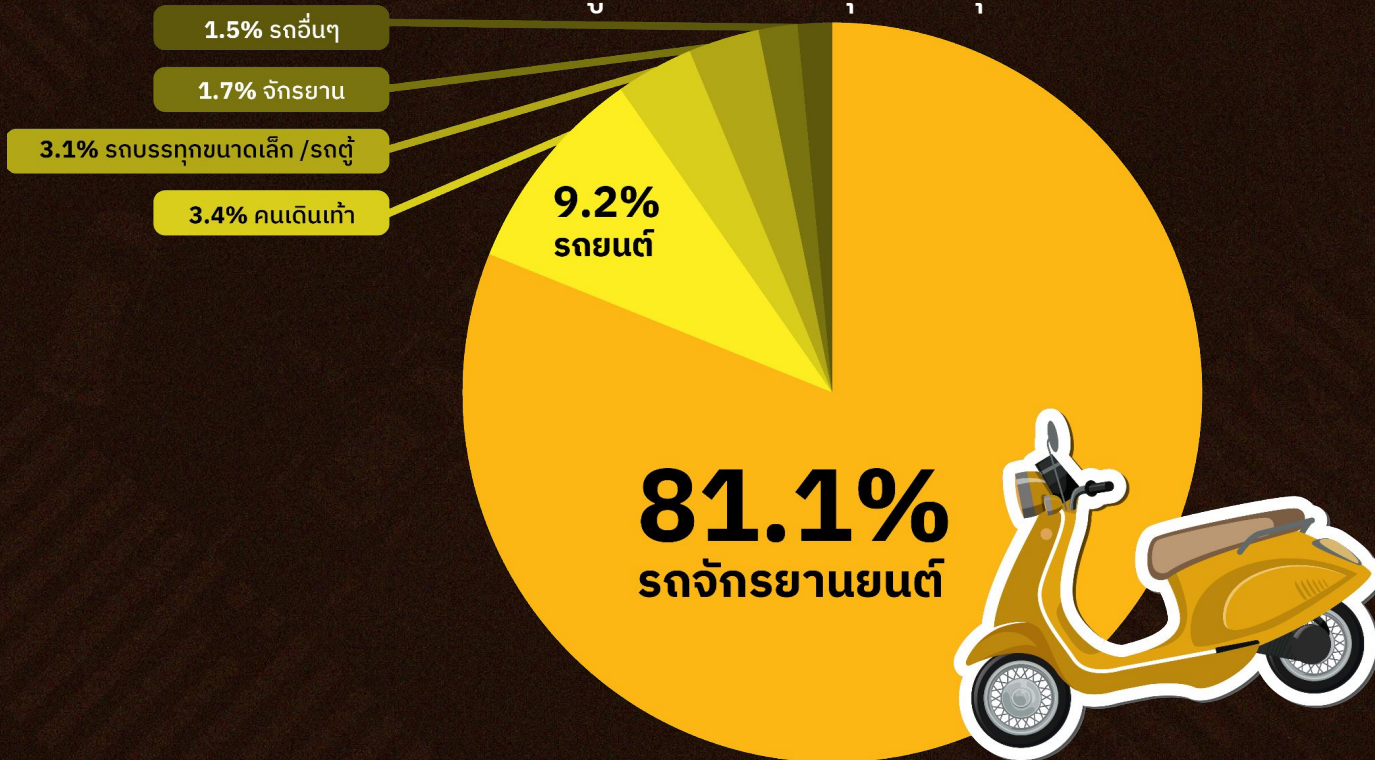
โครงสร้างพื้นฐาน



ข้อเสนอแนะ  
เชิงนโยบาย

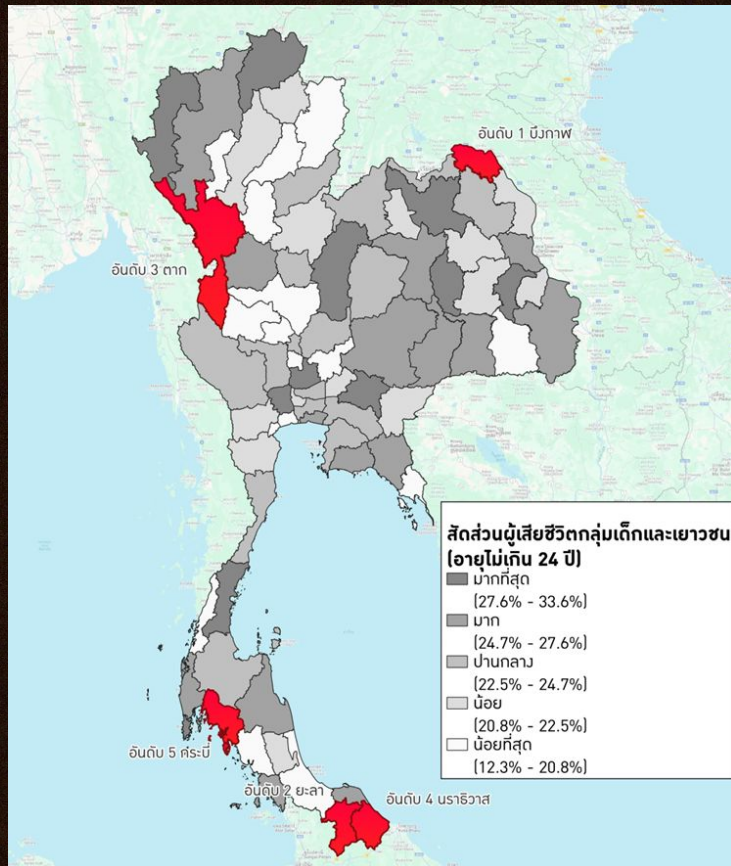
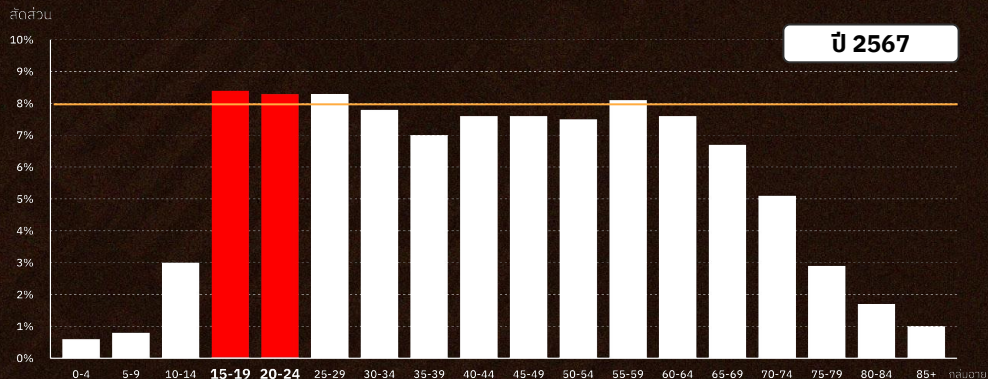
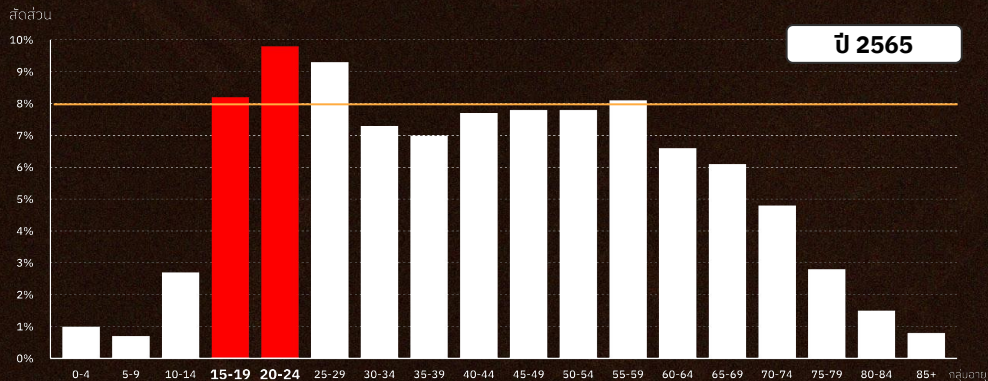
# ความเสี่ยงเดิม: จักรยานยนต์

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน



# ความเสี่ยงเดิม: เยาวชน

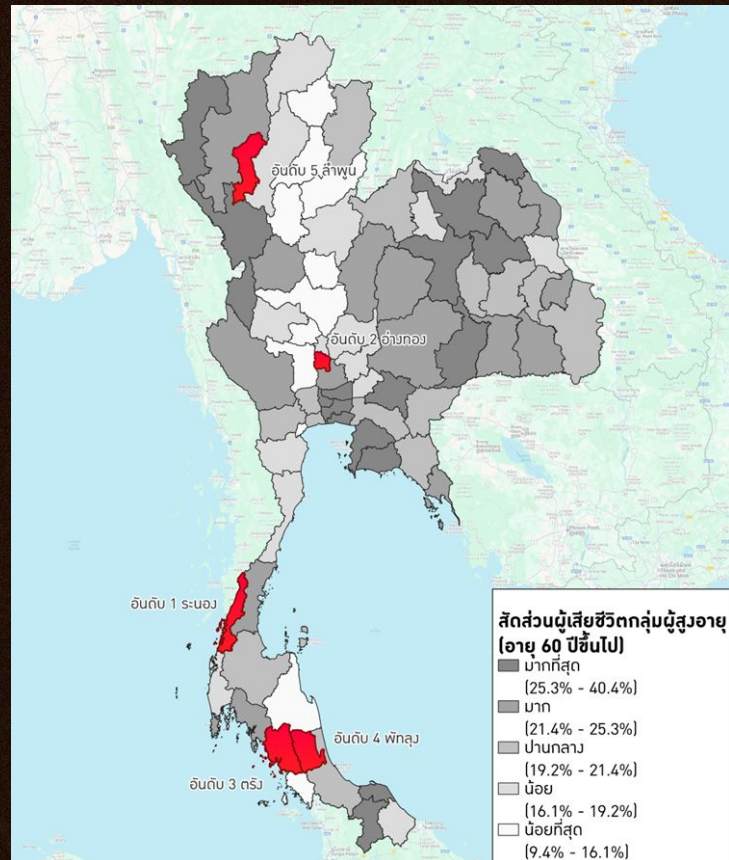
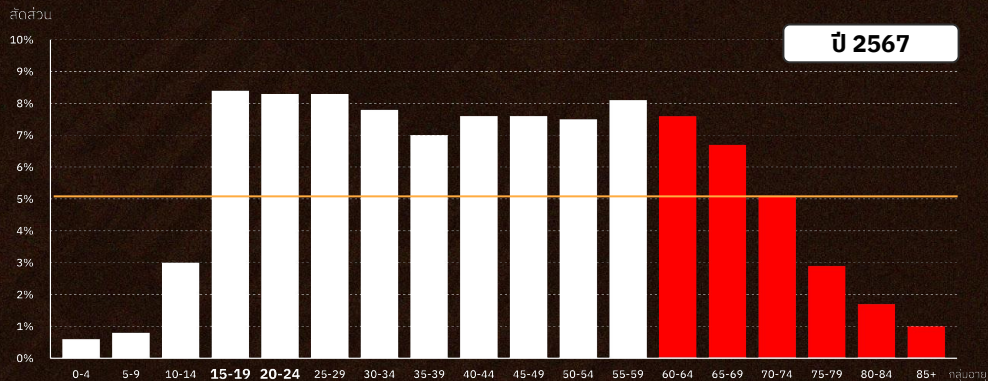
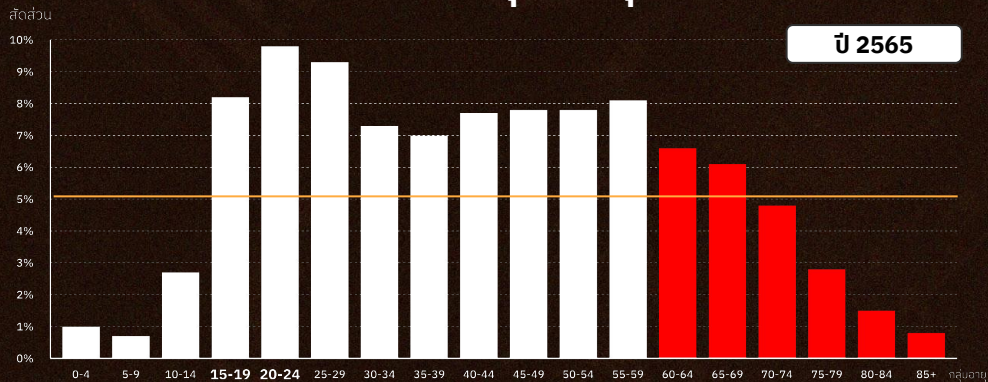
## กลุ่มเสี่ยงหลักยังเป็นเด็กและเยาวชนอายุ 15-24 ปี



ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) รวมปี 2565 - 2567

# ความเสี่ยงใหม่: ผู้สูงอายุ

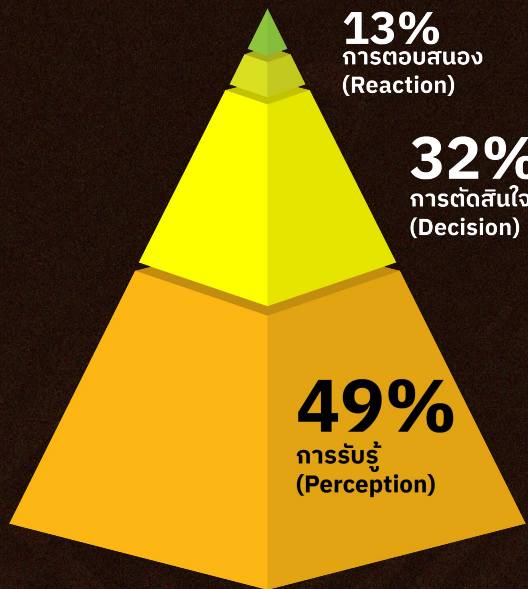
กลุ่มผู้สูงอายุตั้งแต่ 60 ปี ขึ้นไป มีสัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น



ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) รวมปี 2565 - 2567

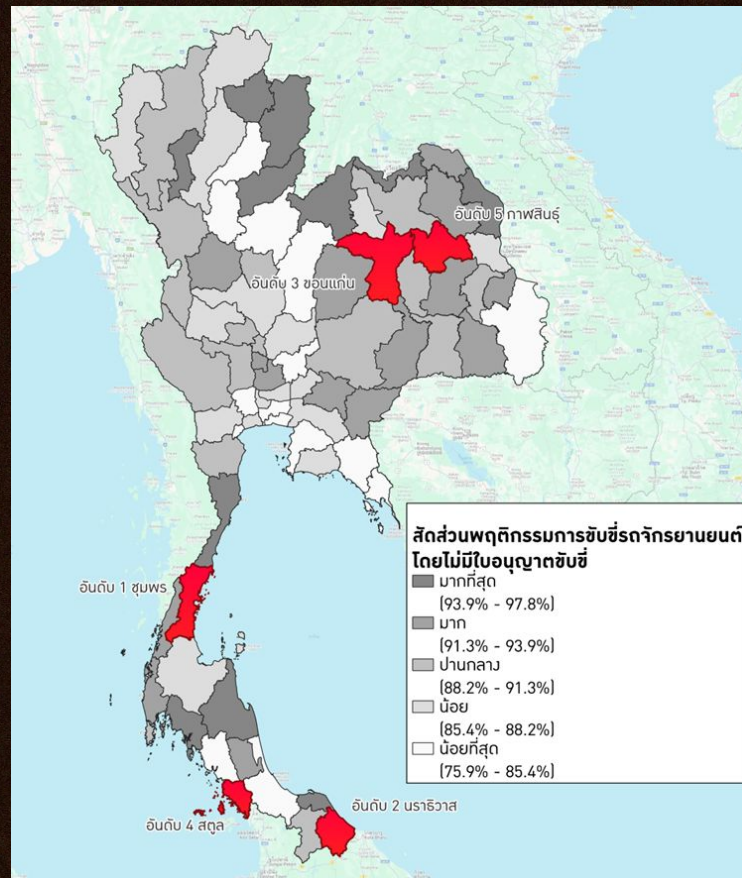
# พฤติกรรมเสี่ยง: ขับขี่โดยไม่มีทักษะในการขับขี่

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บาดเจ็บและเสียชีวิตโดยไม่มีใบขับขี่กว่า 89%



กลุ่ม 15-19 ปี บาดเจ็บและเสียชีวิตโดยไม่มีใบขับขี่สูงถึง 95%

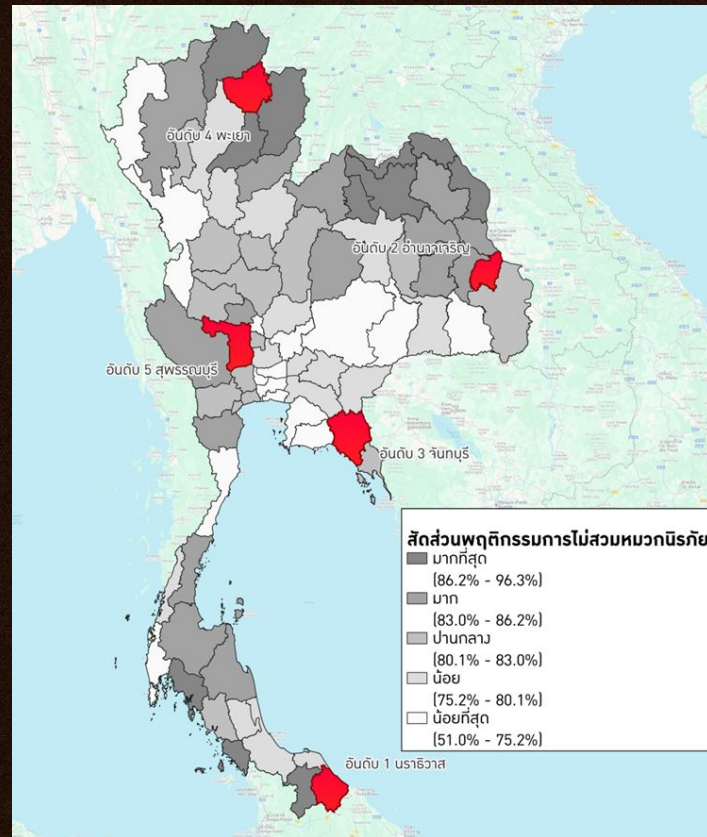
กลุ่มผู้ขับขี่อายุน้อยมักพลาดในการรับรู้ความเสี่ยง



# พฤติกรรมเสี่ยง: ขับขี่/ซ้อนรถจักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัย

ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัย  
บาดเจ็บและเสียชีวิตยังสูง 79.3%

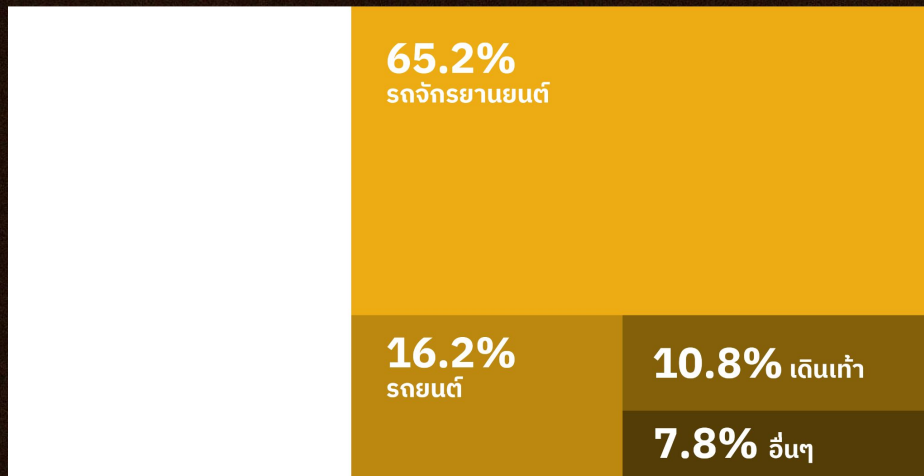
- 3 ปีที่ผ่านมา ลดการตายที่ไม่สวมหมวกได้เพียง 0.3%
- วัยทำงาน (อายุ 30-54 ปี) บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกเพิ่มขึ้นเป็น 32.5%



# พฤติกรรมเสี่ยง: ขับเร็ว

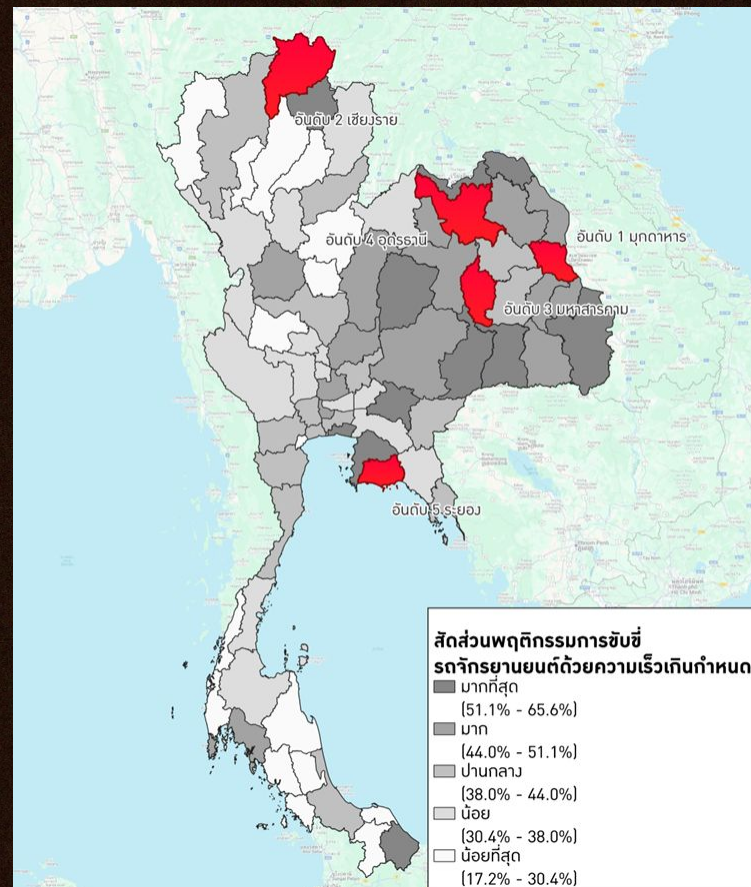
**37.1%**  
เสียชีวิตจากสาเหตุอื่น

**62.9%**  
เสียชีวิตจากความเร็ว



หมายเหตุ: เสียชีวิตจากความเร็วจึงพิจารณาจาก

- (1) ผู้เสียชีวิตที่ระบุว่าใช้อุปกรณ์นิรภัย
- (2) ผู้เสียชีวิตที่ระบุว่าใช้ความเร็วและไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย
- (3) คนเดินเท้า



ประเด็นนำเสนอ  
**หยุดวงจรความสูญเสีย**  
คืนความปลอดภัยให้ถนนของไทย



ความเสี่ยงคน  
และพฤติกรรม



มาตรการ



โครงสร้างพื้นฐาน



ข้อเสนอแนะ  
เชิงนโยบาย

# มาตรการ: ใบขับขี่

ครัวเรือนที่มีรถจักรยานยนต์

**18.5** ล้านครัวเรือน

ใบขับขี่รถจักรยานยนต์สะสม

**12.9** ล้านใบ

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์  
ที่ไม่มีใบขับขี่อย่างน้อย  
5.6 ล้านใบ

## โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่

- เริ่มปี 2562 ทำต่อเนื่องทุกปี ช่วยให้เยาวชนมีใบขับขี่รวมกว่า 190,446 ใบ
- คิดเป็น 2% ของเยาวชนกลุ่มอายุ 15-24 ปี



**ขยายผลได้จำกัด และไม่ถึงผู้สูงวัย**

# มาตรการ: สวมหมวกนิรภัย

## ด้านยังบังคับใส่หมวกไม่ได้

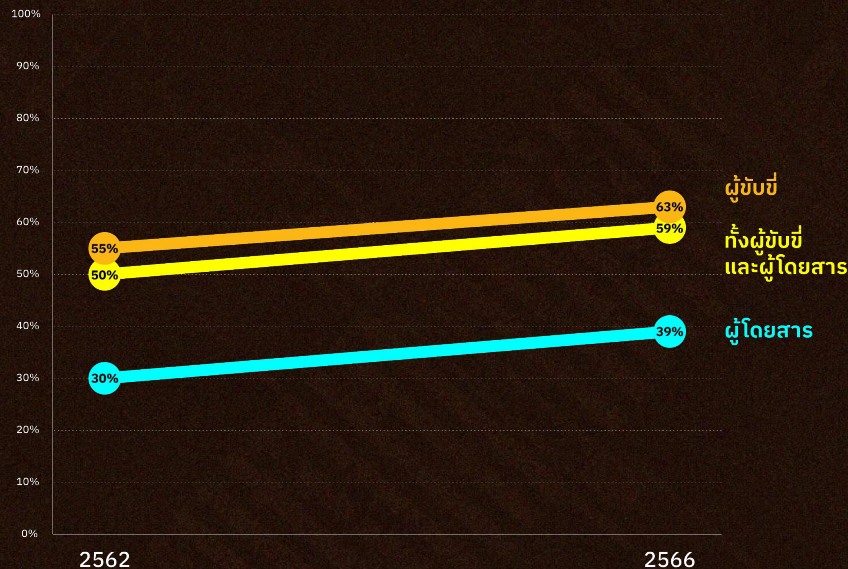
- ปี 65-67 ตั้งด่านมากขึ้นกว่า 4 เท่า แต่จับได้ลดลง

## โครงการวัคซีนจราจรช่วยส่งผลดีทางอ้อม

- จัดแล้ว 15 รุ่น (นักเรียน 10-19 ปี) เข้ารับการอบรม 24,037 คน (0.3% ของทั่วประเทศ)
- ช่วยให้เด็กต่ำกว่า 20 ปีบาดเจ็บและเสียชีวิตจากไม่สวมหมวกนิรภัยลดลง 0.9% (65-67)

## กล้อง AI ตรวจจับ “ไม่สวมหมวกนิรภัย” แบบอัตโนมัติ ทำแล้วเห็นผล

จังหวัดเชียงใหม่เริ่มมีการใช้กล้อง AI ตรวจจับหมวกปี 2564



# มาตรการ: จัดการความเร็ว

ท้องถิ่นเริ่มทำเชิงรุก แต่ความสำเร็จต้องอาศัยมาตรฐานและกลไกสนับสนุน

## กทม. – จัดการความเร็วและแก้ไขจุดเสี่ยง

- มีแผนลดอุบัติเหตุทางถนนพร้อมกำหนด KPI ครอบคลุมสำนักงานเขตและสำนักจราจร
- มีระบบข้อมูล และ Risk Map จาก ThaiRSC, Traffy Fondue + ผลประเมิน iRAP
- ติดตามและประเมินผลมาตรการ
- รณรงค์-บังคับใช้ควบคุม



# มาตรการ: จัดการความเร็ว ท้องถิ่นเริ่มทำเชิงรุก แต่ความสำเร็จต้องอาศัยมาตรฐานและกลไกสนับสนุน



“ถนนสุริยพงษ์” ถนนปลอดภัย

## เทศบาลเมืองน่าน – ถนนสุริยพงษ์ ได้มาตรฐาน 3 ดาว ตาม iRAP\*

- **ตั้งرس่งสู่ถนนปลอดภัย 3 ดาว**
- **ปรับปรุงกายภาพ** และองค์ประกอบถนนตาม ThaiRAP/iRAP
- **สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย** ผ่านการรณรงค์ ลดความเร็ว–สวมหมวก
- **ร่วมมือหลายภาคส่วน** ทั้ง ศปท.จังหวัด กปท. ภาคเอกชน และชุมชน

\*หมายเหตุ: iRAP คือมาตรฐานสากลที่ประเมินความปลอดภัยถนนแบบ 1–5 ดาว ครอบคลุมผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม  
ที่มา: รวบรวมข้อมูลจาก สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดน่าน และสื่อมวลชน (Thai PBS, เดลินิวส์, อปท.นิวส์)

ประเด็นนำเสนอ

# หยุดวงจรความสูญเสีย คืนความปลอดภัยให้ถนนของไทย



ความเสี่ยงคน  
และพฤติกรรม



มาตรการ



โครงสร้างพื้นฐาน



ข้อเสนอแนะ  
เชิงนโยบาย

# โครงสร้างพื้นฐาน: ถนนจำกัดความเร็วมีไม่พอ

ทางหลวงแผ่นดินและ  
ทางหลวงชนบท:

**100.8 กิโลเมตร**

คือความยาวของทางหลวง  
ที่ผ่านเขตเทศบาล ซึ่งใช้อัตรา  
ความเร็วได้ไม่เกิน  
50 กม./ชม.

คิดเป็นเพียง **0.2%**  
ของทางหลวงที่ผ่านเขต  
เทศบาลทั้งหมด

เทศบาล:

มีเทศบาลใน  
**27 จังหวัดและ กทม.**

ที่มีประกาศอัตราความเร็วถนน  
ไม่เกิน 50 กม./ชม.  
(รวมถนนท้องถิ่นและทางหลวง  
ท้องถิ่นในเขตเทศบาล)

# โครงสร้างพื้นฐาน: ถนนความเร็วสูง ทำให้เกิดจุดเสี่ยง

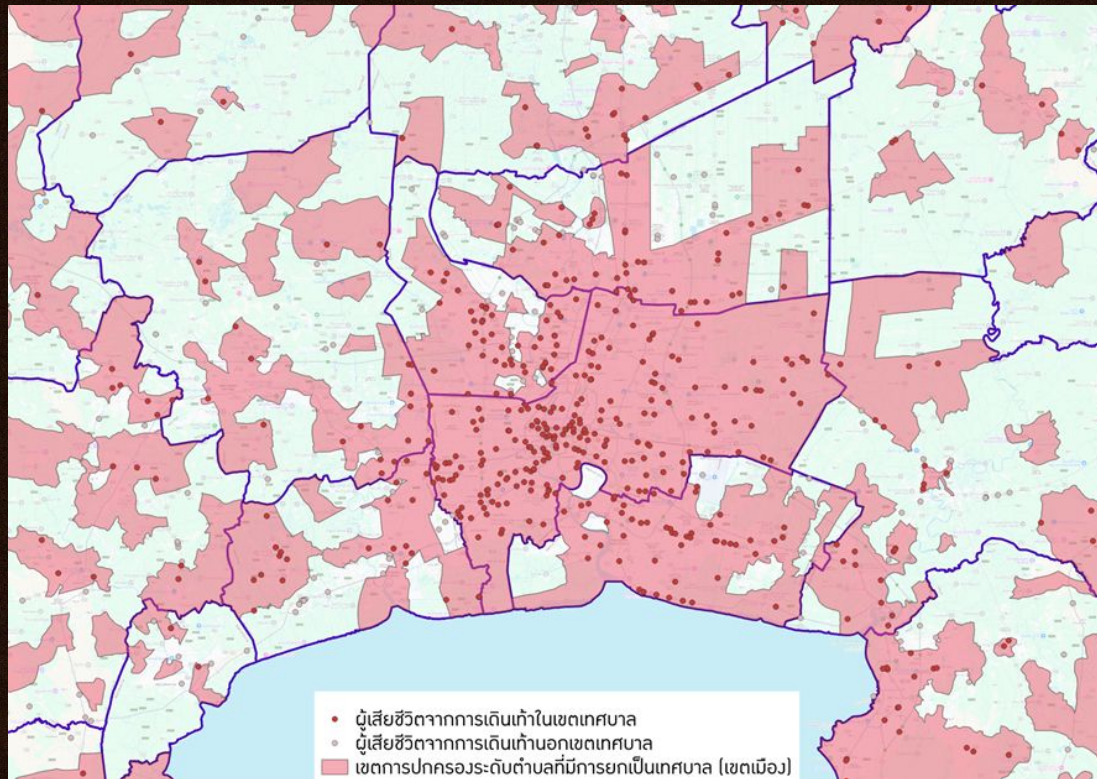
จุดเสี่ยงยังไม่หมดไป...

ปี 66-68 มีโครงการด้าน  
“การอำนวยความสะดวก”  
และ “ปรับปรุงจุดเสี่ยง”  
กว่าปีละ 13,900 ล้านบาท

โครงการเหล่านี้คิดเป็น  
93% ของงบประมาณ  
ความปลอดภัยทางถนน\*

\*หมายเหตุ: พิจารณาเฉพาะโครงการที่เกี่ยวข้องกับงานความปลอดภัยทางถนนอย่างชัดเจน  
ที่มา: แผนปฏิบัติการปี 2566-2568 ของกระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

# โครงสร้างพื้นฐาน: ถนนเขตเมือง จุดตายของคนเดินเท้า



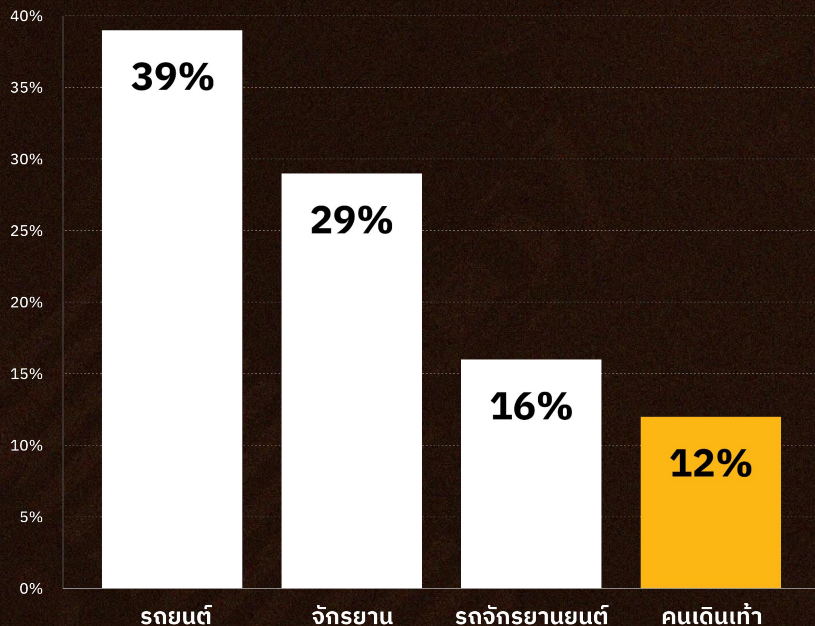
คนเดินเท้า  
เสียชีวิตเฉลี่ย  
ปีละกว่า **573** คน

**58.9%**  
เสียชีวิตในพื้นที่เมือง

# โครงสร้างพื้นฐาน: ถนนทั่วประเทศ ปลอดภัยไม่พอ คนเดินเท้าเสี่ยงสุด

มีเพียง 3% ของถนนไทยที่ได้รับการประเมินด้วยเกณฑ์ iRAP

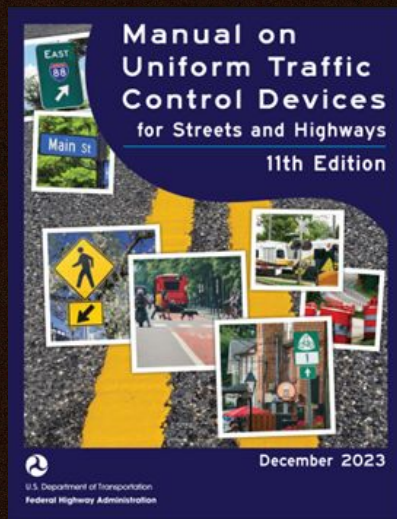
สัดส่วนของถนนที่ได้คะแนน iRAP 3 ดาวขึ้นไป



“คนเดินเท้า” เป็นกลุ่มที่ปลอดภัยน้อยที่สุด – มีเพียง **12%** ของเส้นทางที่ได้คะแนนความปลอดภัยเพียงพอ ( $\geq 3$  ดาว) เมื่อเทียบกับรถยนต์ (39%) และรถจักรยานยนต์ (16%)

# โครงสร้างพื้นฐาน: ขาดมาตรฐานกลาง ที่เห็นภาพเดียว

การขาด**มาตรฐานกลาง**ที่ชัดเจน และครอบคลุมทุกพื้นที่ เช่น ทางข้ามถนนปลอดภัย เครื่องมือสยบจราจร และถนนที่สมบูรณ์พร้อมทางเท้า ทางจักรยาน ทางรถจักรยานยนต์ และช่องทางรถโดยสาร **ส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกันไป** ในแต่ละพื้นที่และผู้ใช้ถนนไม่ได้รับความปลอดภัยในมาตรฐานเดียวกัน



หลายประเทศมีมาตรฐานกลางชัดเจน ทำให้ถนนทั้งประเทศมีคุณภาพและความปลอดภัยใกล้เคียงกัน

ประเด็นนำเสนอ  
**หยุดวงจรความสูญเสีย**  
คืนความปลอดภัยให้ถนนของไทย



ความเสี่ยงคน  
และพฤติกรรม



มาตรการ



โครงสร้างพื้นฐาน



ข้อเสนอแนะ  
เชิงนโยบาย

# ลดความสูญเสีย: คนขี่จักรยานยนต์ต้องมีใบขับขี่

ตั้งเป้าหมาย

## กรมการขนส่งทางบก

- ตั้งเป้าใบขับขี่รถจักรยานยนต์สะสม 18 ล้านใบ ในปี 2570
- จัดทะเบียนรถใหม่ ต้องมีใบขับขี่

จูงใจคนให้ทำเพิ่ม

- เพิ่มช่องทางเรียนและทำใบขับขี่เพิ่มเติม + ขยายเวลาทำใบฯ วันหยุด
- จัดทุนทำใบฯ สำหรับกลุ่มเป้าหมาย/ กลุ่มขาดโอกาส

เสริมหลักสูตรใหม่

- พัฒนาหลักสูตรใหม่สำหรับนักขี่หน้าใหม่
- ประเมินคุณภาพผู้ผ่าน โครงการ “นักเรียนรุ่นใหม่ๆ” เพื่อขยายผล
- ประเมินคุณภาพโรงเรียนสอนขับขี่

## สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

- ตั้งเป้าให้ตรวจใบขับขี่รถทุกคน (100%) ที่ผ่านด่านตำรวจ
- ศึกษาการบังคับใช้กฎหมายด้วยระบบตรวจจับป้ายทะเบียน

## หน่วยงานในท้องถิ่น

- คัดกรองผู้ขับขี่ในชุมชน มุ่งเน้นเด็ก และ ผู้สูงอายุ

เข้มบังคับใช้ และ เพิ่มการคัดกรอง

# ลดความเสี่ยงคน: เพิ่มการสวมหมวกนิรภัย

## ตั้งเป้าหมาย

### ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนและจังหวัด

- จังหวัดตั้งเป้าหมายการสวมหมวก 100% ภายในปี 2570

## เพิ่มประสิทธิภาพ บังคับใช้กฎหมาย

### ตำรวจและเจ้าของสายทาง

- บังคับใช้กล้องระบบ AI ตรวจจับไม่สวมหมวก
- เสริมการตั้งด่านแบบสุ่ม
- เสริมกระบวนการด้วย e-ticket ระบบตัดแต้ม
- ติดตามผลจากกล้อง AI ทุกจังหวัด

## สนับสนุนกติกา เชิงสถาบัน

### สถานศึกษา สถานประกอบการ คปภ.

- บังคับสวมหมวก เมื่อเข้าพื้นที่
- ส่วนลดทางประกันภัยให้องค์กรที่ดำเนินการ

# ลดความสูญเสีย: ให้ถนนเร็วต่ำ ย้ำความปลอดภัย

ตั้งเป้าหมาย

ระบุพื้นที่

ดำเนินการชัดเจน

## กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท

- กำหนดค่าเป้าหมายสัดส่วนถนนความเร็ว 50 กม./ชม. ร้อยละ 80 ของทางหลวงที่ผ่านเขตเมือง
- ศึกษาเพื่อระบุช่วงถนนที่จำเป็นต้องกำหนดความเร็วต่ำ โดยเฉพาะ
  - ถนนที่ผ่านเขตเทศบาล
  - ทางคู่ขนาน
- ทயอยปรับลดอัตราความเร็วสูงสุด
- ติดป้ายประกาศความเร็วให้ชัดเจน
- ติดตั้งเครื่องมือสยบจราจร

## องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- ร่วมกับตำรวจในท้องที่ กำหนดพื้นที่ความเร็วต่ำ (Low speed zone) 50 กม./ชม.
- ปรับลดอัตราความเร็วสูงสุด
- ติดป้ายประกาศความเร็วให้ชัดเจน
- ติดตั้งเครื่องมือสยบจราจร

## ลดความสูญเสีย: ให้มีมาตรฐานกลาง ทั้งทางข้าม ถนน และเครื่องมือสยบจราจร

- **อนุกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (อนุฯ 2) ศปถ.** จัดทำและขับเคลื่อนมาตรฐานกลางของ
  - 1) ทางข้าม
  - 2) เครื่องมือสยบจราจร (Traffic calming)
  - 3) ถนนสมบูรณ์ (Complete streets)
- **กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท** ประกาศใช้มาตรฐานกลาง ภายใต้ว.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535

# แบ่งกันรับผิดชอบเพื่อเสริมการบังคับใช้กฎหมาย

<p><b>เจ้าของสายทาง</b> ลงทุนก่อสร้างและบำรุงรักษา</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ทำได้ทั้งการจัดซื้อและเช่าระบบ</li> <li>• กล้องเป็นองค์ประกอบของถนน</li> </ul>
<p><b>ตำรวจ</b> ลงทุนการบังคับใช้</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ตั้งงบประมาณให้เพียงพอ</li> <li>• บังคับใช้กฎหมาย</li> </ul>
<p><b>ผู้กระทำผิด</b> จ่ายค่าปรับและค่าส่งใบสั่ง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ชำระค่าปรับพร้อมค่าดำเนินการ (administrative fee) ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กำหนดไม่เกินอัตราขั้นสูงที่กำหนด ใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522</li> </ul>

# ให้สังคมมีส่วนร่วมสร้างความปลอดภัย

## องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- ปรับถนนปลอดภัย ความเร็วต่ำ
- เพิ่มลงทุนระบบกล้อง
- สื่อสารประชาชน หน่วย งานในพื้นที่

## สถาบันการศึกษา

- คุณเข้มสวมหมวก
- สนับสนุนนักเรียนทำใบขับขี่
- ให้ความรู้ สร้างความ ตระหนัก

## นิคมอุตสาหกรรม

- คุณเข้มสวมหมวก
- สนับสนุนทักษะขับขี่
- สื่อสารวัฒนธรรม ความปลอดภัย

## บริษัทประกันภัย

- ส่วนลดเบี้ยประกันภัย
- สนับสนุนอุปกรณ์และ มาตรการความปลอดภัย

ข้อเสนอแนะ

# หยุดวงจรความสูญเสีย

คืนความปลอดภัยให้ถนนของไทย

ลดความเสี่ยงคน ลดความสูญเสีย

ปรับถนนให้ความเร็วต่ำ ย้ำความปลอดภัย

แบ่งกันรับผิดชอบ เสริมบังคับใช้กฎหมาย

ให้สังคมมีส่วนร่วมสร้างความปลอดภัย