

ติดตาม Data เจ็บตายย้อนหลัง สู่เป้าหมายปลอดภัยทั่วไทย

10 เมษายน 2566



ช่วงที่ 1

จากแผนสู่ผลลัพธ์

ลดเจ็บ-ตาย บนถนนไทย

ข้อเสนอสู่พรรคการเมือง



ดร.สุเมธ องกิตติกุล
รองประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย



**ย้อนดู... แผนแม่บทความปลอดภัย
ทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570
สิ่งที่พรรคการเมืองควรรู้**



สู่ความปลอดภัยของทุกคนผ่าน 4 พันธกิจ: คน รถ ถนน โครงสร้างการทำงาน

วิสัยทัศน์:

“มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน”

พันธกิจ:

1. เน้นจัดการกับความ
เสี่ยงหรือภัยคุกคาม
สำคัญของประเทศอย่าง
จริงจัง เร่งด่วน ซึ่ง
ครอบคลุมประเด็น ผู้ใช้รถ
ใช้ถนน โดยให้ความสำคัญ
กับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง

2. เน้นจัดการกับความเสี่ย
อย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่ง
ครอบคลุมประเด็น
ยานพาหนะทุกประเภท โดย
ให้ความสำคัญกับ
ยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง

3. ปรับปรุงและพัฒนา
สภาพแวดล้อมที่
ปลอดภัยที่เอื้อต่อการ
สัญจรทุกรูปแบบอย่าง
ยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้
ยานยนต์ และการสัญจร
ที่ไม่ใช้ยานยนต์

4. สร้างรากฐานการทำงานด้านความ
ปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มี
ประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการ
ทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน
ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือ
ระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อ
กฎหมาย การจัดสรรงบประมาณอย่าง
สร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผล
ที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

กำหนดตัวชี้วัดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสระดับประเทศ

ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์

เป้าหมาย:



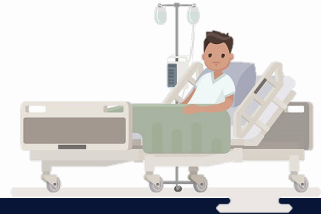
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ในปี 2570

ไม่เกิน 8,474 คน

หรือ 12 คนต่อแสนประชากร

คำนวณจากฐานข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) และรายงานการคาดประมาณประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2553-2583 (ฉบับปรับปรุง) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



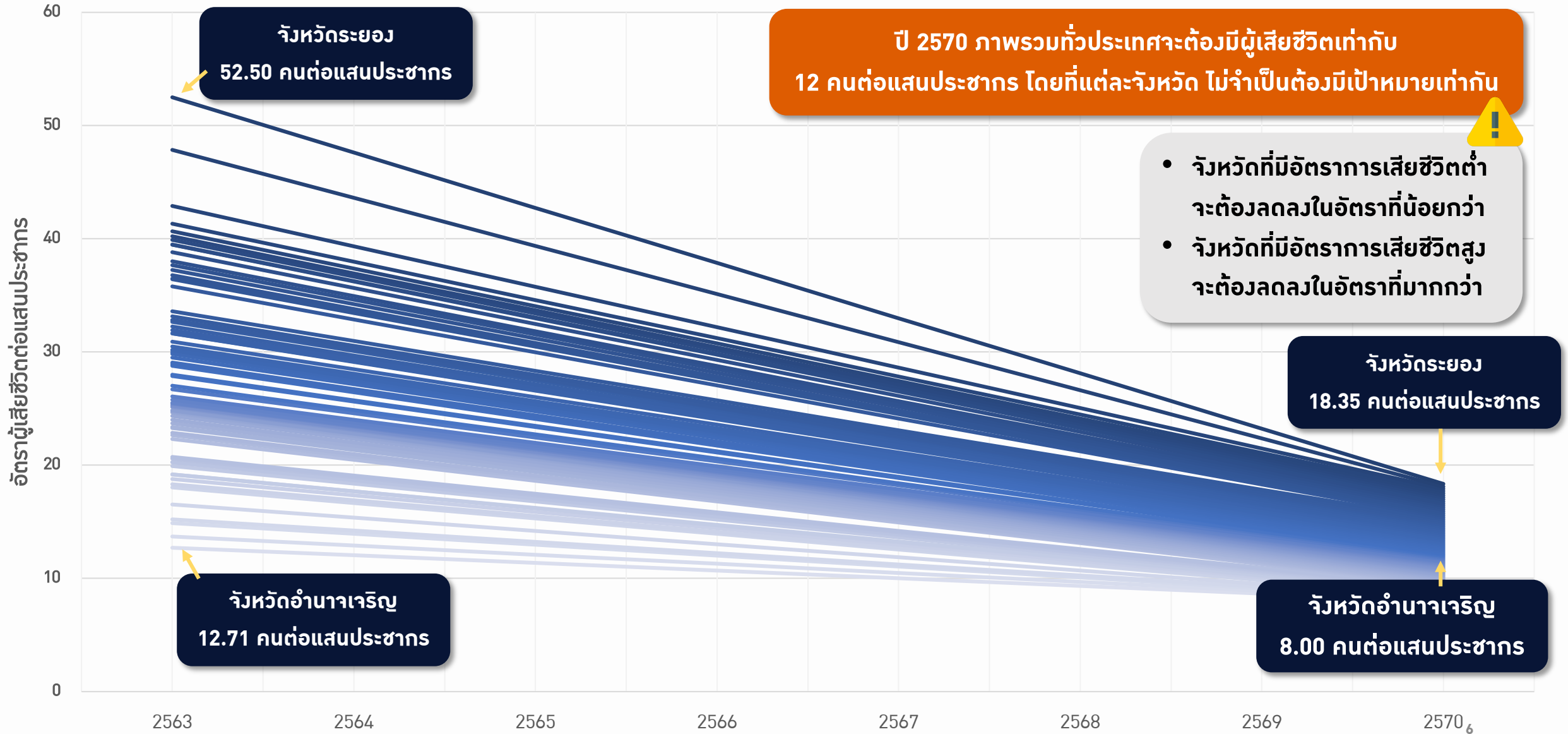
ผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนน

ในปี 2570

ไม่เกิน 106,376 คน

ข้อมูลผู้ป่วยในจากอุบัติเหตุทางถนนจากคลังข้อมูลสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข (Health Data Center: HDC) และ ข้อมูลการรับแจ้งเหตุอุบัติเหตุทางถนนของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร

กระจายเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตลงสู่ระดับจังหวัด



4 ยุทธศาสตร์และ 16 กลยุทธ์ที่ครอบคลุมทุกประเด็นสำคัญ

**ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลด
การเสียชีวิตและบาดเจ็บ
สาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน**

**ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับ
มาตรฐานด้านความ
ปลอดภัยของยานพาหนะ**

**ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนา
สภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย
และการเดินทางที่ยั่งยืน**

**ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนา
รากฐานโครงสร้างการทำงาน
ด้านความปลอดภัยทางถนน**

ประเด็นความเร็ว			6. ลดความเร็วของจักรยานยนต์ 7. ใช้เทคโนโลยีและแก้ไขจุดเสี่ยง	10. ปรับปรุงกฎหมายความเร็ว
1 การบริหารจัดการ				11. บริหารจัดการ กฎหมาย และ งบประมาณ
2 ถนนปลอดภัย			8. ตรวจสอบและปรับปรุงถนน	12. ปรับมาตรฐานถนน
3 ยานพาหนะปลอดภัย		3. จักรยานยนต์ปลอดภัย และให้ความรู้ 4. รถยนต์ปลอดภัย และให้ความรู้ 5. กฎหมายมาตรฐานรถและตรวจสภาพ		
4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	1. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจักรยานยนต์ เยาวชน 2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงผู้ขับขี่ทุกกลุ่ม: เมา เข็มขัด มือถือ เบาะนิรภัยเด็ก วัตถุออกฤทธิ์			13. กฎหมายใบขับขี่ ระบบตัดแต้ม สื่อ เบาะนิรภัยเด็ก
5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ	๙			14. เพิ่มความครอบคลุม ลดเวลาตอบสนอง
6 การจัดการข้อมูล การติดตาม และประเมินผล				15. เพิ่มประสิทธิภาพการติดตาม ประเมินผล
7 การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน				16. ยกระดับกลไกท้องถิ่น
8 การสัญจรที่ปลอดภัยและการ เดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์			9. ลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล	

รายละเอียดของ 4 ยุทธศาสตร์

ประเด็นตามเสาหลัก

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

แนวทางการดำเนินงาน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการ
เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้
รถใช้ถนน



คน

ลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน
ทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้
รถจักรยานยนต์และเยาวชน อายุ 15-24 ปี

- บังคับใช้กฎหมายด้วยการตั้งด่าน
- บังคับใช้กฎหมายด้วยเทคโนโลยี
- ให้ความรู้และสร้างความตระหนักรู้
- ส่งเสริมมาตรการองค์กรของท้องถิ่น ชุมชน ภาคเอกชน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐาน
ด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

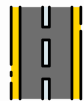


รถ

ลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้
รถจักรยานยนต์และรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความ
ปลอดภัย

- ปรับปรุงมาตรฐานรถจักรยานยนต์และรถยนต์
- เพิ่มการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน
- ให้ความรู้และสร้างความตระหนักรู้

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนา
สภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการ
เดินทางที่ยั่งยืน



ถนน

- ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนน
ของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่น
- จัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล
- ส่งเสริมรูปแบบการเดินทางที่ยั่งยืน ประกอบด้วย ระบบ
ขนส่งสาธารณะ การเดิน การใช้จักรยาน

- การบังคับใช้กฎหมายด้วยเทคโนโลยี (ความเร็ว)
- การตรวจประเมินถนนและแก้ไขจุดเสี่ยง
- การพัฒนามาตรฐานและโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้
ยานยนต์

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐาน
โครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัย
ทางถนน



การบริหารจัดการ
และการตอบสนอง
หลังเกิดเหตุ

พัฒนาและเสริมสร้างรากฐานในการทำงานด้านความ
ปลอดภัยทางถนนให้มีศักยภาพสูงขึ้น สามารถ
ดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายการลดปัญหาอุบัติเหตุ
ทางถนนได้อย่างยั่งยืน

- ปรับปรุงข้อกำหนดและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสม
- เพิ่มความครอบคลุมและรวดเร็วของการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ
- ติดตามและประเมินผลแผนแม่บทฯ
- เพิ่มการมีส่วนร่วมและการพัฒนาศักยภาพของชุมชน และท้องถิ่น

ทำอะไร?



ผู้ใช้ถนนปลอดภัย

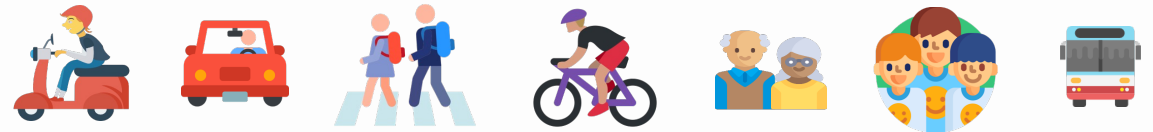
**ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
และเยาวชน**

(เน้น หมวก-เมา) ด้วยการเพิ่มจำนวนด่าน และให้ความรู้

ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม

(เน้น เมา-เข็มขัดนิรภัย-มือถือ-วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
อื่น-ที่นั่งนิรภัยเด็ก) ด้วยการเพิ่มจำนวนด่าน และให้ความรู้

ตัวชี้วัด



ลดตาย-เจ็บ ในแต่ละกลุ่มผู้ใช้

- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์
- รถยนต์ส่วนบุคคล
- คนเดินเท้า
- ผู้ใช้จักรยาน
- ผู้สูงอายุ
- เด็กและเยาวชน
- ผู้ประกอบอาชีพขับรถ (คนขับ ผู้โดยสาร)

ทำอะไร?



ยานพาหนะปลอดภัย

จักรยานยนต์ปลอดภัย ด้วยการติดตั้ง ABS ตรวจสอบมาตรฐานหมวกนิรภัยและให้ความรู้การใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง

1. ให้การรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1985 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย
2. รับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยเพิ่มขึ้น
3. กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ของชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ยานยนต์ตามข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ให้สอดคล้องกับประกาศของกรมการขนส่งทางบก
4. ออกประกาศรองรับการแต่งตั้ง หรือแต่งตั้งหน่วยงานผู้ให้บริการทางเทคนิค (Technical Service) เพื่อดำเนินการตรวจสอบหรือรับรอง ตามความตกลงฯ 1958 และ ASEAN MRA

ตัวชี้วัด



ลดตาย-เจ็บ จากยานพาหนะไม่ได้มาตรฐาน*

- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์
- รถยนต์ส่วนบุคคล

*ยังไม่มีข้อมูลตั้งต้น จะกำหนดค่าเป้าหมายที่ชัดเจนอีกครั้งเมื่อมีการเก็บข้อมูล ภายในปี 2567

ทำอะไร?



ความเร็ว

เพิ่มกล้องตรวจจับความเร็วในจุดเสี่ยง เครื่องมือชะลอความเร็ว ป้าย



ถนนปลอดภัย

ตรวจประเมินถนนตามเกณฑ์ iRAP สำหรับทุกกลุ่มผู้ใช้ถนน พร้อมแก้ไขจุดเสี่ยง



การเดินทางที่ยั่งยืน

เพิ่มการเดินทางที่ยั่งยืนด้วยการจัดสรรงบประมาณ และมาตรฐานถนนสมบูรณ์

ตัวชี้วัด



ลดตาย ที่เกิดบนถนนประเภทต่างๆ

- ถนนของกรมทางหลวง
- ถนนของกรมทางหลวงชนบท
- ถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ทำอะไรและตัวชี้วัด: ปรับปรุงข้อกำหนด ดำเนินมาตรการ ตามระยะเวลาที่กำหนด



จัดการความเร็ว

ทบทวนกฎหมาย จัดเก็บข้อมูล



ระบบตัดแต้ม

บังคับใช้และประเมินประสิทธิภาพ



การบริหารจัดการ

บูรณาการแผนงาน และติดตาม
งบประมาณ



การตอบสนองหลังเกิด

อุบัติเหตุ

ลดเวลาตอบสนอง เพิ่มความ
ครอบคลุม EMS



ใบอนุญาตขับรถ

ปรับปรุงระบบให้สะท้อนความเสี่ยง
ของยานพาหนะและผู้ใช้ แก่ไข
กฎหมาย



ติดตามและประเมินผล

เพิ่มการติดตาม เผยแพร่ข้อมูล
เสริมแกร่งงานวิจัย



ส่วนร่วมของท้องถิ่น

เพิ่มความร่วมมือ พัฒนาการสืบสวน
อุบัติเหตุ



ประเด็นท้าทายใหม่ๆ

ที่นี้วิจัยสำหรับเด็ก
การกำกับดูแลสื่อโซเชียล

จากแผนแม่บทฯ สู่การติดตาม
ผ่าน TDRI Web report

TDRI Web report: ช่องทางติดตามข้อมูลอุบัติเหตุแห่งใหม่

ย้อนดูสถิติ เจ็บ-ตายบนถนนไทย ปี 2564 – 2565

เดินทางสู่เป้าหมายลดผู้เสียชีวิตก่อนปี 2570

ประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลก (ข้อมูลปี 2561) และได้มีความพยายามในการลดอุบัติเหตุด้วยมาตรการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งคือการตั้งเป้าหมายการลดอุบัติเหตุร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์แห่งชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เพื่อบรรลุเป้าหมายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนก่อนปี 2570 ที่จะถึงในอีก 5 ปีข้างหน้า

ทีดีอาร์ไอร่วมติดตามประเมินผลและกำหนดตัวชี้วัดที่สะท้อนมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนของไทย โดยสรุปข้อมูลภาพรวมยอดผู้เสียชีวิตสะสมทั่วประเทศตั้งแต่ปี 2563-2565 รวมถึงแสดงข้อมูลประเมินผลตัวชี้วัดรายจังหวัดบนหน้าเว็บไซต์ ซึ่งมีที่มาจากการรวบรวมข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน จากกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข มาใช้วิเคราะห์เป้าหมายของแต่ละตัวชี้วัด เพื่อเป็นทิศทางให้กับองค์กรส่วนจังหวัดและภูมิภาคในการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยบนท้องถนน

ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนไทยในทศวรรษที่ผ่านมา ▾

ยอดผู้เสียชีวิตบนท้องถนนปี 2565 ▾

ตัวชี้วัดประเมินการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ▾

ประเมินผลรายจังหวัด ▾



- Dashboard แสดงผลการติดตามและประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน รายไตรมาส
- ใช้ข้อมูลจาก 4 แหล่งคือ
 - 1) ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจาก อุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน)
 - 2) ระบบข้อมูลผู้ป่วยใน 43 แห่ง
 - 3) สถิติอุบัติเหตุกรมการขนส่งทางบก
 - 4) ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance: IS)
- เน้นการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส (ระดับประเทศและจังหวัด) และการเสียชีวิตตามประเภทกลุ่มผู้ใช้ (ตัวชี้วัดภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 ของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5)

ตอบโจทย์การรายงานผลให้กับ 3 กลุ่มผู้ใช้งาน



หน่วยงานระดับนโยบาย

- สามารถติดตามข้อมูลตัวเลข ผู้เสียชีวิตระดับประเทศ
- แสดงผลด้วยแผนภูมิและแผนที่ เข้าใจได้ง่าย ช่วยในการกำหนดนโยบาย ระดับพื้นที่และกลุ่มเสี่ยง



หน่วยงานผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน

- มีข้อมูล Spreadsheet เป้าหมาย ระดับประเทศและจังหวัดให้ดาวน์โหลดสำหรับใช้กำหนดเป้าหมายและประชาสัมพันธ์
- มีข้อมูล Spreadsheet ขอบผู้เสียชีวิต ระดับประเทศและจังหวัดรายไตรมาส สำหรับการติดตามการดำเนินงาน



ประชาชนทั่วไป

- ร่วมติดตามการเสียชีวิตในภาพรวม และระดับพื้นที่ที่ตนสนใจ
- เห็นถึงข้อมูลความเสี่ยงแบบเข้าใจง่าย ด้วยกล่องข้อความและคำอธิบายแบบกระชับ

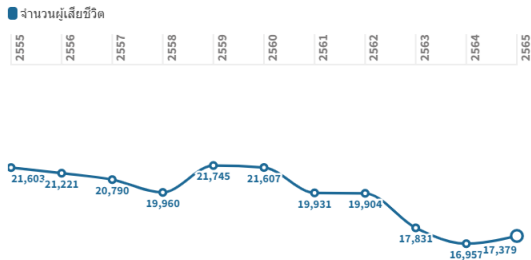
ติดตามจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสย้อนหลัง

ในทศวรรษที่ผ่านมา มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย

19,733

คนต่อปี

ที่มาข้อมูลผู้เสียชีวิต อานเพิ่มเติม



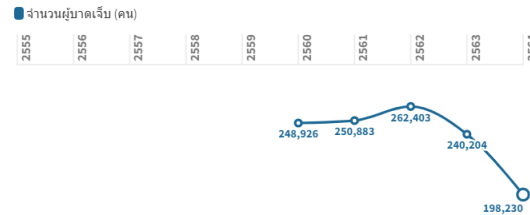
A Flourish chart

ช่วง 5 ปีที่ผ่านมา มีผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย

240,044

คนต่อปี

ที่มาข้อมูลผู้บาดเจ็บสาหัส อานเพิ่มเติม



A Flourish chart

สะท้อนข้อมูลของกลุ่มเสี่ยงและกลุ่มเปราะบางสำคัญ

ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลดลงในช่วงโควิด แต่ปีที่ผ่านมาเริ่มส่งสัญญาณตัวเลขเพิ่มมากขึ้น

ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยค่อนข้างคงตัวในทศวรรษที่ผ่านมา แต่ลดลงในช่วงปี 2563 - 2564 ที่เป็นช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 อย่างไรก็ตาม ณ สิ้นสุดไตรมาสที่ 4 ปี 2565 มีจำนวนผู้เสียชีวิตสะสมใกล้เคียงกับปี 2564 ทั้งปี จำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวมจึงอาจกลับมาเพิ่มขึ้นอีกครั้ง และในจำนวนนี้มีกลุ่มเสี่ยงจำนวนมากที่เสียชีวิตบนท้องถนน

3 กลุ่มเสี่ยงอุบัติเหตุบนท้องถนน

แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 มุ่งเน้นการจัดการกับความเสี่ยงหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็น ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง และกลุ่มผู้เดินทางที่มีความเปราะบางเป็นพิเศษ **ตัวอย่าง 3 กลุ่มเสี่ยงสำคัญ ได้แก่** ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้สูงอายุ และ คนเดินเท้า

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุด

ที่มา : ฐานข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance : IS)

ผู้สูงอายุ
กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงต่อการถดถอยของสมรรถภาพร่างกาย

คนเดินเท้า
กลุ่มคนใช้ถนนที่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกันร่างกายจากอุบัติเหตุ

ที่มา : ข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข 2565

การประเมินผลตัวชี้วัดระดับประเทศ

แสดงผลค่าเป้าหมายระดับประเทศพร้อมประเมินผล ด้วยข้อมูลที่เกิดขึ้นจริง

เป้าหมายปี 2570
อัตราผู้เสียชีวิตต้องลดลงเหลือ

12

คน ต่อแสนประชากร

เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้เหลือเท่ากับ 12 คนต่อประชากรแสนคน หรือ 8,478 คน ในปี 2570 เป็นไปตามเป้าหมายและตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์แห่งชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล อีกทั้งยังเป็นเป้าหมายของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2565-2570)

กำหนดให้ปีตั้งต้นในการคำนวณเป้าหมายคือ ปี 2563 โดยวิเคราะห์จากระดับความรุนแรงของสถานการณ์อุบัติเหตุ และตั้งเป้าหมายให้ระหว่างปี 2566 - 2570 ต้องลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือเท่ากับ 12 คนต่อประชากรแสนคน อีกทั้งต้องมีการกระจายเป้าหมายไปสู่ระดับจังหวัดในอัตราที่แตกต่างกัน

ปีตั้งต้น 2563
เป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตต้องไม่เกิน

27.2

คน ต่อแสนประชากร

อัตราผู้เสียชีวิตจริง

27.2

คน ต่อแสนประชากร

ยอดผู้เสียชีวิตสะสมรวมทั้งประเทศ
17,831 คน

ปีเริ่มตั้งเป้า 2564
เป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตต้องไม่เกิน

25.0

คน ต่อแสนประชากร

อัตราผู้เสียชีวิตจริง

25.9

คน ต่อแสนประชากร

ยอดผู้เสียชีวิตสะสมรวมทั้งประเทศ
16,957 คน
เป้าหมายผู้เสียชีวิตไม่เกิน 16,494 คน
เกินเป้า 463 คน

ปี 2565
เป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตต้องไม่เกิน

22.9

คน ต่อแสนประชากร

อัตราผู้เสียชีวิตจริง

26.67

คน ต่อแสนประชากร

ยอดผู้เสียชีวิตสะสมรวมทั้งประเทศ
17,379 คน
เป้าหมายผู้เสียชีวิตไม่เกิน 15,158 คน
เกินเป้า 2,221 คน

ปี 2566
เป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตต้องไม่เกิน

20.7

คน ต่อแสนประชากร

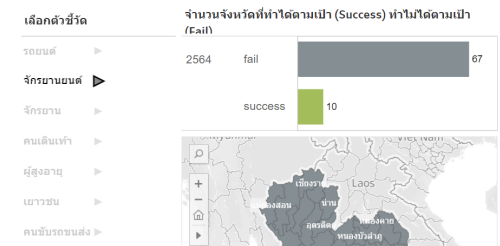
ติดตามตัวชี้วัดรายกลุ่มผู้ใช้ถนน

ตัวชี้วัดประเมินการลดอุบัติเหตุทางถนน

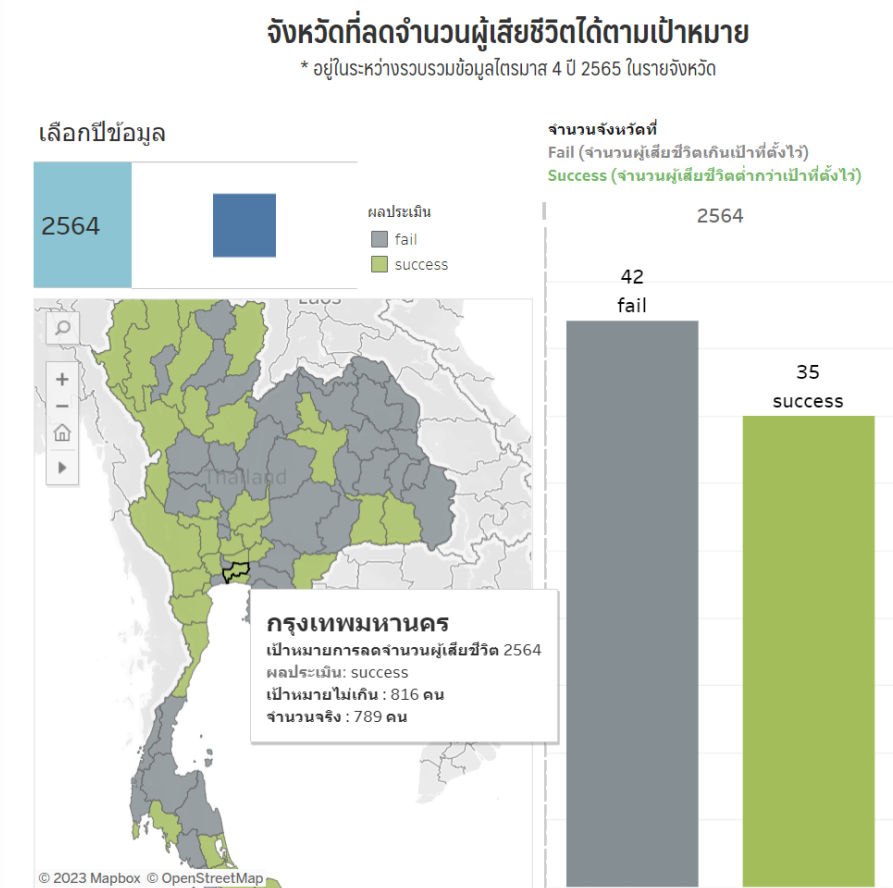


ประเมินผลจากตัวชี้วัดเพื่อติดตามเป้าหมายทั่วประเทศ (ปี 2564)

จำนวนจังหวัดที่ทำได้ตามเป้าหมายการลดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละตัวชี้วัด และพบแหล่งมาตรการทั้งในระดับประเทศและระดับจังหวัด ที่มีต่อจำนวนผู้เสียชีวิตจากการเดินทางประเภทต่างๆ รวมถึงจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มประชากรบางกลุ่มอย่างผู้สูงอายุและเยาวชน

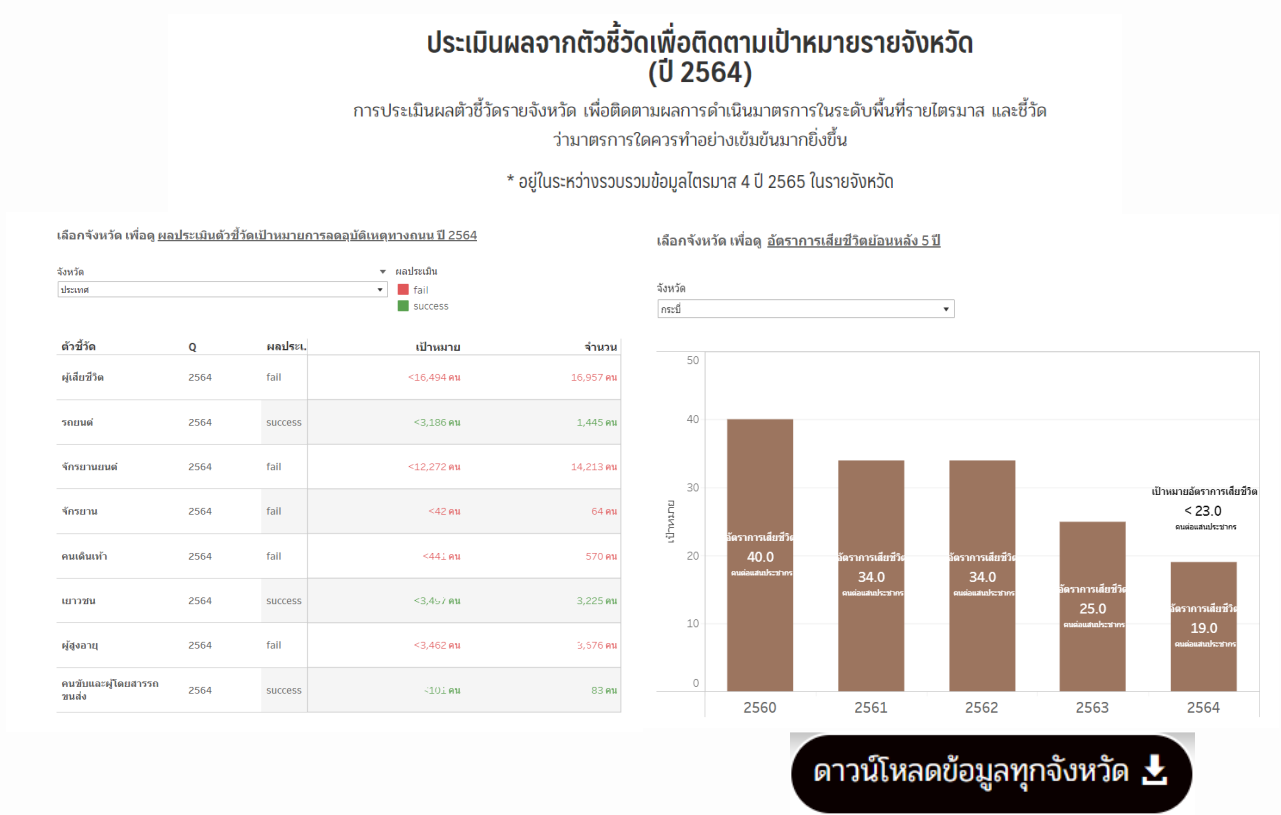


ติดตามเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตรายจังหวัด



ดาวน์โหลดข้อมูลประเมินตัวชี้วัด

สะท้อนข้อมูลรายจังหวัดรายกลุ่มผู้ใช้นน



ดาวน์โหลดข้อมูล Spreadsheet ได้ 3 รูปแบบ

1. ข้อมูลสถิติผู้เสียชีวิตและค่าเป้าหมาย ระดับประเทศ

- เปรียบเทียบสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและค่าเป้าหมาย ระดับประเทศ รายไตรมาส
- เปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตและค่าเป้าหมายระดับประเทศ รายปี

ปี	ไตรมาส	จำนวนเสียชีวิต (Actual)	ค่าเป้าหมาย (Target)
2563	Q1	4,921	4,921
2563	Q1-Q2	8,414	8,414
2563	Q1-Q3	12,678	12,678
2563	Q1-Q4	17,831	17,831
2564	Q1	5,007	4,638
2564	Q1-Q2	8,967	8,670
2564	Q1-Q3	12,420	12,703
2564	Q1-Q4	16,957	16,494
2565	Q1	5,361	4,261
2565	Q1-Q2	10,366	7,966
2565	Q1-Q3	14,854	11,375
2565	Q1-Q4	17,379	15,158

ปี	อัตราเสียชีวิตต่อแสนประชากร (Actual)	ค่าเป้าหมาย (Target)
2563	27.2	27.2
2564	25.9	25.0
2565	26.7	22.9

2. ข้อมูลสถิติผู้เสียชีวิตและค่าเป้าหมาย ระดับจังหวัด

- เป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตรายปี และรายไตรมาส ระดับประเทศ และรายจังหวัด
- เป้าหมายอัตราการเสียชีวิตรายปีระดับประเทศ และรายจังหวัด

ปี	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
ประเทศ/จังหวัด	12.7	12.0	11.4	10.7	10.0	9.3	8.7	8.0
ยะลา	13.7	12.9	12.1	11.3	10.5	9.7	8.9	
กรุงเทพมหานคร	14.9	13.9	13.0	12.0	11.1	10.1	9.1	
สตล	15.2	13.7	12.7	11.7	10.7	9.7	8.7	
ปัดตัน	16.5	15.4	14.2	13.0	11.9	10.7	9.5	
นราวาส	18.0	16.7	15.3	13.9	12.6	11.2	9.8	
แมของสอน	18.3	16.9	15.5	14.1	12.7	11.3	9.9	
สมทสรุครวม	18.8	17.3	15.9	14.4	13.0	11.5	10.1	
นนทบุรี	19.2							
อุดรธานี	19.2							
หนองบัว ลัก	19.9							
ระนอง	20.2							
ยโสธร	20.3							
สมทสรุการ	20.6							
นครศรีธรรมราช	20.7							
ค่าเป้าหมาย จำนวนเสียชีวิต (คน) รายปี								
ประเทศ/จังหวัด	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570
ประเทศ/จังหวัด	48	44	41	37	33	30	26	22
ยะลา	73	68	64	59	54	49	45	40
กรุงเทพมหานคร	828	816	805	793	781	770	758	747
สตล	49	46	42	39	36	32	29	25
ปัดตัน	119	110	101	91	82	73	64	55
นราวาส	145	133	122	110	98	87	75	63
แมของสอน	44	41	38	34	31	28	25	21
สมทสรุครวม	36	33	30	27	24	21	18	15
นนทบุรี	239	229	220	210	201	191	182	172
อุดรธานี	303	275	247	220	192	164	136	108
หนองบัว ลัก	102	93	85	76	67	58	50	41
ระนอง	36	35	34	32	31	30	29	28
ยโสธร	109	99	89	79	69	59	49	39
สมทสรุการ	271	265	260	254	248	243	237	231
นครศรีธรรมราช	323	297	272	246	221	195	169	144

3. ข้อมูลสถิติผู้เสียชีวิตและค่าเป้าหมาย ระดับประเทศและจังหวัด

ภาค	จังหวัด	เสียชีวิต/บาดเจ็บสาหัส	ตัวชี้วัด
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	อัตราเสียชีวิตต่อแสนประชากร (คน/แสนประชากร)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิต (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นชนชั้นธุรกิจที่ยานยนต์ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นเยาวชน (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นชนชั้นธุรกิจที่สวนดอกไม้ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนเสียชีวิตที่เป็นคนในเครือ (คน)
ประเทศ	ประเทศ	เสียชีวิต	จำนวนชีวิตที่เสียชีวิต (คน)

- เปรียบเทียบสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและค่าเป้าหมายภาพรวมและตามกลุ่มผู้ใช้ รายไตรมาส ระดับประเทศและรายจังหวัด

2563 (Q1)	2563 (Q1-Q2)	2563 (Q1-Q3)	2563 (Q1-Q4)	2564 (Q1)	2564 (Q1-Q2)	2564 (Q1-Q3)	2564 (Q1-Q4)	2565 (Q1)	2565 (Q1-Q2)	2565 (Q1-Q3)	2565 (Q1-Q4)	2566 (Q1)	2566 (Q1-Q2)	2566 (Q1-Q3)	2566 (Q1-Q4)	2567 (Q1)	2567 (Q1-Q2)	2567 (Q1-Q3)
27.2	27.2	27.2	27.2	25.9	25.9	25.9	25.9	26.7	26.7	26.7	26.7	22.9	22.9	22.9	22.9	22.9	22.9	22.9
4921	8414	12678	17831	5007	8967	12420	16957	5361	10366	14854	16494	4261	7966	11375	15158	17379	19158	21158
3626	6224	9351	13246	4185	7495	10354	14213	4216	8133	1169	16494	4261	7966	11375	15158	17379	19158	21158
1007	1675	2621	3771	995	1729	2352	3225	1020	1919	280	3497	905	1690	2413	3167	3907	4688	5479
973	1659	2539	3463	455	771	1078	1445	509	999	142	1677	2390	3186	4031	4977	5977	7077	8077
149	235	345	479	140	253	396	570	135	266	38	441	113	212	304	411	511	611	711
7	13	26	45	20	41	56	64	100	205	28	42	11	20	28	37	46	55	64
1058	1854	2741	3758	1069	1939	2735	3676	1120	2201	315	3462	891	1666	2376	3116	3866	4616	5366
			109				83				101							
0	0	0	240204	0	0	147418	198326	0	0	0	62323	116444	165891	221086	56931	106363	161363	211363
0	0	0	201017	0	0	122706	165358	0	0	0	52140	97435	138836	185032	47633	89008	130008	170008
0	0	0	57658	0	0	32303	43797	0	0	0	14965	27951	39800	53084	13674	25539	39039	52539
0	0	0	11040	0	0	6784	9061	0	0	0	2868	5353	7635	10158	2619	4888	7388	9888
0	0	0	6467	0	0	3626	7596	0	0	0	1680	3145	4497	5977	7477	8977	10477	11977
0	0	0	8958	0	0	5715	4900	0	0	0	2316	4332	6164	8234	2113	3950	5783	7616
0	0	0	38018	0	0	32303	32435	0	0	0	9854	18402	26189	34934	8984	16776	25666	34556
			109				83				363							

เข้าถึงได้ที่

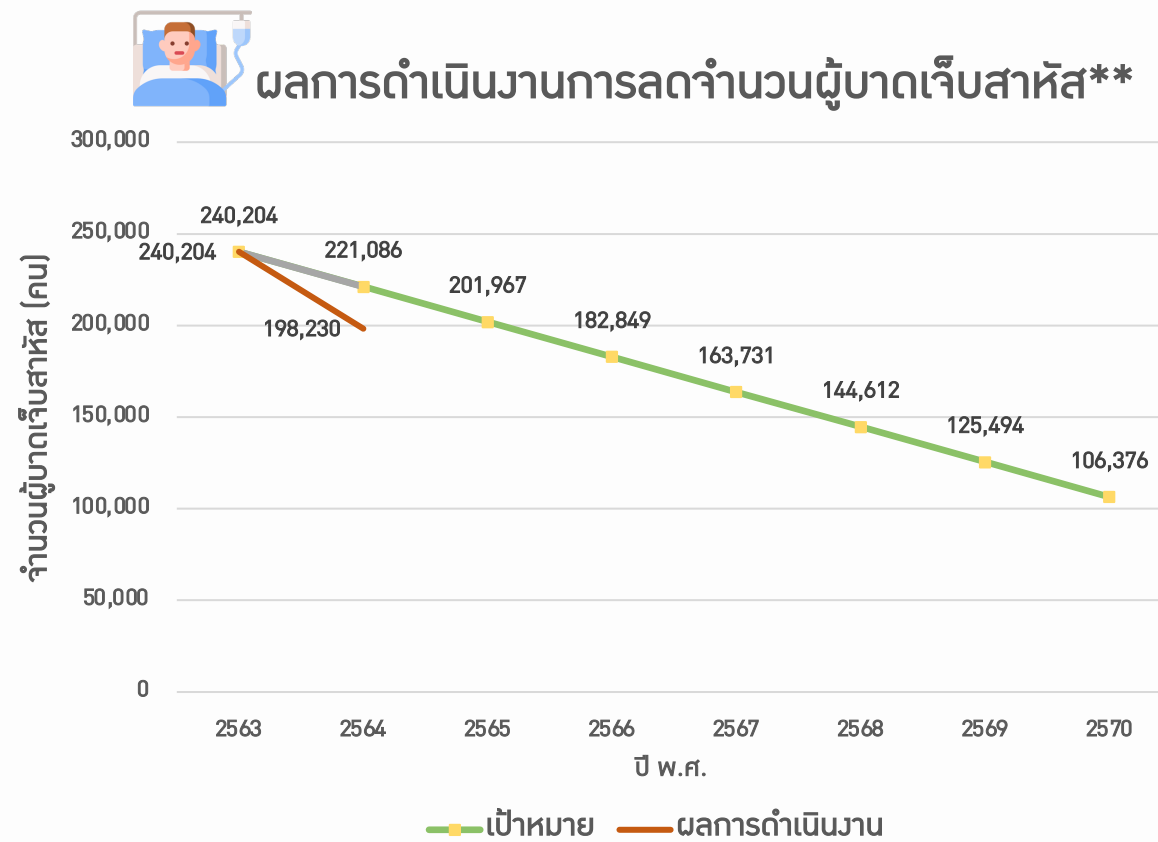
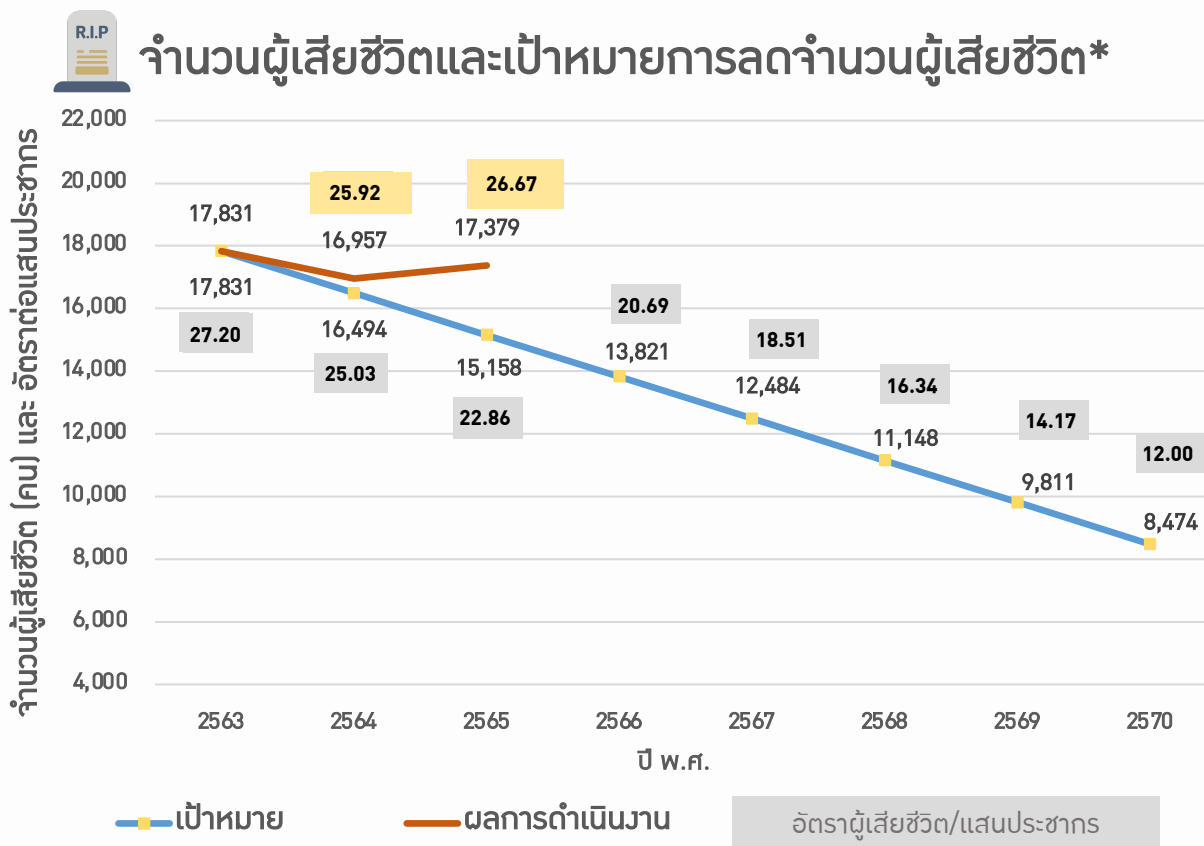
<https://tdri.or.th/road-safety>



ต่อ ยอดการใช้ข้อมูล วิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ของไทยล่าสุด



ข้อมูลจาก Web report นำมาใช้ติดตามสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

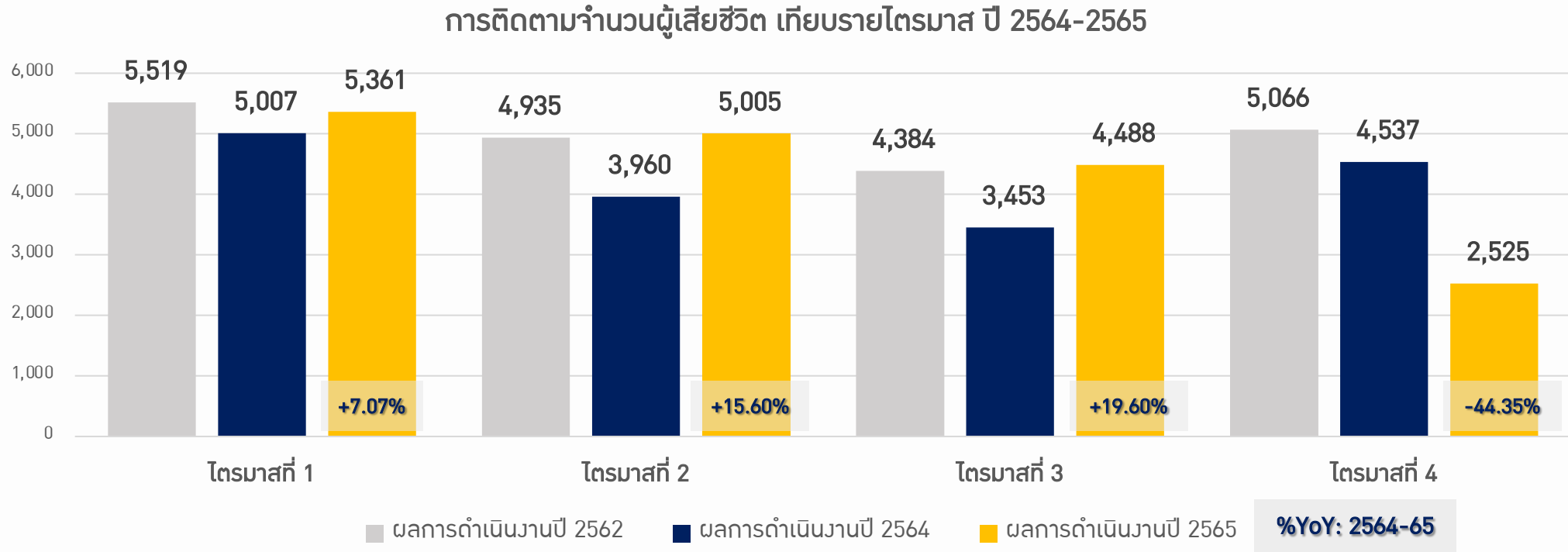


- ไตรมาส 4 ปี 2565 การลดจำนวนผู้เสียชีวิตยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมาย จำนวนผู้เสียชีวิตสะสมทั้งหมด 17,379 คน ซึ่งเกินกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดในปี 2565 ถึงร้อยละ 14.65
- จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสบรรลุเป้าหมายในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 โดยมีจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสน้อยกว่าเป้าหมาย ร้อยละ 10.34

ที่มา: *ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) จำนวนผลการดำเนินงานโดยคณะผู้วิจัย และ

**ข้อมูลผู้ป่วยในของโรงพยาบาลในสังกัดกระทรวงสาธารณสุขทั่วประเทศ ระบบ 43 แฟ้ม จำนวนผลการดำเนินงานโดยคณะผู้วิจัย

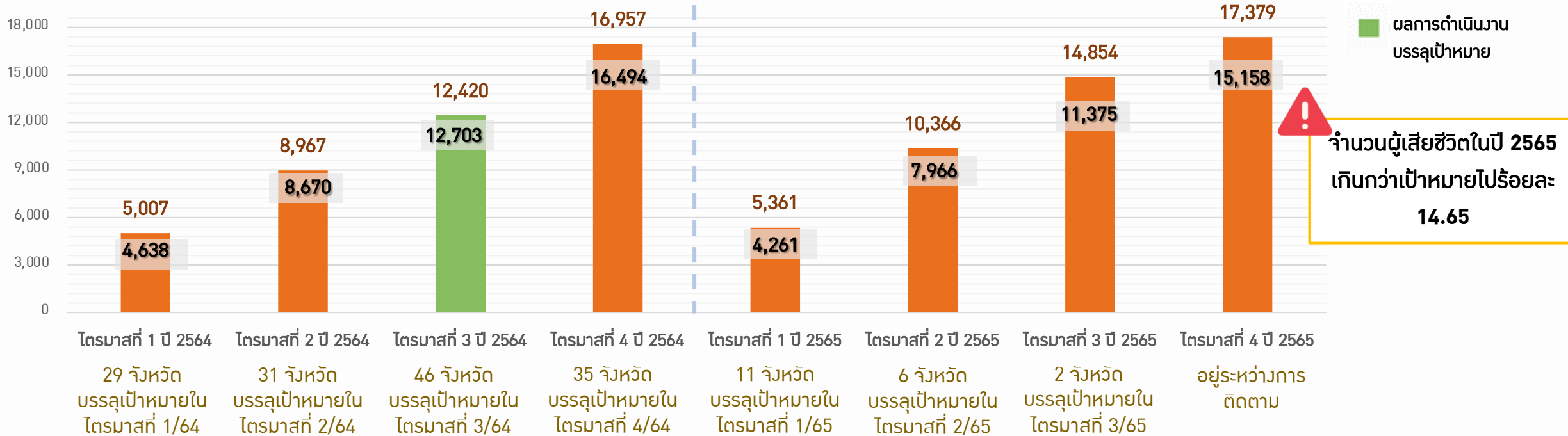
ตัวอย่างการวิเคราะห์: ผลการติดตามจำนวนผู้เสียชีวิตเทียบรายไตรมาส ปี 2564-2565 ไตรมาส 1 มีการเสียชีวิตสูงที่สุด



- ปี 2565 มีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นในเกือบทุกไตรมาส โดยเฉพาะไตรมาสที่ 3 เนื่องจากในช่วงไตรมาส 3 ของปี 2564 เป็นช่วงระหว่างมาตรการล็อกดาวน์
- ไตรมาสที่ 1 ของทั้งสองปี มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงที่สุด
- ไตรมาสที่ 4 ปี 2565 มีจำนวนการเสียชีวิตลดลงมากเมื่อเทียบกับปี 2564 สะท้อนผลลัพธ์ที่ดีจากการดำเนินมาตรการหรือปัจจัยสนับสนุนอื่นๆ ในช่วงเวลาดังกล่าว

ข้อมูลจาก Web report ช่วยติดตามการทำงานของจังหวัดต่างๆ เพื่อบรรลุเป้าหมายรายไตรมาส

ตัวอย่างการวิเคราะห์: ผลการติดตามจำนวนผู้เสียชีวิตรายไตรมาสปี 2565 ไม่มีไตรมาสใดที่บรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต การติดตามจำนวนผู้เสียชีวิตสะสม รายไตรมาส ปี 2564-2565



- ในปี 2564 กว่า 17 จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายตลอด 4 ไตรมาส ได้แก่ กระบี่ กาญจนบุรี ชัยนาท ตราด นครนายก นครปฐม นราธิวาส น่าน ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา ภูเก็ต แม่ฮ่องสอน สงขลา สมุทรปราการ สระบุรี สุโขทัย สุพรรณบุรี
- ในไตรมาสที่ 3 ปี 2565 มีเพียง 2 จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายตลอด 3 ไตรมาส ของปี 2565 ได้แก่ ตราด และนครนายก
- 4 จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายในไตรมาสที่ 1 และ 2 ของปี 2565 แต่กลับไม่บรรลุเป้าหมายในไตรมาสที่ 3 ได้แก่ นนทบุรี บึงกาฬ ภูเก็ต และสมุทรสาคร ซึ่งสะท้อนถึงผลการดำเนินงานที่อาจจะถดถอยลงในไตรมาสที่ 3 ปี 2565

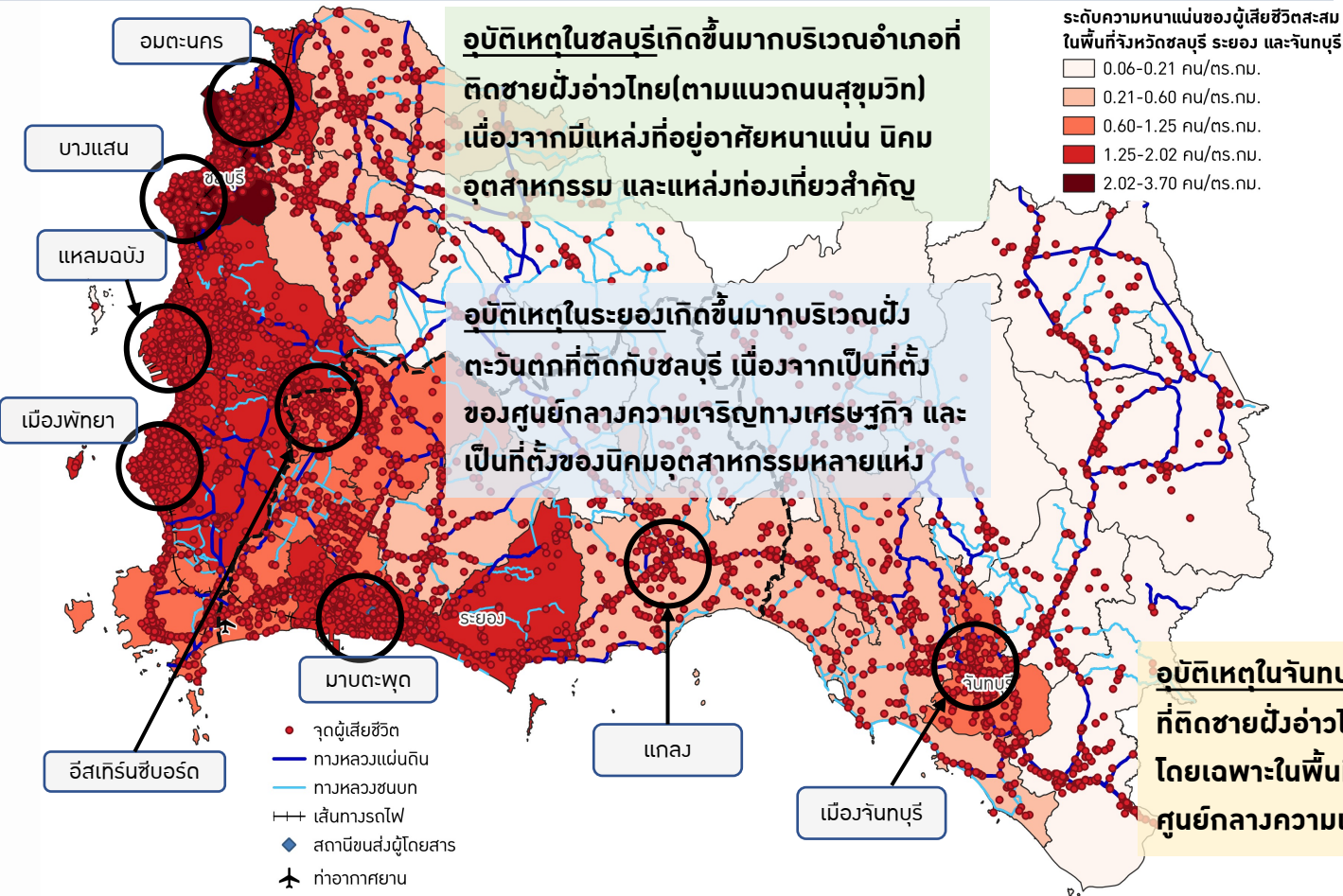
ต่อยอดไปสู่การวิเคราะห์ลักษณะเด่นของอุบัติเหตุระดับพื้นที่

ข้อมูลจาก Web report ช่วยชี้เป้าจังหวัดเสี่ยงที่ไม่บรรลุค่าเป้าหมาย นำไปสู่การวิเคราะห์เชิงลึกโดยใช้เครื่องมือทางสถิติและภูมิสารสนเทศมาประกอบการกำหนดมาตรการได้

**5 จังหวัดที่มีอัตราผู้เสียชีวิตสูงสุดในปี 2564
ส่วนใหญ่อยู่ในภาคตะวันออกและโซน EEC**

- ระยอง ปี 2564 อัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรเท่ากับ 53.92 คน (อันดับที่ 1)
- จันทบุรี ปี 2564 อัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรเท่ากับ 42.77 คน (อันดับที่ 2)
- ชลบุรี ปี 2564 อัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรเท่ากับ 41.19 คน (อันดับที่ 4)

ตัวอย่างการวิเคราะห์ด้านภูมิสารสนเทศในกลุ่มจังหวัดเสี่ยงสูง: ชลบุรี ระยอง จันทบุรี



ต่อยอดการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติแยกตามช่วงอายุ พาหนะ และ ภูมิสำเนา

ชลบุรีและระยองมีจำนวนประชากรแฝงสูง จากการที่เป็นพื้นที่แหล่งงานขนาดใหญ่ (สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่เป็นคนในพื้นที่ 46.6% และ 50.3% ตามลำดับ)

ช่วงอายุของผู้เสียชีวิต

- 23.9% ของผู้เสียชีวิตมีอายุ 15-24 ปี (เยาวชน)
- 12.2% ของผู้เสียชีวิตมีอายุ 60 ปีขึ้นไป (ผู้สูงอายุ)
- จันทบุรีมีสัดส่วนผู้สูงอายุที่เสียชีวิตสูงสุดใน 3 จังหวัด

ประเภทพาหนะ

- 78.6% ของผู้เสียชีวิตในพื้นที่ที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 35.7 ปี

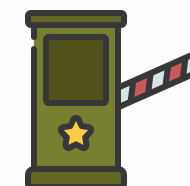
ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) วิเคราะห์โดยคณะผู้วิจัย

เสียชีวิตลดลง 4.8%¹ แม้ไม่บรรลุเป้าหมายของแผนบูรณาการฯ ที่ 5%²

ลักษณะอุบัติเหตุ:



จุดเด่นของมาตรการ:



87.8%
ของผู้เสียชีวิตเป็นผู้ใช้
รถจักรยานยนต์

58%
ของผู้เสียชีวิตเกิดบนถนน
เชื่อมต่อภายในอำเภอและ
ระหว่างอำเภอของ
กรมทางหลวง
(ทางหลวงแผ่นดินชั้น 4)

ขับรถเร็ว³
เป็นสาเหตุการเสียชีวิต
เพิ่มขึ้นจาก
49% เป็น 54%

**ส่วนใหญ่เกิดในพื้นที่
ชุมชน**
แสดงถึงการกำหนดความเร็วในเขต
เมืองที่สูงเกินไป

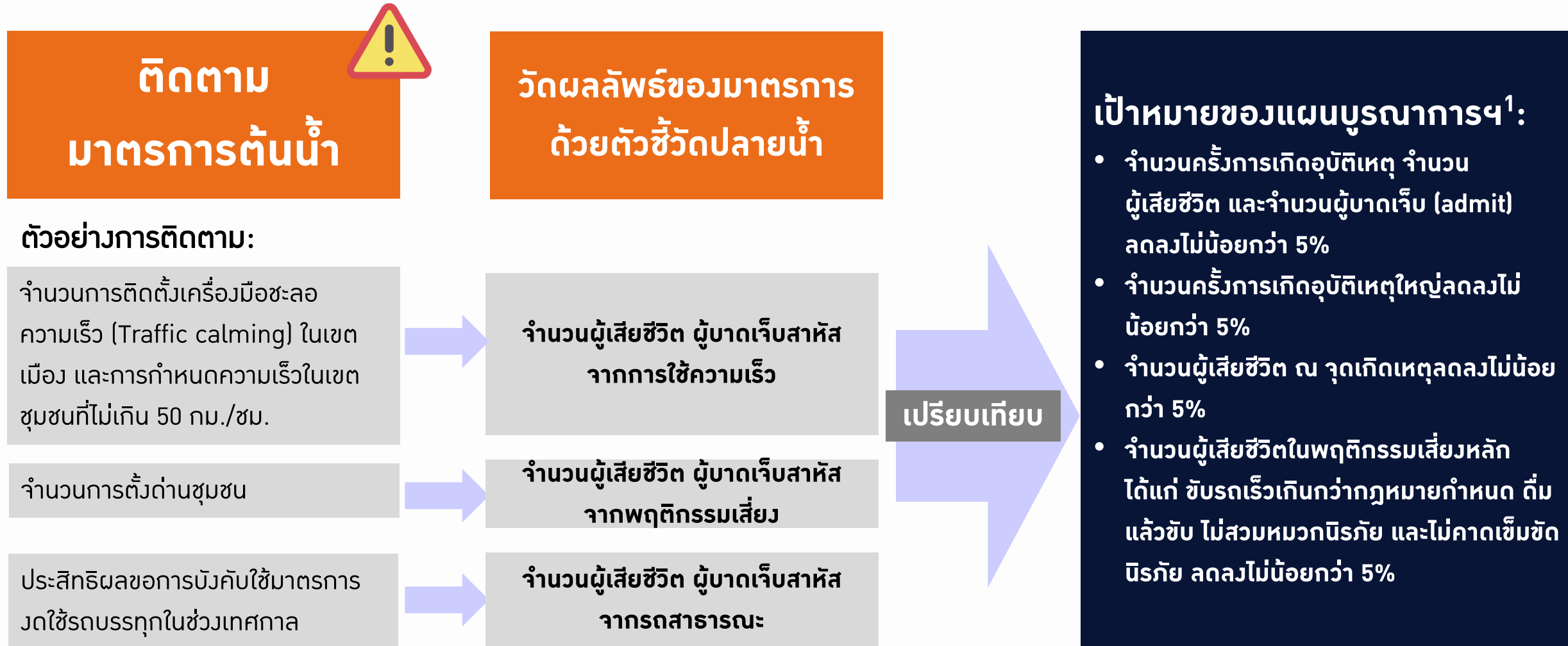
**ด้านชุมชน
เพิ่มขึ้น 6 เท่า**

**ด้านตำรวจ
เพิ่มขึ้น 17%**

**ส่วนใหญ่เกิดบริเวณจุด
กลับรถ และทางแยก**

ลดการเสียชีวิตจากเมาแล้วขับได้ดี

ที่มา: (1) สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2) แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566 และ (3) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ



ยังมีข้อจำกัดของการติดตามที่อาจเกิดขึ้น เช่น ความพร้อมข้อมูลในระดับพื้นที่

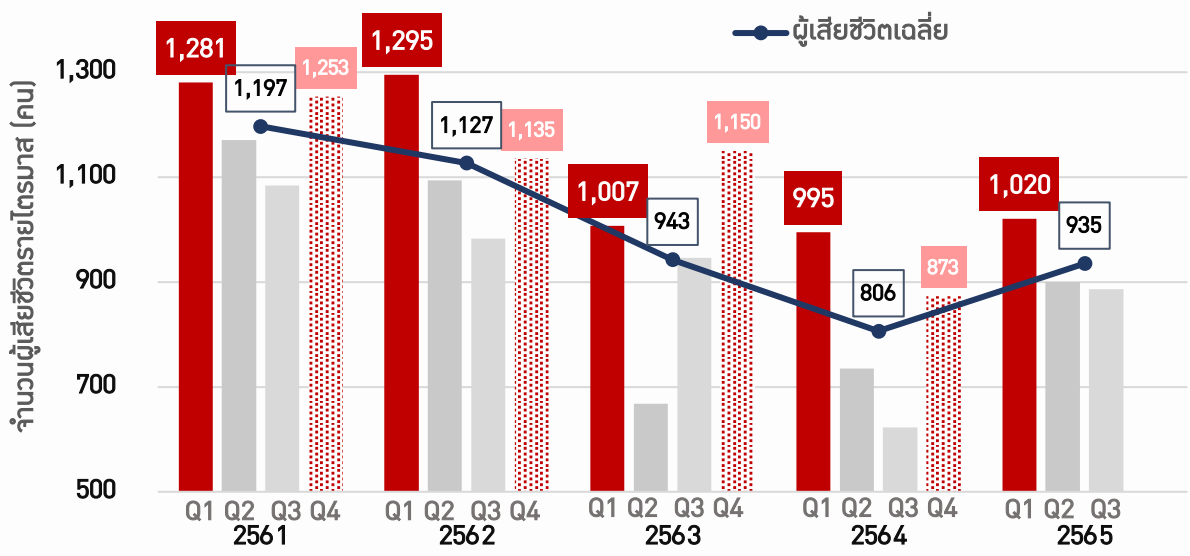
ที่มา: (1) แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566

ข้อมูล Web report สนับสนุนการติดตาม 7 วันอันตราย

ข้อมูลจาก Web report ช่วยชี้เป้ากลุ่มเสี่ยงสำคัญในไตรมาสที่ตรงกับช่วงเทศกาล นำไปสู่การวิเคราะห์เพื่อกำหนดเป้าหมายป้องกันกลุ่มเสี่ยงช่วง 7 วันอันตราย

ภาพรวม จำนวนผู้เสียชีวิตของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่มสูงที่สุดในไตรมาสที่ 1 และ 4 ซึ่งตรงกับเทศกาลปีใหม่ ตามด้วยไตรมาสที่ 2 ซึ่งตรงกับเทศกาลสงกรานต์ แต่ผู้ใช้รถยนต์ และเด็กและเยาวชน เป็นกลุ่มเสี่ยงที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตในไตรมาสที่ตรงกับช่วงเทศกาลสูงกว่าไตรมาสอื่น อย่างเห็นได้ชัด

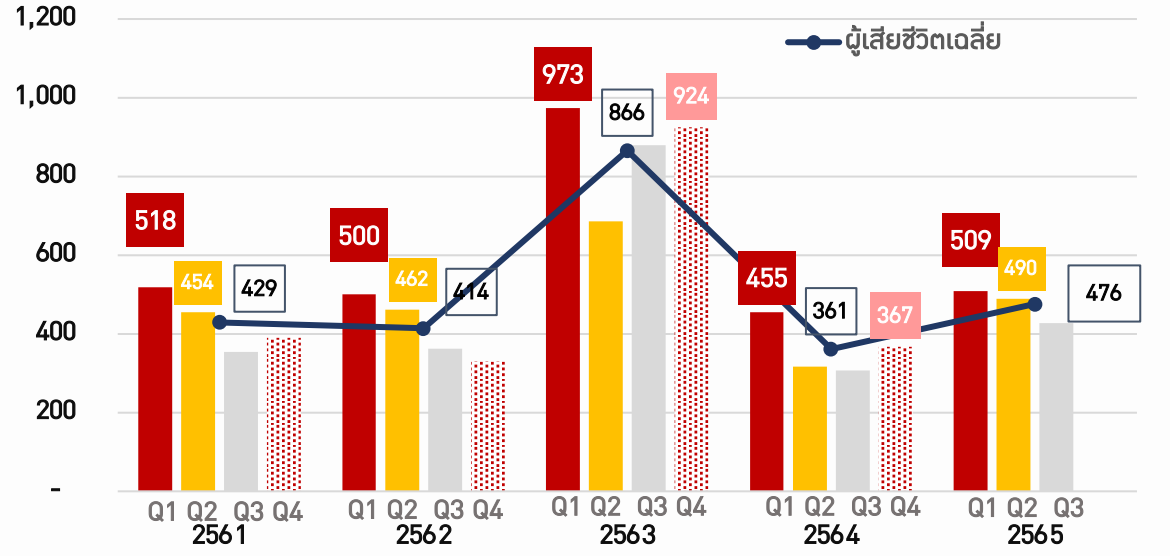
เด็กและเยาวชน มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดในช่วงไตรมาสที่ 1 หรือ 4 ทุกปี



- ปี 2561-2565 มีเด็กและเยาวชนเสียชีวิตในไตรมาสที่ 1 สูงกว่าค่าเฉลี่ยจำนวนผู้เสียชีวิตเด็กและเยาวชนรายไตรมาสถึง 12.11%
- 6.85% ของเด็กเยาวชนเสียชีวิตช่วง 7 วันอันตราย (ปีใหม่ สงกรานต์)
- หากสามารถลดจำนวนเยาวชนผู้เสียชีวิตช่วง 7 วันอันตรายได้ครั้งนึ่ง จะทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นเด็กและเยาวชนลดลงเฉลี่ย 3.21% ต่อปี

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) วิเคราะห์โดยคณะผู้วิจัย

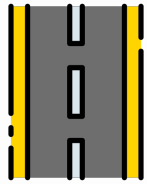
ก่อนการแพร่ระบาด ผู้ใช้รถยนต์ เสียชีวิตสูงในช่วงไตรมาสที่ 1 และ 2



- ปี 2561-2565 มีผู้ขับขีรถยนต์เสียชีวิตในไตรมาสที่ 1 สูงกว่าค่าเฉลี่ยจำนวนผู้เสียชีวิตที่ขับขีรถยนต์รายไตรมาสถึง 18.42%
- 12.02% ของผู้ใช้รถยนต์ 12.02 เสียชีวิตช่วง 7 วันอันตราย (ปีใหม่ สงกรานต์)
- หากสามารถลดจำนวนผู้ใช้รถยนต์ที่เสียชีวิตช่วง 7 วันอันตรายได้ครั้งนึ่ง จะทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตที่ขับขีรถยนต์ลดลงเฉลี่ย 3.93% ต่อปี

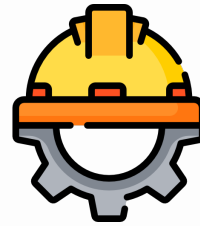
สรุปแผนความปลอดภัยทางถนน ข้อเสนอสู่พรรคการเมือง





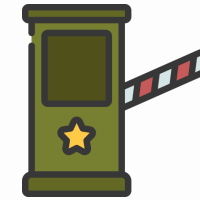
การปรับปรุงสภาพถนน

ถนนใหม่ที่ปลอดภัย ถนนเดิมที่ตรวจ
ประเมินแก้ไขจุดเสี่ยง



การปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์ และอุปกรณ์

ตรวจสอบมาตรฐานยานยนต์และอุปกรณ์ และ
เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสภาพรถ



การบังคับใช้กฎหมายโดย การตั้งด่าน

เพิ่มจำนวนด่านตรวจพฤติกรรมเสี่ยง
เสริมศักยภาพการบังคับใช้กฎหมาย



การบังคับใช้กฎหมาย

โดยการใช้เทคโนโลยี

เพิ่มกล้องในพื้นที่เสี่ยง ปรับ
กฎระเบียบให้เอื้อต่อการใช้เทคโนโลยี



ปรับปรุงระบบ

ใบอนุญาตขับรถ

เพิ่มอัตราการทำใบอนุญาตขับ
รถและปรับเกณฑ์การต่ออายุ
ใบอนุญาตขับรถ



เพิ่มประสิทธิภาพ

การแพทย์ฉุกเฉิน

ครอบคลุมบริการฉุกเฉินที่มี
คุณภาพสู่ระดับท้องถิ่น



การสร้างความรู้

ตระหนักรู้

หลักสูตรการศึกษา และการ
สื่อสารสาธารณะอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะ

- ✓ เพิ่มระดับความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น เพิ่มความถี่ในการตรวจ/ตั้งด่าน มีสัดส่วนอุปกรณ์/เครื่องมือในการตรวจจับต่อจำนวนประชากรที่เหมาะสม เป็นต้น
- ✓ เพิ่มการใช้เทคโนโลยีในการตรวจจับ
- ✓ มีกลไกสนับสนุนงบประมาณ ให้เพียงพอและต่อเนื่อง
- ✓ ปิดช่องทางระบบตัดแต้ม
- ✓ ติดตามและประเมินผล เพื่อปรับปรุงการทำงาน



1 กฎหมายราร

มีการกฎหมาย/กฎระเบียบที่ชัดเจน

- หมวกนิรภัย
- เข็มขัดนิรภัย
- เมมาแล้วขับชี่
- ความเร็ว
- ใบขับชี่
- ฯลฯ

✗ ข้อจำกัด/ ช่องว่าง

- มีกฎหมายว่าด้วยที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กแต่ยังไม่มีกฎหมายลำดับรองกำหนดรายละเอียดการบังคับใช้

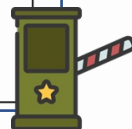


2 การบังคับใช้กฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมายยังไม่ประสบความสำเร็จ

การบังคับใช้มี 2 รูปแบบ (1) ตรวจจับโดยเจ้าหน้าที่ (2) การใช้ระบบเทคโนโลยี

มาตรการบังคับ	ฐานความผิด		
	ความเร็ว	เข็มขัดนิรภัย	ดื่มแอลกอฮอล์
การตรวจจับผู้กระทำความผิดโดยพนักงานเจ้าหน้าที่	<ul style="list-style-type: none"> • ปืนเรดาห์/เลเซอร์ตรวจจับความเร็ว 	<ul style="list-style-type: none"> • การสุ่มตรวจ • การเลือกตรวจ 	<ul style="list-style-type: none"> • การสุ่มตรวจโดยการเป่าแอลกอฮอล์ • การเลือกตรวจ
การตรวจจับผู้กระทำความผิดด้วยระบบเทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> • กล้องตรวจจับความเร็ว (แบบติดตั้ง) • กล้องตรวจจับความเร็ว (แบบเคลื่อนที่) • ด่านตรวจจับความเร็ว 	<ul style="list-style-type: none"> • กล้องแบบติดตั้ง • กล้องแบบเคลื่อนที่ 	-



3 ระบบตัดแต้ม

เป็นวิธีการเพิ่มบทลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดให้เกรงกลัวต่อกฎหมายมากยิ่งขึ้น เพื่อหวังเพิ่มประสิทธิภาพให้กับการบังคับใช้กฎหมายรารและกฎหมายอื่นๆ และช่วยสร้างพฤติกรรมการขับชี่ที่ปลอดภัยและลดการกระทำความผิดซ้ำได้



✗ ข้อจำกัด/ ช่องว่าง เช่น

- ข้อหาขับชี่เร็วเกินกฎหมายกำหนดมีการกำหนดคะแนนแบบอัตราเดียว
- การคืน 8 คะแนนอัตโนมัติหลังถูกพักใช้ 90 วัน มีระยะเวลาสั้นเกินไป
- ไม่สามารถจัดการกับกรณีผู้ขับชี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับชี่
- คะแนนในแต่ละข้อหาความผิดมีอัตราที่ต่ำกว่าประเทศอื่นๆ
- ฯลฯ

✗ ข้อจำกัด/ช่องว่าง

- อุปกรณ์ไม่เพียงพอ/ ชำรุด/ ขาดการบำรุงรักษาที่ต่อเนื่อง
- งบประมาณในการสนับสนุนอุปกรณ์/เครื่องมือไม่เพียงพอและไม่ต่อเนื่อง
- บุคลากรไม่เพียงพอ



เป้าหมาย

- สามารถติดตามพฤติกรรมของผู้ขับขี่ทุกกลุ่มผ่านระบบตัดแต้ม
- ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ทุกรายมีใบขับขี่ โดยเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ชุมชน
- ลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้สูงอายุ อันเนื่องมาจากการขับขี่แม้สมรรถภาพทางกายถดถอย



ข้อจำกัด

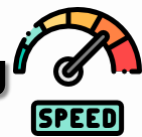


- ไม่สามารถติดตามพฤติกรรมผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ได้
- อัตราโทษสำหรับการขับขี่โดยไม่มีใบขับขี่ค่อนข้างต่ำ ไม่จูงใจต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย
- การตรวจจับผู้ไม่มีใบขับขี่ยังไม่สามารถลงลึกถึงการดำเนินงานระดับชุมชนได้
- ขาดหน่วยงานเจ้าภาพในการติดตามประเมินผล
- ใบขับขี่ตลอดชีพเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้สูงอายุ แต่การยกเลิกใบขับขี่ตลอดชีพยังมีข้อจำกัดทางกฎหมาย



ข้อเสนอเชิงนโยบาย

- เพิ่มโทษปรับกรณีขับขี่โดยไม่มีใบขับขี่
- เพิ่มความเข้มข้นของมาตรการ เช่น การตั้งด่าน การกวาดขันใบขับขี่ในพื้นที่ชุมชน
- ทบทวนความเหมาะสมของใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ



เป้าหมาย

- ติดตามมาตรการในการจัดการความเร็วเพื่อลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุบนท้องถนน
- ลดจำนวนการละเมิดมาตรการจำกัดความเร็ว
- ถนนท้องถิ่นมีการดำเนินงานเพื่อจัดการด้านความเร็วและประเมินถนน (เช่นการวัดความเร็ว การประเมินถนนเพื่อซ่อมแซมปรับปรุงการวัดปริมาณจราจร)
- การออกแบบถนน/ปรับปรุง/ซ่อมบำรุง ตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มผู้ใช้จักรยานและคนเดินเท้า

ข้อจำกัด



- มีการกำหนดตัวชี้วัดตามแผนแม่บทฯ แต่ขาดข้อมูลพื้นฐานและมาตรฐานในการสืบสวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว
- ขาดการพิจารณากำหนดความเร็วที่สอดคล้องกับลำดับศักดิ์ถนน ผังเมือง และการใช้งานถนน
- โทษปรับอัตราเดียว ไม่จูงใจให้ประชาชนลดความเร็ว
- ท้องถิ่นไม่สามารถเก็บข้อมูลและดำเนินการได้ เพราะขาดทรัพยากร
- ขาดการประเมินถนนที่พิจารณาครอบคลุมถึงกลุ่มผู้ใช้จักรยานและคนเดินเท้า

ข้อเสนอเชิงนโยบาย



กำหนดความเร็วสูงสุด การบังคับใช้กฎหมาย และสร้างการสื่อสารที่ชัดเจน ในพื้นที่และประเภทรถที่สามารถเร่งเดกก่อน คอเซตเทศบาล และทางพิเศษ (รถทุกประเภท) รวมถึงกรณีรถสาธารณะ

- กำหนดการติดตามและรายงานผล
 - หน่วยงานที่ดูแลทางและตำรวจ - การละเมิดความเร็วและความเร็วเฉลี่ยของเคสที่ละเมิด บนแต่ละสายทาง
 - ตำรวจและกรมควบคุมโรค - การละเมิดความเร็วที่เป็นสาเหตุของการบาดเจ็บและเสียชีวิต
- ปรับเปลี่ยนโทษปรับการละเมิดมาตรการจำกัดความเร็วเป็นแบบขั้นบันได สูงขึ้นตามอัตราความเร็วที่ละเมิด ในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- สร้างกลไกการมีส่วนร่วมและเสริมแรงท้องถิ่น ในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุและการกำหนดจุดเสี่ยง



การใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย และต้องยั่งยืน

ตลอดขั้นตอนของการนำเทคโนโลยีกล้องตรวจจับมาใช้ในงานด้านอุบัติเหตุทางถนน ยังพบความท้าทาย



การกำหนดนโยบาย

- ขาดนโยบายระดับจังหวัดที่สนับสนุนความร่วมมือระหว่างตำรวจและท้องถิ่น

การจัดซื้อ

- อปท. ขนาดเล็กขาดแคลนงบประมาณในการจัดซื้อกล้อง

การบำรุงรักษา

- ขาดการบำรุงรักษากล้องอันเกิดจากไม่ได้วางแผนงบประมาณไว้ หรือ อปท. ไม่มีความชำนาญ

การจัดสรรส่วนแบ่งรายได้ค่าปรับ

- ยังไม่มีแนวทางรองรับกรณีเอกชนต้องการส่วนแบ่งจากรายได้ค่าปรับ หากมีการร่วมลงทุน
- ขาดการพิจารณาแรงจูงใจให้เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้เทคโนโลยีเพื่อบังคับใช้กฎหมาย

การติดตามและประเมินผล

- ท้องถิ่นขนาดเล็กยังขาดศักยภาพในการรวบรวมข้อมูลเพื่อประเมินประสิทธิภาพ (การบังคับใช้กฎหมาย) และประสิทธิผล (การลดอุบัติเหตุ) ของการใช้กล้อง

ข้อเสนอเชิงนโยบาย

- ผลักดันเชิงนโยบายผ่านกลไก สปท. จังหวัด ให้เกิดความร่วมมือของตำรวจและ อปท. ในพื้นที่ในการนำเทคโนโลยีมาใช้
- จัดสรรงบประมาณให้ อปท. สำหรับการบำรุงรักษา และสนับสนุนภาคการศึกษาเพื่อมาเสริมศักยภาพการจัดการข้อมูลจากกล้องของ อปท.
- พัฒนาแนวทางที่เป็นมาตรฐานแก่ อปท. เช่น แนวทางการร่วมลงทุนกล้องโดยภาคเอกชน

ท้องถิ่นไทยพร้อมจัดการอุบัติเหตุด้วยตนเอง แต่ยังต้องการการเพิ่มศักยภาพ

ประเด็น

การบริหารจัดการ



การกำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัด



การจัดการข้อมูล อุบัติเหตุ



ข้อเสนอเชิงนโยบาย

ความพร้อม

- มีกลไก สปด. ที่เชื่อมโยงการทำงานจากระดับส่วนกลาง ลงสู่ สปด. จังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น
- ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนเอง เช่น ด้านชุมชน ฯลฯ
- มีตัวชี้วัดตาย-เจ็บ (ปลายน้ำ) ในระดับจังหวัดแล้ว
- หน่วยงานภาครัฐทราบถึงค่าเป้าหมาย
- ข้อมูลอุบัติเหตุ โดยเฉพาะผู้เสียชีวิต มีความครอบคลุมทุกจังหวัด
- สามารถติดตามข้อมูลได้ในระดับไตรมาส

- ติดตามประสิทธิผลและเสริมทรัพยากรในการถ่ายทอดภารกิจจากส่วนกลางสู่ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น
- พัฒนาศักยภาพของท้องถิ่นในการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ

ข้อจำกัด



- ขาดงบประมาณสนับสนุนการดำเนินการเร่งด่วน จากส่วนกลาง
- ขาดการพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่ทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนน
- ยังขาดตัวชี้วัดที่สะท้อนความเสี่ยงของพื้นที่
- ท้องถิ่นขาดตัวชี้วัด “ต้นน้ำ” และยังมีศักยภาพในการเก็บข้อมูลการดำเนินการได้
- ข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยง ยังเก็บได้ไม่ครบถ้วน
- ขาดนักวิทยาศาสตร์ข้อมูลในการจัดการข้อมูล ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และวิเคราะห์เชิงลึกได้



ช่วงที่ 2

ร่วมแสดงความเห็นโดย ผู้ทรงคุณวุฒิ



นายแพทย์ระพงค์ จินวงษ์
ผู้จัดการ
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
(ศวปถ.)



แพทย์หญิงศิริรัตน์ สุวรรณฤทธิ์
ผู้อำนวยการกองป้องกันบาดเจ็บการบาดเจ็บ
กรมควบคุมโรค



ช่วงที่ 3
ร่วมแลกเปลี่ยนความเห็นโดย
ผู้เข้าร่วมการเสวนา