



thaiROADS



TDRI

รายงานติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5  
ในช่วงระยะเวลา 2 ปี (พ.ศ. 2565 - 2566)

# RE THE ROAD

Thailand Road Safety Report (2022 – 2023)



# สารบัญ

1.	บทนำ .....	4
2.	สถานการณ์ช่วง 2 ปีแรกของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5.....	9
	2.1 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านการลดอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร จำนวนการเสียชีวิต และการบาดเจ็บสาหัสในภาพรวมประเทศ .....	9
	2.2 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านการลดจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสรายกลุ่มเสี่ยง .....	10
	2.3 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัส จำแนกตาม พฤติกรรมเสี่ยง .....	17
	2.4 ผลการดำเนินงานเชิงรากฐานการทำงาน เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยง .....	23
	2.5 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านถนนและความเร็วที่ปลอดภัย .....	26
	2.6 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านยานพาหนะปลอดภัย .....	27
	2.7 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านการพัฒนาโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน .....	29
3.	การดำเนินงานระดับจังหวัด .....	34
	3.1 ผลการดำเนินงานระดับจังหวัด .....	34
	3.2 จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานในภาพรวมที่ดี - จังหวัดนครนายก.....	41
	3.3 บทวิเคราะห์ความสำเร็จระดับจังหวัด .....	46
4.	ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน และบทสรุปการติดตามและประเมินผล สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในช่วง 2 ปี (2565 – 2566) .....	47
	4.1 ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน จากนักวิชาการด้านความปลอดภัยทาง ถนน .....	47
	4.2 ข้อเสนอสรุปการติดตามและประเมินผลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในช่วง 2 ปี (2565 – 2566) .....	49
	เอกสารอ้างอิง .....	51

## สารบัญชิตาราง

ตารางที่ 1:	ผลการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัด การเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ภาพรวมประเทศ . 10
ตารางที่ 2:	ผลการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดการลดจำนวนผู้เสียชีวิต จำแนกกลุ่มเสี่ยง ..... 12
ตารางที่ 3:	ผลการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส จำแนกกลุ่มเสี่ยง .... 14
ตารางที่ 4:	สัดส่วนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้เสียชีวิตและค่าเป้าหมาย จำแนกตามประเภทตัวชี้วัด ..... 18
ตารางที่ 5:	ความครอบคลุมของฐานข้อมูล เพื่อติดตามการเสียชีวิตและพฤติกรรมเสี่ยง ปี 2566 ..... 19
ตารางที่ 6:	สัดส่วนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้บาดเจ็บสาหัสและค่าเป้าหมาย จำแนกตามประเภทตัวชี้วัด 20
ตารางที่ 7:	ความครอบคลุมของฐานข้อมูล เพื่อติดตามผู้บาดเจ็บสาหัสและพฤติกรรมเสี่ยง ปี 2566 21
ตารางที่ 8:	ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับระบบใบอนุญาตขับรถ ณ ปี 2566 ..... 24
ตารางที่ 9:	ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ณ ปี 2566..... 25
ตารางที่ 10:	ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดการเสียชีวิตจำแนกตามประเภทถนน ณ ปี 2566..... 26
ตารางที่ 11:	ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับการจัดการความเร็ว ณ ปี 2566 ..... 27
ตารางที่ 12:	ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับมาตรฐานรถ ณ ปี 2566..... 28
ตารางที่ 13:	สถิติสัดส่วนกรรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับต่อรถจดทะเบียนในประเทศไทย ..... 29
ตารางที่ 14:	ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ ..... 30
ตารางที่ 15:	ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับการเก็บข้อมูล การวิจัย ติดตามและประเมินผล และการสื่อสารสาธารณะเพื่อความปลอดภัยทางถนน ณ ปี 2566 ..... 32
ตารางที่ 16:	อันดับจังหวัดด้านการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมได้ดีที่สุดในปี 2566..... 34
ตารางที่ 17:	การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ปี 2566 ... 37
ตารางที่ 18:	การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถยนต์ ปี 2566 ..... 38
ตารางที่ 19:	การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการเสียชีวิตของคนเดินเท้า ปี 2566..... 38
ตารางที่ 20:	การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้จักรยาน ไตรมาสที่ 3 ปี 2566..... 39
ตารางที่ 21:	การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการเสียชีวิตของผู้สูงอายุ ปี 2566 ..... 39
ตารางที่ 22:	การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการเสียชีวิตของเยาวชน ปี 2566 ..... 40
ตารางที่ 23:	การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ปี 2566 .... 40
ตารางที่ 24:	การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ดื่มขับ ปี 2566..... 41
ตารางที่ 25:	ผลการดำเนินงานรายตัวชี้วัดในภาพรวม และรายกลุ่มผู้ใช้ จังหวัดนครนายก ปี 2566.... 41
ตารางที่ 26:	ผลการดำเนินงานรายตัวชี้วัดด้านพฤติกรรมเสี่ยง จังหวัดนครนายก ปี 2566 ..... 42

ตารางที่ 27:	ผลการดำเนินงาน และสถานะการบรรลุเป้าหมายของตัวชี้วัดการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในระดับภาพรวมประเทศ จังหวัดนครนายก ปี 2564 - 2566.....	43
ตารางที่ 28:	แนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ที่ 1 ที่ถูกบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดนครนายก ปี 2566.....	44

# รายงานการติดตามสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในช่วง 2 ปี (พ.ศ. 2565 – 2566)

## 1. บทนำ

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 นับเป็นเครื่องมือสำคัญของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) ที่วางแนวทางการรับมือกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อันเป็นประเด็นที่มีความซับซ้อนเชิงระบบจากปัจจัยทางพฤติกรรม กายภาพถนน ยานพาหนะ การบังคับใช้กฎหมาย การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ และการบริหารจัดการเชิงโครงสร้างต่าง ๆ แผนแม่บทฯ ฉบับนี้ มีความพิเศษคือ การเพิ่มความสอดคล้องของเป้าหมายและมาตรการด้านอุบัติเหตุทางถนนกับแนวทางสากลคือ หลักการระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) รวมทั้งระบุจุดเน้นสำคัญในการลดจำนวนอุบัติเหตุ และเสริมสร้างการติดตามและประเมินผลที่เข้มข้นมากขึ้น

12 คนต่อแสนประชากร ภายในปี 2570 คือเป้าหมายของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ประเทศไทยต้องการไปถึง นับว่าเป็นเป้าหมายที่ท้าทายอย่างยิ่ง เพราะเป็นการตั้งเป้าลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงมากกว่าครึ่งหนึ่ง จากปีฐานในปี 2563 ที่ 27.2 คนต่อแสนประชากร เป้าหมายดังกล่าวยังได้กระจายลงสู่ระดับจังหวัดทั้ง 77 จังหวัดของประเทศไทย พร้อมตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทฯ กว่า 83 ข้อที่ร่วมติดตามการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม แม้ผ่านมาเกือบสองปีแล้ว การเดินทางไปถึงเป้าหมายดังกล่าวยังคงเต็มไปด้วยอุปสรรคและความท้าทาย

รายงานติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ในช่วงระยะเวลา 2 ปี (พ.ศ. 2565 - 2566) ฉบับนี้ จะสำรวจความท้าทาย และชี้ให้เห็นถึงโอกาสของการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเริ่มเห็นแสงสว่างของความสำเร็จบ้างแล้วในบางพื้นที่

### **ความสอดคล้องของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 และ หลักการ Safe system approach**

Safe system approach คือแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนน ที่มุ่งเน้นการออกแบบระบบทั้งหมดให้มีความปลอดภัยสูงสุด โดยยอมรับว่ามนุษย์ย่อมพลาด และเน้นการลดผลกระทบจากความผิดพลาดนั้นให้เหลือน้อยที่สุด แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 นั้น มีแนวคิดที่เชื่อมโยงกับหลักการ Safe system approach โดยในแต่ละยุทธศาสตร์ ประกอบด้วยเป้าหมาย และจุดเน้นทั้งในช่วงครึ่งแรกและครึ่งหลังของแผน ซึ่งช่วยให้เห็นแนวทางไปสู่การบรรลุเป้าหมายการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในภาพรวม ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1: มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน (สอดคล้องกับประเด็นผู้ใช้ถนนปลอดภัย ตามหลักการ Safe system approach)

- เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์นี้คือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และเด็กและเยาวชน อายุ 15 – 24 ซึ่งจัดเป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด
- จุดมุ่งเน้นครั้งแรก เน้นการกำหนดมาตรการที่สามารถลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ทันที อันประกอบด้วย การเพิ่มด่านตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีพฤติกรรมเสี่ยง การกำกับดูแลผู้ขับขี่รถสาธารณะให้มีสภาพร่างกายพร้อม และการเริ่มเก็บข้อมูลตั้งต้นสำหรับพฤติกรรมเสี่ยงที่เริ่มเป็นความท้าทาย ได้แก่ การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- จุดมุ่งเน้นครั้งแผนหลัง เน้นพัฒนาทักษะการขับขี่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ผ่านการพัฒนาหลักสูตรแกนกลาง และหลักสูตรอบรม
- ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ (สอดคล้องกับประเด็นยานพาหนะปลอดภัย ตามหลักการ Safe system approach)
  - เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์นี้คือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย
  - จุดมุ่งเน้นครั้งแรก เน้นดำเนินการเพื่อยกระดับด้านข้อมูลและความตระหนักรู้ของประชาชนเกี่ยวกับมาตรฐานรถและการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัย ประกอบด้วย การให้ความรู้แก่ประชาชนในการเลือกซื้อพาหนะและใช้พาหนะที่ปลอดภัย การพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพรถระหว่างกรมการขนส่งทางบก และสถานตรวจสภาพรถเอกชน นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะด้วยมาตรการเร่งด่วนเช่น การรับรองแต่งตั้งหน่วยงานผู้ให้บริการทางเทคนิคเพื่อตรวจสอบและรับรองมาตรฐานรถ และการจัดทำแผนบูรณาการกำหนดมาตรฐานชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ยานยนต์ที่บังคับใช้ในประเทศให้เป็นทิศทางเดียวกัน
  - จุดมุ่งเน้นครั้งแผนหลัง เน้นยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของพาหนะและการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยอย่างเต็มรูปแบบ เช่น การติดเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ การกำหนดให้หมวกนิรภัยที่วางจำหน่ายในประเทศเป็นไปตามมาตรฐาน การรับรองข้อกำหนดมาตรฐานของชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ตามข้อตกลง 1958ฯ อย่างน้อย 20 ข้อ และการลดอายุการตรวจสภาพรถยนต์และจักรยานยนต์ครั้งแรกหลังจดทะเบียน จากเดิม 7 ปีและ 5 ปี เป็น 4 ปีและ 2 ปี ตามลำดับ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3: พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน (สอดคล้องกับประเด็นถนนปลอดภัย และความเร็วยั่งยืน ตามหลักการ Safe system approach)

- เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์นี้คือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การจัดการความเร็ว และการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบางและผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ
- จุดมุ่งเน้นครั้งแรก เน้นการดำเนินมาตรการเพื่อชะลอความเร็วการใช้รถใช้ถนนและพัฒนาคุณภาพของถนน เช่น การใช้เทคโนโลยีตรวจจับผู้ใช้ความเร็วในการขับขี การเพิ่มมาตรการชะลอความเร็ว และการตรวจประเมินถนนและปรับปรุงจุดเสี่ยง
- จุดมุ่งเน้นครั้งแผนหลัง เน้นพัฒนาต่อยอดมาตรการชะลอความเร็วและพัฒนาคุณภาพถนน ทั้งขยายพื้นที่การใช้เทคโนโลยีตรวจจับความเร็ว การตรวจประเมินถนนในเชิงรุก นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช่ยานยนต์มากขึ้น
- ยุทธศาสตร์ที่ 4: พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน (สอดคล้องกับประเด็นการเสริมแกร่งรากฐานการทำงาน ตามหลักการ Safe system approach)
  - เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์นี้คือ การมีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่นำไปสู่ความสำเร็จ ติดตามและประเมินผลได้อย่างต่อเนื่อง มีกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับกฎหมายสากล และมีงบประมาณสนับสนุนที่เหมาะสมและเพียงพอ
  - จุดมุ่งเน้นครั้งแรก ประกอบไปด้วยหลากหลายมาตรการที่ช่วยเสริมความแข็งแกร่งในรากฐานการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระยะเร่งด่วน เช่น
    - การทบทวนกฎหมายการกำหนดความเร็ว และเก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว
    - การมีแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่บูรณาการในระดับกระทรวง และการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสม
    - การกำหนดมาตรฐานการออกแบบช่องทางรถจักรยานยนต์ ทั้งบนถนนทางหลวง และถนนในพื้นที่เมือง
    - การปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถ การทบทวนระบบตัดคะแนนความประพฤติของผู้ขับรถสาธารณะและผู้ขับขี่ทั่วไป การมีกฎหมายเกี่ยวกับที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก การศึกษาเพื่อควบคุมสื่อโฆษณาด้านความปลอดภัยทางถนน และการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่ครอบคลุมทุกพฤติกรรมเสี่ยง
    - การเพิ่มสัดส่วนผู้ประกันภัยภาคบังคับให้ใกล้เคียง 100%
    - การติดตามและประเมินผลแผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนนในระยะครึ่งทางแรกของแผน และ การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ

- การมีกลไกบริหารจัดการที่เชื่อมโยงระหว่างส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น การจัดตั้งทีมสอบสวนอุบัติเหตุในระดับจังหวัดและพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
- จุดมุ่งเน้นครึ่งแผนหลัง ประกอบด้วยมาตรการระยะยาวที่หลากหลาย เช่น
  - การมีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วในฉบับเดียวกัน ที่สอดคล้องกับบริบทผังเมือง ลำดับศักดิ์ถนนและลักษณะการใช้งานของถนน การปรับแก้อัตราโทษและการปรับของการขับซึ่เกินกว่าความเร็วที่กำหนดเป็นแบบขั้นบันได
  - ดัชนีการประเมินด้านกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้ โดยองค์การอนามัยโลก อยู่ในระดับดีมาก
  - การปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถ การมีกฎหมายการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน และการจัดตั้งศูนย์วิชาการด้านการบังคับใช้กฎหมาย
  - การเพิ่มความครอบคลุมของระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลในทุกตำบล
  - การติดตามและประเมินผล รวมทั้งการด้านวิชาการในระยะยาว

ทั้งนี้ เจ็อนไขสำคัญที่ทำให้ประเทศชั้นนำประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยหลักการ Safe system approach คือการมีทักษะพื้นฐานของผู้ขับขี่บนท้องถนน อันได้แก่ ความสามารถในการใช้รถอย่างปลอดภัย (ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยได้อย่างถูกต้อง และไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง) และความสามารถในการคาดการณ์ความเสี่ยงขณะขับขี่ โดยมีระบบใบอนุญาตขับขี่ที่สามารถคัดกรองผู้ขับขี่ที่มีทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย และมีระบบการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพสูงในการป้องปรามการเกิดพฤติกรรมเสี่ยงได้

ดังนั้น การพัฒนามาตรฐานยานพาหนะ ระบบถนน และการจัดการความเร็ว ตลอดจนพัฒนารากฐานการทำงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีความพร้อมรองรับต่อความผิดพลาดที่อาจจะเกิดขึ้นได้กับผู้ขับขี่ที่มีทักษะพื้นฐานดังกล่าว จึงสามารถช่วยให้ผลกระทบที่เกิดขึ้นนั้นลดน้อยลงที่สุดได้

แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ในช่วงเริ่มต้น จึงมุ่งเน้นการทำงานเพื่อส่งเสริมให้คนไทยใช้รถอย่างปลอดภัย ให้เกิดผลสำเร็จ ควบคู่กับการจัดการจุดเสี่ยงบนถนนอย่างเป็นระบบ ตลอดจนเริ่มต้นในการพัฒนาทักษะของผู้ใช้รถใช้ถนน สร้างมาตรฐานยานพาหนะ และพัฒนาการจัดการความเร็ว เพื่อให้การประยุกต์ใช้หลักการ Safe system ในการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในไทยเกิดผลสัมฤทธิ์

#### **ระเบียบวิธีในการติดตามและประเมินผล**

ในการติดตามและประเมินผลครั้งนี้ ใช้ฐานข้อมูลและแหล่งข้อมูลทุติยภูมิที่หลากหลายเพื่อตรวจสอบความถูกต้องในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน หลักเกณฑ์การติดตามและประเมินผลอ้างอิงจากงานศึกษา “โครงการศึกษาเพื่อติดตามและประเมินผลแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570” (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2566)



สำหรับฐานข้อมูลทุติยภูมิ ประกอบด้วย (1) ฐานข้อมูลของกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ประกอบด้วยระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) (สำหรับการเสียชีวิต), ฐานข้อมูล Injuries Surveillance (IS) (สำหรับพฤติกรรมเสี่ยง), ฐานข้อมูล HDC 43 แพ้ม (สำหรับการบาดเจ็บสาหัส) (2) ฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก (สำหรับการเสียชีวิตของผู้ขับรถสาธารณะ) และ (3) ข้อมูลของกองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข (การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ)

สำหรับแหล่งข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ในการตรวจสอบความถูกต้อง ประกอบด้วย (1) บันทึกการประชุมอนุกรรมการความปลอดภัยทางถนน ปี 2565 – 2566 (2) บันทึกการประชุมคณะอนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (3) แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (4) ข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (การตั้งด่านและจำนวนผู้กระทำผิด) (5) การสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยกรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ศูนย์ความเป็นเลิศ ThaiRAP และตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก

## 2. สถานการณ์ช่วง 2 ปีแรกของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5

การติดตามและประเมินผลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนช่วงปี 2565 – 2566 ในครั้งนี้ ประกอบไปด้วย การติดตามจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในภาพรวม การติดตามการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจำแนกตามกลุ่มเสี่ยง ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์ เยาวชน ผู้สูงอายุ คนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพขับรถขนส่งด้วย การติดตามผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย ตีมีด ขับไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ และใช้ยาที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท การติดตามสถานการณ์การดำเนินงานด้านถนนปลอดภัย ความเร็วปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย และการพัฒนาโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

### 2.1 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านการลดอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร จำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสในภาพรวมประเทศ

จากการติดตามผลการดำเนินงาน ตั้งแต่ปี 2565 – 2566 พบว่า แนวโน้มของอัตราส่วนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรยังคงอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับปี 2563 ซึ่งเป็นปีตั้งต้นในการติดตามผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 โดยในปี 2566 อัตราการผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 26.86 คนต่อแสนประชากร ในขณะที่ค่าเป้าหมายที่ถูกกำหนดในปีดังกล่าวคือ 20.69 คนต่อแสนประชากร และอัตราการเสียชีวิตในปี 2563 อยู่ที่ 27.2 คนต่อแสนประชากร สะท้อนให้เห็นว่า อัตราการเสียชีวิตนั้นยังไม่สามารถบรรลุค่าเป้าหมายได้ และมีแนวโน้มลดลงเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2563

ในส่วนของการติดตามตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พบว่าแนวโน้มเป็นไปในทางเดียวกันกับตัวชี้วัดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร โดยในปี 2565 และ 2566 จำนวนผู้เสียชีวิตยังคงอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับปี 2563 จำนวนผู้เสียชีวิตภาพรวมในปี 2566 นั้นมีเท่ากับ 17,498 คน ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ 13,821 หมายความว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2566 สูงกว่าค่าเป้าหมายไปถึงร้อยละ 26.6

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสนั้น ในปัจจุบันสามารถติดตามได้ถึงไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 ซึ่งทำให้ยังไม่สามารถสรุปผลการดำเนินงาน ณ สิ้นสุดปี 2566 ได้ จากการติดตามผลการดำเนินงานนับตั้งแต่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย พบว่าในช่วงปี 2564 และ 2565 ผลการดำเนินงานนั้นสามารถบรรลุเป้าหมายได้ทั้งสองปี ส่วน ณ ไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 พบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสนั้นไม่บรรลุค่าเป้าหมาย โดยมีผลการดำเนินงานอยู่ที่ 179,486 คน ซึ่งเกินไปจากค่าเป้าหมายของไตรมาสดังกล่าวที่ 137,255 คน อยู่ถึงร้อยละ 30.77 ดังที่แสดงในตารางที่ 1

**ตารางที่ 1: ผลการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัด การเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ภาพรวมประเทศ**

ตัวชี้วัด		ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
อัตราผู้เสียชีวิต ต่อแสน ประชากร	ผลการดำเนินงาน	27.20	25.92	26.65	26.86
	ค่าเป้าหมาย	-	25.03	22.86	20.69
	สถานะ	-	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
จำนวนผู้เสียชีวิต ภาพรวม	ผลการดำเนินงาน	17,831	16,957	17,379	17,498
	ค่าเป้าหมาย	-	16,494	15,158	13,821
	สถานะ	-	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
จำนวน ผู้บาดเจ็บสาหัส ภาพรวม	ผลการดำเนินงาน	240,204	198,230	191,047	179,486*
	ค่าเป้าหมาย	-	221,086	201,967	137,255*
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย*

หมายเหตุ: ข้อมูลผู้บาดเจ็บสาหัส ณ ไตรมาสที่ 3 ปี 2566

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI

**2.2 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านการลดจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสรายกลุ่มเสี่ยง**

นอกจากตัวชี้วัดในภาพรวมระดับประเทศแล้ว แผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 ยังมีการกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของการลดจำนวนผู้เสียชีวิตโดยจำแนกตามกลุ่มเสี่ยง ได้แก่ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์ เยาวชน ผู้สูงอายุ คนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และผู้ประกอบการอาชีพขับรถขนส่ง ซึ่งในปี 2566 ตัวชี้วัดแต่ละตัวมีผลการติดตามและประเมินผล ดังที่แสดงในตารางที่ 2

รถจักรยานยนต์ยังคงเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตบนท้องถนน คิดเป็นร้อยละ 80 ของการเสียชีวิตจากยานพาหนะทั้งหมดในทุก ๆ ปี โดยตั้งแต่มีการกำหนดค่าเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ยังไม่มีปีใดที่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ และผู้เสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาก็ยังไม่ได้มีแนวโน้มที่จะลดลงแต่อย่างใด จำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในปี 2566 นั้นมีทั้งหมด 14,495 คน คิดเป็นร้อยละ 82.8 ของจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดในปี 2566 ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ 10,336 คน หมายความว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในปี 2566 สูงกว่าค่าเป้าหมายไปถึงร้อยละ 40.2

ในขณะที่รถยนต์เป็นยานพาหนะที่มีผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดี และสามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้โดยตลอดนับตั้งแต่มีการเริ่มกำหนดค่าเป้าหมาย จำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับขี่รถยนต์ในปี 2566 มีทั้งหมด 1,590 คน คิดเป็นร้อยละ 9.1 ของจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ 2,629 คน หมายความว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับขี่รถยนต์ในปี 2566 ต่ำกว่าค่าเป้าหมายร้อยละ 39.5 ทั้งนี้ ค่าเป้าหมายของผู้เสียชีวิตจากการขับขี่รถยนต์ที่ถูกกำหนดในปี 2563 ที่ 3,463 คนนั้น เมื่อเทียบกับจำนวนผู้เสียชีวิตจริงในปี 2565 - 2566 ถือว่าผู้เสียชีวิตจากรถยนต์ได้ลดจำนวนลงมากพอสมควร จำนวนผู้เสียชีวิตจากรถยนต์ยังคงที่อยู่ที่ในระดับประมาณ 1,500 คนมาตั้งแต่ปี

2565 ซึ่งถ้าหากจำนวนผู้เสียชีวิตจากรถยนต์ยังคงอยู่ในระดับนี้ไม่เปลี่ยนแปลง จะทำให้เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากรถยนต์สามารถบรรลุได้ในปี 2570 ซึ่งมีการกำหนดค่าเป้าหมายอยู่ที่ 1,516 คน

การดำเนินงานด้านการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นกลุ่มเยาวชนนั้นนับว่ามีผลการดำเนินงานที่ดี แนวโน้มของการเสียชีวิตในกลุ่มเยาวชนลดลงอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี 2563 จนถึงปี 2566 เฉลี่ยร้อยละ 7 ต่อปี โดยในปี 2564 และ 2565 การลดจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มเยาวชนสามารถบรรลุเป้าหมายได้ แต่ในปี 2566 จำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มเยาวชนยังคงเกินค่าเป้าหมายเล็กน้อย โดยมีค่าเท่ากับ 3,031 คน คิดเป็นร้อยละ 17 ของจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดในปี 2566 ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ 2,943 คน หมายความว่าจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มเยาวชนในปี 2566 ยังคงเกินค่าเป้าหมายอยู่ร้อยละ 3 อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานนับตั้งแต่มีการกำหนดค่าเป้าหมายสะท้อนให้เห็นว่าการดำเนินงานด้านการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นเยาวชนยังคงมีแนวโน้มไปในทางที่ดี

ผลการดำเนินงานด้านการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มผู้สูงอายุนั้นเป็นไปในทางตรงกันข้าม การดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มผู้สูงอายุไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้เลยแม้แต่ปีเดียว นับตั้งแต่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย และแนวโน้มของจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มนี้ยังเพิ่มขึ้นและขยับห่างออกจากค่าเป้าหมายมากขึ้นทุกปีอีกด้วย ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการดำเนินงานเพื่อลดจำนวนการเสียชีวิตของผู้สูงอายุยังไม่ประสบความสำเร็จ และควรยกขึ้นเป็นประเด็นสำคัญในการดำเนินงานในอนาคต จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้สูงอายุเกินค่าเป้าหมายไปร้อยละ 24 ในปี 2565 และเกินค่าเป้าหมายไปร้อยละ 49 ในปี 2566 โดยจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มผู้สูงอายุทั้งหมดในปี 2566 มี 4,271 คน หรือร้อยละ 24 ของจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ 2,868 คน

การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานก็ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้เลยแม้แต่ปีเดียว นับตั้งแต่มีการกำหนดค่าเป้าหมายในปี 2563 โดยในส่วนของคนเดินเท้านั้น จำนวนผู้เสียชีวิตในแต่ละปีคงอยู่ในระดับประมาณปีละ 500 - 600 คน นับตั้งแต่ปี 2564 เป็นต้นมา จนถึงปี 2566 มีจำนวนคนเดินเท้าที่เสียชีวิตในปีดังกล่าว 568 คน คิดเป็นร้อยละ 3.2 ของจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดในปี 2566 ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ 364 คน ซึ่งนับว่าในปี 2566 จำนวนผู้เสียชีวิตจากการเดินเท้าสูงกว่าค่าเป้าหมายร้อยละ 56

ในส่วนของผู้ใช้จักรยานนั้น นอกจากจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้แล้ว ในปี 2565 ยังมีการบันทึกจำนวนผู้เสียชีวิตจากการใช้จักรยานเพิ่มสูงขึ้นค่อนข้างมากจนเกินค่าเป้าหมายไปหลายเท่า และในปี 2566 มีจำนวนผู้ใช้จักรยานเสียชีวิตในปีดังกล่าว 108 คน คิดเป็นร้อยละ 0.6 ของจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดในปี 2566 ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ 34 คน ซึ่งนับว่าในปี 2566 จำนวนผู้เสียชีวิตจากการใช้จักรยานเกินกว่าค่าเป้าหมายไปมากกว่า 3 เท่า

การติดตามผลการดำเนินงานด้านการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถขนส่ง พบว่า นับตั้งแต่มีการกำหนดค่าเป้าหมายในปี 2563 นั้น ตัวชี้วัดดังกล่าวมีการบรรลุเป้าหมายในปี 2564 จากนั้น

จำนวนผู้เสียชีวิตได้เพิ่มขึ้นในปี 2565 และ 2566 จนทำให้ตัวชี้วัดดังกล่าวไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ในช่วงสองปีหลัง โดยในปี 2566 มีจำนวนผู้ประกอบอาชีพขับรถขนส่งเสียชีวิตในปีดังกล่าว 117 คน คิดเป็นร้อยละ 0.6 ของจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดในปี 2566 ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ 86 คน ซึ่งหมายความว่าในปี 2566 จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ประกอบอาชีพขับรถขนส่งเกินค่าเป้าหมายไปร้อยละ 36

ตารางที่ 2: ผลการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดการลดจำนวนผู้เสียชีวิต จำแนกตามกลุ่มเสี่ยง

ตัวชี้วัด		ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
จำนวนผู้เสียชีวิต กลุ่มผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์	ผลการ ดำเนินงาน	13,246	14,213	13,886	14,495
	ค่าเป้าหมาย	-	12,272	11,304	10,336
	สถานะ	-	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
จำนวนผู้เสียชีวิต กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์	ผลการ ดำเนินงาน	3,463	1,445	1,496	1,590
	ค่าเป้าหมาย	-	3,186	2,908	2,629
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย
จำนวนผู้เสียชีวิต กลุ่มเยาวชน	ผลการ ดำเนินงาน	3,771	3,225	3,131	3,031
	ค่าเป้าหมาย	-	3,497	3,220	2,943
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	ใกล้บรรลุเป้าหมาย
จำนวนผู้เสียชีวิต กลุ่มผู้สูงอายุ	ผลการ ดำเนินงาน	3,758	3,676	3,930	4,271
	ค่าเป้าหมาย	-	3,462	3,165	2,868
	สถานะ	-	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
จำนวนผู้เสียชีวิต กลุ่มคนเดินเท้า	ผลการ ดำเนินงาน	479	570	511	568
	ค่าเป้าหมาย	-	441	403	364
	สถานะ	-	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
จำนวนผู้เสียชีวิต กลุ่มผู้ใช้จักรยาน	ผลการ ดำเนินงาน	45	64	458	108
	ค่าเป้าหมาย	-	42	38	34
	สถานะ	-	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
จำนวนผู้เสียชีวิต กลุ่มผู้ประกอบ อาชีพรถขนส่ง	ผลการ ดำเนินงาน	109	83	96	117
	ค่าเป้าหมาย	-	101	93	86
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI

ในส่วนของการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสนั้น สามารถติดตามผลได้ถึงไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 จึงยังไม่สามารถสรุปผลการดำเนินงาน ณ สิ้นสุดปี 2566 ได้ จากการติดตามผลการดำเนินงานนับตั้งแต่มีการกำหนดค่าเป้าหมาย เบื้องต้นพบว่าตัวชี้วัดส่วนใหญ่มีผลการ

ดำเนินงานที่ดี สามารถบรรลุค่าเป้าหมายได้ในปี 2564 จนถึงปี 2565 ในขณะที่ ณ ไตรมาสที่ 3 ปี 2566 ตัวชี้วัดทั้งหมดไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสได้ ดังที่แสดงในตารางที่ 3

ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสส่วนใหญ่ที่มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 80 ของจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสทั้งหมดในทุก ๆ ปี มีแนวโน้มที่ลดลงมาจากปี 2563 อย่างต่อเนื่อง และสามารถบรรลุเป้าหมายได้ทุกปี ยกเว้นไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 โดยจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของปี 2565 นั้น มีผลการดำเนินงานอยู่ที่ 160,021 คน ซึ่งถือว่าต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ 169,047 คนอยู่ร้อยละ 5.34 แต่ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 ผลการดำเนินงานอยู่ที่ 149,686 คน ซึ่งเกินไปจากค่าเป้าหมายของไตรมาสดังกล่าวที่ 114,893 คนอยู่ถึงร้อยละ 30.28 ซึ่งนับว่าเป็นผลการดำเนินงานที่ใกล้เคียงกับภาพรวมประเทศเป็นอย่างมาก

จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ มีแนวโน้มที่ลดลงมาจากปี 2563 อย่างต่อเนื่อง และสามารถบรรลุเป้าหมายได้ทุกปีเช่นกัน ยกเว้นไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 โดยจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ของปี 2565 นั้น มีผลการดำเนินงานอยู่ที่ 9,162 คน ซึ่งถือว่าต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ 9,276 คนอยู่ร้อยละ 1.23 แต่ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 ผลการดำเนินงานอยู่ที่ 8,999 คน ซึ่งเกินไปจากค่าเป้าหมายของไตรมาสดังกล่าวที่ 6,311 คน อยู่ถึงร้อยละ 42.60

ผลการดำเนินงานด้านการลดการบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มเยาวชนพบว่ามีการดำเนินงานที่ดีเช่นกัน โดยจำนวนการบาดเจ็บสาหัสนั้นลดลงอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2563 และสามารถบรรลุค่าเป้าหมายได้ทุกปีจนถึงปี 2565 แต่ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสสูงกว่าค่าเป้าหมายในไตรมาสดังกล่าวทำให้ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ โดยจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มผู้เยาวชนในปี 2565 นั้น มีผลการดำเนินงานอยู่ที่ 41,850 คน ซึ่งถือว่าต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ 48,509 คนอยู่ร้อยละ 13.73 แต่ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 ผลการดำเนินงานอยู่ที่ 38,241 คน ซึ่งเกินไปจากค่าเป้าหมายของไตรมาสดังกล่าวที่ 32,954 คน อยู่ถึงร้อยละ 16.04

ในขณะที่ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มผู้สูงอายุ ไม่ได้มีแนวโน้มที่ลดลงเหมือนเช่นกลุ่มเยาวชน จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในกลุ่มผู้สูงอายุนับตั้งแต่ปี 2564 และ 2565 รวมทั้งไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกัน และยังมีโอกาสที่จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจะเพิ่มสูงขึ้น ณ สิ้นสุดปี 2566 ด้วย ซึ่งจะทำให้ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในกลุ่มผู้สูงอายุขยับห่างออกจากค่าเป้าหมายมากขึ้นทุกปี ๆ สิ่งนี้แสดงให้เห็นว่าการดำเนินงานเพื่อลดจำนวนการบาดเจ็บสาหัสของผู้สูงอายุยังไม่ประสบความสำเร็จเช่นเดียวกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มผู้สูงอายุ โดยจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มผู้สูงอายุในปี 2565 นั้น มีผลการดำเนินงานอยู่ที่ 33,131 คน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ 31,851 คนอยู่ร้อยละ 4.02 และในไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 ผลการดำเนินงานอยู่ที่ 33,160 คน ซึ่งเกินไปจากค่าเป้าหมายของไตรมาสดังกล่าวที่ 21,574 คน อยู่ถึงร้อยละ 53.70

การติดตามผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากการเดินเท้า พบว่าการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากการเดินเท้าสามารถบรรลุเป้าหมายได้ในปี 2565 เท่านั้น ในขณะที่ไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสใกล้เคียงกับผลการดำเนินงาน ณ สิ้นสุดปี 2565 แล้ว ซึ่งมีแนวโน้มที่ผลการดำเนินงาน ณ สิ้นสุดปี 2566 จะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้เหมือนเช่นตัวชี้วัดอื่น ๆ จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มคนเดินเท้าในปี 2565 มีผลการดำเนินงานอยู่ที่ 4,765 คน ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ 5,487 คนอยู่ร้อยละ 13.14 แต่ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 ผลการดำเนินงานอยู่ที่ 4,736 คน ซึ่งเกินไปจากค่าเป้าหมายของไตรมาสดังกล่าวที่ 3,761 คน อยู่ถึงร้อยละ 25.92

การติดตามผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในกลุ่มผู้ใช้จักรยาน พบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นจากปี 2564 อย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงดีพอที่จะสามารถบรรลุเป้าหมายได้ในปี 2564 และ 2565 แต่ในไตรมาสที่ 3 ปี 2566 ตัวชี้วัดดังกล่าวไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้แล้ว จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ณ ไตรมาสที่ 3 ปี 2566 ใกล้เคียงกับผลการดำเนินงาน ณ สิ้นสุดปี 2565 ซึ่งมีแนวโน้มที่ผลการดำเนินงาน ณ สิ้นสุดปี 2566 จะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้เหมือนเช่นตัวชี้วัดอื่น ๆ จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มผู้ใช้จักรยานในปี 2565 มีผลการดำเนินงานอยู่ที่ 6,396 คน ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ 7,510 คนอยู่ร้อยละ 14.84 แต่ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 ผลการดำเนินงานอยู่ที่ 6,036 คน ซึ่งเกินไปจากค่าเป้าหมายของไตรมาสดังกล่าวที่ 5,082 คน อยู่ถึงร้อยละ 18.77

ในส่วนของการติดตามผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในกลุ่มผู้ประกอบอาชีพรถขนส่งนั้น เนื่องจากฐานข้อมูลเป็นข้อมูลรายปี ดังนั้นจึงสามารถติดตามผลการดำเนินงาน ณ สิ้นสุดปี 2566 ได้ ซึ่งพบว่าแนวโน้มของจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสมีการเพิ่มขึ้นนับตั้งแต่ปี 2564 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งผลการดำเนินงานยังดีพอที่จะทำให้ตัวชี้วัดสามารถบรรลุเป้าหมายได้ในปี 2564 และ 2565 แต่ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในปี 2566 ได้ จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถขนส่งปี 2565 มีผลการดำเนินงานอยู่ที่ 232 คน ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ 336 คนอยู่ร้อยละ 31.03 แต่ในปี 2566 ผลการดำเนินงานอยู่ที่ 364 คน ซึ่งเกินจากค่าเป้าหมายของไตรมาสดังกล่าวที่ 310 คน อยู่ถึงร้อยละ 17.42

**ตารางที่ 3: ผลการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส จำแนกตามกลุ่มเสี่ยง**

ตัวชี้วัดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส แต่ละกลุ่มเสี่ยง		ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566 (ไตรมาสที่ 3)
กลุ่มผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์	ผลการดำเนินงาน	201,017	165,358	160,021	149,686
	ค่าเป้าหมาย	-	185,032	169,047	114,893
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์	ผลการดำเนินงาน	11,040	9,061	9,162	8,999
	ค่าเป้าหมาย	-	10,158	9,276	6,311
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส แต่ละกลุ่มเสี่ยง		ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566 (ไตรมาสที่ 3)
กลุ่มเยาวชน	ผลการดำเนินงาน	57,658	43,797	41,850	38,241
	ค่าเป้าหมาย	-	53,084	48,509	32,954
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
กลุ่มผู้สูงอายุ	ผลการดำเนินงาน	38,018	32,435	33,131	33,160
	ค่าเป้าหมาย	-	34,934	31,851	21,574
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
กลุ่มคนเดินเท้า	ผลการดำเนินงาน	6,467	7,596	4,765	4,736
	ค่าเป้าหมาย	-	5,977	5,487	3,761
	สถานะ	-	ไม่บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
กลุ่มผู้ใช้จักรยาน	ผลการดำเนินงาน	8,958	4,900	6,396	6,036
	ค่าเป้าหมาย	-	8,234	7,510	5,082
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
กลุ่มผู้ประกอบการ อาชีพรถขนส่ง	ผลการดำเนินงาน	109	83	232	364*
	ค่าเป้าหมาย	-	383	336	310*
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย*

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI

โดยสรุปแล้ว ในช่วงสองปีหลังจากการบังคับใช้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 พบว่าตัวชี้วัดจำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ ทั้งในภาพรวมระดับประเทศ และรายกลุ่มเสี่ยง โดยหลายตัวชี้วัดก็มีแนวโน้มที่จะมีจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เพิ่มขึ้นด้วย

กลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ยังคงเป็นกลุ่มเสี่ยงสำคัญที่มีสัดส่วนของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสมากกว่าร้อยละ 80 ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ ถึงแม้ว่าจะมีผลการดำเนินงานในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่ดี แต่ยังคงต้องมีการดำเนินงานเพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสได้ให้ในระดับที่ใกล้เคียงกันเช่นกัน การเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์และรถยนต์นั้น มีทิศทางสอดคล้องกับสัดส่วนใบอนุญาตขับรถต่อจำนวนรถจดทะเบียน โดยพบว่าผู้ใช้จักรยานยนต์ มีใบอนุญาตขับรถน้อยกว่า แม้ว่าเป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง โดยมีสัดส่วนผู้ทำใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์เพียง 56 คนต่อรถจักรยานยนต์ 100 คัน และมีแนวโน้มการทำใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ลดลงร้อยละ 1.37 ต่อปี (กรมการขนส่งทางบก, 2567) ในขณะที่ผู้ใช้รถยนต์ มีสัดส่วนผู้ทำใบอนุญาตขับรถรถยนต์กว่า 160 คนต่อรถยนต์ 100 คัน และมีแนวโน้มการทำใบอนุญาตขับรถเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.09 ต่อปี (กรมการขนส่งทางบก, 2567) สะท้อนว่า ระบบใบอนุญาตขับรถยังมีความสำคัญในการคัดกรองผู้ใช้ที่มีทักษะ และลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน

ในส่วนของกลุ่มคนเดินเท้า และผู้ใช้จักรยาน ทั้งสองกลุ่มไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้เลยแม้แต่ปีเดียว แต่ยังคงมีการบรรลุเป้าหมายในฝั่งของการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสอยู่บ้าง

สำหรับกลุ่มเยาวชน พบว่าแนวโน้มของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสเป็นไปในทางที่ดีขึ้น มีการลดลงของจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสลงอย่างเห็นได้ชัดในแต่ละปี ซึ่งอาจเป็นผลจากมาตรการด้าน



ความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มเยาวชน โดยเฉพาะการขับเคลื่อนโครงการ Thailand Safe Youth (TSY program) หลากหลายพื้นที่

ในขณะที่แนวโน้มของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในกลุ่มผู้สูงอายุเป็นไปในทางตรงกันข้าม คือ นอกจากจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสในปี 2565 – 2566 แล้ว จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสยังมีการเพิ่มขึ้นอีกด้วย ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของสังคมในปัจจุบันที่สัดส่วนผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น อาจทำให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้สูงอายุเป็นประเด็นสำคัญในการดำเนินงานในอนาคต ทั้งนี้ ช่องว่างสำคัญคือการถือครองใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพ ของผู้ขับขี่ที่ทำใบอนุญาตขับขี่ก่อนปี 2546 ซึ่งปัจจุบันมีประมาณ 11 ล้านคน และมีโอกาสที่ผู้ขับขี่กลุ่มนี้จะยังใช้งานรถอยู่บนถนนร่วมกับผู้อื่นไปอีกอย่างน้อย 40 ปี (มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2563) ซึ่งควรต้องมีการขับเคลื่อนนโยบายเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าวอย่างเป็นระบบ

#### มาตรการลดพฤติกรรมเสี่ยงของเยาวชนและผู้สู่วัย

ในช่วงปี 2565 – 2566 พบว่ามีข้อสั่งการที่เกี่ยวข้องกับมาตรการลดอุบัติเหตุของกลุ่มเด็กเล็ก เช่น การกำหนดให้ศูนย์เด็กเล็กในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินมาตรการหมวกนิรภัย 100% รวมทั้งการส่งเสริมการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กปฐมวัย ซึ่งมีการสั่งการในที่ประชุมอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อย่างไรก็ตาม ข้อสังเกตที่น่าสนใจคือ ยังไม่พบมาตรการที่มุ่งเป้าลดความเสี่ยงของกลุ่มเยาวชนอายุ 15 – 24 ปี และกลุ่มผู้สูงอายุโดยตรงมากนัก จึงจำเป็นต้องพิจารณาการเพิ่มมาตรการลดความเสี่ยงของกลุ่มเสี่ยงทั้งสองกลุ่มนี้ทั้งในระดับส่วนกลางและระดับพื้นที่

#### ช่องว่างด้านสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับเยาวชนและผู้สู่วัย

สำหรับการจัดการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน พบมาตรการที่เกี่ยวข้องในช่วงปี 2565 – 2566 อยู่บ้าง โดยมีจุดเน้นสำคัญคือ การยกระดับความปลอดภัยในพื้นที่ทางข้ามทั่วประเทศ ผ่านการจัดทำมาตรฐานทางข้ามปรับปรุงกายภาพทางข้าม และกวดขันวินัยจราจรบริเวณทางข้าม อย่างไรก็ตาม การจัดการกายภาพถนนที่เอื้อให้เกิดการชะลอความเร็วในพื้นที่เมืองทั้ง ยังคงเป็นประเด็นท้าทายที่ต้องเพิ่มการดำเนินการต่อไป

ในส่วนของกลุ่มผู้ประกอบอาชีพรถขนส่ง ถึงแม้ว่าจะมีการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสเป็นส่วนน้อย แต่เนื่องจากกลุ่มนี้เป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและผู้ใช้นอื่น ๆ และยังมีแนวโน้มของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เพิ่มขึ้น กลุ่มผู้ขับขี่กลุ่มนี้จึงจำเป็นที่จะต้องมีการให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างมากเช่นกัน นอกจากนี้ การเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับรถสาธารณะยังอาจเป็นผลจากมาตรฐานของรถโดยสาร ซึ่งพบว่าการบังคับใช้มาตรฐานรถโดยสารใหม่ ทำได้เฉพาะรถจดทะเบียนใหม่ ไม่มีผลย้อนหลัง ทำให้รถบางกลุ่มยังมีความเสี่ยง เช่น รถโดยสารเก่าก่อนปี 2565 ที่ไม่ได้ดำเนินการตามข้อกำหนดคุณสมบัติด้านการลุกไหม้ การลามไฟของวัสดุที่ใช้ตกแต่งภายในรถโดยสาร

## 2.3 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัส จำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง

นอกจากการติดตามและประเมินผลจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสแล้ว ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 ยังมีการกำหนดค่าเป้าหมายสำหรับติดตามและประเมินผลในด้านพฤติกรรมเสี่ยงของการใช้รถใช้ถนน โดยใช้ฐานข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance : IS) ซึ่งมีการติดตามพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ ได้แก่ พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการดื่มขับ พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ และพฤติกรรมการใช้ยาที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

จากตารางที่ 4 พฤติกรรมการขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยนับเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่สำคัญที่สุด เนื่องจากเป็นพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่มีการเสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดมาโดยตลอด และสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยในประเทศไทยก็ยังคงต่ำมาก นับตั้งแต่มีการกำหนดค่าเป้าหมายและติดตามประเมินผล ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้เลยแม้แต่ปีเดียว และสัดส่วนของผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัยไม่เคยต่ำกว่าร้อยละ 85 เลย โดยสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในปี 2566 สูงถึงร้อยละ 89.9 ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ 70.1 และสัดส่วนผู้เสียชีวิตกลุ่มเยาวชนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยอยู่ที่ร้อยละ 87.1 ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ 72.0 ซึ่งผลการดำเนินงานที่ยังใกล้เคียงกับปี 2563 แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยยังไม่สามารถดำเนินงานเพื่อลดสัดส่วนการเสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัย กล่าวคือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ยังคงไม่สวมหมวกนิรภัยและเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตอยู่เช่นเดิม

ในส่วนของพฤติกรรมการดื่มขับนั้น ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมดังกล่าวแสดงให้เห็นว่ามีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะในปี 2566 ที่ผลการดำเนินงานค่อนข้างลดลงจากปี 2565 ทุกตัวชี้วัดจนสามารถบรรลุค่าเป้าหมายได้ทั้งหมด แสดงให้เห็นว่าการดำเนินงานเพื่อลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่มีพฤติกรรมดื่มขับสามารถทำได้ดีขึ้น โดยในปี 2566 สัดส่วนผู้เสียชีวิตอยู่ที่ร้อยละ 23.9 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ร้อยละ 25.2 สัดส่วนผู้เสียชีวิตในกลุ่มเยาวชนที่ดื่มขับอยู่ที่ร้อยละ 36.5 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ร้อยละ 38.6 และสัดส่วนผู้เสียชีวิตกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มขับอยู่ที่ร้อยละ 11.2 ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ร้อยละ 12.7

ตัวชี้วัดที่สะท้อนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอื่น ๆ ได้แก่ สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ไม่ได้มีการบรรลุเป้าหมายทั้งหมดในปี 2565 และ 2566 ตัวชี้วัดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย มีผลการดำเนินงานในปี 2565 และ 2566 อยู่ที่ร้อยละ 90.7 และ 90.3 ตามลำดับ โดยมีค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ 78.5 และ 71.4 ตามลำดับ ซึ่งไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ทั้งสองปี ตัวชี้วัดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ มีผลการดำเนินงานในปี 2565 และ 2566 อยู่ที่ร้อยละ 16.3 และ 2.3 ตามลำดับ โดยมีค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ 5.7 และ 4.6 ตามลำดับ ซึ่งถือว่าบรรลุเป้าหมายในปี 2566 เพียงปีเดียว และตัวชี้วัดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท มีผลการดำเนินงานในปี 2565 และ 2566 อยู่

ที่ร้อยละ 1.9 และ 2.9 ตามลำดับ โดยมีค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ 3.4 และ 2.7 ตามลำดับ ซึ่งถือว่าบรรลุเป้าหมายในปี 2565 เพียงปีเดียว

ตารางที่ 4: สัดส่วนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้เสียชีวิตและค่าเป้าหมาย จำแนกตามประเภทตัวชี้วัด

ตัวชี้วัด		ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	ค่าจริง	89.9%	86.9%	86.8%	89.9%
	ค่าเป้าหมาย	-	83.2%	77.1%	70.1%
	สถานะ	-	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้เสียชีวิตกลุ่มเยาวชนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	ค่าจริง	89.8%	87.4%	88.8%	87.1%
	ค่าเป้าหมาย	-	83.7%	79.2%	72.0%
	สถานะ	-	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ดื่มขับ	ค่าจริง	31.0%	29.1%	28.3%	23.9%
	ค่าเป้าหมาย	-	28.6%	27.6%	25.2%
	สถานะ	-	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้เสียชีวิตกลุ่มเยาวชนที่ดื่มขับ	ค่าจริง	45.4%	41.0%	43.0%	36.5%
	ค่าเป้าหมาย	-	44.5%	42.4%	38.6%
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้เสียชีวิตกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มขับ	ค่าจริง	16.3%	13.6%	14.2%	11.2%
	ค่าเป้าหมาย	-	15.1%	13.9%	12.7%
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	ค่าจริง	90.8%	82.4%	90.7%	90.3%
	ค่าเป้าหมาย	-	84.6%	78.5%	71.4%
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่	ค่าจริง	11.6%	5.9%	16.3%	2.3%
	ค่าเป้าหมาย	-	6.9%	5.7%	4.6%
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	ค่าจริง	5.0%	3.9%	1.9%	2.9%
	ค่าเป้าหมาย	-	4.8%	3.4%	2.7%
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย

ที่มา: ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance : IS) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI

อย่างไรก็ตาม ตัวชี้วัดพฤติกรรมเสี่ยงทั้ง 3 ตัวนี้ ยังคงมีความครอบคลุมของข้อมูลที่ยังไม่สมบูรณ์มากนัก ตัวชี้วัดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย มีการเก็บข้อมูล 52 จังหวัด หรือร้อยละ 68 ของประเทศ ตัวชี้วัดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ มีการเก็บข้อมูลเพียง 3 จังหวัด หรือร้อยละ 4 ของประเทศ และตัวชี้วัดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท มีการเก็บข้อมูลเพียง 10 จังหวัด หรือร้อยละ 13 ของประเทศ ดังที่แสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5: ระดับความครอบคลุมของฐานข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS) สำหรับติดตาม  
สัดส่วนผู้เสียชีวิตตามพฤติกรรมเสี่ยง ปี 2566

สัดส่วนผู้เสียชีวิตตามพฤติกรรมเสี่ยง ปี 2566	จำนวนจังหวัดที่มีข้อมูล	จำนวนจังหวัดที่ไม่มีข้อมูล	ร้อยละของจังหวัดที่มีข้อมูล
สัดส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด	42	35	55%
สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	65	12	84%
สัดส่วนผู้ขับขี่เยาวชนที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด	43	34	56%
สัดส่วนผู้ขับขี่เยาวชนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	61	16	79%
สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	52	25	68%
สัดส่วนผู้ขับขี่ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด	67	10	87%
สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	3	74	4%
สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท	10	67	13%

ที่มา: ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance : IS) และติดตามตัวชีวิตโดย TDRI

ในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บสาหัสนั้น จากตารางที่ 6 พบว่าตัวชี้วัดสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นมีความคล้ายคลึงกับตัวชี้วัดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยนับตั้งแต่มีการกำหนดค่าเป้าหมายและติดตามประเมินผล ตัวชี้วัดสัดส่วนการบาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้เลยแม้แต่ปีเดียว สัดส่วนของผู้บาดเจ็บสาหัสที่ไม่สวมหมวกนิรภัยไม่เคยต่ำกว่าร้อยละ 82 และยังมีแนวโน้มที่สัดส่วนนี้จะลดลงแต่อย่างไรก็ตาม สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในปี 2566 สูงถึงร้อยละ 88.5 ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ 65.8 และสัดส่วนผู้เสียชีวิตกลุ่มเยาวชนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยอยู่ที่ร้อยละ 87.8 ในขณะที่ค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ 65.6 ซึ่งผลการดำเนินงานที่ไม่เคยลดลงเลยตั้งแต่ปี 2563 เช่นนี้แสดงให้เห็นว่ามาตรการลดพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยยังไม่เพียงพอ

การติดตามตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับการมีพฤติกรรมดื่มข้มนั้น พบว่าในปี 2566 ไม่มีตัวชี้วัดใดที่บรรลุเป้าหมายเลย ไม่ว่าจะเป็นตัวชี้วัดสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ดื่มข้มนั้ ตัวชี้วัดสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มเยาวชนที่ดื่มข้มนั้ และตัวชี้วัดสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มข้มนั้ ถึงแม้ว่าทั้งสามตัวชี้วัดจะสามารถบรรลุเป้าหมายในฝั่งของการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตก็ตาม ซึ่งสิ่งนี้อาจจะสะท้อนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ทำให้เพิ่มโอกาสเปลี่ยนให้ผู้เสียชีวิตกลายเป็นผู้บาดเจ็บสาหัสแทนได้ในอุบัติเหตุทางถนนจากการดื่มข้มนั้ โดยในปี 2566 สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ดื่มข้มนั้ อยู่ที่ร้อยละ 26.6 ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ร้อยละ 17.0 สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสในกลุ่มเยาวชนที่ดื่มข้มนั้ อยู่ที่ร้อยละ 24.0 ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ร้อยละ 15.5 และสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มข้มนั้ อยู่ที่ร้อยละ 23.0 ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ร้อยละ 12.8

ตัวชี้วัดที่สะท้อนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนอื่น ๆ ได้แก่ สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ไม่มีการบรรจุเป้าหมายทั้งหมดในปี 2565 และ 2566 ตัวชี้วัดสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย มีผลการดำเนินงานในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 67.2 โดยมีค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ 57.3 ซึ่งถือว่าไม่บรรลุเป้าหมาย แต่ตัวชี้วัดดังกล่าวยังไม่มีข้อมูลสำหรับการติดตามและประเมินผลในปี 2566 ตัวชี้วัดสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ มีผลการดำเนินงานในปี 2565 และ 2566 อยู่ที่ร้อยละ 1.3 และ 2.1 ตามลำดับ โดยมีค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ 0.8 และ 0.7 ตามลำดับ ซึ่งถือว่าไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ทั้งสองปี และตัวชี้วัดสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท มีผลการดำเนินงานในปี 2565 และ 2566 อยู่ที่ร้อยละ 0.7 และ 1.2 ตามลำดับ โดยมีค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ 0.6 และ 0.5 ตามลำดับ ซึ่งถือว่าไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ทั้งสองปีเช่นเดียวกัน

ตารางที่ 6: สัดส่วนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้บาดเจ็บสาหัสและค่าเป้าหมาย จำแนกตามประเภทตัวชี้วัด

ตัวชี้วัด		ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	ค่าจริง	82.8%	82.9%	83.7%	88.5%
	ค่าเป้าหมาย	-	76.7%	72.3%	65.8%
	สถานะ	-	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มเยาวชนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	ค่าจริง	82.0%	82.5%	83.9%	87.8%
	ค่าเป้าหมาย	-	76.0%	72.2%	65.6%
	สถานะ	-	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ดื่มขับ	ค่าจริง	21.3%	20.4%	20.7%	26.6%
	ค่าเป้าหมาย	-	19.7%	18.8%	17.0%
	สถานะ	-	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มเยาวชนที่ดื่มขับ	ค่าจริง	19.1%	16.8%	17.0%	24.0%
	ค่าเป้าหมาย	-	18.0%	17.0%	15.5%
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มขับ	ค่าจริง	16.4%	15.6%	15.5%	23.0%
	ค่าเป้าหมาย	-	15.1%	14.1%	12.8%
	สถานะ	-	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	ค่าจริง	66.1%	66.9%	67.2%	ไม่มีข้อมูล
	ค่าเป้าหมาย	-	61.1%	57.3%	52.1%
	สถานะ	-	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่มีข้อมูล
สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่	ค่าจริง	1.1%	1.3%	1.3%	2.1%
	ค่าเป้าหมาย	-	1.0%	0.8%	0.7%
	สถานะ	-	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	ค่าจริง	0.7%	0.6%	0.7%	1.2%
	ค่าเป้าหมาย	-	0.7%	0.6%	0.5%
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย

ที่มา: ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance : IS) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI

อย่างไรก็ตาม ยังคงมีตัวชี้วัดบางตัวที่มีความครอบคลุมของข้อมูลที่ยังไม่สมบูรณ์มากนัก จึงยังคงมีข้อจำกัดหากจะนำมาวิเคราะห์ผลการติดตามประเมินผลในระดับประเทศอย่างสมบูรณ์ เช่น ตัวชี้วัดสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ มีการเก็บข้อมูล 26 จังหวัด หรือร้อยละ 34 ของประเทศ และตัวชี้วัดสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสที่ใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท มีการเก็บข้อมูล 46 จังหวัด หรือร้อยละ 60 ของประเทศ ดังที่แสดงในตารางที่ 7

**ตารางที่ 7: ระดับความครอบคลุมของฐานข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS) สำหรับติดตามสัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสตามพฤติกรรมเสี่ยง ปี 2566**

สัดส่วนผู้บาดเจ็บสาหัสตามพฤติกรรมเสี่ยง ปี 2566	จำนวนจังหวัดที่มีข้อมูล	จำนวนจังหวัดที่ไม่มีข้อมูล	ร้อยละของจังหวัดที่มีข้อมูล
สัดส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มขับ	72	5	94%
สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	76	1	99%
สัดส่วนผู้ขับขี่เยาวชนที่ดื่มขับ	64	13	83%
สัดส่วนผู้ขับขี่เยาวชนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	72	5	94%
สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	69	8	90%
สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ดื่มขับ	53	24	69%
สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่	26	51	34%
สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท	46	31	60%

ที่มา: ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance : IS) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI

โดยสรุปแล้ว จากผลการติดตามตัวชี้วัดที่สะท้อนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญได้แก่ พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการดื่มขับ พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ และพฤติกรรมการใช้ยาที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พบว่าพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่สำคัญที่สุดที่ประเทศไทยยังไม่สามารถลดความเสี่ยงได้สำเร็จ นอกจากสัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้แม้แต่ปีเดียวแล้ว สัดส่วนที่ออกมาสูงกวาระดับร้อยละ 80 ซึ่งถือว่าเป็นสัดส่วนที่สูงมาก และยังไม่มีความโน้มที่สัดส่วนดังกล่าวจะลดลง ในขณะเดียวกัน อัตราการสวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้นเพียง 0.99% จากปี 2562 (มูลนิธิไทยโร้ดส์, 2566) นั้นยังไม่เพียงพอต่อการลดความเสี่ยงให้สำเร็จ จึงควรต้องติดตามและประเมินผลการขับเคลื่อนมาตรการบังคับใช้หมวกนิรภัย ควบคู่กับการประเมินผู้ขับขี่เพื่อออกแบบการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้หมวกนิรภัยต่อไป

**มาตรการเกี่ยวกับหมวกนิรภัย:**

ช่วงปี 2565 – 2566 มีการดำเนินการมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เช่น

- การกวดขันการจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 10 ข้อหาหลัก
- การประชาสัมพันธ์มาตรการหมวก 100% ในระดับส่วนกลางและระดับท้องถิ่น

ในทางตรงกันข้าม สัดส่วนของพฤติกรรมการดื่มขับมีแนวโน้มลดลงสำหรับผู้เสียชีวิต ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการจัดการกับพฤติกรรมการดื่มขับเป็นไปในทางที่ดีขึ้น ถึงแม้ว่าสัดส่วนการบาดเจ็บสาหัสจากการดื่มขับจะยังไม่ลดลง เหล่านี้เป็นผลจากการบังคับใช้กฎหมายด้วยการตั้งด่านและมีชุดมาตรการเสริม อีกทั้งยังพบความเข้มงวดของการตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ช่วงเทศกาลเพิ่มขึ้น รวมทั้งการมีชุดมาตรการเสริมในระดับพื้นที่ ทั้งการสื่อสารสาธารณะ การใช้ด่านระดับชุมชนในการป้องปราม และการทำให้ผู้ที่ดื่มเดินทางได้โดยไม่ต้องขับตัวเองช่วงเทศกาลในบางพื้นที่ ความรุนแรงจากพฤติกรรมเสี่ยงดื่มขับที่ลดลง สอดคล้องกับแนวโน้มที่สูงขึ้นของการตั้งด่านตรวจจับแอลกอฮอล์ตั้งแต่ช่วงปี 2565 โดยเฉพาะช่วงเทศกาล อย่างไรก็ตาม การประเมินประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายในการตั้งด่านควบคู่กับการประเมินผู้ขับขี้ออกแบบการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการดื่มไม่ขับ เป็นแนวทางสำคัญที่ควรดำเนินการเพิ่มเติม

**มาตรการเกี่ยวกับดื่มขับ:**

ช่วงปี 2565 – 2566 มีการดำเนินการมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุจากการดื่มขับที่หลากหลายและต่อเนื่อง เช่น

- การกวดขันการจับกุมดื่มขับ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 10 ข้อหาหลัก
- การบังคับใช้กฎหมายลำดับรอง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 คือระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจพิสูจน์ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี้อหรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี้อกรณีเกิดที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น พ.ศ. 2565 (มีผลบังคับใช้เดือนพฤศจิกายน 2565)
- การจัดตั้งจุดตรวจ จุดบริการประชาชน ด้านชุมชน และชุดสายตรวจสุ่มตรวจตามเส้นทางสายหลัก สายรอง สถานที่ชุมชน และหน้าสถานบันเทิง

อย่างไรก็ตาม มาตรการที่อาจส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงจากการดื่มขับคือ

- มาตรการขยายเวลาปิดผับตี 4 ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดชลบุรี จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดภูเก็ต และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี (มีผลบังคับใช้ 15 ธันวาคม 2566)

ในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ ได้แก่ พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี้อ และพฤติกรรมการใช้ยาที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในการลดสัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสได้เช่นกัน แต่ตัวชี้วัดดังกล่าวยังมีความครอบคลุมของข้อมูลที่นำมาใช้ติดตามและประเมินผลที่ต่ำอยู่ จึงยังคงขาดความสมบูรณ์ในการนำมาใช้ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานในระดับประเทศ พฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ยังต้องการการออกแบบด้านกายภาพและเทคโนโลยียานพาหนะเพื่อช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยง ควบคู่กับการลงทุนใช้เทคโนโลยีสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้ พฤติกรรมเสี่ยงเกี่ยวกับความอ่อนล้าของผู้ขับขี้อนั้น แม้ยังไม่มีการกำหนดตัวชี้วัดในแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 แต่เป็นประเด็นที่ควรติดตามแนวโน้มของพฤติกรรมเสี่ยงและกำหนดมาตรการป้องกันเช่นกัน

มาตรการอื่น ๆ :

ช่วงปี 2565 – 2566 มีการดำเนินมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ เช่น

- การบังคับใช้กฎหมายลำดับรอง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย
  - ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ของผู้ขับขี่ขณะขับรถ พ.ศ. 2565 (มีผลบังคับใช้เดือนตุลาคม 2565)
  - ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจพิสูจน์การมีสารเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในร่างกายของผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่กรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น พ.ศ. 2565 (มีผลบังคับใช้เดือนพฤศจิกายน 2565)
  - ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องการยกเว้นให้คนโดยสารไม่ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยในรถบางประเภท พ.ศ. 2566 (มีผลบังคับใช้เดือนมีนาคม 2566)
- อย่างไรก็ตาม มาตรการที่อาจส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงคือ
  - การอนุญาตทางการค้าให้กับบางส่วนของกัญชา ซึ่งอาจเพิ่มพฤติกรรมเสี่ยงจากการใช้กัญชาแล้วขับขี่

## 2.4 ผลการดำเนินงานเชิงรากฐานการทำงาน เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยง

### ระบบใบอนุญาตขับรถ

การพัฒนากระบวนการใบอนุญาตขับรถ เป็นอีกหนึ่งนโยบายสำคัญที่ช่วยยกระดับความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม โดยในปัจจุบัน ประเทศไทยยังมีความท้าทายเกี่ยวกับระบบใบอนุญาตขับรถหลายประเด็น ทั้งการครอบครองใบอนุญาตขับรถตลอดชีพของผู้สูงอายุ การเพิ่มใบอนุญาตขับรถประเภทผู้เริ่มต้นขับ และระบบใบอนุญาตเดิมที่ยังไม่เหมาะสมกับลักษณะของรถประเภทใหม่ ประเด็นเหล่านี้อยู่ในแนวทางการปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ซึ่งเมื่อพิจารณาผลการดำเนินงานแล้วพบว่า การปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถโดยกรมการขนส่งทางบกยังไม่มี การปรับปรุงที่เป็นรูปธรรมเปิดเผยต่อสาธารณะ มีเพียงการศึกษาและทบทวนระบบใบอนุญาตขับรถที่ได้ดำเนินการศึกษาแล้ว โดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนและจำเป็นต้องรายงานให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนรับทราบต่อไป (ตามรายละเอียดในตารางที่ 8)

การไม่มีใบอนุญาตขับรถ ยังคงเป็นอีกประเด็นสำคัญที่สร้างอุปสรรคต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรแบบใหม่ คือระบบตัดคะแนนความประพฤติ ซึ่งพบว่ามี การบังคับใช้สำหรับผู้ใช้ขับขี่ทั่วไปตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2565 แต่ยังไม่สามารถบังคับใช้กับผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถได้

แม้ว่าการปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถ ภายใต้ พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จะยังไม่มีประเด็นความก้าวหน้ามากนัก แต่พบความก้าวหน้าสำคัญของระบบใบอนุญาตรถยนต์ ภายใต้ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 คือ การทำบันทึกความร่วมมือระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบกในการชะลอการต่อภาษีรถยนต์สำหรับผู้มีใบสั่งค้างชำระ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2566 ซึ่งช่วยเพิ่มความสะดวกของประชาชนถึงผลของการไม่ชำระค่าปรับจราจรต่อการต่อภาษีรถยนต์ประจำปี

สำหรับการคาดการณ์ความเสี่ยงขณะเดินทาง เป็นทักษะพื้นฐานที่เริ่มมีการปลูกฝังกับกลุ่มเยาวชน ในขณะที่ระบบใบอนุญาตขับรถแบบเป็นลำดับขั้น (Graduated Driver Licensing หรือ GDL) กำลังอยู่ใน



ระหว่างศึกษาเพื่อหาทางขับเคลื่อน ซึ่งจะเห็นผลลัพธ์ในระยะยาว ดังนั้น จะเห็นได้ว่าผลลัพธ์จากการปลูกฝังทักษะพื้นฐานของผู้ขับขี่ จะมีโอกาสเห็นผลในระยะยาว จึงควรต้องให้ความสำคัญกับการออกแบบระบบใบอนุญาตสำหรับผู้ขับขี่หน้าใหม่ และการพัฒนาเป็นหลักสูตรและการอบรมสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะ

**ตารางที่ 8: ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับระบบใบอนุญาตขับรถ ณ ปี 2566**

ตัวชี้วัด	สถานะการดำเนินงาน
ให้ทำการศึกษาและทบทวนระบบใบอนุญาตขับรถเพื่อปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานของระบบใบอนุญาตขับรถ โดยเฉพาะกรณีใบอนุญาตขับรถของผู้สูงอายุ ภายใน 2 ปี	ระหว่างดำเนินการ
ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถให้ครอบคลุมและเหมาะสมกับลักษณะของรถประเภทใหม่ ภายใน 3 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถให้มีใบอนุญาตขับรถประเภทผู้เริ่มต้นขับรถ (Learner License) ภายใน 3 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
มีกฎหมายหรืออนุบัญญัติให้สามารถออกใบรับรองพิเศษในกรณีที่มีการใช้รถนอกเหนือไปจากลักษณะการใช้งานตามที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตขับรถ ภายใน 3 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
ให้ผู้มีใบอนุญาตขับรถตลอดชีพในครอบครองมาทดสอบสมรรถภาพและเปลี่ยนแปลงประเภทใบอนุญาตขับรถในครอบครอง ให้ได้ร้อยละ 80 ของจำนวนผู้ครอบครองใบอนุญาตขับรถตลอดชีพทั้งหมด ภายใน 3 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
กำหนดให้ใบอนุญาตขับรถทุกชนิดสำหรับผู้ขออายุที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไป มีอายุการใช้งานได้ไม่เกิน 3 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้แบ่งตามลักษณะทางกายภาพของรถเท่านั้นภายใน 5 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ

**กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย**

การปรับปรุงกฎหมายจราจรและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนมีความก้าวหน้าที่สำคัญในหลายด้าน โดยเฉพาะการบังคับใช้ระบบตัดคะแนนและการเพิ่มโทษในข้อหาตี้มขับ อย่างไรก็ตาม การประเมินประสิทธิภาพของระบบต่าง ๆ ยังคงต้องได้รับการพัฒนาเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้ (รายละเอียดตามตารางที่ 9)

การปรับปรุงและบังคับใช้กฎหมายเป็นองค์ประกอบสำคัญในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในปี 2565-2566 มีความก้าวหน้าหลักที่เกี่ยวข้องกับ พระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ซึ่งได้บังคับใช้เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2565 มีสาระสำคัญดังนี้

- **การปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล:** การบังคับใช้ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก การเพิ่มโทษสำหรับผู้กระทำผิดซ้ำซ้ำซ้อน และมาตรการป้องกันการแข่งรถในทาง ซึ่งเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย
- **ระบบตัดคะแนนความประพฤติ:** สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันออกระเบียบเกี่ยวกับการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยมีการบังคับใช้สำหรับผู้ขับขี่ทั่วไปตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม 2566 และมีการประเมินประสิทธิภาพของระบบตัดคะแนนสำหรับผู้ขับขี่สาธารณะ

#### ตารางที่ 9: ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ณ ปี 2566

ตัวชี้วัด	สถานะการดำเนินงาน
บังคับใช้ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม สำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป ภายใน 1 ปี	ดำเนินการแล้ว
มีกฎหมายว่าด้วยที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อป้องกันอันตราย บังคับใช้ภายใน 1 ปี	ดำเนินการแล้ว
ทบทวนระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะและกำหนดฐานความผิดที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมดอยู่ในข้อกำหนดความผิดของระบบ ภายใน 3 ปี	ดำเนินการแล้ว
ระดับคะแนนของดัชนีการประเมินด้านกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้จัดทำโดยองค์การอนามัยโลกอยู่ในระดับดีมาก (คะแนนเฉลี่ยมากกว่า 8)	ระหว่างดำเนินการ
ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะมีผลการประเมินประสิทธิภาพในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก	ระหว่างดำเนินการ
มีระบบประเมินประสิทธิภาพของระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะ โดยให้รายงานผลการทำงานและผลการประเมินประสิทธิภาพต่อสาธารณะทุกปี	ระหว่างดำเนินการ
มีระบบประเมินประสิทธิภาพของระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับขี่ทั่วไป โดยให้รายงานผลการทำงานและผลการประเมินประสิทธิภาพต่อสาธารณะทุกปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
ระบบตัดคะแนนความประพฤติใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ขับขี่ทั่วไปมีผลการประเมินประสิทธิภาพในภาพรวมอยู่ในระดับดีมาก	ยังไม่ได้ดำเนินการ
กำหนดแนวปฏิบัติที่ดีในสถานการณ์ฉุกเฉินทางถนนสำหรับผู้ขับขี่รถสาธารณะ ภายใน 3 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
มีกฎหมายว่าด้วยข้อกำหนดที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กและที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อป้องกันอันตรายมีผลการประเมินประสิทธิภาพการบังคับใช้อยู่ในระดับดีมาก	ยังไม่ได้ดำเนินการ

## 2.5 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านถนนและความเร็วที่ปลอดภัย

### ถนนปลอดภัย

สำหรับประเด็นถนนปลอดภัย (Safe road) แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงจุดเสี่ยงที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และการตรวจประเมินถนนเพื่อปรับปรุงในเชิงรุก (ช่วงครึ่งแรก) โดยมีตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องคือ การเสียชีวิตจำแนกตามประเภทถนน คือถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

จากการติดตามตัวชี้วัดพบว่า การเสียชีวิตบนถนนของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทมีแนวโน้มลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเริ่มต้นแผนฯ โดยการเสียชีวิตบนถนนของกรมทางหลวง สามารถบรรลุค่าเป้าหมายภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ได้ สะท้อนว่าการลดการเสียชีวิตบนถนนของกรมทางหลวงนั้นทำได้ดี อย่างไรก็ตามสถานการณ์ของถนนสังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกลับมีแนวโน้มการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น โดยพบการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2563 ดังนั้น จึงควรมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของมาตรการจัดการความเสี่ยงบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดต่าง ๆ ให้มากขึ้น (รายละเอียดของตัวชี้วัดดังตารางที่ 10)

ตารางที่ 10: ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดการเสียชีวิตจำแนกตามประเภทถนน ณ ปี 2566

ตัวชี้วัด		ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
จำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของกรมทางหลวง	ค่าจริง	5,001	3,185	3,499	3,332
	ค่าเป้าหมาย	5,001	4,639	4,277	3,915
	สถานะ	-	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย
จำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนของกรมทางหลวงชนบท	ค่าจริง	797	997	1,021	689
	ค่าเป้าหมาย	797	738	678	619
	สถานะ	-	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย
จำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ค่าจริง	4,496	4,331	5,217	5,114
	ค่าเป้าหมาย	4,496	4,177	3,858	3,540
	สถานะ	-	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย

ทั้งนี้ ความท้าทายสำคัญของการปรับปรุงสภาพถนนให้มีความปลอดภัยมากขึ้นนั้น คือการตรวจประเมินถนนให้ครอบคลุมและดำเนินการปรับปรุงถนน จากการติดตามข้อมูลการตรวจประเมินถนน พบว่า มีถนนที่ได้รับการตรวจประเมินตามหลัก iRAP ยังไม่ครอบคลุมถนนทุกเส้นทาง โดยเฉพาะในถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยปัจจุบันมีถนนเพียงร้อยละ 3 (20,804 กม.) ที่ได้รับการประเมิน iRAP (ศูนย์ความเป็นเลิศ ThaiRAP, 2567) นอกจากนี้ การขาดข้อมูลปริมาณจราจรที่ครอบคลุม ยังทำให้ไม่ทราบว่าร้อยละ 75 ของปริมาณจราจรบนถนนไทย อยู่ที่ถนนเส้นใดบ้าง ซึ่งจะสร้างความท้าทายต่อการประเมินตัวชี้วัดขององค์การอนามัยโลก

## ความเร็วปลอดภัย

ความเร็ว เป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย และถือเป็นประเด็นร่วม (Cross-cutting) ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของหลากหลายหน่วยงาน แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ได้กำหนดแนวทางเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็ว โดยให้ความสำคัญกับเพิ่มอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว (ช่วงครึ่งแรก) และการปรับปรุงข้อกำหนดเพื่อให้เกิดการกำหนดความเร็วที่ปลอดภัย (ช่วงครึ่งหลัง)

จากการติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานพบว่า ยังไม่สามารถติดตามและประเมินผลการเสียชีวิต-บาดเจ็บสาหัสจากความเร็ว เนื่องจากยังไม่มีข้อตกลงในการใช้ฐานข้อมูลสำหรับกำหนดค่าเป้าหมายในเรื่องนี้ ในขณะที่เทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็ว แม้เริ่มมีการใช้งานมากขึ้น แต่ยังไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ และยังมีความท้าทายในการจัดการความเร็วที่ปลอดภัย ซึ่งเป็นผลมาจากการขาดการจัดทำลำดับชั้นถนนและกำหนดความเร็วที่เหมาะสม

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาตัวชี้วัดเรื่องการจัดการความเร็ว ภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 พบว่า ตัวชี้วัดนั้นยังไม่ได้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่ต้องเริ่มดำเนินการศึกษาและทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราความเร็ว เพื่อต่อยอดไปสู่การปรับปรุงข้อกำหนดในอนาคต (ตามรายละเอียดในตารางที่ 11)

### ตารางที่ 11: ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับการจัดการความเร็ว ณ ปี 2566

ตัวชี้วัด	สถานะการดำเนินงาน
จัดทำการศึกษาและทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราความเร็ว รวมถึงวิธีการบังคับใช้ร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใน 2 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
แก้ไขอัตราโทษปรับของการขับซิ่งเกินกว่าอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด ให้เพิ่มขึ้นในรูปแบบขั้นบันได ภายใน 5 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมืองลำดับศักดิ์ และลักษณะการใช้งานของถนน ภายใน 5 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน ภายใน 5 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ

## 2.6 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านยานพาหนะปลอดภัย

สำหรับนโยบายด้านการพัฒนามาตรฐานรถนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และกลไกอนุกรรมการที่ 3 ด้านยานพาหนะปลอดภัย มีความก้าวหน้าที่สำคัญในการดำเนินงานในช่วงปี 2565 – 2566 คือการกำหนดแผนการบังคับใช้ข้อกำหนดทางเทคนิค ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งหากพิจารณาแผนแล้วจะพบว่า มีข้อกำหนดทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับรถทุกประเภท ที่จะมีการบังคับใช้ภายในปี 2570 รวมกว่า 39 ข้อ บรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 โดยหากพิจารณาข้อกำหนดทางเทคนิคที่มี

การออกประกาศในช่วงปี 2565 – 2566 ประกอบด้วย UNR 100 (แบตเตอรี่ไฟฟ้า) UNR 78.4 (ระบบห้ามล้อ) UNR 41.04 (ระดับเสียง) UNR 136 (รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า)

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่าข้อกำหนดทางเทคนิคที่ออกประกาศในช่วงปี 2565 – 2566 ยังไม่ครอบคลุมข้อกำหนดด้านความปลอดภัยที่สำคัญ เช่น UNR 40 (ระบบควบคุมเสถียรภาพการทรงตัว ESC), UNR 139 (ระบบเสริมแรงเบรก BAS), UNR 127 (ความปลอดภัยของคนเดินเท้า) ในรถยนต์, UNR 78.04 (ระบบเบรก ABS/CBS) ในรถจักรยานยนต์ และ UNR93 (อุปกรณ์ป้องกันด้านหน้า) ในรถบรรทุก อย่างไรก็ตาม หากเป็นไปตามแผนของอนุกรรมการที่ 3 ข้อกำหนดเหล่านี้จะสามารถออกประกาศและบังคับใช้ได้ในช่วงปี 2570

นอกจากนี้ ความก้าวหน้าอีกประการในประเด็นมาตรฐานรถคือ การแต่งตั้งหน่วยงานผู้ให้บริการทางเทคนิค (Technical Service) ตามความตกลง ASEAN MRA นั่นคือ สถาบันยานยนต์ ทำให้ขณะนี้ประเทศไทยมีหน่วยงานที่สามารถดำเนินการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของชิ้นส่วนยานยนต์ตามความตกลง ASEAN MRA ได้แล้ว ซึ่งจะลดขั้นตอนการทดสอบที่ต้องดำเนินการในต่างประเทศและส่งเสริมกระบวนการกำหนดมาตรฐานของชิ้นส่วนยานยนต์ในอนาคตให้มีความสะดวกมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม **การพัฒนาประสิทธิภาพของระบบตรวจสอบสภาพรถเอกชน และการจัดเก็บข้อมูลมาตรฐานยานพาหนะและรายละเอียดของพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุ** ยังคงไม่มีความคืบหน้าในการดำเนินการ จึงถือเป็นความท้าทายสำคัญในช่วงครึ่งแรกของการบังคับใช้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 และชี้ให้เห็นว่านโยบายด้านมาตรฐานรถของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรต้องเริ่มกลับมาพิจารณาการดำเนินงานในประเด็นดังกล่าวมากขึ้น (รายละเอียดดังตารางที่ 12)

**ตารางที่ 12: ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับมาตรฐานรถ ณ ปี 2566**

ตัวชี้วัด	สถานะการดำเนินงาน
ให้การรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ไม่น้อยกว่า 20 ข้อ ภายใน 5 ปี	ดำเนินการแล้ว (มีการรับรองข้อกำหนด ผ่านคณะอนุฯ 3 แล้วรวม 39 ข้อ ภายในปี 2570)
คณะกรรมการมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมออกประกาศรองรับการแต่งตั้ง หรือแต่งตั้งหน่วยงานผู้ให้บริการทางเทคนิค (Technical Service) เพื่อดำเนินการตรวจสอบหรือรับรอง ตามความตกลงฯ 1958 และ ASEAN MRA ภายใน 1 ปี	ดำเนินการแล้ว
มีประกาศกรมการขนส่งทางบกรับรองข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่า 20 ข้อกำหนด ภายใน 5 ปี	อยู่ระหว่างดำเนินการ
กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ของชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ยานยนต์ตามข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของความตกลงฯ 1958 ให้สอดคล้องกับประกาศของกรมการขนส่งทางบก ภายใน 5 ปี	อยู่ระหว่างดำเนินการ
ให้มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมการขนส่งทางบกและสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนที่มีประสิทธิภาพ ภายใน 2 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตัวชี้วัด	สถานะการดำเนินงาน
จัดทำการศึกษาและทบทวนระบบตรวจสอบสภาพรถเพื่อปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานการตรวจสอบสภาพและการกำกับดูแลระบบการตรวจสอบสภาพให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ภายใน 3 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
มีการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานยานพาหนะและรายละเอียดของพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ภายใน 3 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
แก้ไขเงื่อนไขในการเสียภาษีประจำปีตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ให้รถยนต์และจักรยานยนต์ต้องเข้าตรวจสอบสภาพครั้งแรกหลังจดทะเบียนภายใน 4 ปีและ 2 ปี ตามลำดับ โดยต้องมีการแก้ไขเงื่อนไขให้แล้วเสร็จภายใน 5 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ความท้าทายสำคัญของประเด็นมาตรฐานรถคือ การที่ยังไม่สามารถติดตามและประเมินผลการเสียชีวิต-บาดเจ็บสาหัสจากรถที่ไม่ได้มาตรฐาน เนื่องจากยังไม่มีเชื่อมโยงฐานข้อมูลการตรวจสอบสภาพรถของกรมการขนส่งทางบกและฐานข้อมูลอุบัติเหตุ อีกทั้ง การให้ความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานรถ และการใช้ยานยนต์อย่างปลอดภัยยังไม่แพร่หลาย

## 2.7 ผลการดำเนินงานตัวชี้วัดด้านการพัฒนาโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

### การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

การเพิ่มความครอบคลุมของผู้ทำประกันภัยภาคบังคับ การเพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินและลดเวลาตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ เป็นหัวใจสำคัญของการผลักดันประสิทธิภาพการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ให้ความสำคัญกับการเพิ่มการทำประกันภัยภาคบังคับ (ช่วงครึ่งแรก) เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉิน และลดระยะตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (ช่วงครึ่งหลัง)

สำหรับการเพิ่มความครอบคลุมของการทำประกันภัยภาคบังคับนั้น ยังคงเป็นประเด็นท้าทาย โดยมีความพยายามในการเพิ่มความครอบคลุม แต่ยังคงขาดการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ และการสื่อสารประชาสัมพันธ์ความสำคัญของการทำประกันภัยภาคบังคับ เพื่อเพิ่มความตระหนักรู้ของประชาชนนั้นยังอยู่ในวงจำกัด ทำให้ประชาชนยังไม่ทราบถึงสิทธิ์ที่ตนจะได้รับจากการทำประกันภัยภาคบังคับ และขาดการ ‘ต่อ พ.ร.บ.’ ทั้งนี้ สัดส่วนกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับต่อรถจดทะเบียนในประเทศไทย (เฉพาะ รย. 1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน, รย. 3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล และ รย.12 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle) ยังคงค่อนข้างผันผวนแต่มีทิศทางลดลง จากข้อมูลในตารางที่ 13

### ตารางที่ 13: สถิติสัดส่วนกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับต่อรถจดทะเบียนในประเทศไทย

ข้อมูลสถิติ	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับ (รถยนต์และรถจักรยานยนต์)	33,468,100	28,573,800	31,007,166	28,214,905
จำนวนรถจดทะเบียนสะสม	38,721,535	39,524,918	40,568,419	41,511,540
สัดส่วน (ร้อยละ)	86.43	72.29	76.43	67.97

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI

สำหรับบริการแพทย์ฉุกเฉินนั้น ความสำเร็จสำคัญในช่วงตั้งแต่เริ่มบังคับใช้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 คือ การบรรลุเป้าหมายผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล ในระยะ 10 กิโลเมตรไม่เกิน 60 นาที ในสัดส่วนกว่าร้อยละ 98.94 และ 96.41 ในปี 2565 และ 2566 ตามลำดับ ซึ่งบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ในปี 2570 ที่ร้อยละ 67 ได้แล้ว สำหรับตัวชี้วัดอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการลดระยะเวลาตอบสนอง ช่วงการรับแจ้งเหตุจนถึงจุดเกิดเหตุ และความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินนั้น ยังคงต้องพัฒนาการทำงานต่อไป (รายละเอียดดังตารางที่ 14) โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ถือเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการเพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉิน จากโครงการหนึ่งตำบลหนึ่งทีมกู้ชีพกู้ภัย (ONE TAMBON ONE SEARCH AND RESCUE TEAM : OTOS)

**ตารางที่ 14: ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ**

ตัวชี้วัด	ผลการดำเนินงาน
ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงจุดเกิดเหตุ ภายใน 10 นาที ในระยะ 10 กิโลเมตร	ผลการดำเนินงานปี 2565: ร้อยละ 54.37 ผลการดำเนินงานปี 2566: ร้อยละ 55.51 ค่าเป้าหมาย ปี 2570: ร้อยละ 80
ผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) ได้รับบริการรักษาพยาบาล ตั้งแต่รับแจ้งเหตุจนถึงโรงพยาบาล ในระยะ 10 กิโลเมตรไม่เกิน 60 นาที	ผลการดำเนินงานปี 2565: ร้อยละ 98.94 ผลการดำเนินงานปี 2566: ร้อยละ 96.41 ค่าเป้าหมาย ปี 2570: ร้อยละ 67
มีระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาลครอบคลุมทุกตำบล	ผลการดำเนินงานปี 2565: ร้อยละ 68.57 ผลการดำเนินงานปี 2566: ร้อยละ 68.57 ค่าเป้าหมาย ปี 2570: ร้อยละ 91
อัตราการเข้าถึงบริการของผู้บาดเจ็บ RTI ฉุกเฉินวิกฤต (สีแดง) โดยทีมปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉิน	ผลการดำเนินงานปี 2565: ร้อยละ 67.06 ผลการดำเนินงานปี 2566: ร้อยละ 65.42 ค่าเป้าหมาย ปี 2570: ร้อยละ 88

ที่มา: กองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2566)

**การเก็บข้อมูล การวิจัย ติดตามและประเมินผล และการสื่อสารสาธารณะเพื่อความปลอดภัยทางถนน**

แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ให้ความสำคัญกับการมีแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่บูรณาการ การมีงบประมาณที่เหมาะสม และการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ในช่วงปี 2565 – 2566 นี้ พบการติดตามและประเมินผลที่ต่อเนื่อง เป็นความสำเร็จสำคัญ โดยมีความชัดเจนของแผนในการติดตามและประเมินผลแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ในช่วงครั้งแรก เพื่อประเมินสถานการณ์ และปรับปรุงตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ อีกทั้งเริ่มมีการติดตามงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านระบบ MIS ของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

สำหรับการถ่ายทอดมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับท้องถิ่นนั้น ถือเป็นหนึ่งในกลไกสำคัญของการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน โดยมีการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานระดับ

ส่วนกลางและท้องถิ่น ผ่านการทำงานของ ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ทั้งนี้ พบมาตรการที่เป็นรูปธรรมของการจัดการโครงการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น เช่น การสั่งการของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2565 ผ่านมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากกรณีรถจักรยานยนต์ชนคนเดินข้ามถนนบริเวณทางข้าม โดยให้ ศปถ.องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นปรับปรุงกายภาพถนนและทางข้าม และการจัดตั้งด่านชุมชนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2566 ตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566 แสดงให้เห็นว่าแนวนโยบายจากส่วนกลางสามารถถ่ายทอดสู่ระดับท้องถิ่นได้

ในขณะที่ การสอบสวนและวิเคราะห์อุบัติเหตุ รวมทั้งการวิจัยเพื่อพัฒนางานทางวิชาการ มีความก้าวหน้า แต่ยังขาดทิศทางการดำเนินงาน โดยการจัดตั้งทีมสอบสวนอุบัติเหตุส่วนกลางและทีมวิเคราะห์อุบัติเหตุระดับพื้นที่ ยังอยู่ระหว่างการจัดตั้งอย่างเป็นทางการ มีการวิเคราะห์อุบัติเหตุที่ดำเนินงานเป็นรายกรณี และพบการแก้ไขจุดเสี่ยงจากผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุในระดับจังหวัด สำหรับการพัฒนาด้านการวิจัยในประเด็นความปลอดภัยทางถนนนั้น ในช่วงปี 2565 – 2566 มีการทำบันทึกความเข้าใจระหว่างหน่วยงานให้ทุนที่สำคัญ 3 แห่ง (กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) และกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.)) มีงบประมาณสนับสนุนลงสู่ระดับจังหวัดอย่างต่อเนื่อง และได้มีการพัฒนาแนวทางการให้ทุนวิจัยในลักษณะการบูรณาการร่วมกัน สำหรับการพิจารณาให้ทุนของแต่ละกองทุน และการพิจารณาผลลัพธ์ของงานศึกษาแบบองค์รวม

สำหรับการสื่อสารสาธารณะเพื่อความปลอดภัยทางถนน แม้จะมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์รณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องผ่านแคมเปญต่าง ๆ แต่การศึกษาควบคุมและการออกกฎหมายเกี่ยวกับสื่อโฆษณาด้านความปลอดภัยทางถนนยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ ตัวอย่างของแคมเปญสื่อสารที่สำคัญ ซึ่งดำเนินการในช่วงปี 2565 – 2566 คือ การกำหนดให้วันที่ 21 มกราคมของทุกปี ที่เป็น "วันความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน" ซึ่งเป็นโอกาสในการส่งเสริมการรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ การสื่อสารผ่านสื่อต่าง ๆ มีบทบาทสำคัญในการสร้างความตระหนักรู้ในสังคม ตัวอย่างมาตรการสำคัญที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ ได้แก่ แคมเปญ "หมวก 100%" รณรงค์ให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ที่ขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ โดยมีสโลแกน "ด้วยความห่วงใย ขอคนไทยรวมพลังสวมหมวกนิรภัย มุ่งลดเจ็บ ตาย ลดทุกข์ บนถนนของสังคมไทยอย่างรวดเร็ว" และแคมเปญ "หยุด ก่อนทางม้าลาย" ส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัย โดยหยุดรถก่อนถึงทางม้าลายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยให้กับคนเดินเท้า

รายละเอียดของตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ซึ่งเกี่ยวข้องกับประเด็นการเก็บข้อมูล การวิจัย ติดตามและประเมินผล และการสื่อสารสาธารณะเพื่อความปลอดภัยทางถนน ดังตารางที่ 15



**ตารางที่ 15: ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดเกี่ยวกับประเด็นการเก็บข้อมูล การวิจัย ติดตามและประเมินผล และการสื่อสารสาธารณะเพื่อความปลอดภัยทางถนน ณ ปี 2566**

ตัวชี้วัด	ผลการดำเนินงาน
มีหน่วยงานวิชาการในการขับเคลื่อนนโยบายในระดับประเทศ/สถาบันวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใน 5 ปี	ดำเนินการแล้ว
มีการติดตามและประเมินผลการใช้งบประมาณเพื่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งหน่วยงานให้ทุน	ดำเนินการแล้ว
มีกลไกการบริหารจัดการระหว่างส่วนกลางและท้องถิ่น โดยบูรณาการการทำงานระหว่าง ศปถ. จังหวัด ศปถ. อำเภอ และ ศปถ. อปท. ในทุกจังหวัด ภายใน 3 ปี	ดำเนินการแล้ว
มีแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Result Focus) และกรอบระยะเวลาดำเนินการที่ชัดเจน และบูรณาการการปฏิบัติราชการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับกระทรวง ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ และกระทรวงสาธารณสุข	อยู่ระหว่างดำเนินการ
มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้วัดทุกไตรมาส ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) หรือภายในปี 2567 และเมื่อสิ้นสุดแผน หรือภายในปี 2571	อยู่ระหว่างดำเนินการ
มีการปรับปรุงแก้ไขเกณฑ์การประเมินตัวชี้วัดตามความเหมาะสม ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) หรือภายในปี 2567	อยู่ระหว่างดำเนินการ
มีการรายงานความก้าวหน้าของตัวชี้วัดให้คณะรัฐมนตรีรับทราบ ในช่วงครึ่งทางของแผน (Mid-term) หรือภายในปี 2567	อยู่ระหว่างดำเนินการ
มีการเผยแพร่ผลการดำเนินงานให้ประชาชนรับทราบ ปีละ 1 ครั้ง	อยู่ระหว่างดำเนินการ
มีทีมสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในระดับภาค อย่างน้อยภาคละ 1 ทีม ภายใน 3 ปี	อยู่ระหว่างดำเนินการ
มีคณะทำงานวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและอำเภอ อย่างน้อยปีละ 1 ทีมต่อจังหวัด	อยู่ระหว่างดำเนินการ
กำหนดสัดส่วนงบประมาณประจำปีสำหรับการดำเนินงานติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road safety furniture) ในถนนเส้นใหม่อย่างต่ำที่ร้อยละ 5 ของงบประมาณประจำปี และส่งเสริมการใช้งบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาดูแลถนนเส้นเดิมให้มีความปลอดภัยมากขึ้น	ยังไม่ได้ดำเนินการ
มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล (Capacity building) อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง	ยังไม่ได้ดำเนินการ
มีการจัดประชุม ศปถ.อปท. (ท้องถิ่น) ในลักษณะการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทำงาน ไตรมาสละ 1 ครั้ง	ยังไม่ได้ดำเนินการ

ตัวชี้วัด	ผลการดำเนินงาน
จัดทำการศึกษาการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน ร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใน 2 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ
มีกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสื่อโฆษณาเพื่อความปลอดภัยทางถนน และมีหน่วยงานกำกับดูแลสื่อในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนและการใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัย ภายใน 5 ปี	ยังไม่ได้ดำเนินการ

### 3. การดำเนินงานระดับจังหวัด

สำหรับการติดตามและประเมินผลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนช่วงปี 2565 – 2566 ในระดับจังหวัด ประกอบไปด้วย การติดตามจำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวม การติดตามการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจำแนกตามกลุ่มเสี่ยง ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์ เยาวชน ผู้สูงอายุ คนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถขนส่งด้วย การติดตามผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย ดื่มขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ และใช้ยาที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท กรณีศึกษาของจังหวัดนครนายก ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนดีที่สุดในปี 2566 และบทวิเคราะห์ความสำเร็จระดับจังหวัด

#### 3.1 ผลการดำเนินงานระดับจังหวัด

##### *ผลการดำเนินงานในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวม*

จากการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมระดับประเทศ ปี 2566 โดยกำหนดให้ค่าเฉลี่ยระหว่างผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิต และผลการดำเนินงานการลดอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนข้อมูลเชิงปริมาณของการดำเนินงานภาพรวมด้านการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง พบว่าจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานที่ดี 5 อันดับแรก ได้แก่ นครนายก ระนอง พิจิตร นครพนม และปัตตานี ซึ่งแต่ละจังหวัดมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่าค่าเป้าหมาย และมีอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรต่ำกว่าค่าเป้าหมาย (ยกเว้นจังหวัดระนอง) โดยผลการดำเนินงานในภาพรวมของแต่ละจังหวัดในประเทศไทย ณ สิ้นสุดปี 2566 แสดงในตารางที่ 16

ตารางที่ 16: อันดับจังหวัดด้านการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมได้ดีที่สุดในปี 2566

อันดับ	จังหวัด	ค่าเฉลี่ยสำหรับการจัดอันดับ	ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิต	ร้อยละของการบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต	ผลการดำเนินงานอัตราส่วนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร	ร้อยละการบรรลุเป้าหมายอัตราส่วนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร
1	นครนายก	5.97%	บรรลุเป้าหมาย	6.52%	บรรลุเป้าหมาย	5.41%
2	ระนอง	5.73%	บรรลุเป้าหมาย	12.50%	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-1.04%
3	พิจิตร	3.99%	บรรลุเป้าหมาย	3.94%	บรรลุเป้าหมาย	4.04%
4	นครพนม	3.37%	บรรลุเป้าหมาย	0.00%	บรรลุเป้าหมาย	6.73%
5	ปัตตานี	2.13%	บรรลุเป้าหมาย	0.00%	บรรลุเป้าหมาย	4.27%
6	อุบลราชธานี	-2.28%	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-3.12%	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-1.44%
7	ปราจีนบุรี	-2.85%	บรรลุเป้าหมาย	1.82%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-7.51%
8	บึงกาฬ	-2.94%	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-4.65%	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-1.24%
9	สิงห์บุรี	-5.25%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-6.25%	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-4.26%
10	นราธิวาส	-5.89%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-7.27%	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-4.52%

อันดับ	จังหวัด	ค่าเฉลี่ย สำหรับการ จัดอันดับ	ผลการดำเนินงาน การลดจำนวน ผู้เสียชีวิต	ร้อยละของ การบรรลุ เป้าหมายการ ลดจำนวน ผู้เสียชีวิต	ผลการดำเนินงาน อัตราส่วนผู้เสียชีวิต ต่อแสนประชากร	ร้อยละการ บรรลุเป้าหมาย อัตราส่วน ผู้เสียชีวิตต่อ แสนประชากร
11	เลย	-7.49%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-9.40%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-5.57%
12	สุรินทร์	-10.35%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-13.57%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-7.13%
13	กรุงเทพมหานคร	-12.97%	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-1.77%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-24.18%
14	พิษณุโลก	-14.77%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-13.06%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-16.48%
15	นนทบุรี	-15.77%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-9.52%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-22.02%
16	ร้อยเอ็ด	-16.88%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-19.48%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-14.28%
17	สงขลา	-17.66%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-14.39%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-20.93%
18	ตราด	-18.50%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-13.24%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-23.76%
19	เพชรบูรณ์	-18.78%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-19.46%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-18.11%
20	อุดรดิตต์	-19.05%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-20.37%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-17.73%
21	กระบี่	-19.34%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-20.65%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-18.02%
22	นครศรีธรรมราช	-19.45%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-19.11%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-19.79%
23	ยะลา	-19.76%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-22.03%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-17.48%
24	ปทุมธานี	-21.24%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-13.42%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-29.06%
25	ลพบุรี	-21.72%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-19.91%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-23.53%
26	นครราชสีมา	-22.01%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-22.74%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-21.29%
27	พระนครศรีอยุธยา	-22.80%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-21.12%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-24.48%
28	ฉะเชิงเทรา	-23.08%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-17.51%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-28.64%
29	สมุทรปราการ	-24.24%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-12.60%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-35.89%
30	ชุมพร	-24.85%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-25.00%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-24.69%
31	มหาสารคาม	-25.54%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-28.16%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-22.92%
32	อุดรธานี	-26.84%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-29.55%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-24.13%
33	สุพรรณบุรี	-26.88%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-25.91%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-27.84%
34	นครสวรรค์	-27.95%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-29.09%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-26.82%
35	มุกดาหาร	-28.21%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-24.05%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-32.37%
36	ประจวบคีรีขันธ์	-28.22%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-29.94%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-26.50%
37	กาฬสินธุ์	-28.58%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-31.29%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-25.87%
38	ชัยนาท	-29.18%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-29.90%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-28.46%
39	ศรีสะเกษ	-29.73%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-35.47%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-24.00%
40	เชียงราย	-30.38%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-30.93%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-29.83%
41	ชัยภูมิ	-30.44%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-32.99%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-27.89%
42	พัทลุง	-30.78%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-31.63%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-29.93%
43	ลำพูน	-31.25%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-31.36%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-31.14%
44	จันทบุรี	-31.30%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-29.55%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-33.05%
45	สตูล	-32.14%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-33.33%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-30.95%

อันดับ	จังหวัด	ค่าเฉลี่ย สำหรับการ จัดอันดับ	ผลการดำเนินงาน การลดจำนวน ผู้เสียชีวิต	ร้อยละของ การบรรลุ เป้าหมายการ ลดจำนวน ผู้เสียชีวิต	ผลการดำเนินงาน อัตราส่วนผู้เสียชีวิต ต่อแสนประชากร	ร้อยละการ บรรลุเป้าหมาย อัตราส่วน ผู้เสียชีวิตต่อ แสนประชากร
46	สระแก้ว	-32.49%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-27.78%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-37.20%
47	หนองบัวลำภู	-33.11%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-34.21%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-32.02%
48	สระบุรี	-34.08%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-30.69%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-37.47%
49	ราชบุรี	-34.14%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-34.52%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-33.76%
50	เพชรบุรี	-35.44%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-34.17%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-36.70%
51	สุโขทัย	-36.97%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-35.54%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-38.41%
52	ขอนแก่น	-37.11%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-37.50%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-36.71%
53	ชลบุรี	-37.12%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-32.13%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-42.12%
54	กำแพงเพชร	-38.42%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-35.76%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-41.08%
55	อ่างทอง	-39.51%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-40.68%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-38.33%
56	กาญจนบุรี	-39.77%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-39.32%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-40.23%
57	ลำปาง	-40.08%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-40.13%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-40.03%
58	สกลนคร	-40.35%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-43.81%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-36.89%
59	หนองคาย	-43.58%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-45.16%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-41.99%
60	สมุทรสงคราม	-43.96%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-44.44%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-43.48%
61	สุราษฎร์ธานี	-45.07%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-43.11%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-47.03%
62	เชียงใหม่	-45.43%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-43.93%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-46.93%
63	อุทัยธานี	-46.89%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-49.30%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-44.48%
64	ภูเก็ต	-48.05%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-38.79%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-57.30%
65	ตาก	-50.93%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-51.52%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-50.34%
66	บุรีรัมย์	-51.27%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-55.73%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-46.80%
67	แม่ฮ่องสอน	-52.57%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-52.94%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-52.19%
68	นครปฐม	-53.47%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-45.53%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-61.41%
69	ตรัง	-54.13%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-54.10%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-54.16%
70	สมุทรสาคร	-54.44%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-37.31%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-71.56%
71	แพร่	-57.31%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-60.26%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-54.36%
72	น่าน	-57.41%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-58.75%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-56.08%
73	ยโสธร	-59.89%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-63.29%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-56.49%
74	พะเยา	-61.83%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-65.88%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-57.79%
75	ระยอง	-62.97%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-54.29%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-71.66%
76	อำนาจเจริญ	-74.09%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-81.08%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-67.09%
77	พังงา	-76.76%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-77.27%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-76.25%

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3ฐาน) และติดตามตัวชีวิตโดย TDRI (2567)

### ผลการดำเนินงานด้านการจัดการกับกลุ่มเสี่ยง

นอกเหนือจากภาพรวมแล้ว การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนยังให้ความสำคัญกับการดำเนินงานเพื่อลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของกลุ่มเสี่ยงจำแนกตามประเภทยานพาหนะ ได้แก่ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ กลุ่มคนเดินเท้า และกลุ่มผู้ใช้จักรยานกลุ่มเสี่ยงจำแนกตามผู้ใช้ถนน ได้แก่ กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มเยาวชน และกลุ่มผู้ประกอบอาชีพขับรถขนส่ง

ในส่วนของ การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในรายกลุ่มเสี่ยงที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เสียชีวิตที่มีสัดส่วนมากที่สุดของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ในปี 2566 โดยกำหนดให้ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนข้อมูลเชิงปริมาณของการดำเนินงานภาพรวมด้านการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง พบว่าจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมายมีเพียงจังหวัดเดียว คือ จังหวัดนครนายก ซึ่งสัมพันธ์กับผลการดำเนินงานในภาพรวม แสดงให้เห็นว่าการบรรลุเป้าหมายการดำเนินงานด้านการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เสียชีวิตที่ใหญ่ที่สุด ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายในภาพรวม ในขณะที่จังหวัดที่ใกล้บรรลุเป้าหมาย หรือจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานเกินค่าเป้าหมายแต่ไม่เกินร้อยละ 5 มีเพียง 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานีและปราจีนบุรี จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานที่ดี 5 อันดับแรก สามารถสรุปได้ดังที่แสดงในตารางที่ 17

ตารางที่ 17: การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ปี 2566

อันดับ	จังหวัด	จำนวนการเสียชีวิต	ค่าเป้าหมาย	ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ร้อยละของผลการดำเนินงานเทียบค่าเป้าหมาย
1	นครนายก	63	69	บรรลุเป้าหมาย	8.70%
2	อุบลราชธานี	347	334	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-3.89%
3	ปราจีนบุรี	137	131	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-4.58%
4	พิจิตร	95	90	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-5.56%
5	ปัตตานี	67	63	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-6.35%

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3ฐาน) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI (2567)

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในรายกลุ่มเสี่ยงที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ ในปี 2566 โดยกำหนดให้ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนข้อมูลเชิงปริมาณของการดำเนินงานภาพรวมด้านการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง พบว่ามีจังหวัดทั้งหมด 71 จังหวัดที่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการดำเนินงานด้านการลดการเสียชีวิตจากการขับขี่รถยนต์มีผลลัพธ์ที่ดี โดยจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานที่ดี 5 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดระนอง ลำพูน พิชณุโลก กรุงเทพมหานคร และยะลา ดังที่แสดงในตารางที่ 18

**ตารางที่ 18: การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถยนต์ ปี 2566**

อันดับ	จังหวัด	จำนวนการเสียชีวิต	ค่าเป้าหมาย	ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่ เป็นผู้ขับขี่รถยนต์	ร้อยละของผลการดำเนินงาน เทียบค่าเป้าหมาย
1	ระนอง	0	9	บรรลุเป้าหมาย	100.00%
2	ลำพูน	2	23	บรรลุเป้าหมาย	91.30%
3	พิษณุโลก	7	43	บรรลุเป้าหมาย	83.72%
4	กรุงเทพมหานคร	11	65	บรรลุเป้าหมาย	83.08%
5	ยะลา	3	13	บรรลุเป้าหมาย	76.92%

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3ฐาน) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI (2567)

จากการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในรายกลุ่มเสี่ยงที่เป็นคนเดินเท้า ปี 2566 โดยกำหนดให้ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นคนเดินเท้า เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนข้อมูลเชิงปริมาณของการดำเนินงานภาพรวมด้านการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง พบว่าจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานที่ดี 5 อันดับแรก ได้แก่ น่าน ลำพูน อุตรดิตถ์ สิงห์บุรี และปทุมธานี ดังที่แสดงในตารางที่ 19

**ตารางที่ 19: การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการเสียชีวิตของคนเดินเท้า ปี 2566**

อันดับ	จังหวัด	จำนวนการเสียชีวิต	ค่าเป้าหมาย	ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มคนเดินเท้า	ร้อยละของผลการดำเนินงาน เทียบค่าเป้าหมาย
1	น่าน	0	3	บรรลุเป้าหมาย	100.00%
2	ลำพูน	0	1	บรรลุเป้าหมาย	100.00%
3	อุตรดิตถ์	0	2	บรรลุเป้าหมาย	100.00%
4	สิงห์บุรี	1	6	บรรลุเป้าหมาย	83.33%
5	ปทุมธานี	2	6	บรรลุเป้าหมาย	66.67%

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3ฐาน) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI (2567)

จากการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในรายกลุ่มเสี่ยงที่เป็นผู้ใช้จักรยาน ปี 2566 โดยกำหนดให้ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ใช้จักรยาน เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนข้อมูลเชิงปริมาณของการดำเนินงานภาพรวมด้านการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง พบว่ามี 11 จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิตจากการใช้จักรยานเลย ได้แก่ ชัยภูมิ นครศรีธรรมราช พังงา พัทลุง เพชรบูรณ์ มหาสารคาม มุกดาหาร ยโสธร สงขลา สตูล และสมุทรปราการ โดยเมื่อนำทั้ง 11 จังหวัดมาจัดอันดับด้วยการดำเนินงานการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยาน ณ ไตรมาสที่ 3 ปี 2566 พบว่าจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานที่ดี 5 อันดับแรก ได้แก่ สงขลา สมุทรปราการ มุกดาหาร สตูล และพังงา ดังที่แสดงในตารางที่ 20

ตารางที่ 20: การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้จักรยาน ไตรมาสที่ 3 ปี 2566

อันดับ	จังหวัด	จำนวนการบาดเจ็บสาหัส	ค่าเป้าหมาย	ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยาน	ร้อยละของผลการดำเนินงานเทียบค่าเป้าหมาย
1	สงขลา	68	94	บรรลุเป้าหมาย	27.59%
2	สมุทรปราการ	66	91	บรรลุเป้าหมาย	27.12%
3	มุกดาหาร	29	34	บรรลุเป้าหมาย	15.61%
4	สตูล	30	32	บรรลุเป้าหมาย	5.62%
5	พังงา	22	21	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-3.48%

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3ฐาน) และติดตามตัวชีวิตโดย TDRI (2567)

ในส่วนของการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในรายกลุ่มเสี่ยงที่เป็นผู้สูงอายุ ปี 2566 โดยกำหนดให้ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้สูงอายุ เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนข้อมูลเชิงปริมาณของการดำเนินงานภาพรวมด้านการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง พบว่าจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานที่ดี 5 อันดับแรก ได้แก่ นครนายก สมุทรสงคราม ปัตตานี จันทบุรี และปราจีนบุรี ดังที่แสดงในตารางที่ 21

ตารางที่ 21: การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการเสียชีวิตของผู้สูงอายุ ปี 2566

อันดับ	จังหวัด	จำนวนการเสียชีวิต	ค่าเป้าหมาย	ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้สูงอายุ	ร้อยละของผลการดำเนินงานเทียบค่าเป้าหมาย
1	นครนายก	19	28	บรรลุเป้าหมาย	32.14%
2	สมุทรสงคราม	6	8	บรรลุเป้าหมาย	25.00%
3	ปัตตานี	20	26	บรรลุเป้าหมาย	23.08%
4	จันทบุรี	47	47	บรรลุเป้าหมาย	0.00%
5	ปราจีนบุรี	30	30	บรรลุเป้าหมาย	0.00%

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3ฐาน) และติดตามตัวชีวิตโดย TDRI (2567)

จากการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในรายกลุ่มเสี่ยงที่เป็นเยาวชน ปี 2566 โดยกำหนดให้ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นเยาวชน เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนข้อมูลเชิงปริมาณของการดำเนินงานภาพรวมด้านการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง พบว่าจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานที่ดี 5 อันดับแรก ได้แก่ สิงห์บุรี ระนอง นนทบุรี อุบลราชธานี และนครพนม ดังที่แสดงในตารางที่ 22



ตารางที่ 22: การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดการเสียชีวิตของเยาวชน ปี 2566

อันดับ	จังหวัด	จำนวนการเสียชีวิต	ค่าเป้าหมาย	ผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นเยาวชน	ร้อยละของผลการดำเนินงานเทียบค่าเป้าหมาย
1	สิงห์บุรี	3	15	บรรลุเป้าหมาย	80.00%
2	ระนอง	2	9	บรรลุเป้าหมาย	77.78%
3	นนทบุรี	33	55	บรรลุเป้าหมาย	40.00%
4	อุบลราชธานี	63	100	บรรลุเป้าหมาย	37.00%
5	นครพนม	24	33	บรรลุเป้าหมาย	27.27%

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3ฐาน) และติดตามตัวชีวิตโดย TDRI (2567)

### จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานด้านการจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงที่ต่ำ

อีกหนึ่งส่วนของการติดตามและประเมินผลด้านการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน คือการติดตามและประเมินผลการทำงานในด้านการลดสัดส่วนพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ซึ่งประกอบไปด้วยพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัย การดื่มแล้วขับ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ซึ่งในปี 2566 ยังคงมีเพียงแค่พฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ ที่มีข้อมูลมากเพียงพอในการใช้ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

จากการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงด้านการไม่สวมหมวกนิรภัยในปี 2566 โดยกำหนดให้ผลการดำเนินงานการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนข้อมูลเชิงปริมาณของการดำเนินงานภาพรวมด้านการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง พบว่าในปีดังกล่าวมีเพียงจังหวัดเดียวที่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ คือ จังหวัดสมุทรสงคราม ในขณะที่จังหวัดอื่นๆ ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้เลย แสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัยยังคงเป็นความท้าทายที่สำคัญของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอยู่ในปัจจุบัน ดังที่แสดงในตารางที่ 23

ตารางที่ 23: การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ปี 2566

อันดับ	จังหวัด	สัดส่วนการเสียชีวิต	ค่าเป้าหมาย	ผลการดำเนินงานการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	ร้อยละของผลการดำเนินงานเทียบค่าเป้าหมาย
1	สมุทรสงคราม	66.7%	74.2%	บรรลุเป้าหมาย	10.14%
2	บุรีรัมย์	71.4%	67.8%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-5.28%
3	สมุทรปราการ	74.5%	69.5%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-7.29%
4	แพร่	80.0%	73.4%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-8.93%
5	ระยอง	87.3%	80.0%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-9.19%

ที่มา: ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance : IS) และติดตามตัวชีวิตโดย TDRI

จากการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงด้านการดื่มขับในปี 2566 โดยกำหนดให้ผลการดำเนินงานการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ดื่มขับ เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนข้อมูลเชิงปริมาณของการดำเนินงานภาพรวมด้านการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง พบว่ามีจังหวัดที่สามารถบรรลุเป้าหมายนี้ได้ 38 จังหวัด โดยจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานดีที่สุดได้แก่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อุทัยธานี มหาสารคาม แพร่ และลพบุรี ดังที่แสดงในตารางที่ 24

ตารางที่ 24: การจัดอันดับผลการดำเนินงานการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ดื่มขับ ปี 2566

อันดับ	จังหวัด	สัดส่วนการเสียชีวิต	ค่าเป้าหมาย	ผลการดำเนินงานการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ดื่มขับ	ร้อยละของผลการดำเนินงานเทียบค่าเป้าหมาย
1	พระนครศรีอยุธยา	13.2%	47.7%	บรรลุเป้าหมาย	72.36%
2	อุทัยธานี	9.1%	29.8%	บรรลุเป้าหมาย	69.46%
3	มหาสารคาม	15.7%	43.4%	บรรลุเป้าหมาย	63.94%
4	แพร่	14.3%	35.6%	บรรลุเป้าหมาย	59.87%
5	ลพบุรี	18.8%	38.8%	บรรลุเป้าหมาย	51.62%

ที่มา: ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance : IS) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI

### 3.2 จังหวัดที่มีผลการดำเนินงานในภาพรวมที่ดี - จังหวัดนครนายก

นครนายก เป็นจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดีที่สุดในปี 2566 โดยมีอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรอยู่ที่ 33.20 คนต่อแสนประชากร ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายร้อยละ 5.41 และมีจำนวนผู้เสียชีวิตรวม 86 ราย ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายร้อยละ 6.52

ในส่วนของผลการดำเนินงานด้านการลดจำนวนผู้เสียชีวิตรายกลุ่ม จังหวัดนครนายกสามารถบรรลุเป้าหมายได้ทั้งการเสียชีวิตในกลุ่มเยาวชน ผู้สูงอายุ รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ โดยเฉพาะตัวชี้วัดการลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้สูงอายุ จังหวัดนครนายกมีผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายถึงร้อยละ 32.14 ซึ่งถือว่ามากที่สุดในประเทศด้วย ในขณะที่ผลการดำเนินงานด้านการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ตัวชี้วัดส่วนใหญ่ของจังหวัดแสดงให้เห็นว่านครนายกยังมีหลายเป้าหมายที่ยังไม่สามารถบรรลุได้ ดังที่แสดงในตารางที่ 25

ตารางที่ 25: ผลการดำเนินงานรายตัวชี้วัดในภาพรวม และรายกลุ่มผู้ใช้ จังหวัดนครนายก ปี 2566

ตัวชี้วัด	ผลการดำเนินงาน	เป้าหมายการดำเนินงาน	สถานะการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานเทียบค่าเป้าหมาย	อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลการดำเนินงานเทียบปีก่อน
อัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร	33.20	35.10	บรรลุเป้าหมาย	5.41%	10.20%
<b>ผู้เสียชีวิต</b>					
จำนวน	86	92	บรรลุเป้าหมาย	6.52%	10.26%

ตัวชี้วัด	ผลการดำเนินงาน	เป้าหมายการดำเนินงาน	สถานะการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานเทียบค่าเป้าหมาย	อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลการดำเนินงานเทียบปีก่อน
เยาวชน	14	17	บรรลุเป้าหมาย	17.65%	-22.55%
ผู้สูงอายุ	19	28	บรรลุเป้าหมาย	32.14%	0.78%
จักรยานยนต์	63	69	บรรลุเป้าหมาย	8.70%	11.86%
รถยนต์	12	18	บรรลุเป้าหมาย	33.33%	91.96%
จักรยาน	2	1	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-100.00%	-70.19%
คนเดินเท้า	8	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	52.79%
รถขนส่ง	1	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
<b>ผู้บาดเจ็บสาหัส (ไตรมาสที่ 3 ปี 2566)</b>					
จำนวน	954	744	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-28.27%	24.71%
เยาวชน	160	153	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-4.66%	3.90%
ผู้สูงอายุ	195	139	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-40.36%	26.62%
จักรยานยนต์	799	594	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-34.47%	27.03%
รถยนต์	58	57	ใกล้บรรลุเป้าหมาย	-1.92%	23.40%
จักรยาน	31	36	บรรลุเป้าหมาย	13.18%	19.23%
คนเดินเท้า	25	17	ไม่บรรลุเป้าหมาย	-44.54%	31.58%
รถขนส่ง	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3ฐาน) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI (2567)

ในส่วนของการดำเนินงานด้านการลดสัดส่วนของพฤติกรรมเสี่ยง จังหวัดนครนายกมีผลการดำเนินงานที่ดีในตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการลดสัดส่วนผู้เสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด ทั้งผู้ขับขี่ทั่วไป กลุ่มเยาวชน และกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ ในขณะที่ผลการดำเนินงานการลดสัดส่วนพฤติกรรมเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการไม่สวมหมวกนิรภัยของจังหวัดนครนายกยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ แสดงให้เห็นว่าจังหวัดนครนายกอาจจะมีมาตรการการดำเนินงานเพื่อจัดการพฤติกรรมเมาแล้วขับที่ค่อนข้างดี และยังไม่สามารถจัดการการไม่สวมหมวกนิรภัยได้ ดังที่แสดงในตารางที่ 26

ตารางที่ 26: ผลการดำเนินงานรายตัวชี้วัดด้านพฤติกรรมเสี่ยง จังหวัดนครนายก ปี 2566

ตัวชี้วัด	ผลการดำเนินงาน	เป้าหมายการดำเนินงาน	สถานะการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานเทียบค่าเป้าหมาย	อัตราการเปลี่ยนแปลงผลการดำเนินงานเทียบปี
<b>ผู้เสียชีวิต</b>					
ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มขับ	5.7%	8.8%	บรรลุเป้าหมาย	35.4%	-
ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย	86.7%	70.9%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	(22.2%)	-
เยาวชนที่ดื่มขับ	33.3%	79.4%	บรรลุเป้าหมาย	58.0%	-

ตัวชี้วัด	ผลการดำเนินงาน	เป้าหมายการดำเนินงาน	สถานะการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน เทียบค่าเป้าหมาย	อัตราการเปลี่ยนแปลงผลการดำเนินงาน เทียบปี
เยาวชนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	100.0%	79.4%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	(25.9%)	-
ผู้ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	75.0%	76.9%	บรรลุเป้าหมาย	2.4%	-
ผู้ดื่มขับ	15.4%	30.7%	บรรลุเป้าหมาย	49.9%	-
ผู้ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับ	-	-	ไม่มีข้อมูล	-	-
ผู้ใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	3.8%	ไม่มีข้อมูล	-	-
<b>ผู้บาดเจ็บสาหัส</b>					
ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดื่มขับ	24.2%	10.5%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	(130.3%)	114.1%
ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย	73.3%	53.4%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	(37.3%)	(5.3%)
เยาวชนที่ดื่มขับ	17.9%	8.6%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	(107.2%)	189.4%
เยาวชนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	66.7%	53.7%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	(24.1%)	(13.9%)
ผู้ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	75.0%	44.5%	ไม่บรรลุเป้าหมาย	(68.5%)	18.8%
ผู้ดื่มขับ	-	-	ไม่มีข้อมูล	-	-
ผู้ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับ	-	0.2%	ไม่มีข้อมูล	-	-
ผู้ใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	0.6%	ไม่มีข้อมูล	-	-

ที่มา: ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance : IS) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDRI

จังหวัดนครนายก ยังเป็นเพียงจังหวัดเดียวในประเทศไทย ที่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต ในระดับภาพรวมประเทศได้ตลอดทั้ง 3 ปี ตั้งแต่ปี 2564 - 2566 และมีผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมายในส่วนของ การลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในระดับภาพรวมประเทศเช่นกัน โดยสามารถลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสได้ทั้งในปี 2564 และ 2565 แต่ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 ยังคงไม่สามารถบรรลุเป้าหมายบรรลุเป้าหมายได้ ทั้งนี้ ในปี 2566 จังหวัดนครนายกถือว่าเป็นจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิต ที่ค่านวนค่าสัดส่วนผลต่างของค่าการบรรลุเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตได้ดีที่สุดในประเทศ โดยมีผลการดำเนินงานการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวมระดับประเทศเป็นอันดับที่ 1 จาก 8 ของจังหวัดในเขตสุขภาพที่ 4 อันดับที่ 1 จาก 25 ของจังหวัดในภาคกลาง และเป็นอันดับที่ 2 จาก 77 ของประเทศไทย ดังที่แสดงในตารางที่ 27

ตารางที่ 27: ผลการดำเนินงาน และสถานะการบรรลุเป้าหมายของตัวชี้วัดการลดจำนวนผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บสาหัสในระดับภาพรวมประเทศ จังหวัดนครนายก ปี 2564 - 2566

ปี	ตัวชี้วัด	อัตราการเสียชีวิต	จำนวนผู้เสียชีวิต	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส
2563	ผลการดำเนินงาน	47.85	124	1333
2564	ผลการดำเนินงาน	40.54	105	992

ปี	ตัวชี้วัด	อัตราการเสียชีวิต	จำนวนผู้เสียชีวิต	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส
	ค่าเป้าหมาย	43.6	113	1218
	สถานะการบรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย
2565	ผลการดำเนินงาน	30.13	78	1019
	ค่าเป้าหมาย	39.35	103	1102
	สถานะการบรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย
2566	ผลการดำเนินงาน	33.2	86	954*
	ค่าเป้าหมาย	35.1	92	744*
	สถานะการบรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	บรรลุเป้าหมาย	ไม่บรรลุเป้าหมาย*

หมายเหตุ: ข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสเป็นข้อมูล ณ สิ้นสุดไตรมาสที่ 3 ปี 2566

ที่มา: ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3ฐาน) และติดตามตัวชี้วัดโดย TDR (2567)

ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ความสำเร็จของจังหวัดนครนายก พบว่า มีข้อบ่งชี้ที่สำคัญ 3 ประการคือ (1) มีแผนปฏิบัติการจังหวัดที่สอดคล้องกับแผนระดับชาติและครอบคลุมทุกมิติ (2) วิเคราะห์อุบัติเหตุและแก้ไขจุดเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง และ (3) บังคับใช้กฎหมายแบบมีกลยุทธ์

ในประเด็นแรก จังหวัดนครนายกมีแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (แผนฯ จังหวัด) ที่สอดคล้องกับแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ทำให้แผนปฏิบัติมีประเด็นที่ครอบคลุมทุกมิติ ทั้งการกำหนดค่าเป้าหมาย และการกำหนดมาตรการที่หลากหลายและครอบคลุม โดยมีการกำหนดเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสระดับจังหวัดลงในแผนปฏิบัติการจังหวัด มีการเน้นย้ำถึงการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากกลุ่มเสี่ยงสำคัญอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีโอกาสจะส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสในภาพรวมประเทศลดลงตามเป้าหมาย รวมทั้งกำหนดหน้าที่ผู้รับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน แนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่ถูกบรรจุอยู่ในแผนฯ จังหวัดนครนายก แสดงในตารางที่ 28

**ตารางที่ 28: แนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์ที่ 1 ที่ถูกบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดนครนายก ปี 2566**

แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
เพิ่มจุดตั้งด่านตรวจจับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ให้เหมาะสมกับพื้นที่ โดยให้มีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการตั้งด่านที่เหมาะสมกับพื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> <li>ตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก</li> <li>สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดนครนายก</li> <li>สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครนายก</li> <li>หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
พัฒนาหลักสูตรแกนกลางด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนในช่วงวัยต่างๆ และพัฒนาแนวทางการนำหลักสูตรไปใช้ และเริ่มดำเนินการในพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> <li>ศึกษาธิการจังหวัดนครนายก</li> <li>ตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก</li> <li>องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนครนายก</li> <li>สำนักงานขนส่งจังหวัดนครนายก</li> </ul>

แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
นำร่อง (Education Sandbox) ตาม พรบ.พื้นที่นวัตกรรมการศึกษา พ.ศ.๒๕๖๒	<ul style="list-style-type: none"> <li>• แขวงทางหลวงนครนายก</li> <li>• แขวงทางหลวงชนบทนครนายก</li> <li>• หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
จัดเก็บข้อมูลสถิติตั้งต้น และตลอดระยะเวลาของแผน สำหรับสัดส่วนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสม เพื่อประเมินความเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• คณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน</li> <li>• หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
พัฒนาหลักสูตรการอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ครอบคลุมทักษะภาคการณความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สำนักงานขนส่งจังหวัดนครนายก</li> <li>• หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
สนับสนุนให้เครือข่ายเยาวชนเป็นกลไกสำคัญในการเฝ้าระวังสะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อนงานประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่	<ul style="list-style-type: none"> <li>• องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนครนายก</li> <li>• สถานศึกษาในจังหวัดนครนายก</li> <li>• หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
เพิ่มกล้องตรวจจับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ โดยควรมีการศึกษาเชิงประจักษ์เพื่อให้ทราบถึงจำนวนการติดตั้งกล้องในพื้นที่ต่างๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• แขวงทางหลวงนครนายก</li> <li>• แขวงทางหลวงชนบทนครนายก</li> <li>• องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนครนายก</li> <li>• หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
เพิ่มจุดพักรถสำหรับรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สำนักงานขนส่งจังหวัดนครนายก</li> <li>• แขวงทางหลวงนครนายก</li> <li>• แขวงทางหลวงชนบทนครนายก</li> <li>• หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
ประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักในประเด็นเกี่ยวกับการดื่มแล้วขับ การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และการใช้เบาะนั่งนิรภัยเด็ก อย่างต่อเนื่อง อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ประชาสัมพันธ์จังหวัดนครนายก</li> <li>• องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนครนายก</li> <li>• หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
สร้างการมีส่วนร่วมจากภาครัฐและภาคเอกชน ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการกำหนดข้อห้ามในการกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นมาตรการองค์กร	<ul style="list-style-type: none"> <li>• องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดนครนายก</li> <li>• หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
จัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงทุกประเภท ภายใน 3 ปี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครนายก</li> <li>• ตำรวจภูธรจังหวัดนครนายก</li> <li>• สำนักงานขนส่งจังหวัดนครนายก</li> <li>• บริษัทกลางฯ จำกัด สาขานครนายก</li> <li>• หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>

ที่มา: แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครนายก พ.ศ.2566

ในประเด็นที่สอง จังหวัดนครนายกมีวิเคราะห์อุบัติเหตุและแก้ไขจุดเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยพบการหารือถึงสาเหตุของอุบัติเหตุสำคัญในจังหวัดและมีข้อสั่งการในการแก้ไขและดำเนินโครงการที่เกี่ยวข้องเพื่อลดความเสี่ยง โดยพื้นที่หลักสำหรับการพูดคุยดังกล่าวคือ การประชุมคณะอนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งมีการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง เป็นกลไก / พื้นที่ในการหารือ กำหนดมาตรการ และติดตามการขับเคลื่อนมาตรการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในประเด็นที่สาม จังหวัดนครนายก มีการบังคับใช้กฎหมายแบบมีกลยุทธ์ ผ่านการตั้งด่านตรวจ บริเวณใกล้เคียงพื้นที่เสี่ยงที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และกำหนดเวลาตั้งด่านเพื่อป้องกันอุบัติเหตุร้ายแรง เช่น ตั้งด่านในพื้นที่รัศมีโดยรอบสถานประกอบการเพื่อตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มขับ นอกจากนี้ยังเน้นตั้งด่านในบริเวณที่มีปริมาณจราจรสูง เช่น บนถนนทางหลวง ซึ่งเชื่อมต่อกับจังหวัดข้างเคียง เพื่อลดชั้นวินัยจราจรของนักท่องเที่ยวจากจังหวัดอื่นและประชาชนในจังหวัด

### 3.3 บทวิเคราะห์ความสำเร็จระดับจังหวัด

สำหรับจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานที่ดี 5 อันดับแรก มีประเด็นความสำเร็จดังนี้

- **อันดับ 1 จังหวัดนครนายก:** บรรลุค่าเป้าหมายการเสียชีวิตในภาพรวม และรายกลุ่มผู้ใช้และพฤติกรรมเสี่ยง ประกอบด้วย กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เยาวชน ผู้สูงอายุ และผู้มีพฤติกรรมดื่มขับ และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นเพียงจังหวัดเดียวที่บรรลุเป้าหมายลดผู้เสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ในปี 2566 เป็นตัวอย่างของจังหวัดที่มีปัจจัยเสี่ยงด้านรถจักรยานยนต์ต่ำ กล่าวคือมีสัดส่วนจำนวนรถจักรยานยนต์ในจังหวัดต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ และมีการเติบโตของจำนวนผู้ทำใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับ 1
- **อันดับ 2 จังหวัดระนอง:** บรรลุเป้าหมายการเสียชีวิตในภาพรวม และรายกลุ่มผู้ใช้และพฤติกรรมเสี่ยงประกอบด้วย กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ และเยาวชน
- **อันดับ 3 จังหวัดพิจิตร:** บรรลุเป้าหมายการเสียชีวิตในภาพรวม และรายกลุ่มผู้ใช้และพฤติกรรมเสี่ยงประกอบด้วย กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ และผู้มีพฤติกรรมดื่มขับ
- **อันดับ 4 จังหวัดนครพนม:** บรรลุเป้าหมายการเสียชีวิตในภาพรวม และรายกลุ่มผู้ใช้และพฤติกรรมเสี่ยงประกอบด้วย กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ และเยาวชน
- **อันดับ 5 จังหวัดปัตตานี:** บรรลุเป้าหมายการเสียชีวิตในภาพรวม และรายกลุ่มผู้ใช้และพฤติกรรมเสี่ยงประกอบด้วย กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ เยาวชน และผู้สูงอายุ เป็นจังหวัดที่มีการเติบโตของอัตราการสวมหมวกนิรภัยในช่วงปี 2562 – 2566 มากเป็นอันดับที่ 1 ของประเทศ

จากการวิเคราะห์ปัจจัยร่วมของจังหวัดที่ประสบความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พบว่าเป็นจังหวัดที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีแนวโน้มมีใบขับขี่สูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (ยกเว้นจังหวัดปัตตานี) และมีการวิเคราะห์อุบัติเหตุพร้อมระบุข้อสั่งการเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขจุดเสี่ยง ในการประชุมคณะอนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

#### 4. ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน และบทสรุปการติดตามและประเมินผลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในช่วง 2 ปี (2565 – 2566)

เนื้อหาในส่วนนี้ประกอบด้วยข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน จากนักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน 5 ท่าน และบทสรุปการติดตามและประเมินผลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในช่วง 2 ปี (2565 – 2566)

##### 4.1 ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน จากนักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน

**นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน สำหรับประเด็น “แนวทางสู่ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย”**

“พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่นั้นเกิดจาก 2 เรื่องหลักคือ การละเมิดกฎจราจร (Violation) และความผิดพลาดของผู้ขับขี่ (Human Error) ที่ผ่านมา กลไกการทำงานของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมการละเมิดฝ่าฝืน แต่ยังให้ความสำคัญกับการลดอันตรายจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่ค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะการพิจารณาความล้มเหลวเชิงระบบ (System failure) ทั้งสภาพแวดล้อม ยานพาหนะ มาตรการองค์กร และการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การขับเคลื่อนในระยะต่อไป จำเป็นต้องเพิ่มการมองที่สภาพแวดล้อมเชิงระบบมากขึ้น สร้าง “chain of responsibility” หรือการหาเจ้าภาพร่วมรับผิดชอบและแก้ไขปัญหาคือ ต้องสร้างกลไกที่ทำให้เกิดการติดตามผลลัพธ์การทำงานของหน่วยงานตลอดกระบวนการ และมี “ยาแรง” คือการถูกลงโทษหรือสูญเสียโอกาสสำคัญ หากไม่ดำเนินการหรือไม่สามารถแก้ไขได้ ซึ่งเริ่มต้นได้ด้วยการเกาะติดการแก้ไขปัญหเชิงระบบที่สนับสนุนโดยภาควิชาการ สื่อมวลชน และภาคประชาชน หรือมีหน่วยงานกลางทำหน้าที่ดังกล่าวหากเป็นไปได้

อีกสิ่งสำคัญที่ต้องร่วมกันพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นคือระบบข้อมูล ซึ่งแม้ปัจจุบันมีความก้าวหน้าขึ้นมากในระดับการติดตามและรายงานผลลัพธ์ ที่ช่วยให้เราสามารถกำหนดเป้าหมายในการลดความสูญเสียในภาพรวม และเป้าหมายในการลดความเสี่ยงของจักรยานยนต์ซึ่งมีความรุนแรงสูงในไทย แต่การพัฒนาระบบข้อมูลสำหรับติดตามการดำเนินมาตรการ นั้นจะเป็นประโยชน์ต่อการออกแบบมาตรการและติดตามการขับเคลื่อนมาตรการของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งควรมีการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง”

**ศ.ดร. กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สำหรับประเด็น “แนวทางสู่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย”**

“หลักการ Safe System ที่นำมาใช้ในไทยนั้นเป็นเรื่องที่ดี แต่อาจยังไม่เพียงพอสำหรับบริบทความปลอดภัยทางถนนแบบไทย ซึ่งมีผู้ขับขี่จักรยานยนต์จำนวนมาก โดยกว่าครึ่งหนึ่งยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตยังขาดทักษะพื้นฐานสำคัญ เช่น ทักษะการใช้รถอย่างปลอดภัย (อย่างการใช้เบรก) และทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard perception)



ในระยะสั้น การบังคับใช้กฎหมายเพื่อเพิ่มจำนวนผู้มีใบอนุญาตขับขี่บนถนน และลดจำนวนผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงไม่สวมหมวกนิรภัย ดื่มขับ และขับเร็ว จะยังคงเป็นสิ่งสำคัญและเห็นผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพสูง โดยการกำหนดแนวทางที่ชัดเจนถึงการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งในเรื่องการหาทางสนับสนุนด้วยเทคโนโลยี การปรับปรุงข้อกำหนด ความครอบคลุมของการบังคับใช้ และที่สำคัญคือการสร้างการยอมรับของประชาชน โดยภาคประชาสังคมต้องเป็นแนวร่วมสนับสนุนการทำงานของตำรวจให้มากขึ้น

ส่วนการสร้างทักษะของผู้ใช้รถจักรยานยนต์นั้นต้องส่งเสริมควบคู่กันไป แต่เห็นผลได้ในระยะยาว คล้ายกับการวิ่งมาราธอน เพื่อให้ผู้ขับขี่บนถนนไทยมีทักษะที่ได้มาตรฐาน แล้วการขับเคลื่อนการทำงานด้านอื่นๆ ที่ดำเนินการอยู่ เช่น ถนนและยานพาหนะปลอดภัย จะช่วยเสริมกันให้ระบบ Safe System เห็นผลสัมฤทธิ์ในประเทศไทยได้”

**ศ. ดร. เกษม ชูจารุกุล ผู้จัดการศูนย์ความเป็นเลิศ ThaiRAP สำหรับประเด็น “แนวทางสู่ถนนและการจัดการความเร็วที่ปลอดภัย”**

แม้แผนแม่บทฯ ฉบับนี้จะมีทิศทางสู่ถนนปลอดภัยที่ครอบคลุม และหลายหน่วยงานได้มีการกำหนดทิศทางนโยบายที่สอดคล้องกับแผน แต่ยังคงขาด 2 ประเด็นสำคัญ คือ (1) ขาดการสั่งการที่ชัดเจนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อให้เกิดกระบวนการติดตามอย่างต่อเนื่อง ขาด Line of command ที่ชัดเจน การให้ความสำคัญของผู้ในระดับสูงจะช่วยให้หน่วยงานผู้ดูแลถนนที่ปัจจุบันมีความพร้อมและมีศักยภาพในการบรรลุเป้าหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว สามารถขับเคลื่อนแก้ไขปัญหาต่อเนื่องจนสำเร็จได้ มิเช่นนั้นการสั่งการอุบัติเหตุทางถนนใหญ่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งก็จะเหมือนพายุที่ถุกจุดขึ้นและหายไปอย่างรวดเร็ว และ (2) ขาดข้อมูลสำหรับการติดตามและประเมินผล โดยเฉพาะข้อมูลตั้งต้น (Baseline data) ที่เกี่ยวข้องกับสภาพถนนและปริมาณการจราจร การจัดการความเร็วและการปรับปรุงถนนให้ปลอดภัยจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการรวบรวมข้อมูล และถูกต้อง

ดังนั้น การสั่งการที่เป็นรูปธรรมและข้อมูลตั้งต้นที่พร้อม ควรเป็นแนวทางสำคัญ เพื่อให้เกิดการสร้างรากฐานไปสู่การปรับปรุงสภาพถนนและการจัดการความเร็วบนถนนของไทยให้ปลอดภัย โดยเฉพาะการพัฒนาข้อมูลตั้งต้นที่ต้องอาศัยการลงทุนทางเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการรวบรวม และด้วยต้นทุนในการเข้าถึงเทคโนโลยีที่มีแนวโน้มต่ำลงในปัจจุบันก็จะยิ่งทำให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน ถนนไทยควรเป็น Self-explaining road ควรมีการติดตั้งป้าย สัญญาณ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ที่ทำให้ผู้ใช้ทางทราบได้ว่าเป็นถนนประเภทใด ควรใช้ความเร็วได้เท่าไร และถนนจะต้องตอบโจทย์ความปลอดภัยตามบริบทการใช้งานของท้องถิ่นได้อย่างแท้จริง

**ผศ.ดร.ทวิศักดิ์ เตชะกระโทก สำหรับประเด็น “แนวทางสร้างรากฐานการทำงานความปลอดภัยทางถนน”**

“การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของไทย ตามเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลก มีข้อจำกัดสำคัญที่เป็นปัญหาสะสมมานานตั้งแต่แผนแม่บทฯ ฉบับก่อน ๆ คือองค์กรที่รับผิดชอบหลัก (Lead agency) ของเรา

ยังไม่สามารถสร้าง Single Command ซึ่งต้องสามารถผสมผสานประเด็น Safety culture กับ Safe system ซึ่งเป็นเหมือน “น้ำกับน้ำมัน” ให้เป็นเรื่องเดียวกันได้ เรื่องงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนก็ยังคงขาดการจัดสรรที่ดี ในขณะที่การวิจัยและพัฒนา ก็ยังขาดแผนที่นำทาง (Research mapping) ของงานวิจัย ทำให้ไม่รู้ทิศทางการทำงานเชิงวิชาการว่าควรเน้นการส่งเสริมองค์ความรู้ระดับพื้นที่ หรือองค์ความรู้ทางเทคนิคเชิงลึก

จึงคาดหวังว่าในอนาคต เราควรมีกกลไกการบริหารจัดการที่เป็น Single command มากขึ้น เพื่อสร้างมาตรฐานและทิศทางการทำงานที่ตรงสอดคล้องกัน โดยจะต้องมุ่งเน้นไปที่การสร้างความสำเร็จในการทำงานของทุกหน่วยงานด้วยการกระจายความรับผิดชอบควบคู่ไปกับการแบ่งปันประโยชน์และผลงานร่วมกัน ตามหลัก Shared responsibility = Shared recognition”

#### **นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร สำหรับประเด็น “แนวทางประสานพลังการทำงานร่วมกัน”**

“เทียบการตอบสนองภัยจากโควิด-19 ระบาดแล้ว พบว่าผู้คนทุกระดับร่วมมือต่อสู้ดิ้นรนเพื่อให้รอดพ้นจากพิษภัย สู่ ภาวะ New normal แต่อุบัติเหตุทางถนนที่คุกคามหนักกว่าโควิด-19 มายาวนานกลับไม่เป็นเช่นนั้น? สิ่งที่ยังฉุดรั้งให้เราไม่บรรลุเป้าหมายได้เหมือน กรณีโควิด-19 จึงมาจาก 2 เรื่องหลักคือ (1) ความเฉยชาต่อปัญหาของผู้คนทุกระดับและ (2) การขาดความมุ่งมั่นในการประสานผนึกกำลังร่วมกันอย่างจริงจัง

ดังนั้น หน่วยงานทั้งที่เป็น Hard power (ภาครัฐ) Soft power (ภาควิชาการ กองทุนที่เกี่ยวข้อง ประชาสังคม สื่อ) และ Parliamentary power (กลไกรัฐสภา) จำเป็นต้องเพิ่มความมุ่งมั่นและหาทางร่วมมือกันมากขึ้น โดยสร้างระบบการประเมินติดตามและการเสริมสร้างความร่วมมือพร้อมไปสู่การรับรองคุณภาพความปลอดภัยของทุกจังหวัดและทุกอำเภอที่มีความเสี่ยงภัย เพื่อให้เกิดระบบความปลอดภัย (Safe System) ที่ยั่งยืน ลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บอย่างต่อเนื่อง ด้วยนโยบายจัดการกับความเสี่ยทั้งคน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม และ ระบบ (โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ที่สุดเสี่ย) โดย (1) เร่งให้กลไกการทำงานของท้องถิ่นด้านการสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นอิสระ โดยราชการส่วนอื่นเร่งให้การสนับสนุน (2) การใช้กลไกเทคโนโลยีเสริมการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งการเก็บข้อมูล และใช้ประโยชน์ Big data ที่เชื่อมโยง การป้องกันทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ รวมถึงกลไกการทำงานประสานกันภัยที่ส่งเสริมการขับขี่ที่ปลอดภัย (3) จริงจังกับการกำกับพัฒนามาตรฐานรถปลอดภัย และถนนที่ปลอดภัย (4) สร้างกลไก Social sanction ที่ให้ภาคประชาชนช่วยเป็นหูเป็นตา และต่อต้านความเสี่ยทั้งหลาย โดยเฉพาะการมีอาสาจราจรในทุกกลุ่มวัย”

#### **4.2 ข้อเสนอการติดตามและประเมินผลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในช่วง 2 ปี (2565 – 2566)**

ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา (2565 – 2566) เส้นทางความปลอดภัยทางถนนของไทย มีทั้งความสำเร็จและความท้าทาย โดยความสำเร็จที่ชัดเจนในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา นั่นคือ พัฒนาการของระบบข้อมูลสำหรับติดตามประเมินผล เพื่อขับเคลื่อนมาตรการและตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 และการมีเป้าหมายด้านอุบัติเหตุทางถนนที่ชัดเจนทั้งในระดับภาพรวมนโยบาย และระดับจังหวัด อย่างไรก็ตาม จากผลการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนนซึ่งพบว่ายังมีความรุนแรง และไม่สามารถบรรลุค่าเป้าหมายภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ได้

นั้น สะท้อนว่าภาครัฐจะต้องเร่งทบทวนและถอดบทเรียนมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อ กำหนด ออกแบบมาตรการที่มีประสิทธิภาพ และเพิ่มมาตรการใหม่ ในเชิงนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เพียงพอ เพื่อมุ่งสู่จุดหมายปลายทาง รัฐบาลไทยควรดำเนินการดังนี้

### (1) เพิ่มการลงทุนในมาตรการสำคัญ 3 ด้าน

- ออกแบบกลไกสนับสนุนการจัดสรรทรัพยากรใหม่ (resource reallocation) ผ่านเครื่องมือการ กำหนด Joint KPI ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.)
- เน้นสร้างรูปธรรมของการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยี เข้ามาช่วยจัดการด้านอุบัติเหตุทางถนน
- เน้นสร้างทางเลือกของการเดินทางที่ยั่งยืน (เดิน จักรยาน ระบบขนส่งสาธารณะ) แทนการใช้ จักรยานยนต์

### (2) พัฒนาข้อมูลให้ดียิ่งขึ้น

- รัฐบาลควรถือเป็นเป็นภารกิจหลักในการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยควร กำหนดบทบาทของสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.) และ สถาบันข้อมูลขนาดใหญ่ (องค์การมหาชน) (สขญ.) ในการสนับสนุนภารกิจด้านระบบข้อมูล
- พัฒนาระบบข้อมูลเพิ่มขึ้น สำหรับ (1) ข้อมูลผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ซึ่งเป็นกลุ่มคนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน (2) ข้อมูลผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส จากความเร็ว รถที่ไม่ได้มาตรฐาน ที่นั่งนิรภัย สำหรับเด็ก การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (3) ข้อมูลการเปิดรับต่อความเสี่ยง ประกอบด้วย ปริมาณจราจร การตรวจประเมินถนน และการ แก้ไขจุดเสี่ยง

### (3) ศึกษาประสิทธิภาพของมาตรการ

- ศึกษาเพื่อกำหนดกลยุทธ์การบังคับใช้กฎหมาย และการใช้เทคโนโลยีร่วมในการบังคับใช้กฎหมาย และกำหนดเป้าหมายของการดำเนินมาตรการ
- กำหนดแผนปฏิบัติการเชิงบูรณาการ เพื่อกำหนดความเร็วถนนที่เหมาะสม และการบังคับใช้การ จำกัดความเร็วอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมศักยภาพให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมใน การจัดการด้านความเร็วในพื้นที่

### (4) พัฒนากลไกขับเคลื่อนแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5

- กำหนดบทบาทด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับหน่วยงาน เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนมาตรการ และต้องรายงานผลต่อคณะอนุกรรมการ ศปถ.
- ถ่ายทอดเป้าหมาย 12 คน/แสนประชากร ให้หน่วยงานรับผิดชอบ เพื่อเสริมแรงการทำงานส่วน ภูมิภาคที่รับถ่ายทอดเป้าหมายระดับจังหวัดอยู่ก่อนแล้ว
- ปรับค่าเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ให้สอดคล้องกับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนมากขึ้น

## เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. (2566). ฐานข้อมูลการเสียชีวิตของผู้ใช้รถสาธารณะ.

กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2566). ระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) (สำหรับการเสียชีวิต).

กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2566). ฐานข้อมูล Injuries Surveillance (IS)

กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2566). ฐานข้อมูล HDC 43 เพิ่ม.

กองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2566). การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ.

มูลนิธิไทยโร้ดส์. (2566). อัตราการสวมหมวกนิรภัย ปี 2562 และ 2566.

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2566). โครงการศึกษาเพื่อติดตามและประเมินผลแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570.

ศูนย์ความเป็นเลิศ ThaiRAP. (2566). Star Rating map for surveyed roads in Thailand.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2565). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570.

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2566). รายงานการรับประกันวินาศภัยตามจังหวัด รวมทุกบริษัท ประเภท รวมทุกประเภท.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2566). ข้อมูลการตั้งด่านและจำนวนผู้กระทำผิด.