



แผนงาน N24 (S2P14)

ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและสวัสดิภาพสาธารณะ กลุ่มเรื่อง: “ความปลอดภัยทางถนน”

ศ.นพ.สมเกียรติ วัฒนศิริชัยกุล
20 มิถุนายน 2566



แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565 - 2570

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

บทสรุปผู้บริหาร

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

อุบัติเหตุทางถนนเป็นภัยร้ายแรงที่คร่าชีวิตคนไทยที่สร้างความสูญเสียทั้งในแง่ของชีวิตและเศรษฐกิจของประเทศอย่างมหาศาล โดยองค์การอนามัยโลกประมาณการว่าอุบัติเหตุทางถนนสร้างความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยกว่า 5 แสนล้านบาทต่อปี แม้จะเป็นประเด็นปัญหาที่รุนแรง ทว่าประเทศไทยกลับยังไม่สามารถแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 ขององค์การอนามัยโลก โดยจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในปี 2563 มีอยู่ที่ 32.7 คนต่อแสนประชากร ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ 18 คนต่อแสนประชากรในปี 2563 อย่างมาก จากความท้าทายดังกล่าว ศูนย์อำนาจความปลอดภัยทางถนน (สปอ.) ในฐานะหน่วยงานหลักในการบูรณาการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นมา จึงสังเกตเห็นถึงความจำเป็นในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570) เพื่อใช้เป็นกรอบการขับเคลื่อนการดำเนินงานและบูรณาการการทำงานจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องแทนการใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 ซึ่งกำลังจะสิ้นสุดลง

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เป็นผลจากการดำเนินการสังเคราะห์ประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนจาก 4 แหล่ง ประกอบด้วย 1) การทบทวนกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (ประกอบด้วยทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2 พ.ศ. 2564 - 2573 เป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน และหลักการ Safe system) 2) การทบทวนปัจจัยความเสี่ยงของต่างประเทศ (ประกอบด้วยประเทศออสเตรเลีย ประเทศเนเธอร์แลนด์ ประเทศสวีเดน และสหราชอาณาจักร) 3) การวิเคราะห์การเชื่อมโยงแผนความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงาน 4) การทบทวนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และ 5) การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564¹ นอกจากนี้ การจัดทำแผนแม่บทในครั้งนี้ได้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องผ่านการจัดประชุมทั่วประเทศ ทั้งในส่วนกลางและ 4 ภูมิภาค และหน่วยงานหลักภายใต้ศูนย์อำนาจความปลอดภัยทางถนนผ่านการประชุมกลุ่มย่อย รวมถึงผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งชาวไทยและต่างชาติ ผ่านการทบทวนร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เพื่อนำข้อค้นพบและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไปใช้ในการพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ให้มีความสมบูรณ์

¹ การศึกษาในโครงการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย พ.ศ. 2561 - 2564 (Strengthening Road Safety Programme in Thailand (MHO-ATS) CCS พ.ศ. 2018 - 2021) แผนทบทวนความปลอดภัยทางถนน โดยศูนย์วิจัยและพัฒนาระบบขนส่งทางบก

ยุทธศาสตร์ 3

ระบบจัดการ

- โครงสร้าง
- กลไกการทำงาน
- กฎหมาย
- กำกับ-ติดตาม-ประเมิน

ยุทธศาสตร์ 2,3

สภาพแวดล้อม

- ถนน
- รถ
- คน-สังคม

ยุทธศาสตร์ 1

มุ่งเป้าลดตายและบาดเจ็บรุนแรง โดยเฉพาะ

- รถจักรยานยนต์
- การใช้ความเร็ว
- วัยรุ่น-เยาวชน
- อื่นๆ VRU



เป้าหมาย
ในปี 2570
การตายลดลง
12 / แสน

จุดเน้น

- จยย. ปลอดภัย
- ติดตามกำกับ
- จัดการ "เร็ว"
- ส่วนกลาง/พื้นที่
- กลุ่มเด็กเยาวชน

กำกับ-ประเมินผล อย่างต่อเนื่อง
ปรับปรุงให้สอดคล้องสถานการณ์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565 - 2570

จุดเน้น : ความเร็ว



ยุทธศาสตร์ 3

- กฎหมายความเร็ว เขตเมือง
- การจัดการ Road hierarchy ผังเมือง การเชื่อมทาง ฯลฯ
- แผนบูรณาการจัดการความเร็วระดับต่างๆ
- งบประมาณแต่ละพื้นที่
- ระบบกำกับติดตามประเมินผล

ยุทธศาสตร์ 2, 3

- Speed zone เขตเมือง ฯลฯ
- ร้อยละ ความครอบคลุมอุปกรณ์ตรวจ
- ร้อยละ การบังคับใช้แต่ละพื้นที่
- ร้อยละ การครอบคลุมการรับรู้ การปฏิบัติตามกฎหมาย ฯลฯ

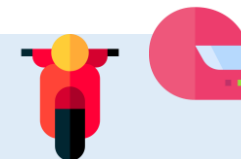
ยุทธศาสตร์ 1

- อัตราตายจากความเร็ว ลดลงร้อยละ....
- ดัชนีความรุนแรง, ตายจุดเกิดเหตุลด



แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565 - 2570

จุดเน้น : จักรยานยนต์ปลอดภัยในทุกมิติ



ยุทธศาสตร์ 3

- การเรียนรู้-ระบบใบขับขี่
- การส่งเสริมทางเลือกเดินทางอื่นๆ (ลดการใช้จยย.)
- การจัดการความเร็ว
- ส่งเสริม จยย. Low speed (L1)
- ระบบกำกับติดตามประเมินผล

ยุทธศาสตร์ 2, 3

- เพิ่มการมองเห็น visibility
- ค่าเฉลี่ยความเร็วรถที่ลดลง โดยเฉพาะเขตชุมชนที่มี จยย. ใช้มาก
- ร้อยละผู้สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น
- มาตรการต้นสังกัดของ จยย. เช่น กลุ่ม Rider, วัน จยย.

ยุทธศาสตร์ 1

- ร้อยละการบาดเจ็บศีรษะลดลง
- ร้อยละอัตราการตายจาก จยย. ลดลง



แผนงาน P14 (S2)

พัฒนานโยบายและต้นแบบเพื่อสร้างสังคมไทยได้ความรุนแรง ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งสวัสดิภาพสาธารณะในการดำรงชีวิต โดยใช้การวิจัย องค์ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรม

เป้าหมาย (Objectives) : ลดความรุนแรงในสังคมไทยและประชาชนอยู่ร่วมกันอย่างสันติ ในสังคมที่มีความหลากหลายทางวัฒนธรรม มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งสวัสดิภาพสาธารณะ ด้วยการใช้ผลงานวิจัย องค์ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรม

แผนงาน N24 (S2P14)

ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและสวัสดิภาพสาธารณะ

กลุ่มเรื่อง: “ความปลอดภัยทางถนน”

กรอบการวิจัย และนวัตกรรม ความปลอดภัยทางถนน ประจำปี 2567



1 การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี/นวัตกรรมเพื่อสร้างระบบความปลอดภัยทางถนน ลดการสูญเสียชีวิตและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน



2 การวิจัยและพัฒนาฐานข้อมูล/ดิจิทัลแพลตฟอร์มที่เป็นประโยชน์ต่อการวางระบบการติดตามประเมินผลของการใช้รถใช้ถนนและอุบัติเหตุทางถนน

3 การวิจัยและพัฒนามาตรฐาน/ยกระดับความปลอดภัยของยานพาหนะและระบบขนส่งสาธารณะ



4 การวิจัยมุ่งเป้าเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากปัจจัยเสี่ยงหลัก ประกอบด้วย

- รถจักรยานยนต์
- ดื่มแล้วขับ
- การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด
- การไม่สวมใส่หมวกกันน็อก

5 การวิจัยและพัฒนาเพื่อเพิ่มหรือพัฒนาองค์ความรู้และทักษะในการรอดชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน การพัฒนาองค์ความรู้ในการปรับเปลี่ยนทัศนคติพฤติกรรม วิธีการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิต

6 การวิจัยและพัฒนาเพื่อเสริมสร้างหรือยกระดับมาตรการ กลไก แนวปฏิบัติในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน

- มาตรการ กลไก แนวปฏิบัติ ข้อเสนอเชิงนโยบายในการบังคับหรือปรับเปลี่ยนการใช้กฎหมายที่เหมาะสมกับบริบทของท้องถนนของไทย
- มาตรการ กลไก แนวปฏิบัติในการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน ในระดับชุมชน/ระดับพื้นที่

การขับเคลื่อนนโยบายตาม แผนแม่บทความปลอดภัย ทางถนนฉบับที่ 4 ยังไม่บรรลุเป้าหมาย

อุปสรรคสำคัญของ กระบวนการติดตาม และประเมินผล

ช่องว่างที่สำคัญ คือ

- ความไม่ชัดเจนในการกำหนดความรับผิดชอบ (Accountability)
- ขาดระบบติดตามผลการดำเนินงานตามมาตรการอย่างต่อเนื่อง (Monitoring & Evaluation)

- ขาดหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบ
- ขาดข้อมูลพื้นฐาน (Baseline data)
- ขาดกระบวนการรายงานผลต่อทั้งผู้กำหนดนโยบาย ผู้บริหารระดับสูงของประเทศ และประชาชน

การจัดทำโครงการศึกษาเพื่อขับเคลื่อนแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ให้บรรลุเป้าหมาย

- ให้ความสำคัญกับกระบวนการติดตามและประเมินผลอย่างเป็นรูปธรรม
 - ประเมินช่วงเริ่มต้นแผน
 - เตรียมการสำหรับการประเมินช่วงครึ่งทางแผน
 - สร้างระบบการประเมินและรายงานผล
- พัฒนารากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้เทียบเท่าสากล



เป้าหมาย
12 / แสบน
2570

สปสช. สสส. วช. สวรส.

สปถ. จังหวัด

สปถ. อำเภอ

ทล.

ทช.

อปท.

ชุมชน

คู่มือ - คู่มือ

องค์การขนส่งทางบก

ตำรวจจราจร

ระบบจัดการ
(ยุทธศาสตร์ที่ 4)

ตำรวจทางหลวง

สพจ. สสจ. กรมควบคุมโรค

กระทรวงสาธารณสุข



เขตสุขภาพที่ 8

ผู้ว่าราชการจังหวัดทั้ง 7 จังหวัดร่วมมือกัน



สพจ. สสส กรมควบคุมโรค
 สืบสวนหาสาเหตุของ
 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทุกราย

- สปล.
- สปสช.
- กรมทางหลวง
- กรมทางหลวงชนบท

ออกแบบมาตรการ
 ป้องกัน 1° 2° 3°

ระบบบูรณาการการเสียชีวิต 3 ชั้น: มรณะบัตร บริษัทกลาง ตำรวจ

ประเด็นมุ่งเน้นในการทำวิจัย ด้านความปลอดภัยทางถนน

Pain Point ของประเด็นการวิจัย

ยึดโยงเป้าหมาย Target base :
ลดตาย < 12 / แสน (2570)

“รถจักรยานยนต์ปลอดภัย”
ทั้งในมิติ
คน-รถ-ถนน-ระบบจัดการ

ความเสี่ยงรูปแบบใหม่

- กลุ่ม rider
- ผลกระทบการเปิดเสรีกัญชา
- ฯลฯ

“การจัดการความเร็ว”

การทบทวน Gap ของการจัดการที่มีอยู่ เพื่อระบุจุดที่โครงการศึกษาจะมุ่งเน้น

การปรับเปลี่ยนเชิงโครงสร้าง

- กฎหมายและการจัดการความเร็วเขตเมือง
- ระบบสอบสวนคดีเชิงลึก
- การโยงความรับผิดชอบของหน่วยงานต้นสังกัด ฯลฯ (chain of responsibility)



ผลผลิตที่คาดหวัง

- สภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย
- กลไก/ระบบจัดการ ที่แก้ปัญหาได้อย่างตรงจุด



ประเด็น มุ่งเน้น ในการ ทำวิจัย

ด้านความ
ปลอดภัยทาง
ถนน
ปีงบประมาณ
67



เรา ไม่ต้องการ ผลลัพธ์ที่เป็นแบบในอดีต

- ต้นแบบ
- แบบจำลองทำนายผล
- ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (แบบลอย ๆ)

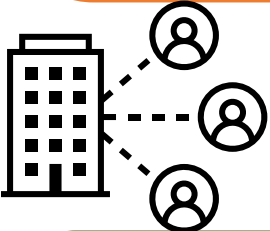
แต่เราต้องการ.....

- เอานวัตกรรม/ผลงานวิจัยมา **implement** **จริง**
- วัดผลลัพธ์จริง ณ สถานที่จริง
- Action Research คิด วิเคราะห์ ออกแบบ มาตรการแล้วดำเนินการแก้ไขปัญหานั้นที่ **และวัดผลว่าดีจริง**



Adaptive Policy, Strategy, Implementation

- Priority: 80/20 Best, Risk
- Structure, Culture
- Community Mechanism
- Multi-disciplinary Mechanism
- Management
- Area based
- Finance



Information

- Integration
- Digital transformation
- Evidence based
- Resources
- Logistic
- Monitoring, Evaluation



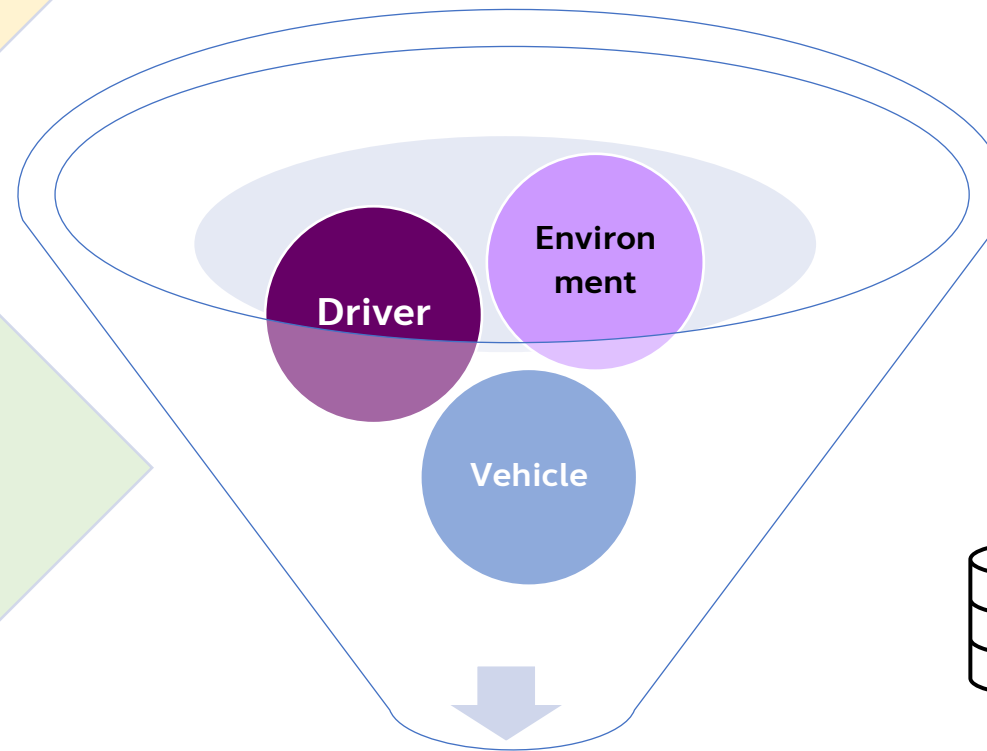
Primary Prevention:
Pre crash, etc



Secondary Prevention:
Crash, EMS



Tertiary Prevention:
Post Crash, ER

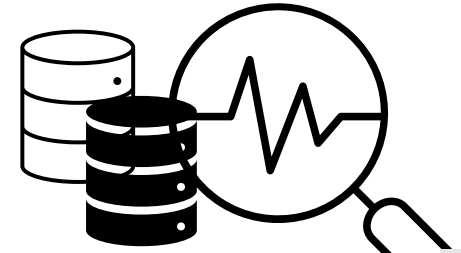


Risk mitigation

People
Road
Vehicle

Logistic (EMS)

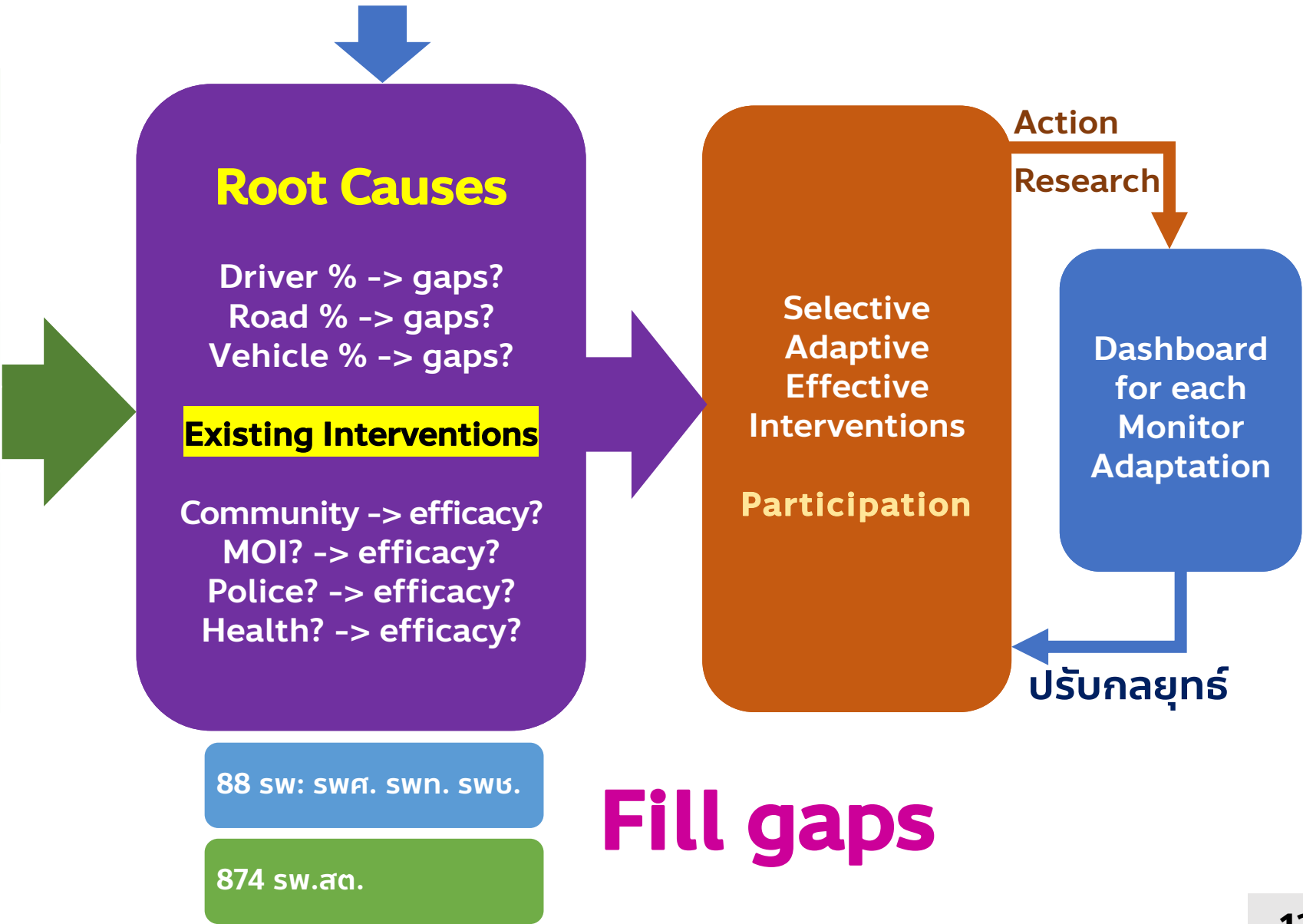
Health resources,
facilities



Mortality

Existing information

จังหวัด	ปี 2566
อุดรธานี	14.74 (220)
หนองบัวลำภู	15.21 (76)
สกลนคร	17.81 (194)
หนองคาย	18.59 (93)
นครพนม	19.49 (130)
บึงกาฬ	21.11 (86)
เลย	24.35 (149)

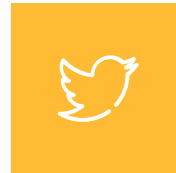
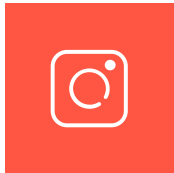


Fill gaps



Thanks!

Do you have any questions?



www.nrct.go.th



@nrctofficial



www.nriis.nrct.go.th

