

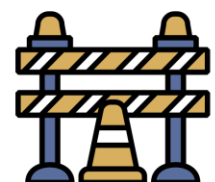


Accident Investigation

สู่การจัดการเชิงระบบ ของกระทรวงคมนาคม

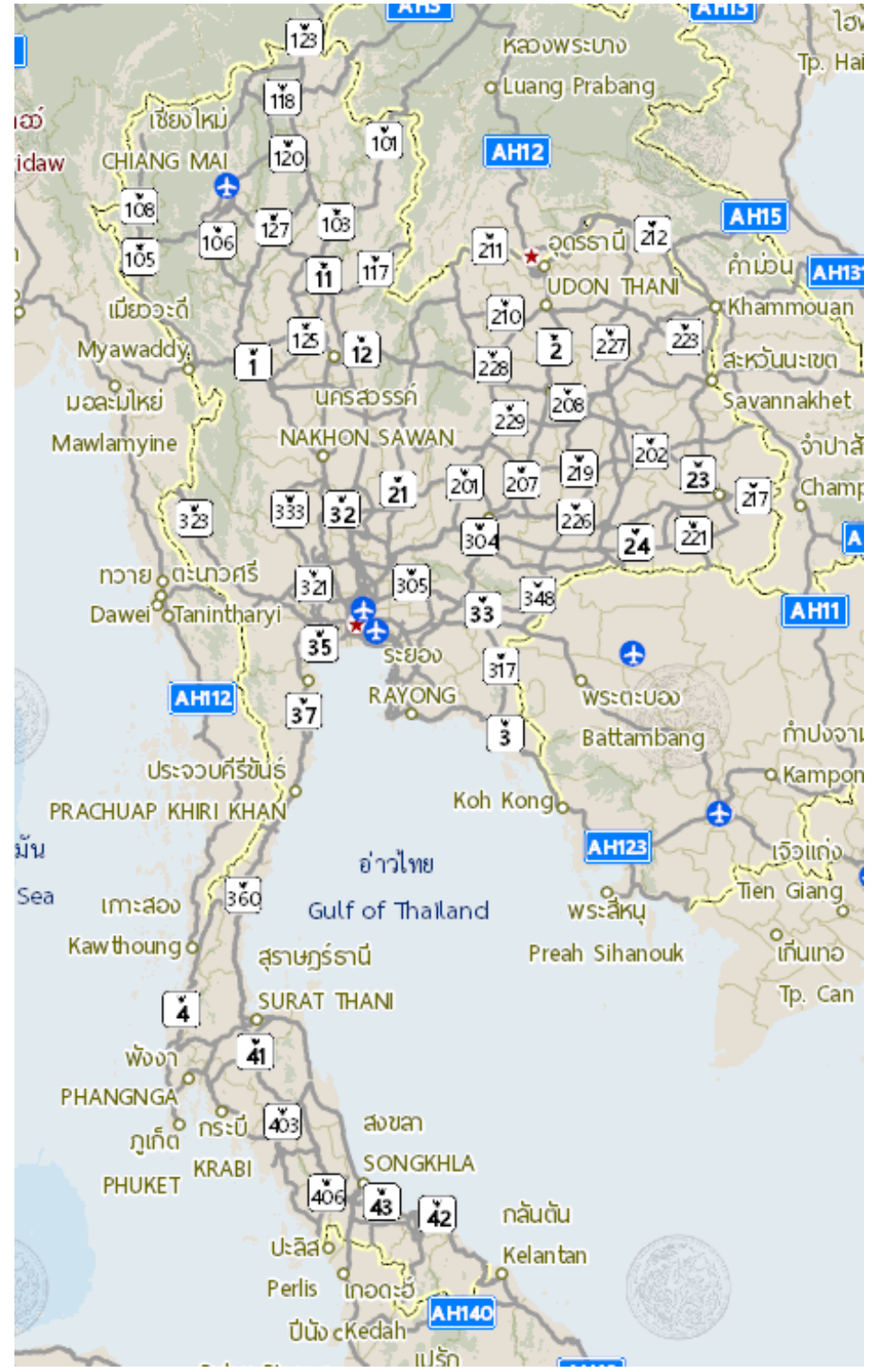
ดร. ชาศรีย์ บำรุงวงศ์

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม





1. สถานการณ์ปัจจุบัน : โครงข่ายถนนในประเทศไทย



กระทรวงคมนาคม
102,800 กม.



กระทรวงมหาดไทย
601,482 กม.



กรมทางหลวง
52,342 กม.



กรมทางหลวงชนบท
50,233 กม.



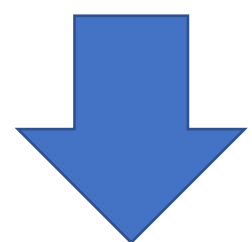
กทพ.
225 กม.



องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
597,667 กม.



กทม.
3,815 กม.



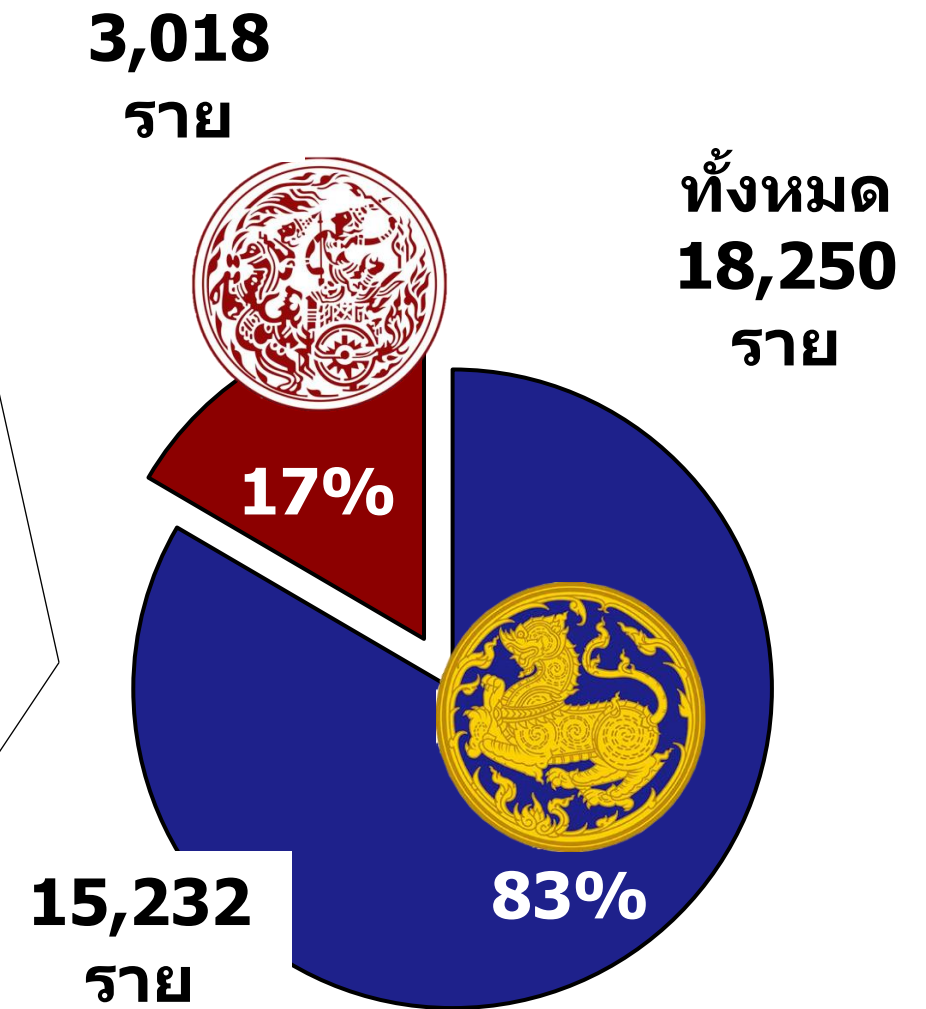
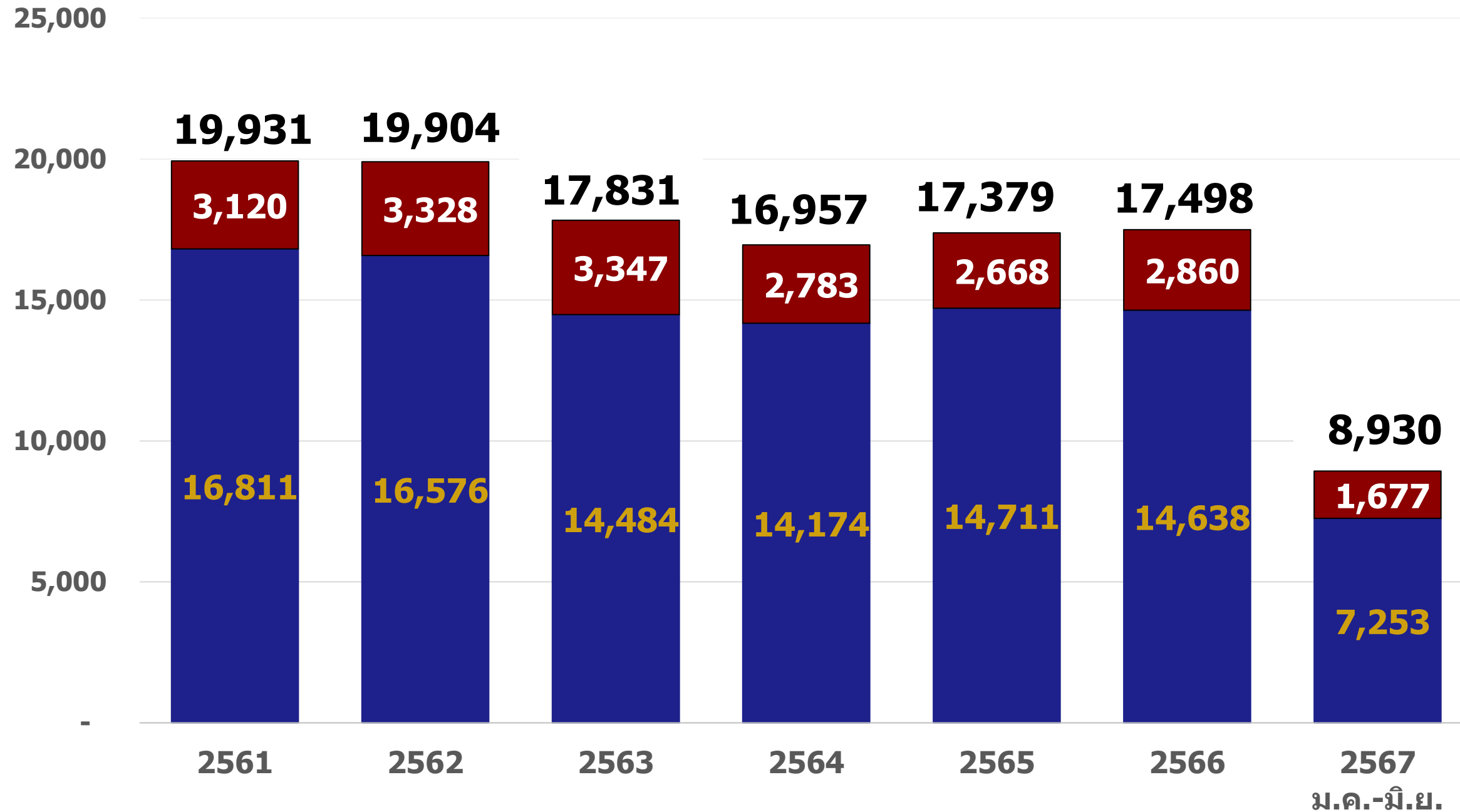
คิดเป็น 15% ของโครงข่ายถนนทั้งประเทศไทย



1. สถานการณ์ปัจจุบัน : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในไทย

จำนวนผู้เสียชีวิต 7 ปีย้อนหลัง (2561 – 2567)

■ MOI ■ MOT

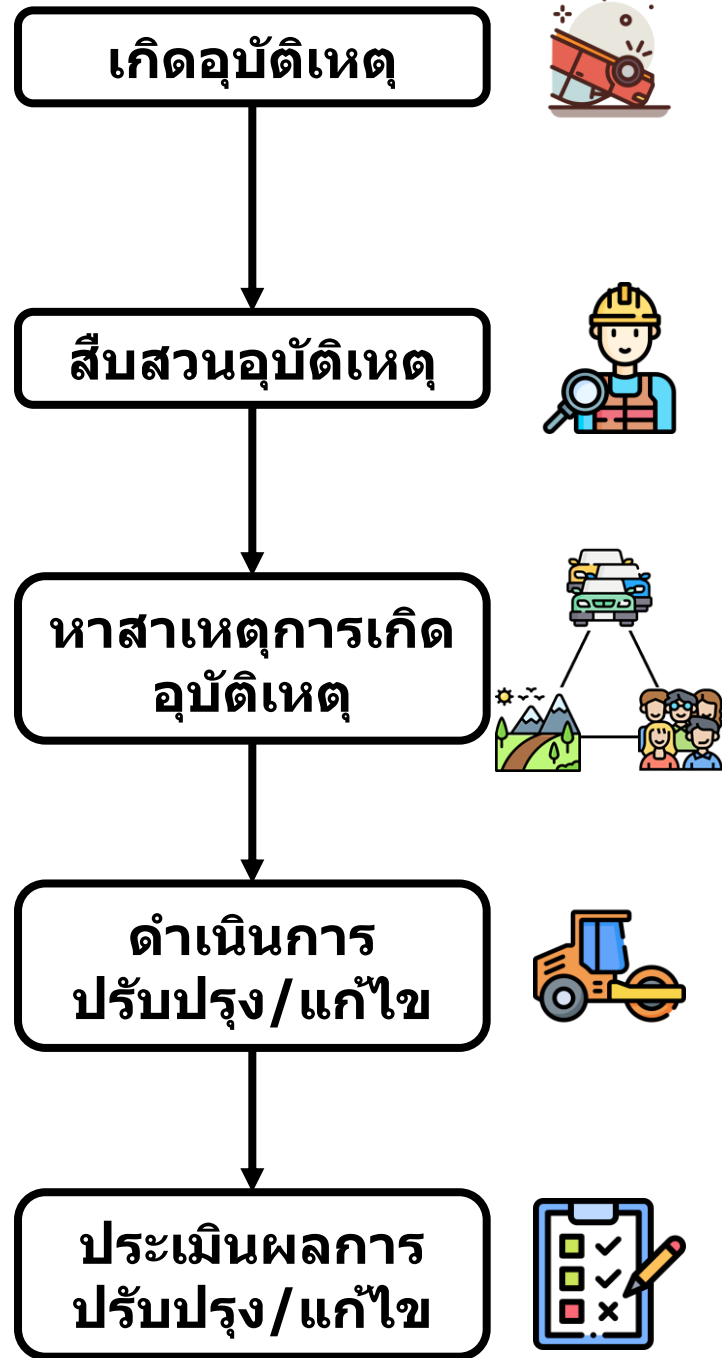


- ที่มา : ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน, กรมควบคุมโรค, พ.ย. 2567
 - ที่มา : TRAMS, กระทรวงคมนาคม, พ.ย. 2567

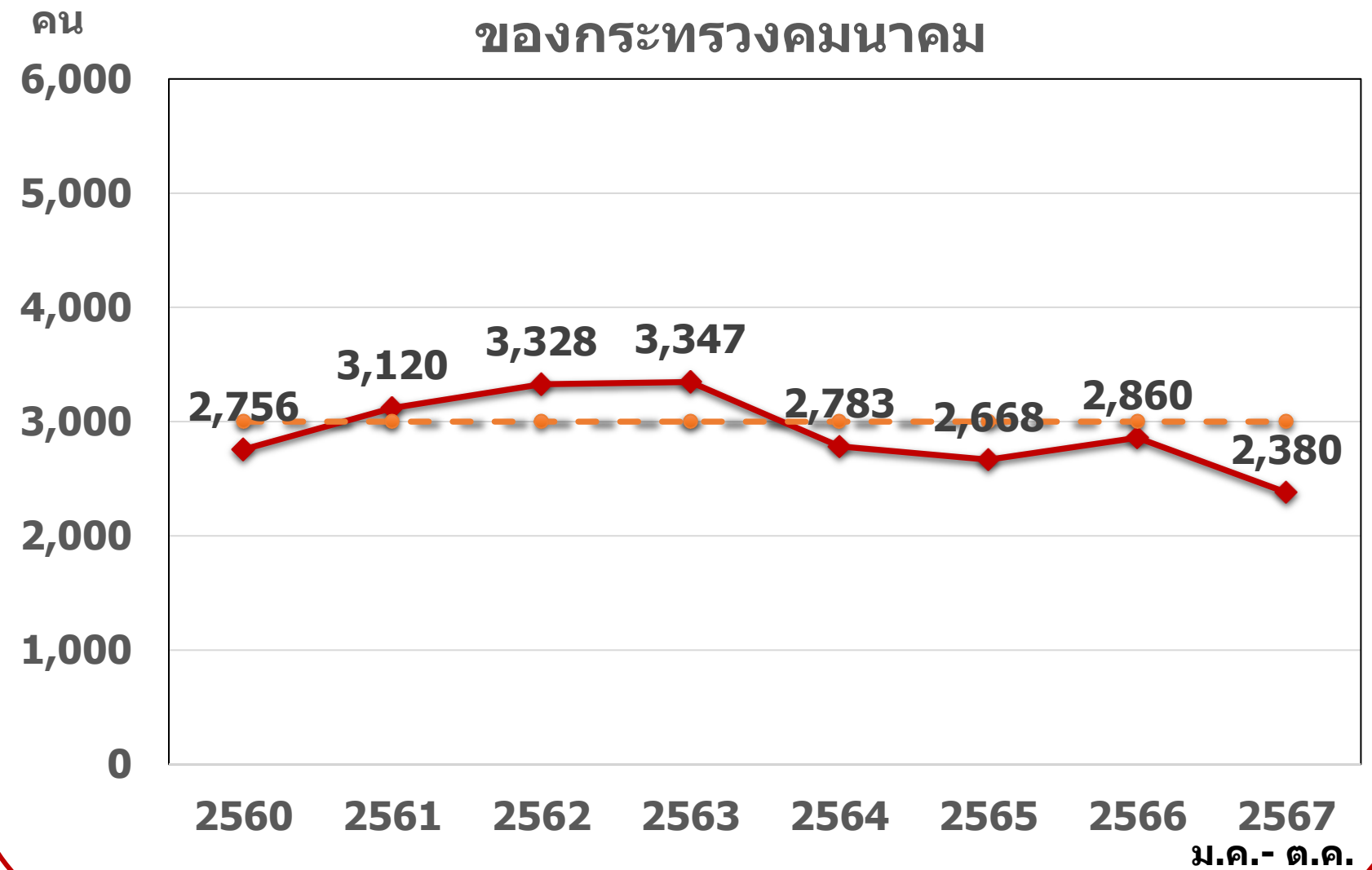


1. สถานการณ์ปัจจุบัน : การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน

มาตรการรับมืออุบัติเหตุ



จำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม





2. แนวทางการแก้ไข : Decade of Action for Road Safety (2021-2030)

“Stockholm Declaration” ปฏิญญาสตอกโฮล์ม
เรียกร้องให้มีเป้าหมายระดับโลกในการลดการเสียชีวิต
และการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนลงร้อยละ 50
ภายในปี 2573





2. แนวทางการแก้ไข : แผนยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580)

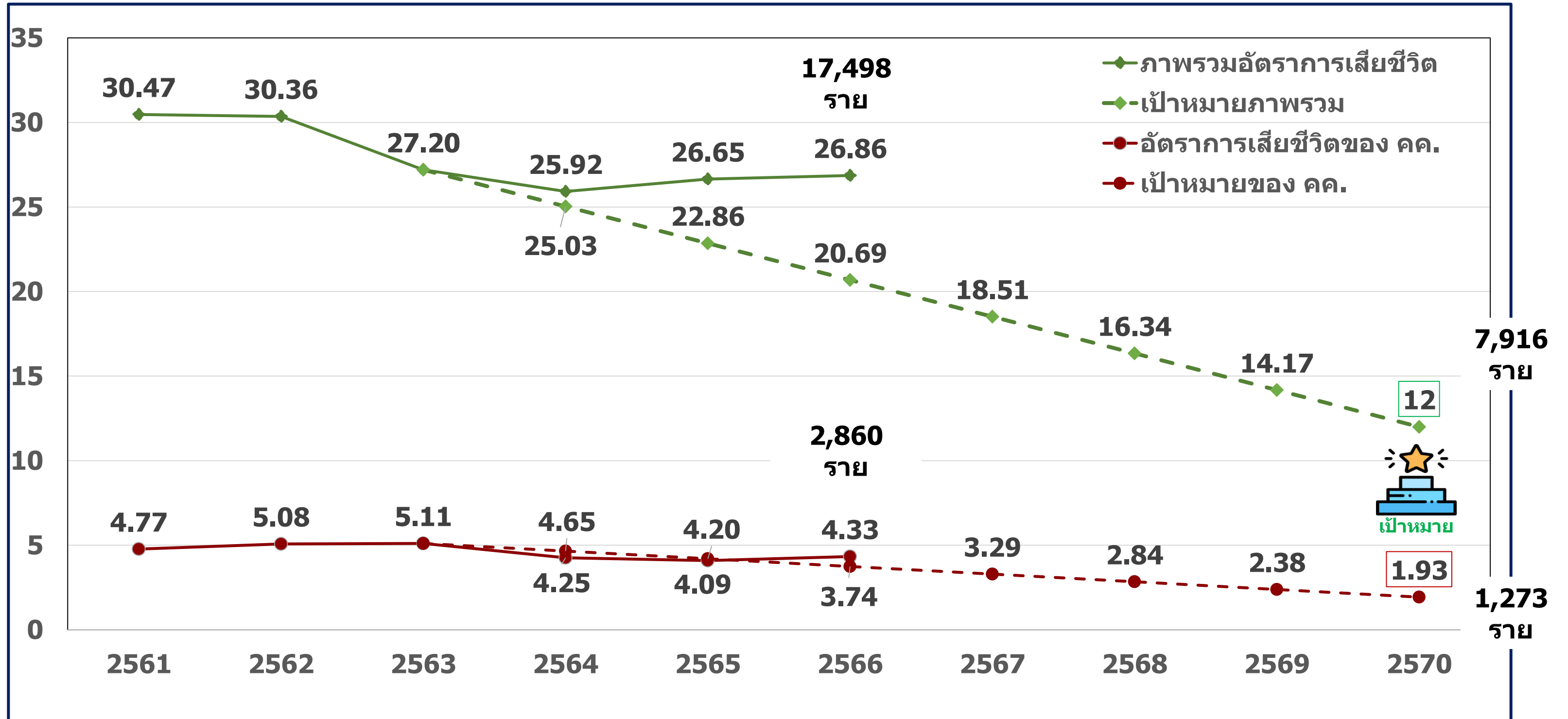
เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		2566 - 2570	2571 - 2575	2576 - 2580
ลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนน	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง (ราย/100,000 ประชากร)	12 (7,916 ราย)	8 (5,277 ราย)	5 (3,298 ราย)





2. แนวทางการแก้ไข : เป้าหมายลดการเสียชีวิตบนถนนคมนาคม

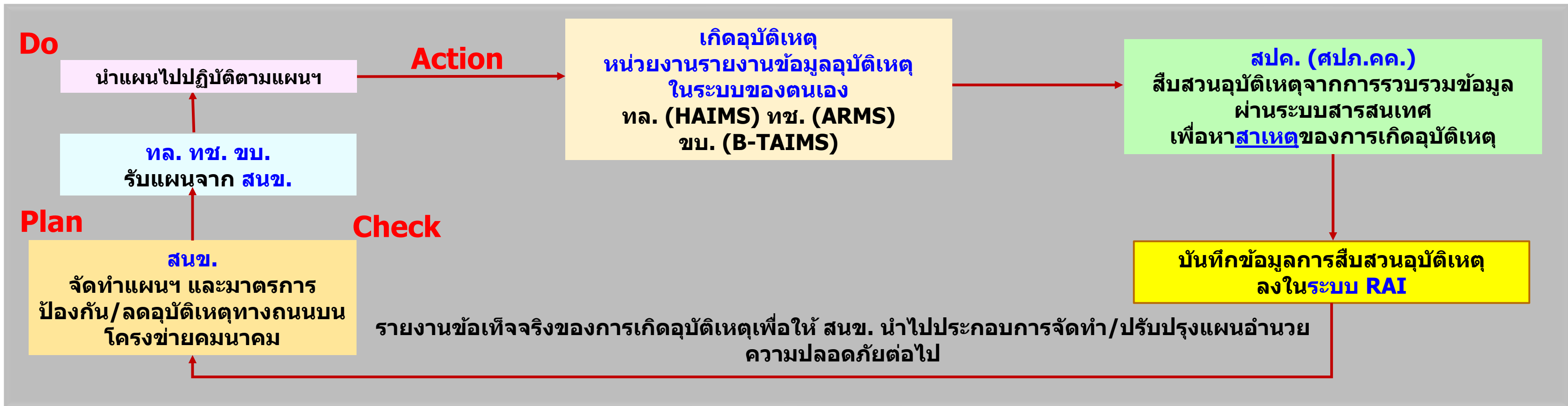


- ที่มา : ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน, กรมควบคุมโรค, พ.ย. 2567
 - ที่มา : TRAMS, กระทรวงคมนาคม, พ.ย. 2567





2. แนวทางการแก้ไข : กระบวนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในโครงข่ายของกระทรวงคมนาคม (Value Chain)



แผนแม่บทย่อย

หน่วยงานเจ้าภาพ
1) สศช.
2) ปภ.

ต้นน้ำ (การจัดทำแผน)

คค. (ขบ./สนข.)
คน/องค์กร/หน่วยงาน

สนข. : การจัดทำแผนลดอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่าย คค.

สนข. : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายถนน คค. (คนต่อประชากรแสนคน)

กลางน้ำ (นำแผนไปสู่การปฏิบัติ)

ถนน/ยานพาหนะ (ขบ./ทช./ทล.)

(ขบ.) ผู้ใช้รถ

การช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ คค. (สป.คค./ทล.)

ขบ. : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ

ทล. : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน) บนโครงข่ายถนนของ ทล.

ทช. : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน) บนโครงข่ายถนนของ ทช.

ปลายน้ำ (การติดตามประเมินผล)

สภาพแวดล้อมที่ช่วยลดผู้เสียชีวิตในภาพรวม คค. (สป.คค./สนข./ขบ./ทล.)

สปค. : ระดับความสำเร็จของการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายของ คค.

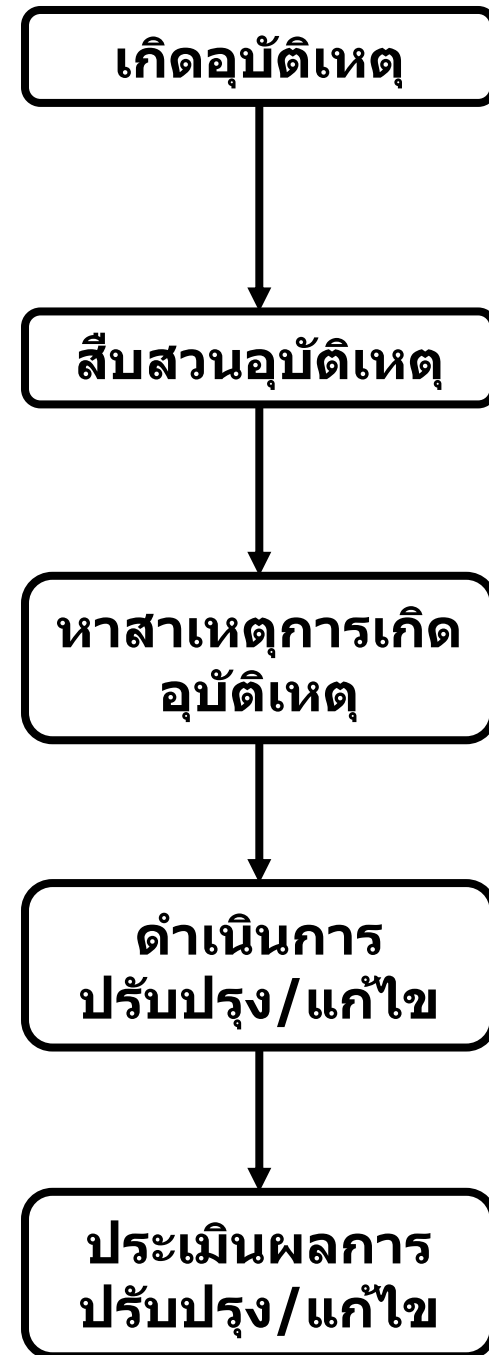
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายคมนาคม
ปี 2570 คือ 1.93 คนต่อประชากรแสนคน

กระทรวงคมนาคม (TSOC)

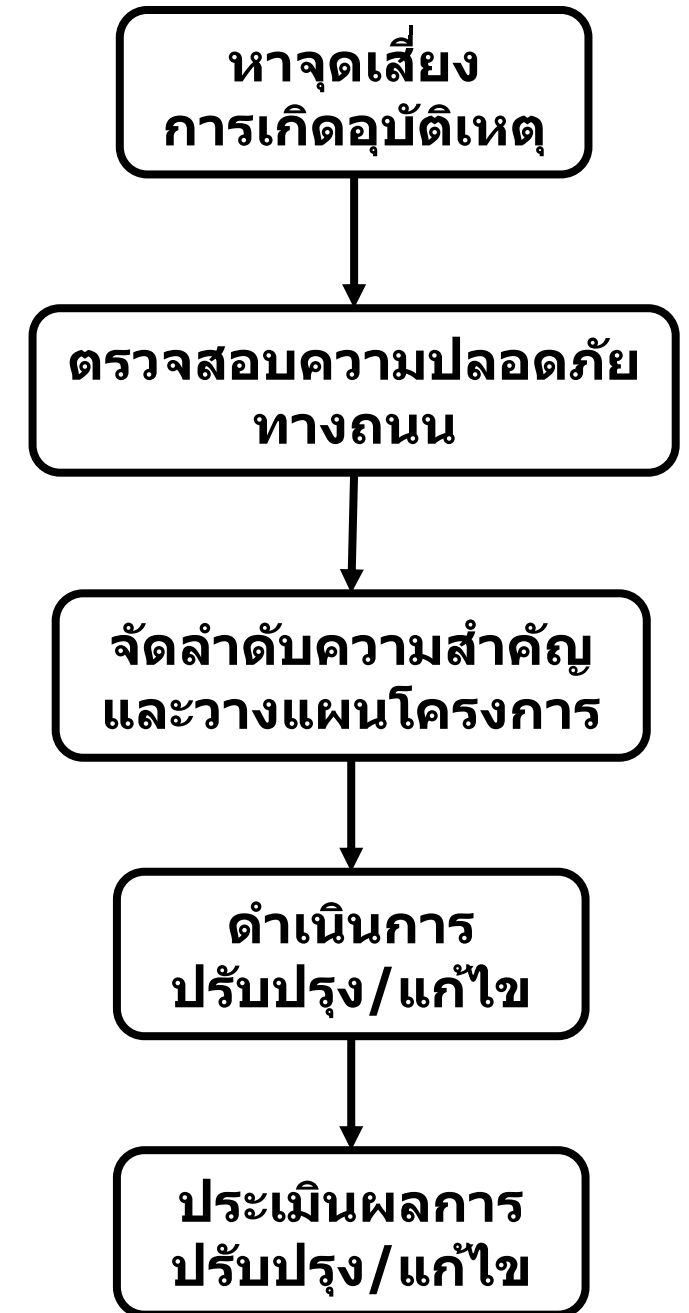


2. แนวทางการแก้ไข : การดำเนินงานด้านความปลอดภัยของกระทรวงคมนาคม

มาตรการเชิงแก้ไข



มาตรการเชิงป้องกัน



3. ทิศทางในอนาคต : กระทรวงคมนาคมกับ 12 เป้าหมายโลก เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน

แผนปฏิบัติการ

ภาคีตราสาร กฎหมาย UN

ถนนใหม่ มีความปลอดภัย 3 ดาวขึ้นไป

75 % ของถนนเดิม ผ่านมาตรฐาน ความปลอดภัย

ยานพาหนะใหม่ ผ่านมาตรฐาน ความปลอดภัย

ลดผู้เสียชีวิตจากข้อบกพร่อง ความเร็วเกินกำหนด ลง 50%

เป้าหมายที่ 1
2563

เป้าหมายที่ 1 ภายในปี 2563 ทุกประเทศจัดทำแผนปฏิบัติการพหุภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติที่ครอบคลุมรอบด้านและมีเป้าหมายที่กำหนดกรอบเวลา

เป้าหมายที่ 2
2573

เป้าหมายที่ 2 ภายในปี 2573 ทุกประเทศเข้าเป็นภาคีตราสารกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญของสหประชาชาติหนึ่งตราสารหรือมากกว่า

เป้าหมายที่ 3
2573

เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า

เป้าหมายที่ 4
2573

เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้วต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายที่ 5
2573

เป้าหมายที่ 5 ภายในปี 2573 ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิคระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า

เป้าหมายที่ 6
2573

เป้าหมายที่ 6 ภายในปี 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขั้วขึ้นเกินการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ด้วยความเร็วลง

เป้าหมายที่ 7
2573

เป้าหมายที่ 7 ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างถูกต้องให้ใกล้เคียงร้อยละ 100

เป้าหมายที่ 8
2573

เป้าหมายที่ 8 ภายในปี 2573 เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารยานยนต์ที่ใช้เข็มขัดนิรภัยหรือใช้ระบบอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100

เป้าหมายที่ 9
2573

เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2573 ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ลงครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง

เป้าหมายที่ 10
2573

เป้าหมายที่ 10 ภายในปี 2573 ทุกประเทศมีกฎหมายระดับชาติที่จำกัดหรือห้ามการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่

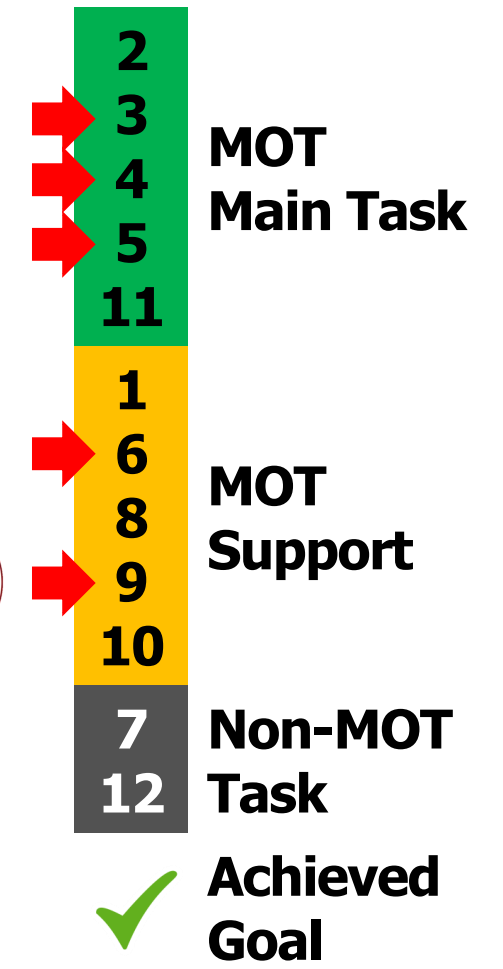
เป้าหมายที่ 11
2573

เป้าหมายที่ 11 ภายในปี 2573 ทุกประเทศออกข้อบังคับกำหนดเวลาขับและระยะเวลาหยุดพักสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถและ/หรือเข้าเป็นภาคีข้อบังคับระหว่างประเทศ/ภูมิภาคในด้านนี้

เป้าหมายที่ 12
2573

เป้าหมายที่ 12 ภายในปี 2573 ทุกประเทศจัดทำและบรรลุเป้าหมายระดับชาติเพื่อลดระยะเวลาระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการให้การดูแลฉุกเฉินโดยผู้เชี่ยวชาญครั้งแรก

Remark



เพิ่มการสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน

เพิ่มสัดส่วนของการใช้เข็มขัดนิรภัย

ลดเสียชีวิตจากผู้ขับขี่ดื่มสุรา/ใช้สารเสพติดลง 50%

ออกกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

ออกข้อบังคับระยะเวลาขับของผู้ขับรถ

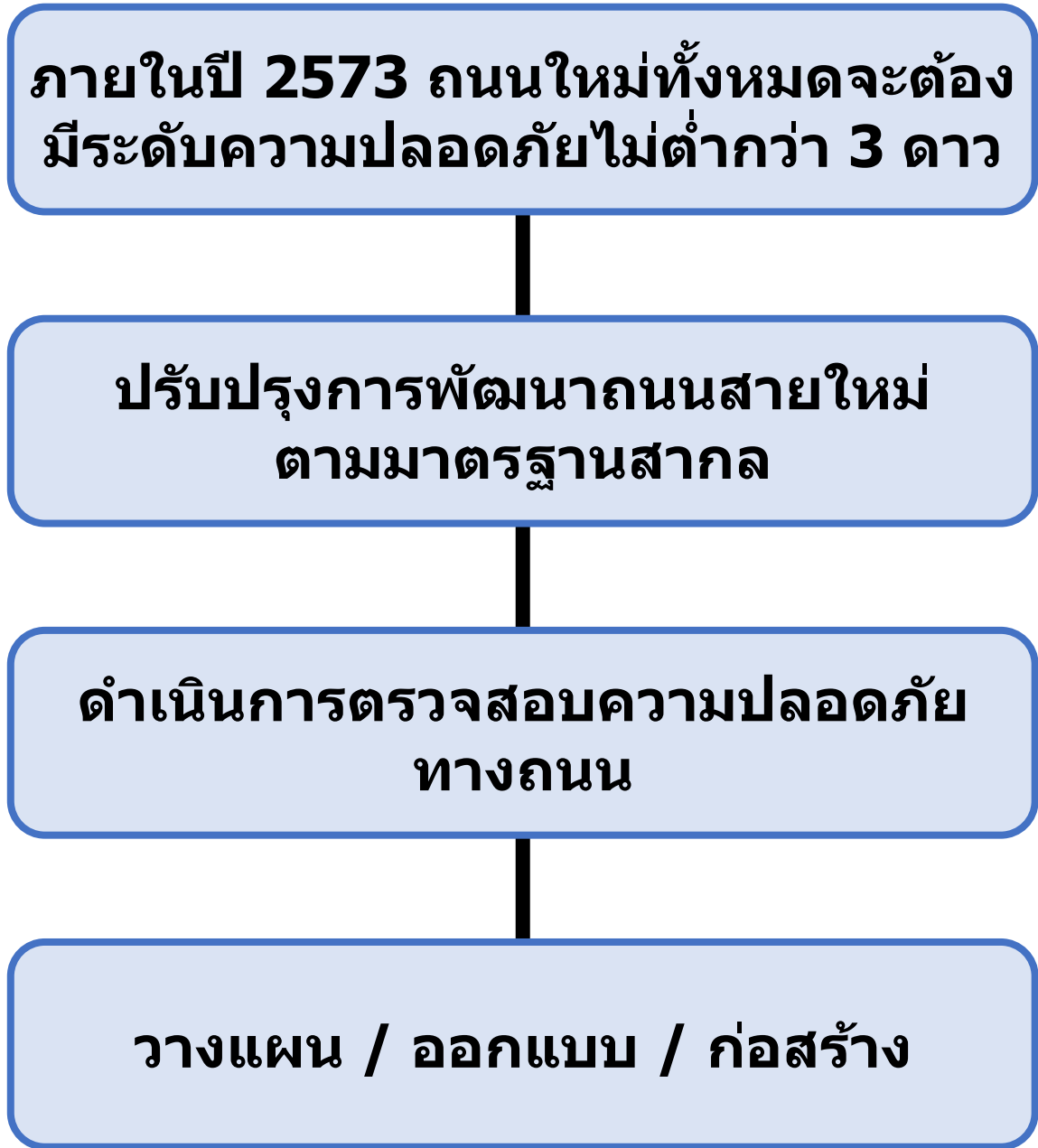
ลดระยะเวลาการช่วยเหลือฉุกเฉิน



3. ทิศทางในอนาคต : เป้าหมาย 3 ถนนใหม่ทุกสายมีระดับความปลอดภัย 3 ดาวขึ้นไป (เป็นหน่วยงานหลัก)

เป้าหมายที่ **3** | 2573

เป้าหมายที่ 3 ภายในปี 2573 ถนนสายใหม่ทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า

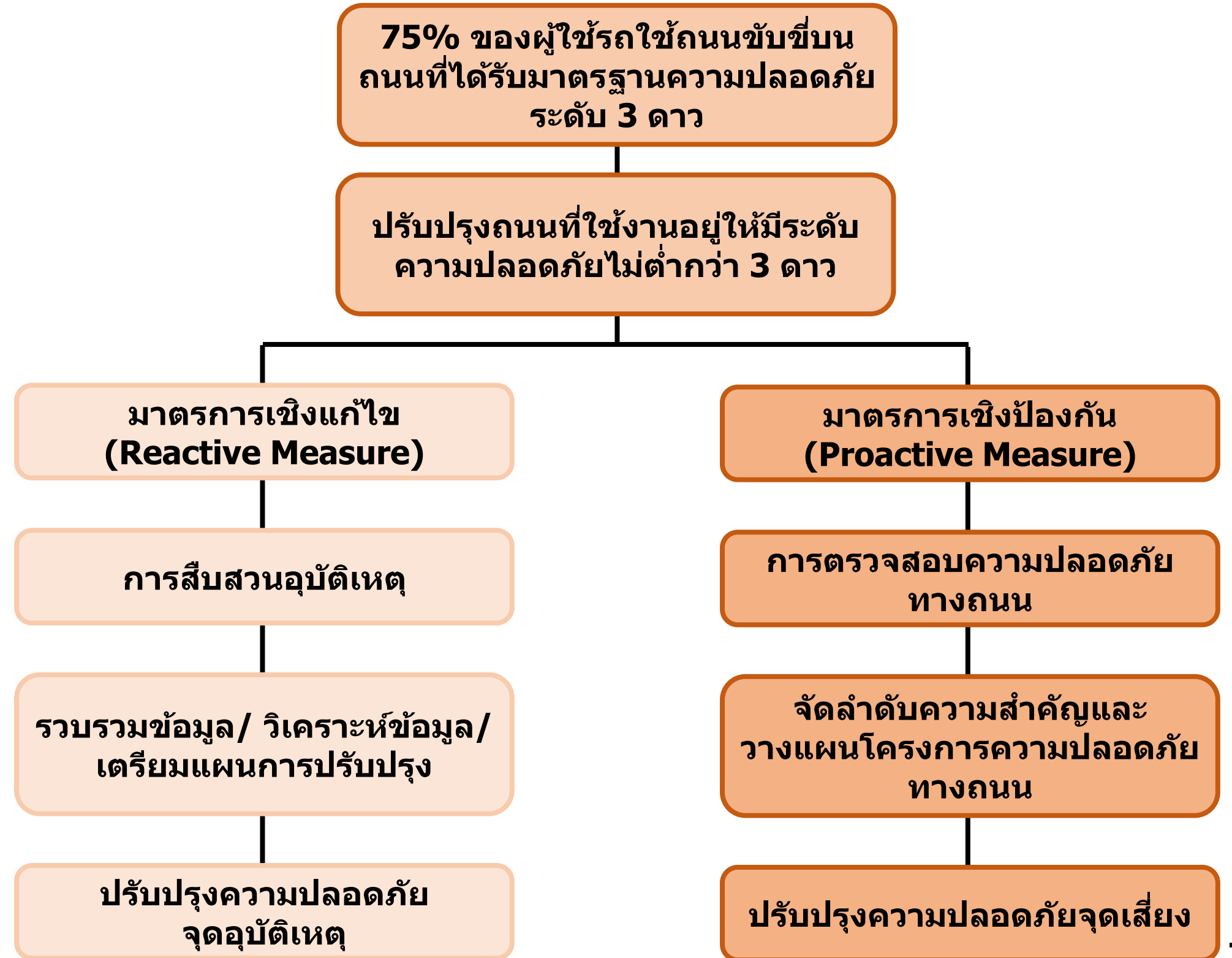




3. ทิศทางในอนาคต : เป้าหมาย 4 75 % ของถนนเดิมผ่านมาตรฐานความปลอดภัย (เป็นหน่วยงานหลัก)

เป้าหมายที่ **4** ภายในปี **2573** | **75%**

เป้าหมายที่ 4 ภายในปี 2573 มากกว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางบนถนนสายที่มีอยู่แล้วต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้งานทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน

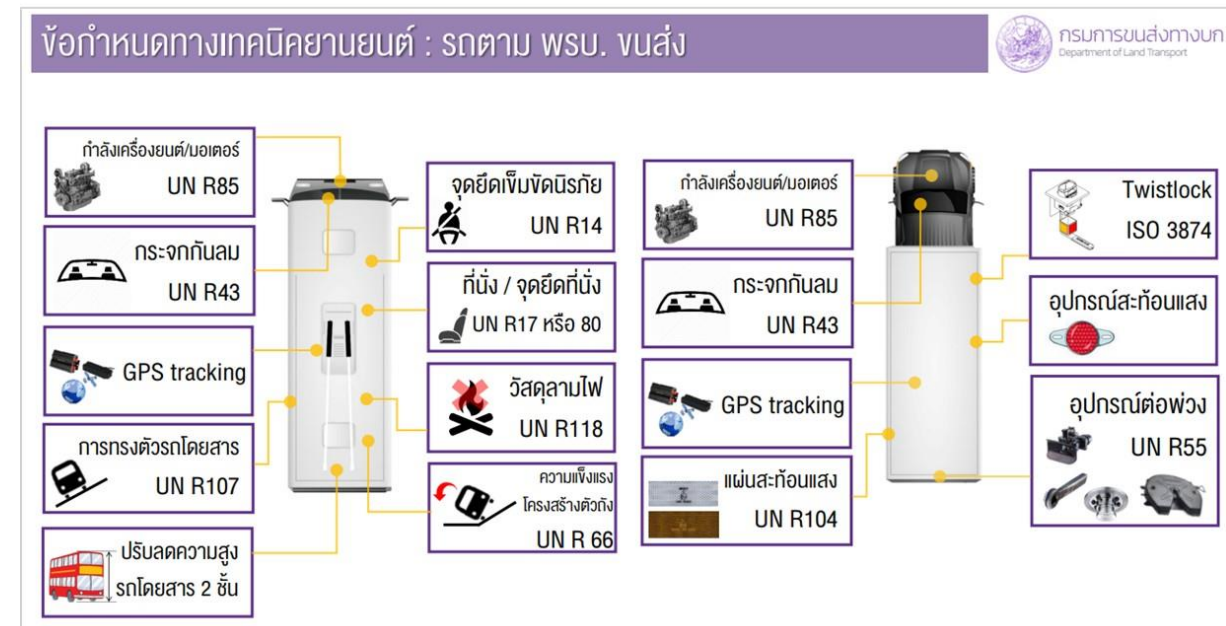


3. ทิศทางในอนาคต : เป้าหมาย 5 ยานพาหนะใหม่ผ่านมาตรฐานความปลอดภัยสากล (เป็นหน่วยงานหลัก)

ขบ. อยู่ระหว่างดำเนินการออกข้อกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ยานพาหนะ 55 รายการ เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ UN ภายใน ปี 2573 (ทั้งหมด 170 รายการ)

เป้าหมายที่ 5 ภายในปี 2573 | 100%

เป้าหมายที่ 5 ภายในปี 2573 ยานพาหนะใหม่ (หมายถึงทั้งที่ผลิต ขาย หรือนำเข้า) และ ยานพาหนะที่ใช้แล้วทุกคันต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่มีคุณภาพสูง เช่น กฎสหประชาชาติที่สำคัญที่แนะนำ ข้อบังคับทางเทคนิค ระดับโลก หรือข้อกำหนดระดับชาติอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับที่เทียบเท่า





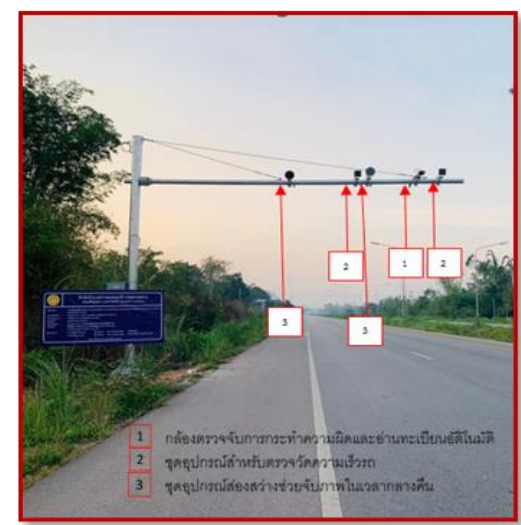
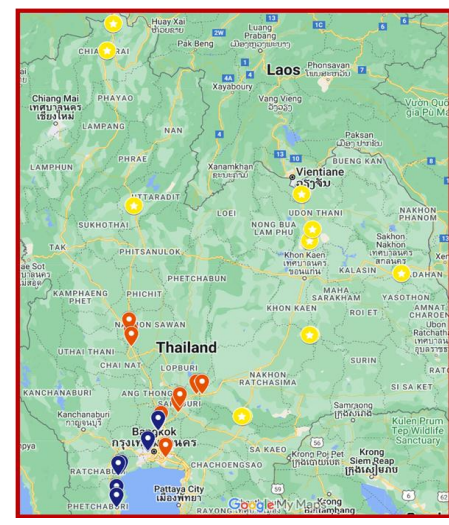
3. ทิศทางในอนาคต : เป้าหมาย 6 ลดผู้เสียชีวิตเนื่องจากขับรถความเร็วเกินกำหนดลง 50% (เป็นหน่วยงานสนับสนุน)

สนับสนุนข้อมูลจากกล้อง CCTV/AI ให้ สตช. ดำเนินการออกใบสั่งค่าปรับจราจร

เป้าหมายที่ 6
2573

↓ 50%

เป้าหมายที่ 6 ภายในปี 2573 ลดสัดส่วนของยานพาหนะที่ขับขี่เกินการจำกัดความเร็วที่กำหนดลงครึ่งหนึ่งและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ด้วยความเร็วลง



สืบสวนอุบัติเหตุเพื่อเก็บข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่มีสาเหตุเกี่ยวข้องกับความเร็ว

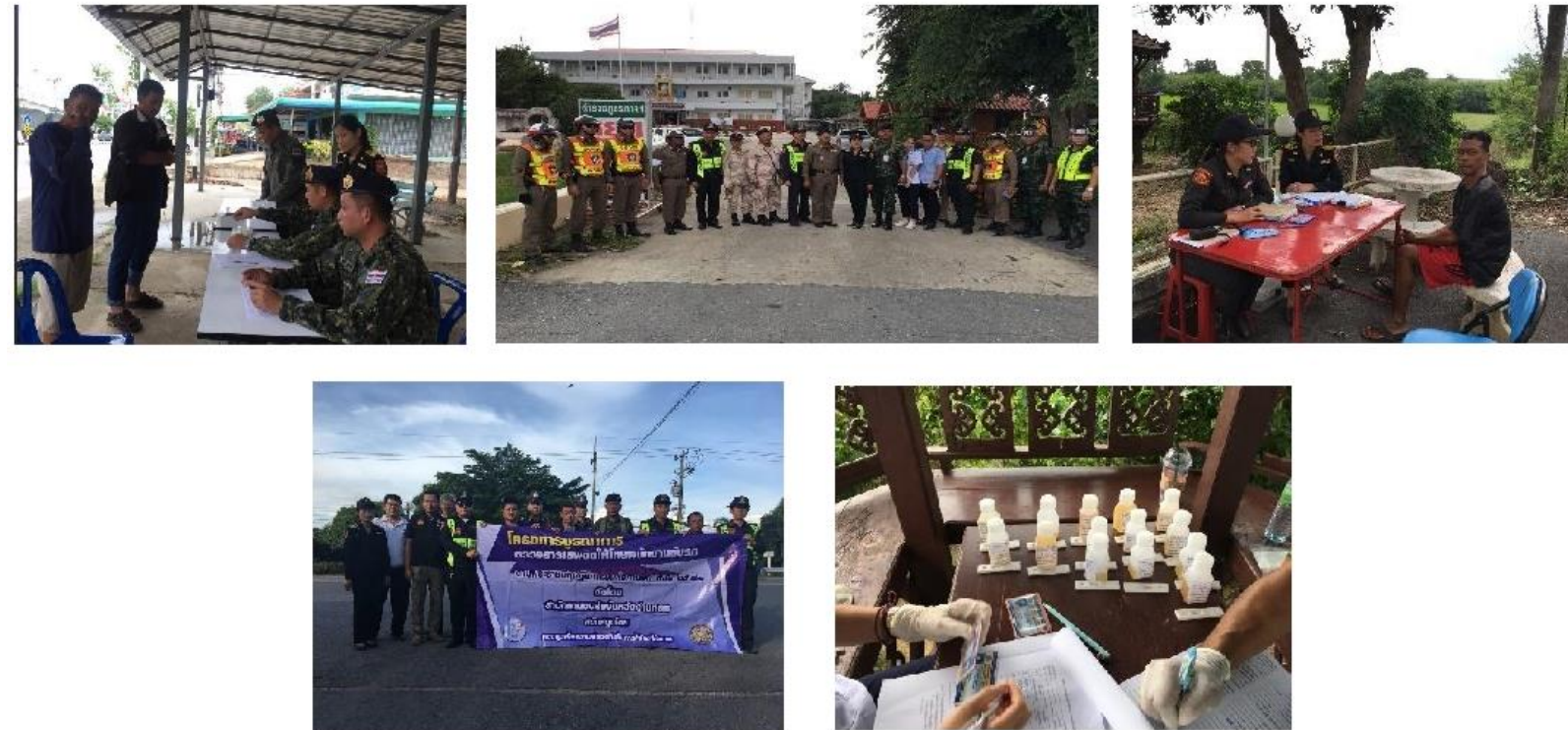




3. ทิศทางในอนาคต : เป้าหมาย 9 ลดเสียชีวิตเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มสุรา/ใช้สารเสพติดลดลง 50% (เป็นหน่วยงานสนับสนุน)

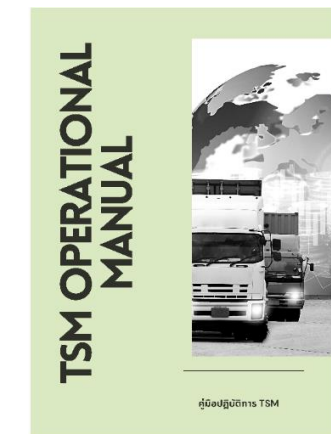
รถสารธารณะ : ตรวจสารเสพติดพนักงานขับรถ

เป้าหมายที่ 9 ภายในปี 2573 ลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ลงครึ่งหนึ่งและ/หรือลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอื่นลง



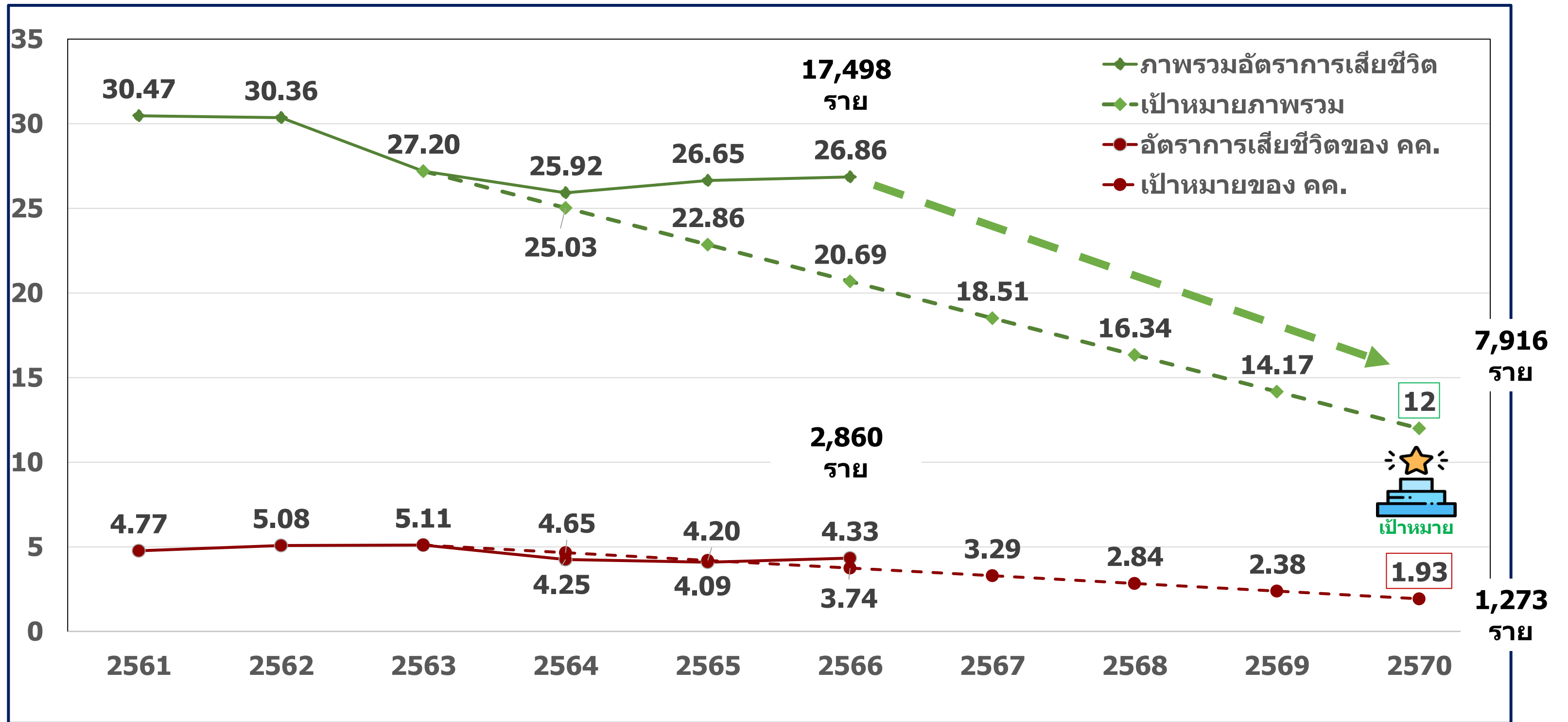
รถสารธารณะ : กำหนดให้มีระบบบริหารความปลอดภัยด้านการขนส่ง (TSM)

- ปี 2566 ในผู้ประกอบการขนาดใหญ่
- ปี 2567 ในผู้ประกอบการขนาดกลาง
- ปี 2568 ในผู้ประกอบการขนาดเล็ก





3. ทิศทางในอนาคต : เป้าหมายลดการเสียชีวิตบนถนนคมนาคม



- ที่มา : ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน, กรมควบคุมโรค, พ.ย. 2567
 - ที่มา : TRAMS, กระทรวงคมนาคม, พ.ย. 2567