



สสส

# พลังวิชาการขับเคลื่อนสังคม : สร้างพลัง เครือข่ายเพื่อลดการตายก่อนวัยอันควร



# ประเทศไทย มีอายุคาดเฉลี่ยอันดับ 78 ของโลก (76.56 ปี)

## Countries ranked by life expectancy (2024)

(click on a country for more details)

Search:

#	Country	Life Expectancy (both sexes)	Females Life Expectancy	Males Life Expectancy
1	<a href="#">Hong Kong</a>	85.63	88.26	82.97
2	<a href="#">Japan</a>	84.85	87.88	81.83
3	<a href="#">South Korea</a>	84.43	87.28	81.32
4	<a href="#">French Polynesia</a>	84.19	86.62	81.90
5	<a href="#">Switzerland</a>	84.09	85.95	82.17
76	<a href="#">Malaysia</a>	76.82	79.52	74.45
77	<a href="#">Tunisia</a>	76.71	79.33	74.13
78	<a href="#">Thailand</a>	76.56	80.98	72.34
79	<a href="#">Aruba</a>	76.50	78.92	73.85

## ประเทศไทย : ผู้ชายจะมีอายุสั้นกว่าผู้หญิง 9 ปี

**BOTH SEXES**

**73.3 years**  
(life expectancy at birth, both sexes combined)

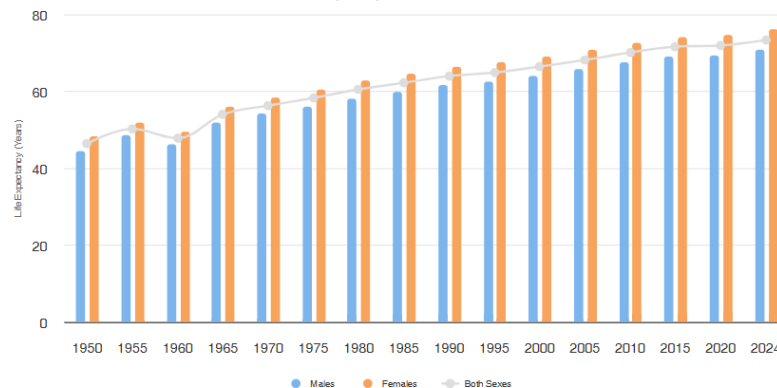
**FEMALES**

**76.0 years**  
(life expectancy at birth, females)

**MALES**

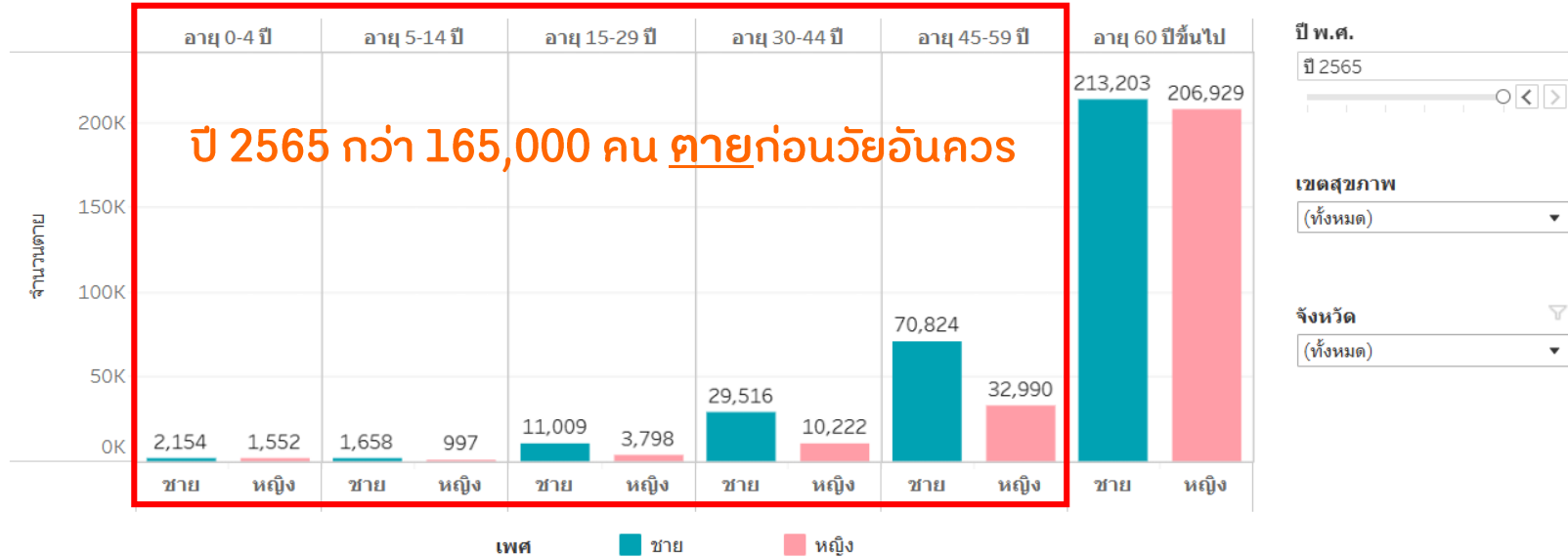
**70.7 years**  
(life expectancy at birth, males)

Life Expectancy in the World from 1955 to Present  
Males, Females, and Both Sexes combined



# จำนวนการตายจำแนกเพศ และกลุ่มอายุ ปี พ.ศ. 2561-2565

จำนวนตายจำแนกเพศ และกลุ่มอายุ



ปี 2565 เด็กเกิด 502,107 คน แต่ตาย 595,965 คน ทำให้ประชากรติดลบ การป้องกันการตายก่อนวัย จึงสำคัญที่สุด



ข้อมูลจาก ฐานข้อมูลการตาย กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข  
 จำนวนจำแนกตามเขต/จังหวัด คิดตามที่อยู่ผู้ตาย  
 จัดทำ Dashboard โดย สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ (hiso.or.th/thaihealthstat)  
 สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

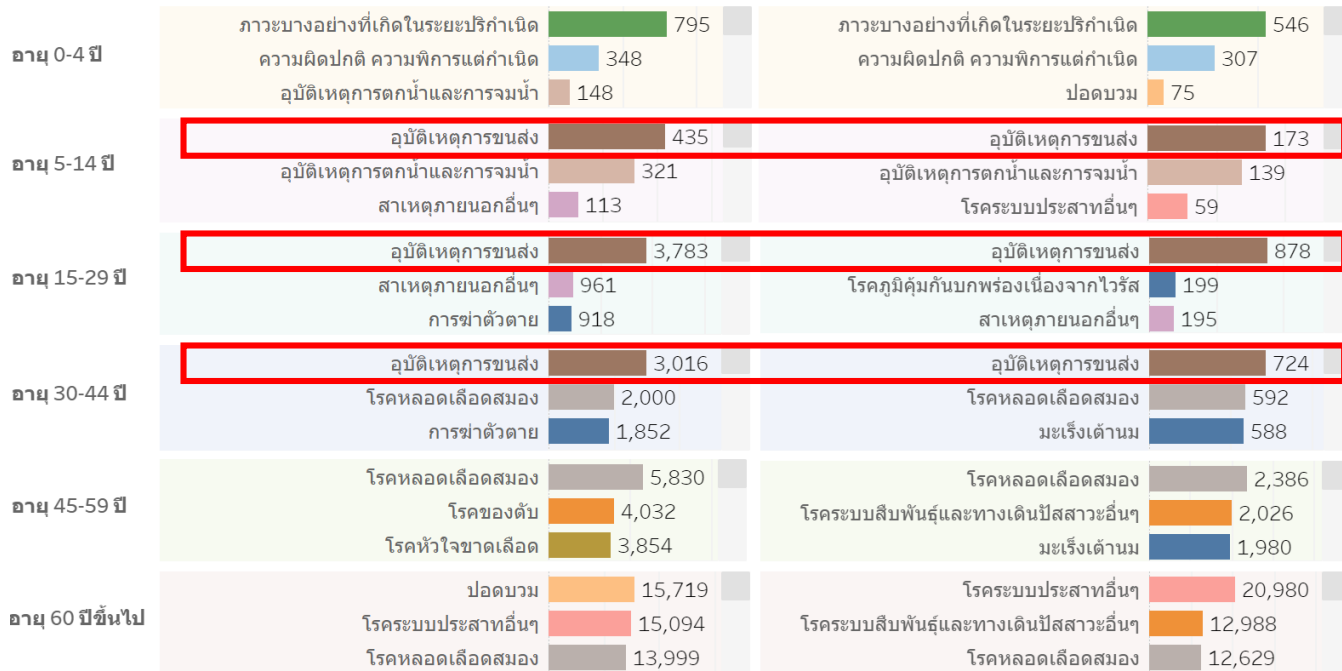


# จำนวนการตายรายสาเหตุ (91 สาเหตุ) จำแนกเพศและกลุ่มอายุ ปี พ.ศ. 2561-2565

<
ภาพรวม
อายุ 0-4 ปี
อายุ 5-14 ปี
อายุ 15-29 ปี
อายุ 30-44 ปี
อายุ 45-59 ปี
อายุ 60 ปีขึ้นไป
>

เพศชาย

เพศหญิง



ปี พ.ศ.

2565

เขตสุขภาพ

(ทั้งหมด)

จังหวัด

(ทั้งหมด)

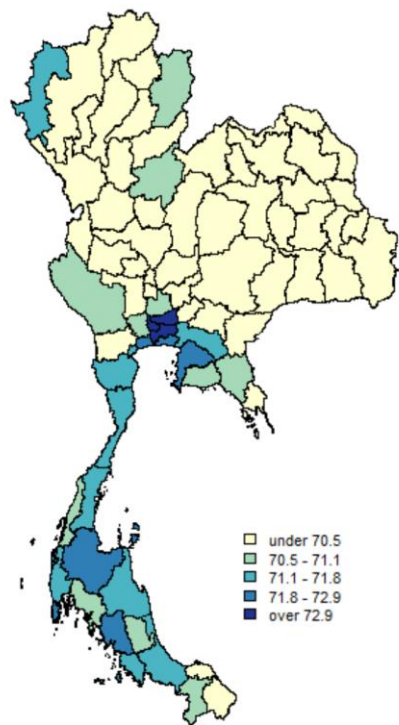
ในปี 2565 พบว่า ประชากร  
อายุ 5-44 ปี กว่า 9,009 คน  
เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง  
ถนนก่อนวัยอันควร  
โดย “ผู้ชาย” เสียชีวิต  
มากกว่า “ผู้หญิง” 4 เท่า



ข้อมูลจาก ฐานข้อมูลการตาย กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข  
จำนวนจำแนกตามเขต/จังหวัด คิดตามที่อยู่ผู้ตาย (ไม่รวมอาการ อาการแสดงผิดปกติที่มีได้ระบุไว้)  
จัดทำ Dashboard โดย สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ (hiso.or.th/thaihealthstat)  
สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)



# 10 อันดับจังหวัดที่มีอายุคาดเฉลี่ยน้อยที่สุด ประเทศไทย ปี2565 (แยกตามเพศ)



LE Thailand 2022,  
male = 70.5 (67.4-72.8)

ลดจากปี 2019 = 1.4 ปี

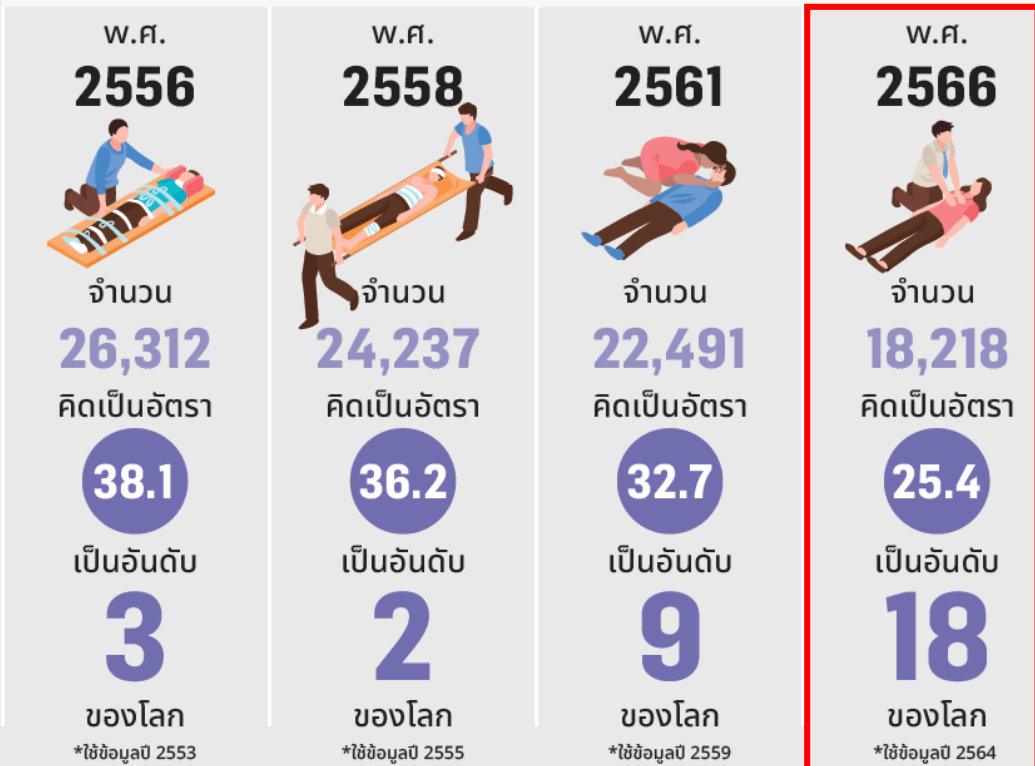
ลำดับ	จังหวัด/เพศชาย	อายุคาดเฉลี่ย	จังหวัด/เพศหญิง	อายุคาดเฉลี่ย
1	ยโสธร	68.0	นครพนม	76.3
2	กาฬสินธุ์	68.1	ชัยภูมิ	76.3
3	ชัยภูมิ	68.3	บึงกาฬ	76.4
4	แพร่	68.5	นราธิวาส	76.5
5	ร้อยเอ็ด	68.6	ยโสธร	76.6
6	เพชรบูรณ์	68.7	กาฬสินธุ์	76.7
7	หนองบัวลำภู	68.8	ปัตตานี	76.8
8	อุดรธานี	68.9	หนองบัวลำภู	76.8
9	นครพนม	69.0	มหาสารคาม	77.0
10	มหาสารคาม	69.1	สระแก้ว	77.1

# รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลก

(Global Status Report on Road Safety 2023)



## อันดับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

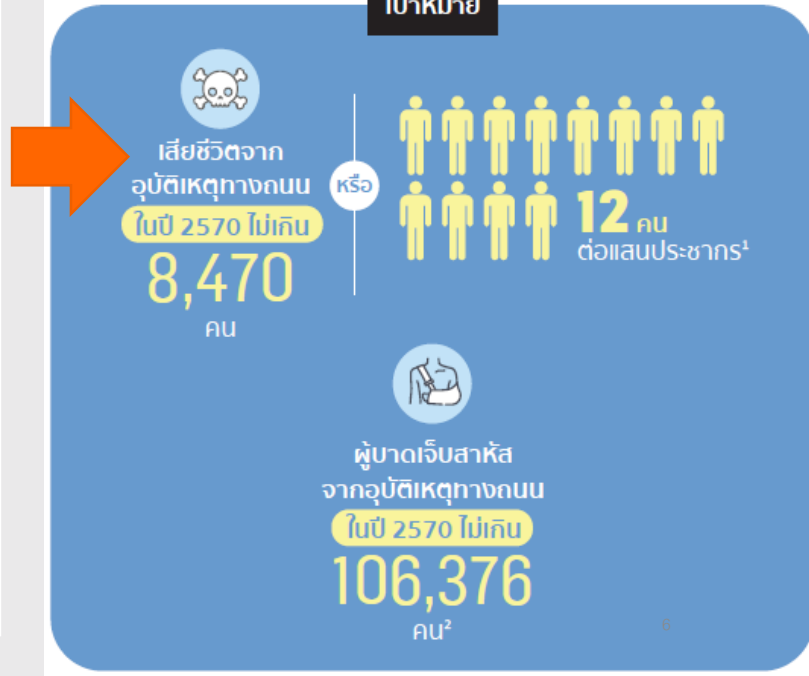


## ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายระดับประเทศ

ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์



เป้าหมาย



# แผนแม่บท ความปลอดภัยทางถนน

พ.ศ. 2565-2570

## กรอบแนวคิด 4 x 4

### จุดเน้น (Priority)



1 ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (motorcycle riders)



2 วัยรุ่นและเยาวชน (young people)



3 การจัดการความเร็ว (speed)



4 การติดตามประเมินผล (monitoring and evaluation)

### ปณิธาน (Aspiration)

1 สามารถดำเนินการได้จริง

2 มีกลไกการทำงานในระดับพื้นที่

3 กำหนดผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน

4 มีการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

ข้อค้นพบ  
5 ปี

สัดส่วน ชาย : หญิง  
**4:1**



ช่วงอายุ  
20-24 ปี มากที่สุด

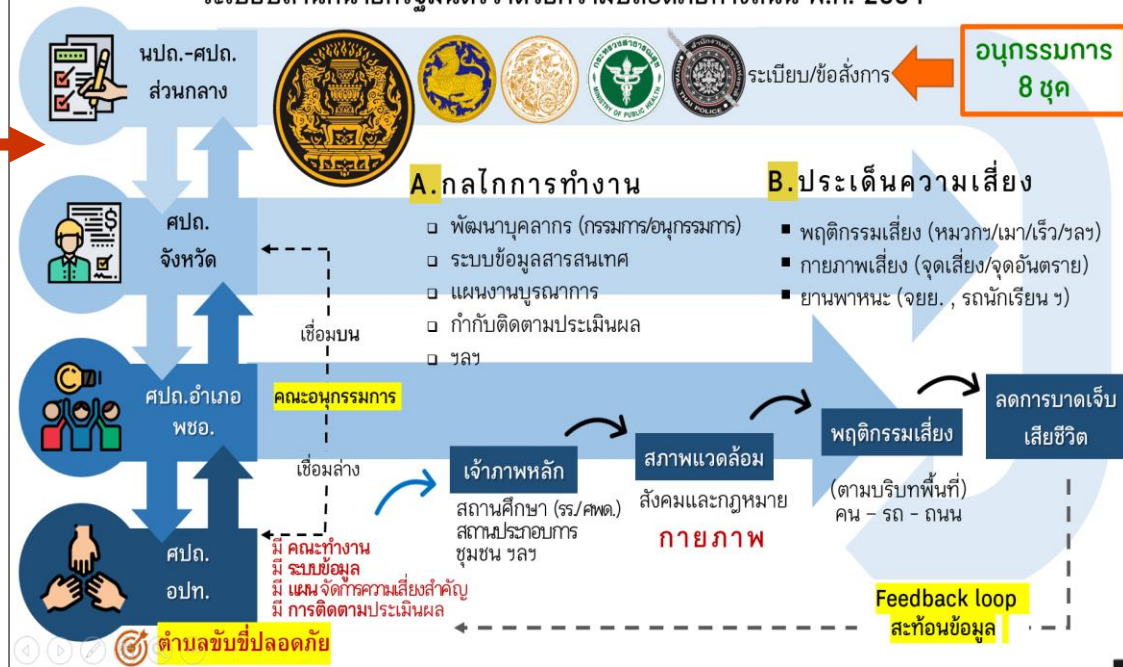
**10.69%**  
และ  
15-19 ปี  
**10.40%**

ใช้จักรยานยนต์มากที่สุด  
**80.93%**

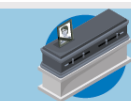
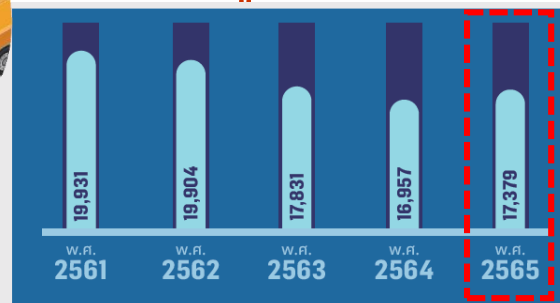
มูลค่าความสูญเสีย 5 ปี  
จากการเสียชีวิต  
**616,413** ล้านบาท



ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554



## ข้อมูลการเสียชีวิต 3 ฐาน



5 ปี คนเสียชีวิต  
92,002 คน  
เฉลี่ย ปีละ  
18,400 ราย/ปี

# ทิศทางและเป้าหมายกองทุน ระยะ 10 ปี 2565-2574

# สุขภาพดี

## วิสัยทัศน์และพันธกิจ

วิสัยทัศน์ ทุกคนบนแผ่นดินไทยมีวิถีชีวิต สังคมและสิ่งแวดล้อม ที่สนับสนุนต่อการมีสุขภาวะที่ดี  
พันธกิจ จุดประกาย กระตุ้น สาน และเสริมพลังบุคคล ชุมชน และองค์กรทุกภาคส่วน ให้มีขีดความสามารถ และสร้างสรรค์ระบบสังคมที่สนับสนุนต่อการมีสุขภาวะที่ดี

## เป้าหมาย เชิงยุทธศาสตร์



ยาสูบ



สุรา  
และสิ่งเสพติด



ความปลอดภัย  
ทางถนน



อาหาร




กิจกรรม  
ทางกาย



สุขภาพจิต



มลพิษ  
ทางอากาศ



เหตุอุบัติ  
ใหม่และ  
ปัจจัยเสี่ยง  
อื่น

ความเหลื่อมล้ำทางสุขภาพ



## เป้าหมายที่ 5 : ลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน

ขอบเขตการดำเนินงานของแผน 10 ปี สสส. :

1. ลดพฤติกรรมเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนและเพิ่มพฤติกรรมความปลอดภัย
2. สร้างสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



## นโยบาย



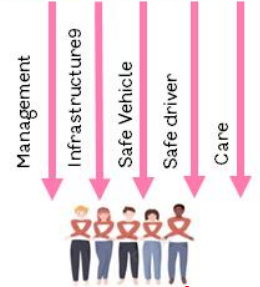
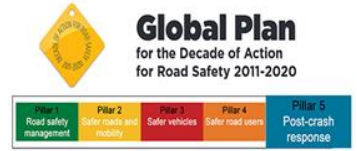
## วิชาการ



## ประชาสังคม



## 5 เสาหลัก+แผนแม่บท



การขับเคลื่อน  
ระดับจังหวัด/อำเภอ/พื้นที่



**จัดงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน**

- ครั้งที่ 9 "พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย"
- ครั้งที่ 10 "ททรรวมแรงกรณือร้อท่า"
- ครั้งที่ 11 "สิทธิกับความปลอดภัยทางถนน"
- ครั้งที่ 12 "ครั้งททรรวม...กับการจัดการที่เข้มแข็ง"

ศึกษาห้องข่าวและข้อเสนอโยบาย > เกิดแรงบันดาลใจว่าททรรวมปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554

**ระยะที่ 1-4 (พ.ศ. 2550 - 2559)**

- เกิด "ต้นแบบ" กลไกจัดการระดับพื้นที่ที่ สบ. จังหวัด/อำเภอ (จ.สุรินทร์)
- สอนสวนอุบัติเหตุในชุดกรณี "รถสาธารณะ"
- การประเมินคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยโดยสาธารณะ
- วิเคราะห์การบาดเจ็บจาก จยย.
- ดื่ม-ขับคุมประพฤติ/ความเร็ว
- การจัดการข้อมูล (MIS)

**จัดงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน**

- ครั้งที่ 13 "ลงทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน"
- ครั้งที่ 14 "เดิน ชี ขยับ ไปกับปลอดภัย"

พัฒนาเครื่องมือ "การจัดการเชิงผลลัพธ์" (เครื่องมือ 5 ชิ้น + กระบวนการ 4 รุ่น) ร่วมกับ สอจร. พัฒนาด้านแบบ "สบ. 10 จังหวัด"

**ระยะที่ 5 (พ.ศ. 2560 - 2563)**

- ขยายผล "กลไก สบ. อำเภอ"
- ร่วมกับ มทป. สอจร. พัฒนาด้านแบบ "รถรับจ้างรับผิดัดถิ่น"
  - ส. - ออกกฎกระทรวง "รถผิดัดถิ่น"
  - พัฒนาชุดจัดการ ร.ส. / สบ. / อจร. มทร.ราชภัฏสงข.
  - ร่วมกับ ขบ. ศึกษาผลิตภัณฑ์ TSM

**จัดงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน**

- ครั้งที่ 15 "ททรรวมใจ วิถีใหม่ ขับขี่ปลอดภัยต้องมาก่อน"

Research mapping คู่มือสอน Swiss cheese model ร่วมกับ กบค. ศึกษา และขยายผล YouSNetwork CoO ทททว. นว. เร็ว

**ระยะที่ 6 (พ.ศ. 2564 - 2565)**

- ร่วมกับ คค. (ททท.จยย.) เกิดมาตรการและแผนปฏิบัติการ 7 ด้าน เกิด "เครือข่ายเด็กเยาวชน" (สุราษฎร์ธานี/สงขลา/สตูล)
- ร่วมกับ WHO - CCS ผลิตภัณฑ์ ABS ร่วมกับ กบค. ศึกษา และการจัดการข้อมูล
- พัฒนาโลกการจัดการ Feedback loop สบ. ๑. และ สน. การจัดการข้อมูล
- จัดทำวีซีดี ACC ระดับพื้นที่ : LPA

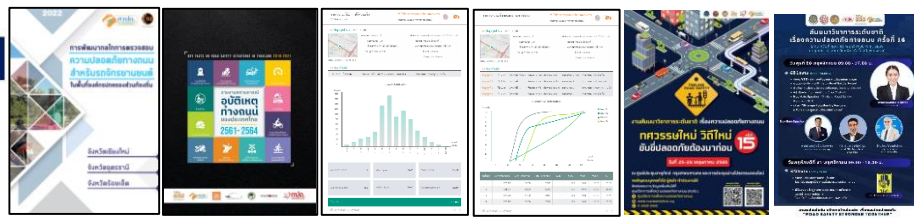
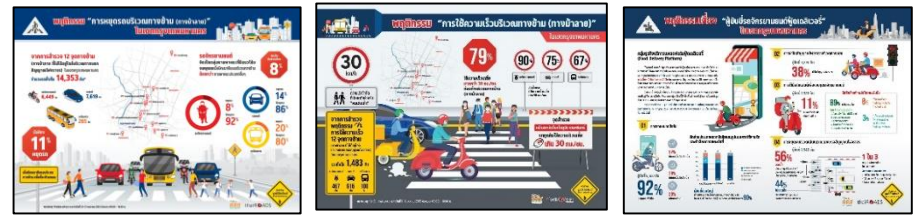
**จัดงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน**

- ครั้งที่ 16 เน้น การกำกับติดตามประเมินผล

จัดการความเชื่อมโยง (ทททว. นว. เร็ว รท. จยย) แลรับทราบความเชื่อมโยง Global Feedback loop

**ระยะที่ 7 (NEXT)**

- ขับเคลื่อนกลไกการทำงาน สบ.
- อย่า เด็กและเยาวชน
- อย่า บัณฑิตชุมชน
- อย่า การจัดการข้อมูล
- แนวทางการบูรณาการขับเคลื่อนข้อมูลความเชื่อมโยงระดับท้องถิ่น
- พัฒนาเครื่องมือจัดการสื่อสารความเชื่อมโยง ACC สำหรับประชาชนพื้นที่จังหวัดและนักการเมือง
- พัฒนาระบบการติดตามประเมินผลด้านอุบัติเหตุทางถนนระดับ สน.



**พัฒนาองค์ความรู้ทางวิชาการสนับสนุนผู้กำหนดนโยบายและพัฒนาศักยภาพผู้ปฏิบัติงาน**

**สร้างความรอบรู้ในกลุ่มเด็กและเยาวชน อาทิ การคาดการณ์อุบัติเหตุเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์**

**สำรวจพฤติกรรมเสี่ยงและสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก**

**สนับสนุนการประเมินผลารขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ และครึ่งทาง แผนแม่บท ฉบับที่ 5**

**สนับสนุนการจัดงานสัมมนาวิชาการฯ และ MOU 3 กองทุน เพื่อผลักดันงานวิจัย**

# การพัฒนาโครงสร้างและบูรณาการระดับพื้นที่



**บูรณาการหน่วยงานในจังหวัด**  
พัฒนาพี่เลี้ยง/นักวิชาการ – กระตุ้นเจ้าภาพ  
พื้นที่ให้ดำเนินการ



**พัฒนาต้นแบบการทำงาน**  
ทั้งองค์กร-พื้นที่/ชุมชน และนวัตกรรม  
เมื่อลดอุบัติเหตุ



**ขับเคลื่อนกลไกความปลอดภัยทางถนน**  
ในระดับพื้นที่ทั้ง สปท.จังหวัด - อำเภอ - อปท.



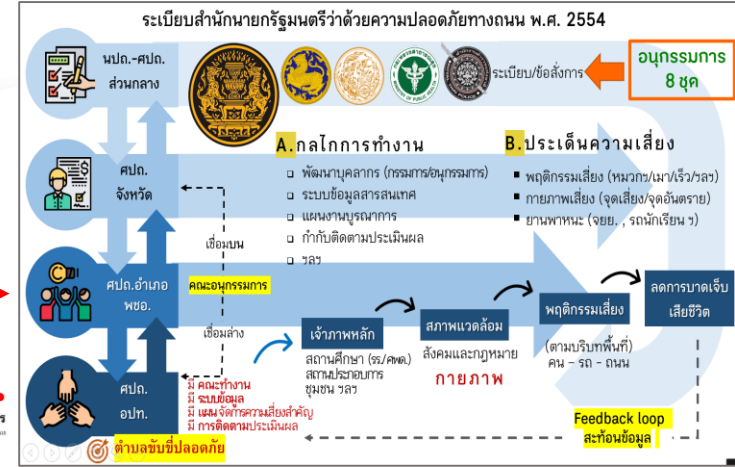
**สร้างความร่วมมือ**  
ทั้งรัฐ-เอกชน-ภาคประชาชน



**ผลักดันนโยบาย**  
ในระดับอำเภอ-ตำบล ขับขี่ปลอดภัย



## เน้นพื้นที่อำเภอเสี่ยง และส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย



# การพัฒนาโครงสร้างและบูรณาการระดับพื้นที่

ปี 2566-2567 พนักงานกำลังลดอุบัติเหตุ ในอำเภอเสี่ยง 220 อำเภอ  
(ศปท. สอจร. ศวปก. สสส.)

70% อุบัติเหตุ/เสียชีวิต

บังคับใช้กฎหมาย

มาตรการองค์กร/  
มาตรการพื้นที่-ชุมชน

กำกับติดตาม/ประเมินผล

## จัดการอำเภอเสี่ยง

ขับเคลื่อนกลไกจังหวัด จัดการอำเภอเสี่ยง ลดพฤติกรรมเสี่ยง



- **ตั้งเป้าหมายร่วม:** ลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิต กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในพื้นที่อำเภอเสี่ยง + เพิ่มการสวมหมวกนิรภัย
- **พัฒนาศักยภาพ:** แกนนำ และผู้ปฏิบัติงาน จังหวัด-อำเภอ สร้างการมีส่วนร่วมใน อปท.
- **จัดทำแผนลดอุบัติเหตุ:** จังหวัดอำเภอ ดำเนินการ
- **กำกับติดตาม:** โดย ศปท. และทำระบบรายงาน
- **วัดผล:** ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ+สวมหมวกนิรภัย

# การขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับอำเภอ (D-RTI)

- ▶ เป้าหมาย D-RTI ปี 62-63 มีอำเภอเสี่ยง 283 อำเภอ ผ่านเกณฑ์ประเมินคุณภาพ 92 อำเภอ แบ่งเป็น ระดับทอง Platinum (12 อำเภอ) ระดับทอง (48 อำเภอ) ระดับเงิน (32 อำเภอ) และระดับทองแดง (11 อำเภอ)
- ▶ เป้าหมาย D-RTI ปี 67-70 มีบทวนแนวทางการพัฒนา-วิจัยการดำเนินงานที่ผ่านและประสิทธิผล-พัฒนา Self-Assessment-ขับเคลื่อนนโยบาย

## กรอบแนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในระดับอำเภอ (D-RTI) 2567 - 2568



# มาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนของชุมชน (ตำบลขับขี่ปลอดภัย)

จัดทำข้อบัญญัติตำบล/ธรรมนูญหมู่บ้าน/ประชาคมชุมชน (แก้ไขจุดเสี่ยง-ตัดไฟส่องสว่าง-ปรับตีမ်แล้วขับ/ขับเร็ว/ไม่ใส่หมวก)



กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน ปฏิบัติการเชิงรุก สอดส่องดูแลลูกบ้าน "เคาะประตูบ้าน"



ตั้งอาสาสมัครชุมชน กองร่อนน้ำหวาน (ตั้งด่าน-ให้ความรู้ชุมชนประชาสัมพันธ์) / เยาวชน Gen Z



ดำเนินชุมชน-ดำเนินครอบครัว สักคูปฏิบัติเหตุชุมชน

สื่อสารรณรงค์ผ่านหอกระจายข่าว และ ทิวกรมกับโรงเรียน

- ▶ อัตราการสวมหมวกเพิ่มขึ้น 56 อำเภอ (จาก 59 อำเภอ) คิดเป็น 94.9% และกลุ่มเด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีอัตราการสวม 100%
- ▶ มีผู้บาดเจ็บลดลง ทั้งหมด 50 อำเภอ (จาก 59 อำเภอ) คิดเป็น 84.8% โดยมีอำเภอมีผู้บาดเจ็บที่ลดลงถึง 20% มีจำนวน 12 อำเภอ

# มาตรการสถานประกอบการ เพื่อความปลอดภัยทางถนน (ส่งเสริมองค์กรกำกับดูแลความปลอดภัยของบุคลากร)

## สถานประกอบการ

ปี 2558 - 2564 รวม 1,530 องค์กร

สวมหมวกนิรภัย-คาดเข็มขัด 100%

และอุบัติเหตุลดลง รวม 485 องค์กร (32%)

ปี 2565-2567 นิคม 11 แห่ง 650 องค์กร พนักงาน 571,700 คน

380 องค์กร สวมหมวกนิรภัย-คาดเข็มขัด 100%

และอุบัติเหตุลดลง รวม 632 องค์กร



อัตราการสวมหมวก ผู้ประกอบการยานยนต์

ปี	1 ต.ค. 65		% ผู้ประกอบการ		28 ต.ค. 66		% ผู้ประกอบการ	
	สวมหมวก	ไม่สวม	สวมหมวก	ไม่สวม	สวมหมวก	ไม่สวม	สวมหมวก	ไม่สวม
100-98.00%	120	18	8	85%	119	18	9	90%
100-18.00%	506	25	4	78.5%	316	15	6	85%
				82%				86%

เพิ่ม ผู้ประกอบการสวมหมวกนิรภัย 95%



# มาตรการสถาบันอุดมศึกษา เพื่อความปลอดภัยทางถนน (9 แห่ง + ขยายผล)

- สำรองอัตราการสวมหมวกนิรภัย-การใช้ความเร็ว-จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในมหาวิทยาลัย 9 แห่ง



- ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) มหาวิทยาลัยราชภัฏทั่วประเทศ ทั้ง 38 แห่ง เพื่อขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในมหาวิทยาลัย

ม.แม่โจ้ 18,394  
ม.ราชภัฏวชิรเวศน์ 20,999  
ม.เกษตร สุพรรณบุรี 5,952  
มหาสารคาม 43,792  
ม.วลัยลักษณ์ 17,153  
ม.วลัยบุรี 33,388  
ม.วลัยบุรี 48,496  
ม.วลัยบุรี 11,944  
ม.วลัยบุรี 20,023

ม.ราชภัฏวชิรเวศน์  
มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์ จ.นครราชสีมา  
มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์ จ.นครราชสีมา  
มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์ จ.นครราชสีมา

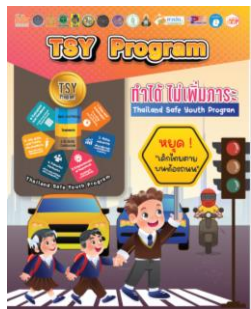
ทำเนียบ  
มาตรการองค์กร  
เพื่อความปลอดภัยทางถนน  
ในมหาวิทยาลัยราชภัฏ

วันที่ 25-27 มิถุนายน 2567  
ในโอกาสที่ 25 มิถุนายน 2567  
ตามกำหนดและวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้



# สนับสนุน การลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต ในกลุ่มเด็กและเยาวชน

- ผ่านโครงการ TSY (Thailand Safe Youth) และ การสร้างวัคซีนจราจร (คร. + สสส. + สพฐ.)
- พัฒนาหลักสูตรการเรียนรู้ฝึกรอบมวิทยาการมืออาชีพ (ครู) และหลักสูตรการจัดการเรียนรู้ (นักเรียน)



- ผลการดำเนินงานในปี 2566
- 10 จังหวัด มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนลดลง ประมาณร้อยละ 10
- 7 จังหวัด มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนลดลง ร้อยละ 3.4

- โดยมีเป้าหมายการดำเนินงานในปี 2567-2568 ลดการเสียชีวิต/บาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชน 5% ต่อปี
- ฝึกรอบมวิทยาการครู ทั่วประเทศ 1,000 คน และมีนักเรียนผ่านการฝึกรอบม ไม่น้อยกว่า 200,000 คน
- มีศูนย์ฝึกรอบม และหน่วยงานขับเคลื่อนทั้งจังหวัด รวม 12 แห่ง



▶ เฟส 1 ▶

▶ เฟส 2 ▶

▶ เฟส 3 ▶

▶ เฟส 4 ▶

ปี 2560-2561

ขยายฐานงานความปลอดภัยทางถนนไปสู่ **ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ** ทั้ง 4 ภูมิภาค **รวม 30 แห่ง**

ปี 2562-2563

ขยายผล (ส่งไม้ต่อ) งานความปลอดภัยทางถนนจาก **ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก** ไปสู่ **โรงเรียน** **รวม 25 แห่ง**

ปี 2564-2565

**ยกระดับงาน**สู่การสร้าง **ธรรมาภิบาลถนนปลอดภัย** **รวม 52 แห่ง**

ปี 2566-2568

**ยกระดับงาน**สู่การร่วมสร้าง **อำเภอถนนปลอดภัย** **รวม 225 แห่ง**



- พัฒนา **ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ** **กว่า 332 แห่ง** และ **พัฒนากิจกรรมการเรียนรู้** พร้อมขยายผลไปสู่โรงเรียน-ตำบล-อำเภอ
- ครู/จนท.อปท./พ่อแม่ผู้ปกครอง/นักเรียน **สวมหมวกนิรภัย 80-100%**
- มีการ **จัดการจุดเสี่ยง จุดอันตราย และจัดสภาพแวดล้อม** ให้เหมาะสมต่อการเรียนรู้เด็ก อุบัติเหตุในพื้นที่ดำเนินการ ลดลงเป็นศูนย์
- **ขยายผลโดยกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (สท.)** ขอให้จังหวัด มีการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนใน ศพค. โดยใช้ต้นแบบ ศพค. ขยายผลการอบรมครูผ่านออนไลน์
- **พัฒนาชุดกิจกรรมการเรียนรู้ "การจราจร"** สำหรับปฐมวัย และประถมศึกษาตอนต้น

# การพัฒนานโยบาย มาตรการ สร้างเป้าหมายร่วม

- สนับสนุนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ "พัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการบริหารจัดการการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน" เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบสารสนเทศอื่นๆ ที่เกี่ยวกับงานจราจร



- สนับสนุนแผนงาน WHO CCS Road Safety 2022-2026 ในการแก้ไขปัญหาสุขภาพของประเทศ ผ่านการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน-จัดข้อเสนอเชิงนโยบายในประเด็นหมวกนิรภัย



- สนับสนุนกองป้องกันและปราบปรามการจราจร "พัฒนาระบบข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน)" ได้แก่ ตำรวจ-บริษัทกลาง-สาธารณสุข และสนับสนุนการศึกษา "พฤติกรรมและพัฒนารูปแบบการส่งเสริมการใช้ที่นั่งนิรภัยเด็กในโรงพยาบาล" สังกัดกระทรวงสาธารณสุข 6 แห่งนำร่อง





# การสื่อสารสาธารณะ และรณรงค์ประชาสัมพันธ์

- สนับสนุนมูลนิธิเมาไม่ขับ - เครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับ พลักดันให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสนับสนุนให้เกิดการใช้หมวกนิรภัยให้เด็กเล็ก - มาตรการติดกล้องหน้ารถและรายงานพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่เป็นอันตราย ร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ - พลักดันให้มีการออกกฎหมายห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในปิ่นน้ำมัน



- สนับสนุนสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ สร้างความร่วมมือเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในประเด็นความเสี่ยงสำคัญ - สื่อสารรณรงค์ลดอุบัติเหตุร่วมกับภาคีเครือข่ายสร้างการรับรู้ในสังคม พร้อมผลิตและกระจายสื่อรณรงค์และชุดความรู้ - พลักดันนโยบายสาธารณะผ่านศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

# การสื่อสารสาธารณะ และรณรงค์ประชาสัมพันธ์



เด็กหัวแข็ง ปี 2548



ไม่ใช่หมวกกันน็อก  
ไม่ได้น็อกคนเดียว ปี 2554

กันน็อก ก่อนขี่ #Save  
สมอง ปี 2566



ท้วงใครให้ใส่หมวก ปี 2556



# แผนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนเพื่อมุ่งสู่...เป้าหมาย 2570

## แนวโน้มอัตราการสวมหมวกนิรภัย

ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ปี 2553-2566



“ในกลุ่มเด็ก”

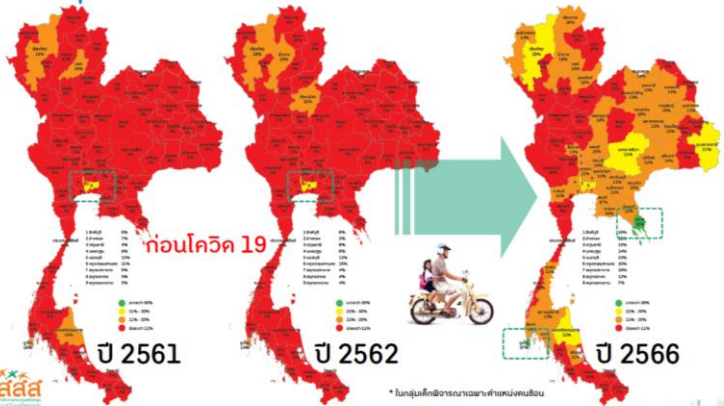
\* ในกลุ่มเด็กมีจำนวนเฉพาะสำหรับเด็กเท่านั้น



- จากข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ปี 2566 พบว่า **ผู้ชื้อนในกลุ่มเด็กมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น 2 เท่า** จากปี 2563
- โดยจังหวัดตราดมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเด็ก **สูงที่สุด (32%)** รองลงมาคือ จังหวัดภูเก็ต (23%)
- สร้างความร่วมมือกับ สปสช. และท้องถิ่น เพื่อส่งเสริมให้ กองทุนตำบล สนับสนุนงบในการทำ **“ธนาคารหมวกนิรภัย ใน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก”**

## อัตราการสวมหมวกนิรภัย ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

“ในกลุ่มเด็ก” รายจังหวัด ปี 2561 ปี 2562 และปี 2566



# แผนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนเพื่อมุ่งสู่...เป้าหมาย 2570

- สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพผู้ปฏิบัติงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับชุมชน-อปท. โดยเน้นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



วัย  
แก่น  
สารสินธุ์



- ส่งเสริมความรู้ทางสุขภาพด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Literacy) ตามกลุ่มวัย
- ส่งเสริมทางเลือกในการเดินทางไปโรงเรียนของเด็กและเยาวชน



Thai Health Promotion Foundation

Create Well-being for All