

ก้าวต่อไป ในการจัดการ ความเร็วที่ปลอดภัย

ดร. สุเมธ องกิตติกุล
รองประธานสถาบันฯ และผู้อำนวยการวิจัยด้านนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์

20 พฤศจิกายน 2567



1

ปัญหาการจัดการความเร็วในประเทศไทย

2

การจัดการความเร็วภายใต้แผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5

3

ช่องว่างและข้อเสนอแนะ



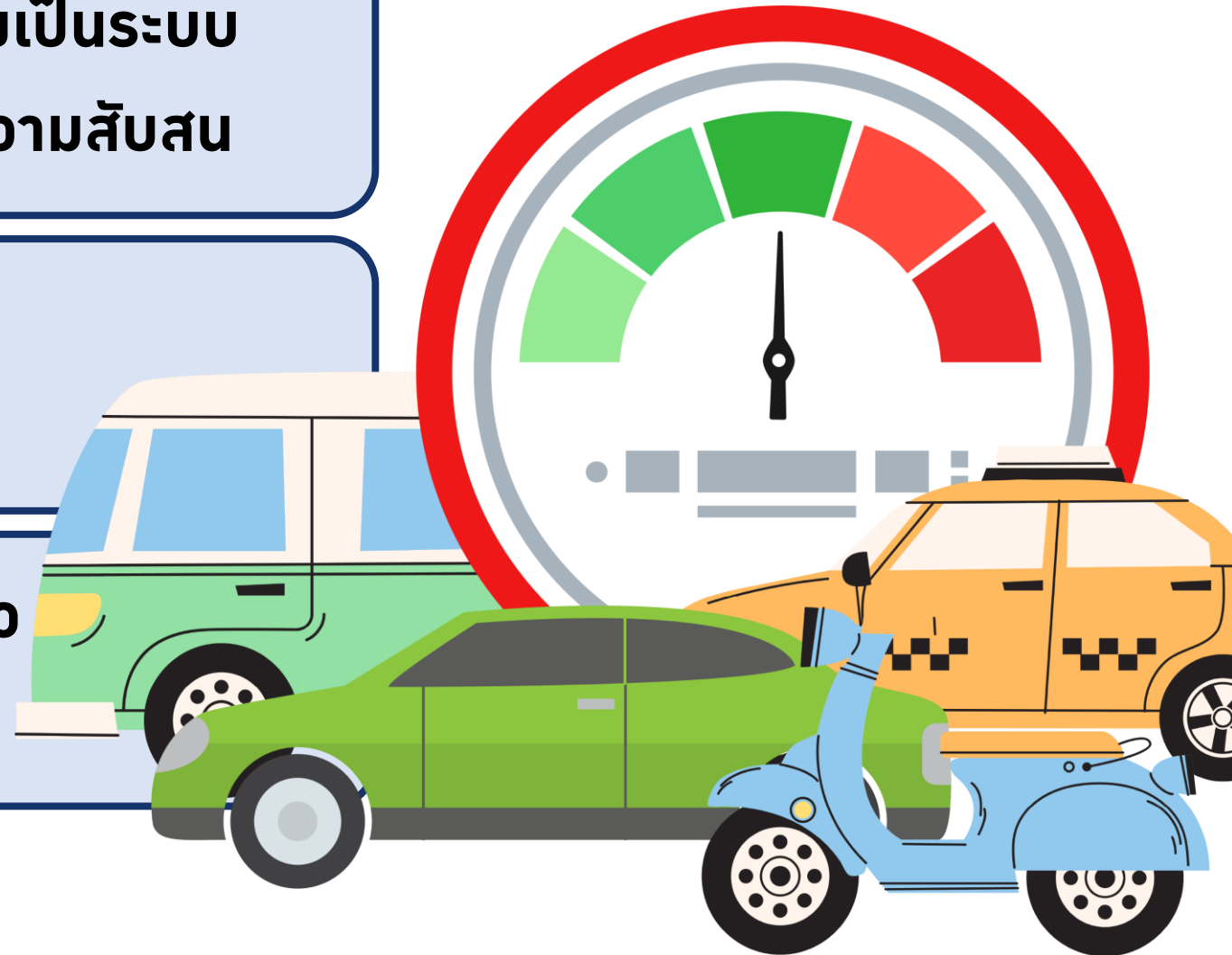
ไม่มีการจัดลำดับชั้นถนนอย่างเป็นระบบ
ทำให้การกำหนดความเร็วมีความสับสน



ความเร็วสูงสุดที่กำหนด
ไม่ใช่ความเร็วที่ปลอดภัย



การบังคับใช้กฎหมายความเร็ว
ยังไม่มีประสิทธิภาพ



กฎหมายที่กำหนดความเร็วสูงสุดมีหลายฉบับ ทำให้ผู้ขับขี่สับสน

ขาดการกำหนดลำดับชั้นถนนที่ดี สร้างความสับสนให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน และทำให้เกิดการละเมิดตามมา



ผู้ขับขี่ต้องรู้ว่า

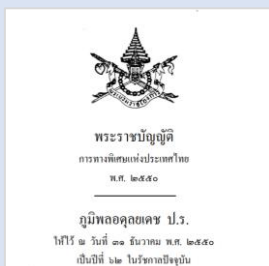
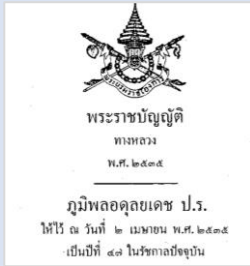
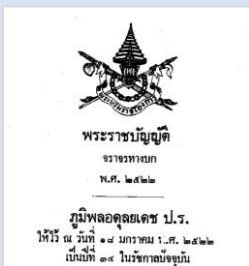
- ขับขี่อยู่บนถนนอะไร
- รถที่ใช้กำหนดความเร็วสูงสุดเท่าไร บนถนนเส้นนั้น
- ถนนที่วิ่งมีการกำหนดความเร็วเฉพาะหรือไม่

แต่ละถนนมีกฎหมายกำหนดความเร็วสูงสุดต่างกัน

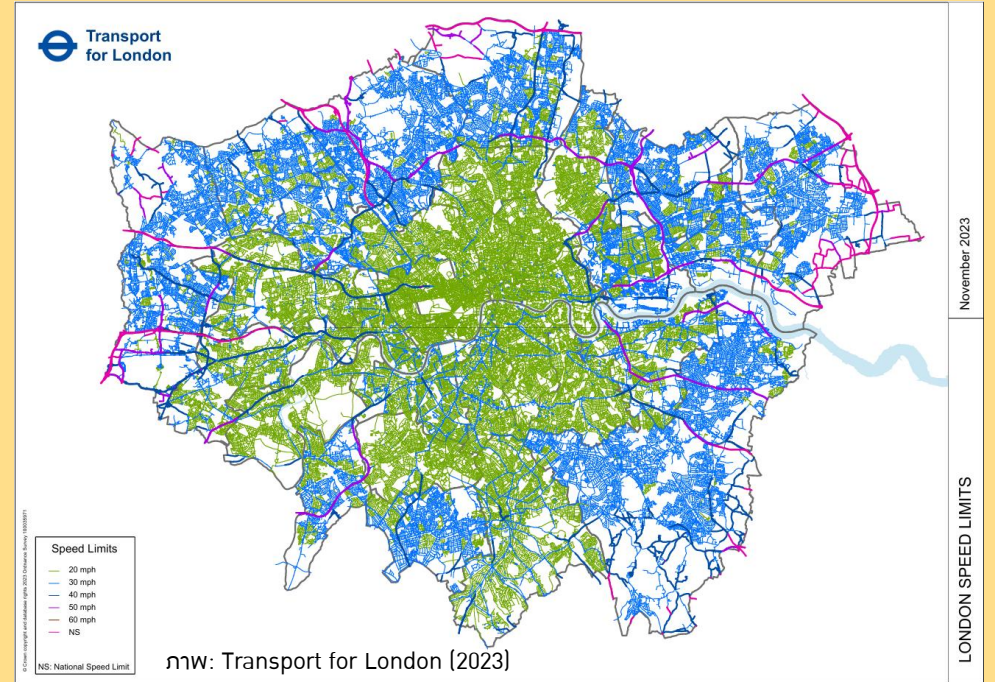
พระราชบัญญัติการทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550



ในลอนดอนมี Digital speed limit maps ที่ให้ข้อมูลเขตควบคุมความเร็วแก่ผู้ขับขี่



นอกจากนี้ ในยุโรปมีนำเทคโนโลยี Intelligent Speed Adaptation (ISA) มาใช้ในการชะลอความเร็วของยานพาหนะ โดยเชื่อมโยงกับข้อมูลของเขตควบคุมความเร็ว

ที่มา: European Transport Safety Council (2022)

ความเร็วสูงสุดที่กำหนดไม่ใช่ความเร็วที่ปลอดภัย

อัตราความเร็วของถนนในไทยยังสูงกว่าประเทศชั้นนำ

120 กม./ชม.
เขตนอกเมือง
(ที่มีตั้งแต่ 2 เลน
และมีเกาะกลาง)



100 กม./ชม.
ในทางพิเศษ
“ทางยกระดับ”



80 กม./ชม.
เขตเมือง
และเทศบาล



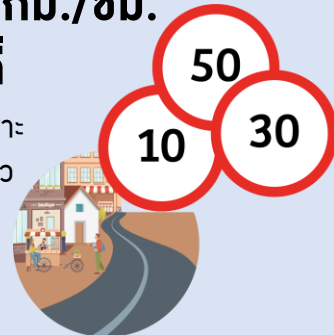
110 กม./ชม.
ในทางพิเศษ
“ระดับดิน”



90 กม./ชม.
เขตนอกเมือง

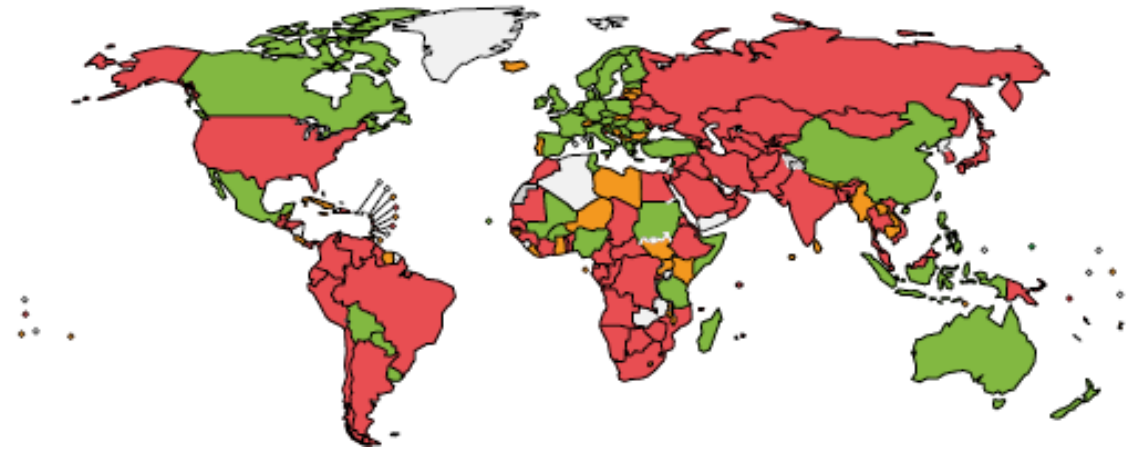
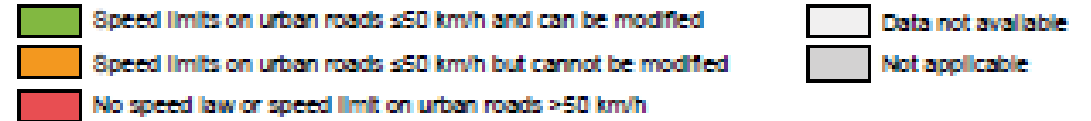


ต่ำกว่า 80 กม./ชม.
ในบางพื้นที่
(ตามประกาศเฉพาะ
ซึ่งมีอัตราความเร็ว
ไม่เป็นมาตรฐาน
เดียวกัน)



การศึกษาขององค์การอนามัยโลกแนะนำ:

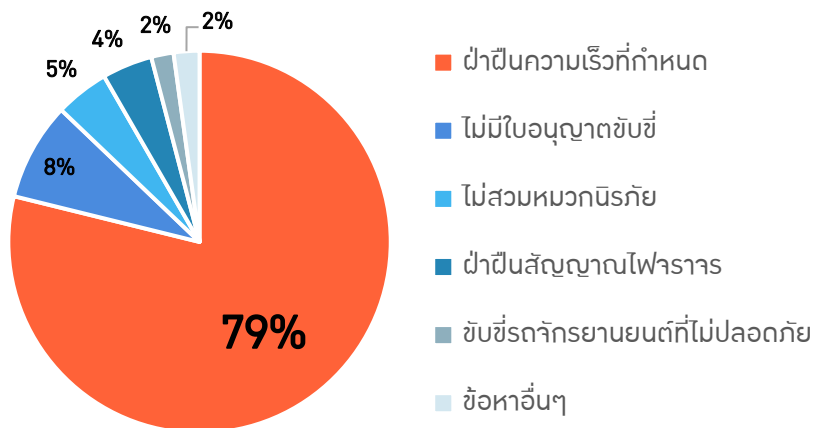
- 50 กม. /ชม. ในพื้นที่เมือง
- 30 กม. /ชม. ในเขตชุมชน



ที่มา: World Health Organization (2018)

การบังคับใช้กฎหมายความเร็วของไทย ยังไม่เข้มข้น ทำให้คนไม่เกรงกลัว

ข้อหาฝ่าฝืนความเร็วมีสัดส่วนในสิ่งมากที่สุด (เกือบ 79%) แต่มาชำระค่าปรับน้อยที่สุด เพียง 9.5%



หมายเหตุ: เฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561-2565

ที่มา: ฐานข้อมูลระบบบริหารจัดการใบสั่ง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การบังคับใช้กฎหมายความเร็วยังไม่มีประสิทธิภาพ



หลายประเทศใช้เทคโนโลยีตรวจจับความเร็วมาช่วยในการทำงาน

พิสูจน์แล้วว่าสามารถลดความเร็วในการขับขี่ ลดจำนวนอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว และช่วยลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินได้



หลายประเทศกำหนดโทษปรับสูงและตัดคะแนนตามความรุนแรง

ข้อมูลจำนวนกล้องจับความเร็วของประเทศใน EU

Countries	Inhabitants in millions*	Number fixed speed/red light cameras**	Number of devices per population
Moderate to high enforcement levels			
Austria	8	1,100	1: 7,300
Belgium	10	1,700	1: 5,900
France	65	2,500	1: 26,000
Germany	81	3,700	1: 22,000
Netherlands	17	1,400	1: 12,000
Sweden	9	1,100	1: 8,100
UK	63	5,500	1: 12,000
Low enforcement levels			
Bulgaria	7	81	1: 86,000
Portugal	11	30	1: 366,000
Spain	47	1,300	1: 36,000

* Rounded numbers
** Source: Speed Camera Database accessed 27th October 2011 <http://www.scdb.info/>

ใบอนุญาตขับขี่จะถูกระงับ
เมื่อถูกบันทึก 24 คะแนน (ผู้ขับขี่ทั่วไป)

ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด แบ่งเป็น

- เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 1-20 กม./ชม. (4 คะแนน)
- เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 21-30 กม./ชม. (6 คะแนน)
- เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 31-40 กม./ชม. (6 คะแนน)
- เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 41-50 กม./ชม. (12 คะแนน)
- เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 51-60 กม./ชม. (18 คะแนน)
- เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมากกว่า 60 กม./ชม. (24 คะแนน)

ใบอนุญาตขับขี่จะถูกเพิกถอน/พักใช้ **เมื่อถูกตัด 12 คะแนน**

ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด แบ่งเป็น

- ต่ำกว่า 20 กม./ชม. (1 คะแนน)
- ตั้งแต่ 20-30 กม./ชม. (2 คะแนน)
- ตั้งแต่ 30-40 กม./ชม. (3 คะแนน)
- ตั้งแต่ 40-50 กม./ชม. (4 คะแนน)
- เกินกว่า 50 กม./ชม. (6 คะแนน)

กล้องตรวจจับความเร็วยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่

อัตราโทษไม่สร้างความเกรงกลัว (มีโทษปรับไม่เกิน 4,000 บาท และตัดแต้ม 1 คะแนน)

ท้องถนนขาดงบประมาณในการจัดซื้อและบำรุงรักษากล้อง

เริ่มมีความร่วมมือระหว่างตำรวจและท้องถิ่น แต่ยังมีขาดการสนับสนุนเชิงนโยบาย

ไม่มีการเก็บข้อมูลสัดส่วนกล้องตรวจจับความเร็วและประเมินผล เพื่อใช้กำหนดค่าเป้าหมายในการดำเนินมาตรการที่เหมาะสม

การจัดการความเร็วในแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 และ 4

ยุทธศาสตร์ที่ 3: พัฒนาสภาพแวดล้อม
ที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน



เป้าหมายสำคัญ คือ
ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดบนถนนแต่ละประเภท
โดยเน้นจัดการความเร็วและการเดินทางที่ปลอดภัย

แนวทางการดำเนินงาน



ความเร็วปลอดภัย

- ศึกษาและกำหนดหน้าที่และลำดับชั้นของถนนและกำหนดความเร็วที่เหมาะสม
- ใช้เครื่องมือชะลอความเร็ว



ประกาศความเร็ว

- ติดตั้งสัญญาณเตือนและป้ายแสดงข้อกำหนดการจำกัดความเร็ว
- สร้างความตระหนักเกี่ยวกับการใช้ความเร็วต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ



บังคับใช้กฎหมาย

- กำหนดจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายที่ต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว
- ติดตั้งกล้องจับความเร็วที่ตรวจป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์ได้



ข้อมูลอุบัติเหตุ

จัดเก็บข้อมูลการใช้ความเร็วและการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการใช้ความเร็ว

การจัดการความเร็วในแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 และ 4

ยุทธศาสตร์ที่ 4: พัฒนารากฐานโครงสร้าง
การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน



กลยุทธ์สำคัญ:

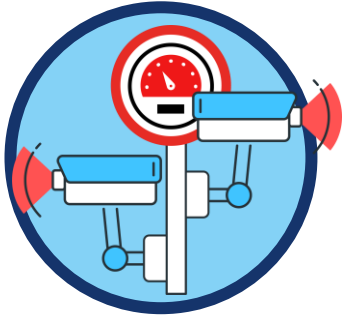
ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็วให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับหลักสากล

ตัวชี้วัด



1. ศึกษาและทบทวนกฎที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราความเร็ว รวมถึงวิธีการบังคับใช้ร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใน 2 ปี
2. แก้ไขอัตราโทษปรับด้านความเร็วในรูปแบบขั้นบันได ภายใน 5 ปี
3. มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับบริบทของผังเมือง ลำดับศักดิ์ และลักษณะการใช้งานของถนน ภายใน 5 ปี
4. มีกฎหมายกำหนดอัตราความเร็วอยู่ในฉบับเดียวกัน ภายใน 5 ปี

จุดเน้นของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5



ครั้งแรก:

เพิ่มอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว



ครั้งหลัง:

การปรับปรุงข้อกำหนด
เพื่อให้เกิดการกำหนดความเร็ว
ที่ปลอดภัย

ช่องว่างการดำเนินงาน

- ขาดจัดการความเร็วที่ปลอดภัย โดยคำนึงถึงลำดับชั้นถนน
- เทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็วยังไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่
- ไม่สามารถติดตามและประเมินผลการเสียชีวิต-บาดเจ็บสาหัสจากความเร็ว
- ไม่พบความก้าวหน้าในการศึกษาและปรับปรุงกฎหมายความเร็ว



การจัดการความเร็วต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน เพื่อสร้างวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย



ปรับโครงสร้างถนน

- กำหนดหน้าที่และลำดับชั้นของถนน
- กำหนดความเร็วที่เหมาะสมกับลักษณะและการใช้งานของถนนแต่ละประเภท



ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบ

- ปรับปรุงกฎหมายความเร็วให้สอดคล้องกับลำดับชั้นถนน
- ปรับเพิ่มอัตราโทษสำหรับการฝ่าฝืนความเร็วเพื่อสร้างความเกรงกลัว
- ปรับปรุงคะแนนในระบบตัดแต้มให้เป็นขั้นบันไดตามระดับความเร็วที่เกินกำหนด



สร้างการรับรู้ให้ผู้ใช้รถใช้ถนน

- ทำ Digital speed limit maps
- ใช้สื่อต่างๆ ในการเผยแพร่ข้อมูลความเร็ว
- สร้างจิตสำนึกให้ประชาชนตระหนักถึงอันตรายของการใช้ความเร็ว



บังคับใช้กฎหมาย

- เพิ่มจำนวนกล้องตรวจจับความเร็วให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยเฉพาะในจุดเสี่ยง
- ขยายการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการควบคุมความเร็ว
- จัดเก็บข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์และประเมินผลเพื่อปรับปรุงมาตรการ

TDRI THAILAND
DEVELOPMENT
RESEARCH
INSTITUTE



WWW.TDRI.OR.TH



FACEBOOK/TDRI.THAILAND



@TDRI_THAILAND



@TDRI.THAILAND