

โครงการพัฒนาแนวทางการขับเคลื่อน 1 ชุมชน 1 speed zone

สำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

**กฎกระทรวง กำหนดอัตราความเร็ว
สำหรับการขับรถในการเดินทาง**

**แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน
พ.ศ. 2565-2570**



x ถนนไม่สอดคล้องกับความเร็ว x
? ป้ายลดความเร็ว ลดเหลือเท่าไหร่ ?
! คนโดนชนบนทางม้าลาย !



GLOBAL
STREET
DESIGN



OPERATING SPEED

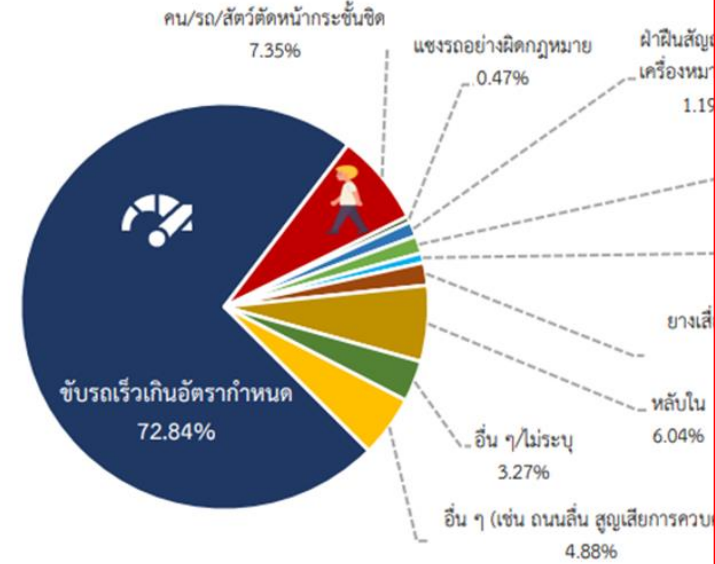


สถานการณ์ ความสำคัญ ปัญหา

ความเร็ว เป็นสาเหตุการเกิดและการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน อันดับ 1 ของประเทศไทย

จากข้อมูลทางสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนสายทาง **ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา** (พ.ศ. 2554-2564) ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง พบว่ากว่า **ร้อยละ 77 ของอุบัติเหตุ** บนสายทางของกรมทางหลวง มีมูลเหตุ **สันนิษฐานว่ามาจากการใช้ความเร็วในการขับขี่ที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด** จะเห็นได้ว่าปัญหาการใช้ความเร็ว เป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ส่วนใหญ่เกิดในถนนลำดับรอง ถนนที่มีช่องจราจร 2 ช่องจราจรมากที่สุด ซึ่งเป็นถนนที่ผ่านเขตชุมชน ตลาด และ โรงเรียน นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนส่วนมาก **เกือบร้อยละ 70 เกิดบนถนนในความเร็วรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น**



จากสถานการณ์อุบัติเหตุ มีสถิติข้อมูลที่รวบรวมโดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า "คนเดินถนน" ประสบเหตุถึง 2,500-2,900 คนต่อปี เฉพาะในกทม. รายงานว่ามีคนเดินข้ามถนนประสบเหตุเฉลี่ย 900 คนต่อปี (ที่มา ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ,ศวปก.)

2 ประเทศไทยมีถนนรวมทั้งสิ้น 702,000 กิโลเมตร

5 กรมทางหลวง 52,000 กิโลเมตร

6 กรมทางหลวงชนบท 19,000 กิโลเมตร

4 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 200 กิโลเมตร

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 600,800 กิโลเมตร

หน้า ๑
ราชกิจจานุเบกษา ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

กฎกระทรวง
กำหนดอัตราความเร็วสำหรับรถจักรยานยนต์ทางบก พ.ศ. ๒๕๖๔

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ และมาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ นายกรัฐมนตรีออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดร้อยสี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๒ ให้ยกเลิก

(๑) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖ (พ.ศ. ๒๕๒๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

(๒) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๐ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๓ ในกฎกระทรวงนี้

"เขตชุมชน" หมายความว่า พื้นที่ที่มีประชาชนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นหรือมีการสัญจรของประชาชนจำนวนมาก หรือสถานศึกษา สถานพยาบาล หรือโครงการพัฒนาพื้นที่ หรือกิจกรรมที่ทำให้ประชาชนรวมตัวกันเป็นจำนวนมากข้างตลวง ทั้งนี้ ตามที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรประกาศกำหนด

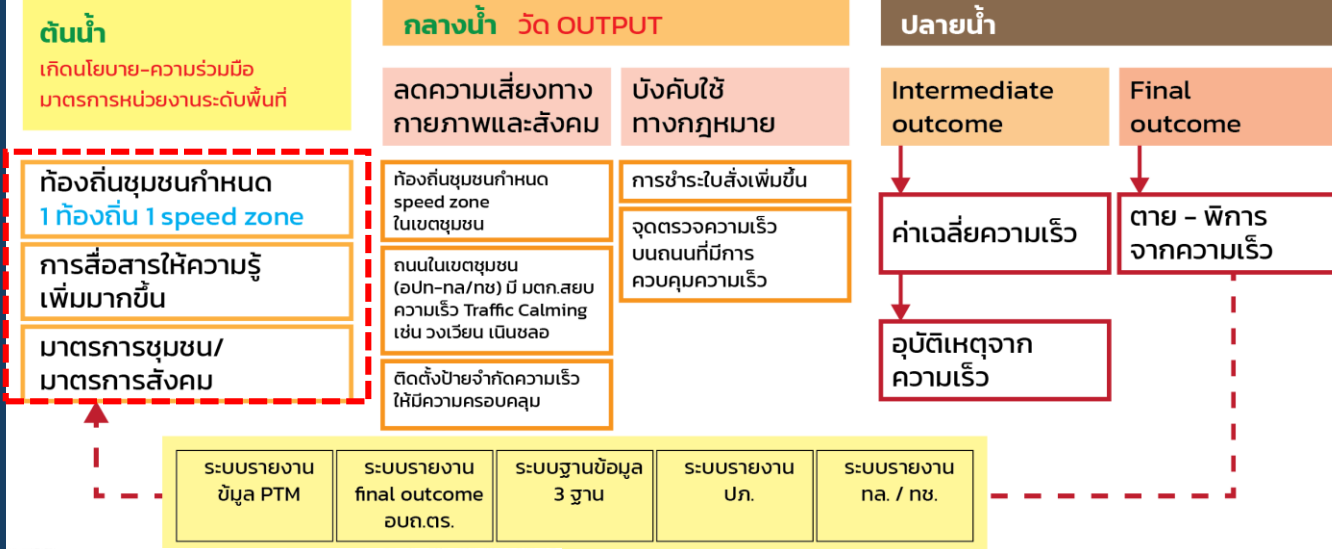
เคยสังเกตป้าย เขตชุมชน ลดความเร็ว ไหม?
ต้องลดเหลือเท่าไร?

เขตชุมชน ลดความเร็ว
CITY LIMIT
REDUCE SPEED

เขตชุมชน
SCHOOL ZONE
REDUCE SPEED

กรอบแนวคิดการยกระดับมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับรถเร็ว

เป้าหมาย อัตราการใช้ความเร็วในชุมชนลดลง



“ประกาศถนนจำกัดความเร็ว แต่ลักษณะทางกายภาพยังไม่สอดคล้อง”

	ความเร็ว	หมวกนิรภัย	ดื่มแล้วขับ	เข็มขัดนิรภัย	โทรศัพท์มือถือ	วัตถุตกจากตึกสูงและปรักหักพัง	เบาะนิรภัยเด็ก
การปรับปรุงสภาพถนน	✓						
การปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์และอุปกรณ์		✓					✓
การบังคับใช้กฎหมายโดยการตั้งด่าน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
การบังคับใช้กฎหมายโดยการใช้เทคโนโลยี	✓				✓		
ปรับปรุงระบบใบอนุญาตขับรถ							
เพิ่มประสิทธิภาพการแพทย์ฉุกเฉิน							
การสร้างความตระหนัก	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

กฎกระทรวง

การกำหนดอัตราเร็วสูงสุดที่กำหนดไม่เกินในทางเดินรถ พ.ศ. 2564 (มีผลบังคับใช้ 22 ก.ค. 2565)

ประเภททาง	รถส่วนบุคคล	รถบรรทุก	รถโดยสาร
1 ในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมือง พิกัด เขตเทศบาล เขตชุมชน	80	45	60
2 นอกเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมือง พิกัด เขตเทศบาล เขตชุมชน	90	45	55
3 นอกเขตเทศบาล เขตชุมชน ถนนชั้นทางเดียว มีเกาะกลาง (highway)	100	45	65
4 ทางด่วนยกระดับ	100	80	65
5 ทางด่วนระดับพื้นดิน	110	90	65

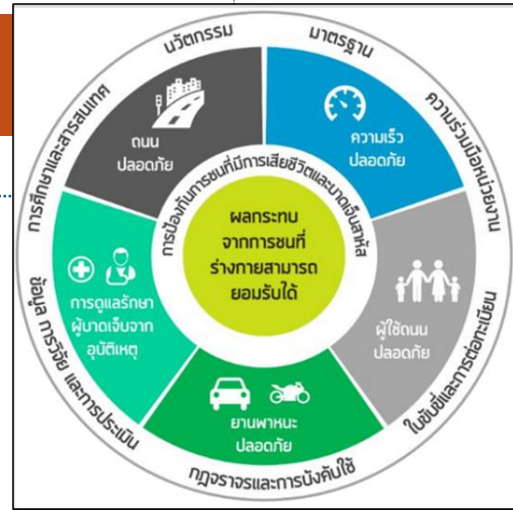


“ผู้ขับขี่ ประชาชน ยังไม่ทราบ เข้าใจ Speed Zone”

การบังคับใช้กฎหมาย”

“วิศวกรรมจราจร สามารถปรับพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ได้”

ข้อมูลความเร็วกับแนวทางการจัดการ



แนวคิดเรื่องความเร็วแบบวิศวกรรม

แนวคิดเรื่องความเร็วแบบถนนเมือง (Street)

สำรวจข้อมูลความเร็ว 85 %ile

สำรวจข้อมูลความเร็ว 85 %ile

ความเร็วสูงกว่าความเร็วที่กำหนด

ใช้ความเร็วเดิม

ความเร็วสำรวจเป็นความเร็วที่ไม่ปลอดภัย

ใช้ความเร็วเดิม

ใช่

ไม่ใช่

ใช่

ไม่ใช่

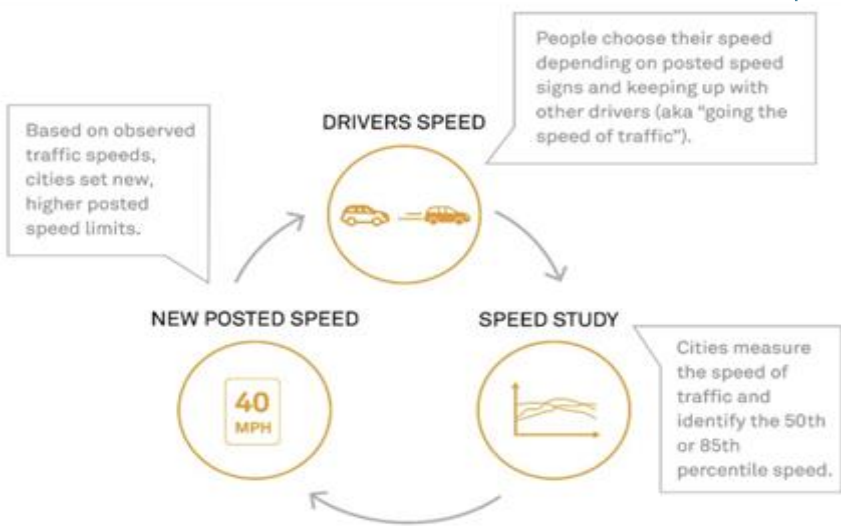
ปรับความเร็วที่กำหนดให้เท่ากับที่วัดได้

ปรับสภาพถนนให้เป็นถนนเมืองที่สอดคล้องกับความเร็วที่ปลอดภัย

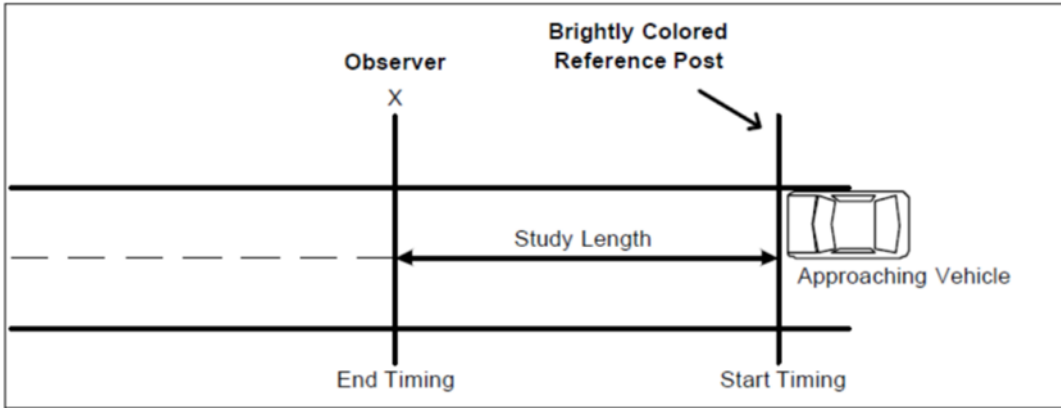
สำรวจข้อมูลความเร็ว 85 %ile

❖ ถนนปลอดภัย (Safe Road)

❖ ความเร็วปลอดภัย (Safe Speed)



เครื่องมือและอุปกรณ์ในการเก็บข้อมูลความเร็ว



percentile 85	52
mean	45.09
std	7.18

ประกาศเขตจำกัด
ความเร็ว 40 กม./ชม.
พบว่าความเร็วสูงสุด 63



Speed Reduction	
เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง	ร้อยละความเร็วที่ลดลง
เครื่องหมาย Chevron บนผิวทาง	1-24%
เส้นแนวขวางบนผิวทางจราจร	0.3-1%
เส้น Optical Speed Bar	2-7%
เครื่องหมายขีดจำกัดความเร็วบนผิวทาง	1-4%
เครื่องหมายข้อความ "ลดความเร็ว" บนผิวทาง	1-5%
ป้ายจราจร	ร้อยละความเร็วที่ลดลง
ป้ายแสดงผลความเร็ว Your Speed	5-60%
ป้ายข้อความเตือนความเร็วแบบกระตุ้ม	2-10%
ป้ายเตือนขีดจำกัดความเร็ว	1-12%
ป้ายเตือนความเร็วแบบปรับเปลี่ยนค่าได้	6%

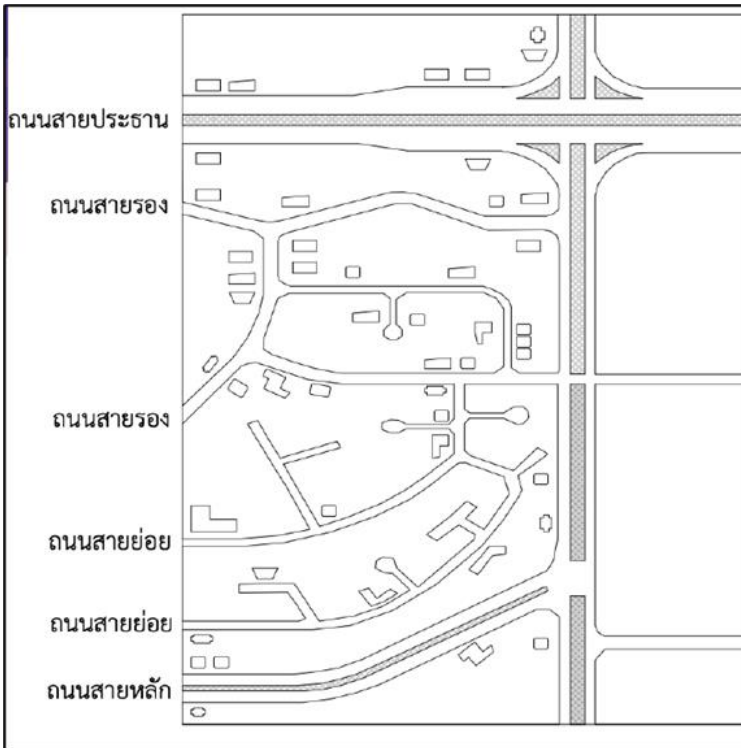
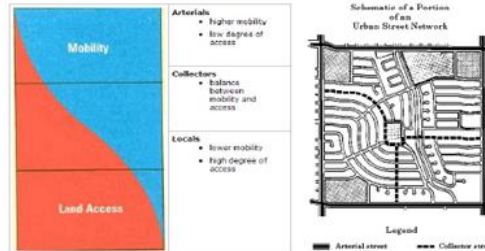
เขตชุมชน

- ✓ มีประชาชนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น
 - ✓ มีการสัญจรจำนวนมาก
 - ✓ หรือ มีสถานศึกษา สถานพยาบาล
 - ✓ โครงการพัฒนาพื้นที่
 - ✓ กิจกรรมที่มีการรวมตัวกัน
- เป็นจำนวนมากข้างทาง

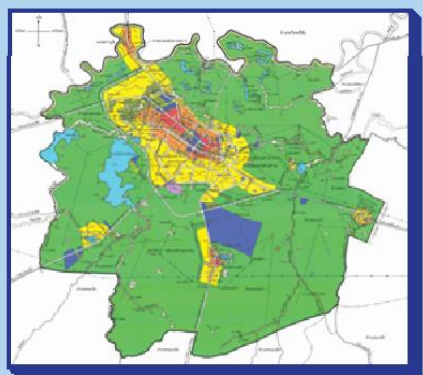
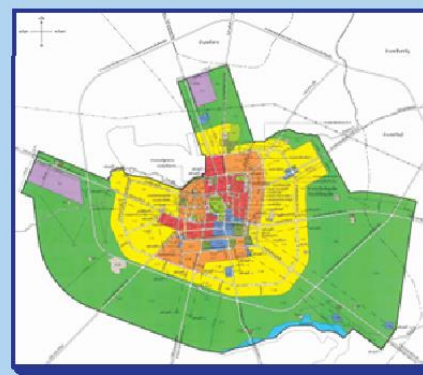
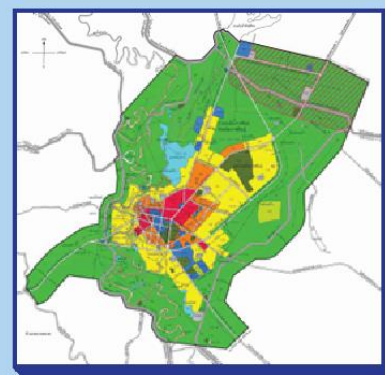


ประเภทของถนน (Roadway)
ในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย

- 1) ถนนทางพิเศษ (Freeways)
- 2) ถนนสายหลัก (Arterials)
- 3) ถนนสายเชื่อมต่อ (Collectors)
- 4) ถนนในเขตเมือง (Urban Roads)
- 5) ถนนในเขตชุมชน (Local Roads)
 - ถนนเขตชุมชน (Local Roads)
 - ถนนตรอกซอย (Alley Street)



- น้ำตาล
- แดง
- เหลือง
- น้ำเงิน/ฟ้า

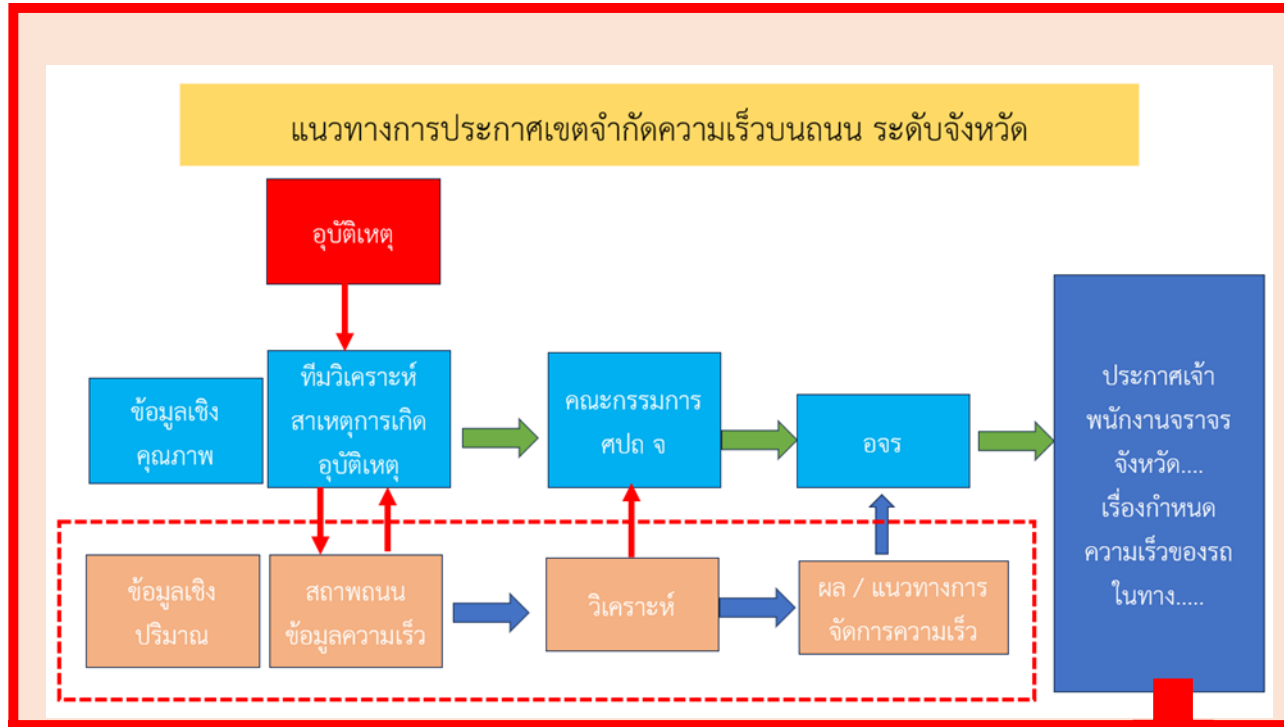


สีของผังเมือง

แนวทางการจัดการอย่างบูรณาการเชื่อมโยงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

พร้อม ?

บูรณาการ 3E : Education Engineering Enforcement



- **ขั้นตอนการวางแผน** กำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของพื้นที่, เก็บรวบรวมข้อมูล, วิเคราะห์ความเสี่ยง และเลือกพื้นที่สำหรับโซน

- **ขั้นตอนการออกแบบ** พัฒนาแนวทางการออกแบบโครงสร้างถนนและมาตรการทางเทคนิคเพื่อควบคุมความเร็วของยานพาหนะ

- **ขั้นตอนการก่อสร้าง** การนำเขตควบคุมความเร็วไปใช้งานจริง อาจเป็นการทดสอบแบบชั่วคราวหรือใช้ถาวร การดำเนินงานและการประเมินผล มีการบังคับใช้กฎหมายและประเมินผลลัพธ์ของโซนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในอนาคต



การขับเคลื่อนแนวทางการจัดการความเร็วในเขตชุมชน พื้นที่ อปท.

สถานการณ์
อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็ว
เกินกำหนด

77%
บนสายทางของกรมทางหลวง

72%
ของอุบัติเหตุในปี พ.ศ.2565

70%
เกิดบนถนนในความรับผิดชอบ อปท.

ปัญหา

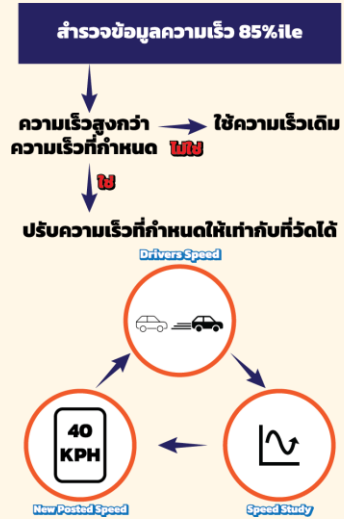
- บั้ยลดความเร็ว
ในเขตชุมชน? ลด?
- มีประกาศ แต่ถนน
ไม่พร้อม
- ความรู้ ความเข้าใจ

ความสำคัญ

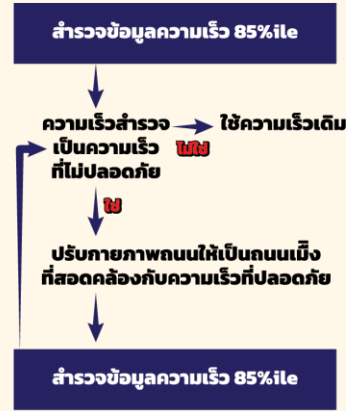
ความรุนแรง

แผนแม่บทความปลอดภัย
ทางถนน พ.ศ.2565-2570

แนวคิดเรื่องความเร็ว แบบวิศวกรรม



แนวคิดเรื่องความเร็ว แบบถนนเมือง (Street)



การจัดการ 3E

3
E

- ngineering วิศวกรรม
- ducation การให้ความรู้การศึกษา
- nforcement การบังคับใช้กฎหมาย

ค่าความเร็วเฉลี่ย 15 และ 85 %ile

ความพร้อมของถนนสอดคล้องกับความเร็ว

ความรู้ความเข้าใจของ อปท. ตรวจสอบความพร้อม

สร้างความตระหนักพฤติกรรมของผู้ขับขี่

การบังคับใช้กฎหมาย

นโยบาย

การขับเคลื่อนนโยบาย

1 ชุมชน 1 SPEED ZONE

สำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

เขตชุมชน

- ✓ มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น
- ✓ มีการสัญจรจำนวนมาก
- ✓ มีสถานศึกษา หรือสถานพยาบาล
- ✓ โครงการพัฒนาพื้นที่
- ✓ กิจกรรมที่มีการรวมตัวกันเป็นจำนวนมากข้างทาง

เป้าหมาย

ลดความรุนแรง

ลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

ลดการเสียชีวิตให้เหลือ 12 คน : ประชากร 1 แสนคน

อุบัติเหตุ

ข้อมูลความเร็ว

อนุกรรมการด้านกฎหมาย

เลือก กำหนดพื้นที่

ทีมวิเคราะห์สาเหตุ
การเกิดอุบัติเหตุ

อปท. ทช. พี่เลี้ยง

ทดลองติดตั้ง

ศปถ.

ออกแบบ

ประเมินผล

อจร.

ประชาพิจารณ์
รับฟังความคิดเห็น

ประกาศ
ตร.ภูธรจังหวัด เจ้า
พนักงานจราจร

ข้อเสนอ
ก่อสร้างจริง

ประชาสัมพันธ์

ติดตาม ประเมินผล

ความเร็ว

ผลการจับปรับ

อุบัติเหตุ

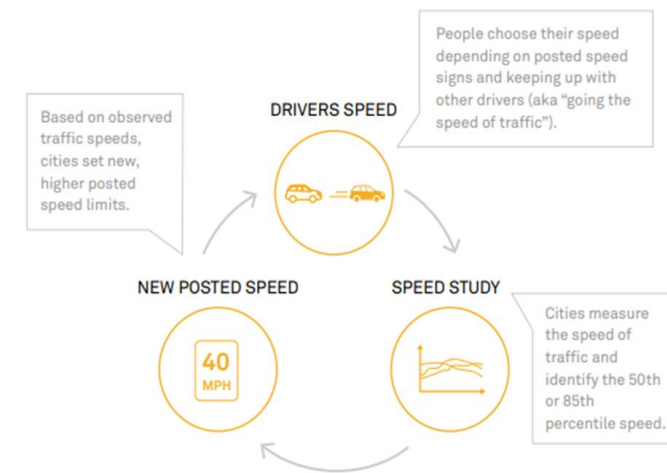
ความรุนแรง

จบการนำเสนอ

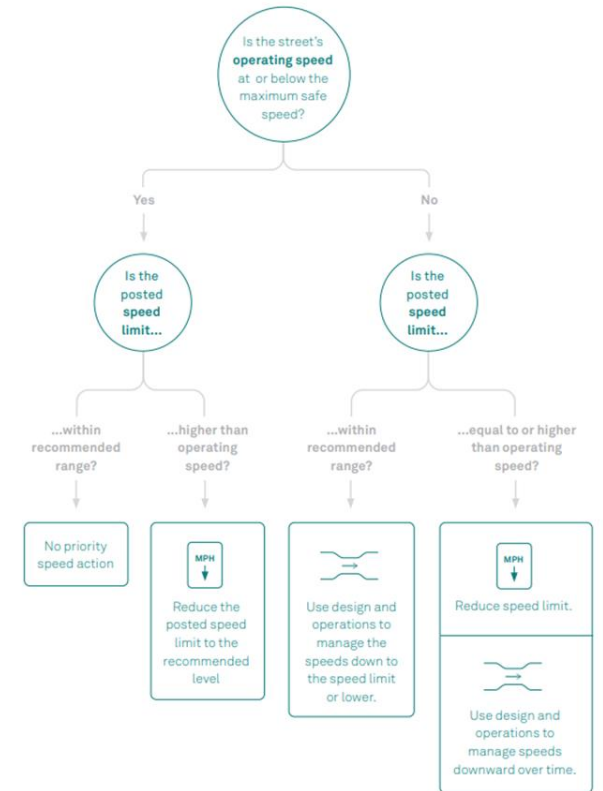
ตัวอย่างการดำเนินการ...ในต่างประเทศ

ตัวอย่าง รัฐบาลรัฐวิกตอเรีย:

- ❖ จัดสรรงบประมาณเป็นประจำและต่อเนื่องสำหรับการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการลดขีดจำกัดความเร็ว
- ❖ พิจารณาทางเลือกในการทำให้กระบวนการเปลี่ยนขีดจำกัดความเร็วง่ายขึ้น โดยเฉพาะสำหรับพื้นที่เฉพาะ เช่น **โรงเรียนและศูนย์การค้าตามแนวถนน**
- ❖ สำรวจทางเลือกในการอนุมัติอย่างเร่งด่วนเมื่อมีการยื่นคำร้องเพื่อเปลี่ยนขีดจำกัดความเร็วเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่สาธารณะอย่างรวดเร็ว
- ❖ ลดขีดจำกัดความเร็วของถนนสายหลักใน**เขตที่อยู่อาศัย**ที่กำหนดไว้ที่ **60** กม./ชม. ลงเหลือ **50** กม./ชม. หรือ **40** กม./ชม. ตามความเหมาะสม
- ❖ ทบทวนผลกระทบด้านความปลอดภัย คุณภาพชีวิต และการขับเคลื่อนของการลดขีดจำกัดความเร็วในถนนเขตเมืองอื่น ๆ ที่ปัจจุบันกำหนดไว้ที่ 60 กม./ชม. หรือมากกว่า
- ❖ ลดขีดจำกัดความเร็วใน**เขตเมือง**มาตรฐานลงเหลือ 40 กม./ชม.

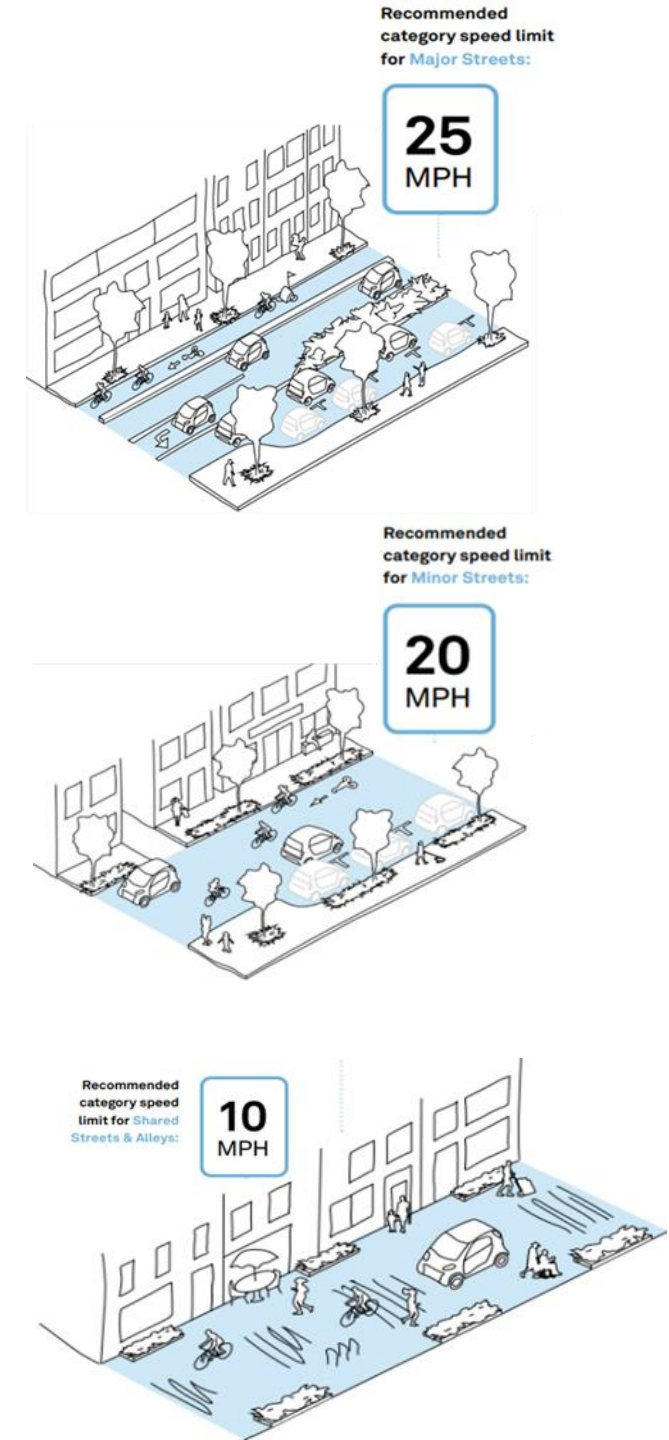


SELECTING A SPEED MANAGEMENT OPTION



ตัวอย่าง รัฐบาลรัฐวิกตอเรีย:

- ❖ กำหนดวิธีการที่เหมาะสมในการใช้ขีดจำกัดความเร็ว 30 กม./ชม. ในพื้นที่ที่อยู่อาศัยในเมือง โดยการ 1) **ทดลองในพื้นที่** ชานเมืองกลางและรอบนอก และ 2) **ติดตามผลลัพธ์** ในเมืองที่คล้ายคลึงกันในประเทศและส่วนอื่น ๆ ของออสเตรเลีย
- ❖ จัดเตรียมทางเลือกในแนวทางสำหรับขีดจำกัดความเร็ว 30 กม./ชม. ในพื้นที่ เช่น เขตธุรกิจใจกลางเมือง พื้นที่กิจกรรมหลัก ใกล้โรงเรียน และพื้นที่อยู่อาศัย
- ❖ **นำร่องหรือสนับสนุนให้ท้องถิ่นนำร่องโซน 30 กม./ชม. ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมการเดินเท้าสูง** ในชานเมืองกลางหรือรอบนอก
- ❖ ทบทวนข้อกำหนดด้านป้ายจราจรและโครงสร้างพื้นฐานสำหรับเขตที่ให้ ความสำคัญกับคนเดินเท้า เพื่อพิจารณาว่าสามารถลดหรือทำให้เรียบง่ายขึ้นได้หรือไม่



ตัวอย่าง รัฐบาลรัฐวิกตอเรีย:

❖ หน่วยงานที่ดูแลถนนควรสนับสนุนให้ใช้โซนสำหรับคนเดินเท้าที่ความเร็ว 10 หรือ 20 กม./ชม. ใน:

- พื้นที่ที่คนเดินเท้าถูกบังคับให้ใช้พื้นที่ร่วมกับยานพาหนะ เช่น ที่จอดรถและทางเดินรถ
- ถนนสำหรับที่อยู่อาศัยและถนนอื่นๆ ในท้องถิ่นที่ไม่มีทางเท้า
- สถานที่ที่มีปริมาณคนเดินเท้าสูงและมีปริมาณการจราจรค่อนข้างต่ำ รวมถึงบริเวณจุดจอดรถขนส่งสาธารณะและทางแยกต่างระดับที่มีการใช้งานสูง

ACTIVITY LEVEL:



CONFLICT DENSITY:



20 MPH

20 MPH

25 MPH

20 MPH

25 MPH

30 MPH

25 MPH

25 MPH

35 MPH

