



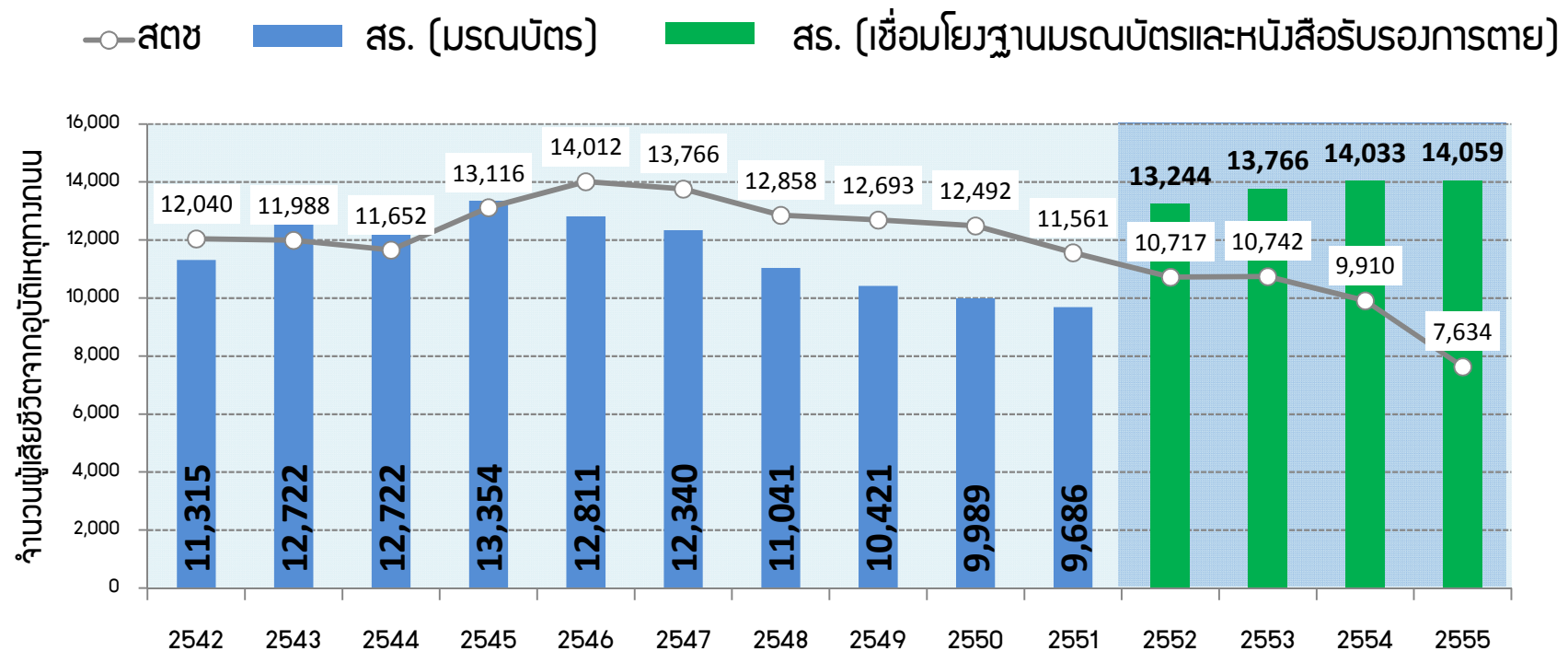
สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยกับ การบังคับใช้กฎหมาย

มูลนิธิไทยโรดส์

ธันวาคม 2556

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

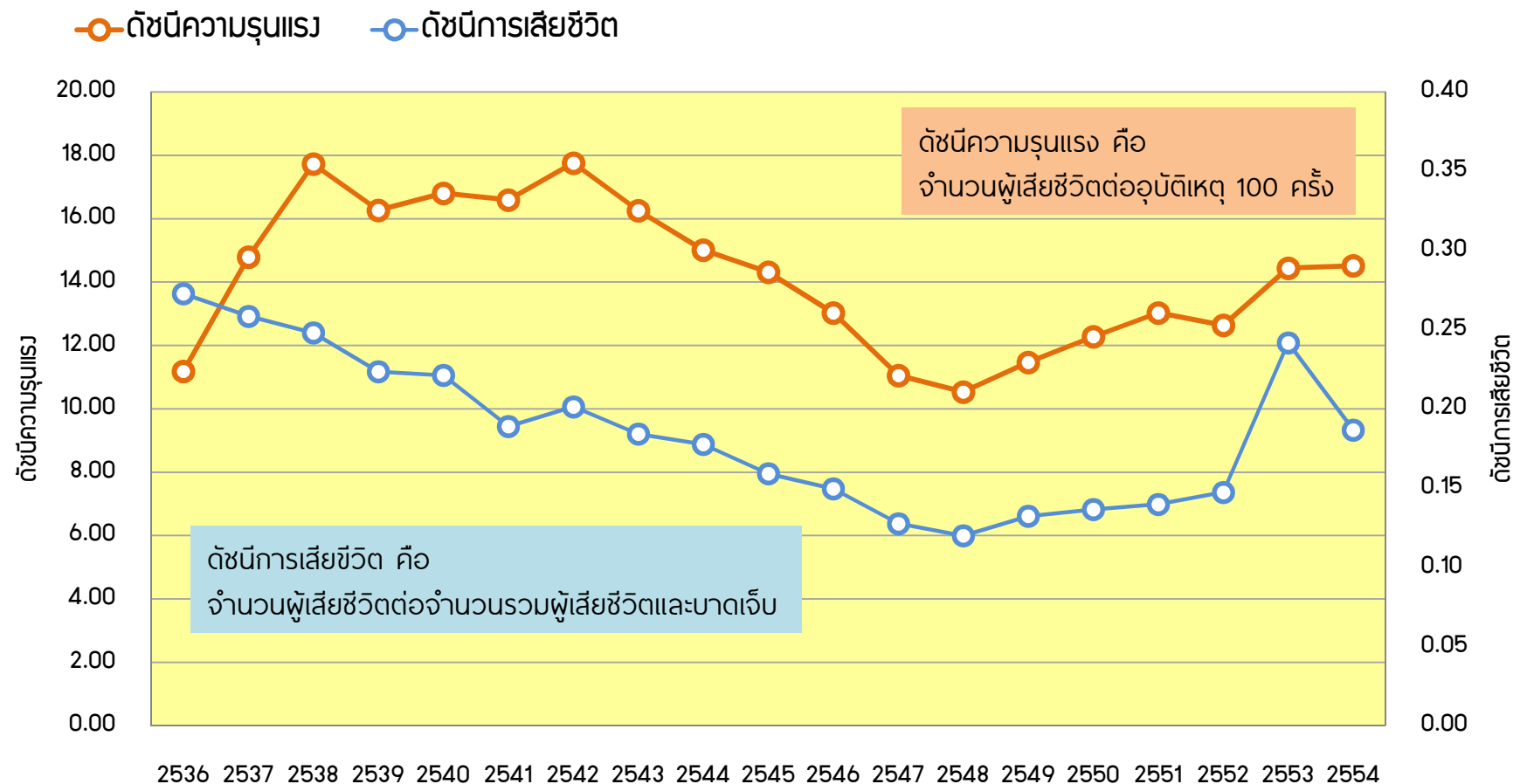
การตรวจสอบและบูรณาการข้อมูลจากหลายแหล่ง จะช่วยให้ทราบถึงสถานการณ์และแนวโน้มของปัญหาที่ใกล้เคียงกับข้อเท็จจริงมากยิ่งขึ้น โดยตัวเลขความสูญเสียที่แท้จริงอาจสูงมากกว่านี้



ผลการเชื่อมโยงข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากหลายฐาน
โดยสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข

ดัชนีความรุนแรงและดัชนีการเสียชีวิต ปี 2536 - 2554

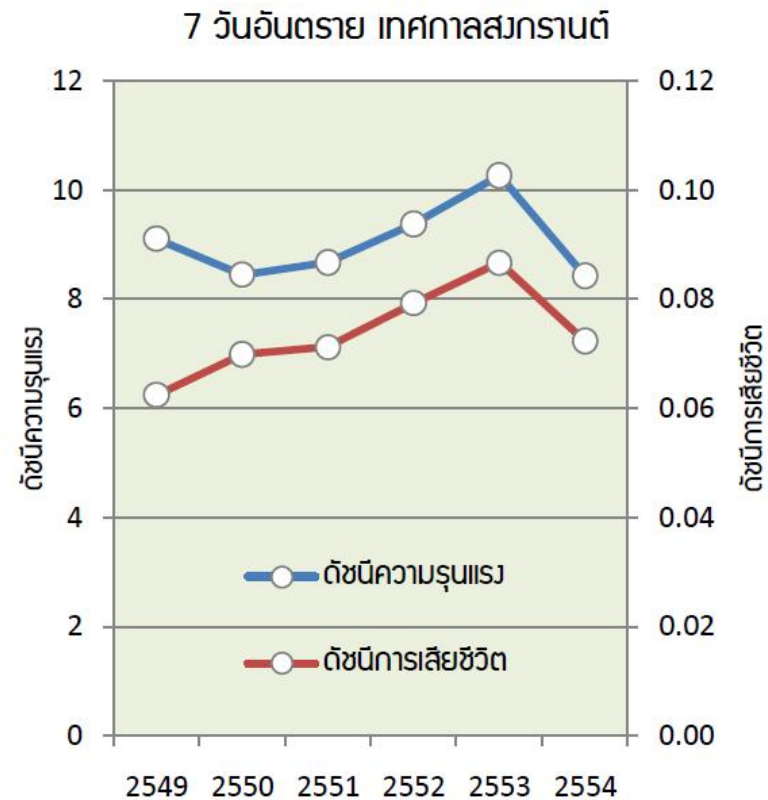
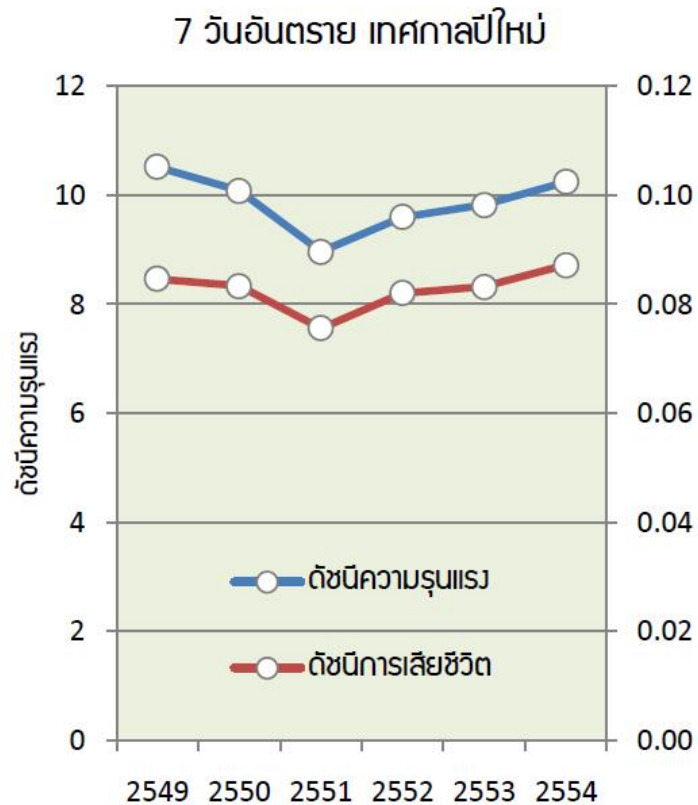
ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่เข้าขั้นวิกฤต จากข้อมูลดัชนีความรุนแรงและดัชนีการเสียชีวิตที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาล



แหล่งข้อมูล: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ดัชนีความรุนแรงและดัชนีการเสียชีวิต ปี 2536 – 2554

ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่เข้าขั้นวิกฤต จากข้อมูลดัชนีความรุนแรงและดัชนีการเสียชีวิตที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาล



กฎหมายและ
การบังคับใช้



General and Specific Deterrent Effects

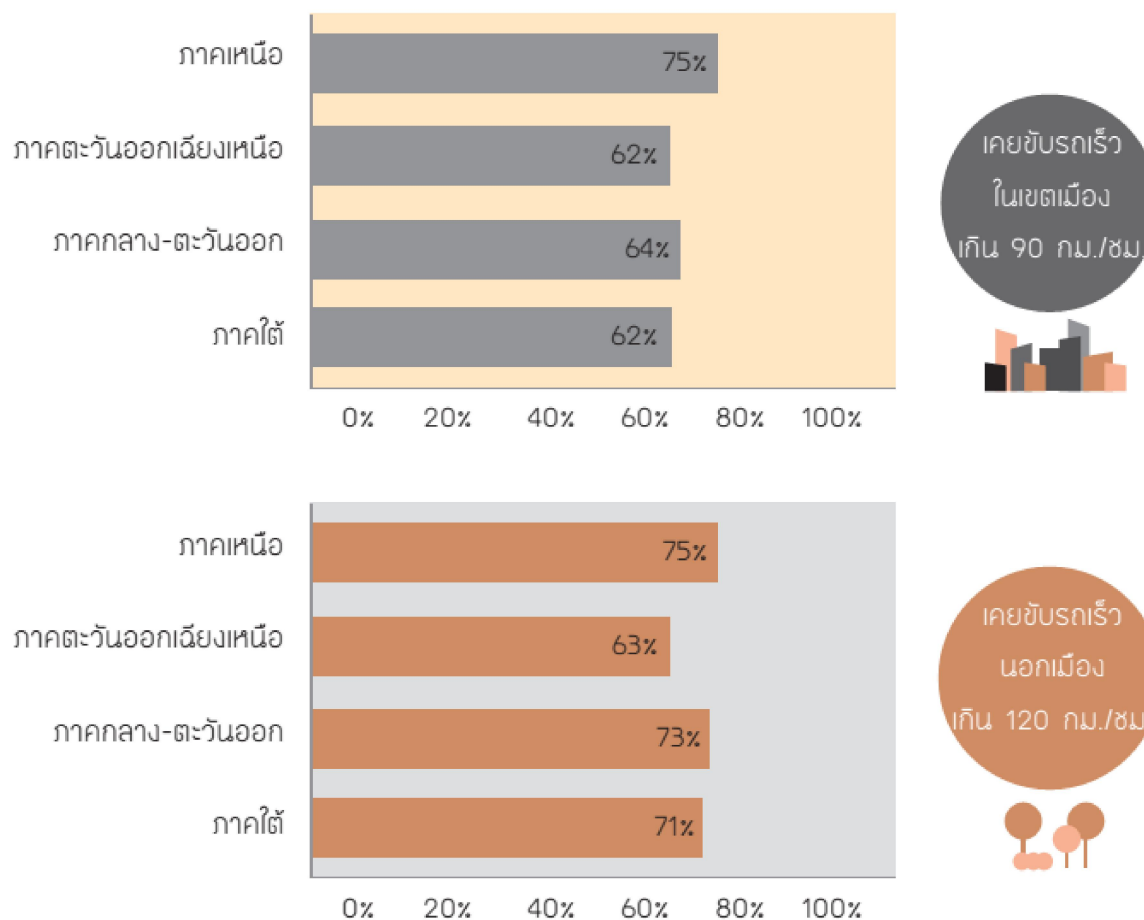
ลดอุบัติเหตุและ
การบาดเจ็บ



กฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย

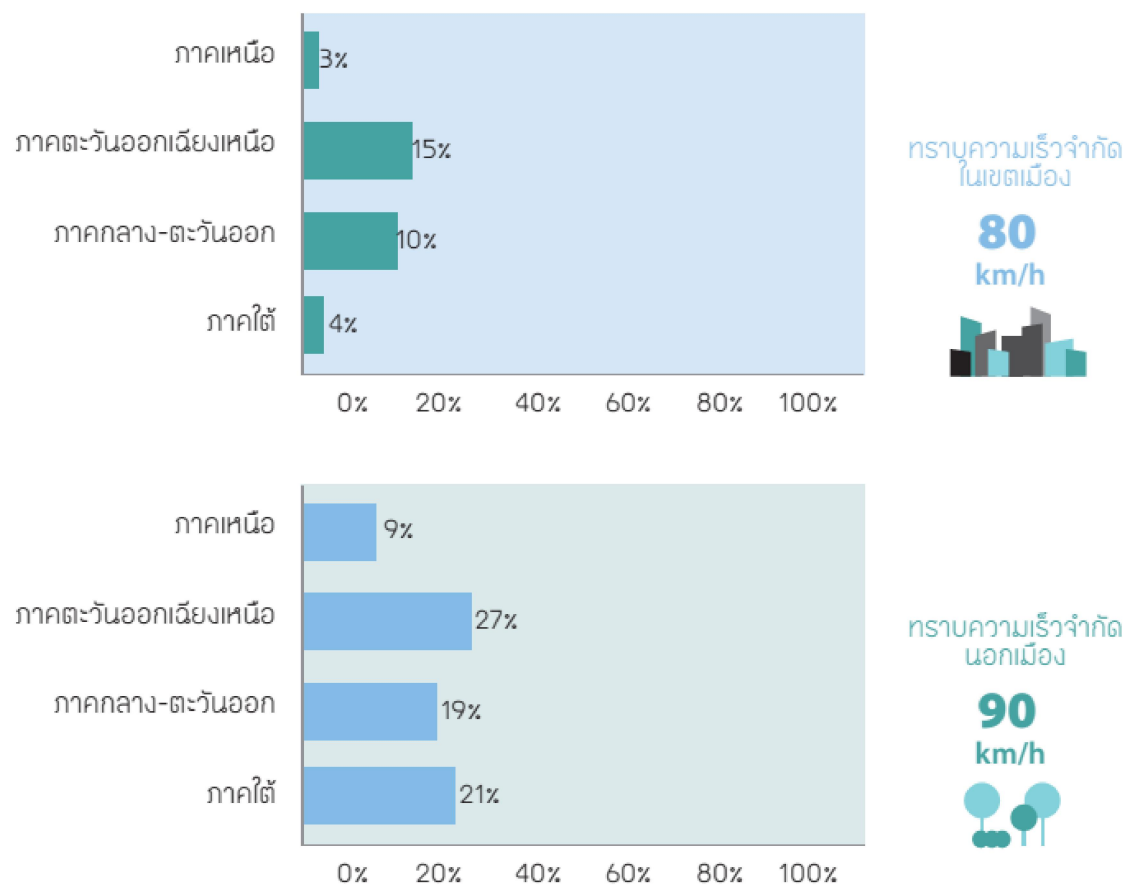
เข้มขันนิรภัย หมวกนิรภัย
การใช้ความเร็ว การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่
การแข่งรถ สัญญาณและเครื่องหมายจราจร
การเลี้ยวรถ ดื่มแอลกอฮอล์ การกลับรถ
อื่นๆ การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

พฤติกรรมการใช้ความเร็ว



1 ใน 3 ของผู้ขับขี่รถยนต์ยอมรับว่าเคยขับเร็ว

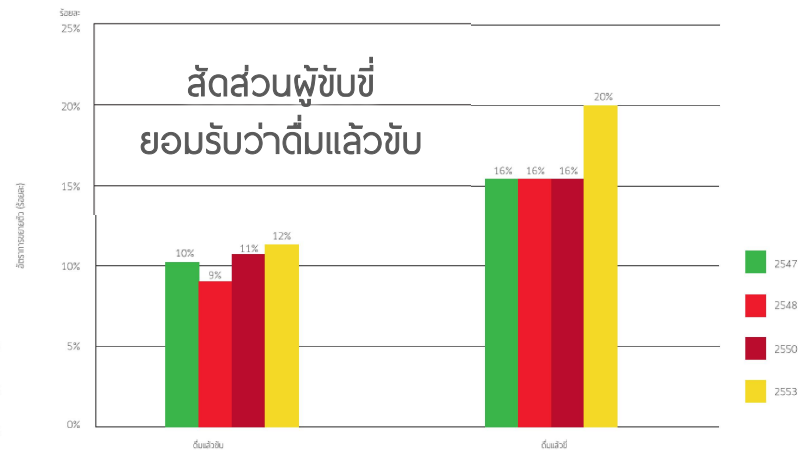
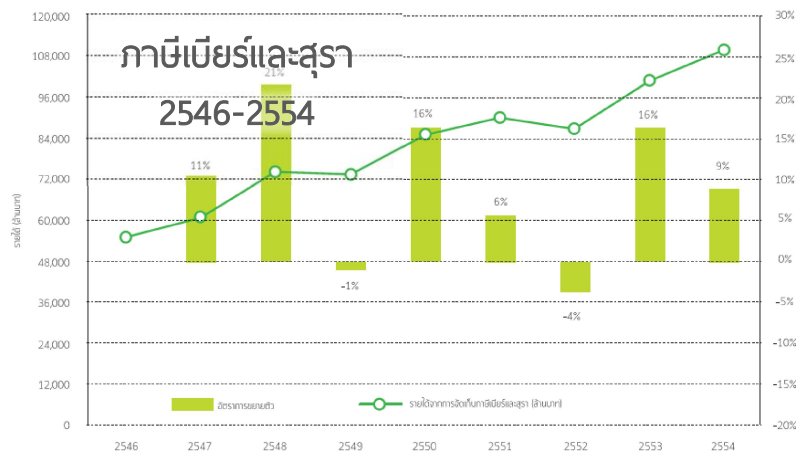
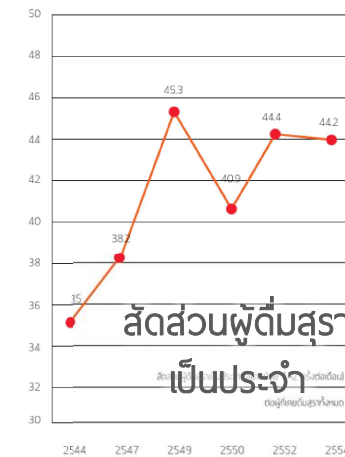
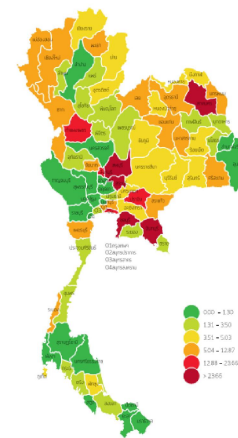
พฤติกรรมการใช้ความเร็ว



ผู้ขับขี่รถยนต์กว่าร้อยละ 80 ขาดความรู้เกี่ยวกับอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด

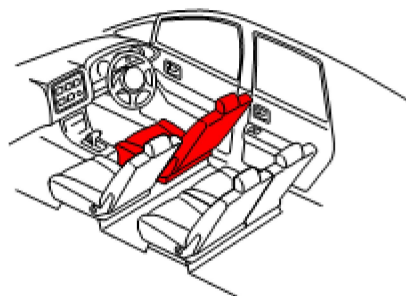
มาแล้วครับ

ข้อมูลสถิติล่าสุดระบุว่าปัญหาอุบัติเหตุเมาแล้วขับเพิ่มสูงขึ้น เช่นเดียวกับการขยายตัวของรถจักรยานยนต์และการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สอดคล้องกับการดื่มแล้วขับของคนไทยที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาเดียวกัน



การใช้เข็มขัดนิรภัย ปี 2553 และ 2554*

เฉพาะผู้ขับขี่



64% 2554

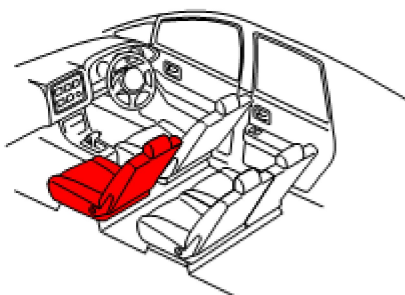
52% 2554

66% 2553

57% 2553



เฉพาะผู้โดยสาร



43% 2554

38% 2554

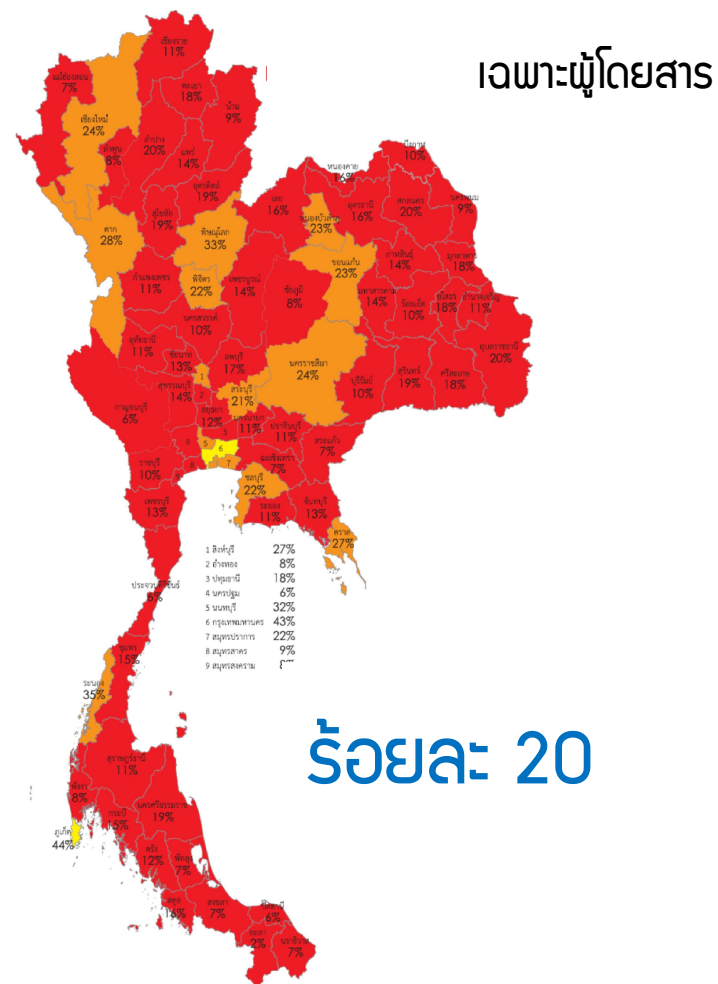
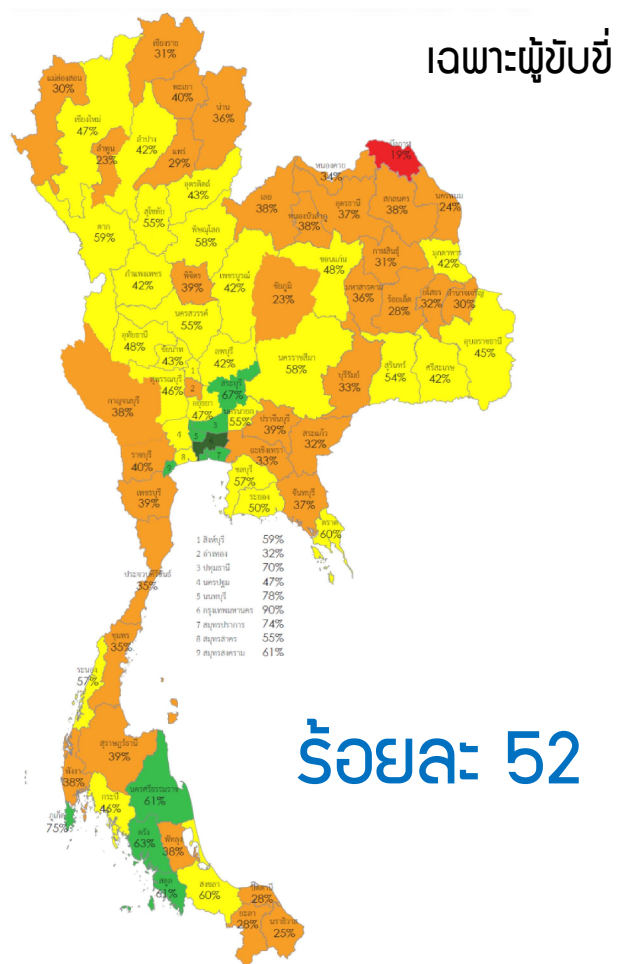
45% 2553

41% 2553



* โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่าย Road Safety Watch

การสวมหมวกนิรภัย ปี 2555*



มากกว่า 80%

61% - 80%

41% - 60%

21% - 40%

น้อยกว่า 21%

รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ร้อยละ 43

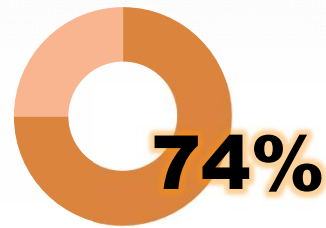
* โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่าย Road Safety Watch

อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ปี 2555

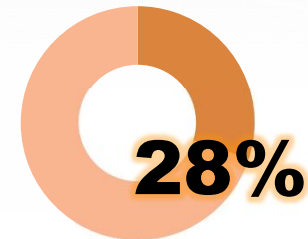
เปรียบเทียบระหว่างเขตเมืองและชุมชนชนบท


รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

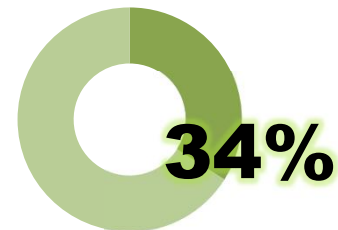
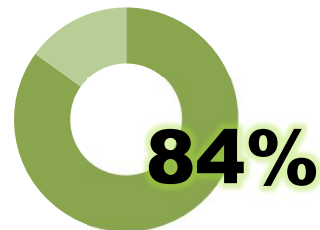
เขตเมือง



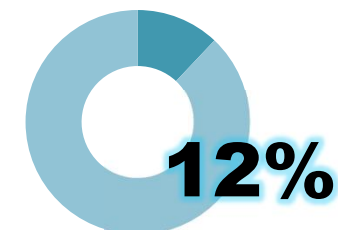
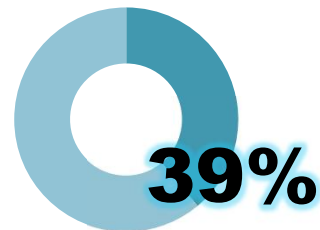
ชุมชนชนบท




เฉพาะผู้ขับขี่

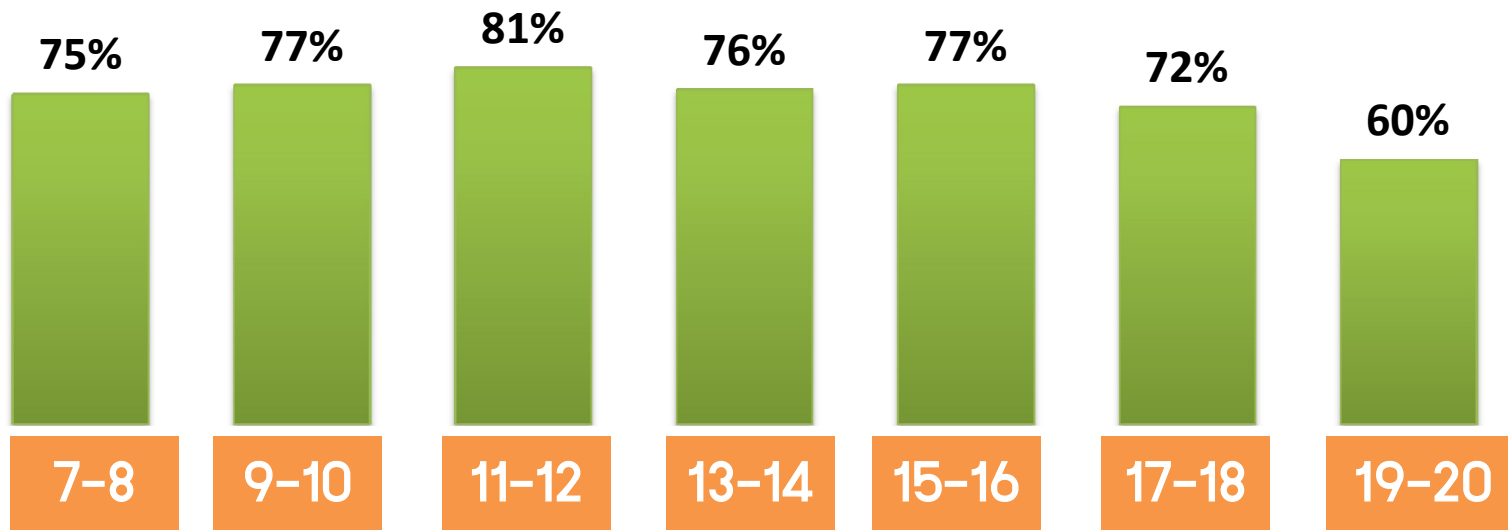



เฉพาะผู้โดยสาร



อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ปี 2555

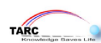
จำแนกตามเวลา ในเขตเมือง



* ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ระบุว่า
ผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดขึ้นเวลา 18-20 น.



รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

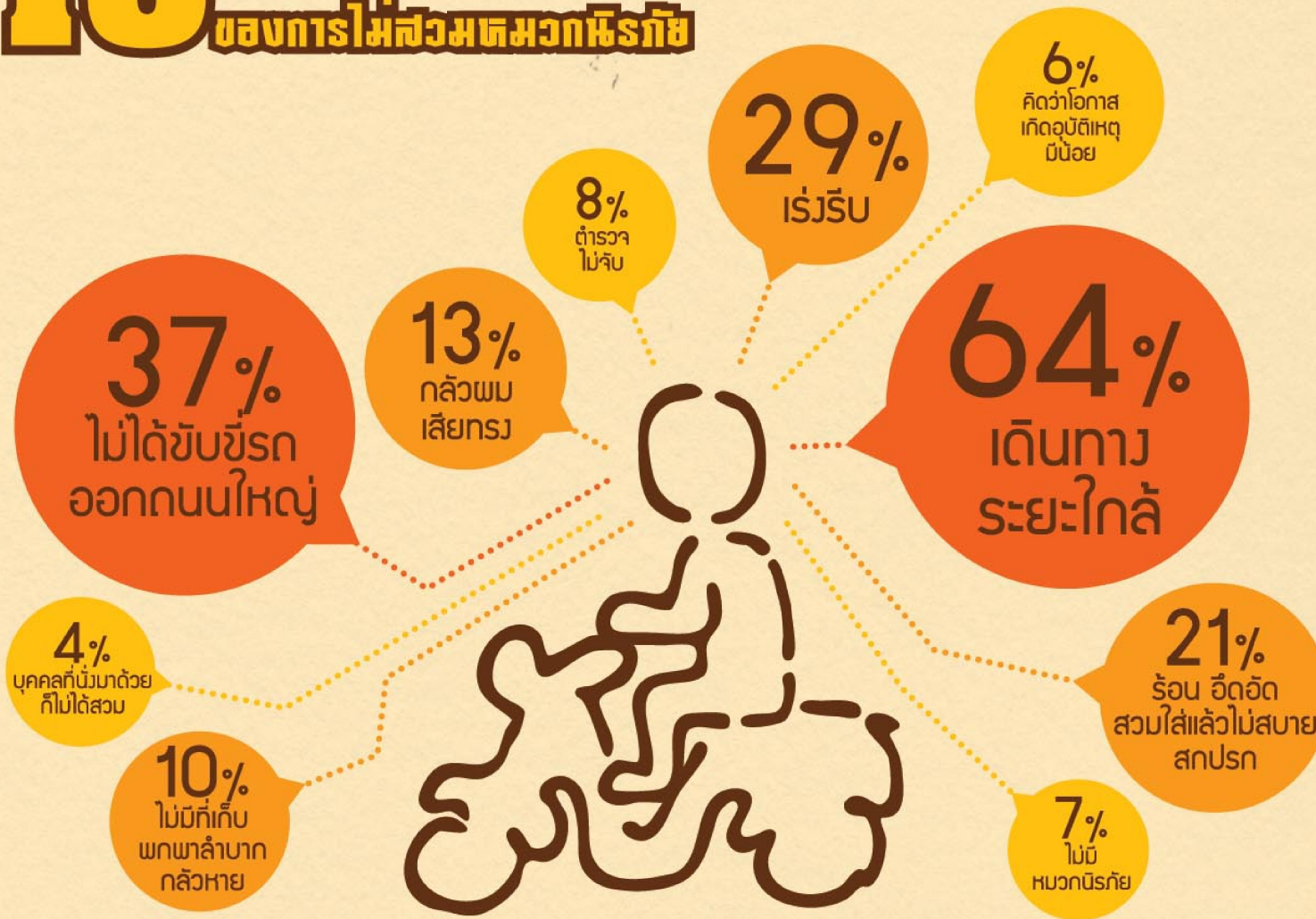


thaiROADS



10 เหตุผลสำคัญ

ของการไม่สวมหมวกนิรภัย



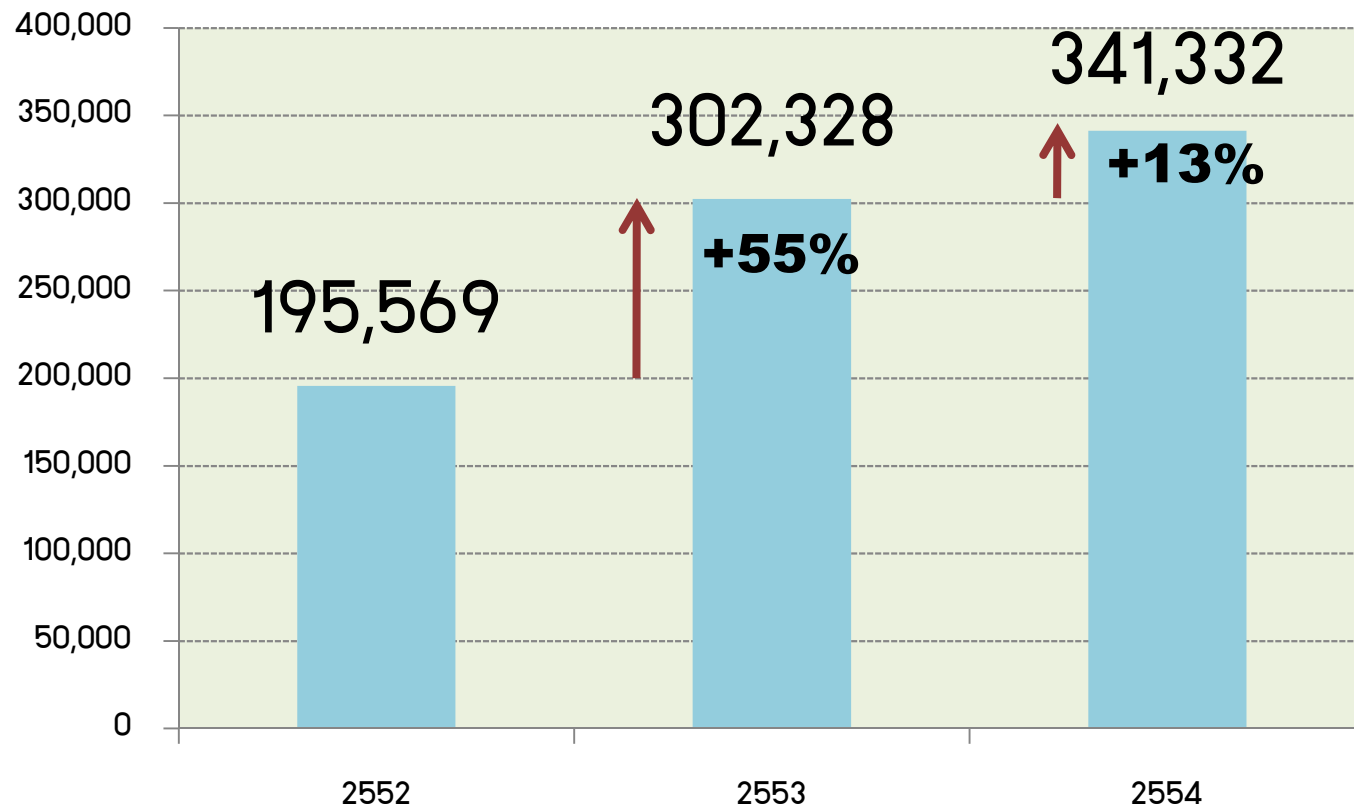
แหล่งข้อมูล มูลนิธิไทยโรดส์ และ เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (2553)



ผลการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมา
กรณีการใช้ความเร็วและการสวมหมวกนิรภัย

สถิติจำนวนการจับกุมยานพาหนะที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบนทางหลวง พ.ศ. 2552 – 2554

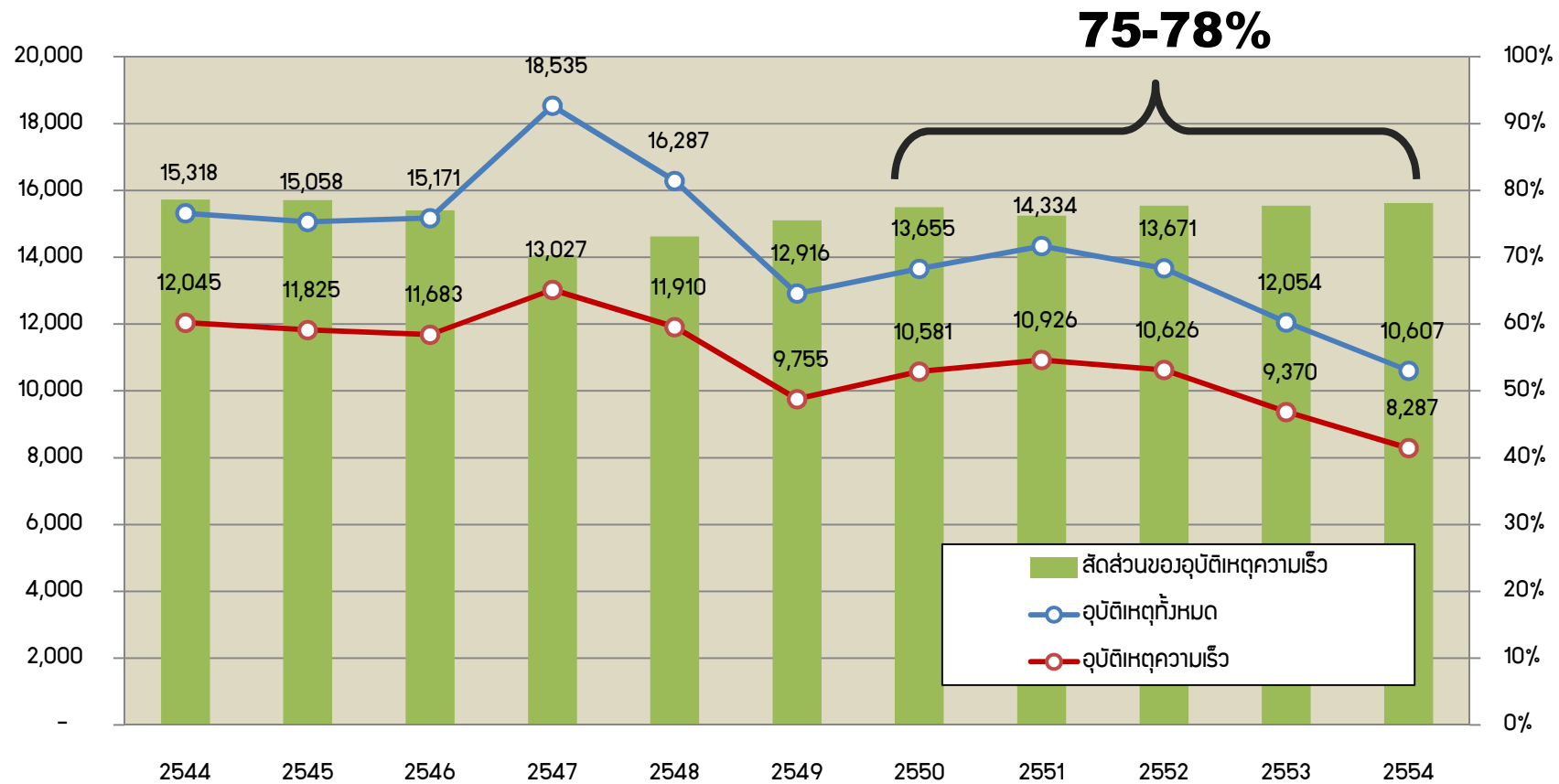
แหล่งข้อมูล: ฐานยุทธศาสตร์ กองบังคับการตำรวจทางหลวง



จำนวนการจับกุมการใช้ความเร็วเพิ่มขึ้น !

สัดส่วนของอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วบนทางหลวง พ.ศ. 2544 – 2554

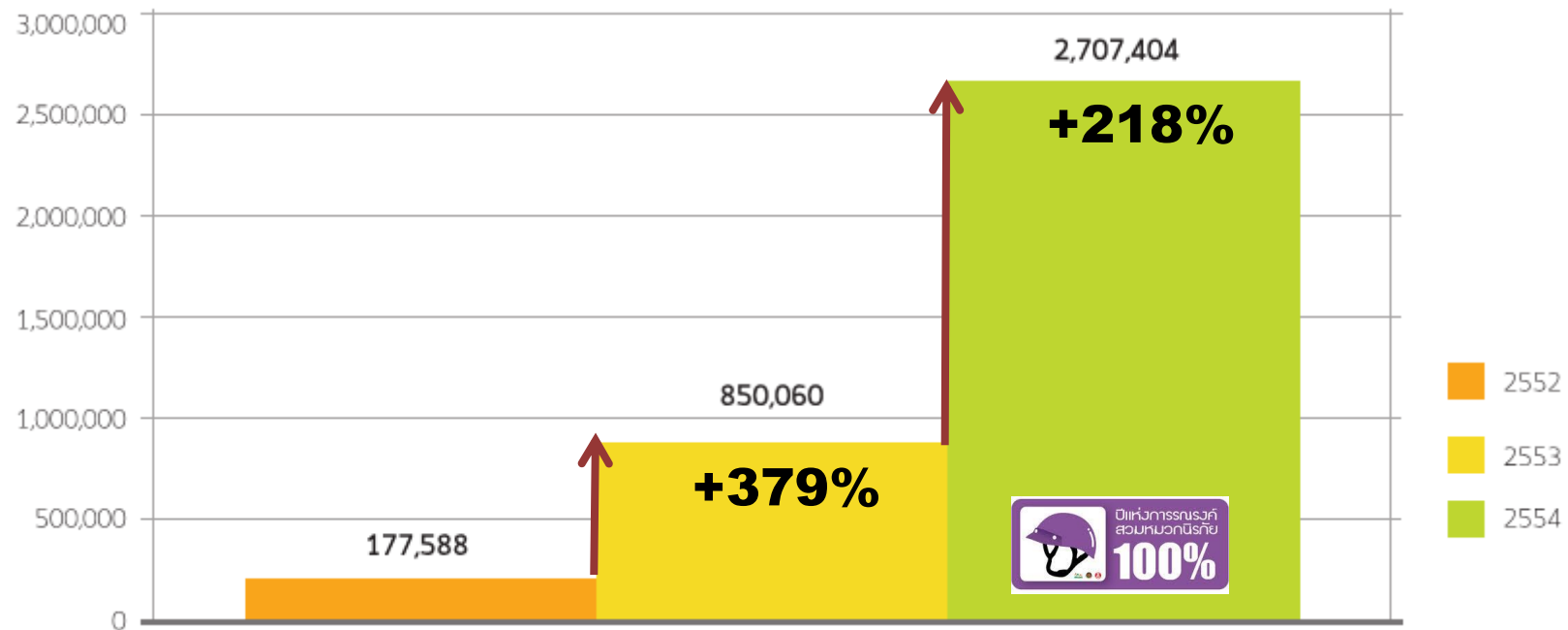
แหล่งข้อมูล: สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง



สัดส่วนของอุบัติเหตุเนื่องจากความเร็วยังคงเท่าเดิม !

สถิติจำนวนการตรวจจับผู้กระทำความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย พ.ศ. 2552 - 2554

แหล่งข้อมูล: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



จำนวนการจับกุมการไม่สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น !

อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย*



ปี 2553

ปี 2554

ปี 2555

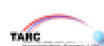
ผู้ขับขี่	53%	54%	52%
ผู้โดยสาร	19%	24%	20%
รวม	44%	46%	43%

* สํารวจจากจํานวนกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์

1,502,949 ราย ปี 2555

1,244,140 ราย ปี 2554

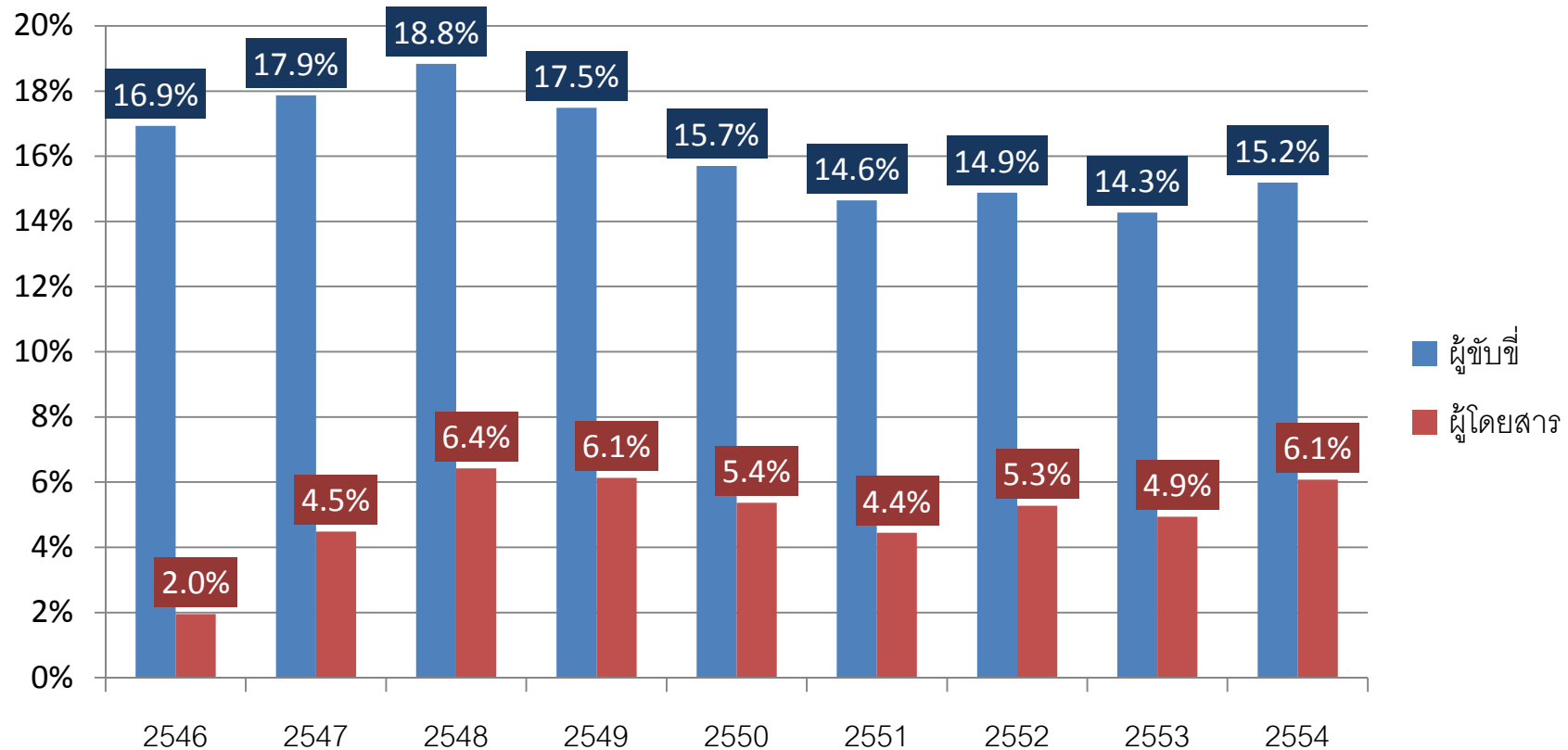
954,956 ราย ปี 2553



thaiROADS



การสวมหมวกในกลุ่มผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเช่นกัน



สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่ง

แหล่งข้อมูล เครือข่ายโรงพยาบาลตำรวจสถานการณ์ระดับชาติ 28 แห่ง

เปรียบเทียบระดับการบังคับใช้กฎหมาย“**หมวกนิรภัย**”ในอาเซียน

ไทยได้คะแนนเพียง 6 เต็ม 10

สิงคโปร์	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
เวียดนาม	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
อินโดนีเซีย	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ลาว	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ไทย	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
มาเลเซีย	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
เมียนมาร์	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
กัมพูชา	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมายที่ส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัย

จากการวิจัยพบว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย
มีแนวโน้มจะ**ไม่**สวมหมวกนิรภัย ถ้า.....

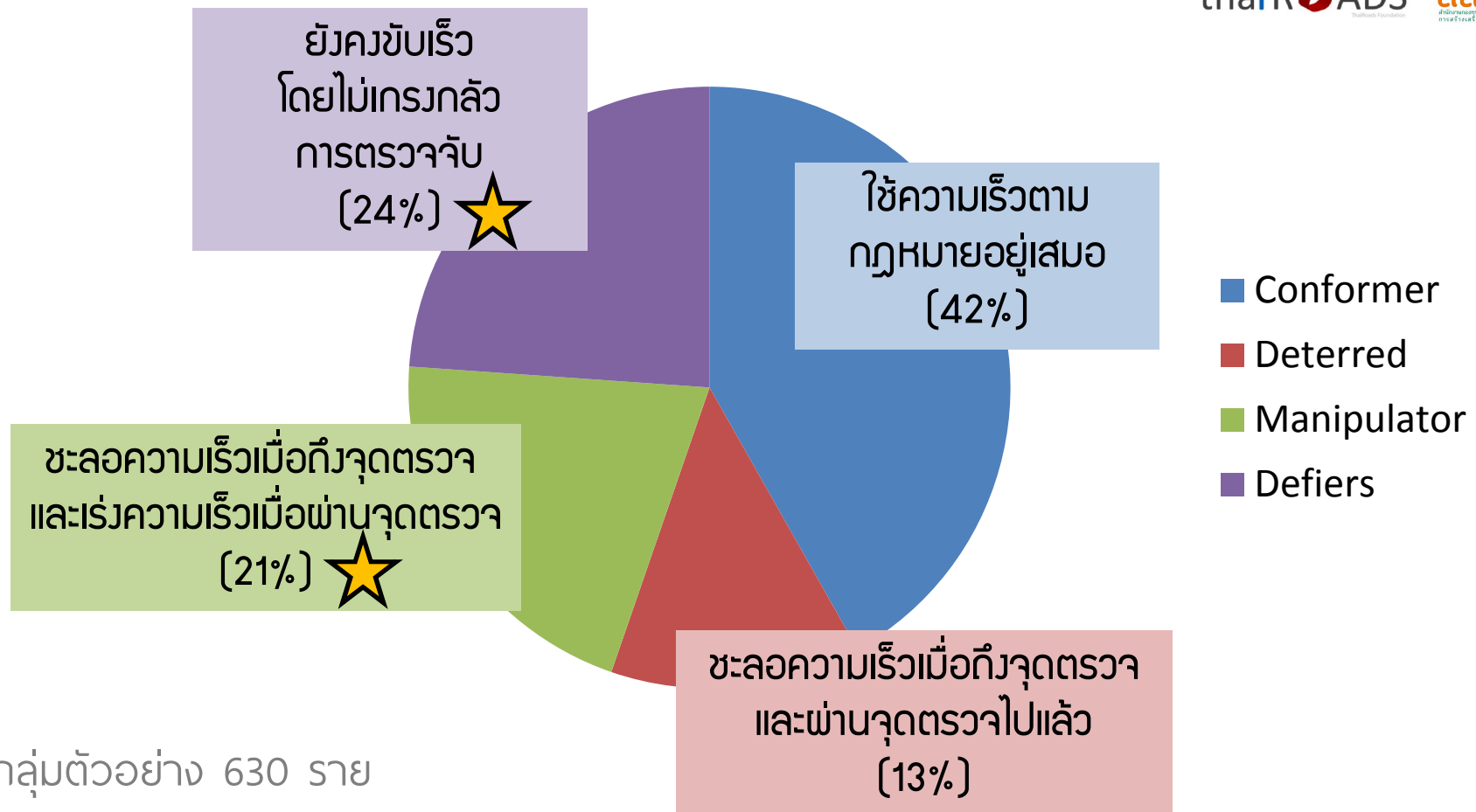
1. รู้สึกว่า**ไม่มีความเสี่ยง**ถูกตำรวจจับ หากไม่สวมหมวกนิรภัย
2. **ไม่ค่อยพบเห็น**จุดตรวจ/ด่านตรวจ
3. สามารถจดจำ**สถานที่และเวลา**ของจุดตรวจ/ด่านตรวจได้
4. **ไม่ทราบ**ว่าการไม่สวมหมวกนั้นช้อนท้าย “ผิดกฎหมาย”
5. รู้สึกว่า**ตำรวจไม่กดขี่**จับกุม

Source: Jiwattanakulpaisarn et al (2013) Does law enforcement awareness affect motorcycle helmet use? Evidence from urban cities in Thailand, Global Health Promotion, Vol 20, Issue 3, pp 14-24.

ประเภทของผู้ขับขี่จำแนกตามพฤติกรรมการใช้ความเร็ว เมื่อผ่านจุดตรวจ/กล้องตรวจจับความเร็ว (Driver Typology)

thaiROADS

สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การวิจัย



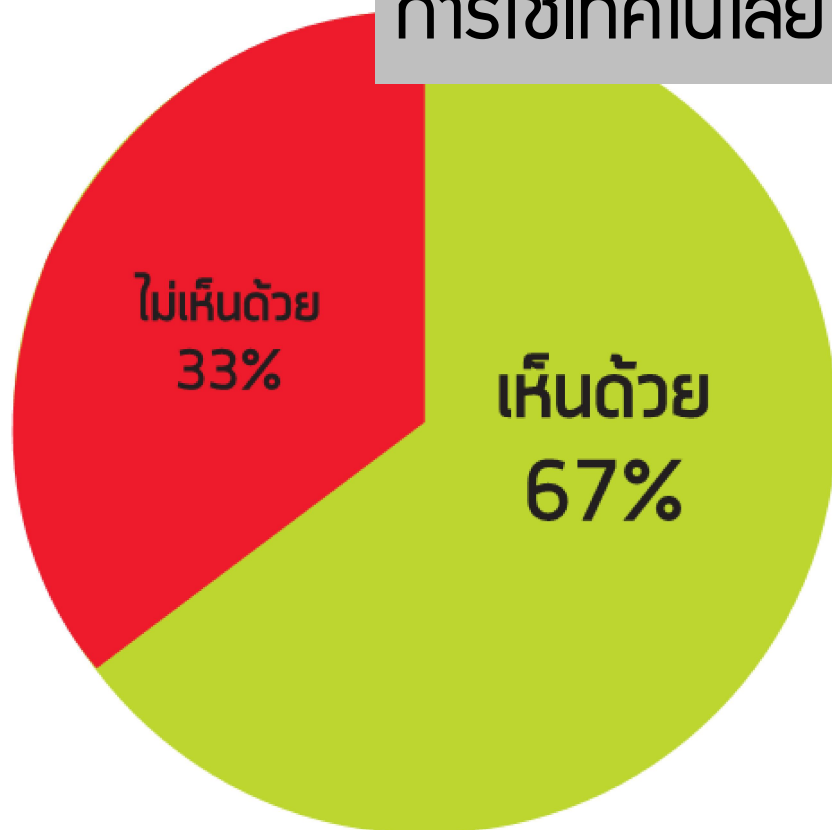
Source: Sontikul et al (2011) Driver Typology and Speeding Behavior in Speed Enforcement Zone, Transportation Research Board 90th Annual Meeting, Washington DC. January

ทัศนคติของผู้ขับขี่ต่อแนวทางการยกระดับการบังคับใช้กฎหมาย

thaiROADS
มูลนิธิไทยโรดส์



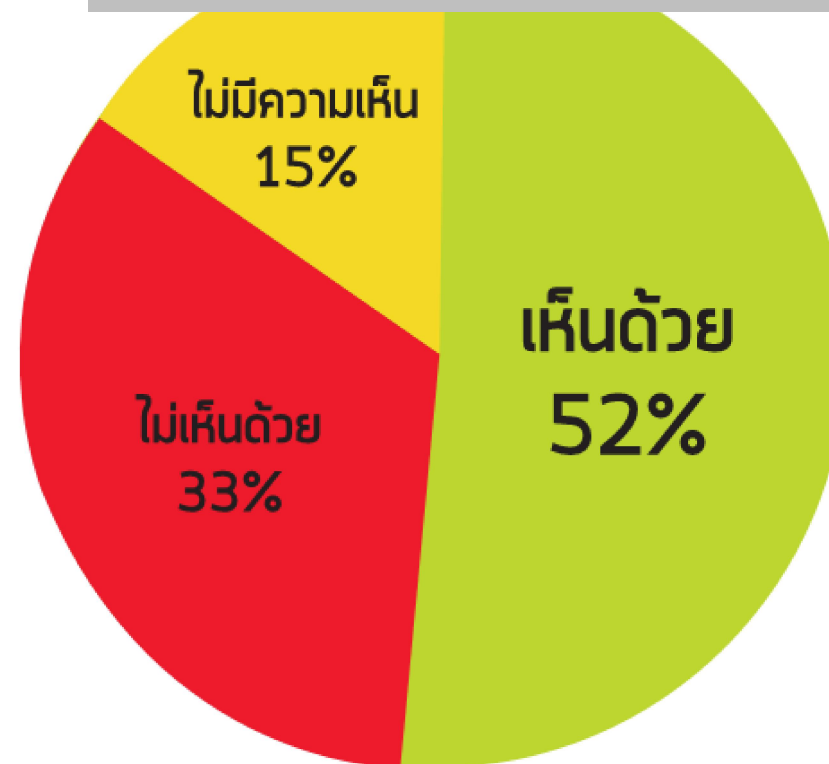
การใช้เทคโนโลยี



รูปที่ 6-8 ทัศนคติของผู้ขับขี่ต่อการตรวจจับความเร็ว
โดยการถ่ายภาพและส่งหลักฐานไปที่บ้าน

แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์
และ เครือข่าย Road Safety Watch (2553)

การปรับโครงสร้างโทษปรับ



รูปที่ 6-9 ทัศนคติของผู้ขับขี่ต่อการเพิ่มโทษปรับให้แพงขึ้น
สำหรับคนที่ขับรถเร็วมากๆ

แหล่งข้อมูล : มูลนิธิไทยโรดส์
และ เครือข่าย Road Safety Watch (2553)