

ประเทศไทย

ประชากร 67,010,502 คน • รายได้: ปานกลาง • ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัว: 5,340 ดอลลาร์สหรัฐ



รูปแบบองค์กร

หน่วยงานหลัก	ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
ได้รับเงินสนับสนุนจากงบประมาณของประเทศ	ได้รับ
ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ	มี
ทุนสนับสนุนการดำเนินการตามยุทธศาสตร์	ได้รับทุนสนับสนุนบางส่วน
เป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิต	ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 100,000 คน (ปี 2553-2563)

สิ่งที่ทำให้ถนนและการเดินทางปลอดภัยขึ้น

โครงการสร้างถนนใหม่ต้องผ่านการตรวจสอบอย่างเป็นทางการ	ไม่
ถนนที่มียูนิคได้รับการตรวจสอบสม่ำเสมอ	ไม่
นโยบายส่งเสริมการเดินหรือการปั่นจักรยาน	ไม่มี
นโยบายส่งเสริมการลงทุนด้านการขนส่งมวลชน	มี
นโยบายแยกประเภทผู้ใช้ถนนและป้องกันผู้ใช้ถนนที่มีสถานะเสี่ยงอันตราย	ไม่

สิ่งที่ทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้น

จำนวนยานพาหนะทั้งหมดที่จดทะเบียนในปี 2555	32,476,977 คัน
รถยนต์และยานพาหนะขนาดเล็ก (Light Vehicles) 4 ล้อ	11,829,221 คัน
รถจักรยานยนต์ 2 และ 3 ล้อ	19,169,418 คัน
รถบรรทุกหนัก	901,014 คัน
รถโดยสาร (Buses)	137,609 คัน
อื่นๆ	439,715 คัน

มาตรฐานยานพาหนะในประเทศไทย *

มาตรฐานการชนด้านหน้า	ไม่มี
ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการทรงตัว	ไม่มี
การป้องกันคนเดินเท้า	มี

* คณะทำงานชุดที่ 29 ของคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งยุโรปของสหประชาชาติ (UNECE WP29)

การดูแลรักษาหลังประสบอุบัติเหตุ

ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บสำหรับห้องฉุกเฉิน	มี
หมายเลขโทรศัพท์ฉุกเฉิน	1669

ผลการตรวจจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ร้อยละ 4.6% ของผู้ป่วยที่รับตัวเข้าโรงพยาบาล^b
^b 2549, การศึกษาของ ดร. การัน สุวพันธ์, พ.บ., "อุบัติเหตุการจราจรทางบก และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากสาเหตุอุบัติเหตุจราจรทางบก"

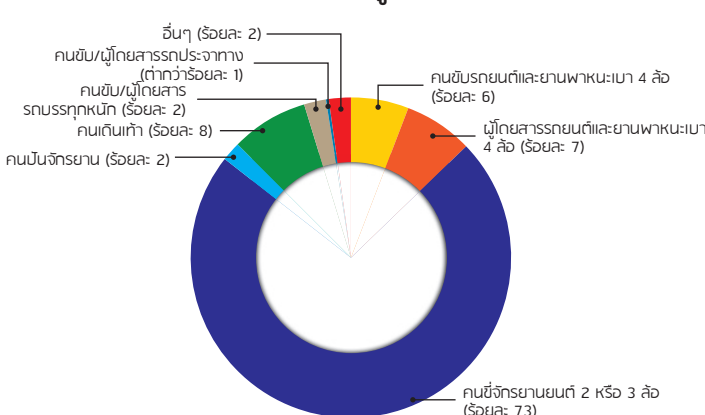
ข้อมูล

การเสียชีวิตจากการจราจรทางบก ตามที่มียารายงาน (ปี 2555)	14,059 คน ^c (ช. ร้อยละ: 79, หญิง ร้อยละ: 21)
การเสียชีวิตจากการจราจรทางบก ตามที่องค์การอนามัยโลกประมาณการไว้	24 237
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ตามที่องค์การอนามัยโลกประมาณการไว้	36.2
ความสูญเสียต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ตามที่ประมาณการไว้	3.0%

^c สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์, สำนักงานปลัดกระทรวง, กระทรวงสาธารณสุข กำหนดโดยระยะเวลาหลังเกิดอุบัติเหตุ

^d 2552, ดร. พิชัย ธารนิรันดร์, "การศึกษามูลค่าอุบัติเหตุประเทศไทย พ.ศ. 2547"

การเสียชีวิตแบ่งตามประเภทของผู้ใช้ถนน



แหล่งข้อมูล: ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (ข้อมูล ณ ปี 2555)

สิ่งที่ทำให้ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

กฎหมายว่าด้วยการจำกัดความเร็วสูงสุด	มี
ความเร็วสูงสุดโดยเขตเมือง	80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ความเร็วสูงสุดโดยเขตชนบท	90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ความเร็วสูงสุดโดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
หน่วยงานระดับท้องถิ่นสามารถปรับเปลี่ยนความเร็วสูงสุดได้	ไม่ได้
การบังคับใช้กฎหมาย	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

กฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับ

ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุด - ประชาชนทั่วไป	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร
ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุด - ผู้ขับขี่รถใหม่	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร
การสุ่มตรวจสอบหายใจ	มี
การบังคับใช้กฎหมาย	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
ร้อยละของการเสียชีวิตจากการจราจรเนื่องด้วยการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	ร้อยละ: 26%

กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัย

ใช้บังคับกับคนขี่จักรยานยนต์และคนซ้อนท้าย	ใช่
กฎหมายกำหนดให้ต้องรัดหมวกนิรภัย	ใช่
กฎหมายกำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัย	ใช่
การบังคับใช้กฎหมาย	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
อัตราการสวมหมวกนิรภัย	ร้อยละ: 52 ของคนขี่จักรยานยนต์, ร้อยละ: 20% ของคนซ้อนท้าย

กฎหมายว่าด้วยเข็มขัดนิรภัย

ใช้บังคับกับคนนั่งเบาะหน้าและเบาะหลัง	ไม่
การบังคับใช้กฎหมาย	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย	ร้อยละ: 58 ของคนขับรถ, ร้อยละ: 54% ของคนนั่งเบาะหน้า

กฎหมายว่าด้วยที่นั่งสำหรับเด็กในรถยนต์

ข้อห้ามไม่ให้เด็กนั่งเบาะหน้า	ไม่มี
กฎหมายว่าด้วยที่นั่งสำหรับเด็กในรถยนต์	ไม่มี
การบังคับใช้กฎหมาย	ไม่มี
ร้อยละของเด็กที่ใช้ที่นั่งสำหรับเด็กในรถยนต์	ไม่มี

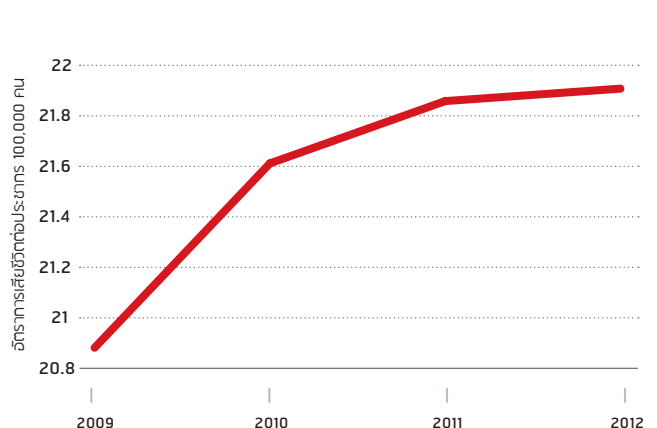
กฎหมายว่าด้วยการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ

กฎหมายห้ามถือโทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	มี
กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ที่มีระบบ Hands-Free ขณะขับรถ	ไม่มี
กฎหมายว่าด้วยการใช้สายคาดเข็มขัดนิรภัย	มี

* ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (ข้อมูล ณ ปี 2555)

¹ การสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์ (Thai Roads Foundation) (ข้อมูล ณ ปี 2555)

แนวโน้มการเสียชีวิตจากการจราจรทางบก ตามที่มียารายงาน



แหล่งข้อมูล: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์, สำนักงานปลัดกระทรวง, กระทรวงสาธารณสุข