

ชุดข้อมูลประกอบการดำเนินงานเฝ้าระวังป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2567

“ขับซึ่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ”

29 ธันวาคม 2566 – 4 มกราคม 2567



ศุกร์	เสาร์	อาทิตย์	จันทร์	อังคาร	พุธ	พฤหัสบดี
29	30	31	1	2	3	4

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)

ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

www.accident.or.th Tel: 02-588-3769 / Fax: 02-580-0518

สามารถดาวน์โหลดเอกสารได้ที่ www.accident.or.th



อุบัติเหตุทางถนน เป็นหนึ่งในประเด็นนำกังวลของประเทศไทยที่สร้างความสูญเสีย ทั้งในแง่ของชีวิตและเศรษฐกิจต่อประเทศอย่างมหาศาล โดยองค์การอนามัยโลก ประมาณการณ์ว่าอุบัติเหตุทางถนนสร้างความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยกว่า 5 แสนล้านบาทต่อปี แม้จะเป็นประเด็นปัญหาที่รุนแรง ทว่าประเทศไทยกลับยังไม่สามารถแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้ ตามเป้าหมายทศวรรษด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 ขององค์การอนามัยโลก โดยจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในปี 2563 นั้น อยู่ที่ 32.7 คนต่อแสนประชากร ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่ 18 คนต่อแสนประชากรในปี 2563 อย่างมาก จากความท้าทายดังกล่าว **ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)** ในฐานะหน่วยงานหลักในการบูรณาการการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นมา จึงเล็งเห็นถึงความจำเป็นในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. 2565 - 2570) เพื่อใช้เป็นกรอบการขับเคลื่อนการดำเนินงาน และบูรณาการการทำงานจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องขอแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 ซึ่งกำลังจะสิ้นสุดลง

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เป็นผลจากการดำเนินการสังเคราะห์ประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนจาก 4 แหล่ง ประกอบด้วย 1) การทบทวนกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (ประกอบด้วยทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2 พ.ศ.2564- 2573 เป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน 12 เป้าหมายโลกสำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน และหลักการ Safe system) 2) การทบทวนปัจจัยความสำเร็จของต่างประเทศ (ประกอบด้วยประเทศออสเตรเลีย เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และสหราชอาณาจักร) 3) การวิเคราะห์การเชื่อมโยงแผนความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงาน และ 4) การทบทวนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และ 5) การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 - 2564 นอกจากนี้ การจัดทำแผนแม่บทในครั้งนี้ได้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องผ่านการจัดประชุมทั่วประเทศทั้งในส่วนกลางและ 4 ภูมิภาค และหน่วยงานหลักภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนผ่านการประชุมกลุ่มย่อย รวมถึงผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งชาวไทยและต่างชาติ ผ่านการทบทวนร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เพื่อนำข้อค้นพบและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไปใช้ในการพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ ให้มีความสมบูรณ์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ยังมีการพิจารณากรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลกซึ่งประกอบด้วย 5 เสาหลัก คือ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัย ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัยยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการพิจารณาประเด็นที่ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศให้ความสนใจ ประกอบด้วย การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน และการสัญจรที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ไม่ใช่ยานยนต์ และอีก 1 ประเด็นภาพรวม (Cross-cutting) คือ ประเด็นการจัดการความเร็ว โดยแต่ละประเด็นได้ถูกบรรจุในยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ โดยมีการกำหนดตัวชี้วัด และมาตรการแนะนำเพื่อให้บรรลุเป้าหมายต่างๆ

ที่มา : การศึกษาในโครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย พ.ศ. 2561 - 2564
(Strengthening Road Safety Programme in Thailand (WHO-RTG CCS ค.ศ. 2018 - 2021) แผนงานความปลอดภัยทาง
ถนน โดยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลก

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 มีรายละเอียดดังนี้

วิสัยทัศน์

มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน

พันธกิจ

1. เน้นจัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
2. เน้นจัดการกับความเสียหายอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง
3. ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์
4. สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานการปรับปรุงข้อกฎหมาย การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

เป้าหมาย (ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์)

1. เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 8,474 คน หรือ 12 ต่อแสนประชากร
2. เพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 106,376 คน

ระดับผลลัพธ์ชั้นกลาง ประกอบด้วย

1. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์
2. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชน
3. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
4. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นคนเดินเท้า
5. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยาน
6. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงอายุ
7. จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ (คนขับและผู้โดยสาร)
8. สัดส่วนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส จากรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย
9. สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส จากรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย
10. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนกรมทางหลวง
11. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนกรมทางหลวงชนบท
12. จำนวนผู้เสียชีวิต ที่เกิดขึ้นบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์ คือ

1. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน
2. ลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส ที่เป็นเด็กและเยาวชน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนและหลักการ Safe System ที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) ได้ตั้งเป้าการยกระดับมาตรฐานพาหนะในประเทศไทยให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสากลตามกรอบของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ อย่างสมบูรณ์หรือร้อยละ 100 ภายใน 15 ปี

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

1. การลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากการใช้รถที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์

การลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการจัดการความเร็วในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล รวมถึงการเดินทางที่ปลอดภัยของกลุ่มเปราะบางและผู้โดยสารขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ผู้เดินทางทุกรูปแบบมีทางเลือกการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง

กลยุทธ์

1. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน
2. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการใช้เทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่
3. ประเมินและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัย และใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุก

รูปแบบ

4. ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากการใช้พาหนะส่วนบุคคลไปสู่การเดินทางรูปแบบอื่นๆ

โดยเฉพาะระบบการขนส่งสาธารณะ และการเดิน - รถจักรยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์

1. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็ว ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับหลักสากล
2. เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
3. ปรับปรุงมาตรฐานถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท
4. ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบ ให้มีความทันสมัย เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท
5. เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพและลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ
6. เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ
7. ยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น

และใน **เทศกาลปีใหม่ 2567**ที่กำลังจะมาถึง คาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวและประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนาเป็นพิเศษ เมื่อปริมาณรถมากขึ้นส่งผลให้การจราจรติดขัดขึ้นแน่นอน เพราะมีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน การจัดงานเฉลิมฉลองเทศกาลส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่และการจัดงานรื่นเริงต่างๆ ทำให้ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มสูงขึ้นกว่าช่วงปกติ ทั้งปัจจัยด้านคน และยานพาหนะ ดังนั้นศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จึงได้ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งการบังคับใช้กฎหมายและการใช้กลไกของสังคม โดยจัดตั้งด้านชุมชนเพื่อป้องกัน ตักเตือนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่อย่างเข้มข้นต่อเนื่อง ดังนั้นจึงกำหนดแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 ขึ้น เพื่อให้ทุกภาคส่วนนำไปกำหนดมาตรการและแนวทางป้องกันแก้ไขลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ให้สอดคล้องและขับเคลื่อนไปในทิศทางเดียวกัน

ตามที่อ้างถึง คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มีการจัดประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 2/2566 เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2566 ณ ห้องประชุม 1 ปภ. อาคาร 3 ชั้น 5 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายเกรียง กัลป์ตินันท์) เป็นประธานการประชุม ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายเกรียง กัลป์ตินันท์) ประธานการประชุม ได้มอบแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจังหวัด ใช้เป็นแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

1. ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ถูเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็น **“วาระแห่งชาติ”** ที่จะต้องให้ความสำคัญในการบูรณาการร่วมกันเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการในพื้นที่อย่างจริงจัง และต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยใช้แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 เป็นกรอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงาน และจัดทำแผนงาน มาตรการการดำเนินงานให้สอดคล้องกับภารกิจ อำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน โดยเน้นมาตรการเชิงรุกจัดการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งด้านคน ด้านถนน ด้านยานพาหนะ และด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 12 คน ต่อแสนประชากร ภายในปี 2570

2. ในระดับพื้นที่ให้ใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนการดำเนินงานในพื้นที่อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เน้นการใช้มาตรการชุมชน มาตรการทางสังคม อาทิ **“เคาะประตูบ้าน” “ด้านชุมชน” “ด้านครอบครัว”** เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

3. ให้จังหวัดร่วมกับตำรวจภูธรจังหวัด บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง และต่อเนื่องตลอดทั้งปีควบคู่กับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้บริโภคใช้รถใช้ถนนมีความตระหนักรู้ มีจิตสำนึก และมีความรับผิดชอบต่อสังคมในการใช้รถใช้ถนน

4. ให้ทุกภาคส่วนบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ให้เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเน้นการป้องกันและลดความเสี่ยงในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เช่น ทางตรง ทางโค้ง ทางร่วม ทางแยก และทางคับขัน เพื่อลดความสูญเสียและความเสียหายของผู้ใช้รถใช้ถนน

5. ให้ทุกภาคส่วนเสริมสร้าง ปลูกฝัง สร้างความตระหนักรู้ และจิตสำนึกอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง จนเกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุเสี่ยงของผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ให้สวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่หรือโดยสาร 100 เปอร์เซ็นต์ รวมถึงกำหนดมาตรการองค์กรในพื้นที่ส่วนราชการให้เป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ โดยให้ความสำคัญกับอำเภอที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับแรก

แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 โดย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ดำเนินงานภายใต้หัวข้อหลักในการรณรงค์ “**ขับซึ่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ**” โดยมีเป้าหมายดำเนินการในภาพรวมในการบูรณาการการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและอุบัติเหตุอื่น ๆ ในช่วงวันหยุด เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างสุขใจ กับชีวิตวิถีใหม่ ที่ห่างไกลจากอุบัติเหตุ ตลอดช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการใช้ชีวิตปกติวิถีใหม่ (New Normal)

สถานการณ์ปัจจุบัน

จากข้อมูลของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมา พบว่า ภาพรวมการดำเนินงานช่วงการรณรงค์ 7 วัน โดยเก็บสถิติอุบัติเหตุปีใหม่ 2566 พบว่าตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม 2564 – 4 มกราคม 2566 เกิดอุบัติเหตุรวม 2,440 ครั้ง ผู้เสียชีวิตรวม 317 ราย ผู้บาดเจ็บรวม 2,437 คน สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ขับรถเร็ว ร้อยละ 37.50 ต้มแล้วขับ ร้อยละ 25.49 ตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ 18.69 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 82.11 รถปิกอัพ/กระบะ ร้อยละ 5.56 และรถเก๋ง ร้อยละ 3.24 ช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุ คือ เวลา 00.01-01.00 น. ร้อยละ 8.16 ร้อยละ 7.38 ช่วงเวลา 18.01-19.00 น. ร้อยละ 7.13 ช่วงเวลา 16.01-17.00 น.

จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุดได้แก่ สุราษฎร์ธานี 79 ครั้ง จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จำนวน 15 ราย จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ กาญจนบุรี จำนวน 81 ราย จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิตในช่วง 7 วัน ของการรณรงค์ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 ได้แก่ นราธิวาส บึงกาฬ พังงา สตูล และสุโขทัย



ตัวชี้วัด

จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ(admit) ในพฤติกรรมเสี่ยงหลักได้แก่ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ต้มแล้วขับไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ถือเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่

ทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุมีอัตราการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตโดยรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด กว่า 70 % เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง เสียชีวิตลดลงไม่น้อยกว่า 5 %

ช่วงเวลาการดำเนินงาน

กำหนดการดำเนินงาน ออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

1. ช่วงรณรงค์และประชาสัมพันธ์ (ระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม – 21 ธันวาคม 2566)
2. ช่วงดำเนินการ ประกอบด้วย
 - 2.1 ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น 7 วัน (ระหว่างวันที่ 22 ธันวาคม – 28 ธันวาคม 2566)
 - 2.2 ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน (ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2566 – 4 มกราคม 2567)
 - 2.3 ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น 7 วัน (ระหว่างวันที่ 5 มกราคม – 11 มกราคม 2567)

มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

เน้นการบูรณาการร่วมกันทุกภาคส่วนทั้งฝ่ายพลเรือน ตำรวจ ทหาร ภาคเอกชน และภาคประชาชน ในลักษณะยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach) โดยมีมาตรการ 5 มาตรการ ดังนี้

1. **ด้านการบริหารจัดการ** ได้แก่ รณรงค์ประชาสัมพันธ์การปฏิบัติตามมาตรการองค์การอย่างเข้มข้น โดยจัดตั้งศูนย์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567 โดยจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action plan) เพื่อบูรณาการการดำเนินงานทุกภาคส่วน แต่งตั้งคณะกรรมการ จัดตั้งจุดตรวจ จุดบริการของแต่ละจังหวัด เพื่อพิจารณากำหนดแนวทาง รูปแบบ และสถานที่ในการจัดตั้งจุดตรวจ และจุดบริการให้สอดคล้องกับสถานการณ์และข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ รวมไปถึงการเข้มงวด กวดขัน ดูแลความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวตั้งแต่สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ สนามบิน และเส้นทางที่จะไปยังแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งการเดินทางกลับที่พักของนักท่องเที่ยว อย่างความปลอดภัย และรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน นักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติ เดินทางท่องเที่ยว อย่างระมัดระวัง และเคารพกฎจราจร

โดยการดำเนินงานในระดับชุมชนนั้น ได้ใช้กลไกของท้องที่ควบคุม ซึ่งได้แก่ "ด่านชุมชน" เพื่อสกัดป้องปราม และตัดเตือนกลุ่มเสี่ยงและบุคคลที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนอาทิ ดื่มแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัยและการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นไม่ให้ขับชื้อออกนอกพื้นที่และกลไก "ด่านครอบครัว" ในการควบคุมปัจจัยเสี่ยง โดยให้สมาชิกภายในครอบครัว คอยเฝ้าระวังและตัดเตือนสมาชิกในครอบครัว ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ทั้งยังมีมาตรการเชิงรุก "เคาะประตูบ้าน" โดยกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เพื่อสอดส่องดูแลป้องปราม และตัดเตือนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับชื้อที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนภายในพื้นที่ชุมชน

2. **มาตรการด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม** ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติร่วมกับกระทรวงคมนาคมจัดทำแผนอำนวยความสะดวกการจราจร โดยจัดเตรียมช่องทางพิเศษ (Reversible Lane) ทางเลี้ยวทางลัดเพื่อรองรับการสัญจรของรถ และกำหนดมาตรการแนวทางการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ให้มีความปลอดภัยในการสัญจร อาทิ จัดทำคลื่นระนาดบนผิวถนน เพื่อชะลอความเร็วของรถติดตั้งสัญญาณไฟหรือสัญญาณเสียง จัดทำป้ายเตือน ปรับปรุงสภาพแวดล้อมบริเวณทางข้ามให้มีทัศนวิสัยที่มองเห็นได้ชัดเจน เป็นต้น ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตรวจสอบสิ่งอันตรายข้างทาง (Roadside Hazards) สำรอง ตรวจสอบลักษณะกายภาพของถนน จุดเสี่ยงจุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่ และดำเนินการปรับปรุง แก้ไขให้มีความปลอดภัย รวมไปถึงเฝ้าระวังถนนในพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นเส้นทางตรงที่มีระยะทางยาว เพื่อป้องกันผู้ขับชื้อหลับใน โดยจัดจุดพักรถ และจุดบริการต่างๆ เพิ่มเติม เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และจัดรถเคลื่อนที่เร็วเพื่อเปิดไฟตัดเตือนผู้ขับชื้อให้เกิดการตื่นตัวและขอความร่วมมือผู้รับจ้างก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนให้เร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนเทศกาลปีใหม่ หรือกรณีที่เกิดการ

ไม่แล้วเสร็จให้หยุดดำเนินการก่อสร้างและคืนพื้นผิวจราจร รวมทั้งให้กำหนดมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
ในบริเวณก่อสร้างหรือซ่อมแซมถนนให้ชัดเจน

3. มาตรการด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ได้แก่ ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ตรวจสอบสภาพรถยนต์
ก่อนออกเดินทาง กำกับ ควบคุม ดูแลรถโดยสารสาธารณะ รถโดยสารไม่ประจำทาง รวมถึงพนักงานปฏิบัติตาม
ระเบียบกฎหมายอย่างเคร่งครัด ขอความร่วมมือกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกหยุดประกอบกิจการหรือ
หลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในการประกอบกิจการในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเข้มงวดกับรถตู้ส่วนบุคคลหรือรถเช่า
ของผู้ประกอบการธุรกิจให้มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย

4. มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ได้แก่ บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง และ
ต่อเนื่อง ในกรณีขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ตีมาแล้วขับ การเสพยาเสพติดหรือของมีเมาอย่างอื่น ขับรถ
ย้อนศร รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่สวมหมวกนิรภัย โดยมีมาตรการดำเนินการ
"ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์" อย่างเข้มข้นในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้มีผู้บาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิต รวมไปถึง
บังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กฎหมายสุรา รวมไปถึงกฎหมายสถานบริการ โดย
ควบคุมดูแลการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในเวลาตามที่กฎหมายกำหนด ห้ามจำหน่ายให้กับกลุ่มเด็กและ
เยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และเข้มงวดกวดขันการขายสิ่งของและการจอดรถบริเวณไหล่ทางด้วยเช่นกัน

5. มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การจัดเตรียมความพร้อมของโรงพยาบาล
บุคลากรทางการแพทย์ หน่วยกู้ชีพและกู้ภัย ระบบการติดต่อสื่อสาร การประสานงาน เครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์
การส่งการ การแบ่งมอบพื้นที่ความรับผิดชอบของหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินในเครือข่าย ดำเนินการช่วยเหลือ
ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน จัดเตรียมความพร้อมของระบบการช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุ
ของแต่ละพื้นที่ประชาสัมพันธ์ระบบการช่วยเหลือต่าง ๆ ที่ผู้ประสบเหตุควรจะได้รับ

ที่มา : ส่วนนโยบายและประเมินผลความปลอดภัยทางถนน กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โทร. 0-2637-3719

ข้อเสนอต่อการตั้งจุดปฏิบัติการในช่วง 7 วัน

1. บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด 10 มาตรการ (10 รสขม) ได้แก่

- 1) ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด
- 2) ขับรถย้อนศร
- 3) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร
- 4) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- 5) ไม่มีใบขับขี่
- 6) แชนจ์ในที่คับขัน
- 7) เมาสุรา
- 8) ไม่สวมหมวกนิรภัย
- 9) มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย
- 10) ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ เน้น ขับเร็ว ตีม่วง ไมโคร - ไมแซท

2. ควบคุมการจำหน่ายและการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ ควบคุมการเข้าถึงเครื่องตีแอลกอฮอล์ โดยเน้นกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี เป็นพิเศษ และจังหวัดที่มีความเสี่ยงสูงควรจัดเจ้าหน้าที่ชุดเฉพาะกิจออกดำเนินการเฝ้าระวัง บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและกรณีที่เกิดเหตุในกลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี เมาแล้วขับต้องมีการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับร้านค้าผู้ขายส่งให้หน่วยงานหรือเจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้องดำเนินคดีโดยเร่งด่วน

3. เฝ้าระวังและตรวจสอบการใช้อุปกรณ์ป้องกันและลดอันตรายในการขับขี่ (หมวกกันน็อก, คาดเข็มขัดนิรภัย)

4. สถานที่ตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัดควรคำนึงถึง “พื้นที่เสี่ยง” โดยวิเคราะห์ข้อมูลที่ผ่านมาเป็นส่วนประกอบ ให้ตรงกับสภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบันเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ

5. เน้นการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยง ช่วงเวลา “เสี่ยง” โดยเฉพาะตอนพลบค่ำ – กลางคืนเพิ่มขึ้น

6. ปรับการตั้งต้นท์ (จุดตรวจ, จุดบริการ, ด่านชุมชน) เป็นหน่วยลาดตระเวนเฝ้าระวังจุดเสี่ยง ทางร่วม ทางแยก (งานเลี้ยงสังสรรค์, สก๊าดคนตีแล้วขับ, เตือนลดความเร็ว)

7. จัดตั้งด่านชุมชน เฝ้าระวังจุดเสี่ยงและมีอาสาสมัครสกัดผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในท้องถิ่น ชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพ เน้นวิเคราะห์ข้อมูล จุดเสี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงก่อนเทศกาล และบูรณาการผู้นำชุมชน อสม.ร่วมดำเนินการ รวมทั้งตรวจสอบคัดกรอง บุคคลที่เข้ามาในพื้นที่ป้องกันการระบาดของไวรัสโควิด 19 ตามนโยบายของรัฐ โดยเคร่งครัดและประสานส่งต่อข้อมูลแก่หน่วยงานหรือเจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ตามความจำเป็น

8. เฝ้าระวังเส้นทางรถไฟผ่าน กำหนดมาตรการแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟ อาทิ จัดทำป้ายเตือน จัดทำคั่นระนาดบนผิวถนน ติดตั้งไฟหรือสัญญาณเสียง

9. ดูแลความปลอดภัยพื้นที่ท่องเที่ยว (ห้องน้ำ, ที่จอดรถ, การขับขี่ของนักท่องเที่ยว, ป้ายเข้า-ออกที่ชัดเจน)

10. สนับสนุนบทบาทของท้องถิ่น ชุมชน ใช้เสียงตามสาย หอกระจายข่าว ประกาศแจ้งเตือนประชาชนในพื้นที่ให้ร่วมกันเฝ้าระวังป้องกันและเผยแพร่ข้อมูลสถานการณ์ให้รับทราบอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ

11. ให้ความสำคัญกับผู้ปฏิบัติงานทั้งในจุดตรวจ, จุดบริการ, ด่านชุมชน ในเรื่องอุปกรณ์เครื่องมือการทำงานและอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เช่น ไฟส่องสว่าง, ถุงมือ, กระบองไฟ, หน้ากากอนามัย ให้ทั่วถึงเพียงพอ

12. ถนนที่อยู่ในช่วงปรับปรุง หรือคืนพื้นที่ใช้งานระหว่างการก่อสร้าง ควรเก็บงานให้เรียบร้อย ติดตั้งป้ายเตือน, ราวกันและไฟส่องสว่างให้เพียงพอต่อความปลอดภัยของผู้สัญจรผ่านไปมาอย่างเต็มที่ และประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้ามากำกับดูแลให้เกิดความปลอดภัยอย่างเต็มที่

ปีใหม่ 2567 ดื่มไม่ขับ
“ยิ่งดื่มนาน สมองยิ่งเสี่ยง”



ข้อมูลทางการแพทย์ ชี้ให้เห็นตรงกันถึงความเชื่อมโยงของปัญหาจากการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ แม้จะดื่มในปริมาณไม่มากแต่ดื่มบ่อยครั้ง ยิ่งดื่มในปริมาณที่เพิ่มขึ้นทุกวัน จะมีผลที่ตามมาต่อสุขภาพ ไม่ว่าจะเป็นหัวใจ สมอง ระบบประสาท ภาวะอาหาร และตับ ตามมาด้วยสุขภาพทางอารมณ์แปรเปลี่ยนไปจากพฤติกรรมเดิม ๆ นั่นคือฤทธิ์ของแอลกอฮอล์เข้าไปก่อกำเนิดการทำงานของสมอง หากดื่มมาก ๆ เข้า จะทำให้ความจำเสื่อม การตัดสินใจไม่เหมาะสม สมาธิเสีย อารมณ์เปลี่ยน การพูดจะช้าลง สายตาพร่ามัวและเสียการทรงตัว มากไปกว่านั้น นักดื่มที่ติดแอลกอฮอล์หนัก สมองไม่ได้ใจดีแบบที่คิด เพราะถ้าสมองเสียหายเมื่อใด อาจนำไปสู่ภาวะสมองฝ่อ เกล็ดเลือดต่ำ ป่วยโรคหลอดเลือดสมอง (สโตรก) เสี่ยงพิการ และถึงตายได้

ระยะเวลากับการตัดสินใจ

มนุษย์โดยเฉลี่ยใช้เวลาประมาณ 0.75 วินาที ก่อนจะเบรกรถอย่างมีประสิทธิภาพ ระยะเวลาที่เสียไปนี้เรียกว่า “ระยะเวลาของปฏิกิริยาตอบสนอง” ความช้าเร็วจะแปรผันตามบุคคลและความเร็วรถ ร่างกายหรือสมองที่เหนื่อยล้าอ่อนเพลียเกินไป หรือ มีนเมาจากกัญชาหรือแอลกอฮอล์ จะทำให้ประสิทธิภาพในการตอบสนองเสียไปจึงไม่ควรขับรถ ไม่ว่าจะรถจะมีประสิทธิภาพดีเพียงใด





ขับเร็ว ทำให้ “ไม่เห็นข้างทาง” จะส่งผลอะไร

ลานสายตาปกติ สามารถมองได้กว้างถึง 180 องศา โดยมีมุมมองรับรู้ต้นตัวที่ 20-30 องศา และมีเพียง 2-4 องศาที่มองเห็นชัดเจน ที่เรียกว่า “Focal point” เมื่อขับเร็วขึ้นมุมมองจะเริ่มแคบลง ทำให้ยิ่งมองไม่เห็นด้านข้าง หากเกิดเหตุกระตุ้นจิตคุณอาจตัดสินใจไม่ทัน ยิ่งอันตราย

การเหยียบเบรกเพื่อหยุดรถ จะมี 2 ระยะที่สำคัญคือ

1. **ระยะตัดสินใจ(reaction time)**คือ ระยะที่สายตามองเห็น + สมองตัดสินใจ + เท้าแตะเบรก โดยปกติจะใช้เวลารวมกัน 1.5-2.5 วินาที ที่จะหยุดอุบัติเหตุ

2. **ระยะเบรก (Braking)** คือ ระยะเมื่อเท้าเหยียบเบรก ไปจนกระทั่งรถหยุด “ความเร็ว” ที่ต่างกัน จะส่งผลกระทบต่อระยะเบรกต่างกัน เช่น ที่ความเร็ว 50 km/h จะมีระยะทางในการหยุดรถ 27 เมตร (ระยะตัดสินใจ 14 เมตร + ระยะเบรก 13 เมตร)

สัญจรทางไกล...กลับบ้านปลอดภัย

เทศกาลวันหยุดเทศกาลปีใหม่ 2567 หลายคนกำลังวางแผนเดินทางไกล เพื่อกลับภูมิลำเนา ท่องเที่ยวตามสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ กับครอบครัว หรือเฉลิมฉลองวันปีใหม่สำหรับการขับรถในระยะทางที่ไกล หรือตามสถานที่ท่องเที่ยวที่ไม่คุ้นชินเส้นทาง ผู้ขับขี่ต้องเตรียมความพร้อมของตัวเอง และคำนึงเรื่อง “ความปลอดภัย” อยู่เสมอ เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ขับขี่ได้เตรียมความพร้อมก่อนไปสังสรรค์สนุกสนานกับครอบครัว ดังนี้



1.เตรียมตัว

- ❖ นอนหลับพักผ่อนให้เพียงพออย่างน้อย 8 ชั่วโมง
- ❖ ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับรถ
- ❖ ไม่กินยาแก้ปวด แก้แพ้ หรือแก้หวัดที่มีผลข้างเคียงทำให้ง่วง
- ❖ ศึกษาเส้นทางก่อนออกเดินทาง
- ❖ เคารพกฎจราจร มีวินัยในการขับขี่
- ❖ หาข้อมูลเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉิน เช่น แจ้งเหตุด่วน-เหตุร้าย 191 หรือแจ้งอุบัติเหตุฉุกเฉิน 1669

2.เตรียมรถ

- ❖ ตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง เช่น เช็มน้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรค ผ้าเบรค น้ำมันเครื่อง ที่ปัดน้ำฝน อุปกรณ์ไฟทั้งหมด น้ำในหม้อน้ำ และเช็คลมยางก่อนออกเดินทางทุกครั้ง
- ❖ เตรียมอุปกรณ์ประจำรถเช่น แม่แรง ยางอะไหล่ รม ไฟฉาย สายลาก

3.พักรถพักคน

- ❖ หยุดพักรถเป็นระยะๆ เพื่อให้รถยนต์ได้พัก และระหว่างนี้ผู้ขับขี่สามารถยืดเส้นยืดสาย คลายความเมื่อยล้าจากการขับรถ

กรณีที่ขับเร็ว..จะยิ่งเพิ่ม “ระยะตัดสินใจ” (reaction) เพราะการมองเห็นข้างทางลดลง ขาดการรับรู้กิจกรรมหรืออันตรายข้างทาง ส่งผลต่อระยะหยุดที่เพิ่มขึ้น ความรุนแรงเมื่อมีการชนเพิ่มขึ้น

ยิ่งเร็ว ยิ่งไม่เห็นด้านข้าง.....
เสียงถึงชีวิต!

สายสายคาบคปค สามารถมองได้กว้างถึง 180 องศา โดยมีมุมมองรับรู้ที่แคบที่ 20-30 องศา และมีเพียง 2-4 องศาที่มองเห็นชัดเจน ที่เรียกว่า "Focal point"

3 ระดับ องศาการมองเห็นในสายคาบคปค

มุมมอง	ความถี่ของเลนส์	มุมมองมองเห็น
0 กม./ชม.	0 กม./ชม.	180 องศา
30 กม./ชม.	30 กม./ชม.	100 องศา
100 กม./ชม.	100 กม./ชม.	40 องศา

“วิสัยทัศน์อุโมงค์”

เมื่อขับรถเร็วขึ้น มุมมองยิ่งแคบลง ทำให้ยิ่งมองไม่เห็นด้านข้าง หากเกิดเหตุกระชั้นชิดคุณอาจตัดสินใจไม่ทัน ยิ่งอันตราย

ยังขับเร็วยิ่งมองไม่เห็นด้านข้าง ทำให้การตอบสนองช้าลงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ: ส่งผลให้มีความรุนแรงในการชนสูง (บาดเจ็บหรือตาย)

การเหยียบเบรคเพื่อหยุดรถ มี 2 ระยะ

■ ระยะตัดสินใจ ■ ระยะเบรค

ขับรถที่ความเร็ว 50 กม./ชม.

14 ม.

13 ม.

ขับรถที่ความเร็ว 80 กม./ชม.

22 ม.

38 ม.

ระยะ-ตัดสินใจ

ระยะที่สายคาบคปคมองเห็น + ระยะตัดสินใจ + เวลาเบรค = ระยะที่ต้อง 2 วินาทีมองเห็นถึงหยุดรถได้

ระยะ-เบรค

ยิ่งเร็ว ยิ่งต้องเหยียบเบรคที่นานขึ้น จึงมีผลถ่วงเบรคที่รุนแรง หรือจะหักเบรคข้างทางก็ไม่สามารถได้

ข้อมูลประกอบการดำเนินงานเพื่อระวังป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2567
สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) www.accident.or.th Tel: 0-2588-3769 / Fax: 0-2580-0518

พร้อมก่อนขี่ มีสิทธิ์รอด



คนไทยตายมากที่สุดด้วยจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์คือภัยเงียบที่คร่าชีวิตคนไทยชั่วโมงละ 1 คน และทุก 2 ชั่วโมง จะมีผู้พิการเพิ่มขึ้นอีก 1 คน



คุ้มไม่ขับ

กลับบ้านปลอดภัย

คือ ของขวัญ ที่ดีที่สุด



คาดเข็มขัดนิรภัย

กลับบ้านปลอดภัย

คือ ของขวัญ ที่ดีที่สุด



สวมหมวกกันน็อก

กลับบ้านปลอดภัย

คือ ของขวัญ ที่ดีที่สุด



- ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยวันละ 30 คน ร้อยละ 70 - 80 เกิดจากขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์
- เฉลี่ยผู้เสียชีวิตจากการขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ อยู่ที่ประมาณวันละ 24 คน หรือในแต่ละชั่วโมง มีผู้เสียชีวิต 1 คน
- ขณะที่ข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของกระทรวงสาธารณสุข ผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาโรงพยาบาลกว่าปีละ 1 แสนคน โดยร้อยละ 4.6 กลายเป็นผู้พิการ ครึ่งหนึ่งของการบาดเจ็บรุนแรงเป็นการบาดเจ็บที่ศีรษะ เฉลี่ยทุก 2 ชั่วโมง จะมีผู้พิการเพิ่มขึ้น 1 คน

ข้อเสนอแนะแนวทางการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย ดังนี้

1. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง
2. ให้สัญญาณทุกครั้งหากเปลี่ยนเลน
3. ใช้เบรคหลัง-เบรคหน้าให้ถูกต้องสัมพันธ์กัน
4. ควบคุมความเร็ว
5. อยู่ในช่องทางที่ถูกต้อง
6. รมัดระวังจุดอับสายตา

4 มาตรการสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยทางถนน

"ปัจจัยเสี่ยง" พบว่ามีอยู่ 4 ด้านได้แก่

1. ด้าน "คน" พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน อาทิ ความสามารถของผู้ขับขี่ลดลงเนื่องจากสภาพร่างกายไม่พร้อม/ การไม่ชำนาญเส้นทาง / การไม่เคารพกฎจราจร / ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน
2. ด้าน "ยานพาหนะ" ยานพาหนะไม่มีมาตรฐาน อาทิ ขาดความพร้อมด้าน อุปกรณ์พื้นฐานในรถยนต์ / อุปกรณ์ความปลอดภัย / การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ/ การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย
3. ด้าน "ถนน" ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ อาทิ ถนนชำรุด ผิวถนนเป็นหลุม บ่อ /สภาพการจราจรที่หนาแน่น / อุปกรณ์การควบคุมการจราจร ป้ายเตือน ป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ มีสภาพไม่สมบูรณ์ และติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม ไม่ชัดเจน /จุดเสี่ยงจุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยและจุดตัดทางรถไฟยังไม่ได้รับการแก้ไข
4. ด้าน "สิ่งแวดล้อม" ไฟฟ้าส่องสว่างชำรุดและไม่เพียงพอ / อุปสรรคทางธรรมชาติและลักษณะภูมิอากาศ / สิ่งกีดขวางตลิ่งบนช่องทางจราจร / วัตถุอันตรายขวางทาง / สิ่งกีดขวางทัศนวิสัย

กฎหมายจราจรใหม่ ...ที่ต้องรู้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565 หรือกฎหมายจราจรฉบับใหม่ มีผลบังคับใช้แล้ว ภายหลังจากประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2565 และให้มีผลบังคับใช้ใน 120 วัน นับจากวันประกาศ ซึ่งตรงกับวันที่ 5 กันยายน 2565 ที่ผ่านมา

สาระสำคัญของกฎหมายฉบับใหม่ จะเน้นการเพิ่มโทษในข้อหาที่กระทบกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน และการเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดซ้ำ พ.ร.บ. จราจรทางบก ฉบับที่ 13 มีรายละเอียด ดังนี้

เมาแล้วขับ

➤ เพิ่มโทษผู้กระทำความผิดซ้ำ ข้อหาขับรถในขณะเมาสุรา

- ทำผิดครั้งแรก มีอัตราโทษ จำคุก ไม่เกิน 1 ปี หรือปรับ 5,000 ถึง 20,000 บาท
- หากทำผิดซ้ำข้อหา "เมาแล้วขับ" ภายใน 2 ปี นับแต่วันกระทำความผิดครั้งแรก เพิ่มโทษเป็นจำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับ 50,000 ถึง 100,000 บาท และศาลจะลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ
- ถูกพักใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

UPDATE กฎหมาย มาแล้วฉบับ เพิ่มโทษผู้กระทำผิดซ้ำ ข้อหาขับรถในขณะเมาสุรา

- ทำผิดครั้งแรก มีอัตราโทษ จำคุก ไม่เกิน 1 ปี หรือปรับ 5,000 ถึง 20,000 บาท
- หากทำผิดซ้ำข้อหา "เมาแล้วขับ" ภายใน 2 ปี นับแต่วันกระทำผิดครั้งแรก เพิ่มโทษ เป็นจำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับ 50,000 ถึง 100,000 บาท
- และศาลจะลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ
- ถูกพักใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือ ถูกพักถอนใบอนุญาตขับขี่

มีผลแล้ว ตั้งแต่ 5 กันยายน 2565
ที่มา : พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565

ขับขี้อวดโทษ มีวินัยจราจร
ด้วยรักและห่วงใยจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

อัตราโทษตามกฎหมายจราจร ฉบับใหม่ มีผลบังคับใช้ 5 กันยายน 2565

ฐานความผิด	อัตราโทษ
• ขับรถเร็วเกินกำหนด	ปรับไม่เกิน 4,000 บาท
• ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	ปรับไม่เกิน 4,000 บาท
• ไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย	ปรับไม่เกิน 4,000 บาท
• ขับรถย้อนศร	ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
• จอดรถในที่ห้ามจอด	ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
• ไม่สวมหมวกนิรภัย	ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
• ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย	ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
• ขับขี้อวดโทษ	จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

หมายเหตุ : เพิ่มอัตราโทษในข้อหาที่เป็นปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ นำมาซึ่งการสูญเสียของผู้ขับขี่และผู้ใช้งาน

ขับขี้อวดโทษ มีวินัยจราจร
ด้วยรักและห่วงใยจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

➤ อัตราโทษตามกฎหมายจราจร ฉบับใหม่ มีผลบังคับใช้ 5 กันยายน 2565

ฐานความผิด

ขับรถเร็วเกินกำหนด
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
ไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย
ขับรถย้อนศร
จอดรถในที่ห้ามจอด
ไม่สวมหมวกนิรภัย
ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย
ขับขี้อวดโทษ
ในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น

อัตราโทษ

ปรับไม่เกิน 4,000 บาท
ปรับไม่เกิน 4,000 บาท
ปรับไม่เกิน 4,000 บาท
ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000-20,000 บาท
หรือทั้งจำทั้งปรับ

หมายเหตุ : เพิ่มอัตราโทษในข้อหาที่เป็นปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ นำมาซึ่งการสูญเสียของผู้ขับขี่และผู้ใช้งาน

➤ เพิ่มโทษ แวน ชิ่ง แข่งรถในทาง

- รวมกลุ่ม มั่วสุม ในทาง หรือสาธารณสถานใกล้เคียง ด้วยรถตั้งแต่ 5 คัน ขึ้นไป ถือว่า "พยายามแข่งรถในทาง" หากมีเงื่อนไขอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้
 - นัดหมายเพื่อแข่งรถกันมาก่อน หรือ
 - รถดัดแปลง/ปรับแต่ง มีสภาพไม่ถูกต้องตามกฎหมายหรือ
 - มีพฤติการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง

มีโทษ 2 ใน 3 ของความผิดฐานแข่งรถในทาง (การแข่งรถในทาง มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ ปรับ 5,000 ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ)

ผู้จัด โฆษณา ประกาศ ชักชวนแข่งรถ มีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 10,000 ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ร้านรับแต่งรถ เมื่อรถนั้นถูกนำไปใช้แข่งรถในทาง ต้องรับโทษในฐานะผู้สนับสนุน มีโทษ 2 ใน 3 ของความผิดฐานแข่งรถในทาง (การแข่งขันในทาง มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ ปรับ 5,000 ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

กฎหมายจราจรใหม่

เพิ่มโทษ แ้วน ซิ่ง แข่งรถในทาง

- รวมกลุ่ม มั่วสุม ในทาง หรือสาธารณสถานใกล้เคียง ด้วยรถตั้งแต่ 5 คัน ขึ้นไป ถือว่า **"พยายามแข่งรถในทาง"** หากมีเงื่อนไขอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้
 - นัดหมายเพื่อแข่งรถกันมาก่อน หรือ
 - รถดัดแปลง/ปรับแต่ง มีสภาพไม่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือ
 - มีพฤติการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดอันแสดงให้เห็นว่าจะทำการแข่งรถในทาง

มีโทษ 2 ใน 3 ของความผิดฐานแข่งรถในทาง
(การแข่งรถในทาง มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ ปรับ 5,000 ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ)



- **ผู้จัด โฆษณา ประกาศ ชักชวนแข่งรถ**
มีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 10,000 ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ)

- **ร้านรับแต่งรถ** เมื่อรถนั้นถูกนำไปใช้แข่งรถในทาง **ต้องรับโทษในฐานะผู้สนับสนุน** มีโทษ 2 ใน 3 ของความผิดฐานแข่งรถในทาง (การแข่งรถในทาง มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ ปรับ 5,000 ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ)

มีผลบังคับใช้ 5 กันยายน 2565



ขับซิ่งปลอดภัย มีวินัยจราจร

ด้วยรักและห่วงใยจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

กฎหมายจราจรใหม่ เริ่ม 5 กันยายน 2565

เรื่องการรัดเข็มขัดนิรภัย

รถที่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยได้ เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถตู้ ผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร ต้องรัดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง



- **รถกระบะ:** ผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร ต้องรัดเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งตอนหน้า
- **รถกระบะสองตอน (4 ประตู)** ผู้โดยสารตอนหลังต้องรัดเข็มขัดนิรภัย
- **รถกระบะแคป หรือท้ายกระบะ:** นั่งบริเวณแคป หรือท้ายกระบะได้โดยไม่ต้องรัดเข็มขัดนิรภัย แต่ต้องนั่งไม่เกินจำนวนที่กำหนด

****ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะออกประกาศกำหนดจำนวนคนโดยสาร และลักษณะการโดยสารที่ปลอดภัย ให้ประชาชนทราบต่อไป ภายใน 4 ธันวาคม 2565****

หากฝ่าฝืนไม่รัดเข็มขัดนิรภัยตามที่กำหนด มีโทษปรับไม่เกิน **2,000** บาท ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565

 **ขับขี่ปลอดภัย มีวินัยจราจร**
ด้วยรักและห่วงใยจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

➤ การรัดเข็มขัดนิรภัย

รถที่ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยได้ เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถตู้ ผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร ต้องรัดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง

- **รถกระบะ** ผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร ต้องรัดเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งตอนหน้า
- **รถกระบะสองตอน (4 ประตู)** ผู้โดยสารตอนหลังต้องรัดเข็มขัดนิรภัย
- **รถกระบะแคป หรือท้ายกระบะ** นั่งบริเวณแคป หรือท้ายกระบะได้โดยไม่ต้องรัดเข็มขัดนิรภัย แต่ต้องนั่งไม่เกินจำนวนที่กำหนด

หากฝ่าฝืนไม่รัดเข็มขัดนิรภัยตามที่กำหนด มีโทษปรับไม่เกิน **2,000** บาท ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2565

เบอร์โทรฉุกเฉิน ช่วงเทศกาลปีใหม่

รวมเบอร์ สายด่วน 

เพื่อแจ้งเหตุฉุกเฉิน 

1193 ตำรวจ ทางหลวง	1155 ตำรวจ ท่องเที่ยว	1192 สายด่วน รถหาย	1490 บขส.
1586 กรม ทางหลวง	1690 การรถไฟ แห่งประเทศไทย	1197 ข้อมูล จราจร	1543 ข้อมูล ทางด่วน
1356 ศูนย์ปลอดภัย คมนาคม	191 เหตุด่วน เหตุร้าย	199 แจ้งเหตุไฟไหม้ ดับเพลิง	192 ศูนย์เตือนภัย พิบัติแห่งชาติ
1554 หน่วยแพทย์ กู้ชีพ	1196 อุบัติเหตุ ทางน้ำ	เจ็บป่วยฉุกเฉิน	
		 1646 (กทม.)	1669 (ทั่วไป)

ช่วงเทศกาลปีใหม่ การเดินทางไปต่างจังหวัด ทั้งการไปท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อน หรือกลับไปหาครอบครัว เพื่อให้การเดินทางปลอดภัยและมั่นใจได้ว่าเมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น จะได้รับการช่วยเหลืออย่างทันถ่วงที ทางสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ จึงได้รวบรวมเบอร์โทรฉุกเฉินไว้ให้ทุกท่านได้ศึกษาไว้ก่อนการออกเดินทาง ติดตามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ ศูนย์กลางรวบรวมข้อมูลข่าวสารความปลอดภัยทางถนน

www.accident.or.th/datacenter



สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

