

ชุดข้อมูลประกอบการดำเนินงานเฝ้าระวังป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2566

“ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ”

11 เมษายน 2566 – 17 เมษายน 2566



อังคาร	พุธ	พฤหัสบดี	ศุกร์	เสาร์	อาทิตย์	จันทร์
11	12	13	14	15	16	17

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)

ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

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

ดาวน์โหลดเอกสารได้ที่ www.accident.or.th



ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีสัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง จากรายงานขององค์การอนามัยโลกฉบับล่าสุด ปี พ.ศ.2561 ได้จัดให้ประเทศไทย มีอัตราการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่ 9 ของโลก โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 32.7 ต่อแสนประชากร เทียบได้ว่าในช่วงหลายปีที่ผ่านมา มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในทุก ๆ ปี ไม่ต่ำกว่าปีละ 20,000 คน หรือมากกว่า ส่วนอีกหลายพันคนได้รับบาดเจ็บสาหัสจนพิการไปตลอดชีวิต ประมาณร้อยละ 75 ของผู้เสียชีวิต เป็นผู้ใช้งานพาหนะ 2 หรือ 3 ล้อ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเป็นกลุ่มเยาวชน/วัยรุ่น อายุระหว่าง 15-29 ปี

ปี 2562 มีรายงานผู้เสียชีวิต 19,904 ราย ลดลงเหลือ 17,983 ราย ในปี 2563 ลดลงเหลือ 16,494 รายในปี 2564 ตามลำดับ โดยในช่วงปี 2563 และ 2564 ประชากรส่วนใหญ่ได้ลดการเดินทางและมีการสัญจรที่น้อยลงเนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ส่งผลให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงตามไปด้วย แต่พอสถานการณ์โควิด-19 เริ่มคลี่คลาย เข้าสู่ภาวะปกติ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยก็กลับมาเหมือนเดิม สาเหตุหลักของอุบัติเหตุ คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย ดื่มแล้วขับ และการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ทำให้เกิดความสูญเสียขึ้นอย่างต่อเนื่อง (แหล่งข้อมูล: องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในฐานะหน่วยงานหลักในการบูรณาการ การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ จึงได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. 2565 - 2570) เพื่อใช้เป็นกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงานสร้างความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เป็นผลจากการดำเนินการสังเคราะห์ประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนจาก 4 แหล่ง ประกอบด้วย

- 1) การทบทวนกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (ประกอบด้วยทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2 พ.ศ.2564- 2573 เป้าหมายโลกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน 12 เป้าหมายโลก สำหรับการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน และหลักการ Safe system)
- 2) การทบทวนปัจจัยความสำเร็จของต่างประเทศ (ประกอบด้วยประเทศออสเตรเลีย เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และสหราชอาณาจักร)
- 3) การวิเคราะห์การเชื่อมโยงแผนความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงาน
- 4) การทบทวนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย
- 5) การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561- 2564

นอกจากนี้ การจัดทำแผนแม่บทในครั้งนี้ ยังได้มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องผ่านการจัดประชุมทั่วประเทศ ทั้งในส่วนกลางและ 4 ภูมิภาค รวมถึงหน่วยงานหลักภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนผ่านการประชุมกลุ่มย่อย ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งชาวไทยและชาว

ต่างประเทศ ผ่านการทบทวนร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เพื่อนำข้อค้นพบและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไปใช้ในการพัฒนาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ ให้มีความสมบูรณ์แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ยังมีการพิจารณากรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลกซึ่งประกอบด้วย 5 เสาหลัก คือ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัย ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัยยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการพิจารณาประเด็นที่ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศให้ความสนใจ ประกอบด้วย การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน การสื่อสารสาธารณะ การเข้าร่วมของชุมชน การสัญจรที่ปลอดภัย การเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ และอีก 1 ประเด็นภาพรวม (Cross-cutting) คือ ประเด็นการจัดการความเร็ว โดยแต่ละประเด็น ได้ถูกบรรจุในยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ โดยมีการกำหนดตัวชี้วัด และมาตรการแนะนำเพื่อให้บรรลุเป้าหมายต่าง ๆ

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

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 มีรายละเอียดดังนี้

วิสัยทัศน์

มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน

พันธกิจ

1. เน้นจัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
2. เน้นจัดการกับความเสียหายอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง
3. ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อม ที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืนทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์
4. สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานการปรับปรุงข้อกำหนด การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

เป้าหมาย (ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์)

1. ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 8,474 คน หรือ 12 ต่อแสนประชากร
2. ลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 106,376 คน

ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

กลยุทธ์

1. ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเยาวชน
2. ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรม การขับขี่และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

กลยุทธ์

1. ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัย ของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบ พร้อมกับให้ความรู้ด้านรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย
2. ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง
3. ปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน

กลยุทธ์

1. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชน
2. ลดความเร็วในการสัญจรบนถนนด้วยการใช้เทคโนโลยีและการแก้ไขจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่
3. ประเมิน ปรับปรุงถนนให้ปลอดภัยและใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่เพื่อจัดการจุดเสี่ยงในถนนทุกรูปแบบ
4. ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง จากการใช้พาหนะส่วนบุคคล ไปสู่การเดินทางรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ การเดินและรถจักรยาน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์

1. ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเร็ว ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและสอดคล้องกับหลักสากล
2. เสริมความแข็งแกร่งของรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
3. ปรับปรุงมาตรฐานถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท
4. ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบ ให้มีความทันสมัย เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท
5. เพิ่มความครอบคลุมของบริการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพ และลดเวลาการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ
6. เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการติดตามและประเมินผลทั้งระบบ
7. ยกระดับกระบวนการมีส่วนร่วมและการกระจายอำนาจ ของการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น

และใน เทศกาลสงกรานต์ ปี 2566 ที่กำลังจะมาถึง คาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวและประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนาเป็นพิเศษ เพราะสถานการณ์ต่าง ๆ เริ่มคลี่คลายไปในทางที่ดีขึ้น เมื่อปริมาณรถมากขึ้น ส่งผลให้การจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น เพราะมีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน ซึ่งการจัดงานเทศกาลสงกรานต์และการจัดงานรื่นเริงต่าง ๆ ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มสูงขึ้นกว่าช่วงปกติ ทั้งปัจจัยด้านคน และยานพาหนะ ดังนั้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จึงได้ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งการบังคับใช้กฎหมายและการใช้กลไกของสังคมโดยจัดตั้งด้านชุมชน เพื่อป้องปราม ตักเตือนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่อย่างเข้มข้นต่อเนื่อง จึงได้กำหนดแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 ขึ้น เพื่อให้ทุกภาคส่วนนำไปกำหนดมาตรการและแนวทางป้องกันแก้ไขลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ให้สอดคล้องและขับเคลื่อนไปในทิศทางเดียวกัน

แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566

โดย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ดำเนินงานภายใต้หัวข้อหลักในการรณรงค์ “ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ” โดยมีเป้าหมายการดำเนินการในภาพรวม ในการบูรณาการ การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและอุบัติเหตุอื่น ๆ ในช่วงวันหยุด เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างสุขใจ กับชีวิตวิถีใหม่ ที่ห่างไกลจากอุบัติเหตุ ตลอดช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการใช้ชีวิตปกติวิถีใหม่ (New Normal)

สถานการณ์ปัจจุบัน

จากข้อมูลของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เทศกาลสงกรานต์ 2565 ในช่วง 7 วัน ของการรณรงค์ “ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ” สรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนนสะสม 7 วัน (วันที่ 11 – 17 เมษายน 2565) เกิดอุบัติเหตุรวม 1,917 ครั้ง ผู้บาดเจ็บ 1,869 คน ผู้เสียชีวิต 278 ราย จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ เชียงราย (66 ครั้ง) จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ เชียงใหม่ (63 คน) จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (13 ราย) จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิตรวม 6 จังหวัด ได้แก่ นครพนม ปัตตานี ยะลา ระนอง สมุทรสาคร และสิงห์บุรี

ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2565 พบว่า จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและจำนวนผู้บาดเจ็บลดลงจากปีที่ผ่านมา แต่มีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น โดยสถิติผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุมีอัตราที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการขับรถด้วยความเร็วสูง ทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต ซึ่งในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปีนี้ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลค่าเฉลี่ยสถิติอุบัติเหตุทางถนนย้อนหลัง 3 ปี

สำหรับสาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนยังคงเกิดจากการขับรถเร็วและดื่มแล้วขับ รวมถึงจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ซึ่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ประสานจังหวัดบูรณาการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยกำชับทุกจังหวัด

ตรวจสอบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2565 เพื่อนำมาวิเคราะห์และถอดบทเรียนการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนนในเชิงลึก รวมถึงค้นหาปัญหาอุปสรรคและปัจจัยความสำเร็จ มุ่งเน้นการสร้างความปลอดภัยทางถนนในมิติเชิงพื้นที่ให้สอดคล้องกับสภาพปัญหา สถานการณ์ และปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ทั้งคนรถ ถนน และสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นกรอบการดำเนินงานและติดตามประเมินผลการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ให้บรรลุเป้าหมายใหญ่ของประเทศ

เป้าหมายภาพรวม :

เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างสุขใจกับชีวิตวิถีใหม่ ที่ห่างไกลอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2566

ตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดการดำเนินงาน แบ่งเป็น 3 ระดับ

1.ระดับภาพรวม

ลำดับ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1.1	จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ (admit) ลดลงไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง	ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
1.2	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ ลดลงไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง	ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
1.3	จำนวนผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ ลดลงไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง	ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
1.4	จำนวนผู้เสียชีวิตในพฤติกรรมเสี่ยงหลัก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ลดลงไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง	ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

2.ระดับหน่วยงาน

ลำดับ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
2.1	จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ (admit) ที่เกิดบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ลดลงไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ย้อนหลัง 3 ปี	กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท
2.2	จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ(admit) ที่เกิดบนถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ลดลงไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยช่วงเทศกาลสงกรานต์ ย้อนหลัง 3 ปี	กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น

2.3	จำนวนผู้ถูกดำเนินคดีในพฤติกรรมเสี่ยงหลัก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
2.4	จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยช่วงเทศกาลสงกรานต์ ย้อนหลัง 3 ปี	กรมการขนส่งทางบก
2.5	จำนวนเด็กและเยาวชนที่ได้รับบาดเจ็บ (admit) ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี จากการดื่มสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะ ลดลงไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยช่วงเทศกาลสงกรานต์ ย้อนหลัง 3 ปี	กรมควบคุมโรค
2.6	อำเภอที่มีการดำเนินการ มาตรการด้านชุมชน (ได้ดำเนินการป้องกัน/ตัดเตือน/บริการ ในกรณี) <ul style="list-style-type: none"> - จำนวนผู้ขับขี่ที่มีอาการเมาสุรา - จำนวนผู้โดยสาร/ร่วมเดินทางที่มีอาการเมาสุรา - จำนวนผู้ขับขี่ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย - จำนวนผู้ร่วมเดินทางที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย - จำนวนผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย - จำนวนผู้ร่วมเดินทางที่ไม่สวมหมวกนิรภัย - จำนวนยานพาหนะที่มีความไม่ปลอดภัย - จำนวนการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับเทศกาลสงกรานต์ที่ผ่านมา	กรมการปกครอง กรมส่งเสริมการปกครอง ท้องถิ่น

3.ระดับพื้นที่

ลำดับ	ตัวชี้วัด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
3.1	จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บ (admit) ที่เป็นเด็กและเยาวชน (เฉพาะผู้ขับขี่) ที่มีพฤติกรรมดื่มแล้วขับ ลดลงไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง	ศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนน
3.2	จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บ (admit) ที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย ลดลงไม่น้อยกว่า 5 % เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง	ศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
3.3	จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บ (admit) ที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย ลดลงไม่น้อยกว่า 5% เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง	ศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

3.4	จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บ (admit) ที่เกิดเหตุบริเวณทางข้าม/ทางม้าลาย ลดลงไม่น้อยกว่า 5% เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง	ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
3.5	จำนวนผู้เสียชีวิตในอำเภอเสี่ยงที่เป็นสีแดง ลดลงไม่น้อยกว่า 5% เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ย้อนหลัง 3 ปี	ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ

แนวทางการดำเนินงานช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.2566

1. ช่วงรณรงค์และประชาสัมพันธ์ ระหว่างวันที่ 1 มีนาคม 2566 – 3 เมษายน 2566
2. ช่วงดำเนินงาน ระหว่างวันที่ 4 เมษายน 2566 – 24 เมษายน 2566 ดังนี้
 - 2.1 ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น 7 วัน ระหว่างวันที่ 4 เมษายน 2566 – 10 เมษายน 2566
 - 2.2 ช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน ระหว่างวันที่ 11 เมษายน 2566 – 17 เมษายน 2566
 - 2.3 ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น 7 วัน ระหว่างวันที่ 18 เมษายน 2566 – 24 เมษายน 2566

มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดมาตรการดำเนินการช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 โดยเน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในลักษณะ **“ยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach)”** เพื่อควบคุมและลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้านคน ถนน ยานพาหนะและสิ่งแวดล้อม ให้เหลือน้อยที่สุดและให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางทุกมิติ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จังหวัด และกรุงเทพมหานคร บูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน หน่วยทหารในพื้นที่ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคประชาสังคม อาสาสมัคร และภาคประชาชนนำมาตรการดังกล่าวไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.2566 เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริงซึ่งมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย มาตรการ 5 ด้าน ดังนี้

1. **ด้านการบริหารจัดการ** จัดตั้งศูนย์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 ระดับส่วนกลาง จังหวัด กรุงเทพมหานคร อำเภอ และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action plan) แต่งตั้งคณะทำงานบูรณาการการจัดตั้งจุดตรวจ จุดบริการ ระดับจังหวัดและกรุงเทพมหานคร ใช้กลไกของคณะทำงาน วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อดำเนินการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก กรณีอุบัติเหตุใหญ่หรืออุบัติเหตุที่น่าสนใจ การลดปัจจัยเสี่ยงโดยดำเนินการมาตรการเชิงรุก ได้แก่ การประชาสัมพันธ์/หมู่บ้าน มาตรการเคาะประตูบ้าน ด้านครอบครัว ด้านชุมชน และการจัดกิจกรรมทางศาสนา **“1 อำเภอ 1 กิจกรรม”** นอกจากนี้ยังมีมาตรการสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐ ความปลอดภัยทางน้ำ ความปลอดภัยนักท่องเที่ยวอีกด้วย

2. **ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม** คือ สสำรวจ ตรวจสอบลักษณะกายภาพของถนน จุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่ ปรับปรุงแก้ไขให้มีความปลอดภัย โดยกำหนดถนนปลอดภัย **“1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย”** และขอความร่วมมือผู้รับจ้างก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนนให้เร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จ จัดทำแผนอำนวยความสะดวกการจราจร เฝ้าระวังถนนที่มีลักษณะเป็นเส้นทางตรงที่มีระยะยาว เพื่อป้องกันการหลับใหล ทั้งยังกำหนดมาตรการแนวทางการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางร่วม ทางแยก ตรวจสอบสิ่งอันตรายข้างทาง (Roadside Hazards) และปรับปรุงแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ รวมถึงกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

3. ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ได้แก่ ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนออกเดินทาง กำกับ ควบคุม ดูแลรถโดยสารสาธารณะ รถตู้ส่วนบุคคลหรือรถเช่าของผู้ประกอบการ รถโดยสารไม่ประจำทาง รวมถึงพนักงานปฏิบัติตามระเบียบกฎหมายอย่างเคร่งครัด ขอความร่วมมือกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกทุกชนิดประกอบกิจการ หรือหลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในการประกอบกิจการในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.2566 และเข้มงวด กวดขันกับผู้ขับรถกระบะที่บรรทุกน้ำหนักเกิน และรถบรรทุกขนาดเล็กที่บรรทุกผู้โดยสารในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย

4. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ได้แก่ บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง ในกรณีขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ดื่มแล้วขับ การเสพยาเสพติดหรือของมึนเมาอย่างอื่น ขับรถย้อนศร รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่สวมหมวกนิรภัย โดยมีมาตรการดำเนินการ "ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์" อย่างเข้มข้นในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้มีผู้บาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิต รวมไปถึงบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กฎหมายสุรา รวมไปถึงกฎหมายสถานบริการ โดยควบคุมดูแลการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในเวลาตามที่กฎหมายกำหนด ห้ามจำหน่ายให้กับกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และเข้มงวดกวดขันการขายสิ่งของและการจอดรถบริเวณไหล่ทางด้วยเช่นกัน

5. ด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การจัดเตรียมความพร้อมของโรงพยาบาล บุคลากรทางการแพทย์ หน่วยกู้ชีพและกู้ภัย ระบบการติดต่อสื่อสาร การประสานงาน เครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ การสั่งการ การแบ่งมอบพื้นที่ความรับผิดชอบ ของหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินในเครือข่ายดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน จัดเตรียมความพร้อมของระบบการช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุของแต่ละพื้นที่ ประชาสัมพันธ์ระบบการช่วยเหลือต่างๆ ที่ผู้ประสบเหตุควรจะได้รับ

ที่มา : สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
โทร. 0-2637-3716

ข้อเสนอต่อการตั้งจุดปฏิบัติการในช่วง 7 วัน

1. **บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด** 10 มาตรการ (10 รสขม) ได้แก่
 - 1) ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด
 - 2) ขับรถย้อนศร
 - 3) ผ่าฝืนสัญญาณจราจร
 - 4) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
 - 5) ไม่มีใบขับขี่
 - 6) แชนจ์ในที่คับขัน
 - 7) เมาสุรา
 - 8) ไม่สวมหมวกนิรภัย
 - 9) มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย
 - 10) ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ **เน้น ขับเร็ว ต้ม ถ่วง ไมโคร - ไมแซท**
2. **ควบคุมการจำหน่ายและการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์** ควบคุมการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยเน้นกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี เป็นพิเศษ และจังหวัดที่มีความเสี่ยงสูงควรจัดเจ้าหน้าที่ชุดเฉพาะกิจออกดำเนินการเฝ้าระวังบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และกรณีที่เกิดเหตุในกลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี ต้มแล้วขับต้องมีการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับร้านค้าผู้ขายส่งให้หน่วยงานหรือเจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้องดำเนินคดีโดยเร่งด่วน
3. **เฝ้าระวังและตรวจสอบการใช้อุปกรณ์ป้องกันและลดอันตรายในการขับขี่** (หมวกกันน็อก, คาดเข็มขัดนิรภัย)
4. **สถานที่ตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัดควรคำนึงถึง “พื้นที่เสี่ยง”** โดยวิเคราะห์ข้อมูลที่ผ่านมาเป็นส่วนประกอบ ให้ตรงกับสภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบันเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ
5. **เน้นการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยง** ช่วงเวลา “เสี่ยง” โดยเฉพาะตอนพลบค่ำ – กลางคืนเพิ่มขึ้น
6. **ปรับการตั้งเต็นท์** (จุดตรวจ, จุดบริการ, ด่านชุมชน) เป็นหน่วยลาดตระเวนเฝ้าระวังจุดเสี่ยงทางร่วม ทางแยก (งานเลี้ยงสังสรรค์, สก๊ตคนต้มแล้วขับ, เตือนลดความเร็ว)
7. **จัดตั้งด่านชุมชน** เฝ้าระวังจุดเสี่ยงและมีอาสาสมัครสกัดผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในท้องถิ่น ชุมชน อย่างมีประสิทธิภาพ เน้นวิเคราะห์ข้อมูล จุดเสี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงก่อนเทศกาล และบูรณาการผู้นำชุมชน อสม.ร่วมดำเนินการ รวมทั้งตรวจสอบคัดกรอง บุคคลที่เข้ามาในพื้นที่ป้องกันการระบาดของไวรัสโควิด 19 ตามนโยบายของรัฐ โดยเคร่งครัดและประสานส่งต่อข้อมูลแก่หน่วยงานหรือเจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ตามความจำเป็น
8. **เฝ้าระวังเส้นทางรถไฟผ่าน** กำหนดมาตรการแนวทางแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟ อาทิ จัดทำป้ายเตือน จัดทำคลื่นระนาบผิวนอน ติดตั้งไฟหรือสัญญาณเสียง
9. **ดูแลความปลอดภัยพื้นที่ท่องเที่ยว** (ห้องน้ำ, ที่จอดรถ, การขับขี่ของนักท่องเที่ยว, ป้าย เข้า-ออก ที่ชัดเจน)
10. **สนับสนุนบทบาทของท้องถิ่น ชุมชน** ใช้เสียงตามสาย หอกระจายข่าว ประกาศแจ้งเตือนประชาชนในพื้นที่ให้ร่วมกันเฝ้าระวังป้องกันและเผยแพร่ข้อมูลสถานการณ์ให้รับทราบอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ

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

12. ถนนที่อยู่ในช่วงปรับปรุง หรือคืนพื้นที่ใช้งานระหว่างการก่อสร้าง ควรเก็บงานให้เรียบร้อย ติดตั้งป้ายเตือน, ราวกันและไฟส่องสว่างให้เพียงพอต่อความปลอดภัยของผู้สัญจรผ่านไปมาอย่างเต็มที่ และประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้ามากำกับดูแลให้เกิดความปลอดภัยอย่างเต็มที่

สงกรานต์ 2566 ดื่มไม่ขับ กริมๆ ก็ถึงตาย

ดื่มไม่ขับ เบียร์แก้วเดียวก็ตายได้



การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จะมีผลออกฤทธิ์กดประสาท ทำให้สมองทำงานช้าลง พุดจา อ้อแอ้ เดินไม่ตรง ความคิดสับสน ถ้าดื่มอย่างรวดเร็วในปริมาณมากๆ แอลกอฮอล์จะกดทางเดินหายใจทำให้เข้าขั้นโคม่าและเสียชีวิตได้ รวมทั้งหากมีการดื่มแล้วขับก็จะเพิ่มความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุจนถึงขั้นเสียชีวิตได้ ซึ่งการดื่มเบียร์ 1 แก้ว จะมีขนาด 285 มิลลิลิตร และมีดีกรีแอลกอฮอล์ 5% ถ้าดื่มในระดับเพิ่มขึ้นถึงแก้วที่ 9 ร่างกายจะตอบสนองช้าลง เริ่มส่งผลเสียต่อการควบคุมตัวเอง ถ้าฝืนดื่มต่อไปถึงจะเกิดอาการง่วงซึม อาการเมา อ่อนเพลีย อาเจียนได้ แต่เมื่อดื่มในปริมาณที่มากเกินไปก็จะส่งผลให้เกิดการเสียสมดุลของฮอร์โมน เกิดการเปลี่ยนแปลงของสารสื่อประสาท ทำให้เสียการควบคุม การมองเห็น ได้ยินไม่ชัด ร่างกายจะตอบสนองช้าลง ตัดสินใจช้าลง ซึ่งหากยังฝืนตัวเองขับรถ จะไม่สามารถควบคุมรถได้ ทำให้เสี่ยงเกิดอุบัติเหตุได้ และเมื่อดื่มแล้วขับ ถูกจับปรับต้องรับโทษเพิ่มขึ้นอีกด้วย (แหล่งที่มา : กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข)



สงกรานต์ปลอดภัย

ดื่มไม่ขับ

BLOOD ALCOHOL

• เหล้า • • เบียร์ • • ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด • • โอกาสเกิดอุบัติเหตุ •

3 ฝา	1 กระป๋อง	50 มิลลิกรัม	2 เท่า : ส่งผลกระทบต่อระบบประสาท และมีการเปลี่ยนแปลงทางอารมณ์
6 ฝา	2 กระป๋อง	100 มิลลิกรัม	8 เท่า : สูญเสียการทรงตัว มีอาการมึนงง เดินไม่ตรงทาง
9 ฝา	3 กระป๋อง	150 มิลลิกรัม	40 เท่า : คลื่นไส้ อาเจียน รู้สึกร่วงศีรษะ ระบบต่างๆในร่างกายทำงานแย่ลง

*เหล้า 1 ฝา เท่ากับ 15 มล. *เบียร์ 1 กระป๋อง เท่ากับ 330 มล.

ดื่ม 1 แก้วแล้วขับ คุณอาจเป็น **ฆาตกร**

สสส สสส

ขับเร็ว ทำให้ “ไม่เห็นข้างทาง” จะส่งผลอะไร



ลานสายตาปกติของมนุษย์ สามารถมองได้กว้างถึง 180 องศา โดยมีมุมมองรับรู้ที่ 20-30 องศา และมีเพียง 2-4 องศาที่มองเห็นชัดเจน ที่เรียกว่า “Focal point” เมื่อขับเร็วขึ้นมุมมองจะเริ่มแคบลง ทำให้ยิ่งมองไม่เห็นด้านข้าง หากเกิดเหตุกระตุ้นจิตใจคุณอาจตัดสินใจไม่ทัน 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)

ระยะเวลากับการตัดสินใจ

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



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



คนไทยตายมากที่สุดด้วยจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์คือภัยเงียบที่คร่าชีวิตคนไทยชั่วโมงละ 1 คน และทุก 2 ชั่วโมง จะมีผู้พิการเพิ่มขึ้นอีก 1 คน

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



เข็มไม่ขับ
กลับบ้านปลอดภัย
 คือ ของขวัญ ที่ดีที่สุด



คาดเข็มขัดนิรภัย
กลับบ้านปลอดภัย
 คือ ของขวัญ ที่ดีที่สุด



สวมหมวกกันน็อก
กลับบ้านปลอดภัย
 คือ ของขวัญ ที่ดีที่สุด



สัญจรทางไกล...กลับบ้านปลอดภัย



เทศกาลวันหยุดยาว สงกรานต์ 2566 หลายคนกำลังวางแผนเดินทางไกล เพื่อกลับภูมิลำเนา ท่องเที่ยวตามสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ กับครอบครัว แต่อย่างไรก็ตามสำหรับการขับรถในระยะทางที่ไกล หรือตามสถานที่ท่องเที่ยวที่ไม่คุ้นชินเส้นทาง ผู้ขับขี่ต้องเตรียมความพร้อมของตัวเอง และคำนึงเรื่อง “ความปลอดภัย” อยู่เสมอ เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ขับขี่ได้เตรียมความพร้อมก่อนไปสังสรรค์สนุกสนานกับครอบครัว ดังนี้

1. เตรียมตัว (คนพร้อม)

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

2. เตรียมรถ (รถพร้อม)

- ❖ ตรวจสอบเช็คสภาพรถก่อนออกเดินทาง เช่น เช็มขัดนิรภัย น้ำมันเบรค ผ้าเบรค น้ำมันเครื่อง ที่ปิดน้ำฝน อุปกรณ์ไฟทั้งหมด น้ำในหม้อน้ำ และเช็คลมยางก่อนออกเดินทางทุกครั้ง
- ❖ เตรียมอุปกรณ์ประจำรถเช่น แม่แรง ยางอะไหล่ รม ไฟฉาย สายลาก

3. พักรถพักคน (รถพร้อม คนพร้อม)

- ❖ หยุดพักรถเป็นระยะๆ เพื่อให้รถยนต์ได้พัก และระหว่างนี้ผู้ขับขี่สามารถยืดเส้นยืดสาย คลายความเมื่อยล้าจากการขับรถ

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
ข้อหาขับรถในขณะที่เมาสุรา

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

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

ขับขี่ปลอดภัย มีวินัยจราจร
ด้วยรักและห่วงใยจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

อัตราโทษตามกฎหมายจราจร ฉบับใหม่
มีผลบังคับใช้ 5 กันยายน 2565

ฐานความผิด	อัตราโทษ
• ขับรถเร็วเกินกำหนด	ปรับไม่เกิน 4,000 บาท
• ผ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	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
• ขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น	จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000 - 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

หมายเหตุ : เพิ่มอัตราโทษในข้อหาที่เป็นปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ นำมาซึ่งการสูญเสียของผู้ขับขี่และผู้ใช้งาน
นำมาซึ่งการสูญเสียของผู้ขับขี่ และผู้ใช้ทาง

ขับขี่ปลอดภัย มีวินัยจราจร
ด้วยรักและห่วงใยจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

➤ **อัตราโทษตามกฎหมายจราจร ฉบับใหม่ มีผลบังคับใช้ 5 กันยายน 2565**

ฐานความผิด

- ขับรถเร็วเกินกำหนด
- ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
- ไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย
- ขับรถย้อนศร
- จอดรถในที่ห้ามจอด
- ไม่สวมหมวกนิรภัย
- ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย
- ขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น

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
- จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

หมายเหตุ : เพิ่มอัตราโทษในข้อหาที่เป็นปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ นำมาซึ่งการสูญเสียของผู้ขับขี่และผู้ใช้งาน

➤ **เพิ่มโทษ แวน ชิ่ง แข่งรถในทาง**

- รวมกลุ่ม มั่วสุ่ม ในทาง หรือสาธารณสถานใกล้เคียงทาง 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 (การแข่งขันแข่งรถในทาง มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ ปรับ 5,000 ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ)

กฎหมายจราจรใหม่

**เพิ่มโทษ
แวน ซิ่ง
แข่งรถในทาง**

รวมกลุ่ม มั่วสุม ในทาง หรือสาธารณะสถานใกล้เคียง
ด้วยรถตั้งแต่ 5 คัน ขึ้นไป ถือว่า "พยายามแข่งรถในทาง"
หากมีเงื่อนไขอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้

- บิดหนามเพื่อแข่งรถกันมาก่อน หรือ
- รถดัดแปลง/ปรับแต่ง มีสภาพไม่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือ
- มีพฤติกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดอื่นแสดงให้เห็นว่ากำลังแข่งรถในทาง

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

ขับขี่ปลอดภัย 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

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

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

ทำผิด... ระวังโดนตัดแต้มใบขับขี่

เริ่มแล้ว....ตัดแต้มใบขับขี่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เปิดเกณฑ์การ "ตัดแต้มใบขับขี่" เป็นระบบคะแนนความประพฤติในการขับรถ เพื่อเสริมสร้างวินัยจราจร เป้าหมายเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม 2566 ผู้มีใบอนุญาตขับขี่ทุกคนมีคะแนนความประพฤติ 12 คะแนน ไม่ว่าจะผู้นั้นจะได้รับใบอนุญาตขับขี่กี่ชนิดก็ตาม หากทำผิดตามกฎหมายจราจรในข้อหาที่ระบุไว้จะถูกตัดคะแนนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด ซึ่งเมื่อทำคุณผิดกฎหมาย จะถูกตัดแต้ม ดังนี้



หลักเกณฑ์

พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ 2562

ตัดแต้มคนขับ

ตัด <h2 style="margin: 0;">1 แด้ม</h2>	<ul style="list-style-type: none"> - โทรมั่วขับ - ไม่รัดเข็มขัด - ไม่สวมหมวกกันน็อค - ขับบนทางเท้า - ไม่ชำระค่าปรับ - ขับเร็วเกินกำหนด - ไม่หลบรถฉุกเฉิน - ไม่หยุดให้คนข้ามถนน
ตัด <h2 style="margin: 0;">2 แด้ม</h2>	<ul style="list-style-type: none"> - ฝ่าไฟแดง - ย้อนศร - ขับหวาดเสียว - ไม่มีใบขับขี่ - เมามาแล้วขับ
ตัด <h2 style="margin: 0;">3 แด้ม</h2>	<ul style="list-style-type: none"> - หย่อนความสามารถขับรถ - ขับผิดวิสัยคนขับรถ - แข่งรถ - ชนแล้วหนี - เสพยาเสพติด - เมามาแล้วขับ (เกิน 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)
ตัด <h2 style="margin: 0;">4 แด้ม</h2>	<ul style="list-style-type: none"> - เมามาแล้วขับ (เกิน 200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) - เมามาแล้วขับ ชนคนตาย / บาดเจ็บ - เสพยาเสพติด ชนคนตาย / บาดเจ็บ - แข่งรถในทางที่ไม่ได้รับอนุญาต - ขับรถทำความเดือนร้อนแก่ผู้อื่น

*คะแนนที่ถูกตัดจะได้คืนหลังจากครบวันที่ถูกตัดคะแนน 1 ปี หรือสามารถเข้ารับการอบรมได้ปีละ 1 ครั้ง

WWW.SPRINGNEWS.CO.TH






เบอร์โทรฉุกเฉิน ช่วงเทศกาลสงกรานต์

ช่วงเทศกาลสงกรานต์ การเดินทางไปต่างจังหวัด ทั้งการไปท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อน หรือกลับไปหาครอบครัว เพื่อให้การเดินทางปลอดภัยและมั่นใจได้ว่าเมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น จะได้รับการช่วยเหลืออย่างทันถ่วงที ทางสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ จึงได้รวบรวมเบอร์โทรฉุกเฉินไว้ให้ทุกท่านได้ศึกษาไว้ก่อนการออกเดินทาง

รวมเบอร์ สายด่วน

เพื่อแจ้งเหตุฉุกเฉิน

1193 ตำรวจ ทางหลวง	1155 ตำรวจ ท่องเที่ยว	1192 สายด่วน รถหาย	1490 ขนส่ง
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 (ทั่วประเทศ)

ติดตามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ ศูนย์กลางรวบรวมข้อมูลข่าวสารความปลอดภัยทางถนน



www.accident.or.th/datacenter

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

