

สรุปสาระสำคัญการประชุมศูนย์รวบรวมข้อมูลอบ.พื้นที่กรุงเทพฯ

วันที่ 14 กรกฎาคม 2563 (zoom conference)

ผู้ร่วมประชุม

1. พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล(บข.น.)
2. นายธนัทชัย เมฆประเสริฐวันิช ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง(สจส.)
3. นพ.ธนะพงษ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)
4. นายประสิทธิ์ คำเกิด รองกรรมการผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด(บริษัทกลางฯ)
5. นพ.คมชิต ชวนัสพร หัวหน้ากลุ่มงานบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ศูนย์การแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ)
6. นางภัททนิษฐ์ ขวัญอยู่ หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง
7. นางเครือฟ้า บุญดวง หัวหน้าศูนย์สารสนเทศจราจร กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง
8. นายกรณ์ เปี่ยมน้อย นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง
9. น.ส.ศิริพร รัตนทัศนีย์ ผู้จัดการภาคอาวุโส,ภาคกรุงเทพบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

เริ่มประชุมเวลา 9.30น.

ข้อมูลเดือนเม.ย.-ก.ค.2563 (รายละเอียดตามเอกสารประกอบการประชุมแนบ)

1. จำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตในไตรมาส2/2653 ลดลงจากปี2562 คิดเป็น11.23% จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 8.42% ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากสถานการณ์COVID-19 และโรงเรียนเปิดเทอมช้าลง
2. โดยรวมกรุงเทพชั้นนอกเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากรุงเทพชั้นใน เขตที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด 5อันดับแรกได้แก่ บางขุนเทียนลาดกระบัง หนองจอก คลองสามวา คลองสาน โดยเขตบางขุนเทียนเพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น71.43% เขตลาดกระบังลดลงจากปี2562 คิดเป็น16.67% เขตหนองจอกเพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น28.57% เขตคลองสามวาเพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น100% และเขตคลองสานเพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น600%
3. วันที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ปี2562 คือวันเสาร์(18.18%)และวันอาทิตย์(18.18%) ปี2563 กลับเป็นวันศุกร์(17.47%)และวันอาทิตย์(18.67%) ส่วนวันเสาร์ลดลง(เหลือ11.45%)
4. ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ปี2562 คือ 22.00-01.59น.(27.27%) รองลงมาคือ 02.00-05.59น.(22.99%)และ 18.00-21.59น.(18.18%) ปี2563 คือ 18.00-21.59น.(29.52%) รองลงมาคือ 22.00-01.59น.(22.29%)และ 10.00-13.59น.(15.66%) โดยช่วงเวลา 18.00-21.59น. เพิ่มขึ้น44.12% และ 10.00-13.59น.เพิ่มขึ้น62.50% ส่วนหนึ่งมาจากการใช้รถจักรยานยนต์ในการส่งของ ส่งอาหารในกรุงเทพฯจำนวนมากและมีการใช้ความเร็วเพื่อให้ได้จำนวนรอบการส่งมาก และเป็นการแข่งขันเพื่อช่วงชิงลูกค้า
5. ผู้เสียชีวิตอยู่ในช่วงอายุ 25-34ปี(25.29%) 15-24ปี(22.99%) และ35-50ปี(22.41%) โดยพบว่าช่วงอายุ65ปีขึ้นไปเพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น160% และเป็นคนเดินข้ามถนน ทำให้สัดส่วนคนเดินข้ามถนนถูกชนเสียชีวิตเพิ่มขึ้น72.73% เพศชายเสียชีวิต(82.76%) มากกว่าเพศหญิง(17.24%) แต่พบว่าเพศหญิงเสียชีวิตเพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น30.43%
6. อุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตเป็นเหตุที่มีคู่กรณี คิดเป็น74.70%(เป็นเหตุรถชนกัน84.68% รถชนคนเดินข้ามถนน15.32%) เสียหายฝ่ายเดียวไม่มีคู่กรณี คิดเป็น25.30% โดยเหตุรถชนคนเดินข้ามถนนเพิ่มขึ้น58.33%(โดยรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น

จากปี2562 คิดเป็น120% และโดยรถยนต์เพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น14.29% ทั้งนี้ รถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็น89%

7. ลักษณะถนนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ทางตรง คิดเป็น73.49% ทางแยก คิดเป็น8.43% จุดกลับรถ คิดเป็น4.82% สะพาน คิดเป็น4.82%

8. ปัจจัยเสี่ยง

8.1 ด้านกายภาพ 3อันดับได้แก่

8.1.1 ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ คิดเป็น37.50% (สจส.จะประสานสำนักโยธาและศปถ.เขตเพื่อแก้ไข)

8.1.2 ฝนตกถนนลื่น/มีน้ำขังบนผิวถนน คิดเป็น21.88%

8.1.3 มีการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนน คิดเป็น18.75%

8.2 ด้านพฤติกรรม 3อันดับได้แก่

8.2.1 ขับรถเร็ว คิดเป็น61.27% (สอดคล้องกับสถิติการตรวจจับความเร็วแบบพกพาของบช.น. เดือนมี.ค. 22จุด จำนวนการออกใบสั่ง9,943ใบ เดือนเม.ย. 20จุด จำนวนการออกใบสั่ง6,990ใบ(มีการสัญจรโดยรถน้อยลง เนื่องจากสถานการณ์COVIDและปิดเทอม) เดือนพ.ค. 20จุด จำนวนการออกใบสั่ง8,291ใบ)

8.2.2 เลี้ยวตัดหน้า/เปลี่ยนเลนกระทันหัน คิดเป็น12.68%

8.2.3 ไม่เว้นระยะห่าง(ชนท้าย) คิดเป็น11.27%

ทั้งนี้ พฤติกรรมการดื่มแล้วขับมีช่วงเวลาเปลี่ยนไปจากปี2562 จากหลัง24.00น.มาเป็นช่วงก่อน23.00น. ผู้ขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็น60%

 **ข้อสังเกตเชิงแบบแผนของปัญหา**

| แบบแผนสำคัญ | ข้อพิจารณา เพื่อเจาะลึก+ป้องกัน | การดำเนินการต่อ |
|--|--|---|
| 1.คนเดินเท้าเสียชีวิตเพิ่มขึ้น | - คู่กรณีเป็นรถจยย.(delivery/จยย.รับจ้าง) เร่ง รีบส่งของ/คู่มือถือ พักัด/อุปกรณ์ไม่เป็นมืออาชีพ | - ช่วยกันเจาะลึกสาเหตุเชิงลึกของแบบแผนสำคัญมากขึ้น |
| 2.พฤติกรรมเสี่ยงส่วนใหญ่เกิดจากขับรถเร็ว | - ถนนบางเส้นรถติดน้อยลงทำให้รถใช้ความเร็วได้ - ด่านกวดขันวินัยจราจรน้อยลง | ศปถ.กทม. - มีเวทีหารือผบก.Delivery |
| 3.พฤติกรรมดื่มแล้วขับเริ่มกลับมาและมีรูปแบบช่วงเวลาเปลี่ยนไป | - เกิดเหตุช่วงหัวค่ำ จากการนั่งดื่มที่ร้านเป็น ? - ด่านตรวจเมาลดลง | /วินรถจยย. - เพิ่มการสื่อสารปชช. โดยเฉพาะ |
| 4.การสวมหมวกนิรภัยน้อยลง | - หลายเคสไม่สวมหมวก+รุนแรง - ด่านกวดขันวินัยจราจรน้อยลง | ผู้สูงอายุ - เพิ่มบทบาทศปถ.เขต-ชุมชน |
| 5.มิติอื่นๆ - พื้นที่ บก.น.2 (เขตรอบนอก) เกิดเหตุมากที่สุด - ช่วงเวลา เกิดเหตุวันศุกร์ก็ในวันอาทิตย์มากที่สุด และเกิดเหตุช่วงหัวค่ำมากที่สุด(18.00-21.59น.) - ช่วงเวลา10.00-13.59น.และ18.00-21.59น. เพิ่มขึ้นมาก - เพศ อายุ (วัยทำงาน,สูงอายุ) | - ศุกร์,อาทิตย์ มีการเดินทาง,ดื่มร่วมด้วย - มีการใช้รถจยย.(delivery/จยย.รับจ้าง) เพิ่มขึ้น - รถจยย.delivery อุปกรณ์ไม่มีการคำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินทาง,ผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญ - ผู้สูงอายุไม่มีความรู้และอุปกรณ์ที่เดินข้ามถนนอย่างปลอดภัย | บช.น. - ปรับแผนการกวดขันวินัยจราจรและด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ที่ประชุม - เก็บรวบรวมผลการดำเนินการทุกส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประมวลผลภาพรวม |
| 6.เคสสำคัญ/น่าสนใจ | - CCTV , เคสที่เป็นข่าว | ดำเนินการในรอบการประชุมถัดไป |

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

1. เพื่อให้การประมวลผลและวางแผนขับเคลื่อนแก้ไขได้อย่างตรงจุดมากขึ้น จึงขอให้จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมให้คณะดังนี้
 - 1.1 บช.น.ส่งสถิติการตั้งด่านเมาและด่านกวดขันวินัยจราจร
 - 1.2 สจส. ประสาน ร.พ.กลางเพื่อขอข้อมูลเคสที่เกิดจากรถ delivery , รายงานการขับเคลื่อนของศปภ.เขต
 - 1.3 ศปภ.กทม. ส่งข้อมูลต่อให้ ศปภ.เขต เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้จำนวนเหตุในพื้นที่เพิ่มขึ้น
 - 1.4 ศูนย์เอร์วัดัน ประสาน ร.พ.ในสังกัดกทม. ขอข้อมูลการบาดเจ็บที่ศีรษะ เพื่อดูความสอดคล้องเรื่องการไม่สวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มมากขึ้น
2. ขอให้บริษัทกลางฯเพิ่มเติมรายละเอียดในส่วนของรถจักรยานยนต์คนเดินข้ามถนน โดยระบุสาเหตุด้วย
3. การวิเคราะห์เจาะลึก ควรเพิ่มการระบุสาเหตุเชิงลึก และผู้เกี่ยวข้อง " เจ้าภาพ" ที่จะมีส่วนในการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อม เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงควบคู่ไปด้วย



ที่ประชุม เห็นชอบดำเนินการตามข้อเสนอแนะ

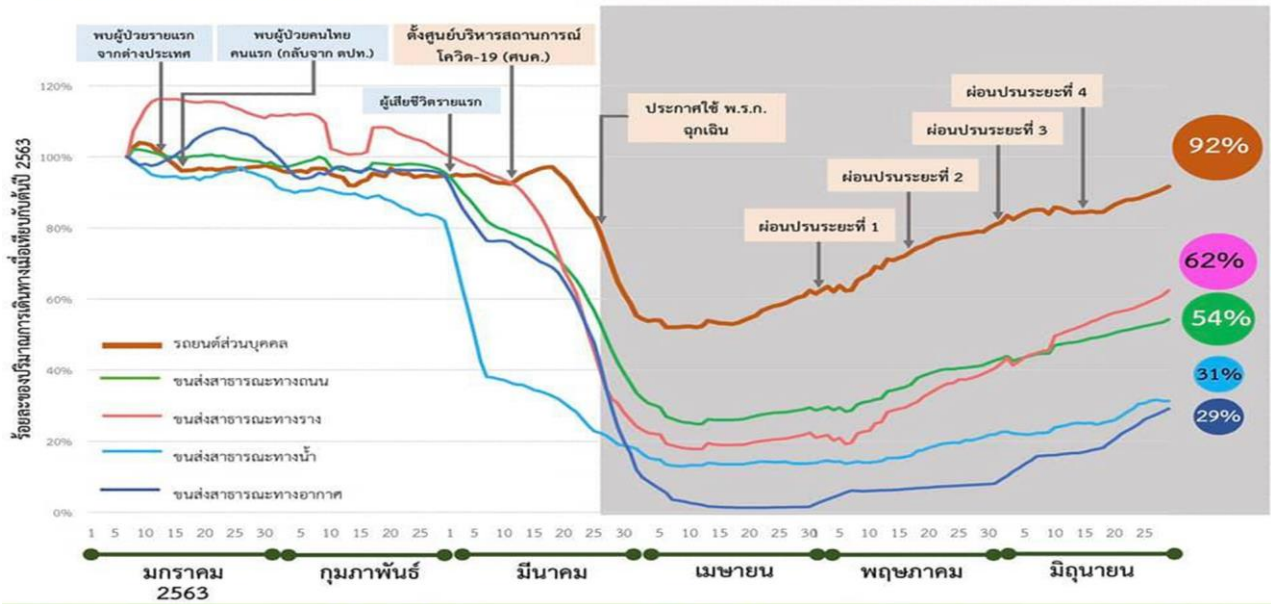
นัดหมายประชุมครั้งถัดไป สัปดาห์ที่ 2 ของเดือนส.ค. โดยบริษัทกลางฯจะประสานแจ้งวันนัดหมายล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วัน

ปิดประชุม เวลา 12.00น.

ศิริพร รัตนทัศนีย์

ผู้บันทึก

ปริมาณการเดินทาง



แหล่งข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, ศูนย์ปฏิบัติการด้านวิศวกรรมการแพทย์ การวิจัยและพัฒนา วช. กระทรวงการอุดมศึกษา ฯ

หลังผ่อนปรน เริ่มขายเหล้าได้ (3 พค.63) และการเดินทางรถส่วนบุคคลกลับมาใกล้เคียงปกติ .. ยอดตาย ↑ เฉลี่ยใกล้เคียงปี 2562

| | ปี 63 | ปี 62 | เพิ่ม/ลด | % เทียบ 62 | เฉลี่ย 63 | เฉลี่ย 62 | เดินทาง(ล้านคน) |
|-------|------------|--------------|----------|------------|-----------|-----------|--------------------------|
| ม.ค. | 1,533 | 1,565 | -32 | -2.04 | 49.45 | 50.48 | 29.35 |
| ก.พ. | 1,343 | 1,379 | -36 | -2.61 | 47.96 | 49.25 | 27.72 |
| มี.ค. | 1,305 | 1,540 | -235 | -15.26 | 42.10 | 49.68 | 26.01 |
| เม.ย. | 807 | 1,679 | -872 | -51.94 | 26.90 | 55.97 | 19.23 |
| พ.ค. | 1,211 | 1,238 | -27 | -2.18 | 39.06 | 39.94 | 24.40 |
| มิ.ย. | 1,097 | 1,264 | -167 | -13.21 | 36.57 | 42.13 | รถส่วนบุคคลกลับมาเดินทาง |
| ก.ค. | 560 (1-16) | 1,284 (1-31) | | | 35 | 41.42 | 92% |

ข้อมูล : บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ณ วันที่ 20 กค.63