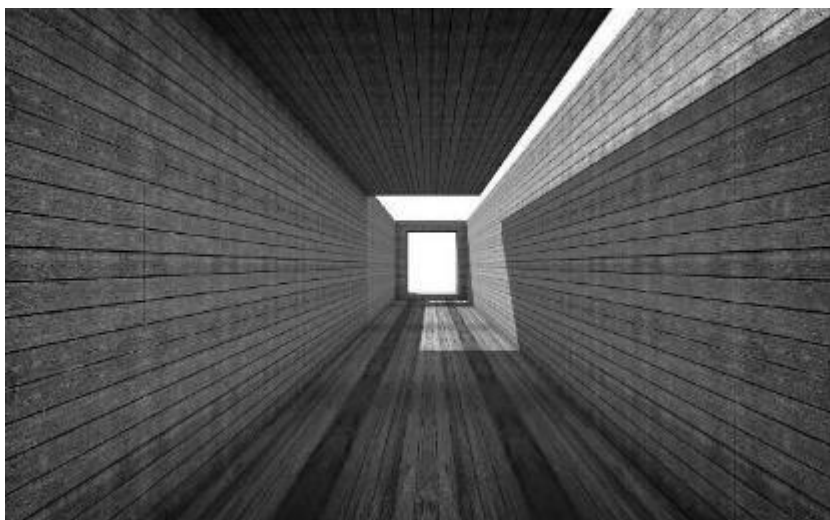




การประชุมศูนย์ความร่วมมือ ป้องกันอุบัติเหตุทุกทม.(ศรท.)

วันพฤหัสบดีที่ 15 ตุลาคม 2563

ห้องประชุมชั้น 2 บก.จร.



วาระประชุม

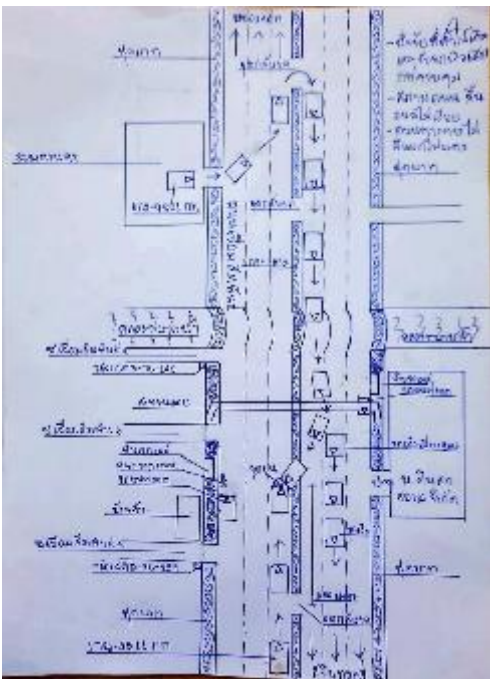
วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

- 1.1 ความคืบหน้าการนัดหมายบริษัทที่ทำธุรกิจDelivery (ศปถ.กทม.)
- 1.2 ช่องทางและรูปแบบการส่งข้อมูลของคณะฯต่อให้กับศปถ.เขต
- 1.3 การรวบรวมความคืบหน้า และการขับเคลื่อน ทั้งของศปถ.กทม.และศปถ.เขตทั้ง50เขต แจ้งคณะฯ (สจส.)
- 1.4 การจัดทำสปอต หรือการรณรงค์ใหญ่ ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์.ในกทม.รับรู้ถึงความเลี้ยง และรับรู้ว่าการที่บังคับรถโดยใช้มือข้างเดียว (อีกข้างถือของ อุ่มสุนัข หรือโทรศัพท์)/ จัดทำสติ๊กเกอร์จัดทำเพื่อติดรถใหญ่ของกทม. (สจส.)
- 1.5 ทำอย่างไรให้ ศปถ.เขต มีการนำเคลไปพูดคุยกันในการประชุม เพื่อให้ศปถ.เขตรู้สึกใกล้ชิดกับประเด็นและคุ้นเคยกับการใช้ข้อมูล เพื่อนำไปสู่การแก้ไขอย่างจริงจัง และฝึกให้ศปถ.เขตมองหาเจ้าภาพที่จะมาร่วมจัดการรอบ.ด้วย
- 1.6 ติดตามความคืบหน้าการจัดการแก้ไข/ป้องกัน case base จากการประชุมที่ผ่านมา
- 1.7 อื่นๆ

วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

- 2.1 รายงานสถานการณ์เดือนกันยายน 2563
- 2.2 Case base (2 Case)

วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา



วันพฤหัสบดีที่ 30 กรกฎาคม 2563 เวลา 15.15น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนเชื่อมสัมพันธ์ บริเวณหน้าบริษัทดินสอสยาม จำกัด เขตหนองจอก ท้องที่สน.หนองจอก มีผู้เสียชีวิต 3 ราย คนขับรถกระบะคันที่ข้ามเลนมาเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยมหานคร

- ประเด็นติดตาม**
1. การแก้ไขปัจจัยเสี่ยงด้านกายภาพถนน (ถนนทางตรง โลง รถส่วนใหญ่ใช้ความเร็ว)
 2. ศปถ.เขตหนองจอกเชิญชวนมหาวิทยาลัยมหานครเป็นเจ้าภาพร่วมแก้ปัญหาเรื่องความเร็ว



ภาพถ่ายหลังเกิดเหตุ

วันพุธที่ 5 สิงหาคม 2563 เวลา 8.45น. สถานที่เกิดเหตุ หัวถนนพระราม2 ขาเข้า แยกบางปะแก้ว เขตจอมทอง ท้องที่สน.บางมด มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (เป็นผู้ขับซีรถจยย.อายุ 66 ปี)

ประเด็นติดตาม การแก้ไขปัจจัยเสี่ยงด้านกายภาพถนน

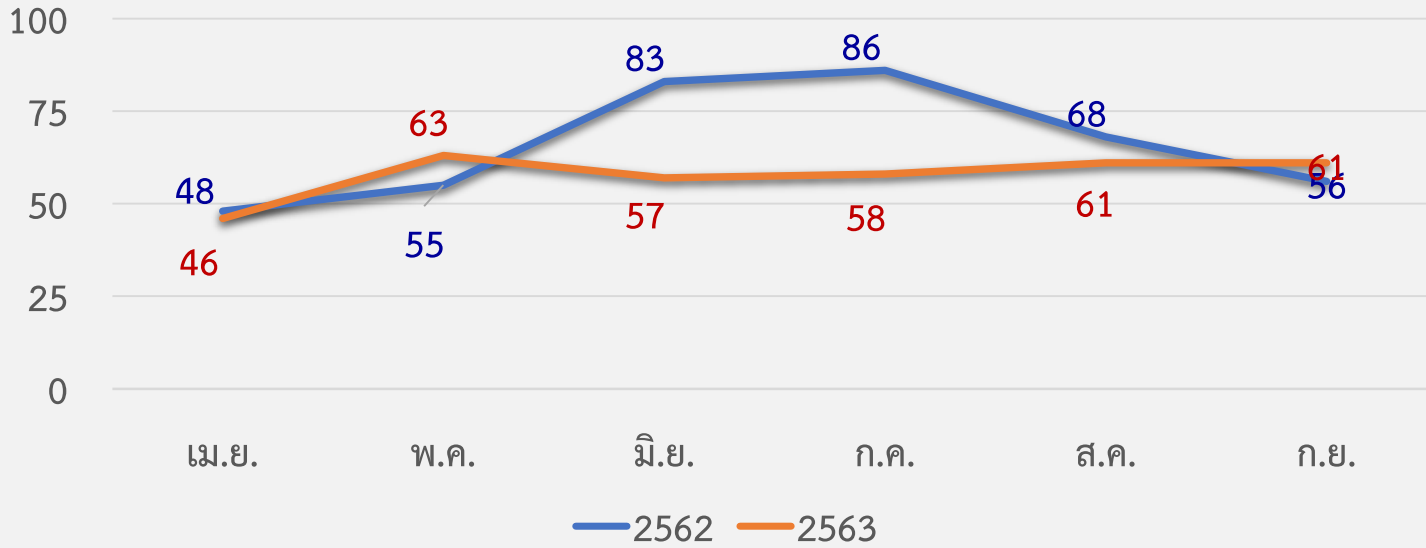


วันศุกร์ที่ 21 สิงหาคม 2563 เวลา 07.30น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนนิมิตรใหม่ บริเวณจุดกลับรถใกล้เคียงปากซอยนิมิตรใหม่53 (ถนน6เลน แบ่งฝั่งละ3เลน มีเกาะกลาง) เขตคลองสามวา ท้องที่สน.นิมิตรใหม่

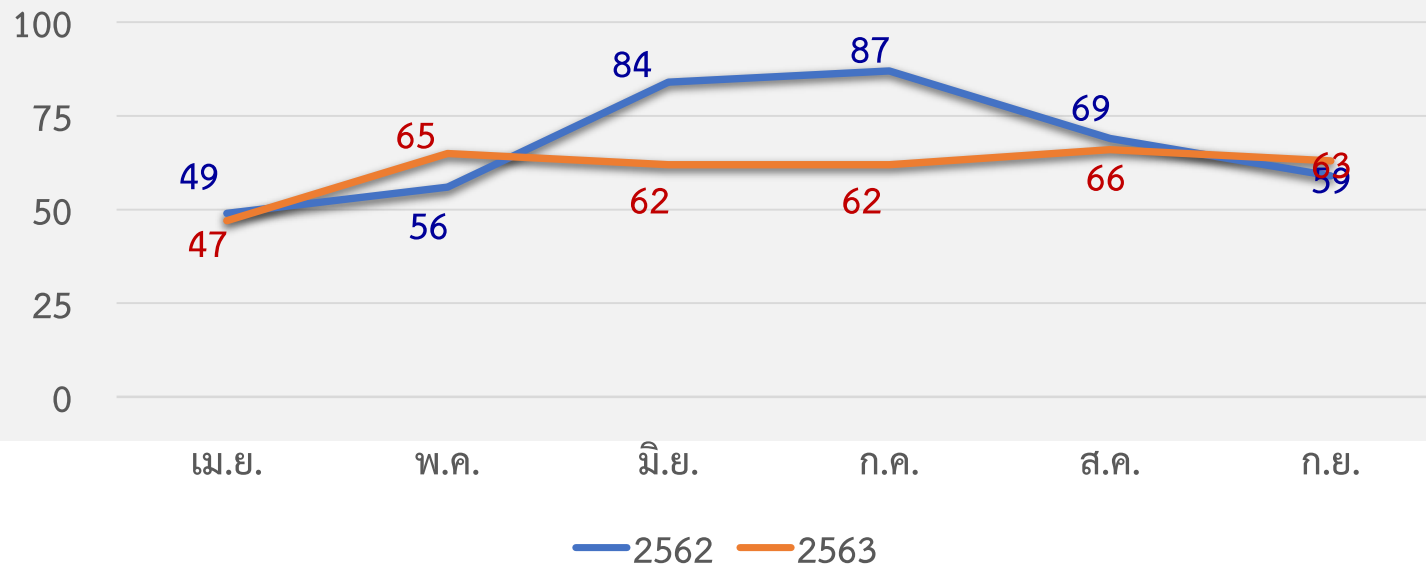
ลักษณะเหตุ จยย.รับจ้าง(อายุ56ปี)ได้รับผู้โดยสาร(อายุ57ปี)และหลานไปส่งที่โรงเรียน ขากลับได้ขับซีรถมาตามถนนนิมิตรใหม่จากด้านลำลูกกา มุ่งหน้ามีนบุรีเมื่อถึงที่เกิดเหตุเป็นจุดกลับรถ รถจยย.ได้เลี้ยวขวากลับรถ จะมุ่งหน้าลำลูกกา โดยตัดช่องทางจะมายังช่องทางซ้ายสุด เป็นจังหวะเดียวกันที่มีรถกระบะวิ่งมาจากมีนบุรีมุ่งหน้าลำลูกกาด้วยความเร็วในช่องทางที่2 นับจากซ้ายสุด เป็นเหตุให้ชนกัน ผู้ขับซีรถจยย.กระเด็นไปกระทบกับเสาไฟฟ้า ส่วนผู้โดยสารศีรษะกระทบพื้น เสียชีวิตในที่เกิดเหตุทั้งสองราย

ประเด็นติดตาม การแก้ไขความเสี่ยงทางกายภาพ เช่น ติดป้ายเตือน ป้ายบ่งชี้ (ถนนทางตรง โลง รถส่วนใหญ่ใช้ความเร็ว)

จำนวนเหตุ



จำนวนคน



** จากข้อมูลเดือนเมษายน - กันยายน พบว่าปี2562

กทม.

จำนวนอุบัติเหตุลดลง

คิดเป็น 12.63%

จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง

คิดเป็น 9.65%

ภาพรวมทั้งประเทศ

อุบัติเหตุลดลง

คิดเป็น 14.54%

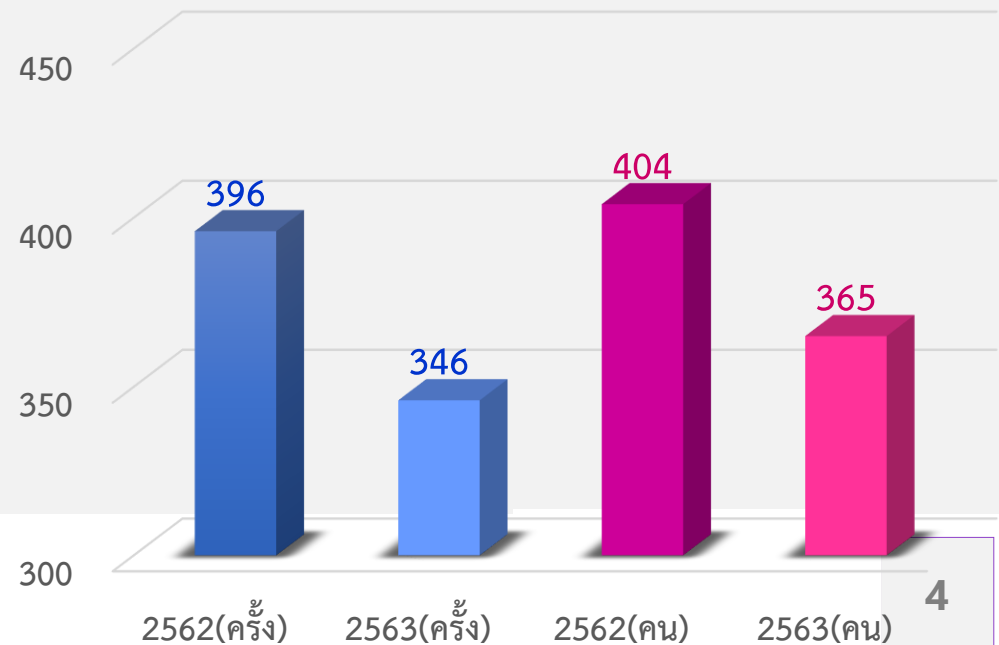
สะสมม.ค.-ก.ย.(9เดือน)ลดลง

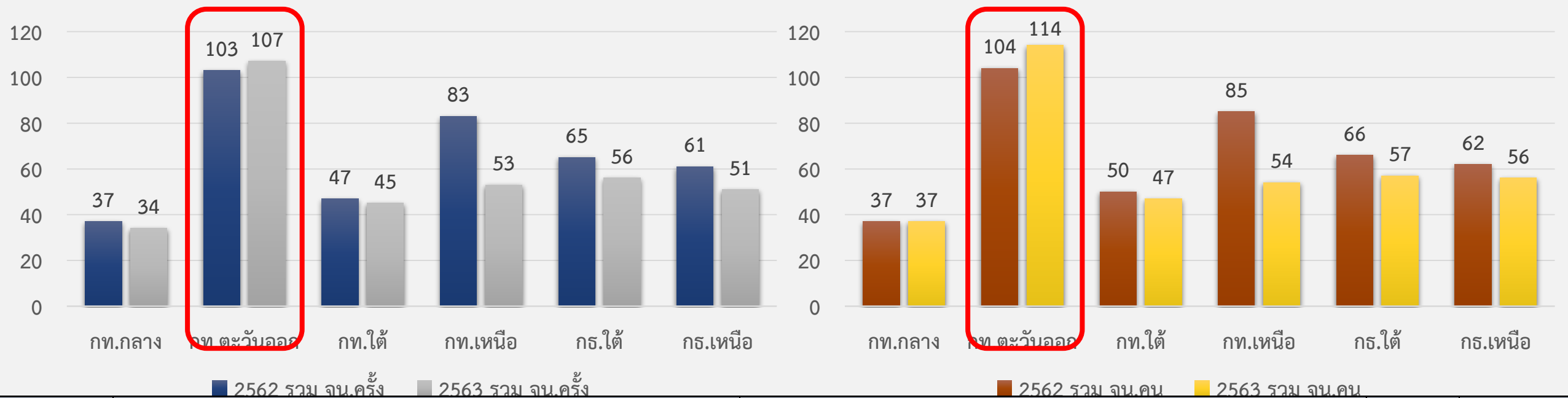
คิดเป็น 12.86%

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

- โรคระบาดCOVID-19

- ปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อการขนส่งสิ่งของและอาหารเพิ่มขึ้น

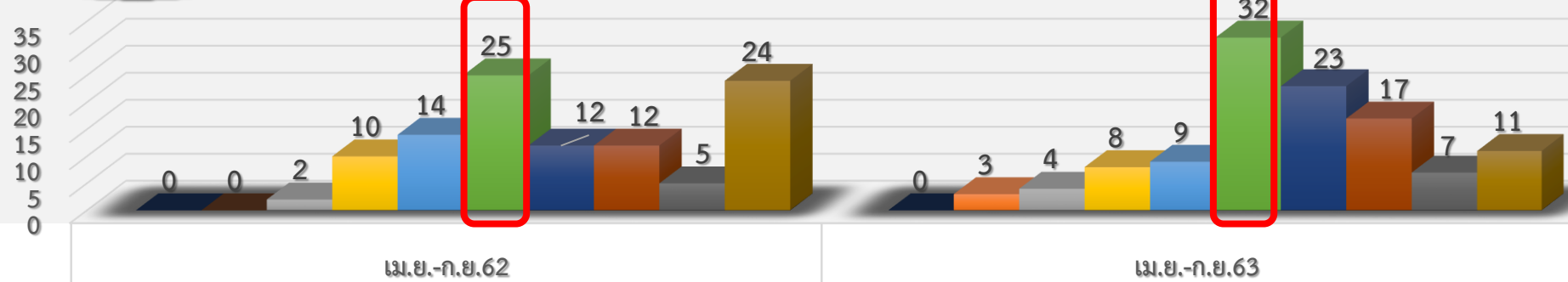
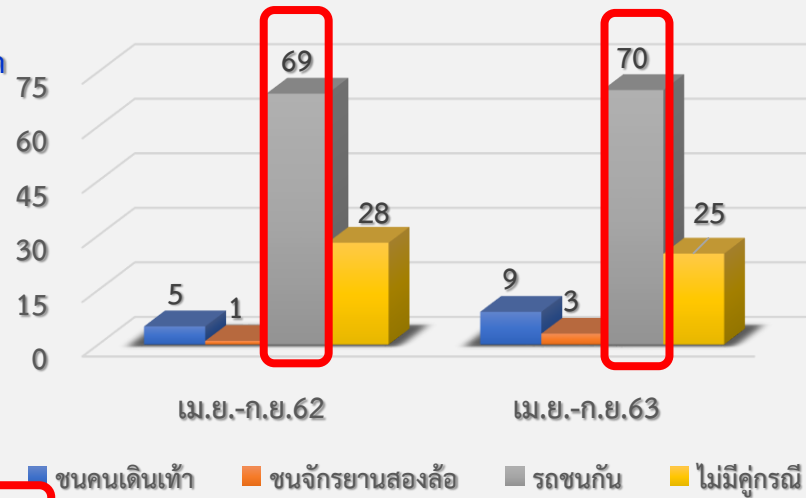
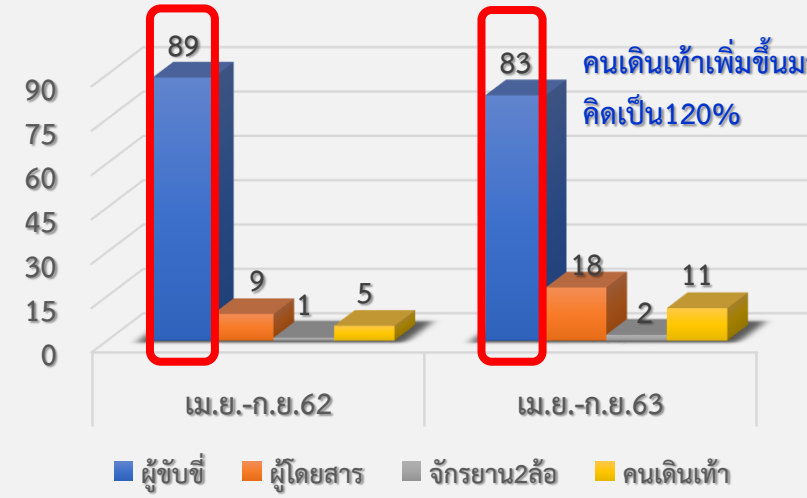
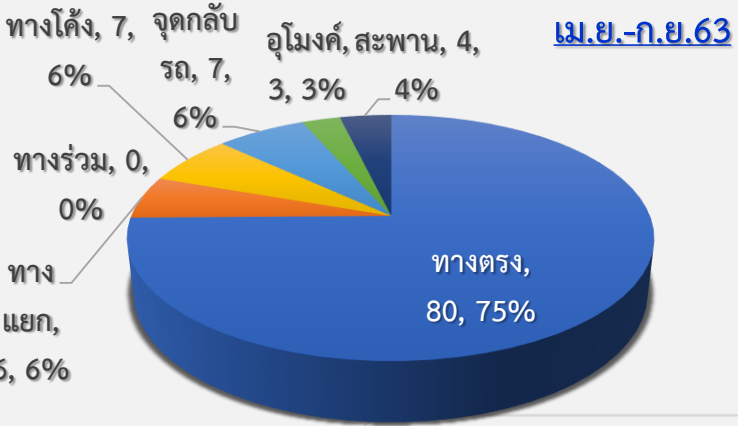
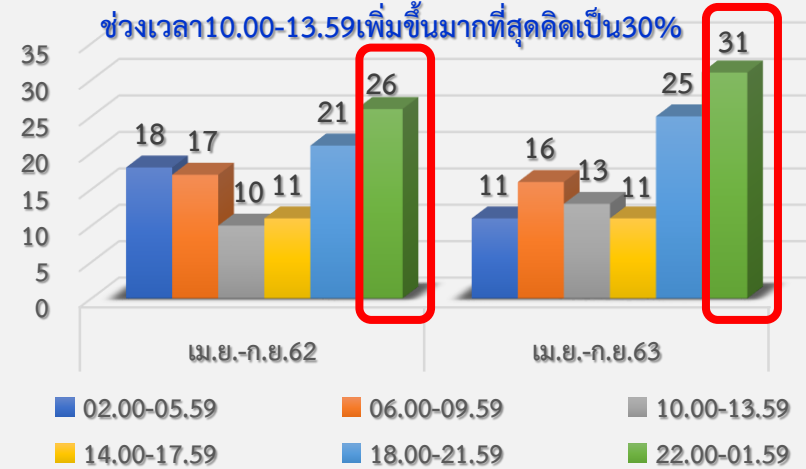
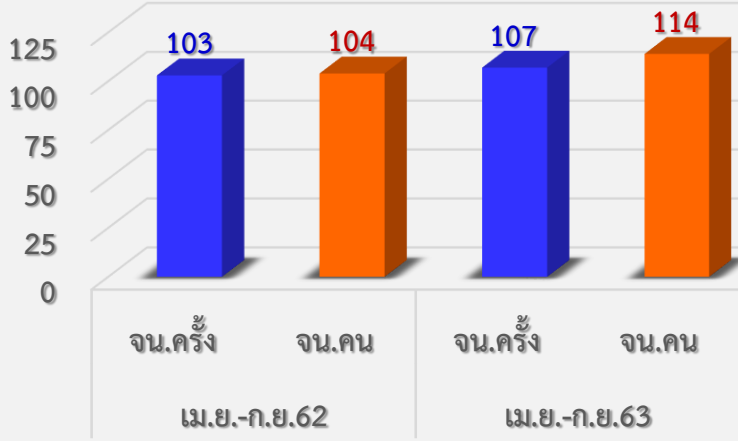




กลุ่มเขต	2562														2563														ผลต่าง		คิดเป็น %	
	เม.ย.		พ.ค.		มิ.ย.		ก.ค.		ส.ค.		ก.ย.		รวม		เม.ย.		พ.ค.		มิ.ย.		ก.ค.		ส.ค.		ก.ย.		รวม					
	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน		
กท.กลาง	2	2	8	8	8	8	10	10	5	5	4	4	37	37	3	4	8	8	6	8	3	3	10	10	4	4	34	37	-3	0	-8.11	0
กท.ตะวันออก	14	14	16	16	23	23	22	23	19	19	9	9	103	104	18	18	12	12	19	21	21	23	15	18	22	22	107	114	4	10	3.88	9.62
กท.ใต้	9	9	6	7	9	10	11	11	7	7	5	6	47	50	7	7	9	10	8	8	9	9	3	3	9	10	45	47	-2	-3	-4.26	-6.00
กท.เหนือ	7	7	7	7	18	18	15	15	14	15	22	23	83	85	7	7	11	11	10	10	7	7	8	8	10	11	53	54	-30	-31	-36.14	-36.47
กร.ใต้	5	5	12	12	13	13	19	19	10	10	6	7	65	66	3	3	16	16	8	8	8	8	12	13	9	9	56	57	-9	-9	-13.85	-13.64
กร.เหนือ	11	12	6	6	12	12	9	9	13	13	10	10	61	62	8	8	7	8	6	7	10	12	13	14	7	7	51	56	-10	-6	-16.39	-9.68
รวม	48	49	55	56	83	84	86	87	68	69	56	59	396	404	46	47	63	65	57	62	58	62	61	66	61	63	346	365	-50	-39	-12.63	-9.65

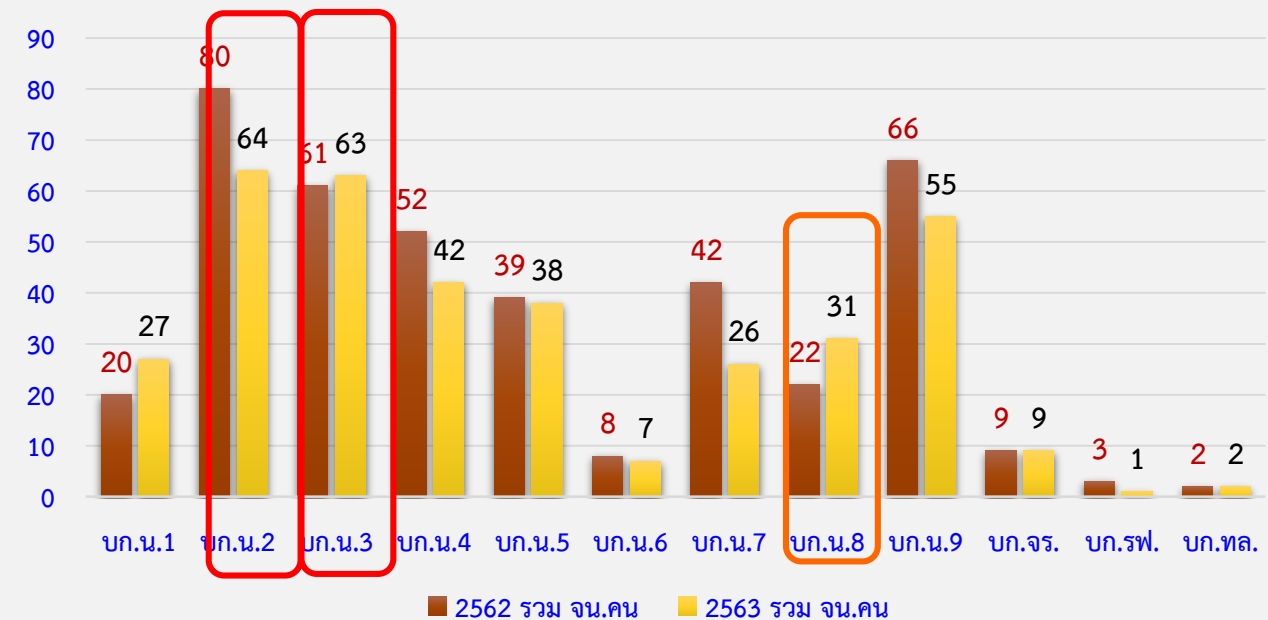
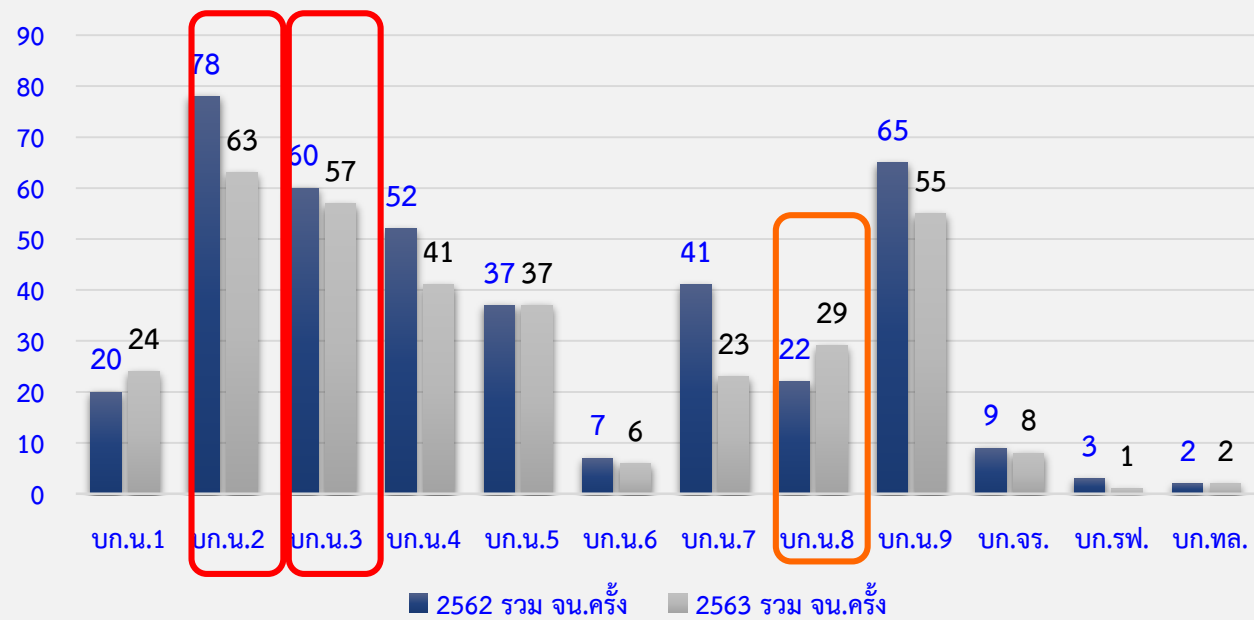
* ภาพรวมกทม.ลดลง แต่ กลุ่มเขตกรุงเทพตะวันออกกลับมีจน.เหตุเพิ่มขึ้น 3.88% จน.ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 9.62% โดยเพิ่มขึ้นในพื้นที่เขต คลองสามวา บางกะปิ ประเวศ สะพานสูง หนองจอก

กรุงเทพตะวันออก

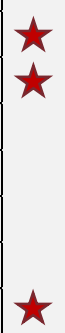


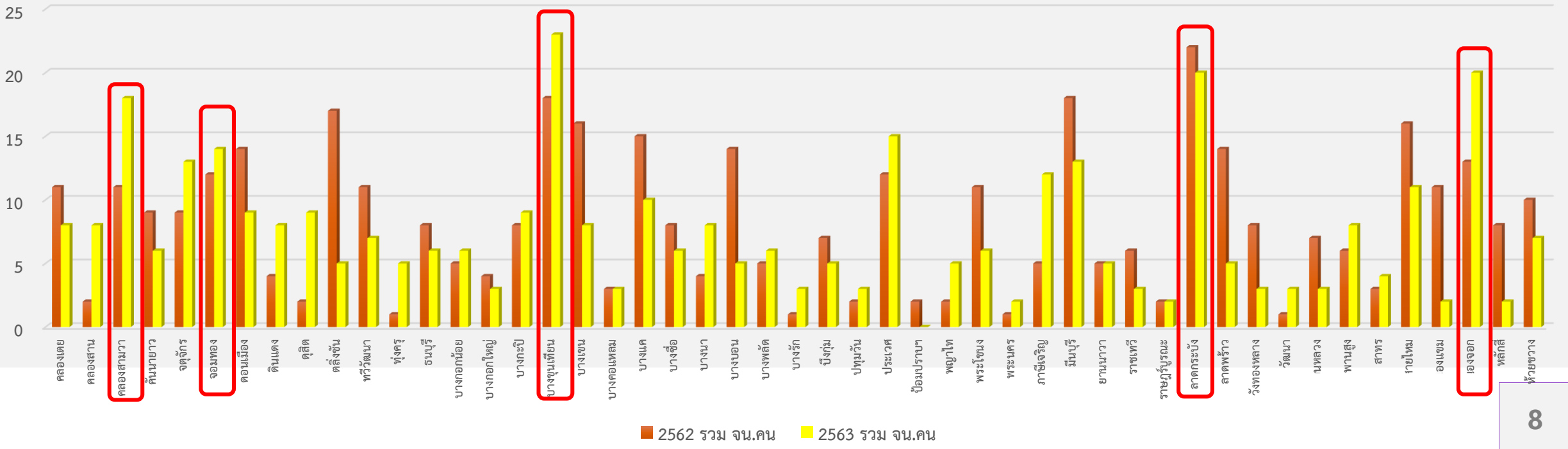
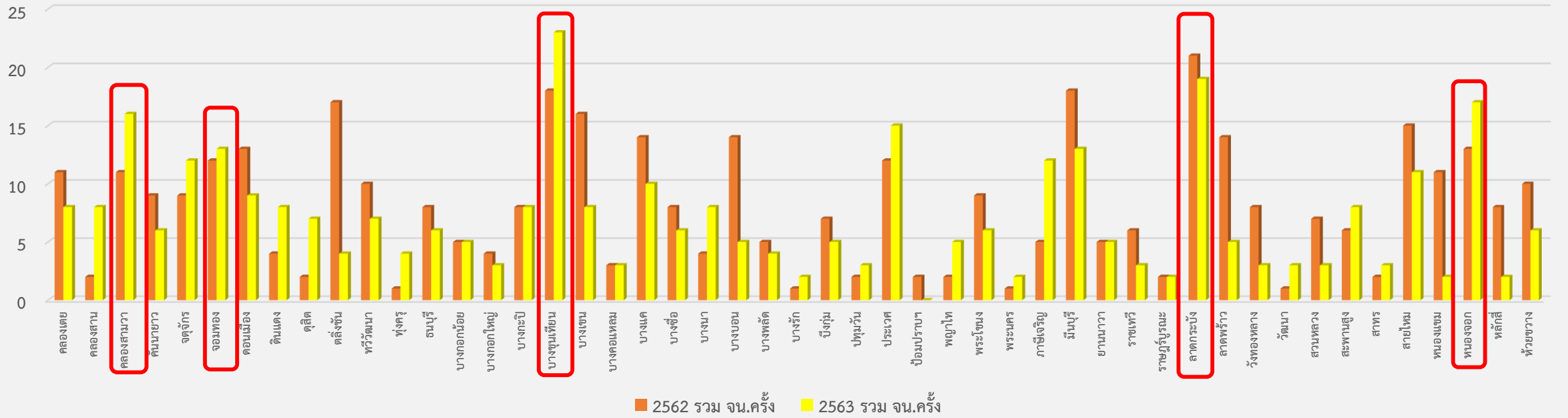
ช่วงอายุที่เพิ่มมากที่สุดคือวัยทำงานตอนกลาง, ตอนปลาย และผู้สูงอายุ

- 0-6ปี(ก่อนวัยเรียน/อนุบาล)
- 7-12ปี(ประถม)
- 13-15ปี(ม.ต้น/ปวช.)
- 16-18ปี(ม.ปลาย/ปวส.)
- 19-22ปี(มหาวิทยาลัย)
- 23-34ปี(วัยทำงานตอนต้น)
- 35-46ปี(วัยทำงานตอนกลาง)
- 47-60ปี(วัยทำงานตอนปลาย)
- 61ปีขึ้นไป(ผู้สูงอายุ)
- ไม่รู้



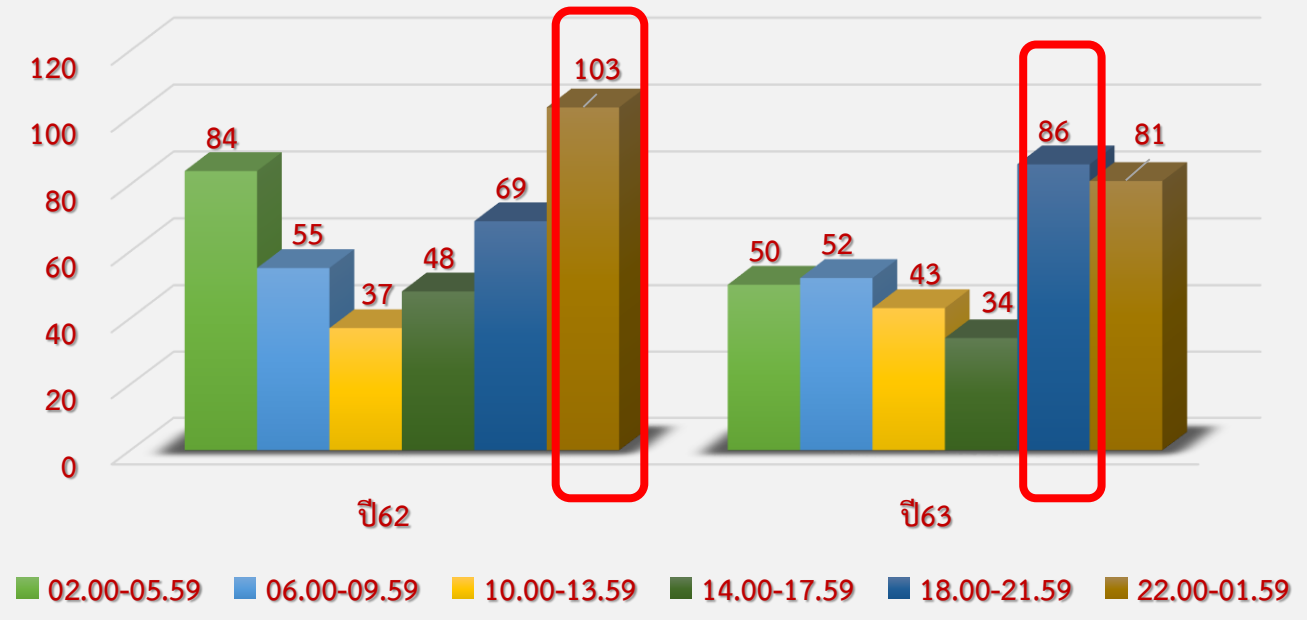
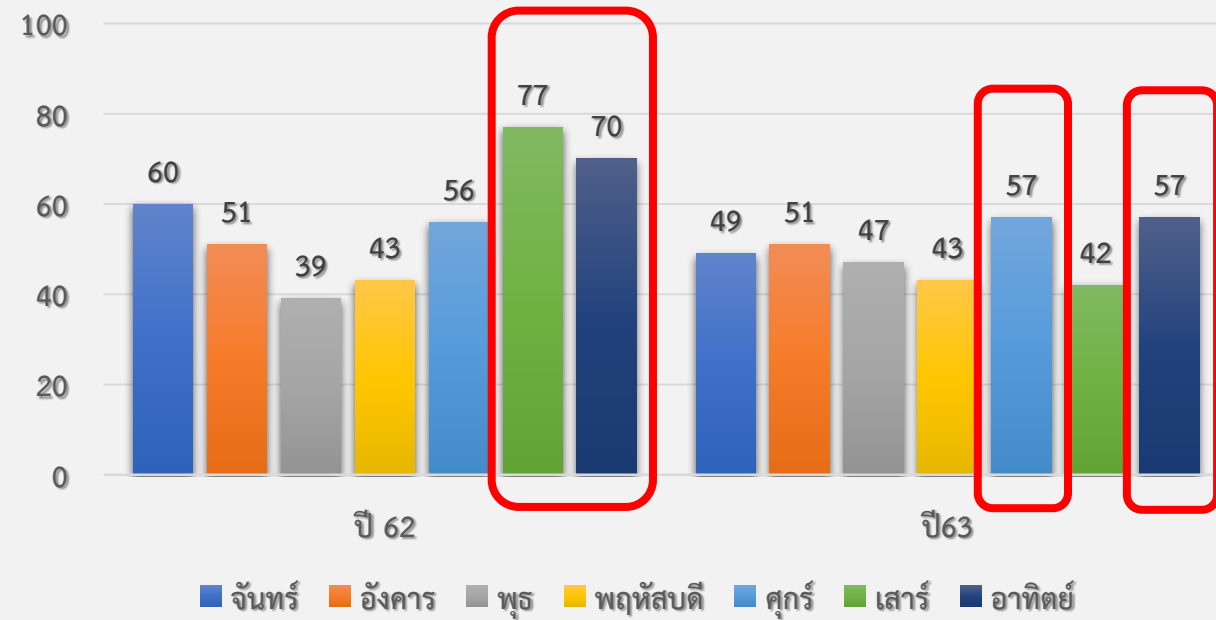
หน่วยงาน	2562														2563														ผลต่าง		คิดเป็น %	
	เม.ย.		พ.ค.		มิ.ย.		ก.ค.		ส.ค.		ก.ย.		รวม		เม.ย.		พ.ค.		มิ.ย.		ก.ค.		ส.ค.		ก.ย.		รวม					
	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน	จน.ครั้ง	จน.คน		
บก.น.1	0	0	6	6	4	4	7	7	1	1	2	2	20	20	2	3	7	7	3	5	1	1	8	8	3	3	24	27	4	7	20	35
บก.น.2	4	4	4	4	20	20	19	19	13	14	18	19	78	80	8	8	12	12	13	13	2	2	7	7	14	15	63	64	-15	-16	-19.23	-20
บก.น.3	2	2	12	12	13	13	11	12	2	2	6	6	60	61	10	10	8	8	10	11	10	12	8	11	11	11	57	63	-3	2	-5.00	3.28
บก.น.4	10	10	6	6	7	7	9	9	14	14	6	6	52	52	6	6	4	4	7	8	9	9	8	8	7	7	41	42	-11	-10	-21.15	-19.23
บก.น.5	4	4	5	5	8	9	9	9	5	5	6	7	37	39	6	6	7	7	8	8	7	7	2	2	7	8	37	38	0	-1	0.00	-2.56
บก.น.6	0	0	2	3	1	1	2	2	2	2	0	0	7	8	0	0	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	6	7	-1	-1	-14	-13
บก.น.7	8	9	2	2	8	8	7	7	10	10	6	6	41	42	3	3	1	1	4	5	6	8	6	6	3	3	23	26	-18	-16	-44	-38.10
บก.น.8	6	6	4	4	4	4	1	1	4	4	3	3	22	22	4	4	8	9	2	2	5	5	5	6	5	5	29	31	2	2	31.82	40.91
บก.น.9	6	6	13	13	12	12	19	19	9	9	6	7	65	66	5	5	14	14	8	8	7	7	13	13	8	8	55	55	-10	-11	-15	-17
บก.จร.	1	1	1	1	3	3	0	0	1	1	3	3	9	9	0	0	1	1	1	1	2	2	3	4	1	1	8	9	-1	0	-11	0
ข.ชน.	48	49	55	56	80	81	84	85	68	69	56	59	391	399	44	45	63	65	57	62	57	61	61	66	61	63	343	362	-48	-37	-12.28	-9.27
บก.รฟ.	0	0	0	0	2	2	1	1	0	0	0	0	3	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-2	-2	-66.67	-66.67
บก.ทล.	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	2	2	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
Total	48	49	55	56	83	84	86	87	68	69	56	59	396	404	46	47	63	65	57	62	58	62	61	66	61	63	346	365	-50	-39	-12.63	-9.65





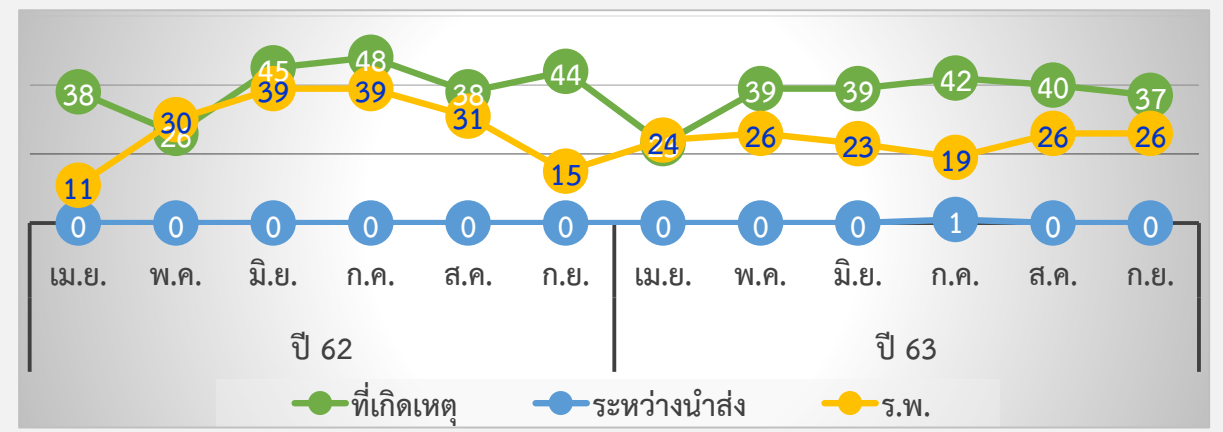
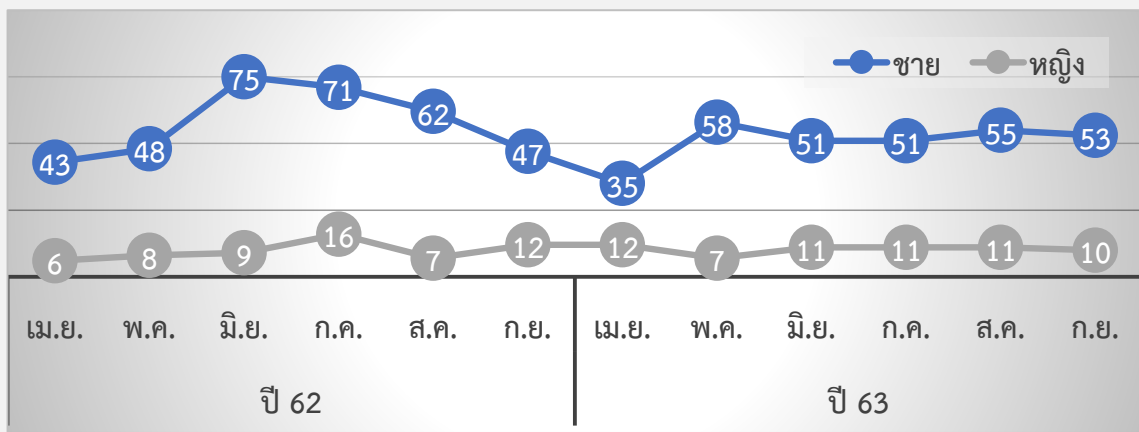
วัน	ปี 62								ปี 63								เพิ่ม/ลด	
	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม	%	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม	%	รวม	%
จันทร์	6	10	11	17	4	12	60	15.15	5	9	9	10	9	7	49	14.16	-11	-18
อังคาร	6	5	7	14	8	11	51	12.88	6	6	11	9	8	11	51	14.74	0	0
พุธ	4	6	9	12	2	6	39	9.85	5	6	7	3	14	12	47	13.58	8	20.51
พฤหัสบดี	6	10	14	6	5	2	43	10.86	9	6	8	7	5	8	43	12.43	0	0
ศุกร์	9	6	9	11	15	6	56	14.14	6	13	10	10	11	7	57	16.47	1	2
เสาร์	10	8	16	18	15	10	77	19.44	5	11	3	10	5	8	42	12.14	-35	-45.45
อาทิตย์	7	10	17	8	19	9	70	17.68	10	12	9	9	9	8	57	16.47	-13	-18.57
รวม	48	55	83	86	68	56	396	100	46	63	57	58	61	61	346	100	-50	-12.63

เวลาที่เกิดเหตุ	ปี 62								ปี 63								เพิ่ม/ลด	
	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม	%	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม	%	รวม	%
02.00-05.59	10	11	22	21	9	11	84	21.21	4	3	8	12	11	12	50	14.45	-34	-40.48
06.00-09.59	7	5	6	16	12	9	55	13.89	6	7	8	8	14	9	52	15.03	-3	-5.45
10.00-13.59	5	7	4	8	8	5	37	9.34	6	15	5	5	4	8	43	12.43	6	16
14.00-17.59	5	11	9	13	7	3	48	12.12	5	6	7	10	3	3	34	9.83	-14	-29
18.00-21.59	6	8	19	13	10	13	69	17.42	15	21	13	13	15	9	86	24.86	17	24.64
22.00-01.59	15	13	23	15	22	15	103	26.01	10	11	16	10	14	20	81	23.41	-22	-21.36
รวม	48	55	83	86	68	56	396	100	46	63	57	58	61	61	346	100	-50	-12.63

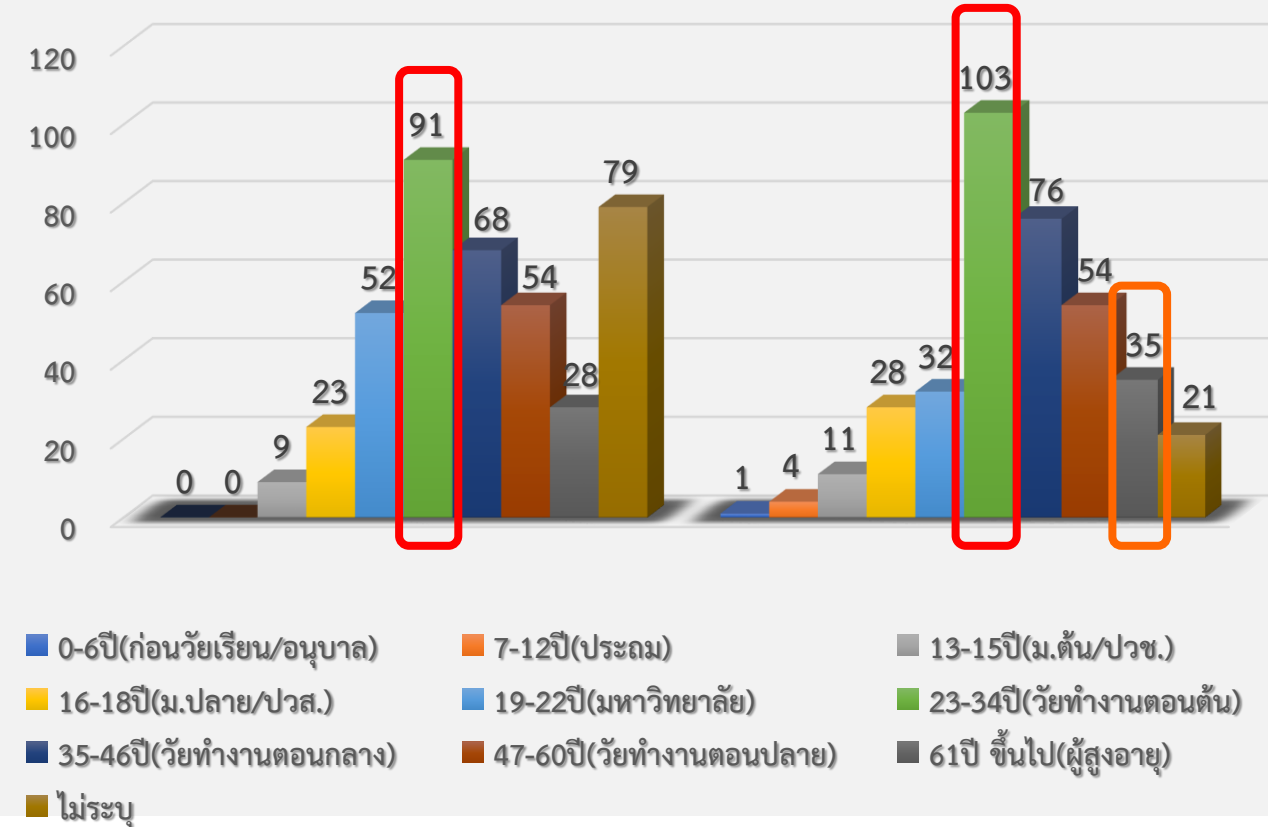


*วันเกิดเหตุมากที่สุดเปลี่ยนจากวันเสาร์,อาทิตย์ เป็นวันศุกร์,อาทิตย์ (วันที่เกิดเหตุเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือวันพุธ คิดเป็น20.51% , วันที่เกิดเหตุลดลงมากที่สุดคือวันเสาร์ คิดเป็น45.45%)

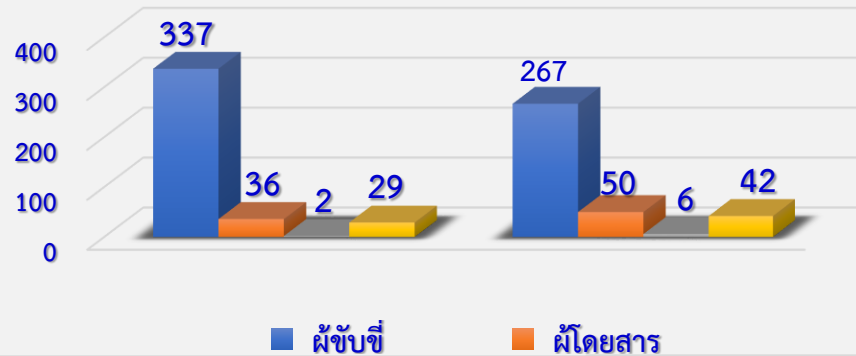
*เวลาเกิดเหตุมากที่สุด เปลี่ยนจากเวลา22.00-01.59น.และ02.00-05.59น. เป็นเวลา18.00-21.59น.และ22.00-01.59น. (เวลาที่เกิดเหตุเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือเวลา 18.00-21.59น.คิดเป็น 24.64% และ 10.00-13.59น. คิดเป็น16.22% ซึ่งเป็นช่วงอาหารกลางวันและอาหารเย็น , เวลาที่เกิดเหตุลดลงมากที่สุดคือ02.00-05.59น. คิดเป็น40.48%)



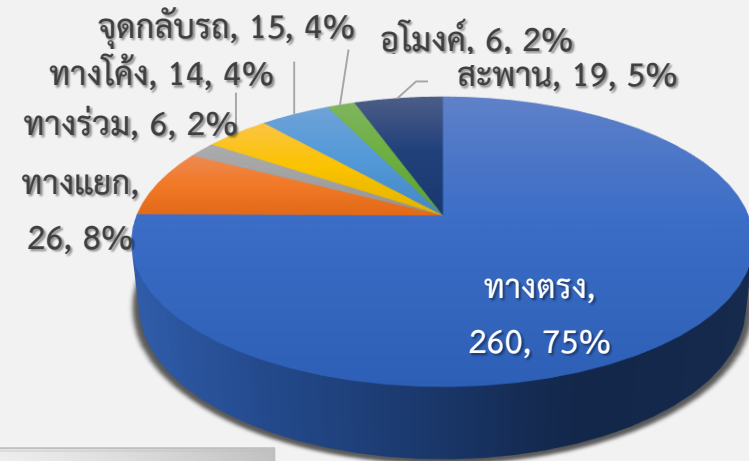
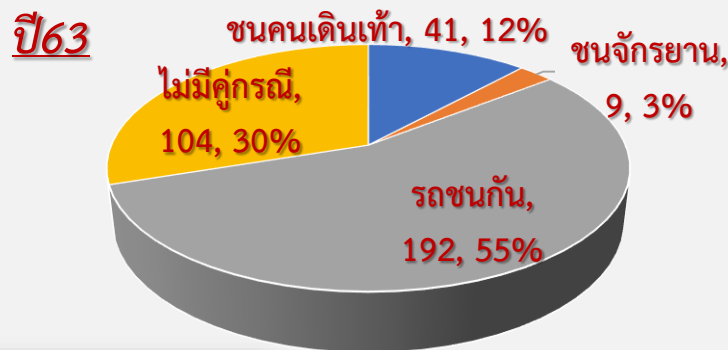
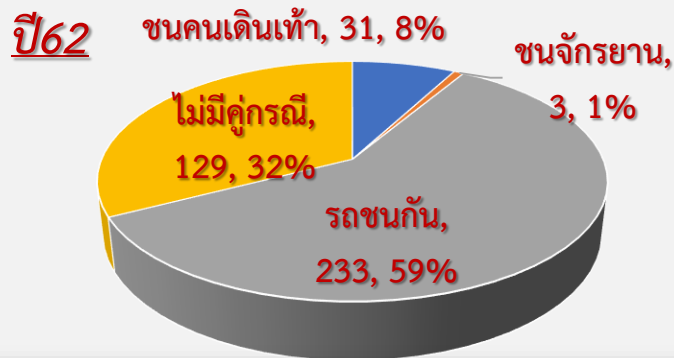
ช่วงอายุ	ปี 62								ปี 63								เพิ่ม/ลด	
	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม	%	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม	%	รวม	%
0-6ปี(ก่อนวัยเรียน/อนุบาล)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0.27	1	#DIV/0!
7-12ปี(ประถม)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	4	1.10	4	#DIV/0!
13-15ปี(ม.ต้น/ปวช.)	0	0	3	3	3	0	9	2.23	0	2	4	2	2	1	11	3.01	2	22.22
16-18ปี(ม.ปลาย/ปวส.)	1	2	7	5	2	6	23	5.69	2	7	4	6	5	4	28	7.67	5	21.74
19-22ปี(มหาวิทยาลัย)	2	3	10	13	14	10	52	12.87	0	7	8	7	4	6	32	8.77	-20	-38.46
23-34ปี(วัยทำงานตอนต้น)	2	22	17	21	18	11	91	22.52	14	29	14	15	15	16	103	28.22	12	13.19
35-46ปี(วัยทำงานตอนกลาง)	2	11	19	16	9	11	68	16.83	11	5	13	13	17	17	76	20.82	8	11.76
47-60ปี(วัยทำงานตอนปลาย)	2	10	12	15	7	8	54	13.37	11	6	12	5	11	9	54	14.79	0	0
61ปีขึ้นไป(ผู้สูงอายุ)	5	2	3	7	8	3	28	6.93	7	8	4	6	6	4	35	9.59	7	25
ไม่ระบุ	35	6	13	7	8	10	79	19.55	1	0	3	7	5	5	21	5.75	-58	-73.42
รวม	49	56	84	87	69	59	404	100	47	65	62	62	66	63	365	100	-39	-9.65



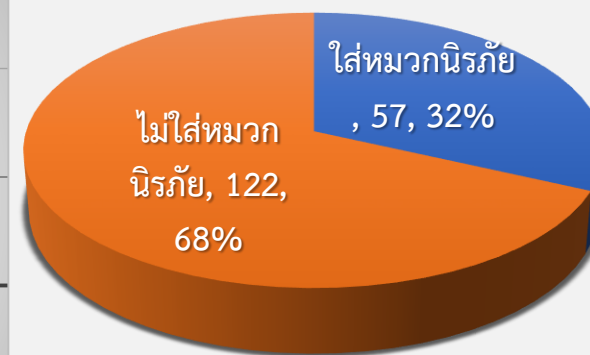
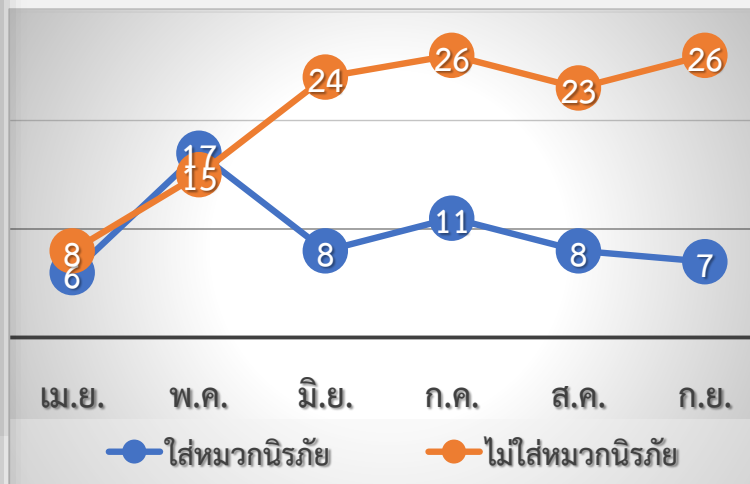
*ช่วงอายุที่เกิดเหตุมากที่สุดคือกลุ่มวัยทำงานตอนต้น 28.22% , วัยทำงานตอนกลาง 20.82% , วัยทำงานตอนปลาย 14.79% , ผู้สูงอายุ 9.59%
 กลุ่มที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มมากที่สุด คือ ผู้สูงอายุ 25% , มัธยมต้น 22.22% , มัธยมปลาย 21.74%



สถานะผู้ประสบภัย	ปี 62								ปี 63								เพิ่ม/ลด	
	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม	%	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม	%	รวม	%
ผู้ขับขี่	43	48	69	75	53	49	337	83.42	29	53	48	42	48	47	267	73.15	-70	-20.77
ผู้โดยสาร	4	5	9	5	6	7	36	8.91	8	5	8	11	10	8	50	13.70	14	38.89
จักรยาน 2 ล้อ	0	0	0	0	2	0	2	0	1	0	3	0	1	1	6	1.64	4	200
คนเดินเท้า	2	3	6	7	8	3	29	7.18	9	7	3	9	7	7	42	11.51	13	44.83
รวม	49	56	84	87	69	59	404	100	47	65	62	62	66	63	365	100	-39	-9.65

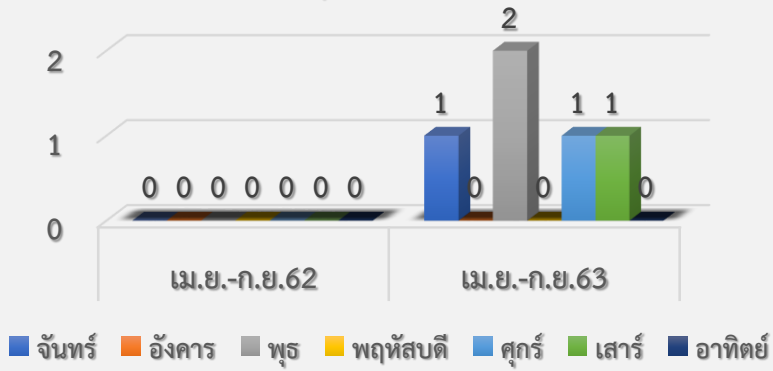


เดือน	ตรวจวัดทั้งหมด	พบแอลกอฮอล์	เกินกม.กำหนด	แยกผ.ช.(พบเกิน)		แยกประเภทรถ(พบเกิน)			สัดส่วนที่พบแอลกอฮอล์(%)	สัดส่วนที่พบเกินกำหนด(%)
				ชาย	หญิง	รถยนต์	จักรยาน	รถบรรทุก		
ม.ค.	9,222	2,162	403	321	82	376	27	-	23.44	18.64
ก.พ.	3,055	716	165	135	30	157	8	-	23.44	23.04
มี.ค.	2,685	626	134	108	26	131	3	-	23.31	21.41
เม.ย.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
พ.ค.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
มิ.ย.	2,488	579	108	89	19	104	4	-	23.27	18.65
ก.ค.	4,001	951	206	152	54	203	3	-	23.77	21.66
ส.ค.	4,495	1,056	219	160	59	217	2	-	23.49	20.74
ก.ย.	3,304	740	187	147	40	183	4	-	22.40	25.27
รวม	29,250	6,830	1,422	1,112	310	1,371	51	-	23.35	20.82

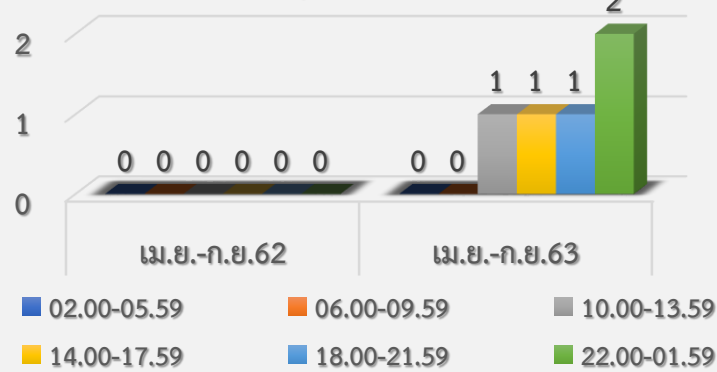


หมายเหตุ : เก็บข้อมูลการใส่/ไม่ใส่หมวกนิรภัยสะสมเดือนเม.ย.-ก.ย.63 ได้ 61.30% ของจ.ผู้เสียชีวิตจากการขับขี่/ซ้อนรถจักรยานยนต์ปี 2563

ช่วงอายุ 7-12ปี(ประถม)



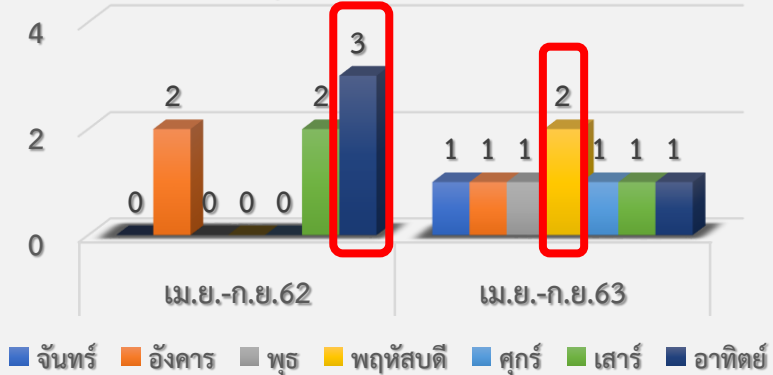
ช่วงอายุ 7-12ปี(ประถม)



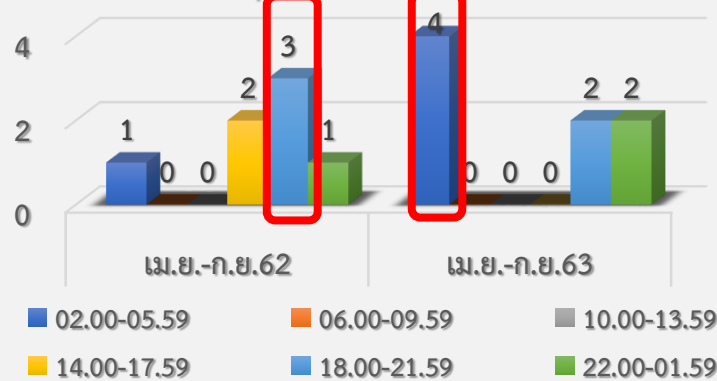
ช่วงอายุ 7-12ปี(ประถม)



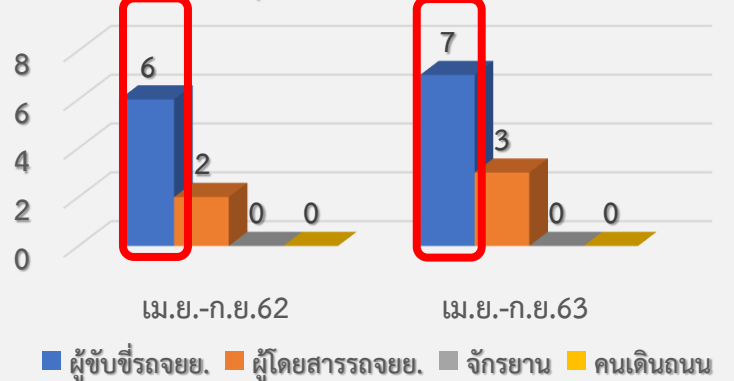
ช่วงอายุ 13-15ปี(ม.ต้น/ปวช.)



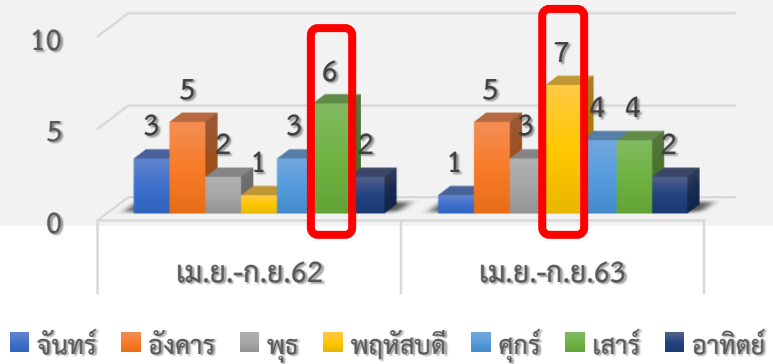
ช่วงอายุ 13-15ปี(ม.ต้น/ปวช.)



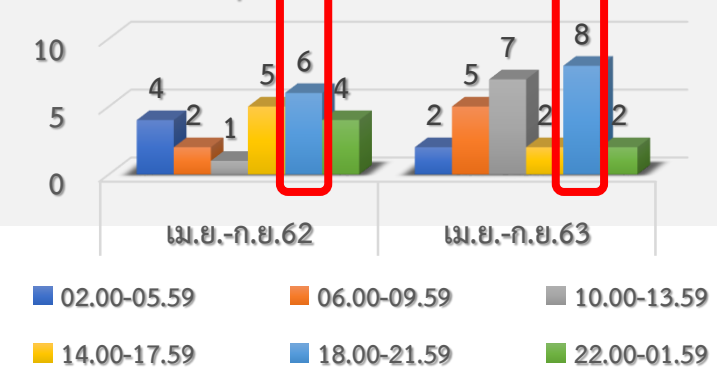
ช่วงอายุ 13-15ปี(ม.ต้น/ปวช.)



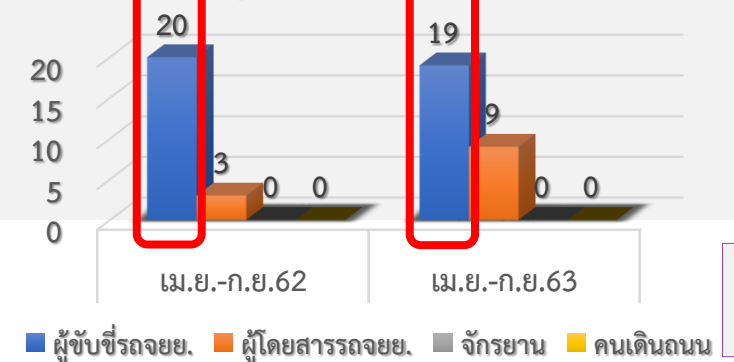
ช่วงอายุ 16-18ปี(ม.ปลาย/ปวส.)



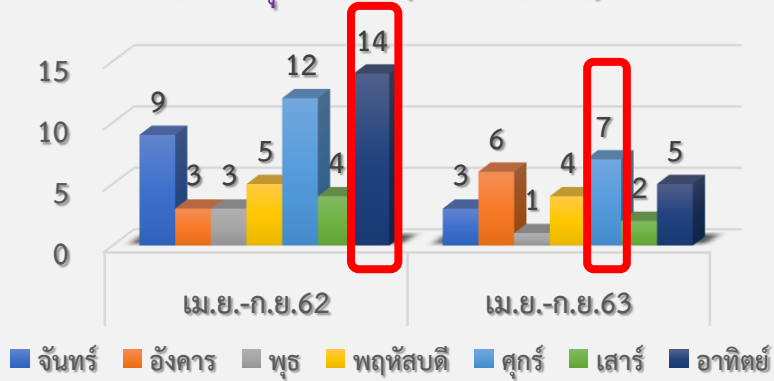
ช่วงอายุ 16-18ปี(ม.ปลาย/ปวส.)



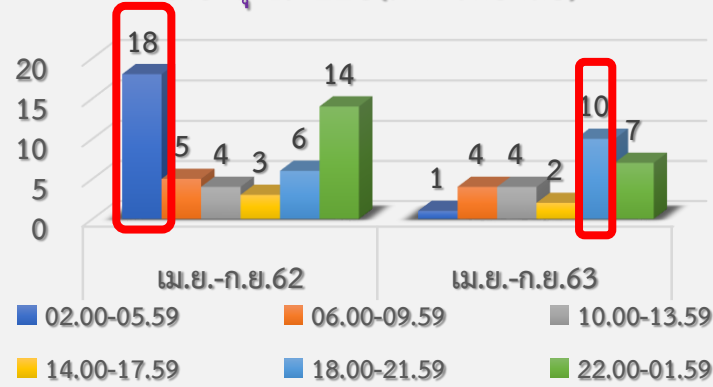
ช่วงอายุ 16-18ปี(ม.ปลาย/ปวส.)



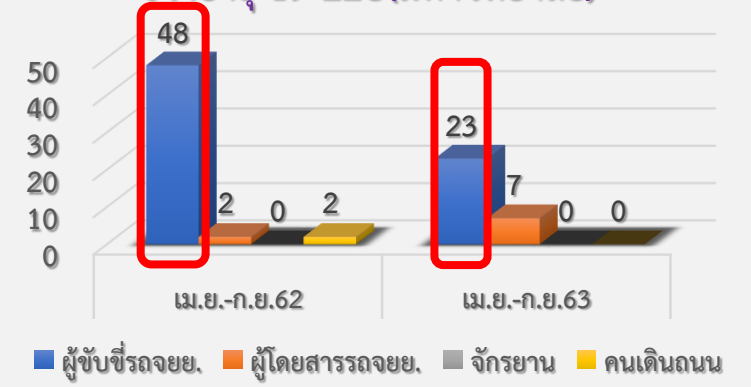
ช่วงอายุ 19-22ปี(มหาวิทยาลัย)



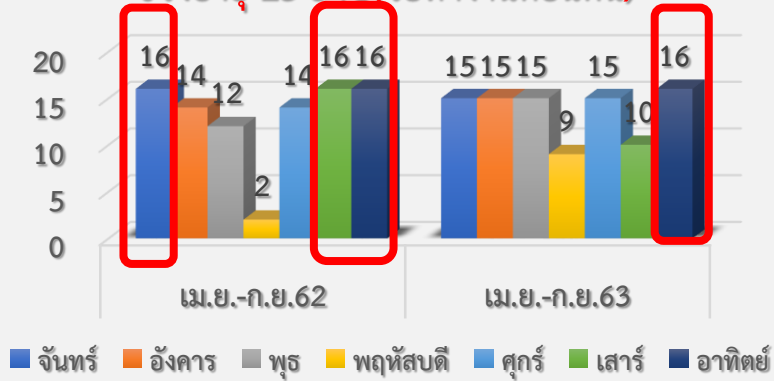
ช่วงอายุ 19-22ปี(มหาวิทยาลัย)



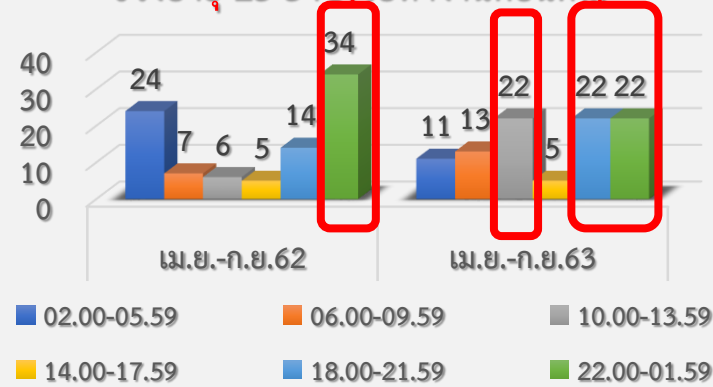
ช่วงอายุ 19-22ปี(มหาวิทยาลัย)



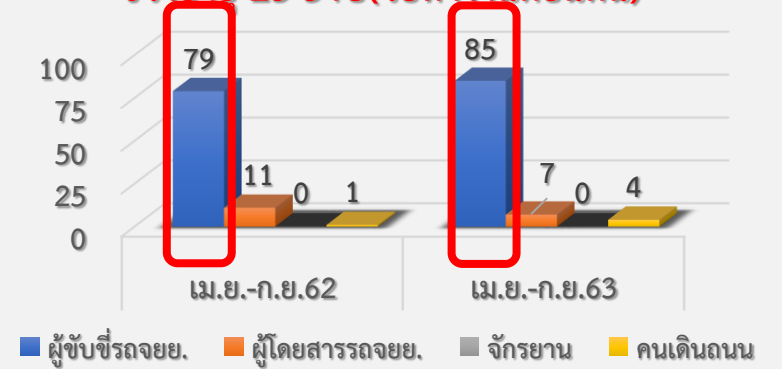
ช่วงอายุ 23-34ปี(วัยทำงานตอนต้น)



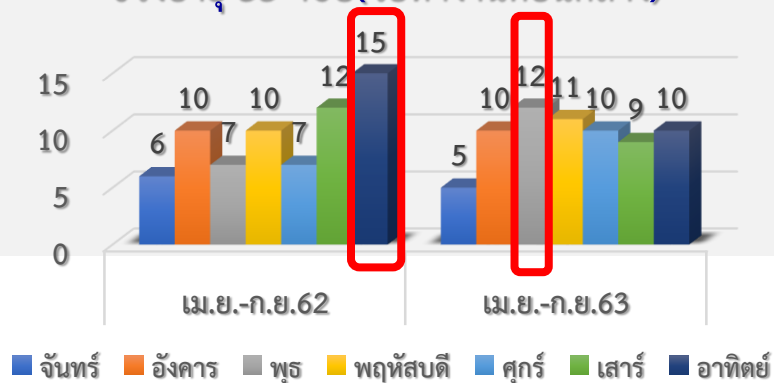
ช่วงอายุ 23-34ปี(วัยทำงานตอนต้น)



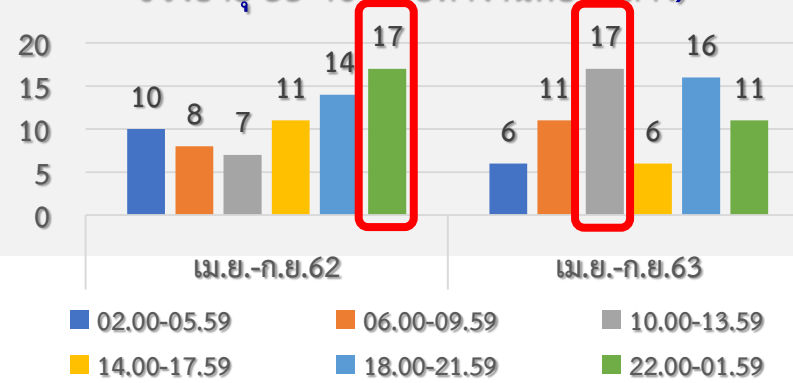
ช่วงอายุ 23-34ปี(วัยทำงานตอนต้น)



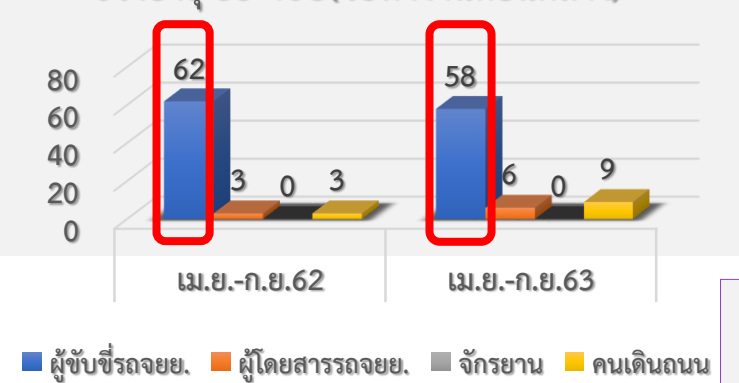
ช่วงอายุ 35-46ปี(วัยทำงานตอนกลาง)



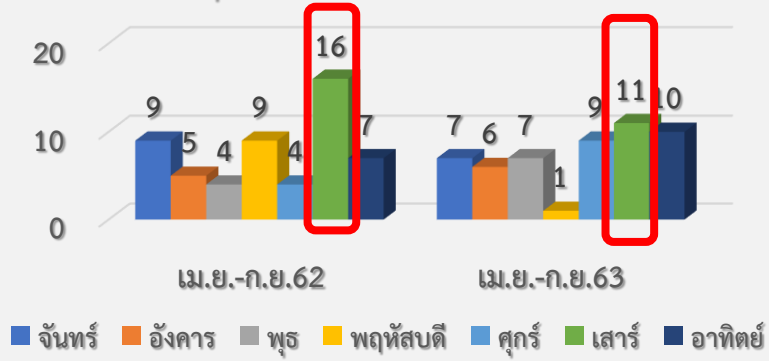
ช่วงอายุ 35-46ปี(วัยทำงานตอนกลาง)



ช่วงอายุ 35-46ปี(วัยทำงานตอนกลาง)



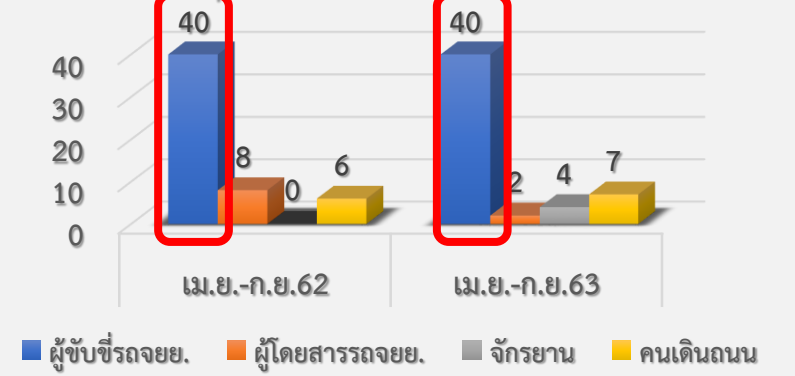
ช่วงอายุ 47-60ปี(วัยทำงานตอนปลาย)



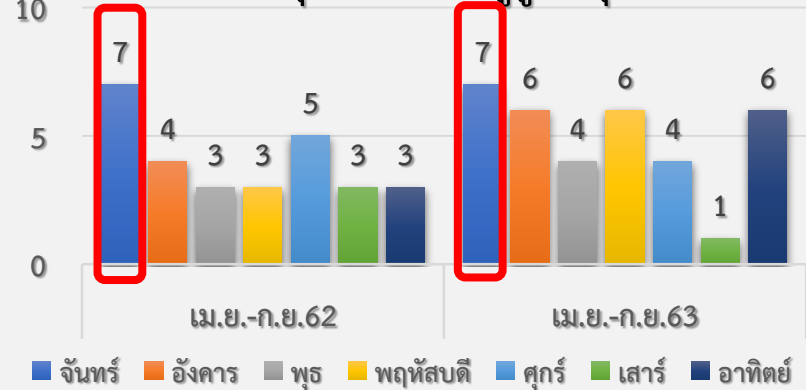
ช่วงอายุ 47-60ปี(วัยทำงานตอนปลาย)



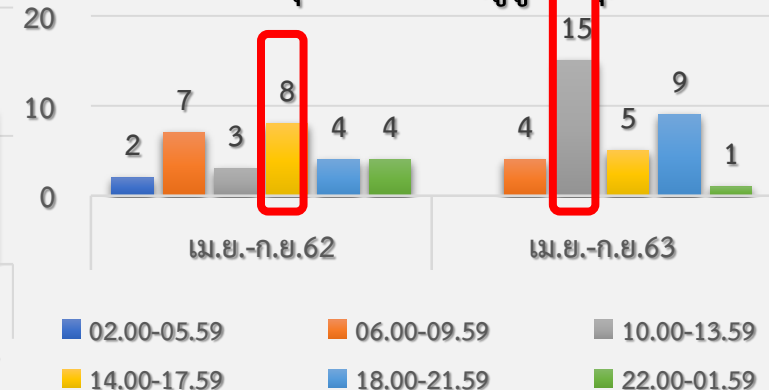
ช่วงอายุ 47-60ปี(วัยทำงานตอนปลาย)



ช่วงอายุ 61ปี ขึ้นไป(ผู้สูงอายุ)



ช่วงอายุ 61ปี ขึ้นไป(ผู้สูงอายุ)



ช่วงอายุ 61ปี ขึ้นไป(ผู้สูงอายุ)



ช่วงอายุ 61ปีขึ้นไป(เม.ย.-ก.ย.63)





CASE BASED

CASE I (Delivery)

วันที่44	วัน	เวลา	สถานที่	ลักษณะเหตุ	สถานะ	เพศ	อายุ	อาชีพ	พฤติกรรมเสี่ยง
19 พ.ค.63	อังคาร	23:00	ถนนเลียบบวงแหวนกาญจนามุ่งหน้าลำลูกกา	รถจยย.ชนเสาไฟฟ้า	ผู้ขับขี่	ชาย	24	Grab	ขับเร็ว/ไม่สวมหมวก
5 มิ.ย.63	ศุกร์	23:02	ถนนวัชรพล(เยื้องทางเข้าซอย 2/3)	รถจยย.หักหลบจักรยาน2ล้อข้ามเลนไปประสานงานรถเก๋ง	ผู้ขับขี่	ชาย	37	Grab	ขับเร็ว
8 มิ.ย.63	จันทร์	15:30	ถนนพญาไท แยกจุฬา12	รถจยย.ชนคนเดินข้ามถนน	เดินถนน	หญิง	81	Grab	ขับเร็ว
4 ก.ค.63	เสาร์	15:50	ถนนศรีนครินทร์-ร่มเกล้า มุ่งหน้าซอยมิสทีน	รถจยย.ชนท้ายรถกระบะ	ผู้ขับขี่	ชาย	44	Lineman	ขับเร็ว/ไม่สวมหมวก
13 ส.ค.63	พฤหัสบดี	18:26	ถนนลาดพร้าว ปากซอยลาดพร้าว17	รถจยย.ชนต้นไม้	ผู้ขับขี่	ชาย	44	Grab	
12 ก.ย.63	เสาร์	16:10	ถนนกรุงเทพกรีฑา ระหว่างซอย 37-39 หน้าตรอ.กรุงเทพกรีฑา	รถเก๋งเลี้ยวรถเข้าตรอ. รถจยย.ที่ตามหลังมาชนแล้วกระเด็นตกน้ำ	ผู้ขับขี่	ชาย		Grab	ไม่เว้นระยะห่าง/ไม่สวมหมวก
7 ต.ค.63	พุธ	5:35	ถนนพหลโยธินขาเข้า ปากซอยพหลโยธิน44	รถตู้ๆชะลอความเร็ว รถจยย.ที่วิ่งตามหลังมาเบรคกระทันหันเสียหลักล้มไปในช่องทางที่2แล้วถูกรถเมล์สาย26ทับ	ผู้ขับขี่	ชาย	49	Grab	ขับเร็ว/ไม่เว้นระยะห่าง

พบผู้ขับขี่รถจยย. Delivery เสียชีวิตทุกเดือน

CASE I (Delivery)

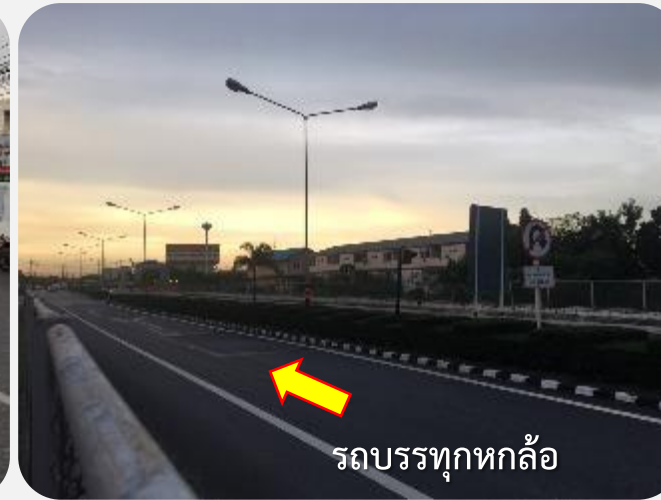
ไรเดอร์ที่วิ่งงาน Delivery

- การสมัคร ไรเดอร์ต้องมีใบขับขี่และรถต้องทำพ.ร.บ.
- รับงานผ่าน app ของบริษัท โดยไรเดอร์สามารถเลือกรับงานใกล้-ไกลได้
- เงื่อนไขเวลา กำหนดเวลาที่ไรเดอร์ต้องไปถึงร้านค้า แต่ไม่ได้กำหนดเวลาที่ต้องส่งของถึงมือลูกค้า
- มีการทำประกันPAให้กับไรเดอร์ หากรอบการส่งครบตามที่บริษัทกำหนด
- มีการแจ้งเตือนไรเดอร์เรื่องใบขับขี่ใกล้หมดอายุ มาตรการกำกับเรื่องใบขับขี่หากไรเดอร์ปล่อยให้ใบขับขี่หมดอายุ คือ บริษัทปิดระบบไม่สามารถรับงานได้
- ค่าตอบแทนขึ้นอยู่กับระยะทางที่ส่งและรอบที่วิ่งได้ ไรเดอร์ส่วนใหญ่ขับรถเร็ว เพราะต้องทำรอบให้ได้มากๆ
- ข้อกำหนดเรื่องขับขี่ปลอดภัย มีเพียง แจ้งให้ไรเดอร์ปฏิบัติตามกฎหมาย แต่ไม่มีระบบการตรวจสอบ หรือมาตรการให้เป็นไปตามที่แจ้ง

CASE II



CASE II



วันที่ 20 กันยายน 2563 เวลา 8.30 น. สถานที่เกิดเหตุ บริเวณจุดกลับรถหน้าบริษัทพัสดุภัณฑ์ไทย ถนนเลียบมอเตอร์เวย์กรุงเทพ-ชลบุรี
แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง ท้องที่สน. จรเข้ น้อย

ลักษณะถนน : จุดกลับรถเกาะกลาง (ฝั่งขาเข้า มีป้ายห้ามรถตั้งแต่หกล้อขึ้นไปกลับรถ และฝั่งขาออก มีป้ายห้ามเลี้ยวขวา)

ลักษณะเหตุ : รถจยย. มาจากฝั่งขาเข้า เมื่อถึงจุดกลับรถได้เลี้ยวตัดหน้ารถบรรทุกหกล้อที่วิ่งทางตรงฝั่งขาออก

ผู้เสียชีวิตเป็นชายอายุ 46 ปี ทำงานที่บริษัทพัสดุภัณฑ์ไทย

ข้อสังเกต

1. ผู้ขับขี่รถจยย. ใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางประจำ จนเกิดความเคยชิน ขาดความระมัดระวัง
2. ที่ทำงานอยู่ตรงกับจุดกลับรถ และตรงไปเป็นมอเตอร์เวย์ ผู้ขับขี่รถจยย. จึงกลับรถบริเวณดังกล่าว
3. ป้ายเตือนต่างๆค่อนข้างเล็กและเตี้ย ทำให้รถบรรทุกมองไม่เห็น



ขอขอบคุณ

คณะทำงานศูนย์ความร่วมมือป้องกัน
อุบัติเหตุ กทม. (ศรท.)

