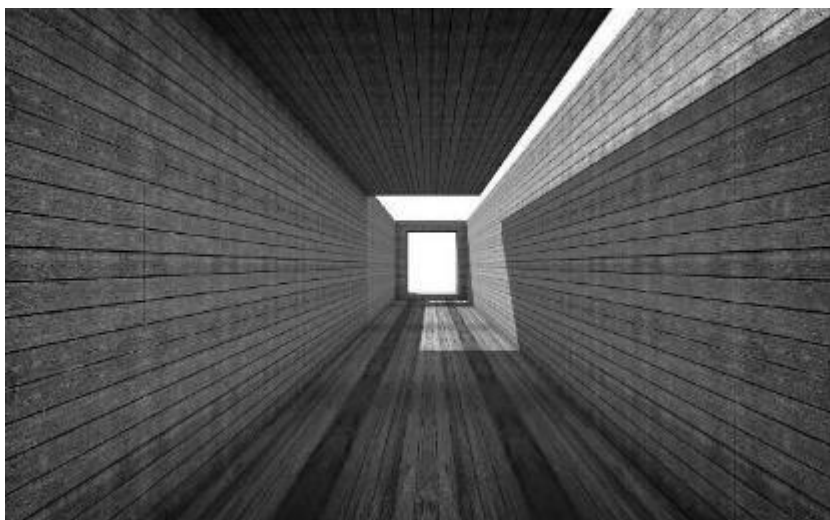




การประชุมศูนย์ความร่วมมือ ป้องกันอุบัติเหตุทุกทม.(ศรท.)

วันอังคารที่ 27 เมษายน 2564

ZOOM Conference



วาระประชุม

วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 รายงานผลการนำเสนอรายงาน ศรค. ต่อที่ประชุม ศปถ.กทม. ครั้งที่1/64

1.2 การประชุมย่อย (ต่อเนื่องจากการประชุมตาม 1.1)

วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

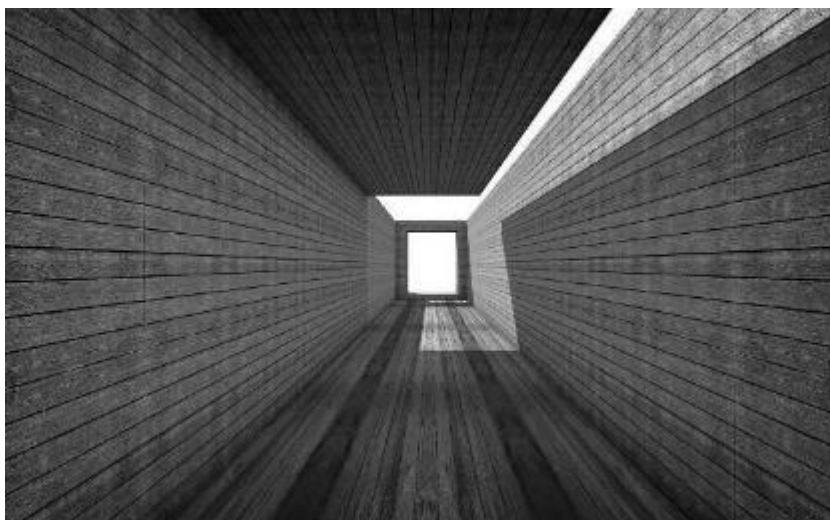
2.1 รายงานสถานการณ์เดือนมีนาคม 2564

2.2 รายงานเปรียบเทียบสงกรานต์63 - ปีใหม่64 - สงกรานต์64

2.3 ตัวอย่างการวิเคราะห์ระดับเขต

วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

3.1 Case base (1 Case)



เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 รายงานผลการนำเสนอรายงาน ครก. ต่อที่ประชุม ศปถ.กทม. ครั้งที่1/64

1.2 การประชุมย่อย (ต่อเนื่องจากการประชุมตาม 1.1)

วาระที่ 1

ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณา

1. สนับสนุนให้ ศปถ.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่
2. มีช่องทางรวบรวมแผน – การดำเนินการ – การติดตามผล ศปถ.เขต 50 เขต
3. มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือเขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน
4. เปิดช่องให้ ศปถ.เขต สามารถ outsourcing ทีม/แนวร่วม มาเสริมด้านวิชาการฯ ได้
5. ขอให้ ศปถ.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ กม. และด้านอื่นๆ
6. ขอให้ ศปถ.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ศรท. กรณีมี case base ในพื้นที่เขตนั้นๆ
7. ขอให้ ศปถ.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรท. ไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขตที่ต้องมีมาตรการในแก้ไขต่อไป
8. ขอให้ ศปถ.กทม. และ ศปถ.เขต ชวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน Delivery สถานศึกษา

สรุปผลการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ ๑ /๒๕๖๔

วันพฤหัสบดีที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น.

ณ ห้องประชุม ชั้น ๘ อาคารธานีนพรัตน์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง

● Rectangular Snip

ระเบียบวาระที่	หัวข้อ	มติที่ประชุม	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ
๔ ๔.๑	<u>เรื่องเพื่อพิจารณา</u> การปรับเพิ่มลคคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร	ให้ฝ่ายเลขานุการตรวจสอบความเหมาะสมของคณะกรรมการ	ฝ่ายเลขานุการจัดทำร่างคณะกรรมการเสนอในครั้งถัดไป	กน.สจ.ส.
๔.๒	แผนงานการดำเนินการบริหารจัดการศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ปี ๒๕๖๔	รับทราบ	-	-
๔.๓	การวิเคราะห์จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนจนมีผู้เสียชีวิตในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุกรุงเทพมหานคร (ศปรก.)	๑. ให้ฝ่ายเลขานุการนัดประชุมกับบริษัทหีบ-ส่งอาหาร บริษัทกลางฯ และตำรวจที่เกี่ยวข้องในเรื่องการฝ่าฝืนของผู้ให้บริการ ๒. ให้ฝ่ายเลขานุการตรวจสอบประกาศของสปอ.เขต ว่าสามารถนำหน่วยงานภายนอกเข้ามาช่วยงานได้หรือไม่	๑. จัดการประชุมหาแนวทางร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๒. หาแนวทางในการแต่งตั้งหน่วยงานภายนอกเข้ามาช่วยงานสปอ.เขต	กน.สจ.ส. กน.สจ.ส.
		๓. ให้ฝ่ายเลขานุการพิจารณาข้อเสนอของทางบริษัทกลางฯ และรายงานในที่ประชุมครั้งถัดไป	๓. ฝ่ายเลขานุการรับเรื่อง และดำเนินการต่อไป	กน.สจ.ส.

นายสกลธี ภัททิยกุล รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
ประธานการประชุมรับข้อเสนอแนะทั้ง 8 ข้อ โดยมีข้อสั่ง
การให้ฝ่ายเลขาฯรับไปดำเนินการต่อ และให้รายงานในที่
ประชุม ศปรก.กทม. ครั้งที่ 2/64



1.2 การประชุมย่อย (ต่อเนื่องจากการประชุมตาม 1.1)

โครงการ/กิจกรรมเพื่อขับเคลื่อนแบบมุ่งเป้าแต่ละความซ้ำซ้อน เพิ่มประสิทธิภาพ เนื่องจากทุกหน่วยงาน
เป้าหมายร่วมกันคือลดอุบัติเหตุในกลุ่มวัยทำงานซึ่งมีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุด กลุ่ม Delivery ซึ่งมีแนวโน้ม
เร็วและมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีนัยสำคัญ และกลุ่มวัยเรียนโดยเฉพาะมหาวิทยาลัยและมัธยม ที่มีอัตรา
ขึ้น

วัตถุประสงค์
โครงการ/กิจกรรมเพื่อขับเคลื่อนแบบมุ่งเป้าแต่ละความซ้ำซ้อน เพิ่มประสิทธิภาพ เนื่องจากทุกหน่วยงาน
เป้าหมายร่วมกันคือลดอุบัติเหตุในกลุ่มวัยทำงานซึ่งมีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุด กลุ่ม Delivery ซึ่งมีแนวโน้ม
เร็วและมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีนัยสำคัญ และกลุ่มวัยเรียนโดยเฉพาะมหาวิทยาลัยและมัธยม ที่มีอัตรา
ขึ้น

ผู้ริเริ่มโครงการ
สปป.กทม. จัดประชุมร่วมกับบริษัท Delivery บข.บ. และบริษัทกลางฯ เพื่อ
กำหนดหลักการ/มาตรฐานโครงการองค์กรด้าน
ความปลอดภัยทางถนน
IRSC (บริษัทกลางฯ)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
บูรณาการร่วมกับ
- เด็กเริ่มผู้ใหญ่ร่วม (กทม.)
- ครู 5 นาที (บข.บ.)
- IRSC (บริษัทกลางฯ)

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทาง...

สปป. ส่วนกลาง

สปป. จังหวัด

สปป. อำเภอ/พศจ.

สปป. อบป.

A. กลไกการทำงาน

- พัฒนาบุคลากร (โครงการ/อบรม)
- ระบบข้อมูลสารสนเทศ
- แผนงานบูรณาการ
- กำกับติดตามประเมินผล
- สรุป

B. คณะอนุกรรมการ

เจ้าภาพหลัก

สภาแนวล้อ

สงคมและกฎ กายภา

ด้านขนส่งปลอดภัย



1. สนับสนุนให้ ศปถ.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่

- จัดทำรูปแบบการประชุม ศปถ.เขตทั้ง 50 เขต ให้เป็นรูปแบบเดียวกัน โดยเน้นให้มีการนำข้อมูลสถิติแบบ Problem Base และ Case Base มาวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางป้องกัน – แก้ไข ในระดับพื้นที่ได้อย่างเป็นระบบ โดยใช้รูปแบบการประชุมเดียวกันกับการประชุมศรท. โดยใช้ข้อมูลสถิติและการวิเคราะห์จาก www.Thairsc.com ศรท. และสจส.
- เนื่องจาก ศปถ.เขตมีการจัดประชุมปีละ 4 ครั้ง จึงควรเร่งดำเนินการให้สามารถใช้ประชุม ศปถ.เขตครั้งที่2/2564

1

- ปรับปรุง คกก.ศปถ.เขตให้ สอดคล้องและเหมาะสม
- กำหนดวาระและรูปแบบการประชุมให้เป็นรูปแบบเดียวกัน
- กำหนดผู้รับผิดชอบจัดทำ ข้อมูลนำเสนอที่ประชุม

2

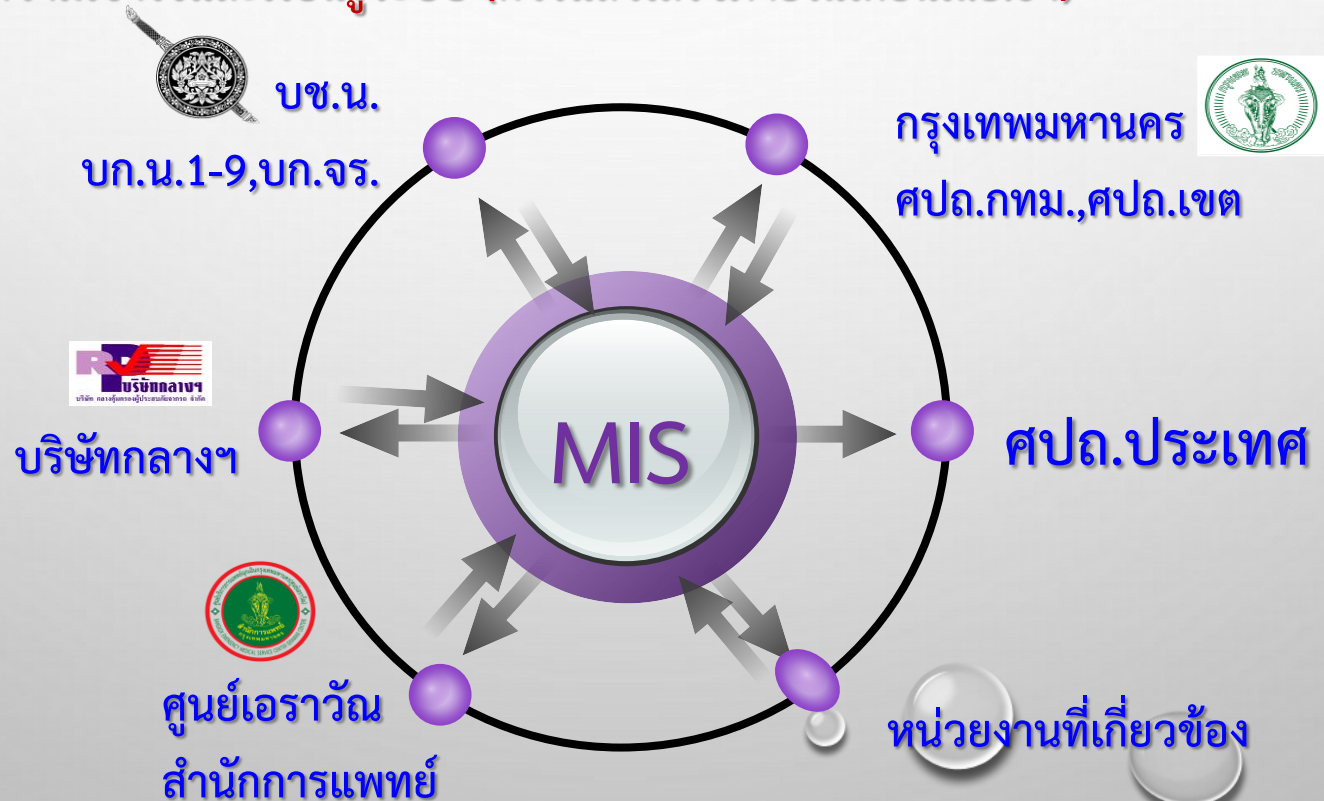
- ฝึกให้ ศปถ.เขตวิเคราะห์เชิง Problem Base และ Case Base โดยมีที่ปรึกษา พี่เลี้ยงให้ คำแนะนำ
- สนับสนุนให้ ศปถ.เขต ขับเคลื่อนป้องกัน – แก้ไข โดย มองหาเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องจาก สิ่งที่สะท้อนผ่านข้อมูล

3

- เสริมทักษะการเชิญชวนเจ้าภาพ ร่วมขับเคลื่อนอย่างเป็นระบบ
- กำหนดให้ ศปถ.เขตส่งรายงาน การประชุมในระบบภายใน30วัน
- ศปถ.กทท. หรือคณะทำงาน ติดตามผลจากการเข้าร่วมประชุม ศปถ.เขต หรือรายงานการประชุม และสรุปรายงาน ศปถ.กทท.

2. มีช่องทางรวบรวมแผนงาน – การดำเนินการ – การติดตามผล สปถ.เขต 50 เขต

- มีระบบให้ สปถ.เขตทั้ง 50 เขต รายงานการขับเคลื่อน สปถ.กทม.สามารถ Monitor ได้ง่ายและเร็วขึ้น สปถ.เขตสามารถดูการดำเนินการของ สปถ.เขตอื่นได้เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เชื่อมต่อการรายงานไปยัง สปถ.ประเทศได้ ผ่านระบบMIS(อาจเป็นการใช้งานระบบMISโดยตรง หรือเชื่อมต่อระบบที่กทม.มีเข้ากับระบบMIS)
- MISเป็นช่องทางในการรวบรวมแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องความปลอดภัยทางถนนของกทม.ไว้ด้วยกันเพื่อให้ง่ายต่อการนำมาบูรณาการร่วมกัน
- จัดเวทีประชุมเพื่อทำความเข้าใจและเรียนรู้ระบบ (ควรแล้วเสร็จภายในเดือนมิ.ย.64)



[ร่าง] DASH Board : กำกับติดตาม ศปถ.เขต

**ศปถ.
กกม.**



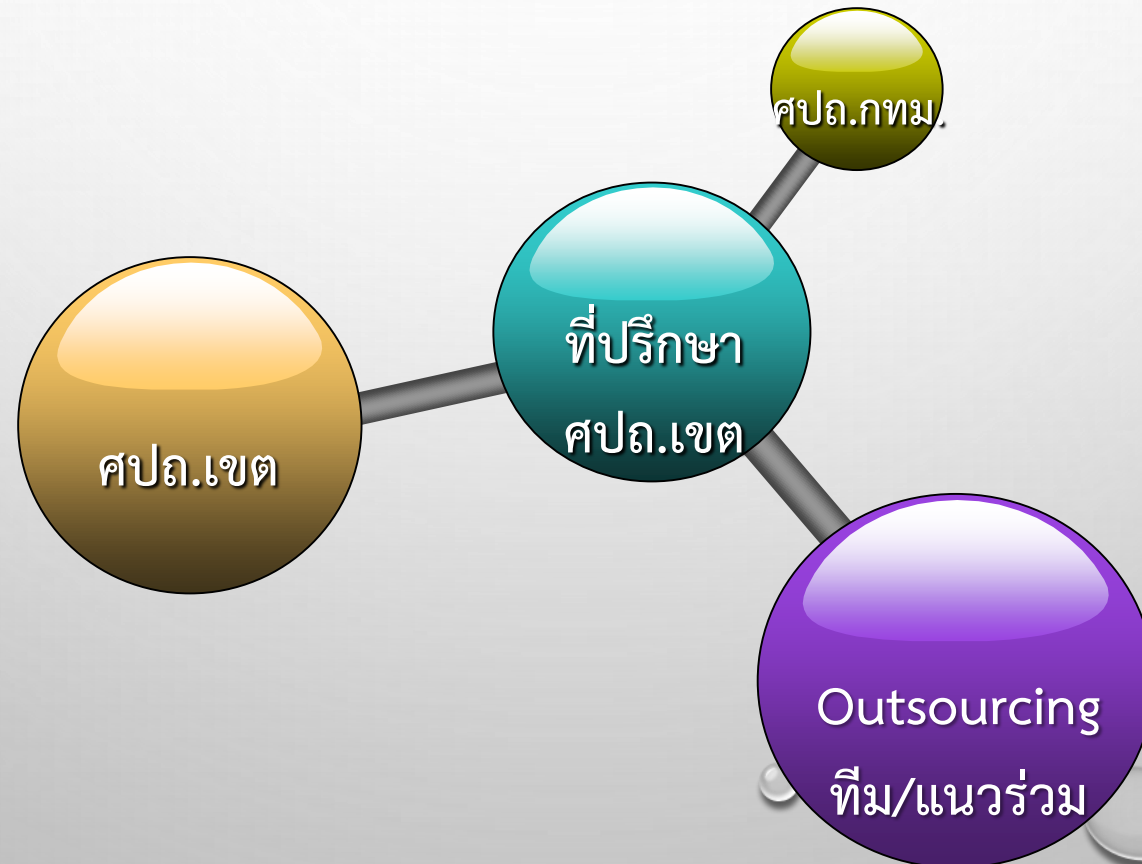
**ศปถ.
เขต**

แผนแม่บท แผนปฏิบัติ ปิด Gap 4 ด้าน	① โครงสร้าง พัฒนาทีม	② พัฒนา ระบบข้อมูล	③ แผนบูรณาการ ภาพ [จุดเสียง] → พฤติกรรมเสี่ยง ต้น-กลาง-น้ำ	④ ระบบกำกับ Dash board MIS monitoring ประชุม ศปถ.กกม.
--	---------------------------------	-------------------------------	---	--

เขต	โครงสร้าง ทีมงาน	ระบบ ข้อมูล	แผนงาน บูรณาการ	ระบบติดตาม เขต + ส่วนกลาง
1				
2				
...				
50				

3. มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือ ศปถ.เขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน

- ศปถ.กทม. แต่งตั้งคณะที่ปรึกษาทำหน้าที่ ให้คำแนะนำทั้งเชิงวิชาการ แผนงาน และเชิงปฏิบัติการ เพื่อสนับสนุนการทำงาน ของ ศปถ.เขต 50เขต เชื่อมโยงนโยบาย และแผนยุทธศาสตร์ของ ศปถ.กทม. กับแผนปฏิบัติการของ ศปถ.เขตโดยคณะนี้ต้องสามารถให้คำแนะนำได้อย่างเป็นรูปธรรม ศปถ.เขตนำไปใช้ได้จริง โดยกำหนดบทบาทหน้าที่และช่องทางการสื่อสารให้ชัดเจน
- ที่ปรึกษา ร่วมกับ Outsourcing(ทีม/แนวร่วม) รวบรวมประเด็นต่างๆที่ได้จาก ศปถ.เขต นำเสนอ ศปถ.กทม.อีกทางหนึ่ง



5. ขอให้ ศปถ.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ กม. และด้านอื่นๆ

- เนื่องจากปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน คือพฤติกรรมเสี่ยง จึงจำเป็นต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการจัดการจุดเสี่ยงซึ่งเป็นปัจจัยทางกายภาพ
- การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงหลักจำเป็นต้องบูรณาการ ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ และดำเนินการอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง



6. ขอให้ ศปถ.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ศรท. กรณีมี CASE BASE ในพื้นที่เขตนั้นๆ

เพื่อร่วมกันวิเคราะห์ Case Base และกำหนดแนวทางป้องกัน - แก้ไข โดยขอให้ ศปถ.เขตรับข้อเสนอแนะกลับไปขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรมในพื้นที่ และแจ้งผลการดำเนินการกลับมายัง ศปถ.กทท. และ ศรท. เพื่อนำกลับมาใช้ในการวิเคราะห์เพิ่มเติม ทั้งนี้ ยังเป็นการทำให้ ศปถ.เขต เรียนรู้รูปแบบการประชุมอีกด้วย โดยสจส.เป็นผู้ประสานศปถ.เขต



7. ขอให้ ศปถ.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรก. ไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขตที่จะต้องมีการในแก้ไขต่อไป

เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอย่างตรงจุด มีการรายงาน และติดตาม ประเมินผลอย่างเป็นระบบ สจส.เป็นตัวเชื่อม ติดตาม แจ้งผลการดำเนินการของศปถ.เขต ให้ ศปถ.กทม. และ ศรก.ทราบ (แจ้งผ่านline group และการประชุม)



8. ขอให้ ศปถ.กทม. และ ศปถ.เขต ชวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน DELIVERY สถานศึกษา

บูรณาการแผน/โครงการ/กิจกรรมเพื่อขับเคลื่อนแบบมุ่งเป้าแต่ละลดความซ้ำซ้อน เพิ่มประสิทธิภาพ เนื่องจากทุกหน่วยงานขับเคลื่อนโดยมีเป้าหมายร่วมกันคือลดอุบัติเหตุในกลุ่มวัยทำงานซึ่งมีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุด กลุ่มDelivery ซึ่งมีแนวโน้มเติบโตอย่างรวดเร็วและมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีนัยสำคัญ และกลุ่มวัยเรียนโดยเฉพาะมหาวิทยาลัยและมัธยม ที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น

องค์กรเอกชน

- มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน
- iRSC (บริษัทกลางๆ)

ธุรกิจ Delivery

- ศปถ.กทม.จัดประชุมร่วมกับบริษัท Delivery บช.น. และบริษัทกลางๆ เพื่อกำหนดกติกา/มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน
- iRSC (บริษัทกลางๆ)

สถานศึกษา

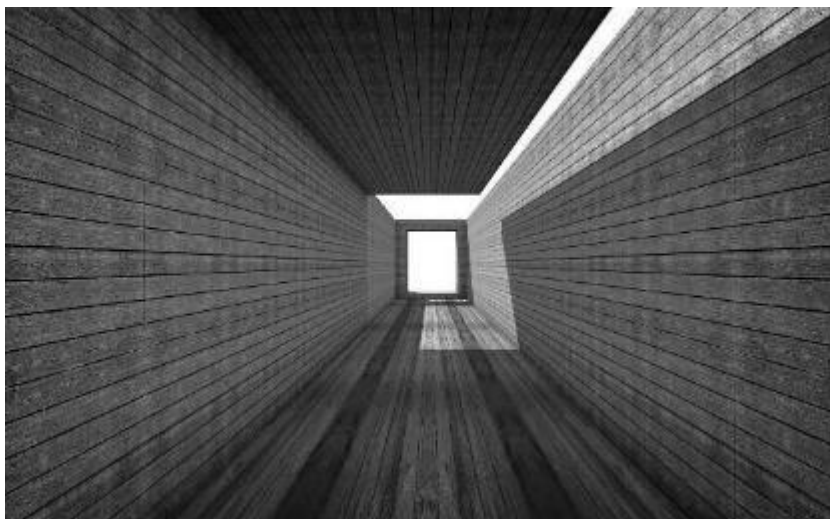
- บูรณาการร่วมกัน
- เด็กเริ่มผู้ใหญ่ร่วม (กทม.)
- ครู 5 นาที (บช.น.)
- iRSC (บริษัทกลางๆ)

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ศปถ.กทม.พิจารณายกระดับการทำงานร่วม ศรก. ให้มาเสริม
กลไกจัดการข้อมูลที่มีอยู่ ให้ต่อเนื่องและเป็นระบบมากขึ้น...

การเตรียมการและสิ่งที่ต้องดำเนินการต่อ...

1. กำหนดเป้าหมายเชิงปริมาณ / เชิงคุณภาพ / Timeline ครก. ที่เป็นรูปธรรม โดยนำข้อเสนอแนะของสมาชิก ความร่วมมือกับบช.น.การดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อและขั้นตอนการดำเนินการส่งข้อมูลผู้เสียชีวิตรายเดือนของ ครก. ไปยัง ศปถ.เขต มาจัดทำเป็น Action Plan / Gantt Chart (VISION : ลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กทม.)
2. การเชื่อมโยงข้อมูลต้องทำให้ชัดเจน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าดูและนำข้อมูลต่างๆไปใช้ขับเคลื่อนในระบบพื้นที่ได้
4. ควรเพิ่มช่องทางการรวบรวมข้อมูลสถิติและการวิเคราะห์ problem based / case based ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถสืบค้นและนำข้อมูลไปใช้ขับเคลื่อนในระดับพื้นที่ในภายหลังได้ โดยอาจนำไปไว้ใน MIS หรือ www.thairsc.com
5. หลังจากสถานการณ์COVID ดีขึ้นแล้ว ควรต่อยอดการขับเคลื่อนในส่วนของการสนับสนุนเครื่องมือ ความรู้ต่างๆให้กับ ศปถ.เขต
6. ควรให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้องในส่วนของการจัดทำข้อมูลและการนำข้อมูลจาก MIS ไปใช้ประโยชน์ เพื่อให้เกิดความร่วมมือและเต็มใจที่จะขับเคลื่อน (ขยายผลต่อจากปี2563)
เพิ่มวาระประชุมให้ ศปถ.เขต / บก.น. ที่เข้าร่วมประชุมนำเสนอการขับเคลื่อน



วาระที่ 2

เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

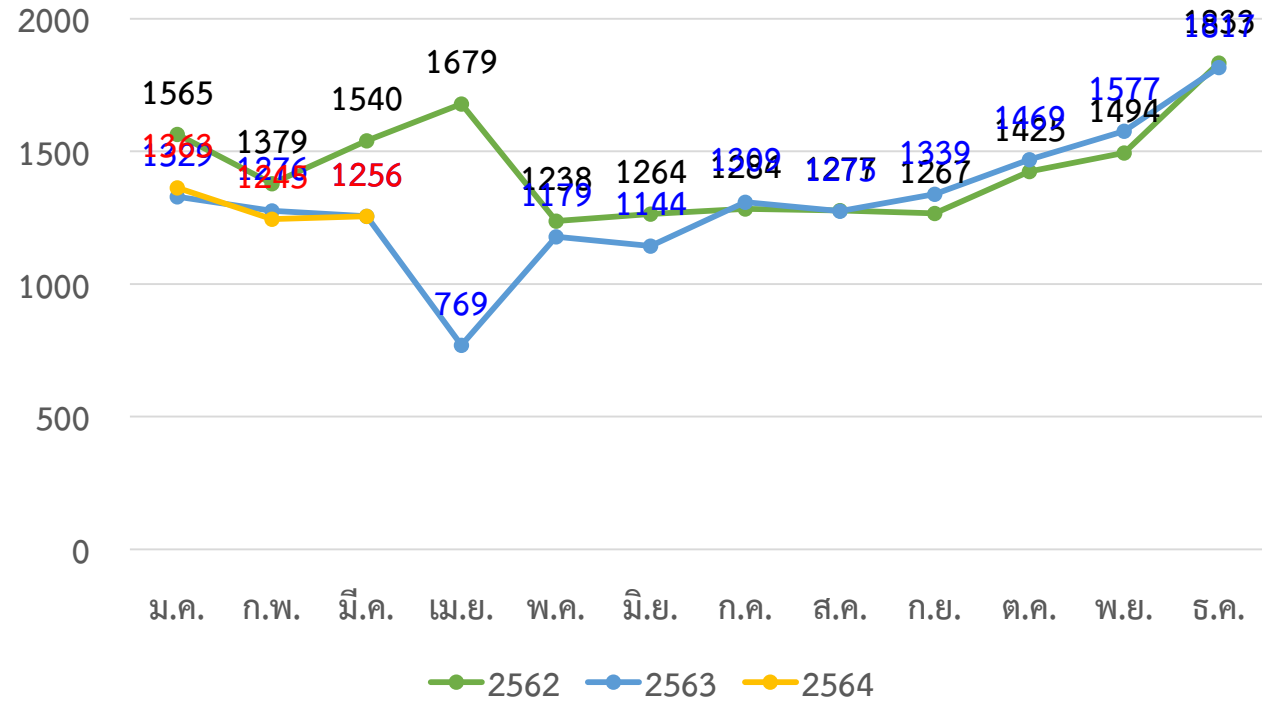
2.1 รายงานสถานการณ์เดือนมีนาคม 2564

2.2 รายงานเปรียบเทียบสงกรานต์ 63 - ปีใหม่

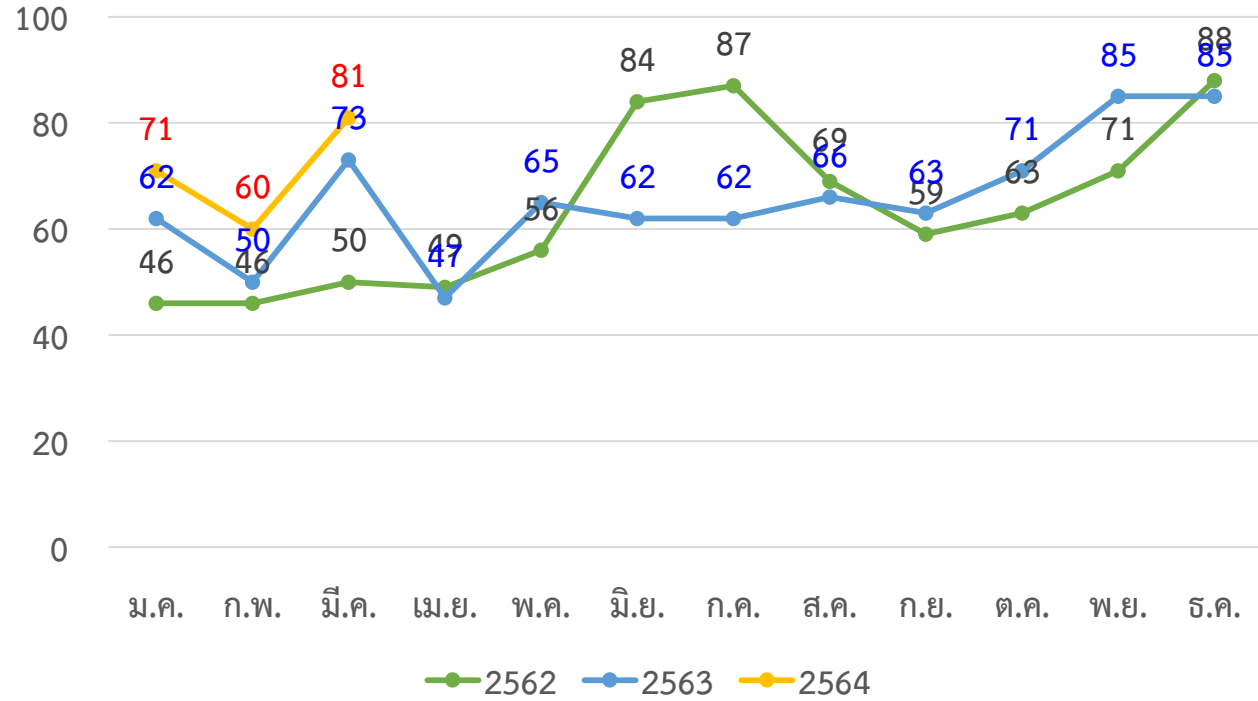
64 - สงกรานต์ 64

2.3 ตัวอย่างการวิเคราะห์ระดับเขต

ประเทศ(Thairsc)



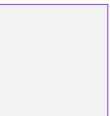
กรุงเทพมหานคร

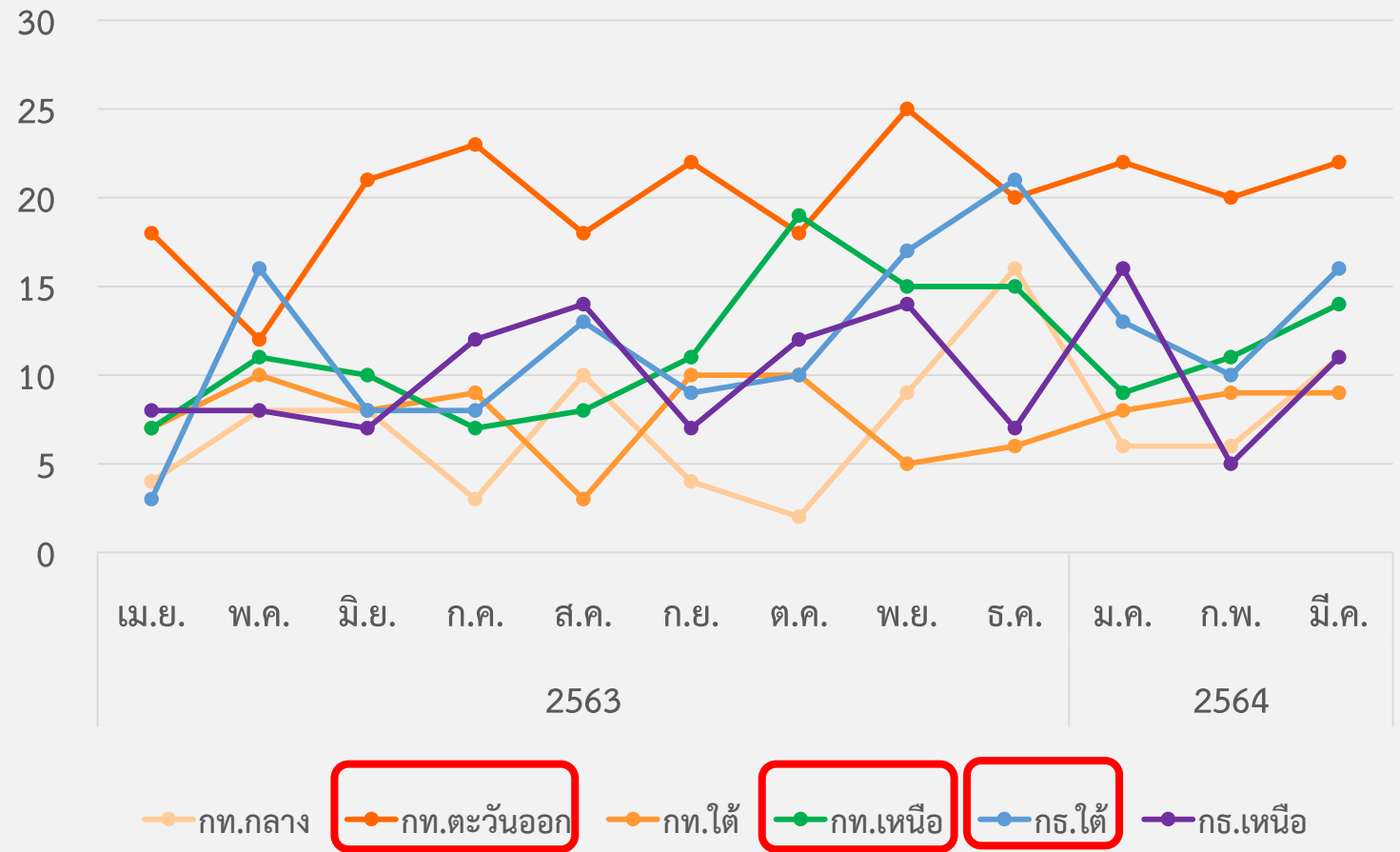
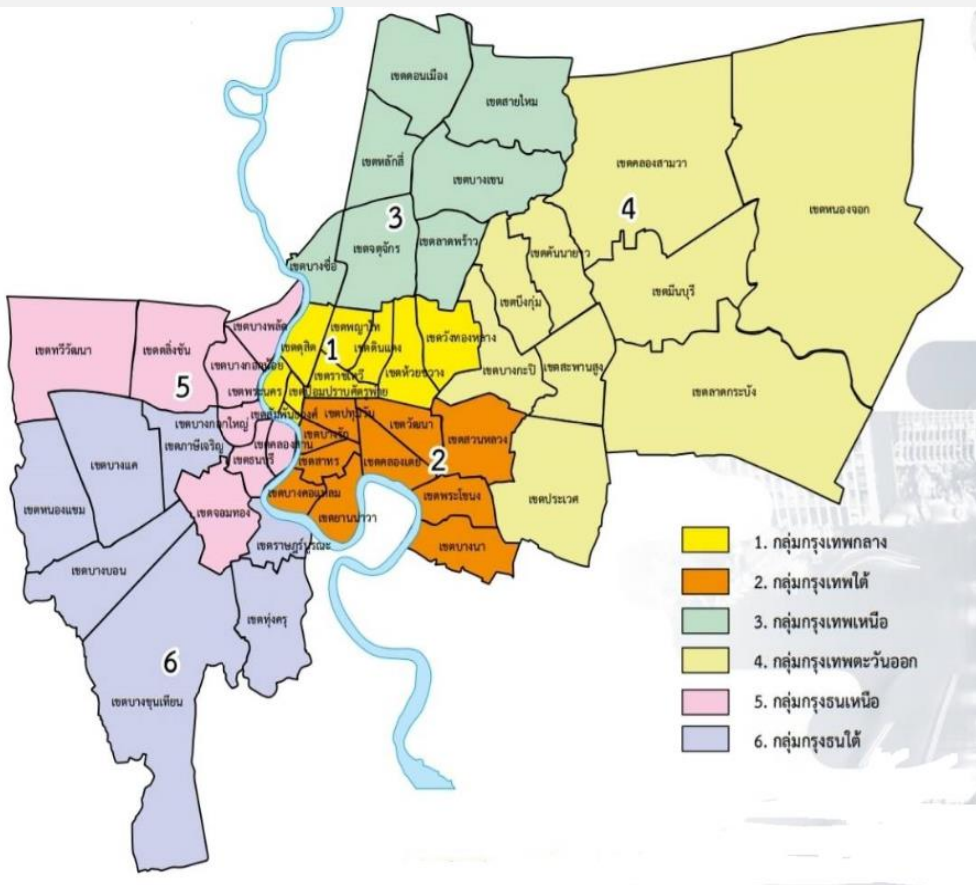


จากข้อมูลพบว่า แนวโน้มผู้เสียชีวิตภาพรวมประเทศเป็นไปในทิศทางเดียวกับปี63 แตกต่างจากกรุงเทพฯซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

- โรคระบาดCOVID-19
- พรก.ฉุกเฉิน / มาตรการควบคุมการระบาดCOVID-19
- Work from home / การเรียนออนไลน์
- ปริมาณการใช้รถโดยเฉพาะรถจยย. เพื่อการขนส่งสิ่งของและอาหารเพิ่มขึ้นจำนวนมาก
- ความร่วมมือด้านข้อมูลของ บข.น.+ศ.เอราวัณ+บ.กลางๆ ทำให้การจัดเก็บข้อมูลของกรุงเทพฯมีความถูกต้อง ชัดเจนขึ้น



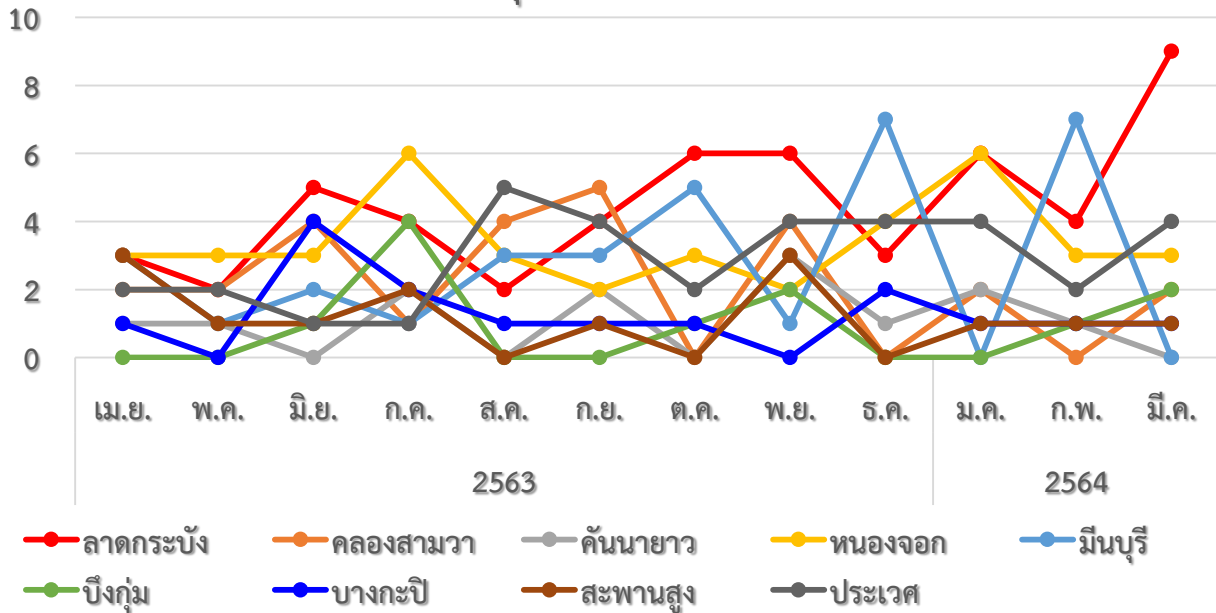


กรุงเทพตะวันออก ปัจจัยเกี่ยวข้อง

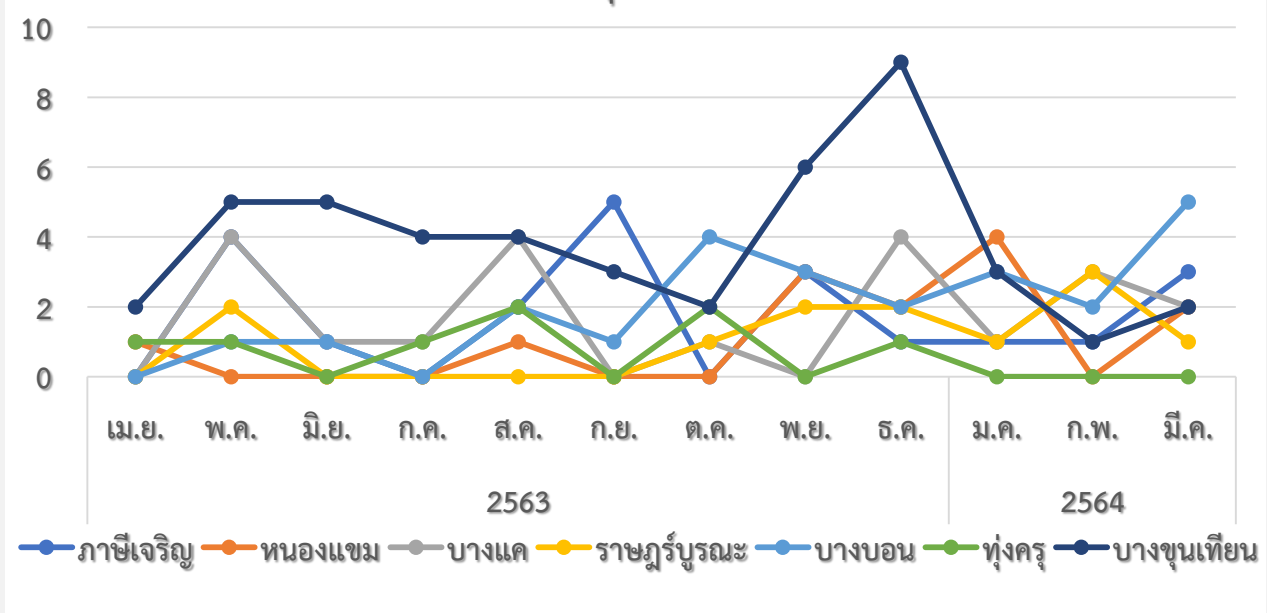
1. เป็นพื้นที่ที่มีสิ่งปลูกสร้างเกิดขึ้นจำนวนมาก ทั้งหมู่บ้านจัดสรร การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่างๆ
 2. ถนนกว้างทางตรง รถทำความเร็วได้ และมีจุดกับล้อรถเยอะ เช่น ถนนเชื่อมสัมพันธ์(หนองจอก) ถนนสุวินทวงศ์(หนองจอก) ถนนนิมิตใหม่(คลองสามวา) ถนนราษฎร์อุทิศ(มีนบุรี) ถนนเลียบวารี(หนองจอก)
 3. มีนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ และเป็นพื้นที่รอยต่อกับจว.ฉะเชิงเทราซึ่งมีนิคมอุตสาหกรรมจำนวนมาก มีรถบรรทุกวิ่งผ่านพื้นที่จำนวนมาก
- กรุงธนใต้ ปัจจัยเกี่ยวข้อง**

1. มีนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ และเป็นพื้นที่รอยต่อกับจว.สมุทรสาครซึ่งมีนิคมอุตสาหกรรมจำนวนมาก มีรถบรรทุกวิ่งผ่านพื้นที่จำนวนมาก
2. ถนนกว้างทางตรง รถทำความเร็วได้ เช่น ถนนพระราม2 ถนนกาญจนาภิเษก ถนนเอกชัย-บางบอน ถนนเพชรเกษม ถนนราชพฤกษ์

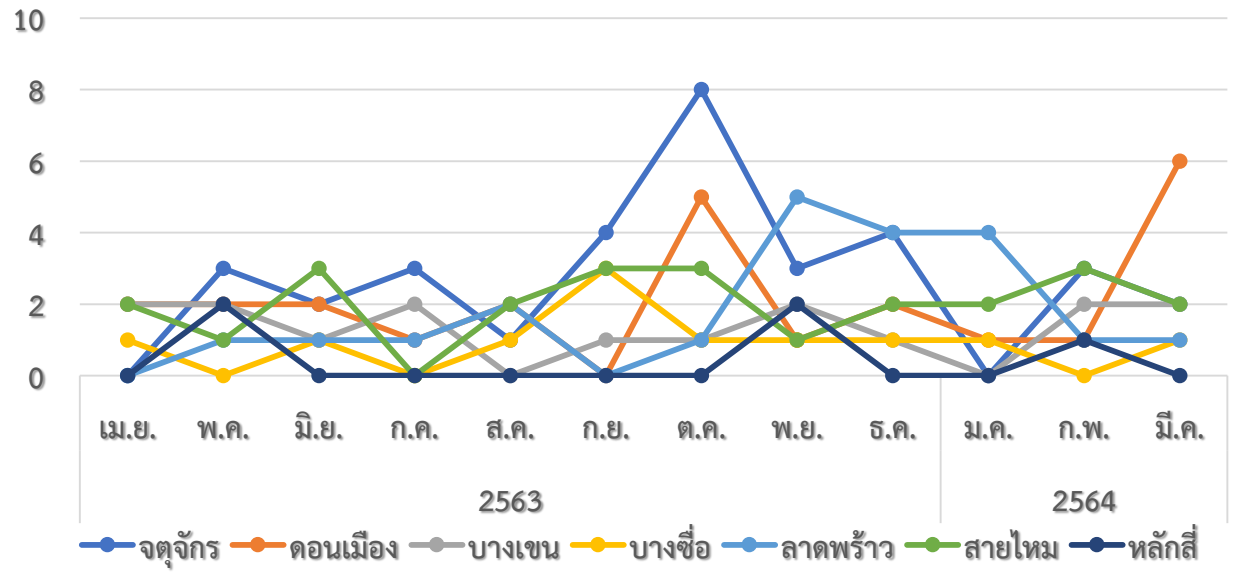
กรุงเทพตะวันออก



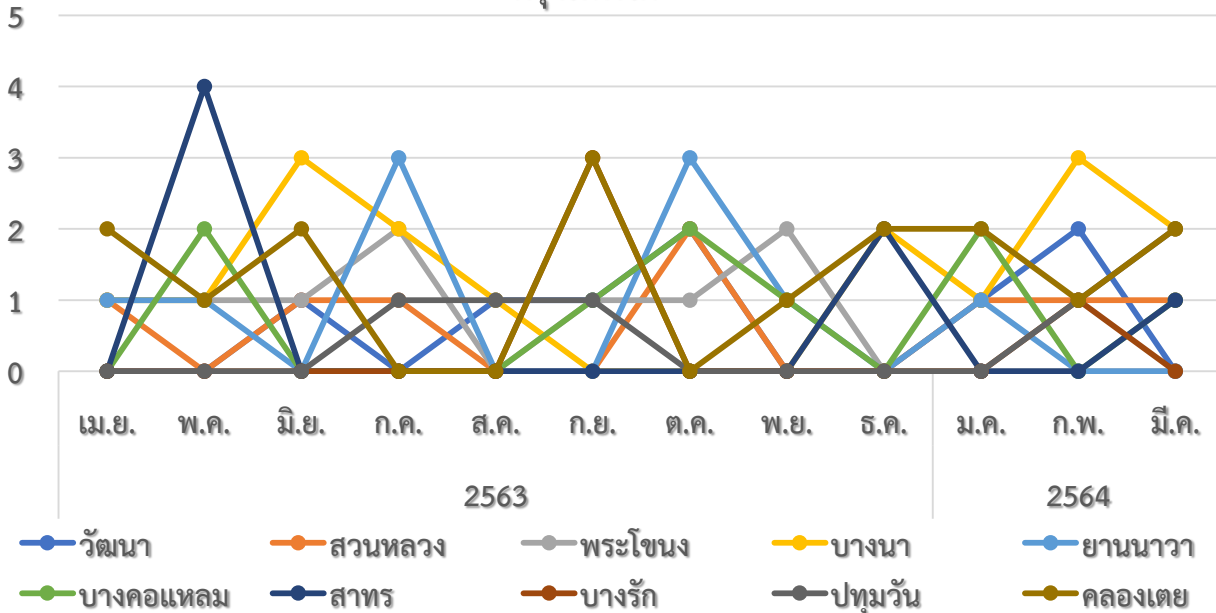
กรุงธนใต้



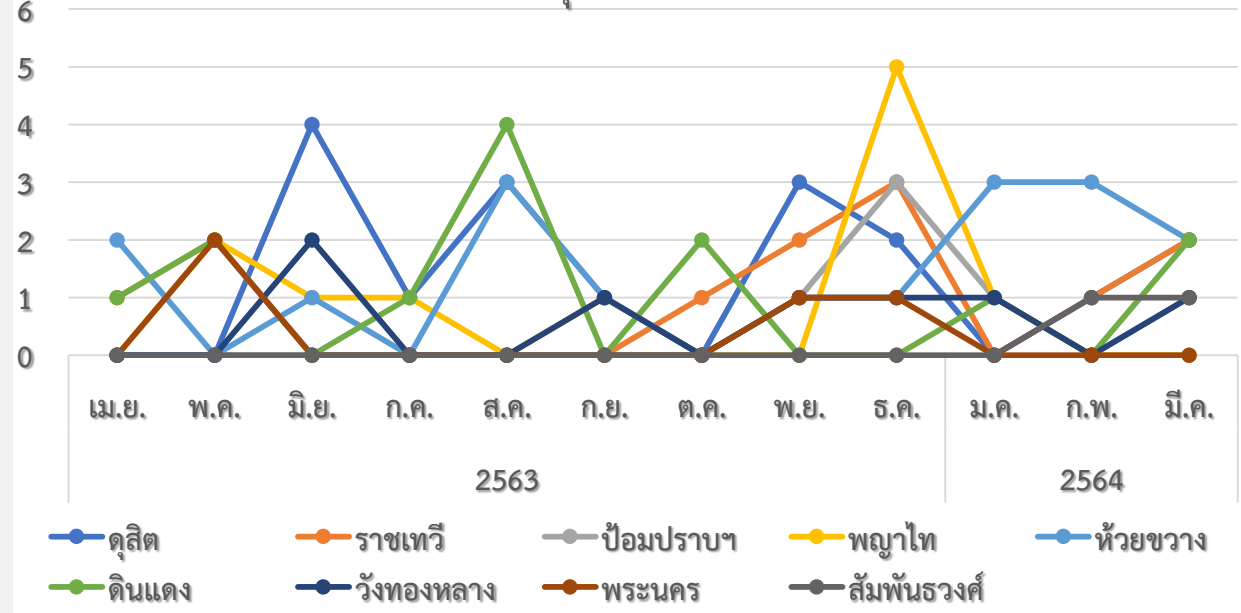
กรุงเทพเหนือ



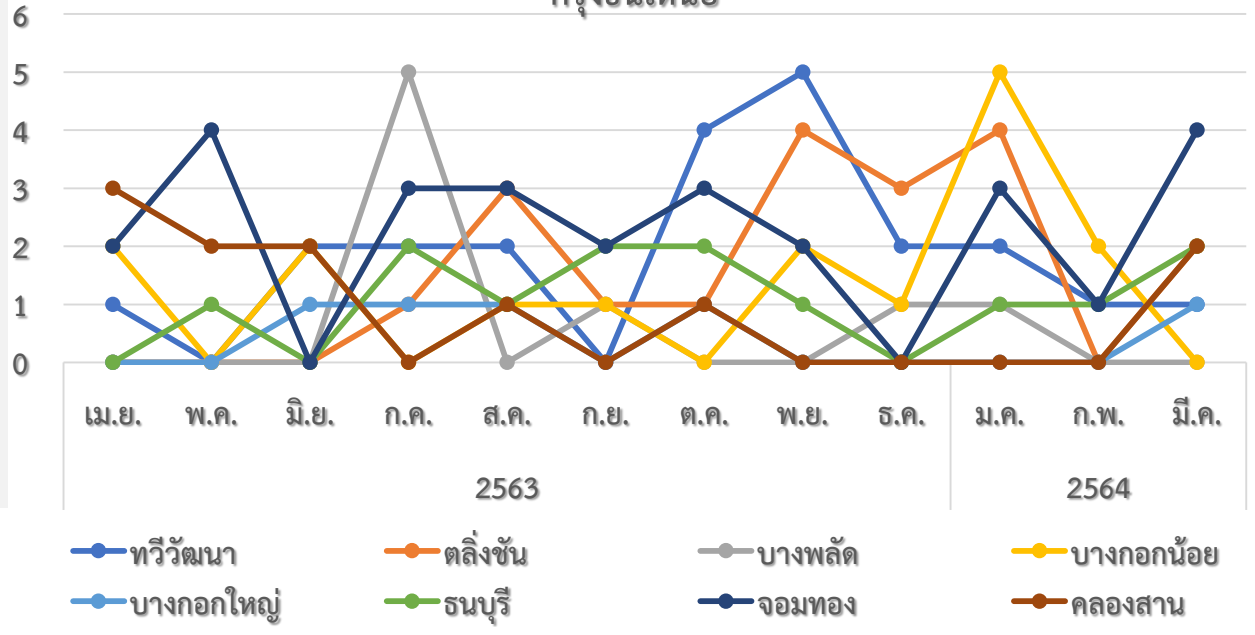
กรุงเทพใต้

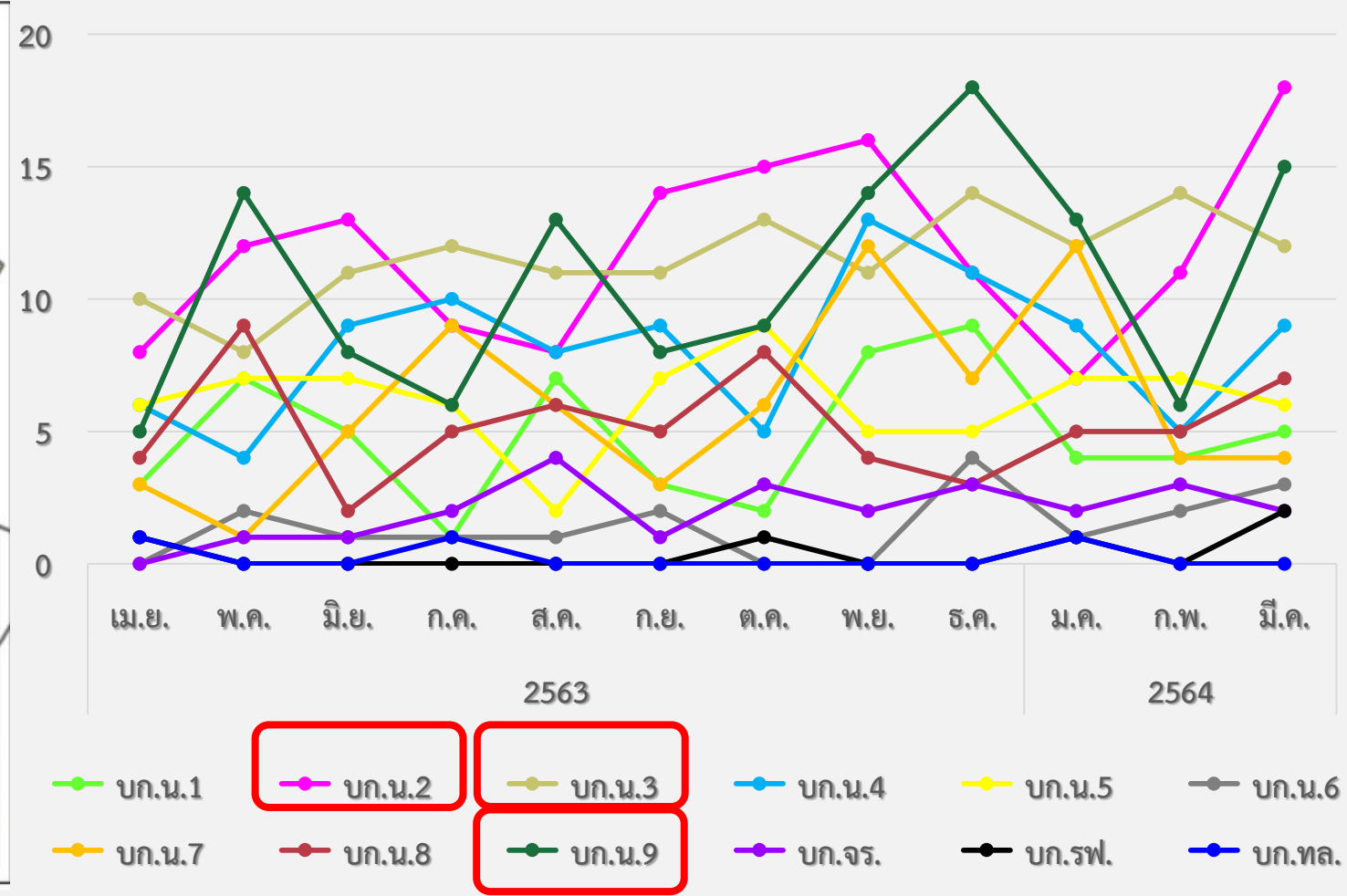
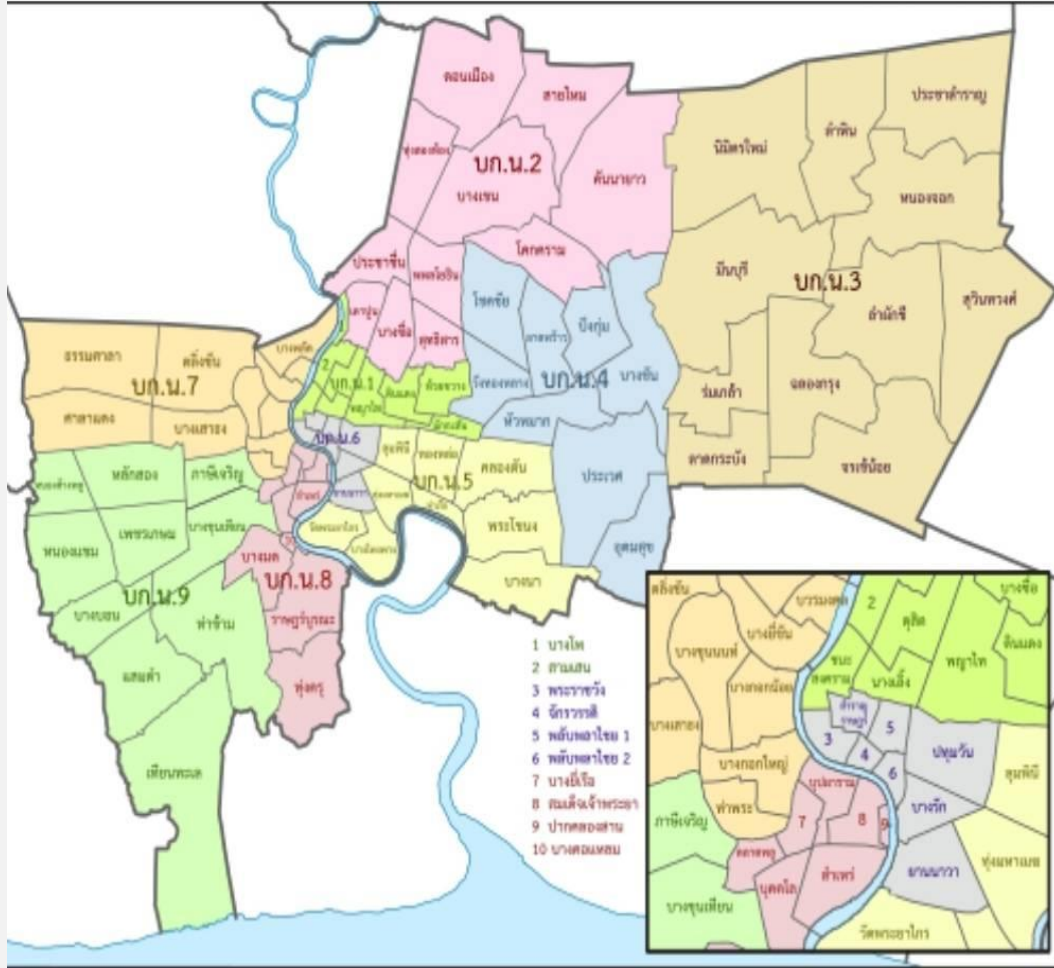


กรุงเทพกลาง



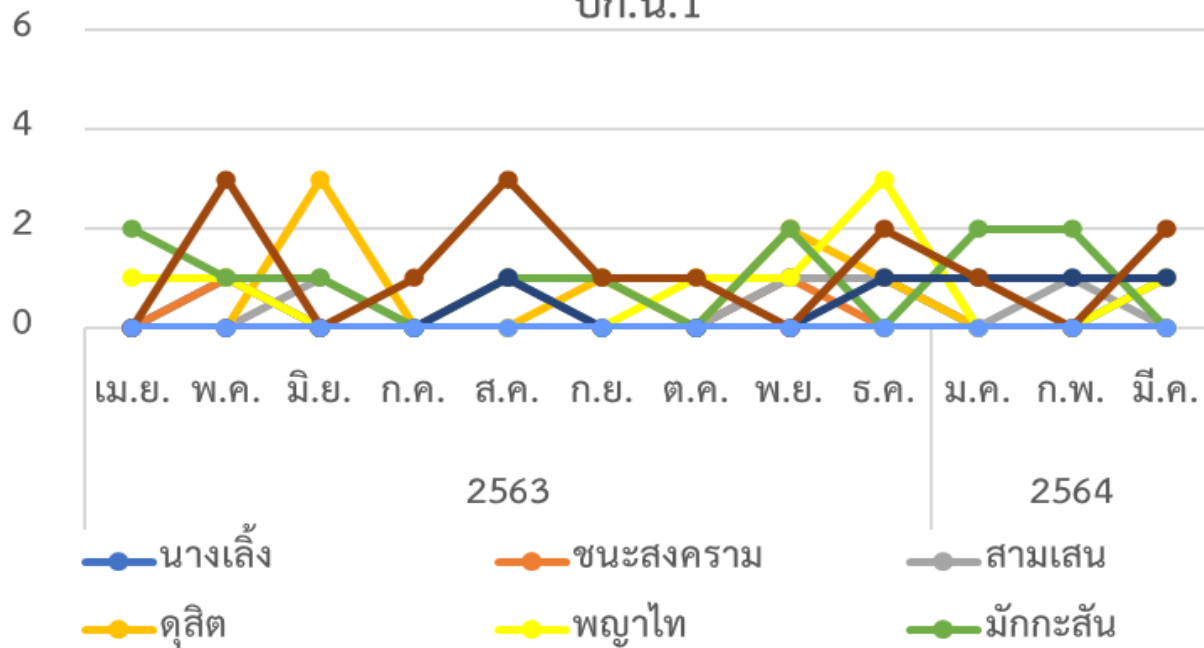
กรุงธนเหนือ



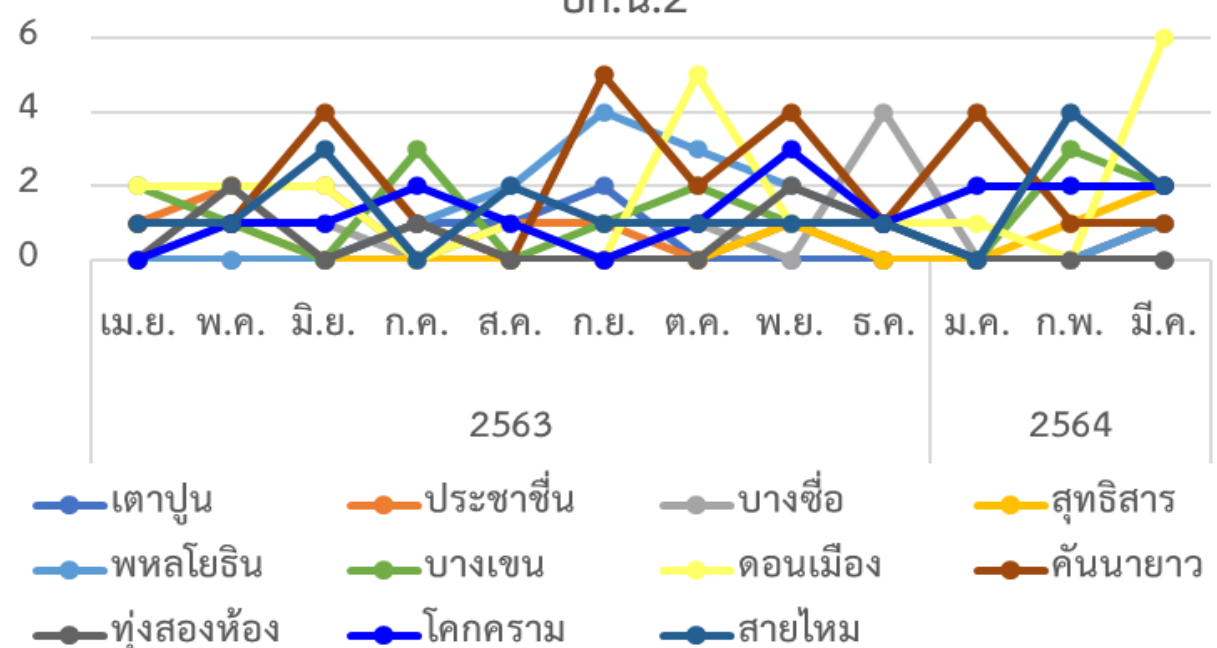


บก.น.2 รับผิดชอบพื้นที่ กรุงเทพมหานคร และกรุงเทพมหานครวันออกบางส่วน
 บก.น.3 รับผิดชอบพื้นที่ กรุงเทพมหานครวันออก
 บก.น.9 รับผิดชอบพื้นที่ กรุงเทพมหานคร

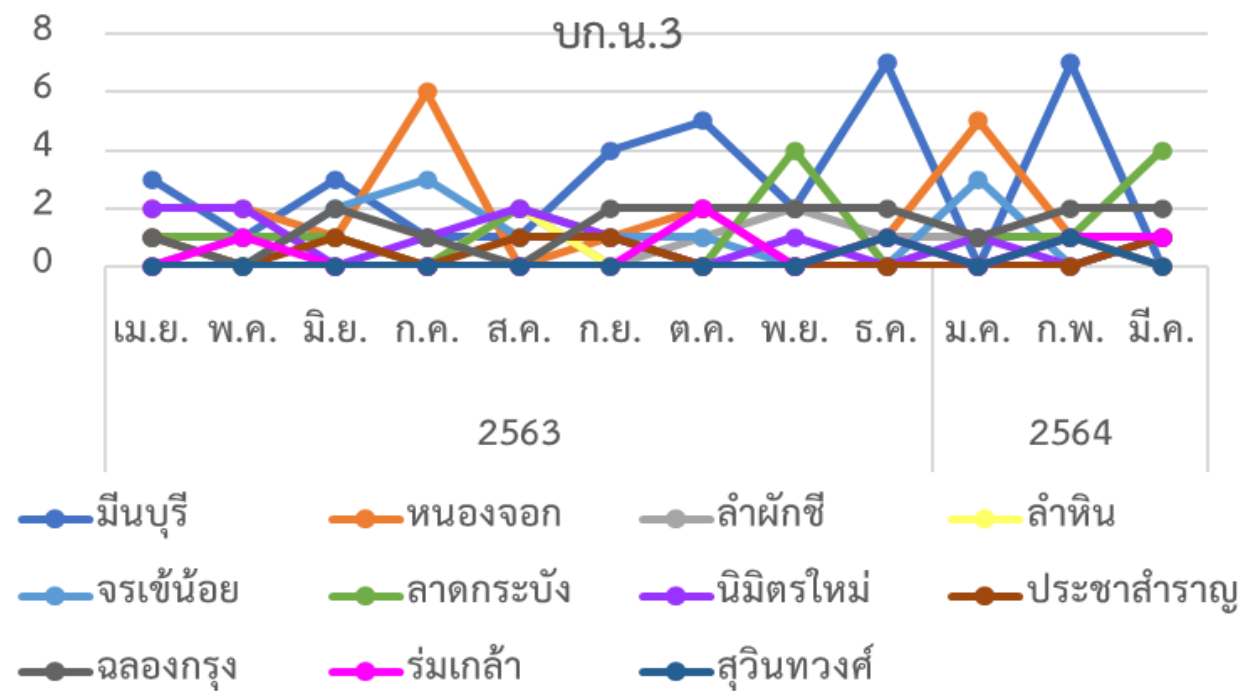
บก.น.1

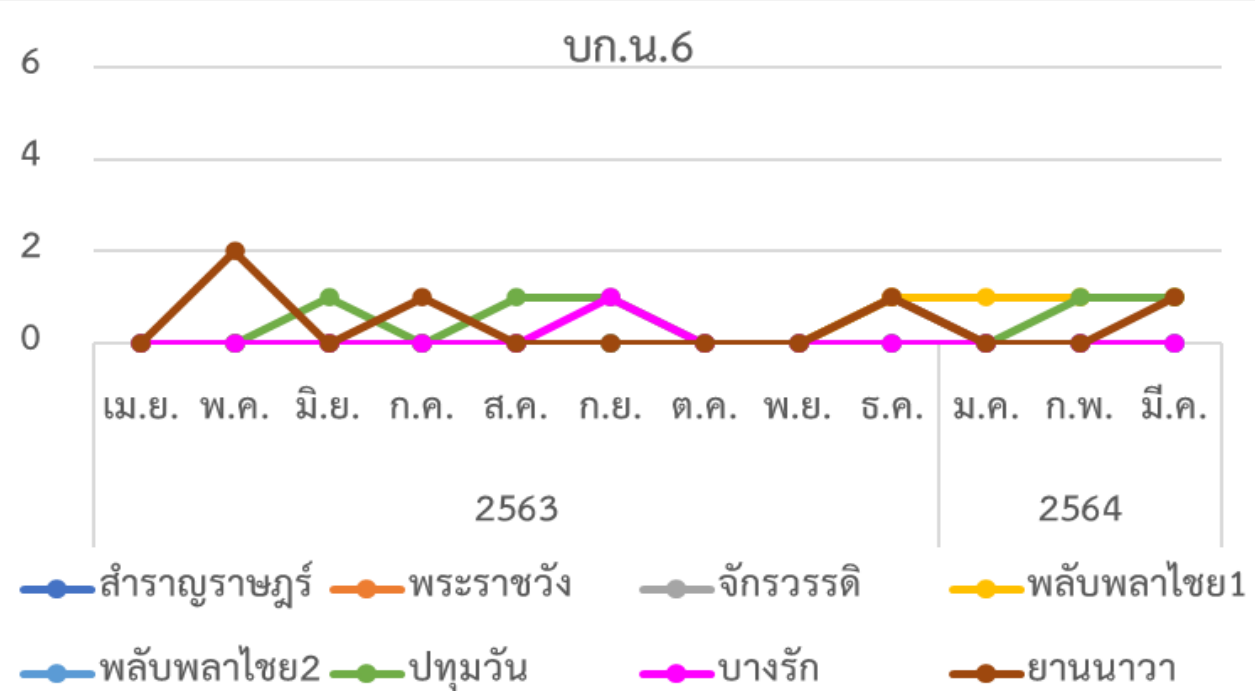
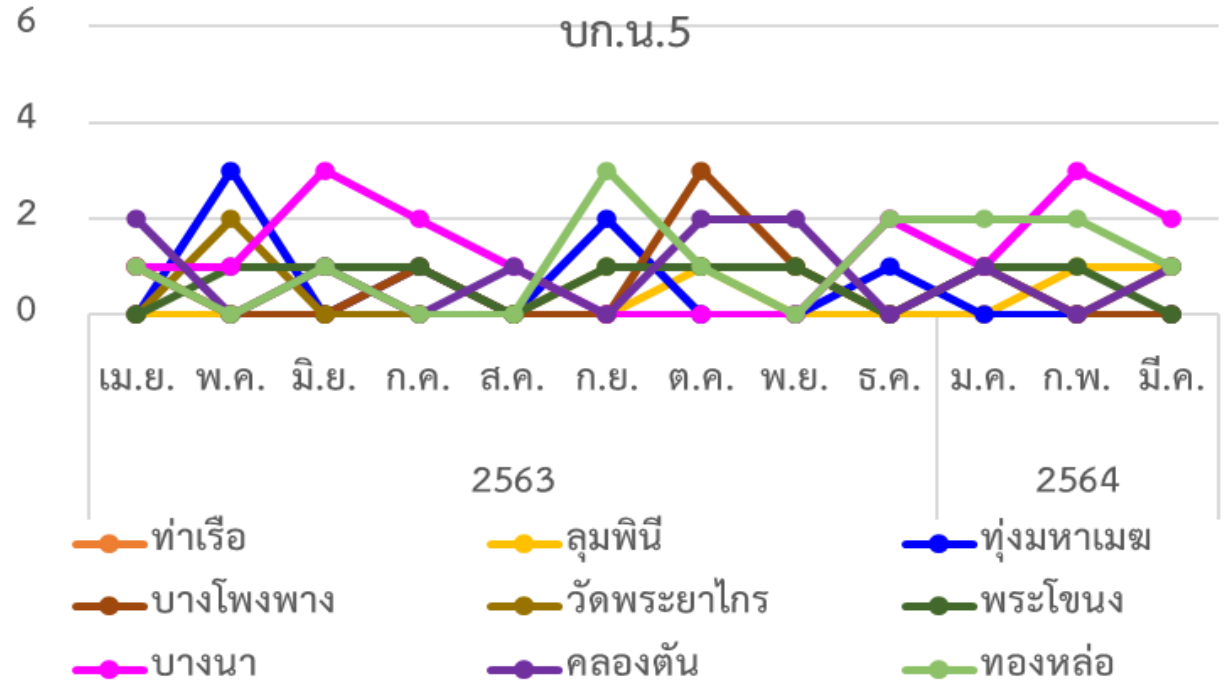
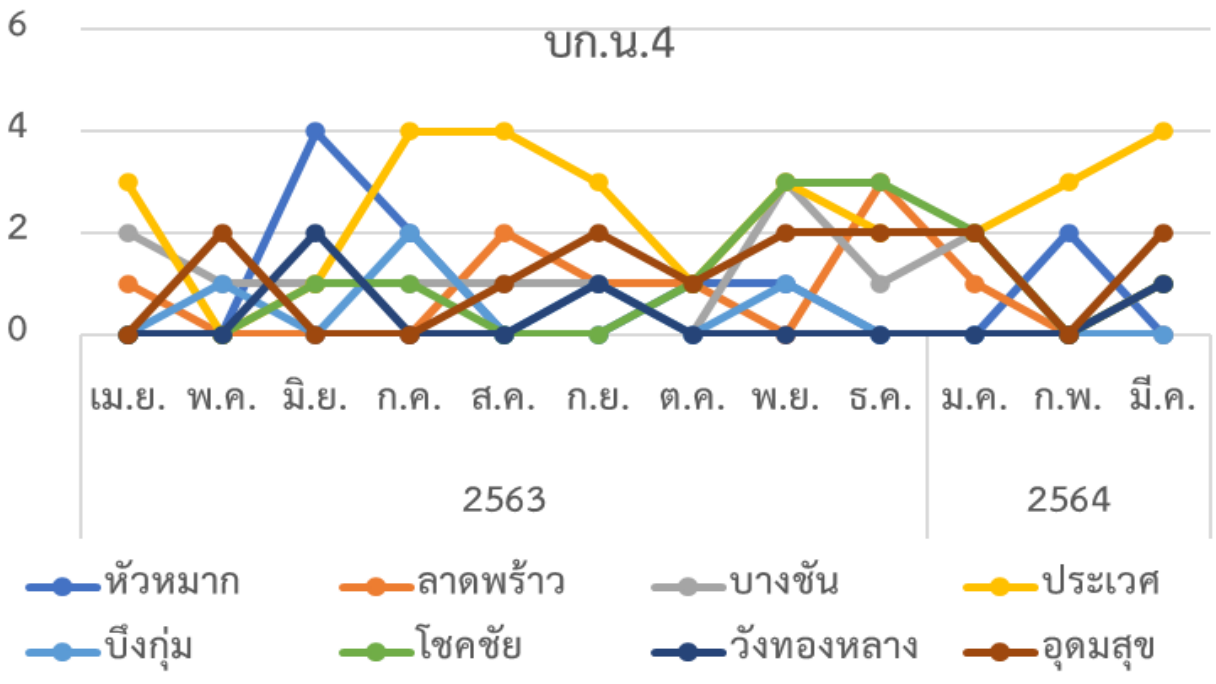


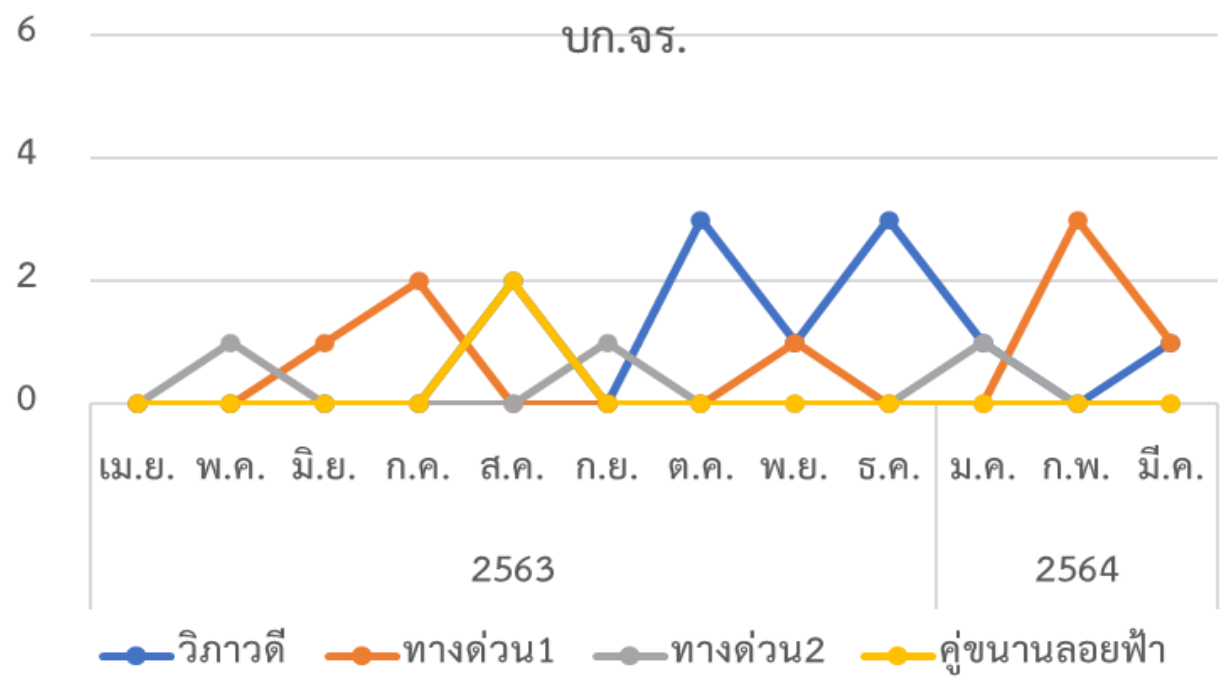
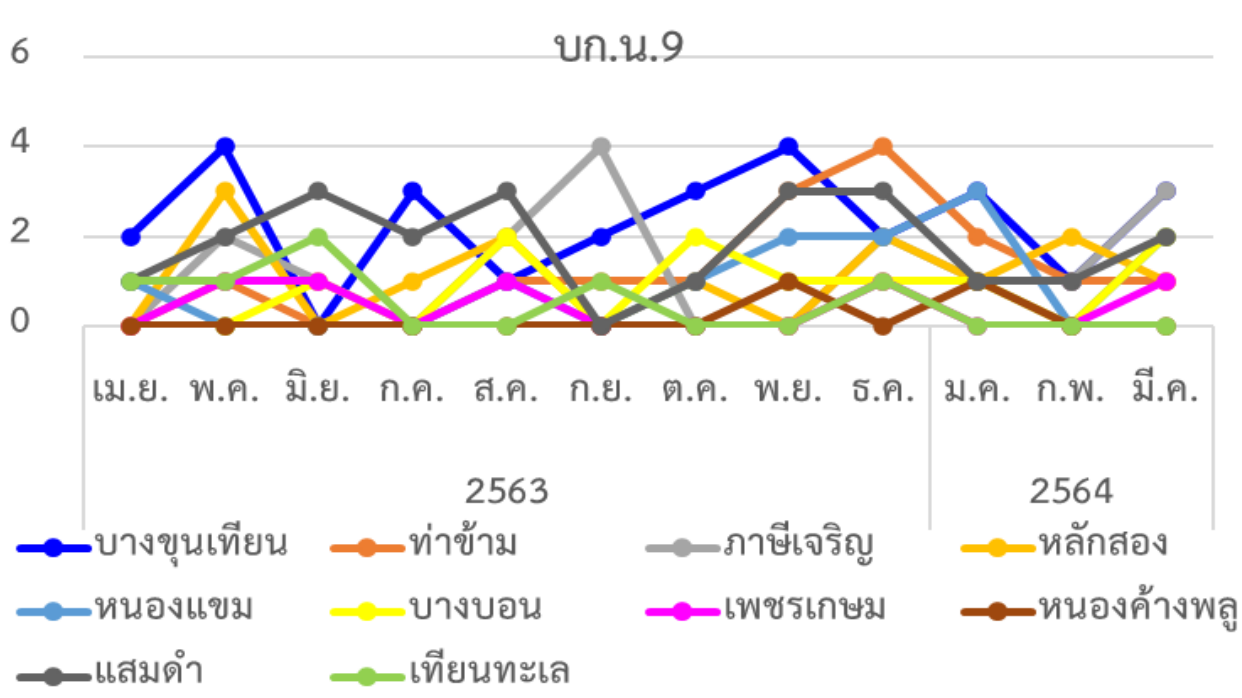
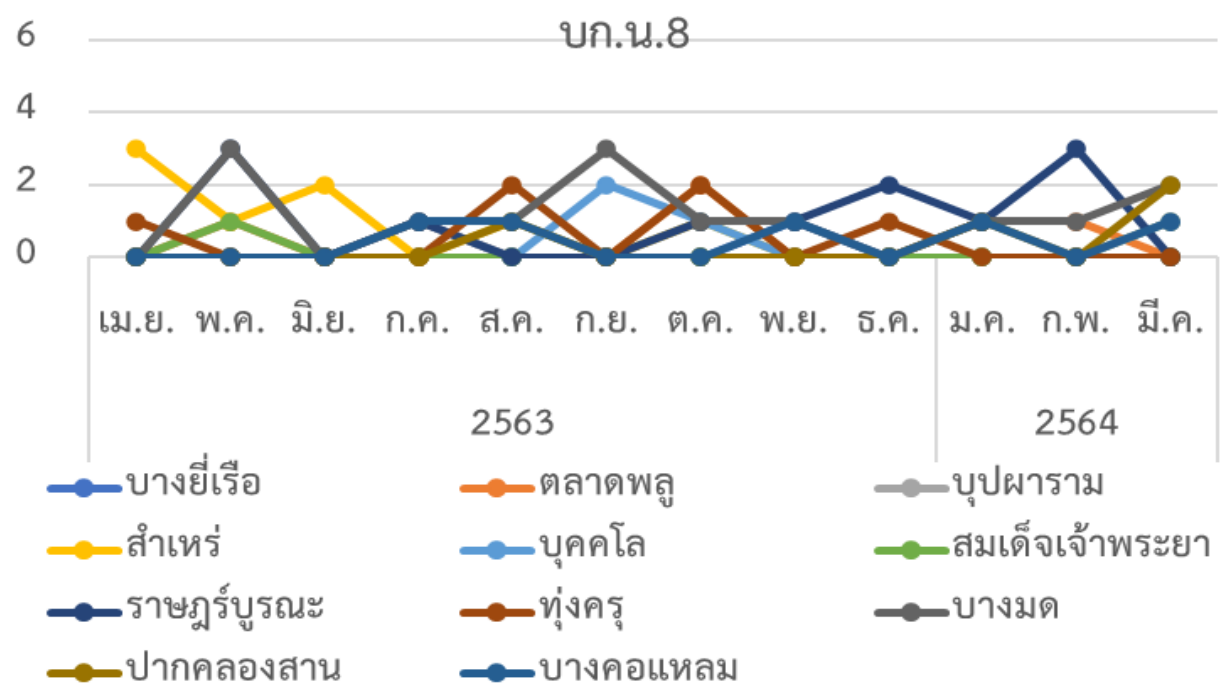
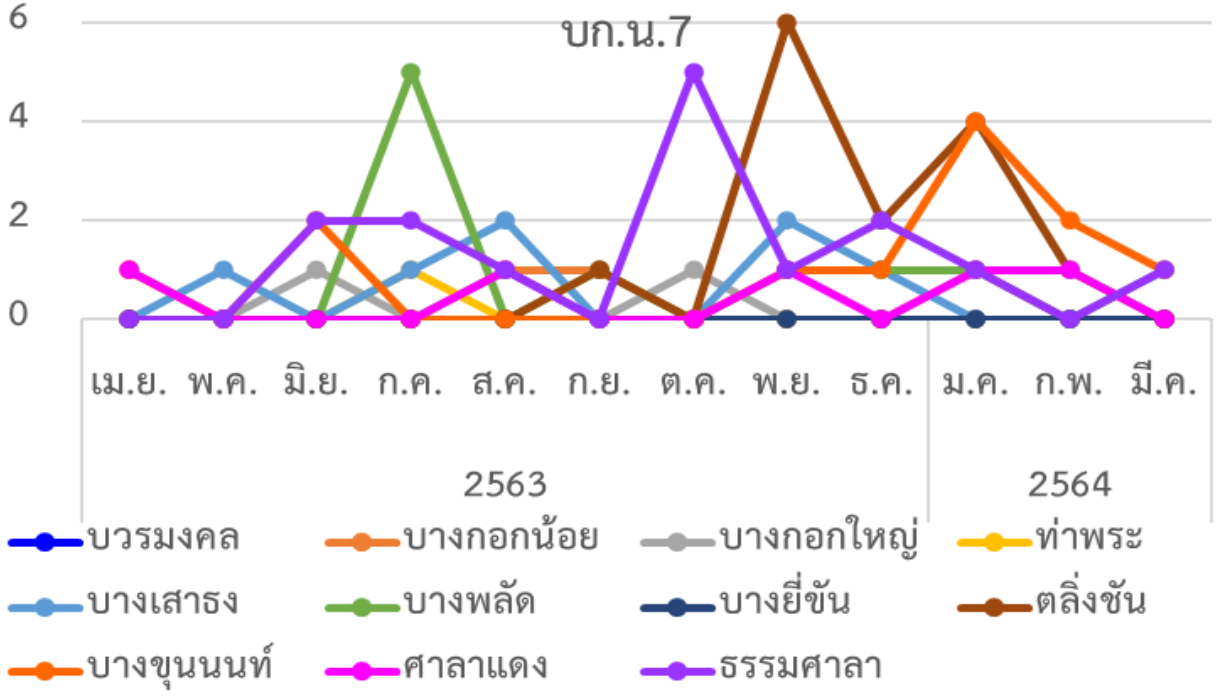
บก.น.2

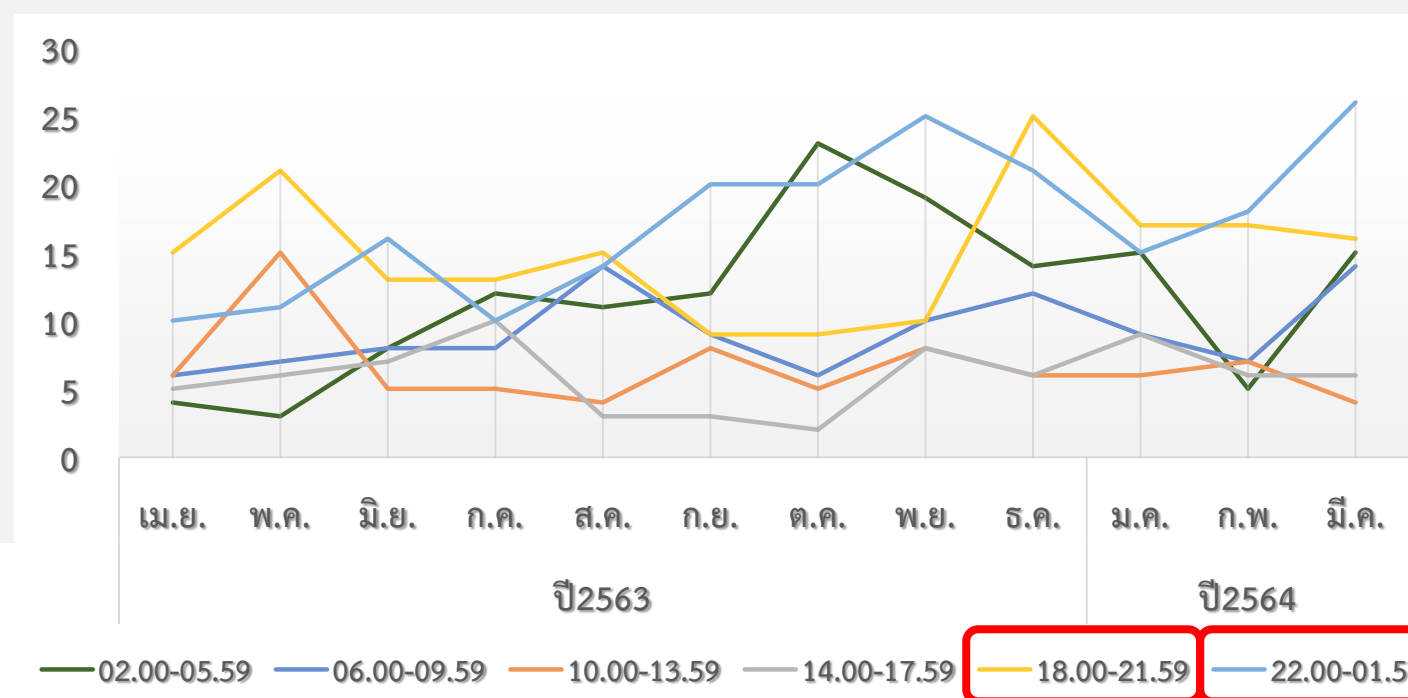
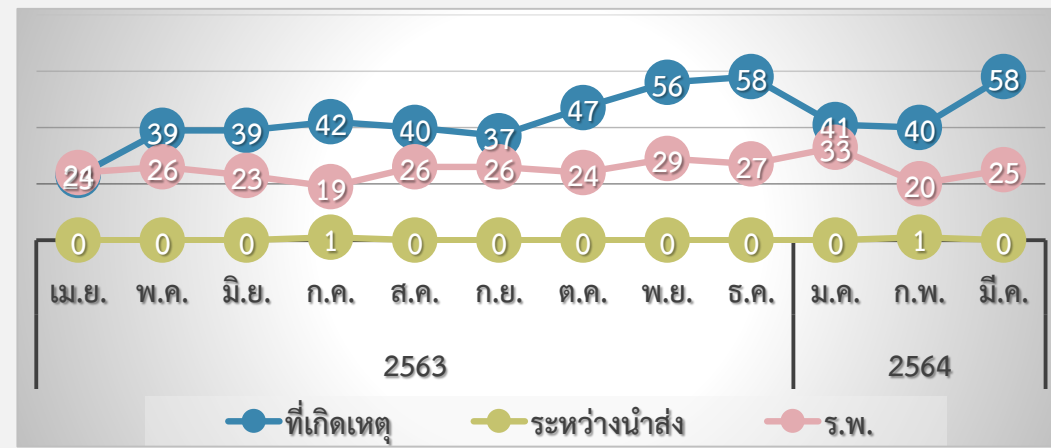
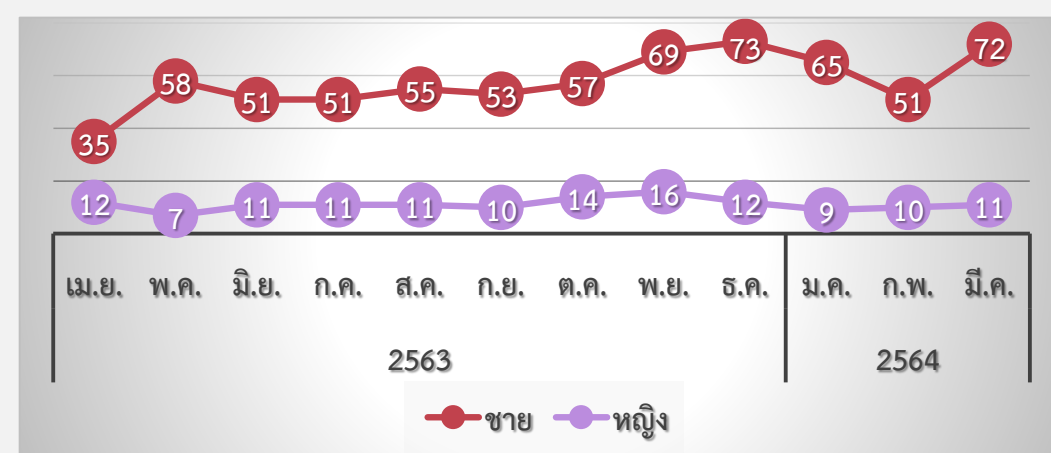
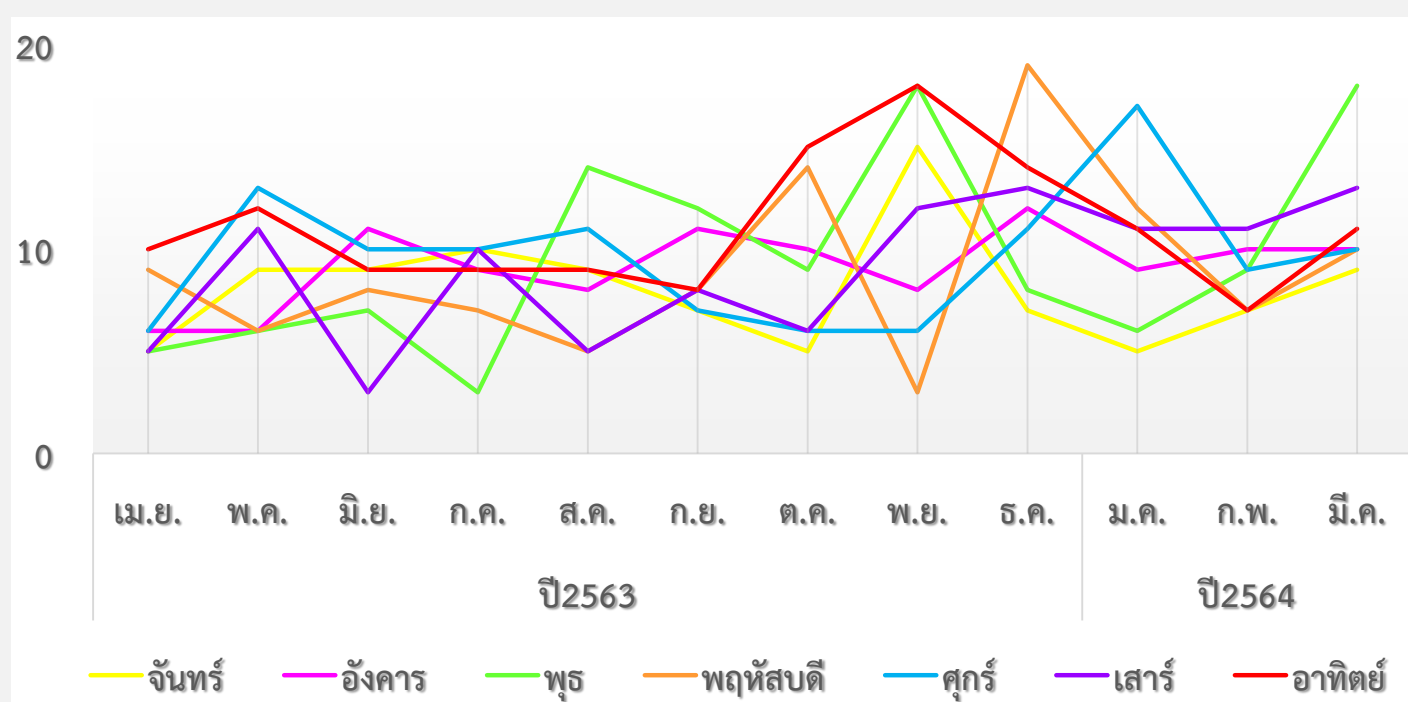


บก.น.3







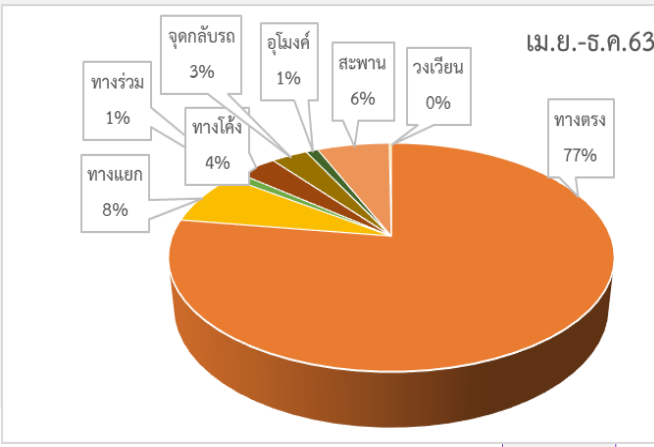
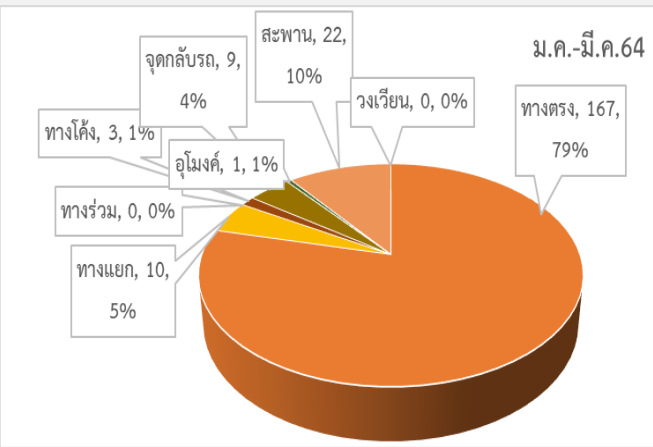
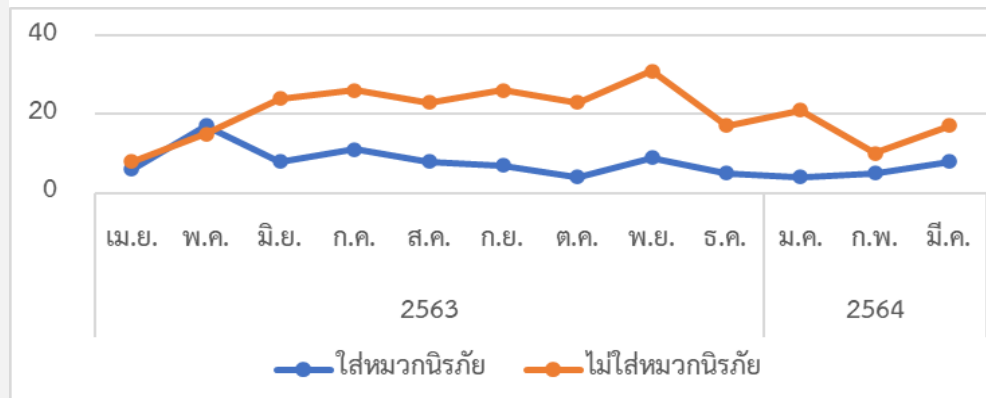
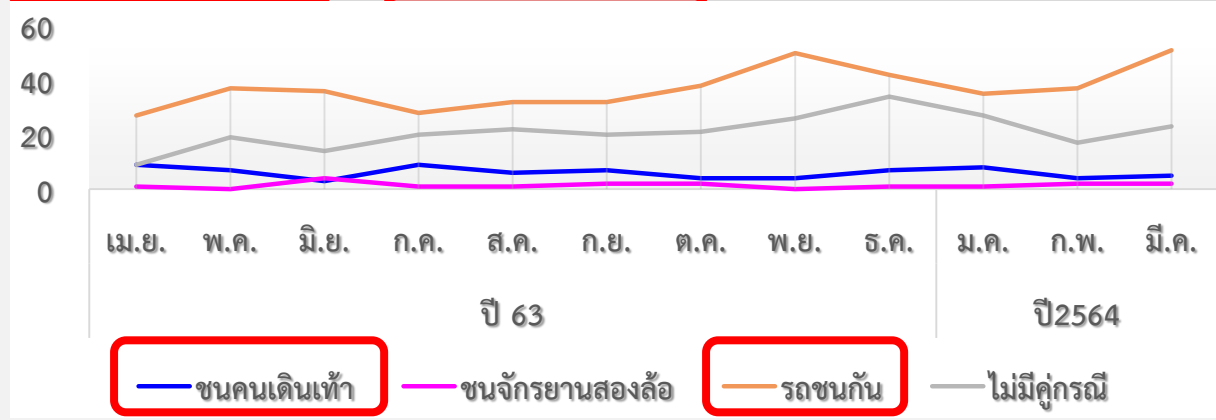
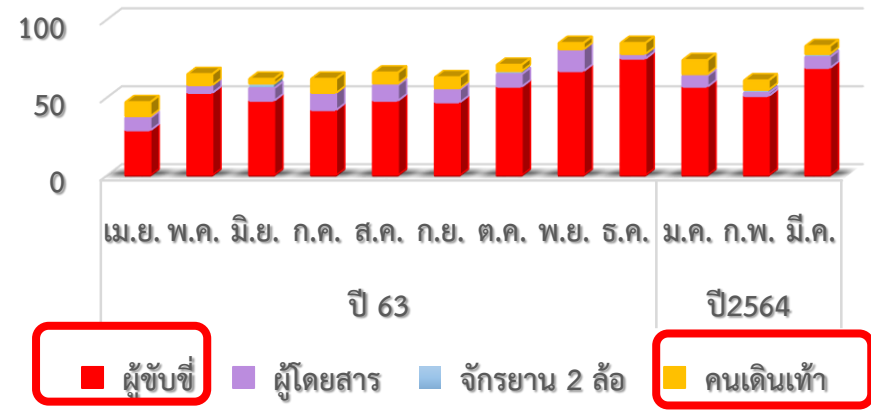
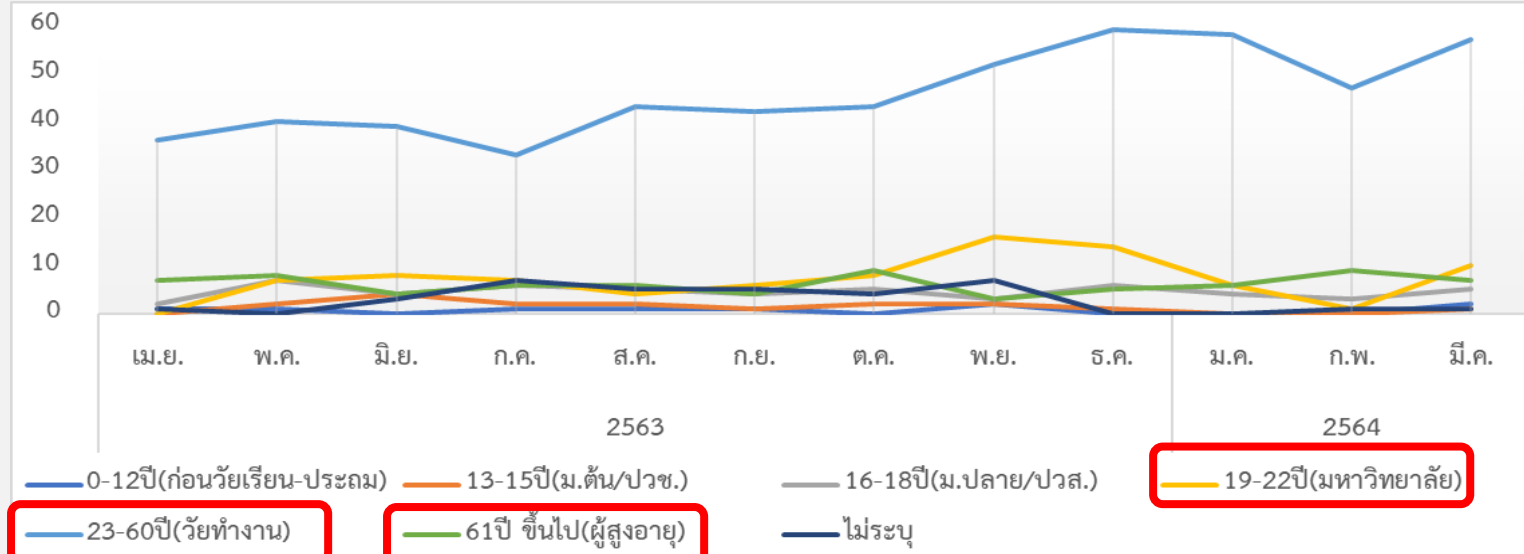


*วันเกิดเหตุจะกระจายตัวมากขึ้น และมีการเปลี่ยนแปลงไปในแต่ละเดือน

*เวลาเกิดเหตุมีแนวโน้มกลับมาเป็นเวลา 22.00-01.59 น. และ 02.00-05.59 น. แต่ช่วงเวลา 18.00-21.59 น. ก็ยังคงเป็นช่วงเวลาที่เกิดเหตุมาก

*เพศชายเสียชีวิตมากกว่าเพศหญิง

*เสียชีวิตในที่ที่เกิดเหตุมากกว่าที่ร.พ. คิดเป็น 2:1



***ช่วงอายุที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ 1.กลุ่มวัยทำงานคิดเป็น74.31% 2.กลุ่มผู้สูงอายุคิดเป็น10.09% 3.กลุ่มวัยเรียนมหาวิทยาลัยคิดเป็น7.80%**

***ลักษณะเหตุ เกิดจากรถชนกันมากที่สุดคิดเป็น58.02% เกิดเหตุฝ่ายเดียวไม่มีคู่กรณีคิดเป็น31.60% รถชนคนเดินข้ามถนนคิดเป็น8.02% รถที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เป็นรถจยย. ผู้ขับขี่ที่เสียชีวิตส่วนใหญ่ก็เป็นผู้ขับขี่รถจยย.**

***ถนนทางตรงเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคิดเป็น77%**

***สัดส่วนการไม่สวมหมวกยังคงมีแนวโน้มสูงกว่าการสวมหมวกนิรภัย**

สถิติผลการจับกุมความผิดเกี่ยวกับการจราจร(เมาแล้วขับ) ของงานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ กก.5 บก.จร.

ระหว่างเดือน มกราคม - ธันวาคม 2563

เดือน	ตรวจวัดทั้งหมด (ราย)	พบมีแอลกอฮอล์ (ราย)	เกินกฎหมายกำหนด (ราย)	แยกผู้ขับขี่		แยกประเภทรถ (พบมีแอลกอฮอล์เกิน)		
				(พบมีแอลกอฮอล์เกิน)		(พบมีแอลกอฮอล์เกิน)		
				ชาย	หญิง	รถยนต์	จยย.	รถบรรทุก
มกราคม	9,222	2,162	403	321	82	376	27	-
กุมภาพันธ์	3,055	716	165	135	30	157	8	-
มีนาคม	2,685	626	134	108	26	131	3	-
เมษายน	-	-	-	-	-	-	-	-
พฤษภาคม	-	-	-	-	-	-	-	-
มิถุนายน	2,488	579	108	89	19	104	4	-
กรกฎาคม	4,001	951	206	152	54	203	3	-
สิงหาคม	4,495	1,056	219	160	59	217	2	-
กันยายน	3,304	740	187	147	40	183	4	-
ตุลาคม	-	-	-	-	-	-	-	-
พฤศจิกายน	-	-	-	-	-	-	-	-
ธันวาคม	-	-	-	-	-	-	-	-
	29,250	6,830	1,422	1,112	310	1,371	51	-

**หมายเหตุ เดือน เม.ย.-พ.ค. จต ว.43 เนื่องจากโควิด 19 แผนฯอนุมาตรา เริ่ม 18 มิ.ย. 63

ว.0 จ.1 ให้จต ว.43 ตั้งแต่วันที่ 2 ต.ค. 63

สถิติใบสั่งจราจร ปี2564

หน่วยงาน	ม.ค.									ก.พ.									มี.ค.										
	ทั้งหมด	ใบสั่งใหม่	ใบเตือน	จ่ายแล้ว	ตักเตือน	ยกเลิก	หมดอายุ	ชำระ	สูญหาย	ยังไม่จ่าย	ทั้งหมด	ใบสั่งใหม่	ใบเตือน	จ่ายแล้ว	ตักเตือน	ยกเลิก	หมดอายุ	ชำระ	สูญหาย	ยังไม่จ่าย	ทั้งหมด	ใบสั่งใหม่	ใบเตือน	จ่ายแล้ว	ตักเตือน	ยกเลิก	หมดอายุ	ชำระ	สูญหาย
กก.1 บก.จร.	46,407	6,636	34,487	4,275	113	896	-	-	42,132	41,804	39,681	423	1,067	60	573	-	-	40,737	48,488	44,581	1,129	1,722	91	965	-	-	46,766		
กก.2 บก.จร.	37,965	6,535	27,244	3,731	23	432	-	-	34,234	19,762	18,467	776	448	-	71	-	-	19,314	42,868	39,303	1,895	1,349	7	314	-	-	41,519		
บก.น.1	977	-	917	72	1	7	-	-	925																				
บก.น.4	3,883	1	3,651	219	7	5	-	-	3,664	2,545	2,059	480	5	1	-	-	-	2,540	3,020	2,527	412	79	2	-	-	-	2,941		
บก.น.5	12,628	955	10,290	1,293	48	42	-	-	11,335	8,797	8,569	30	174	16	8	-	-	8,623	5,951	4,589	463	139	14	746	-	-	5,812		
บก.น.8	2,055	696	1,270	63	4	22	-	-	1,992	1,907	1,907	-	-	-	-	-	-	1,907	1,851	1,851	-	-	-	-	-	-	1,851		
รวมทั้งหมด	103,935	14,823	77,859	9,653	196	1,404	-	-	94,282	74,815	70,683	1,709	1,694	77	652	-	-	73,121	102,178	92,851	3,899	3,289	114	2,025	-	-	98,889		

*จากสถิติจุดตรวจแอลกอฮอล์ พบการดื่มขับคิดเป็น24.50%(ปี63=23.35%)ของจำนวนผู้ถูกตรวจทั้งหมด

และพบปริมาณแอลกอฮอล์เกินกม.กำหนดถึง50%(ปี63 =20.82%)

*จากสถิติการออกใบสั่งจราจร พบว่ายังการชำระค่าปรับน้อยมาก นั้นหมายถึงคนไม่กลัวการถูกใบสั่งเพราะคิดว่าไม่มีผลกระทบกับตัวเอง

สถิติผลการจับกุมความผิดเกี่ยวกับการจราจร(เมาแล้วขับ) ของงานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ กก.5 บก.จร.

ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม 2564

เดือน	ตรวจวัดทั้งหมด (ราย)	พบมีแอลกอฮอล์ (ราย)	เกินกฎหมายกำหนด (ราย)	แยกผู้ขับขี่		แยกประเภทรถ (พบมีแอลกอฮอล์เกิน)		
				(พบมีแอลกอฮอล์เกิน)		(พบมีแอลกอฮอล์เกิน)		
				ชาย	หญิง	รถยนต์	จยย.	รถบรรทุก
มกราคม	0	0	0	0	0	0	0	0
กุมภาพันธ์	0	0	0	0	0	0	0	0
มีนาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
เมษายน	898	220	110	82	28	106	4	0
พฤษภาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
มิถุนายน	0	0	0	0	0	0	0	0
กรกฎาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
สิงหาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
กันยายน	0	0	0	0	0	0	0	0
ตุลาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
พฤศจิกายน	0	0	0	0	0	0	0	0
ธันวาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	898	220	110	82	28	106	4	0

** หมายเหตุ เดือน ม.ค. - มี.ค. จต ว.43 ตาม ว.0 พิทักษ์ 1

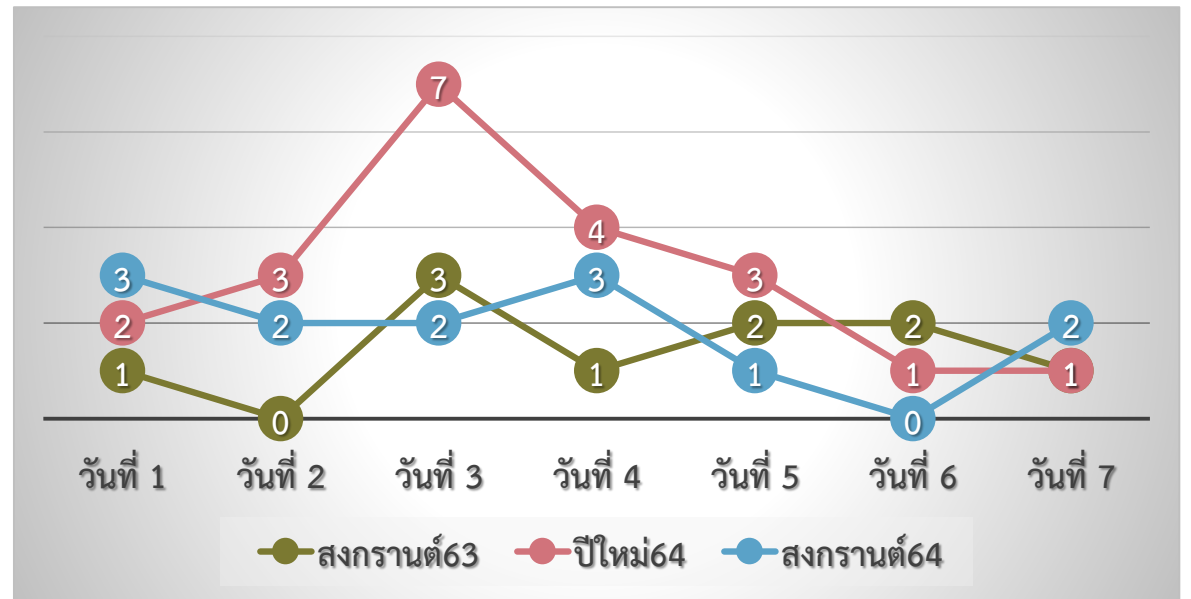
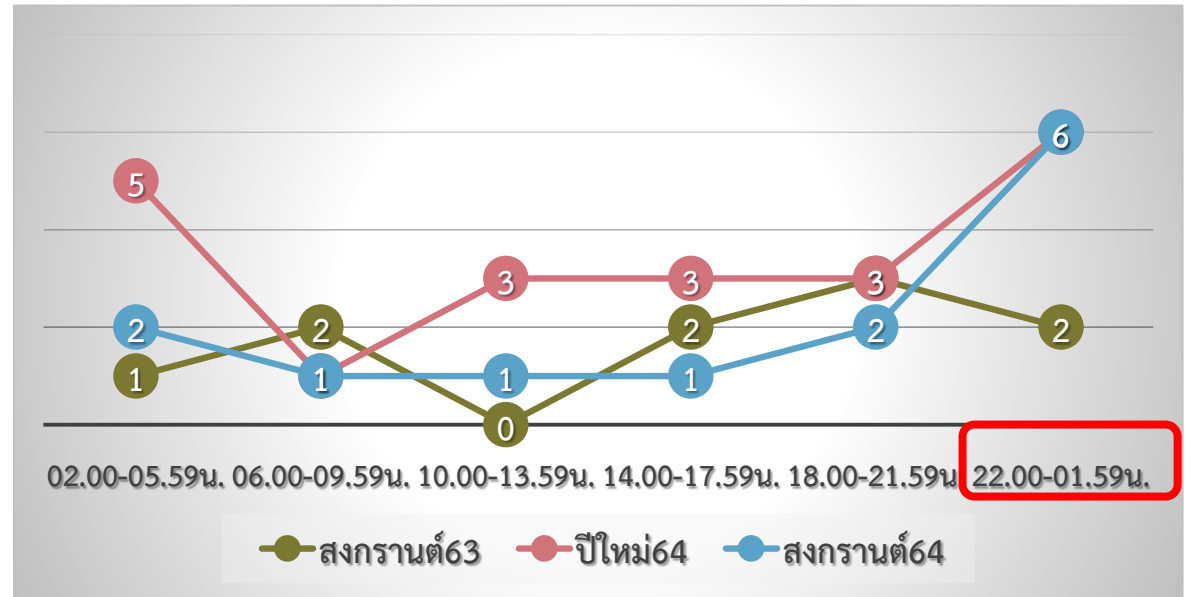
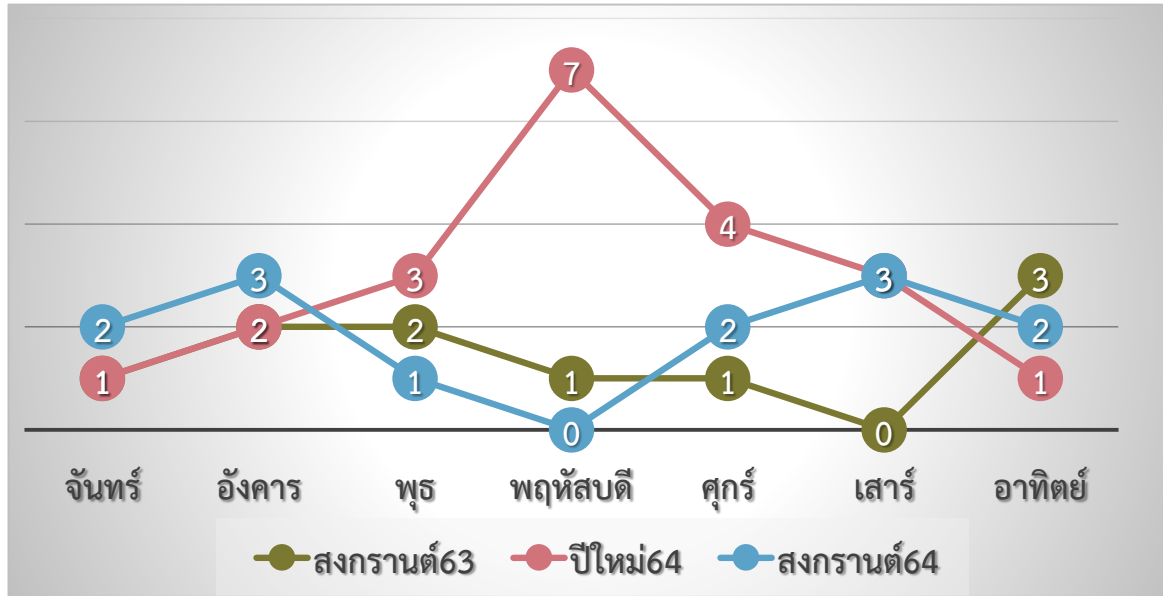
แผนฯอนุมาตรา เริ่ม 1 เม.ย. 64

ตั้งแต่วันที่ 12 เม.ย.64 จต ว.43 ตาม ว.0 น.5

ข้อมูลช่วง 7 วันเทศกาลสงกรานต์2564

(10-16เม.ย.64)

จำนวนผู้เสียชีวิตช่วงเทศกาลสงกรานต์2564(ข้อมูล ณ วันที่26/4/64) รวมสะสม 13 ราย เพิ่มขึ้นจากปี2563 จำนวน 3 ราย คิดเป็น 30% (ข้อมูลปภ.=11รายเนื่องจากเสียชีวิตหลังปิดศูนย์=2ราย)

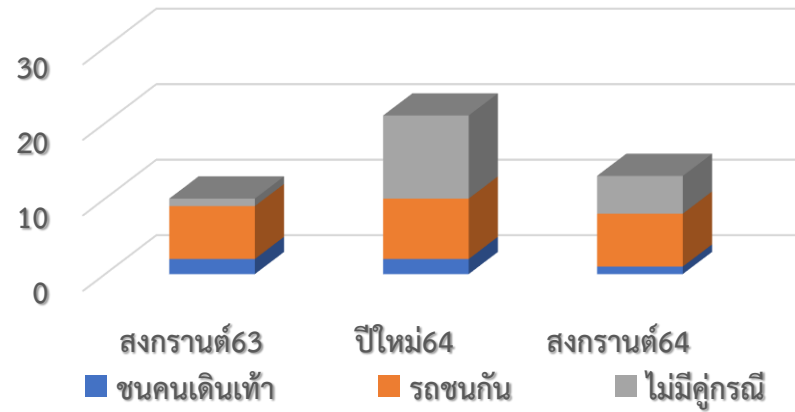
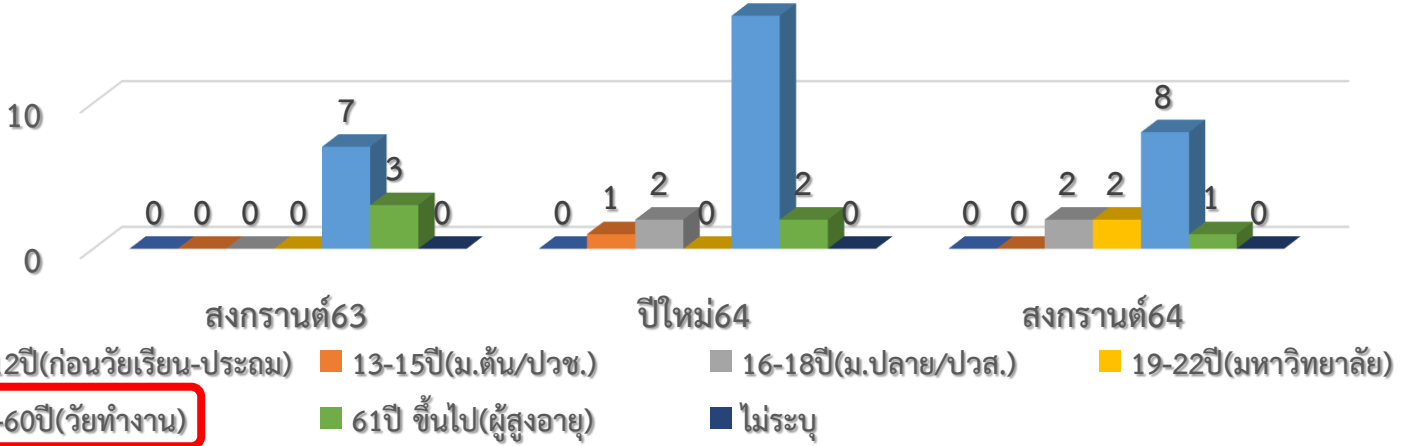
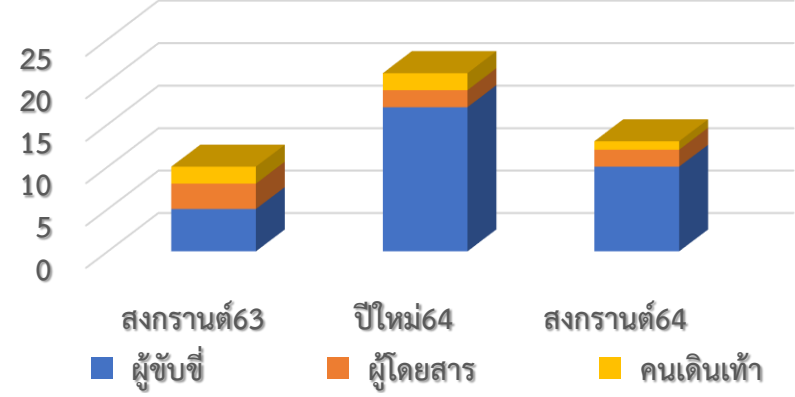
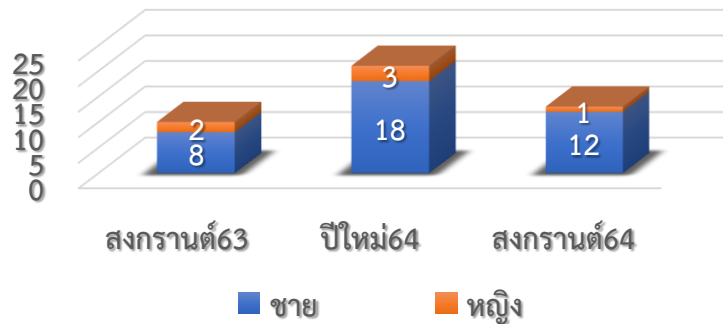
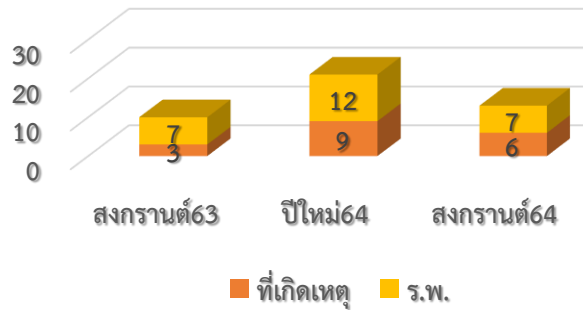


*สงกรานต์64แม้จะอยู่ในสถานการณ์COVID-19มีการประกาศงดเล่นน้ำสงกรานต์ แต่ก็มี ความแตกต่างจากสงกรานต์ปี63คือไม่มีการประกาศพ.ร.ก.ฉุกเฉิน ผู้คนยังคงเดินทางเป็น ปกติ (สถานการณ์ใกล้เคียงปีใหม่64 คือไม่มีการประกาศพ.ร.ก.ฉุกเฉิน ไม่ห้ามเดินทาง แต่งดกิจกรรม)

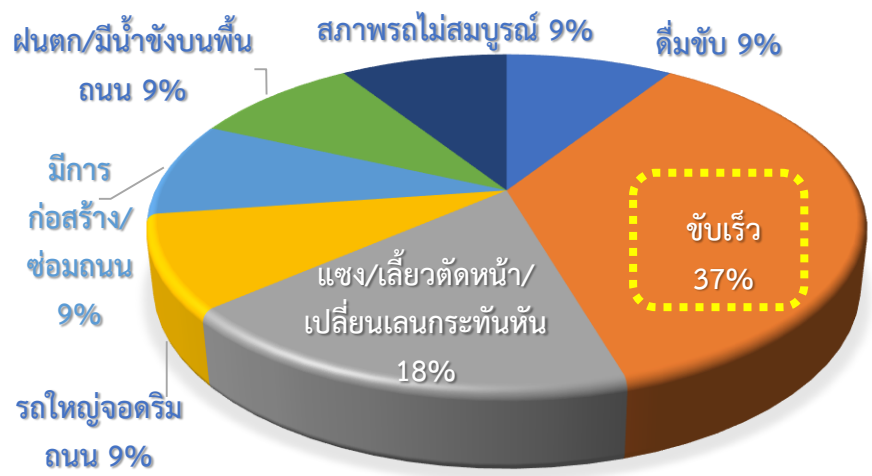
*สงกรานต์63-ปีใหม่64-สงกรานต์64 มีความคล้ายกันคือจำนวนอบ.จะเกิดมากในช่วง วันที่3-4ของเทศกาล

*ช่วงเวลาเกิดเหตุสงกรานต์ปี64คล้ายกับปีใหม่64 คือเกิดมากช่วงเวลา 22.00-01.59น.





จุดตรวจทั้งหมด 303	กวดขันวินัยยา 292	กล้องความเร็ว 0	มือกั้นปราบปราม 0
ด่านเมา 11	บน.รถบรรทุก 0	พรก.ฉุกเฉิน 0	> 50mg% 31
ซัดเร็วเกินอัตราที่กำหนด 246 ต่ 246	ซัดรถอันตราย 22 ต่ 18	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร 57 ต่ 54	ซัดซีโดยไม่มีใบอนุญาต 361 ต่ 320
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ 185 ต่ 165	แข่งในที่คับขัน 37 ต่ 29	เมาแล้วขับ 34 ต่ 33	ไม่สวมหมวกนิรภัย 518 ต่ 473
รถจักรยานยนต์(มอเตอร์ไซค์)ไม่ปลอดภัย 83 ต่ 73	ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ 32 ต่ 26	รายงานผลการปฏิบัติงาน 80 ต่ 16	ซัดหาอันตราย 341 ต่ 322



สถานการณ์โควิด-19 ระบาดในไทย

ไทยติดเพิ่ม **+2,048** ราย

เสียชีวิตเพิ่ม
8 ราย

หายป่วย
31,593 ราย

รายใหม่จากระบบเฝ้าระวัง
1,991 ราย

เชิงรุกในชุมชน
47 ราย

เดินทางเข้าประเทศ &
สถานที่กักกันที่รัฐจัดให้
10 ราย

ติดเชื้อสะสม
57,508 ราย

เสียชีวิตสะสม
148 ราย

รักษาอยู่
25,767 ราย

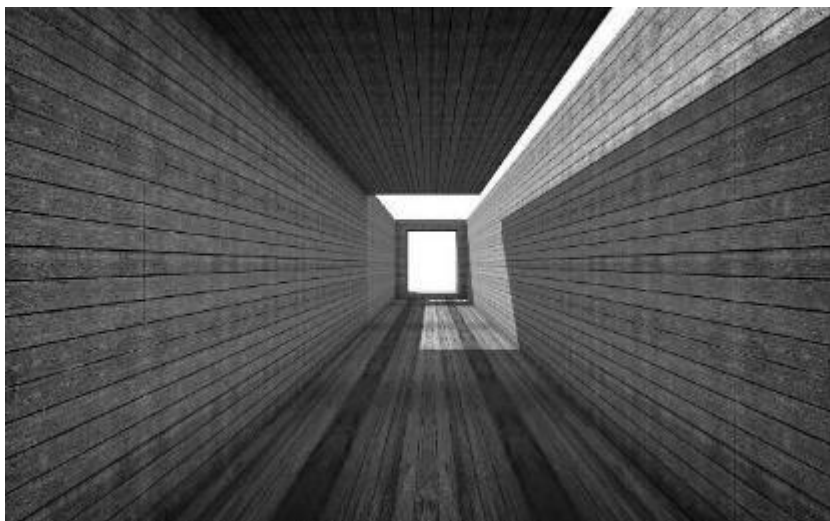
อ้างอิง: กระทรวงสาธารณสุข วันที่ 26 เมษายน 2564



มีผู้ประสพภัยจากรถเข้ารักษาตัวใน
โรงพยาบาลเฉลี่ยวันละ 134.83 คน
เป็น IPD เฉลี่ยวันละ 69.20 คน

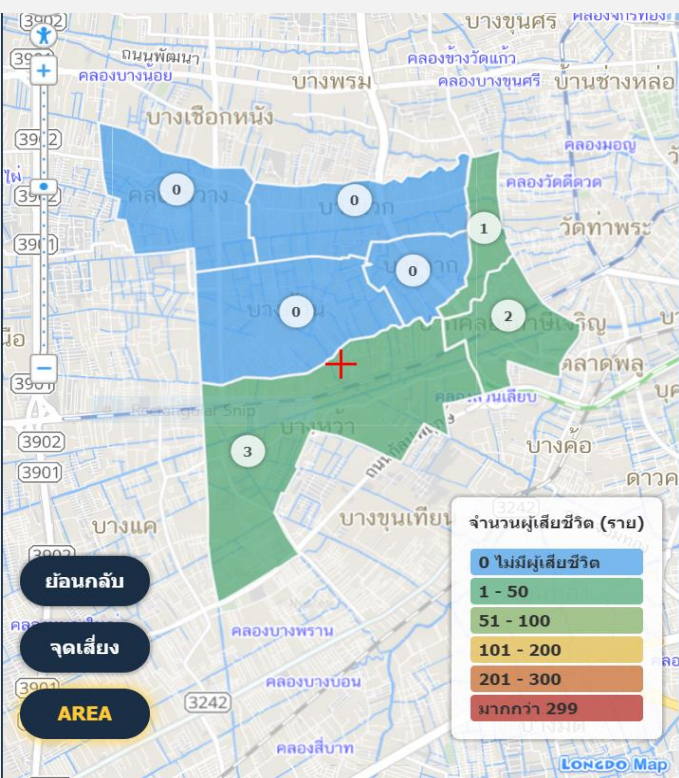
ลดคนเจ็บ คนตายจากอุบัติเหตุทาง
ถนน ลดความแออัดในโรงพยาบาล
และเพิ่มจำนวนเตียงด้วย





ตัวอย่าง

การวิเคราะห์ระดับเขต



ThaiRSC
ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

กรุงเทพมหานคร
Bangkok

กรุงเทพฯ ดุจเทพธิดา
เมืองศูนย์กลางการปกครอง
วัด วัง จามเรียงรอง
เมืองหลวงของประเทศไทย

ประชากร: 5,666,264
รถจักรยานยนต์: 3,896,292
รถยนต์: 6,600,979
พื้นที่ ตร.กม.: 1,568

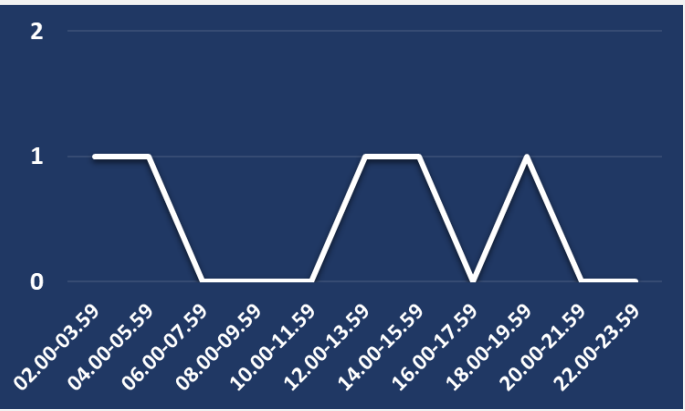
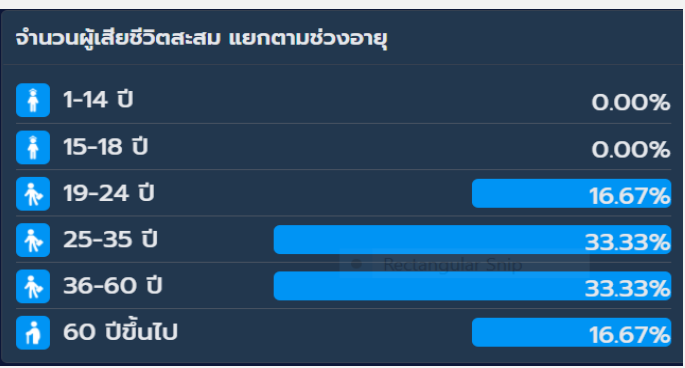
ข้อมูลรับแจ้ง อุบัติเหตุทางถนน ในรอบ 24 ชั่วโมง
ข้อมูล ณ 26/04/2564 12:00

อำเภอที่มีสถิติผู้เสียชีวิต สูงสุด 5 อันดับ

1	ภาษีเจริญ	1
2	ลาดกระบัง	1

อำเภอที่มีสถิติบาดเจ็บ สูงสุด 5 อันดับ

1	ประเวศ	17
2	ราชบุรีรณะ	9
3	บางนา	7
4	บึงกุ่ม	6
5	สายไหม	6



จำนวนผู้เสียชีวิตสะสม แยกตามเพศ

ชาย **85.71%**

หญิง **14.29%**

ข้อมูลการบาดเจ็บเสียชีวิตสะสม เรียงตามระดับตำบล

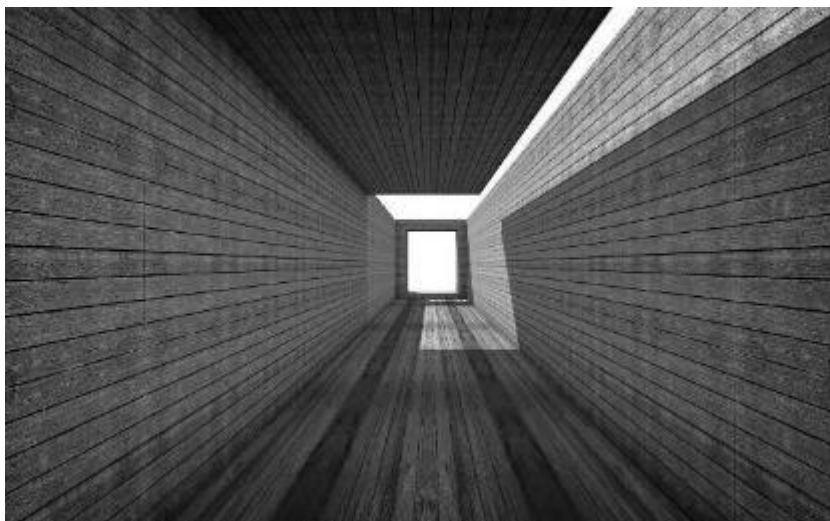
#	ตำบล	เสียชีวิต ↓	บาดเจ็บ
1	บางหว้า	3	188
2	ปากคลองภาษีเจริญ	2	75
3	คูหาสวรรค์	1	13
4	บางด้วน	0	43
5	บางแค	0	3
6	บางแคเหนือ	0	2
7	บางไผ่	0	1
8	บางจาก	0	17
9	บางแวก	0	127
10	คลองขวาง	0	51



เขตภาษีเจริญ (ข้อมูลเดือนม.ค.-มี.ค.64)

เคสเสียชีวิตในพื้นที่เขตภาษีเจริญ เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจยย.ทั้งสิ้น โดยช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน และช่วงเวลาที่เกิดเหตุกระจายในช่วงกลางวัน แต่เกิดในช่วงกลางคืนมากที่สุด

แขวงที่เกิดเหตุเสียชีวิตและบาดเจ็บมากคือ บางหว้า ปากคลองภาษีเจริญ

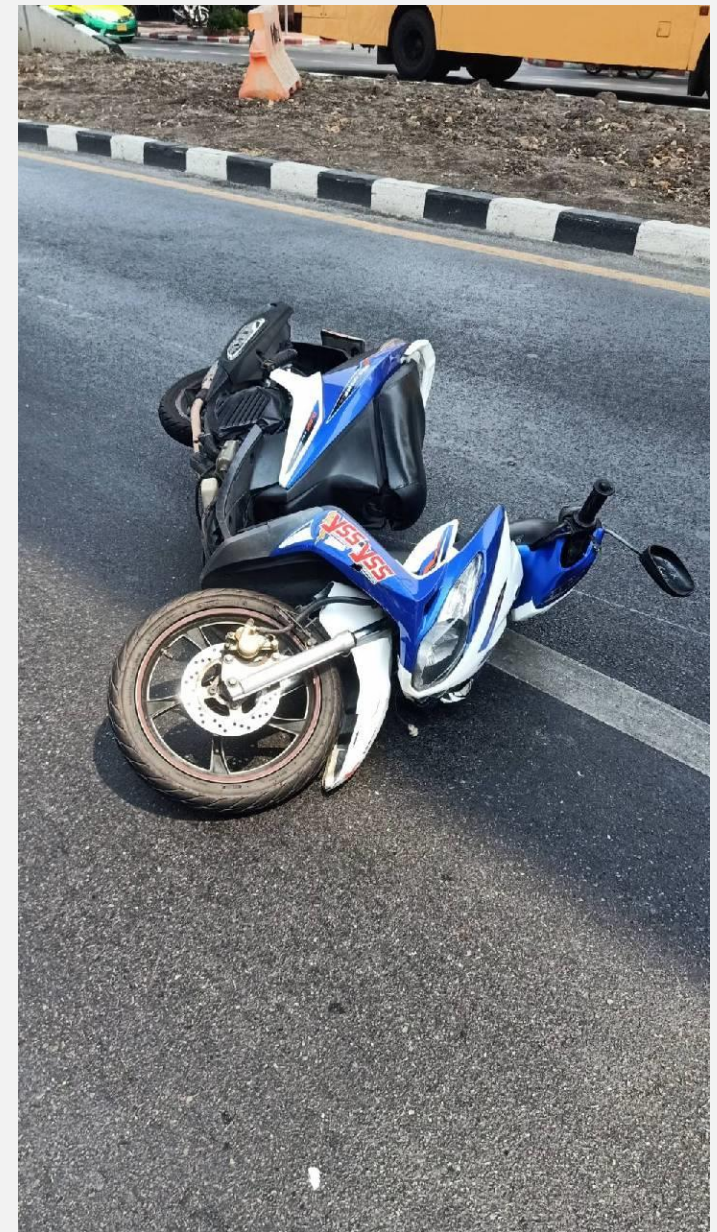


เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

3.1 Case base (1 Case)

วาระที่ 3

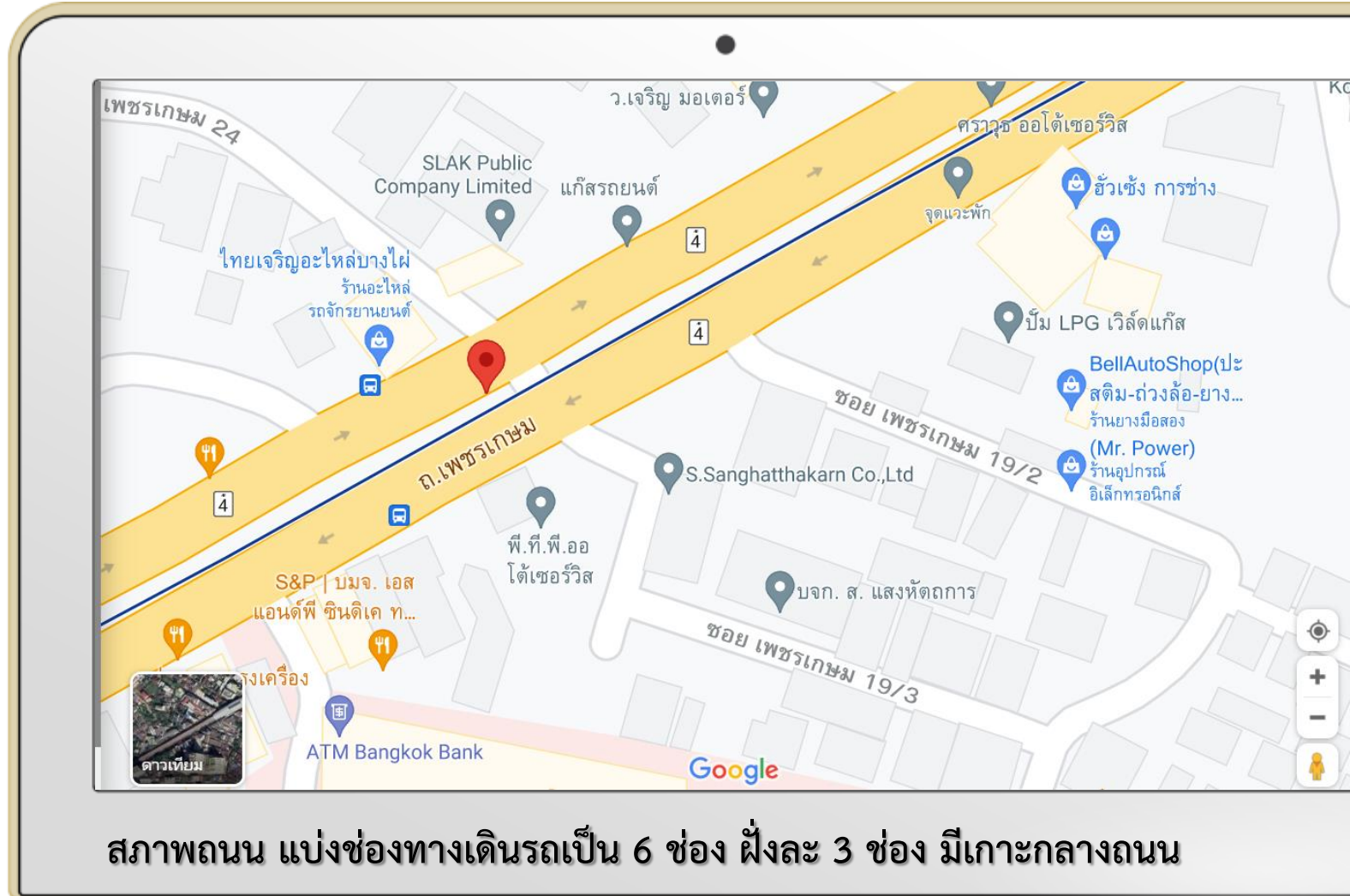




อุบัติเหตุรถจยย.มีผู้เสียชีวิตบนถนนเพชรเกษม

วันที่16-03-64 เวลา13.30 บริเวณเพชรเกษมขาเข้าซอย
เพชรเกษม24/1 เขตภาษีเจริญ ท้องที่สน.ภาษีเจริญ

พฤติกรรม รถจยย.ขับขึ้นมาตามถนนเพชรเกษม มุ่งหน้าวง
เวียนใหญ่ในช่องทางเดินรถที่2นับจากซ้าย โดยขับขึ้นเข้าไป
ใกล้รถเมล์ที่วิ่งอยู่ช่องทางเดินรถที่1 มุ่งหน้าทิศทาง
เดียวกัน เมื่อถึงที่เกิดเหตุ รถจยย.ได้เบรกเนื่องจากรถคัน
หน้าชะลอตัวแล้วเกิดเสียหลักล้มไปหารถเมล์ทางซ้ายมือ
เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่(หญิง)อายุ33ปี ถูกล้อหลังรถเมล์ทับ
ศีรษะเสียชีวิต(นำส่งนิติเวชศิริราช) รถจยย.คันเกิดเหตุไม่มี
ประกันภัยตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ



สภาพถนน แบ่งช่องทางเดินรถเป็น 6 ช่อง ฝั่งละ 3 ช่อง มีเกาะกลางถนน

การเยียวยาที่ทนายทได้รับในกรณีนี้ เบิกจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ 35,000บาท (กองทุนเรียกคืนจากเจ้าของรถที่ไม่จัดทำประกันภัยพร้อมเงินเพิ่ม20%)

ข้อสังเกต

1. ในกรุงเทพฯจะพบเห็นรถจยย.วิ่งในช่องทางเดินรถที่2,3 มากกว่าช่องทางเดินรถที่1 นับจากซ้าย ในกรณีนี้ รถเมล์วิ่งในช่องทางเดินรถที่1นับจากซ้าย รถจยย.ส่วนใหญ่จึงมาวิ่งในช่องทางเดินรถที่2และ3
2. รถจยย.มักขับขี่ใกล้รถใหญ่ เช่น รถเมล์ รถบรรทุก ทำให้เกิดความเสี่ยง ทั้งจากจุดอับสายตาของรถใหญ่ ทั้งแรงดูดของรถใหญ่ที่อาจทำให้รถจยย.เสียหลักล้ม หรือกรณีเสียหลักล้มเข้าไปหารถใหญ่แล้วถูกทับ
3. รถจยย.ขับขี่ตามหลังรถคันที่วิ่งอยู่ด้านหน้าในระยะใกล้ เมื่อรถคันด้านหน้าชะลอทำให้รถจยย.ต้องเบรกรถกระทันหัน

แนวทาง/ข้อหาเรือ

1. ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ ผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงการอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างเครือข่ายกระจายข่าวสาร
2. รณรงค์ให้หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจยย.เข้าใกล้รถใหญ่

ความคุ้มครองตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ปรับเพิ่มความคุ้มครองตั้งแต่วันที่1/4/63)

ลักษณะอาการ	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร/ บุคคลภายนอก
บาดเจ็บ 	ตามจริงไม่เกิน 30,000	ตามจริงไม่เกิน 80,000
เสียชีวิต 	35,000	500,000
สูญเสียอวัยวะ/ ทุพพลภาพ 	35,000	200,000-500,000 (ตามความเสียหายที่ได้รับ)
ค่าชดเชย 	ไม่คุ้มครอง	200 บาท/วัน สูงสุดไม่เกิน 20 วัน



ขอขอบคุณ

คณะทำงานศูนย์ความร่วมมือป้องกัน
อุบัติเหตุ กทม. (ศรท.)

