

วิสัยทัศน์

เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน

ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

พันธกิจ

สะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง สาเหตุ

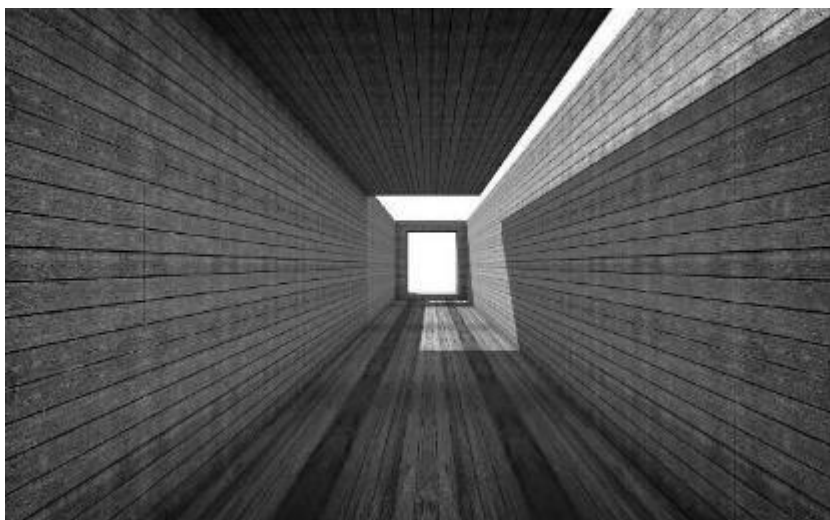
(Feed back loop) ให้เจ้าภาพผ่านกลไก ศปถ.



การประชุมศูนย์ความร่วมมือ ป้องกันอุบัติเหตุทุกทม.(ศรท.)

ครั้งที่ 6/2564 ZOOM Conference

วันพฤหัสบดีที่ 31 สิงหาคม 2564



วาระประชุม

วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 แผนการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อต่อที่ประชุม ศปถ.กทท. ครั้งที่1/64(โดย สจส.)

1.2 ข้อมูลการออกไปสั่งเพื่อใช้วิเคราะห์และชี้เป้า (โดยบช.น.)

1.3 การจัดอบรม www.thairsc.com ศปถ.เขต

1.4 Police training information (91สน.)

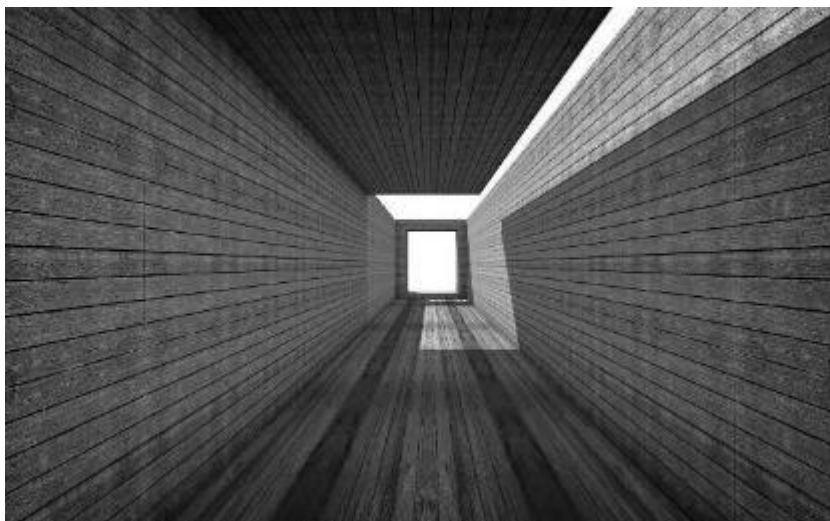
วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

2.1 รายงานสถานการณ์สะสม ณ เดือนกรกฎาคม 2564

2.2 Case base (1 Case)

วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ



เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

- 1.1 แผนการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อต่อที่ประชุม ศปถ.กทท. ครั้งที่1/64 (โดย สจส.)
- 1.2 ข้อมูลการออกไปสั่งเพื่อใช้วิเคราะห์และชี้เป้า (โดย บช.น.)
- 1.3 การจัดอบรม www.thairsc.com ศปถ.เขต
- 1.4 Police training information (91สน.)

วาระที่ 1

[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] → พฤติกรรมเสียง 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				

หมวด	ข้อเสนอแนะ	การดำเนินการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	ความคืบหน้า	ผู้รับผิดชอบ
ข้อมูล	สนับสนุนให้ ศปด.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์ และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่	บ. กลางฯ จัดทำรูปแบบการเข้าถึงฐานข้อมูล ThaiRSC เฉพาะ (Member) ให้กับ กทม.	สัปดาห์ที่ 1 ของเดือน ก.ย. 64	บ. กลางฯ อยู่ระหว่างกำหนดรูปแบบการเข้าถึงฐานข้อมูล	บ. กลางฯ + สจส.+ ทปช.
	มีช่องทางรวบรวมแผน - การดำเนินการ - การติดตามผล ศปด.เขต 50 เขต	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำ			สจส.+ทปช.
	ศปด.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ศรท. กรณีมี case base ในพื้นที่เขตนั้นๆ	เชิญเขตเจ้าของพื้นที่เข้าร่วมประชุม			สจส.+สนช.
ที่ปรึกษา /outsourc	มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือเขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำ			สจส.+ทปช.
	เปิดช่องให้ ศปด.เขต สามารถ outsourcingทีม/แนวร่วม มาเสริมด้านวิชาการฯลฯ ได้	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำ			สจส.+ทปช.
Action	ศปด.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ กม. และด้านอื่นๆ				
	ศปด.กทม. และ ศปด.เขต ชวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน Delivery สถานศึกษา				
แก้ไขจุดเสี่ยง	ศปด.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรท. ไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขตที่จะต้องมีการจัดการในแก้ไขต่อไป				

POLICE TRAINING INFORMATION

ประธานการอบรม
พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก



วิทยากร

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์



พิธีกร

น.ส.ศิริพร รัตนทัศนีย์



กำหนดการอบรม

หลักสูตร Police training information รุ่นที่ ๑

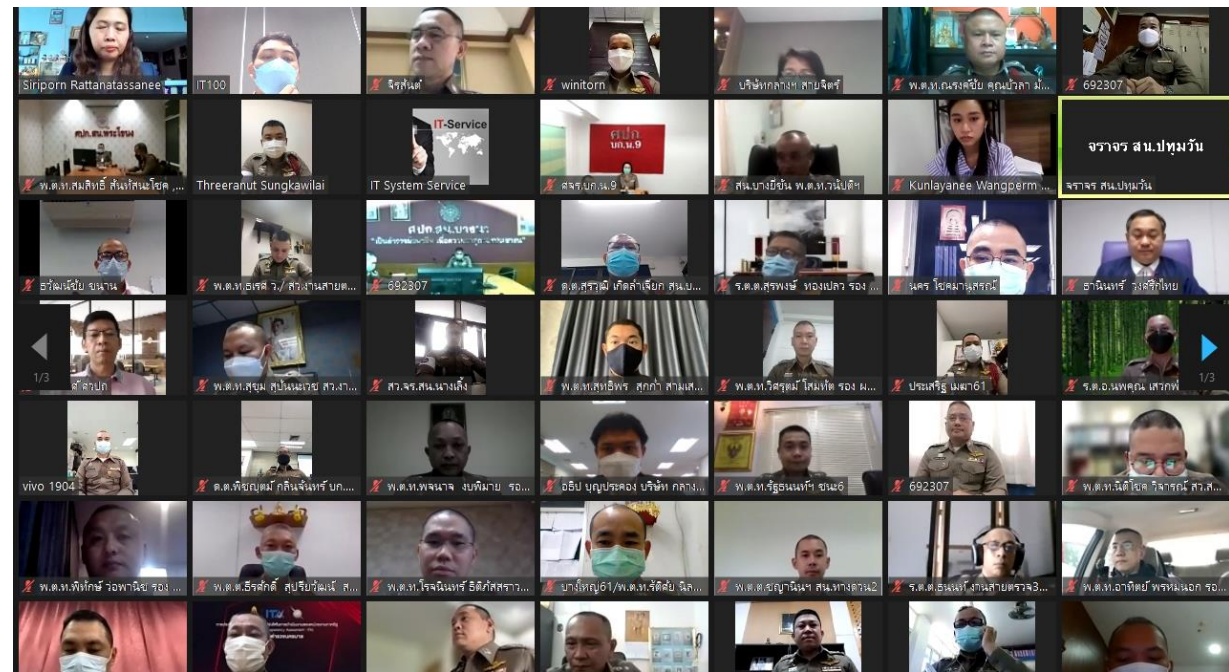
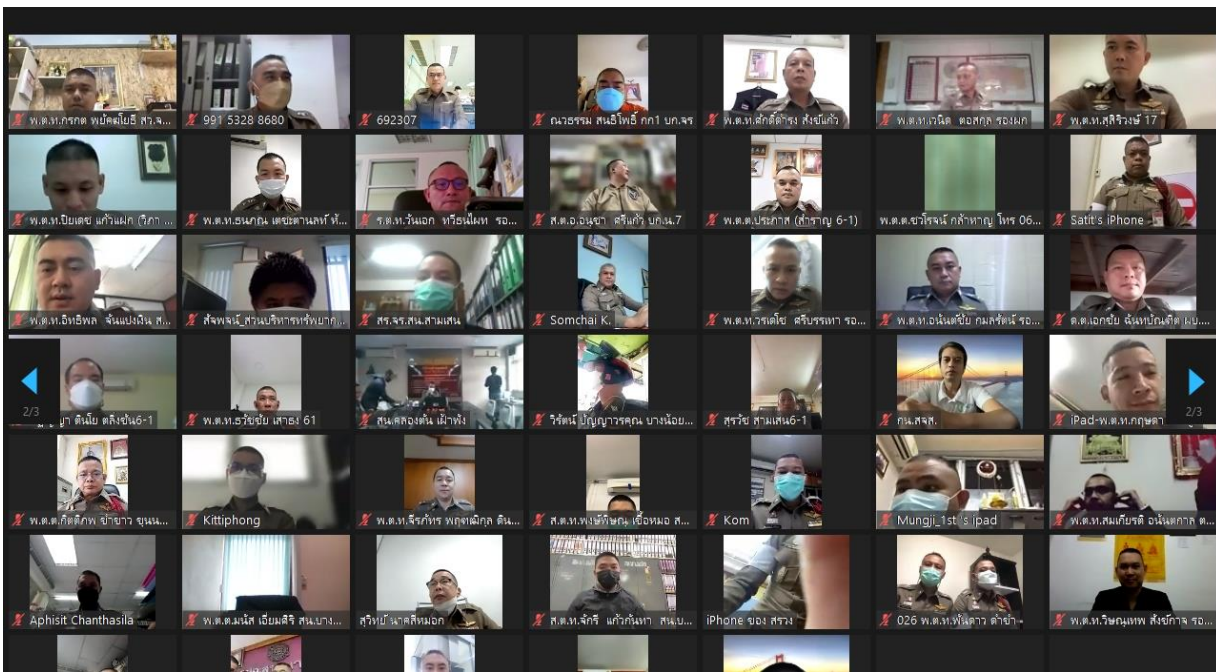
ZOOM Conference

วันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๔ เวลา ๐๙.๐๐ ถึง ๑๒.๐๐ นาฬิกา

เวลา	รายการ
๐๘.๓๐ น.	-แจ้งลิงก์ ZOOM ในห้อง Line group : Police training information
๐๙.๐๐-๐๙.๐๕ น.	-พิธีกรแจ้งวัตถุประสงค์ และเป้าหมายการอบรม
๐๙.๐๕-๐๙.๒๐ น.	-พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ประธานการอบรม ให้นโยบายและกล่าวเปิดการอบรม
๐๙.๒๐-๑๑.๔๕ น.	-บรรยาย เรื่อง การวิเคราะห์ case base และการนำข้อมูลไปใช้ขับเคลื่อนในระดับพื้นที่ โดย นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์
๑๑.๔๕-๑๒.๐๐ น.	-ถาม ตอบ -แจ้งช่องทางเอกสารและส่งชิ้นงาน

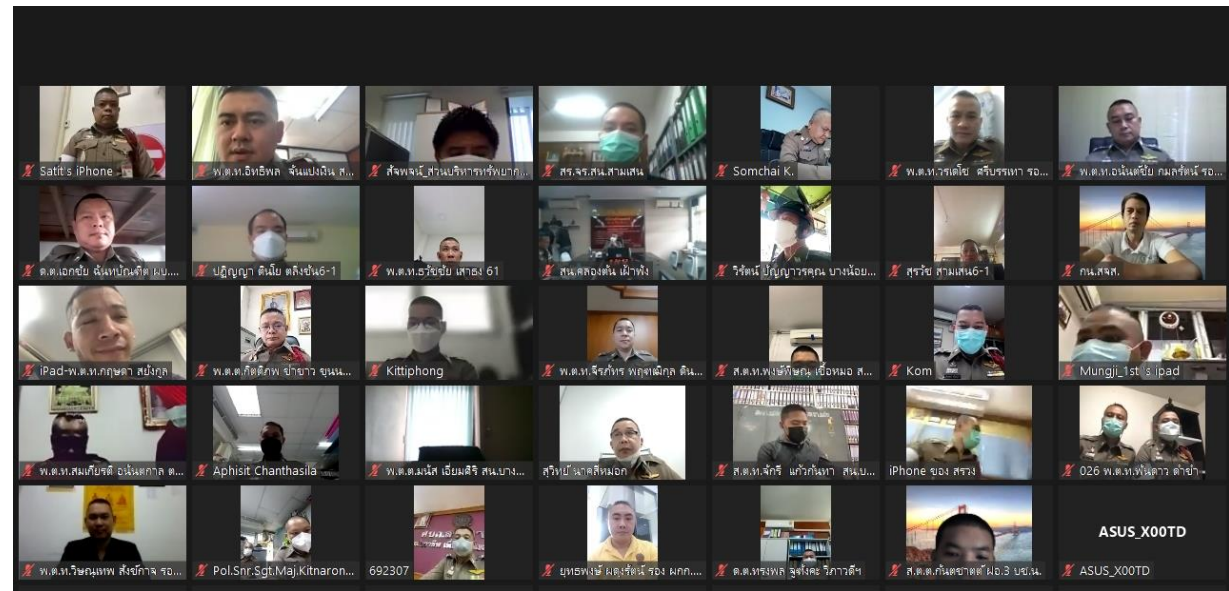
หมายเหตุ ผู้เข้าอบรม รองผกก.จราชจรและสว.จราชจร สน.ในสังกัดบก.น.๑, ๕, ๖, ๗, บก.จร. จำนวน ๘๐คน
ผู้สังเกตการณ์ जन.ที่ได้รับมอบหมายจาก บข.น., บก.น.๑-๙, บก.จร. จำนวน ๒๐คน
ตัวแทนจากบริษัทกลางฯ จำนวน ๑๐คน





การอบรม
POLICE TRAINING INFORMATION รุ่น 1
 วันจันทร์ที่ 16 สิงหาคม 2564
 ZOOM CONFERENCE

1.4 Police training information (91สน.)



การอบรม

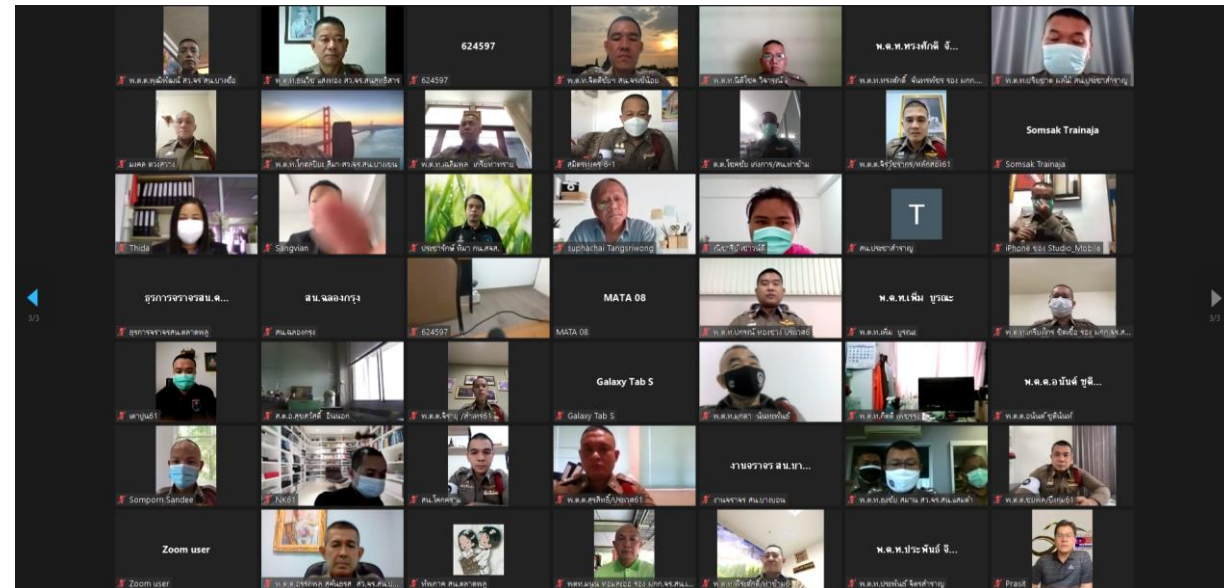
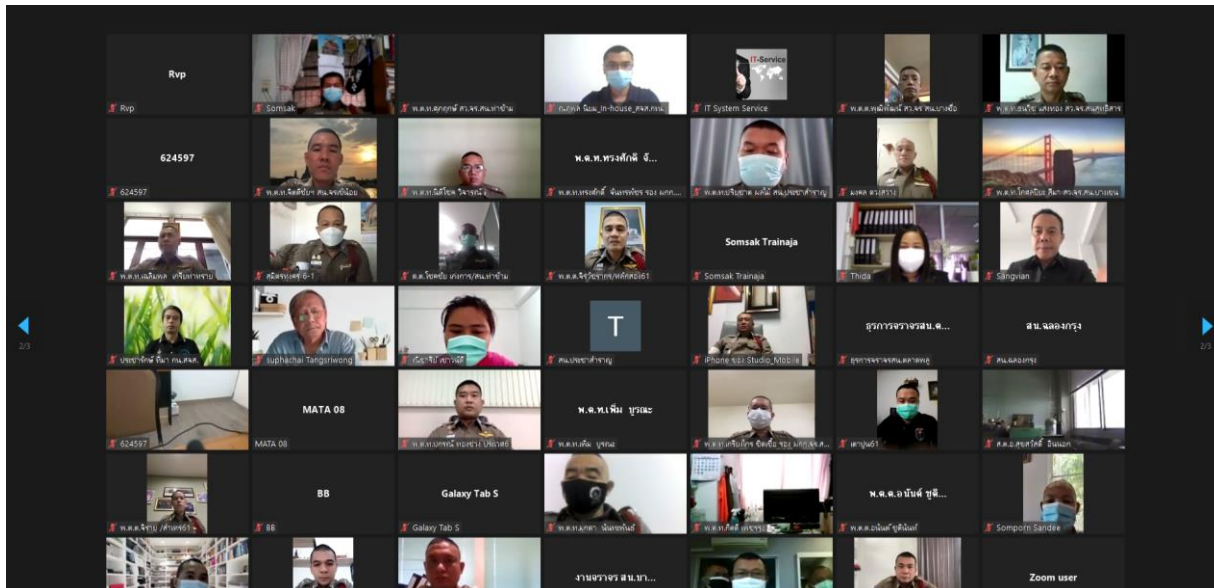
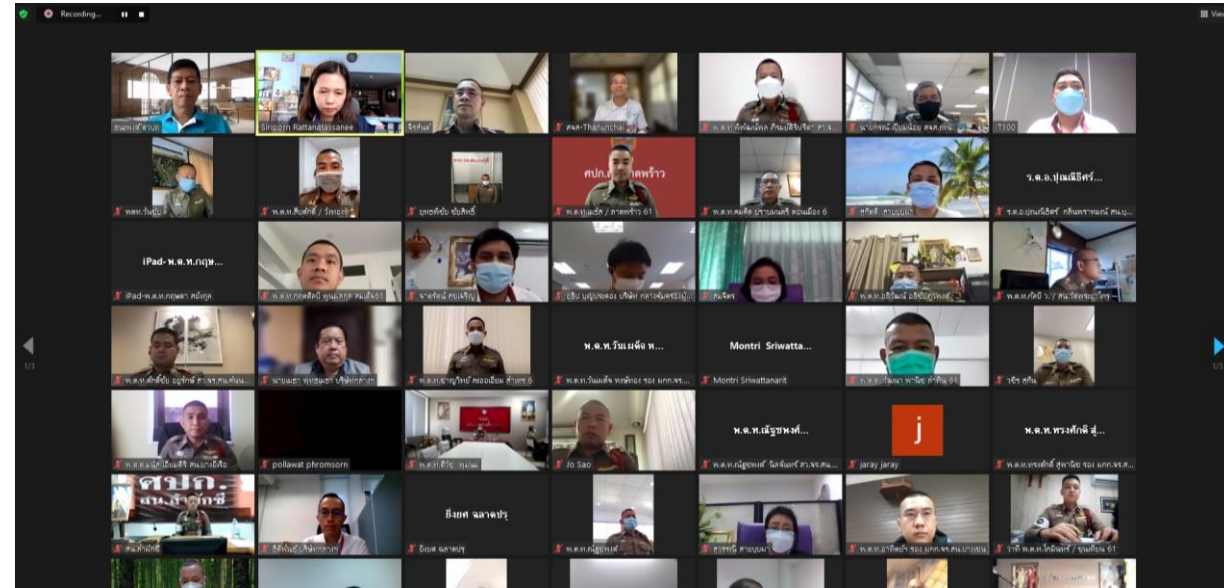
POLICE TRAINING INFORMATION รุ่น 2

วันอังคารที่ 17 สิงหาคม 2564

ZOOM CONFERENCE



1.4 Police training information (91สน.)





สรุปผลประเมินการอบรม POLICE TRAINING INFORMATION รุ่นที่ 1,2

ตามที่ได้มีการจัดอบรมสัมมนาหลักสูตร "Police training information" รุ่นที่ 1 วันที่ 16 สิงหาคม 64 และรุ่นที่ 2 วันที่ 17 สิงหาคม 64 ผ่านระบบ Zoom สรุปผลประเมินการอบรม ดังนี้

✦ ผู้เข้าอบรม รุ่นที่ 1

ผู้เข้าอบรม 120 คน

✦ การประเมินผลวิทยากร

วิทยากร นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ โดยรวมผู้เข้าอบรมมีความเห็นว่า การสร้างบรรยากาศในการจัดอบรม, การยกตัวอย่างการบรรยาย, การบรรยายตรงกับวัตถุประสงค์และครบตามหลักสูตร, ภาษาและคำพูดที่ใช้ในการบรรยาย, การตอบคำถามชัดเจนตรงประเด็น และการเปิดโอกาสให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีส่วนร่วม อยู่ในเกณฑ์ ดี การควบคุมเวลาให้เป็นไปตามกำหนด อยู่ในเกณฑ์ ดีมาก

✦ แบบประเมินผลเนื้อหาหลักสูตร

ด้านเนื้อหาการอบรม โดยรวมผู้เข้าอบรมมีความเห็นว่า "หลัง" การบรรยายท่านได้รับความรู้, เนื้อหาหรือข้อมูลการจัดอบรมตรงตามความต้องการ, เนื้อหาหรือข้อมูลการจัดอบรมครบถ้วนตามหัวข้อ, เนื้อหาการอบรมหรือข้อมูลเข้าใจง่ายสามารถนำไปถ่ายทอดได้, เนื้อหาการอบรมหรือข้อมูลสามารถนำไปใช้เพิ่มทักษะในการปฏิบัติงาน และสามารถนำข้อมูลไปใช้แก้ปัญหาในการทำงานได้ อยู่ในเกณฑ์ ดี

✦ ผลประเมินการปฏิบัติงานของผู้จัดอบรม

โดยรวมผู้เข้าอบรมมีความเห็นว่า ความพร้อมของอุปกรณ์ที่ใช้ในห้องอบรม, ความเหมาะสมของกำหนดระยะเวลาในการจัดอบรม และการอำนวยความสะดวกของผู้จัดอบรม อยู่ในเกณฑ์ ดี

✦ แบบประเมินผลการอบรมภายใน

ผู้เข้าอบรมทำแบบประเมินผลการอบรมเกณฑ์คะแนนผ่าน 70% ของจำนวนแบบประเมินที่ได้รับกลับมาทั้งหมด

แบบประเมินผลที่ได้รับกลับมาทั้งหมด	80 ใบ	คิดเป็น 100.00%
แบบประเมินที่ผ่านเกณฑ์	75 ใบ	คิดเป็น 93.75%
แบบประเมินที่ไม่ผ่านเกณฑ์	5 ใบ	คิดเป็น 6.25%

✦ ข้อเสนอแนะอื่นๆ

- ระยะเวลาในการทบทวน ควรมีอีกครั้ง
- ขอให้มีการอบรม ต่อๆ ไปในการให้ความรู้
- ควรจะจัดให้มีการอบรมกับทางฝ่ายปกครอง เช่น สำนักงานเขต, อำเภอจังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สนช., กรมทางหลวงด้วย
- ควรมีกรณีศึกษา ภาพ/คลิป ที่เป็นสื่อการอบรม มากกว่านี้ และให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพราะปัจจัย ของการเกิดเหตุแตกต่างกันออกไปตามสภาพพื้นที่ การแก้ปัญหา ก็จะต่างออกไปครับ
- สำหรับการอบรมผ่านระบบ Zoom เหมาะสม เพราะประหยัดเวลา ค่าใช้จ่าย ไม่ต้องเดินทาง
- ควรจัดให้มีการอบรมอีก เพื่อเพิ่มทักษะมุมมองใหม่ๆ ให้ชัดเจนอยู่เสมอ

- การจัดให้มี/

- ควรจัดส่งระบบการติดต่อสื่อสารให้เร็วกว่านี้(รหัสต่างๆ)
- ระบบสัญญาณไม่ค่อยเสถียรควรปรับปรุง
- ควรมีการพักเบรกระหว่างการอบรม

✦ ผู้เข้าอบรม รุ่นที่ 2

ผู้เข้าอบรม 111 คน

✦ การประเมินผลวิทยากร

วิทยากร นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ โดยรวมผู้เข้าอบรมมีความเห็นว่า การสร้างบรรยากาศในการจัดอบรม, การยกตัวอย่างการบรรยาย, การบรรยายตรงกับวัตถุประสงค์และครบตามหลักสูตร อยู่ในเกณฑ์ ดี ภาษาและคำพูดที่ใช้ในการบรรยาย, การควบคุมเวลาให้เป็นไปตามกำหนด, การตอบคำถามชัดเจนตรงประเด็น และการเปิดโอกาสให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีส่วนร่วม อยู่ในเกณฑ์ ดีมาก

✦ แบบประเมินผลเนื้อหาหลักสูตร

ในด้านเนื้อหาการอบรม โดยรวมผู้เข้าอบรมมีความเห็นว่า "หลัง" การบรรยายท่านได้รับความรู้, เนื้อหาหรือข้อมูลการจัดอบรมตรงตามความต้องการ, เนื้อหาหรือข้อมูลการจัดอบรมครบถ้วนตามหัวข้อ, เนื้อหาการอบรมหรือข้อมูลเข้าใจง่ายสามารถนำไปถ่ายทอดได้, เนื้อหาการอบรมหรือข้อมูลสามารถนำไปใช้เพิ่มทักษะในการปฏิบัติงาน และสามารถนำข้อมูลไปใช้แก้ปัญหาในการทำงานได้ อยู่ในเกณฑ์ ดี

✦ ผลประเมินการปฏิบัติงานของผู้จัดอบรม

โดยรวมผู้เข้าอบรมมีความเห็นว่า ความพร้อมของอุปกรณ์ที่ใช้ในห้องอบรม อยู่ในเกณฑ์ ดี ความเหมาะสมของกำหนดระยะเวลาในการจัดอบรม และการอำนวยความสะดวกของผู้จัดอบรม อยู่ในเกณฑ์ ดีมาก

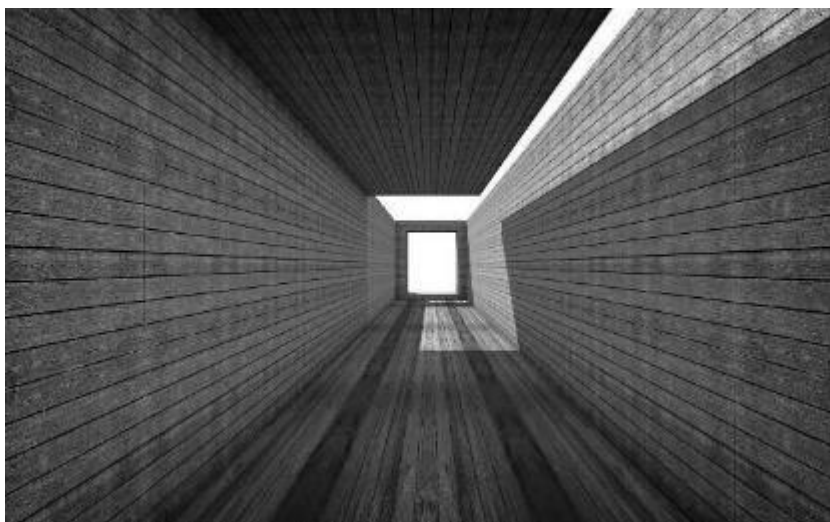
✦ แบบประเมินผลการอบรมภายใน

ผู้เข้าอบรมทำแบบประเมินผลการอบรมเกณฑ์คะแนนผ่าน 70% ของจำนวนแบบประเมินที่ได้รับกลับมาทั้งหมด

แบบประเมินผลที่ได้รับกลับมาทั้งหมด	92 ใบ	คิดเป็น 100.00%
แบบประเมินที่ผ่านเกณฑ์	89 ใบ	คิดเป็น 96.74%
แบบประเมินที่ไม่ผ่านเกณฑ์	3 ใบ	คิดเป็น 3.26%

✦ ข้อเสนอแนะอื่นๆ

- ได้เพิ่มมุมมองมากขึ้นเกี่ยวกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการงานจราจร
 - เนื้อหาและระยะเวลาในการอบรม พอดี
 - เป็นการจัดอบรมแบบออนไลน์ ที่ได้ประโยชน์ เหมือนกับการอบรมในห้องเรียนที่ยังสะดวก และประหยัด
 - ให้มีการถามตอบมากกว่านี้ครับ
 - เห็นควรให้จัดสัมมนาในอีกครึ่งหลังโควิด
 - ควรเน้นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงที่มีงบประมาณที่สามารถแก้ไขปัญหา เพราะตำรวจมีหน้าที่แก้ปัญหาที่เกิดเหตุแล้ว
- การอบรมหลักสูตร "Police training information" นี้ ผู้เข้าอบรมให้ความร่วมมือ และตั้งใจในการเข้ารับการอบรมเป็นอย่างดี จึงทำให้การอบรมราบรื่นและสำเร็จไปได้ด้วยดี



เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

2.1 รายงานสถานการณ์สะสม ณ เดือนกรกฎาคม
2564

2.2 Case base (1 Case)

วาระที่ 2



ThaiRSC

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

STRIVE ROAD SAFETY CULTURE
FOR ROAD SAFETY CITIZENS
BY ROAD SAFETY COLLABORATION

ข้อมูลรับแจ้ง อุบัติเหตุทางถนน ในรอบ **24 ชั่วโมง**

ข้อมูล ณ 30/08/2564 10:00

ผู้เสียชีวิตสะสม ปี 2564

8,968

ราย

ผู้บาดเจ็บสะสม ปี 2564

584,291

คน

จังหวัดที่มีสถิติผู้เสียชีวิต สูงสุด 5 อันดับ

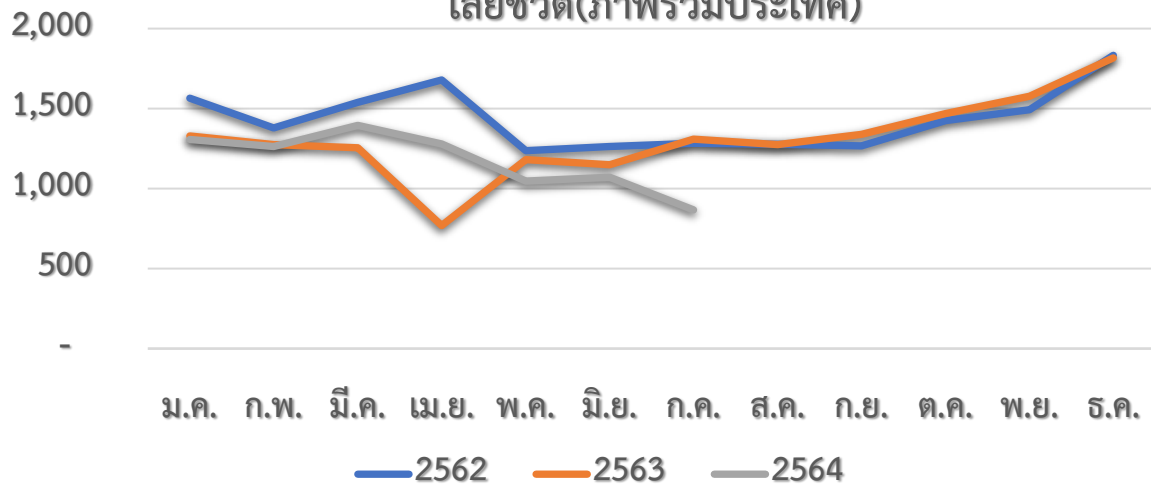
1	กรุงเทพมหานคร Bangkok	531
2	ชลบุรี Chon buri	332
3	นครราชสีมา Nakhon ratchasima	298
4	เชียงใหม่ Chiang mai	262
5	สุราษฎร์ธานี Surat thani	220

จังหวัดที่มีสถิติผู้บาดเจ็บ สูงสุด 5 อันดับ

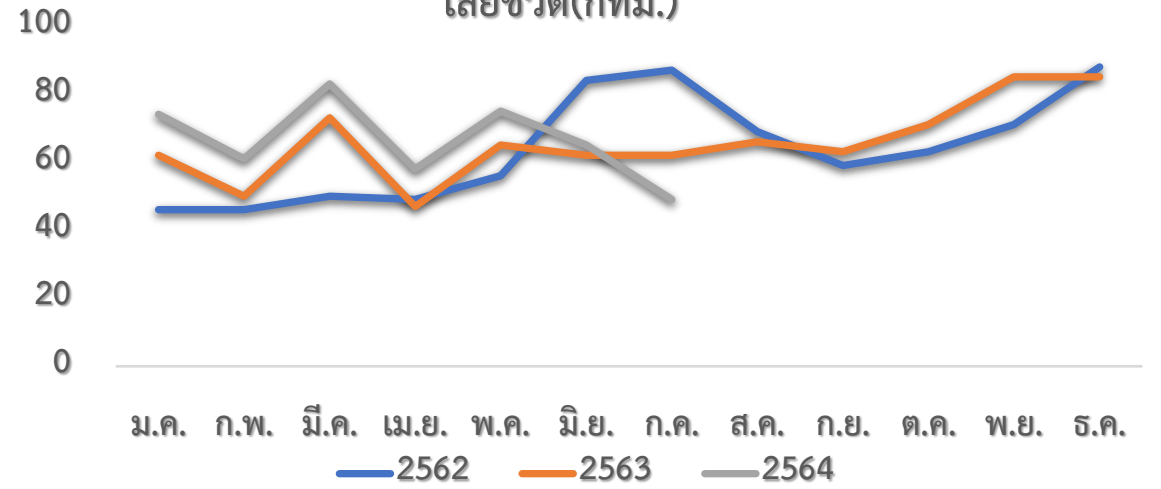
1	กรุงเทพมหานคร Bangkok	62,020
2	ชลบุรี Chon buri	27,097
3	นครราชสีมา Nakhon ratchasima	24,175
4	เชียงใหม่ Chiang mai	21,219
5	สมุทรปราการ Samutprakan	19,122



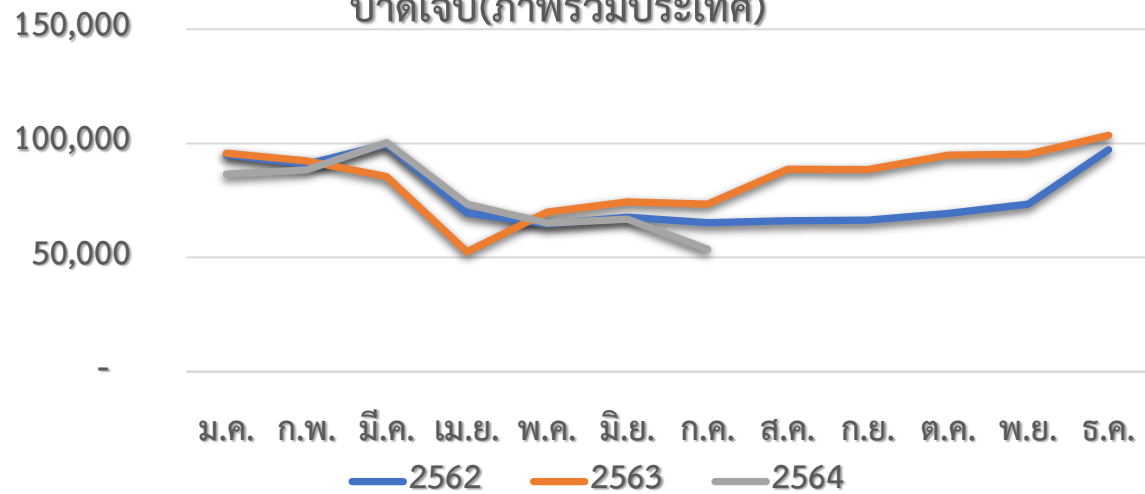
เสียชีวิต(ภาพรวมประเทศ)



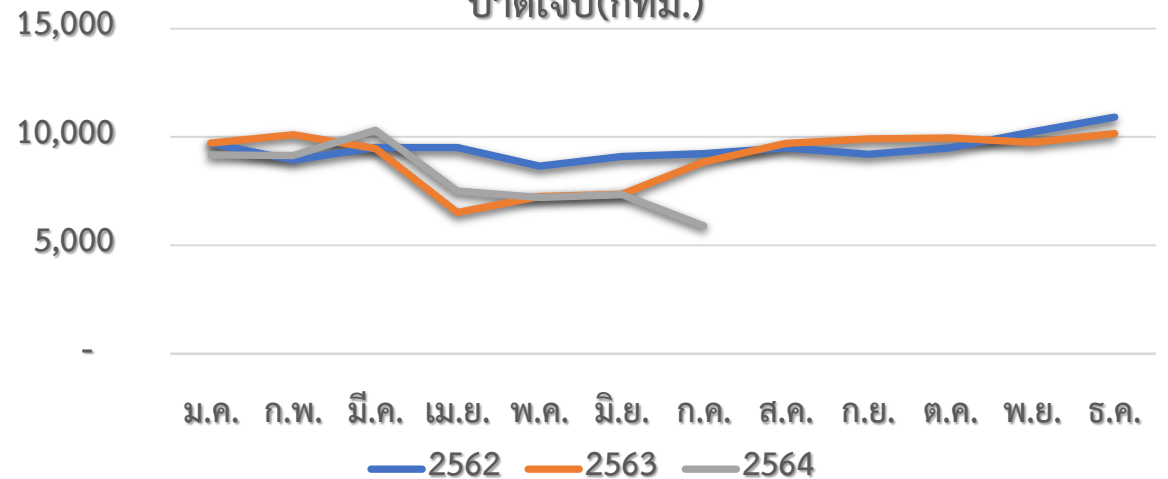
เสียชีวิต(กทม.)



บาดเจ็บ(ภาพรวมประเทศ)



บาดเจ็บ(กทม.)



จากข้อมูลพบว่า แนวโน้มผู้เสียชีวิต พื้นที่กรุงเทพฯเพิ่มขึ้นจากปี2563 คิดเป็น 10.45% ผู้บาดเจ็บลดลง คิดเป็น -4.56%

แนวโน้มผู้เสียชีวิต ภาพรวมประเทศลดลงจากปี2563 คิดเป็น -0.47% ผู้บาดเจ็บลดลง คิดเป็น -1.72%

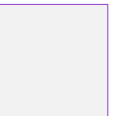
ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

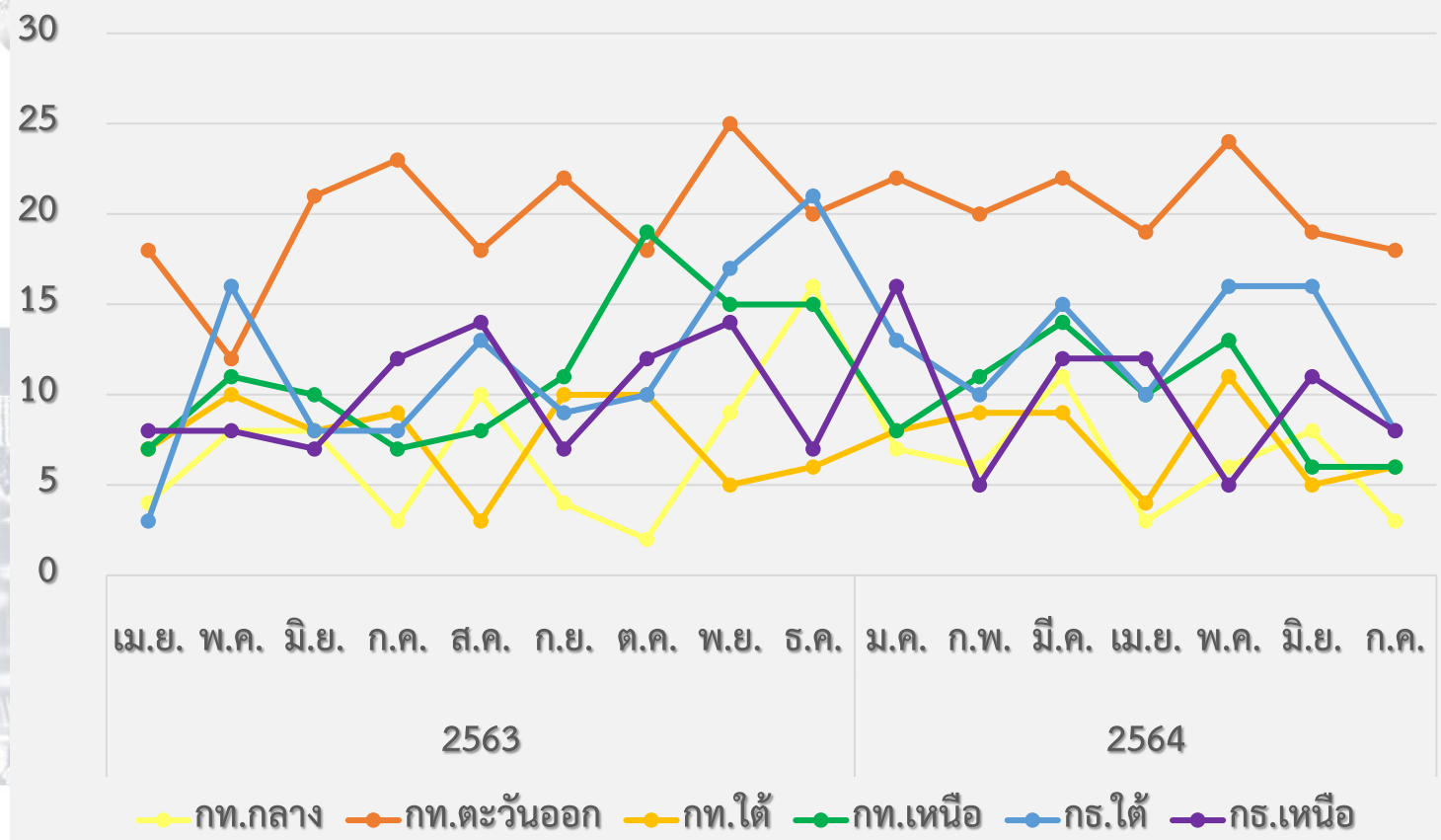
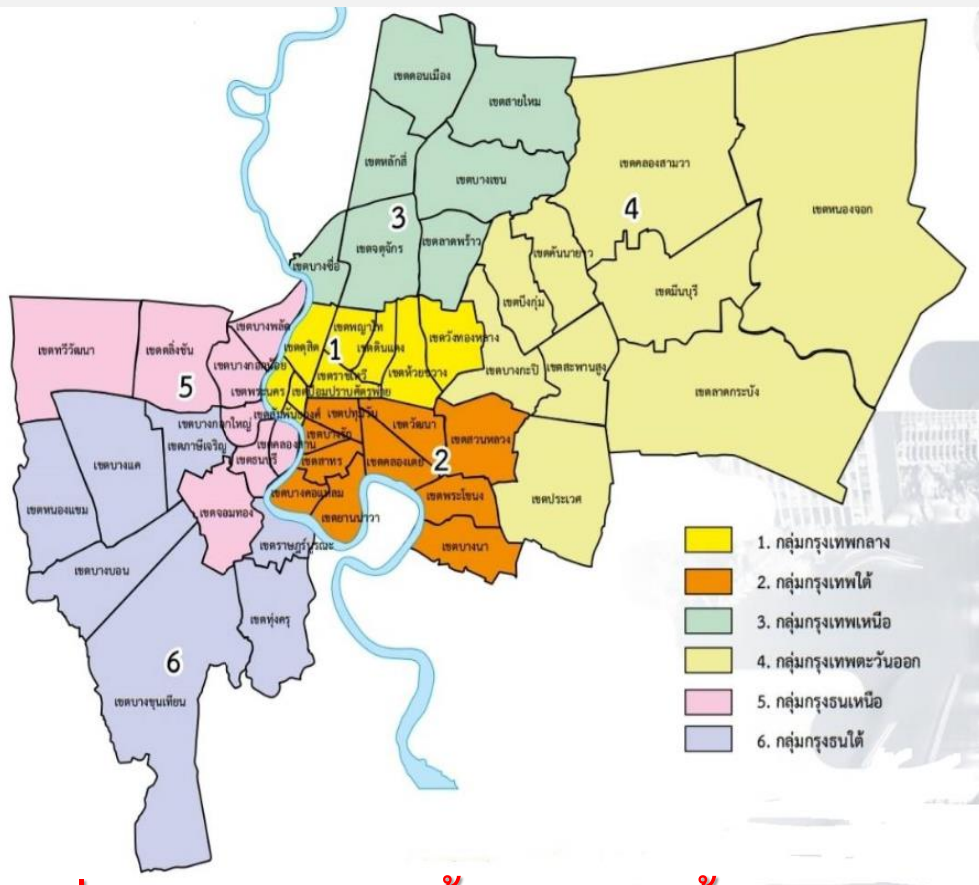
- โรคระบาดCOVID-19

- พรก.ฉุกเฉิน / มาตรการควบคุมการระบาดCOVID-19 / Lockdown

- Work from home / การเรียนออนไลน์

- ปริมาณการใช้รถโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ เพื่อการขนส่งสิ่งของและอาหารเพิ่มขึ้นจำนวนมาก (Delivery)





เขตที่มีผู้เสียชีวิตสะสมตั้งแต่ 7 รายขึ้นไป

กรุงเทพมหานครกลาง 9เขต(44) = ห้วยขวาง(11) ราชเทวี(7)

กรุงเทพใต้ 10เขต(52) = บางนา(13) สวนหลวง(9) คลองเตย(7)

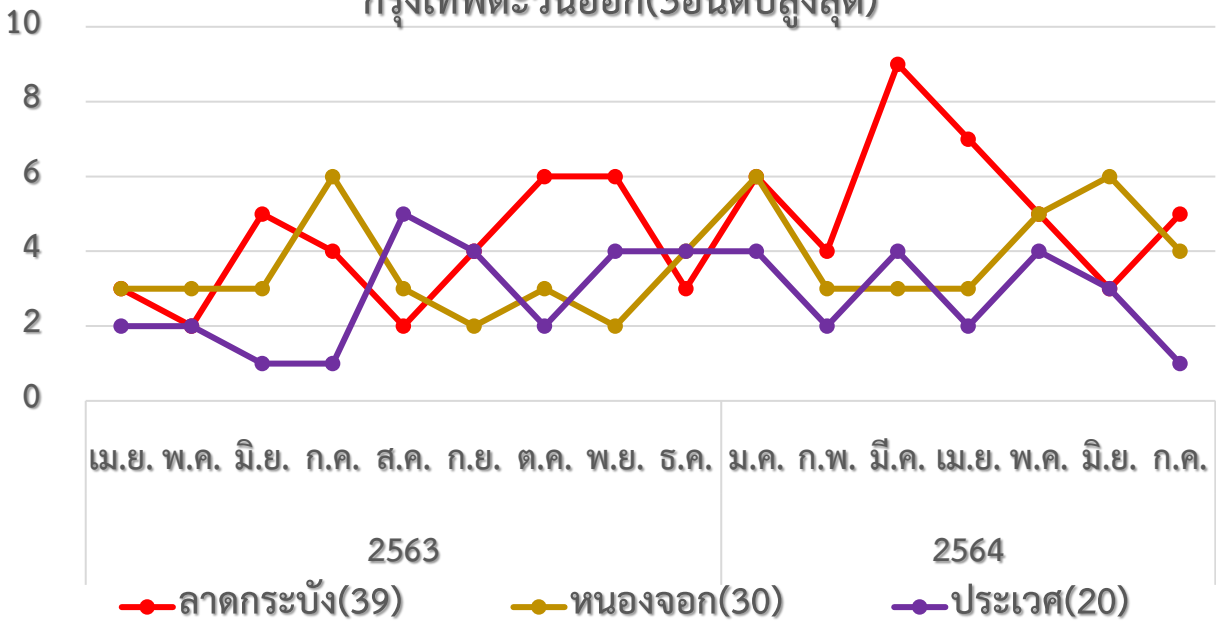
กรุงเทพเหนือ 7เขต(68) = จตุจักร(14) สายไหม(14) ลาดพร้าว(12) ดอนเมือง(10) บางเขน(10)

กรุงเทพตะวันออก 9เขต(144) = ลาดกระบัง(39) หนองจอก(30) ประเวศ(20) มีนบุรี(17) คลองสามวา(12) คันนายาว(7) บึงกุ่ม(7) บางกะปิ(7)

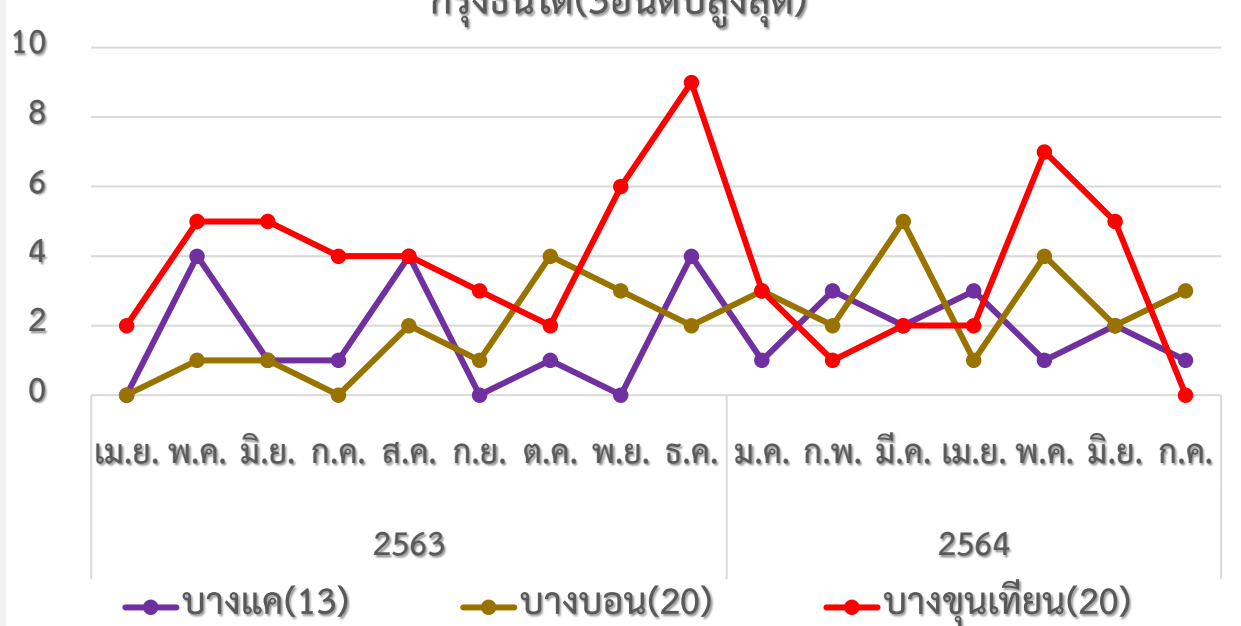
กรุงธนเหนือ 8เขต(69) = ตลิ่งชัน(15) ทวีวัฒนา(12) จอมทอง(10) ธนบุรี(10) คลองสาน(10) บางกอกน้อย(8)

กรุงธนใต้ 7เขต(88) = บางบอน(20) บางขุนเทียน(20) บางแค(13) ราษฎร์บูรณะ(11) ภาษีเจริญ(10) หนองแขม(9)

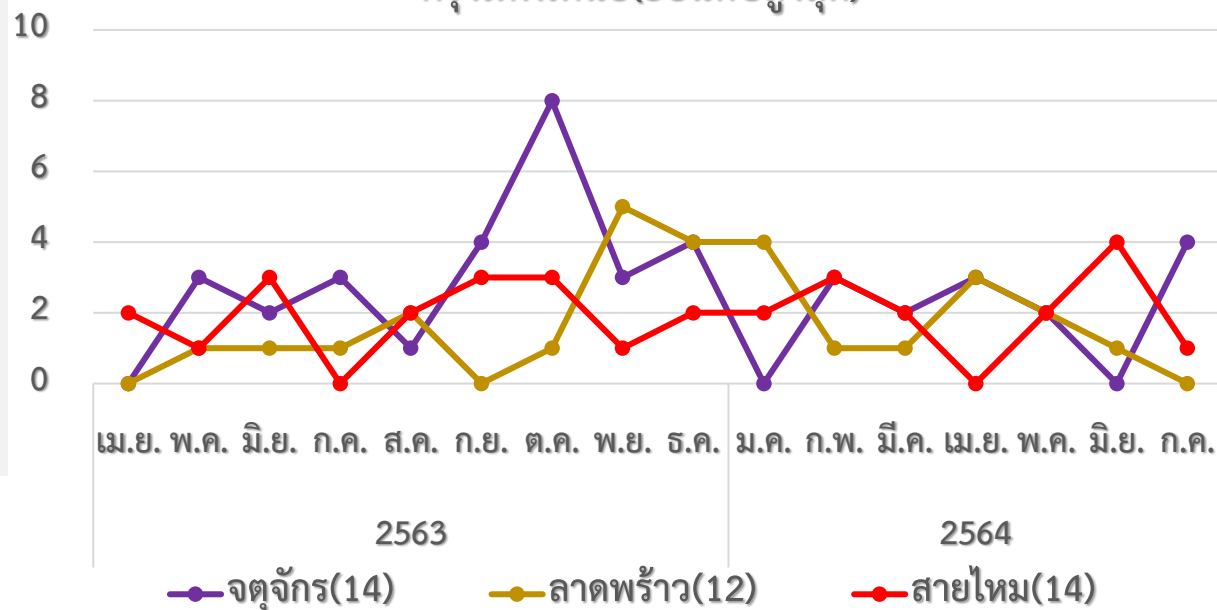
กรุงเทพตะวันออก(3อันดับสูงสุด)



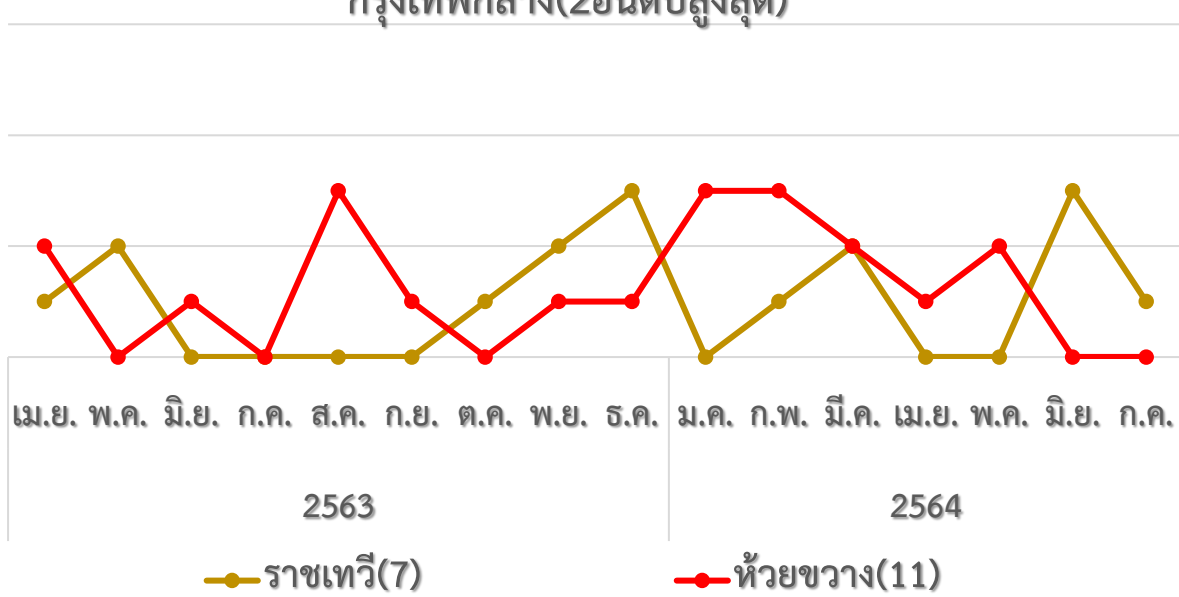
กรุงธนใต้(3อันดับสูงสุด)



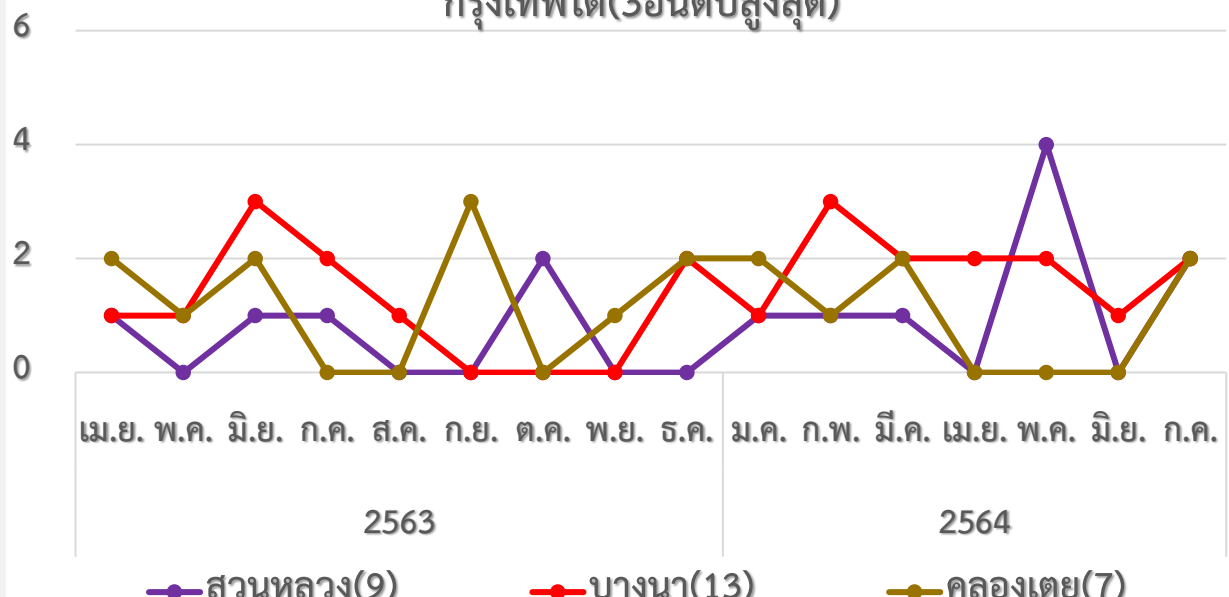
กรุงเทพเหนือ(3อันดับสูงสุด)



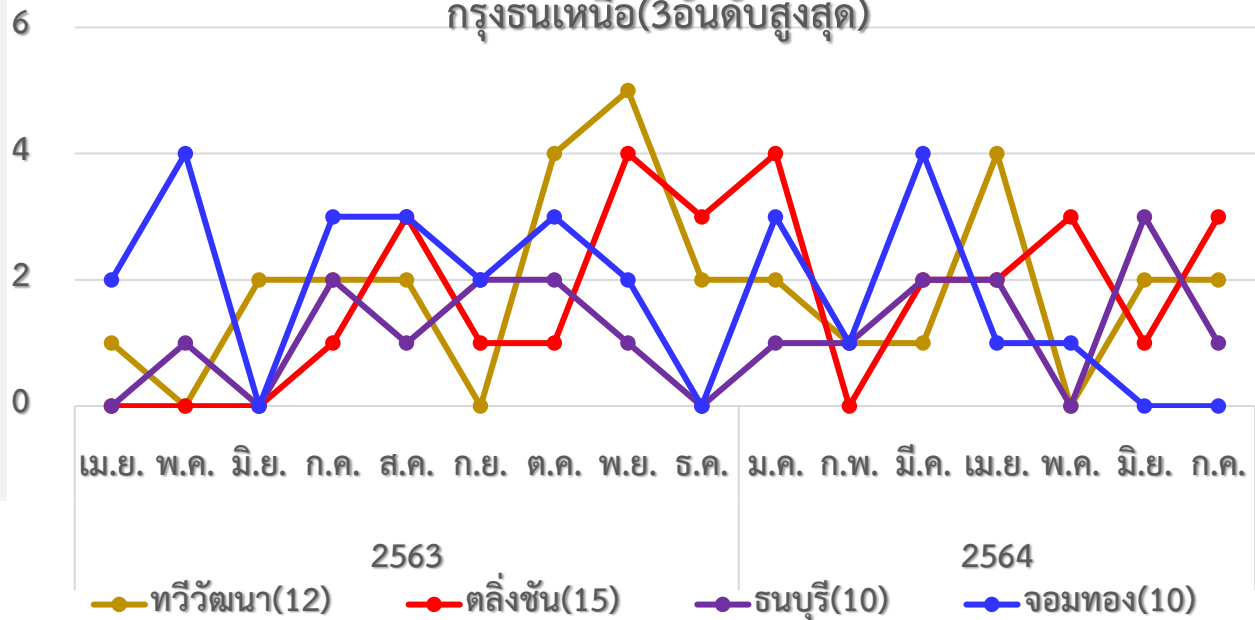
กรุงเทพกลาง(2อันดับสูงสุด)

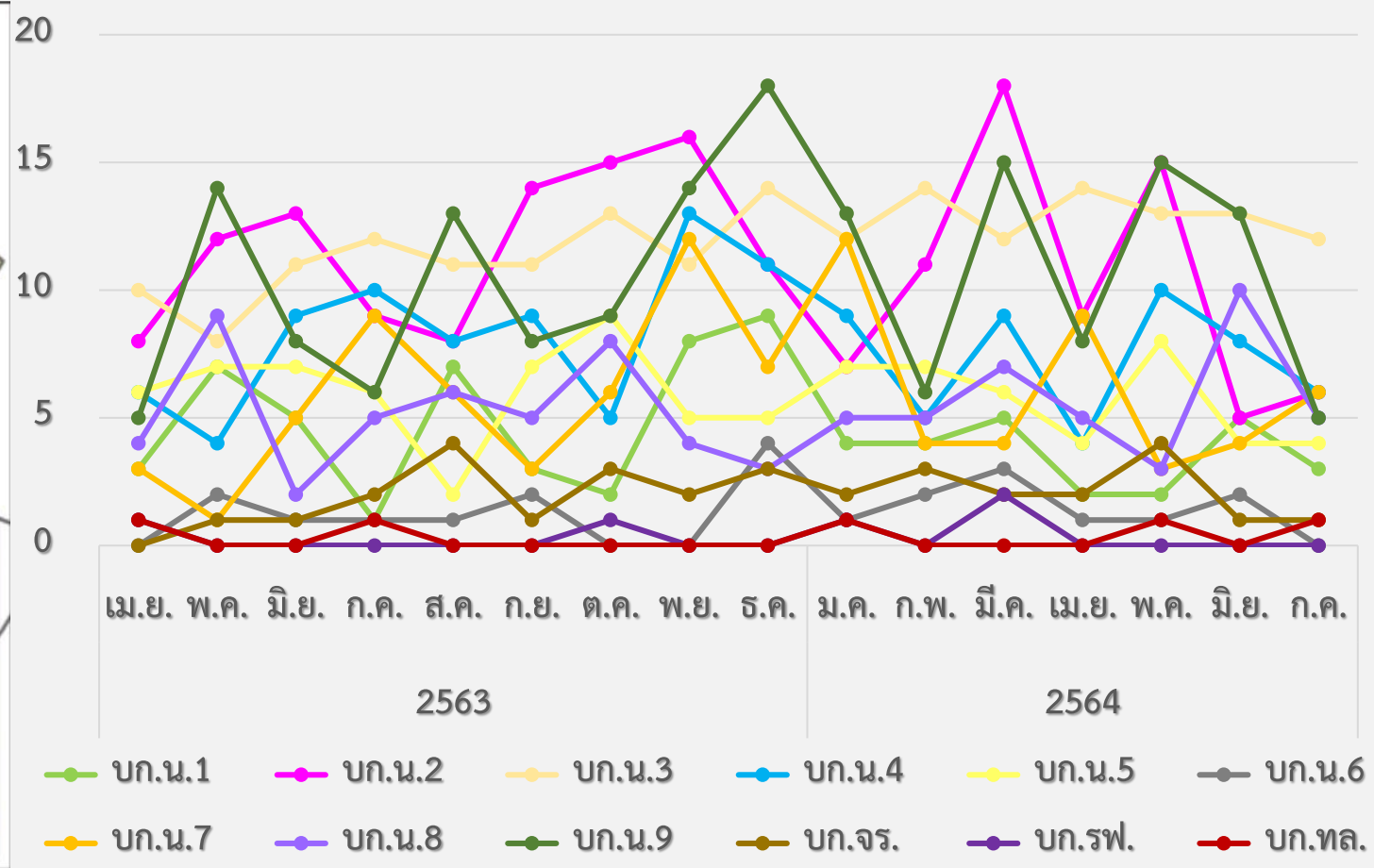
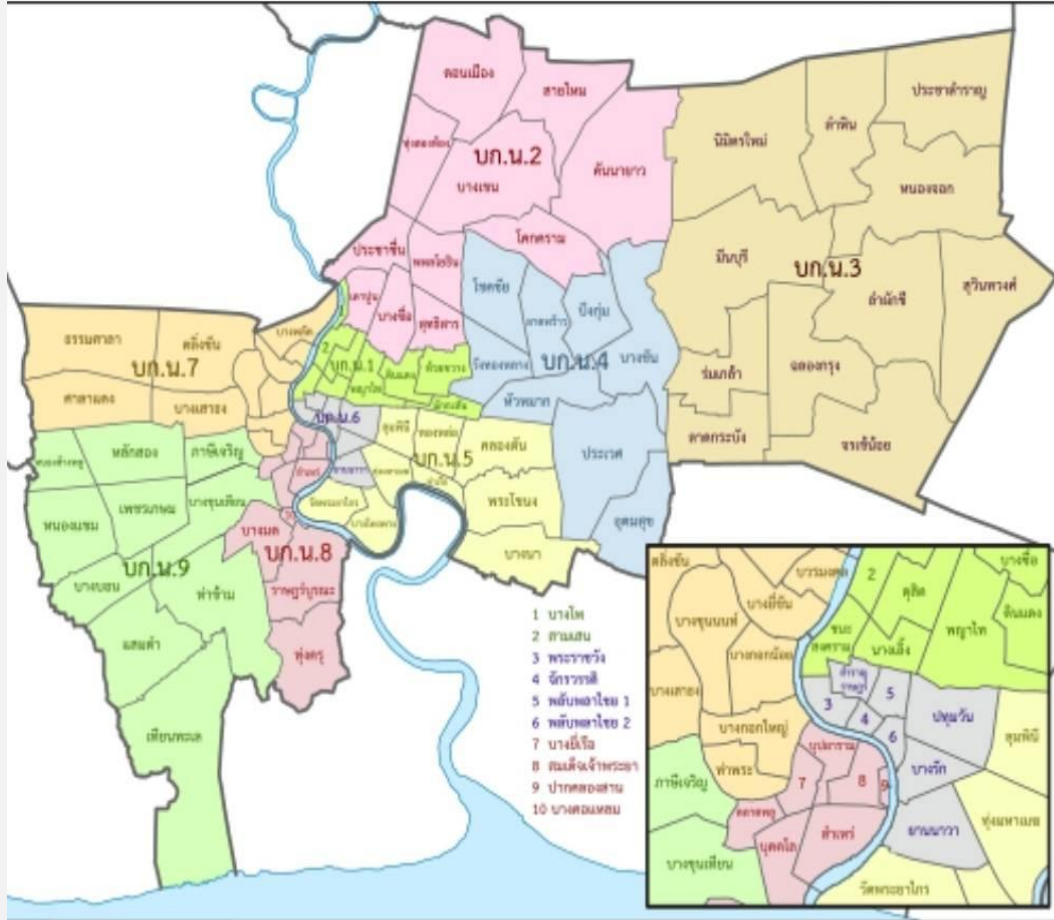


กรุงเทพใต้(3อันดับสูงสุด)



กรุงเทพมหานคร(3อันดับสูงสุด)





สน.ที่มีผู้เสียชีวิตสะสมตั้งแต่ 7 รายขึ้นไป

บก.น.1:9สน.(25) สน.มักกะสัน(7)

**บก.น.2:11สน.(71) สน.คั่นนายาว(14) สน.บางเขน(12) สน.สายไหม(11)
สน.โคกคราม(10) สน.ดอนเมือง(8)**

**บก.น.3:11สน.(90) สน.มีนบุรี(20) สน.ลำผักชี(15) สน.ฉลองกรุง(14) สน.
ลาดกระบัง(10) สน.หนองจอก(9) สน.จระเข้บ่อย(8)**

บก.น.4:8สน.(51) สน.ประเวศ(18) สน.โชคชัย(8) สน.อุดมสุข(7)

บก.น.5:9สน.(40) สน.บางนา(13)

บก.น.6:8สน.(10)

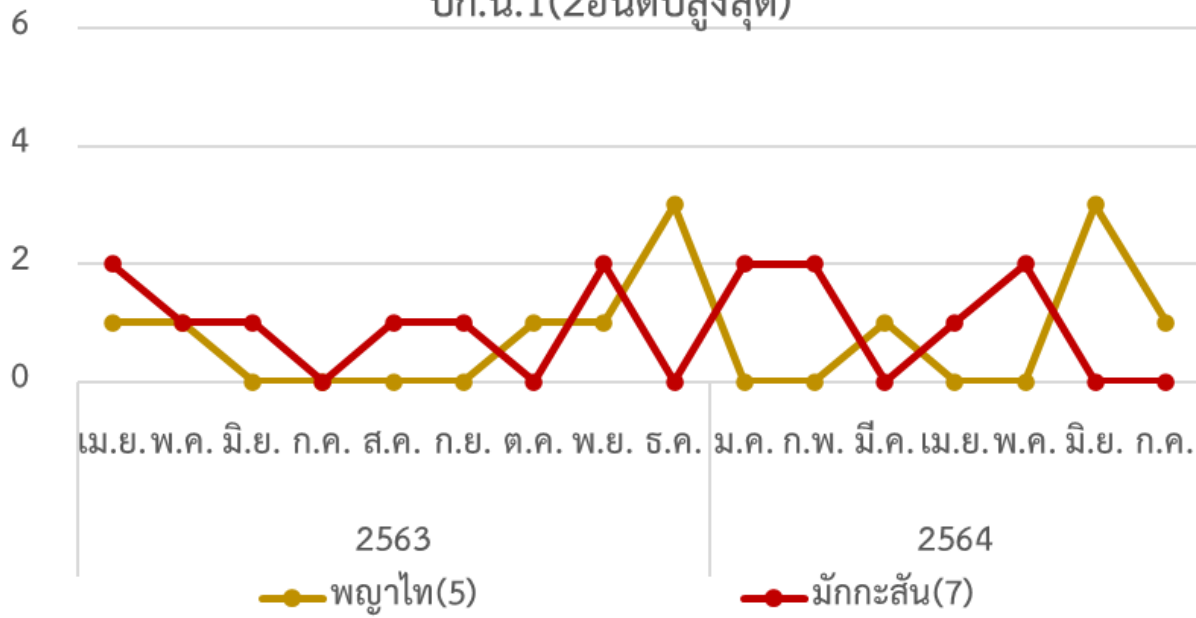
บก.น.7:11สน.(42) สน.ตลิ่งชัน(11) สน.บางขุนนนท์(8) สน.ธรรมศาลา(8)

บก.น.8:11สน.(40) สน.ราษฎร์บูรณะ(10) สน.ลำไทร(8)

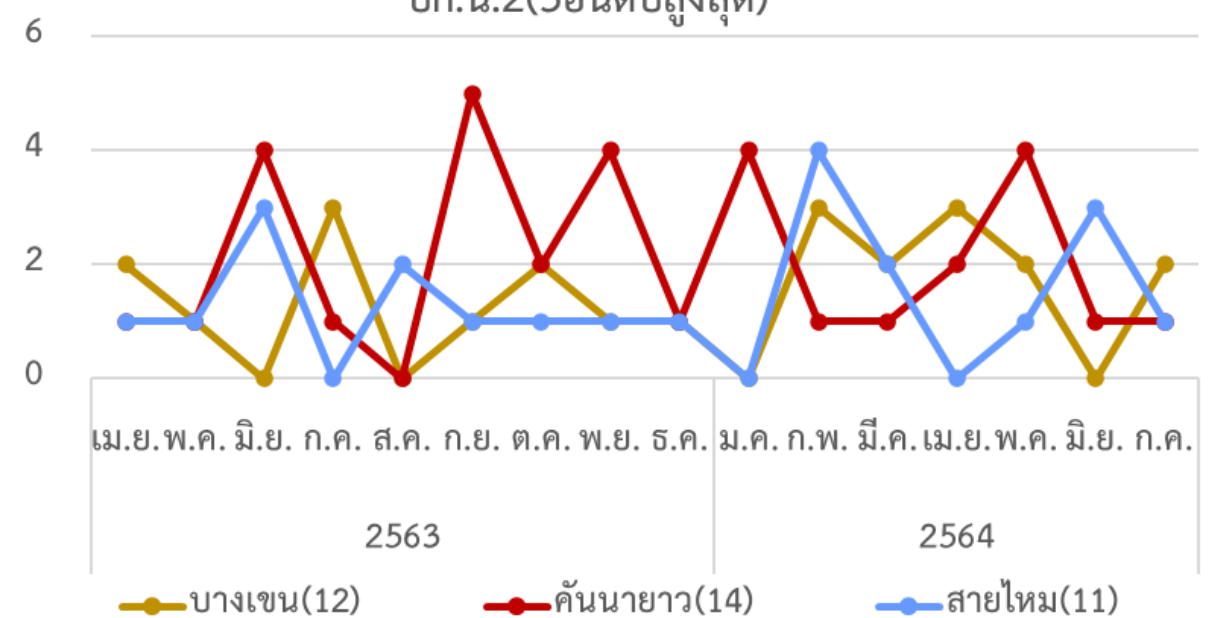
**บก.น.9:10สน.(75) สน.บางขุนเทียน(13) สน.ท่าข้าม(11) สน.แสมดำ(10) สน.หลัก
สอง(9) สน.ภาษีเจริญ(9) สน.บางบอน(9)**

บก.จร.:4สน.(15) สน.วิภาวดี(7)

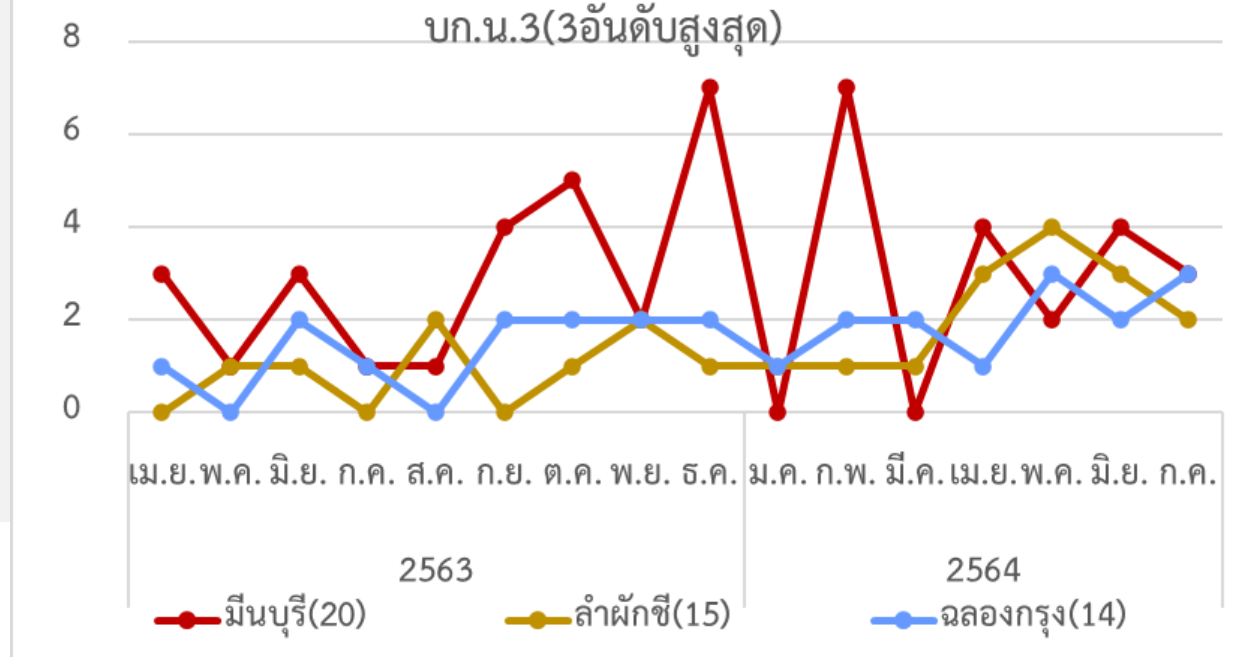
บก.น.1(2อันดับสูงสุด)



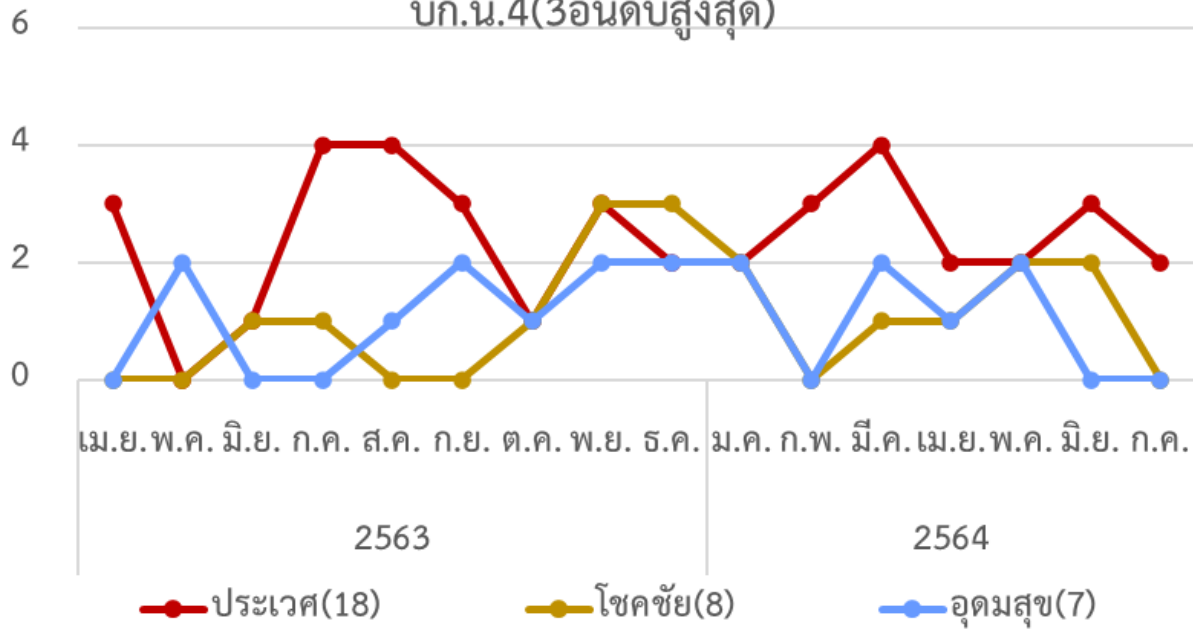
บก.น.2(3อันดับสูงสุด)



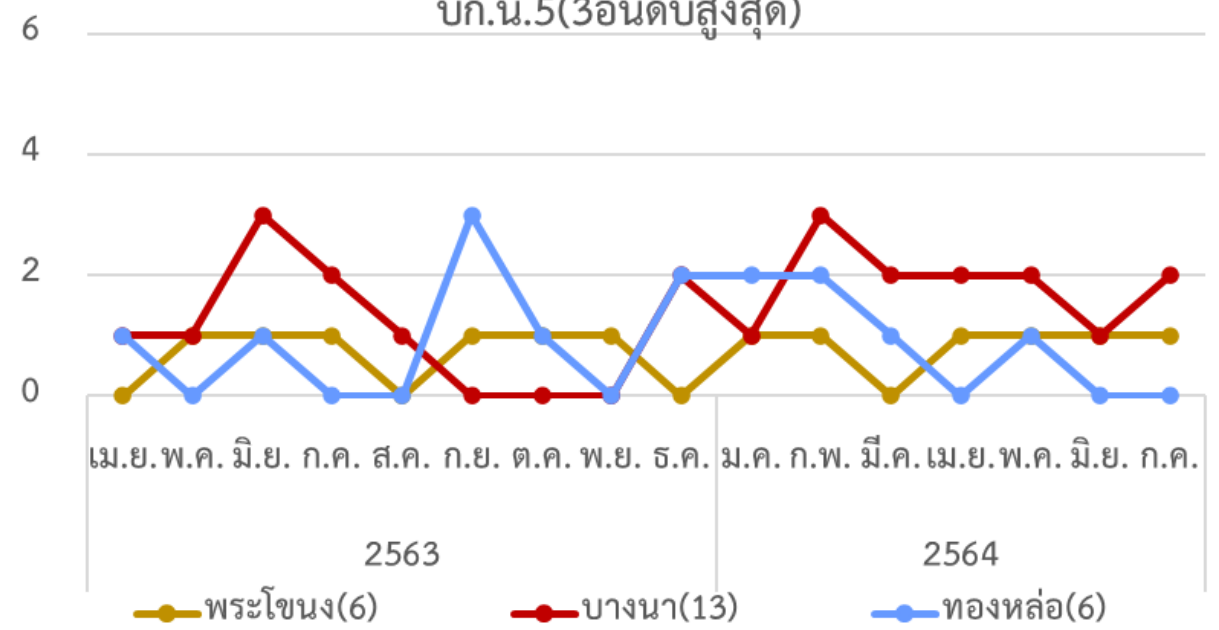
บก.น.3(3อันดับสูงสุด)



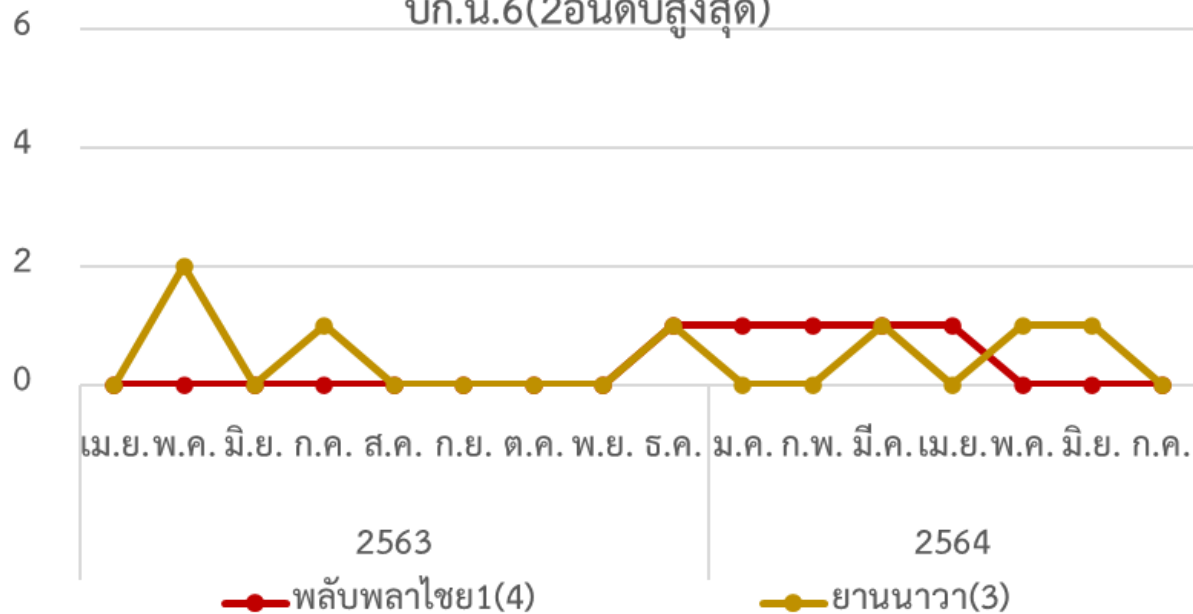
บก.น.4(3อันดับสูงสุด)



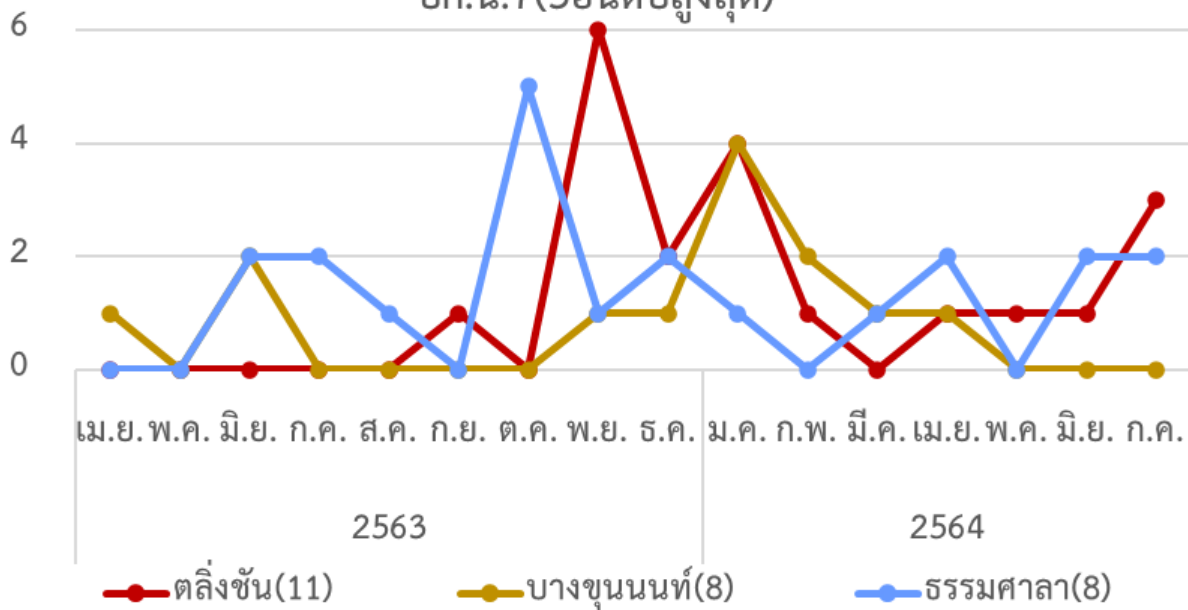
บก.น.5(3อันดับสูงสุด)



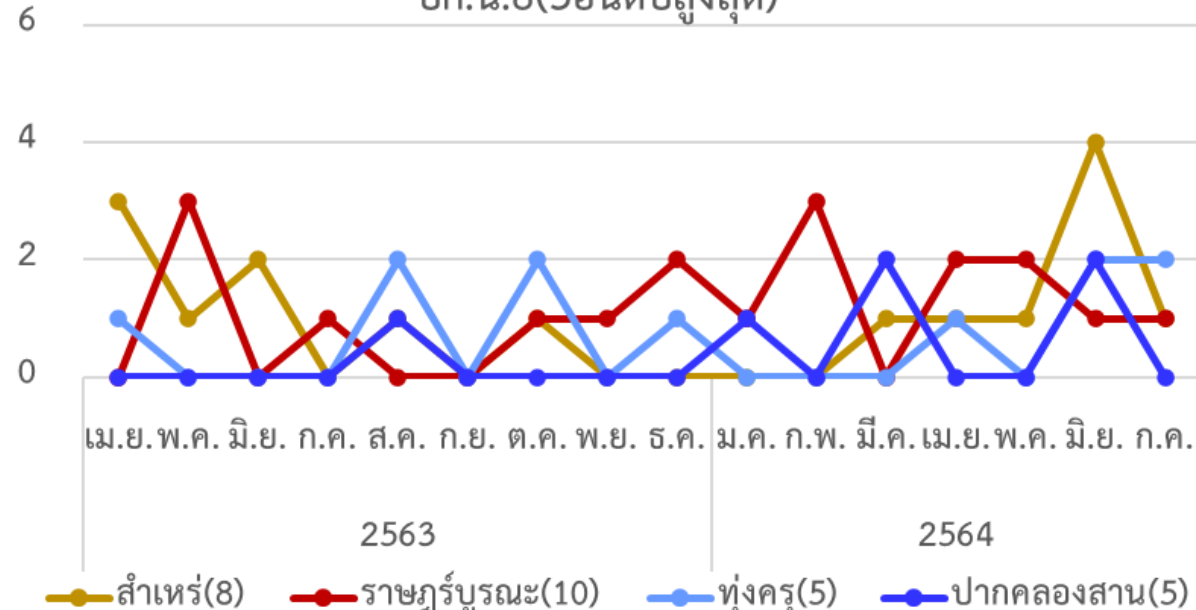
บก.น.6(2อันดับสูงสุด)



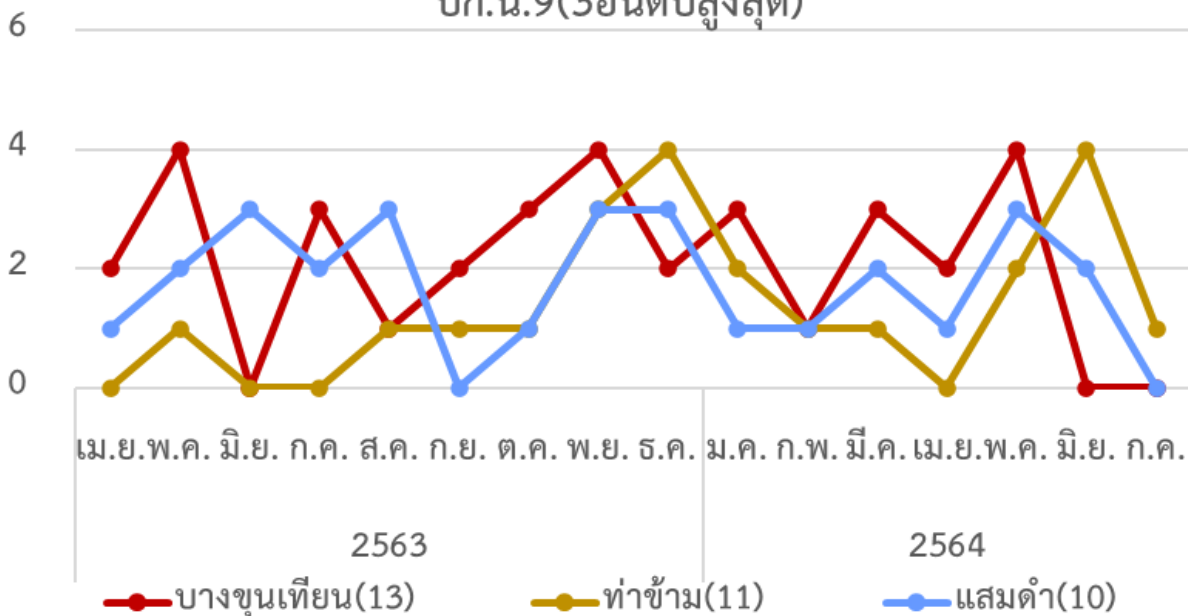
บก.น.7(3อันดับสูงสุด)



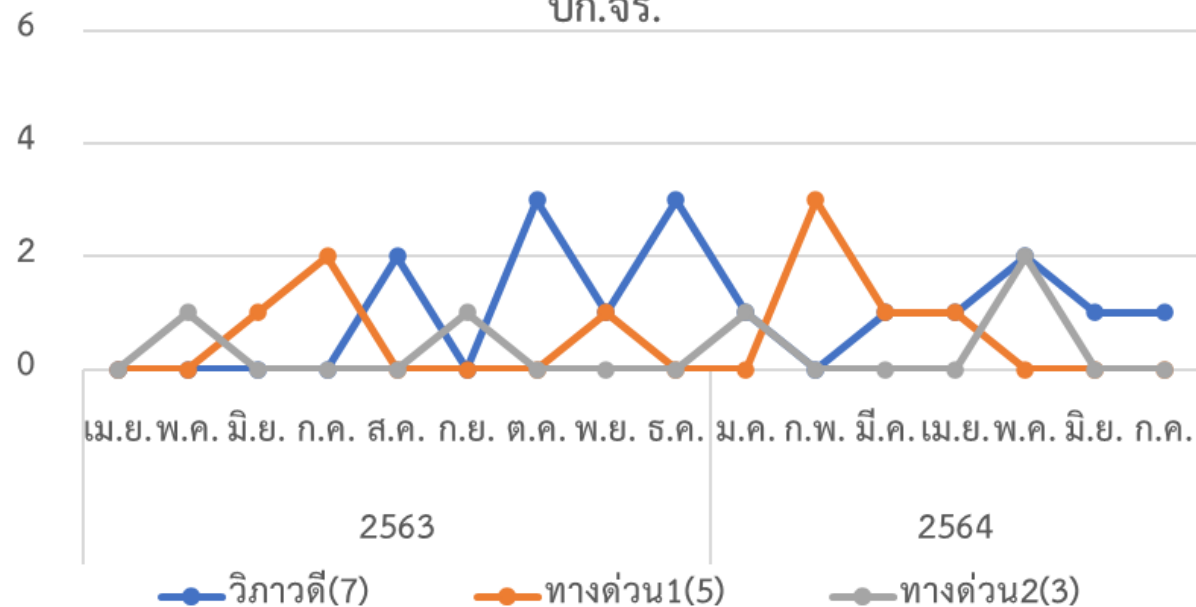
บก.น.8(3อันดับสูงสุด)

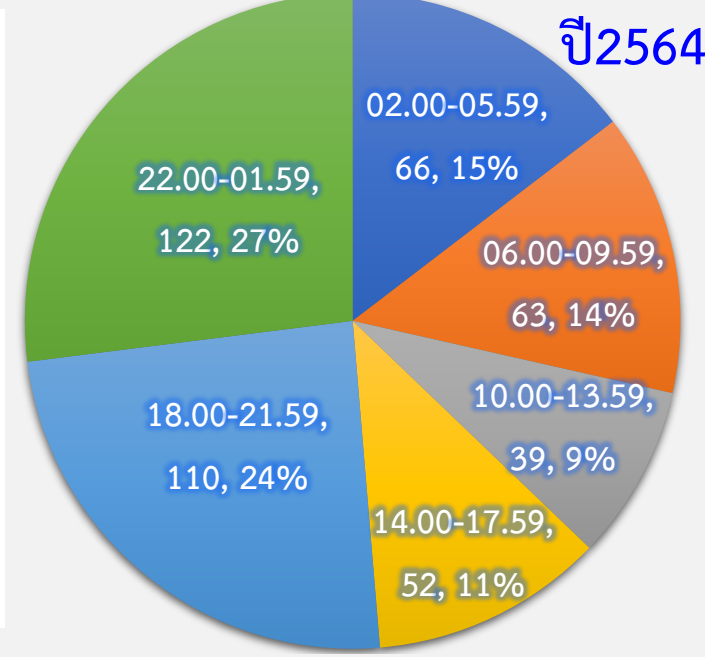
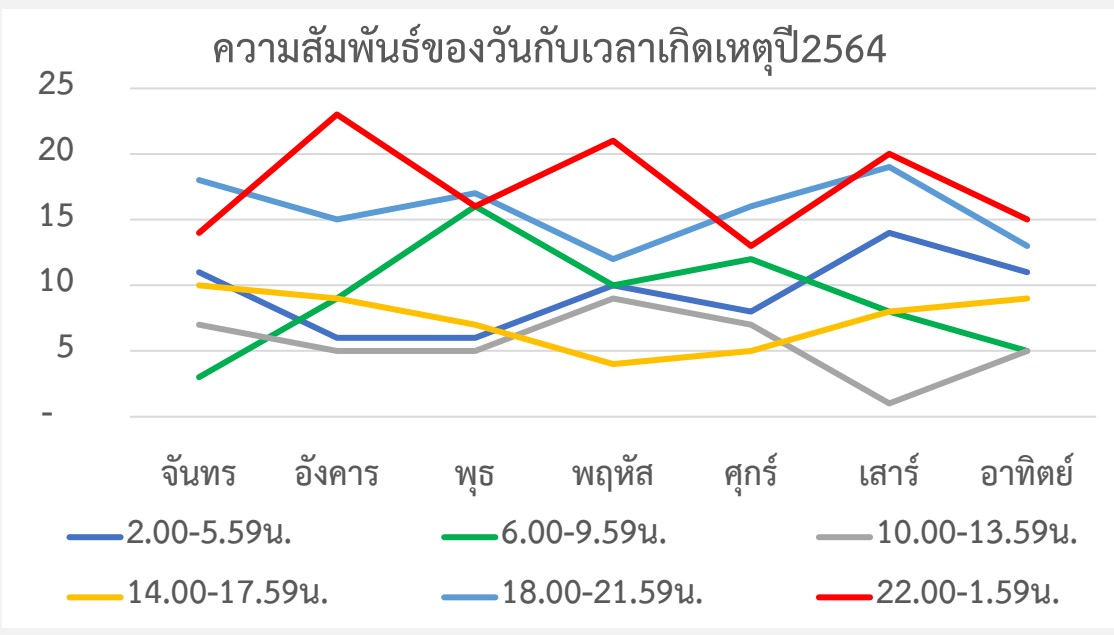
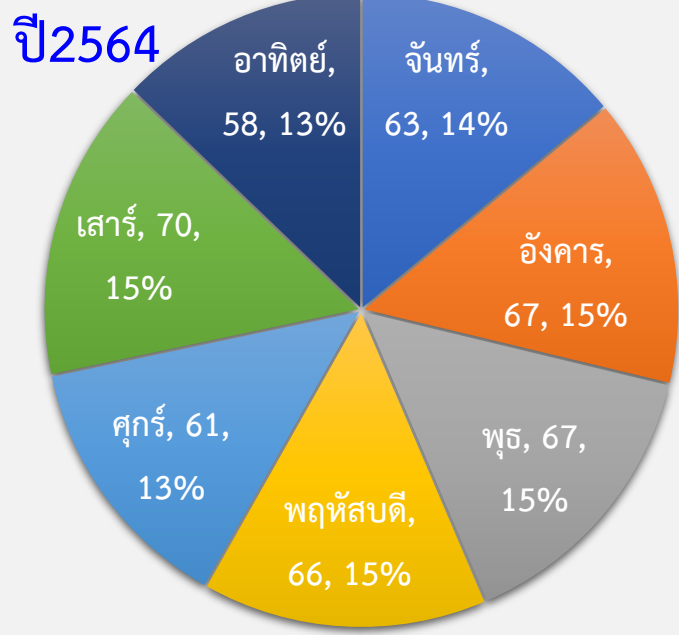
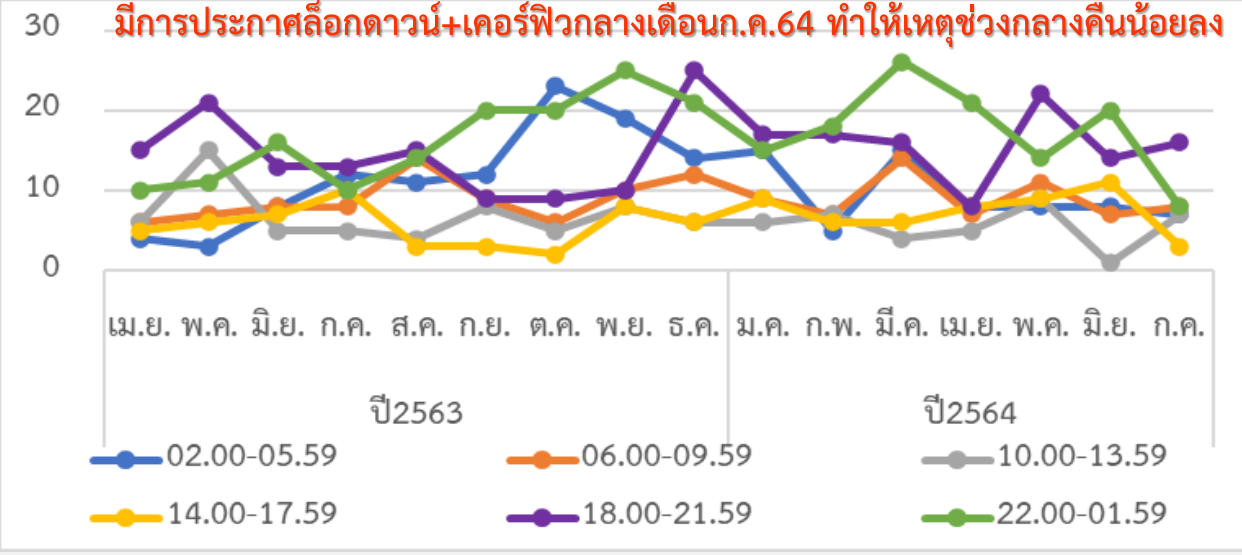
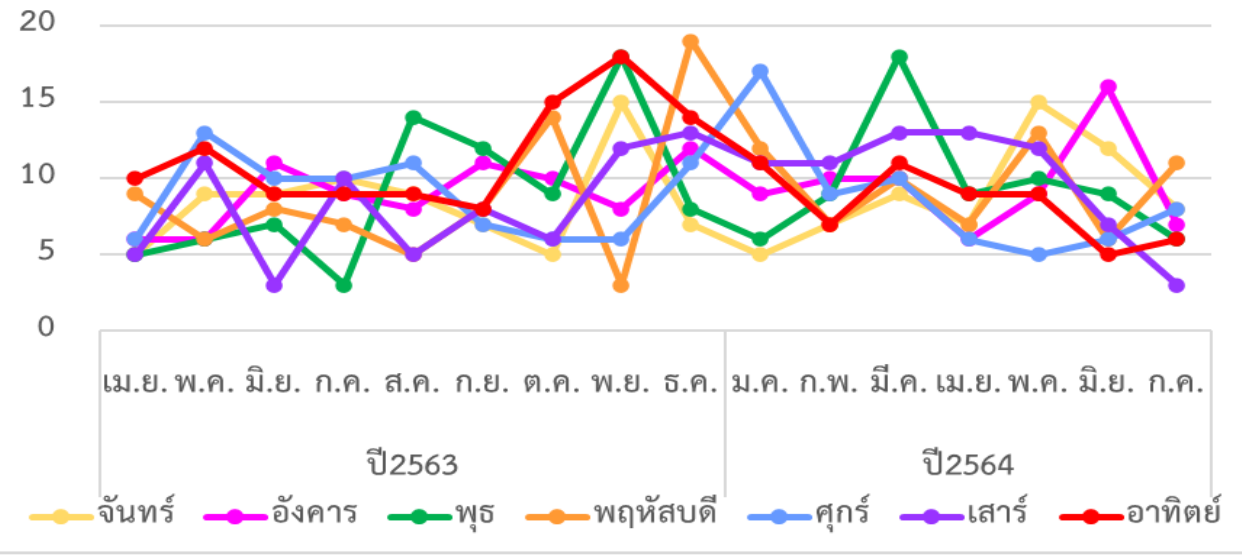


บก.น.9(3อันดับสูงสุด)



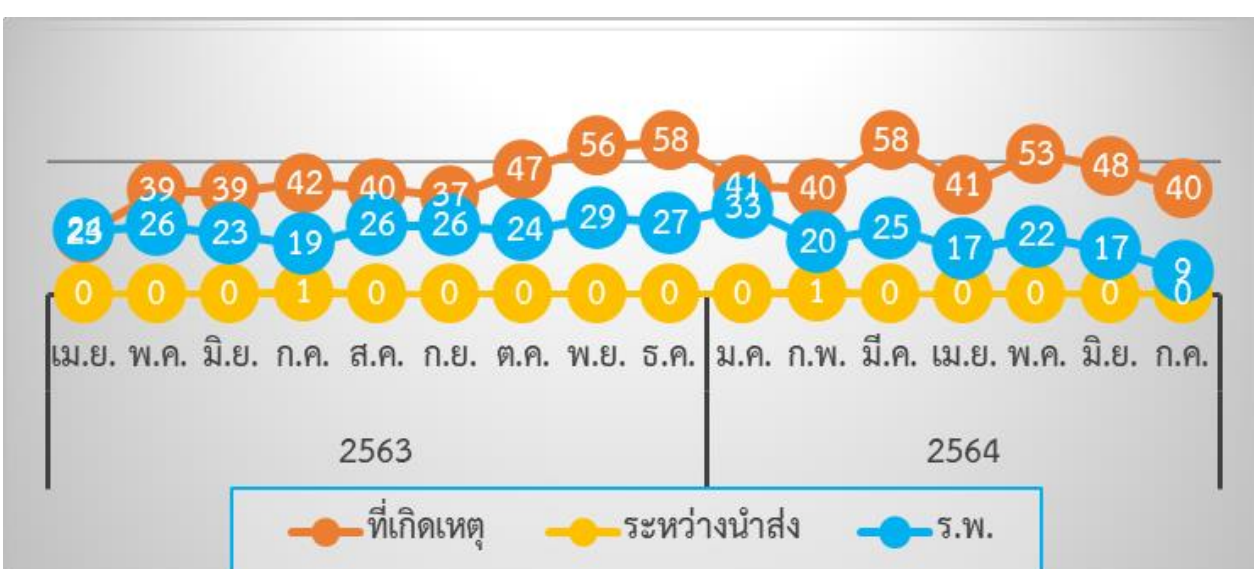
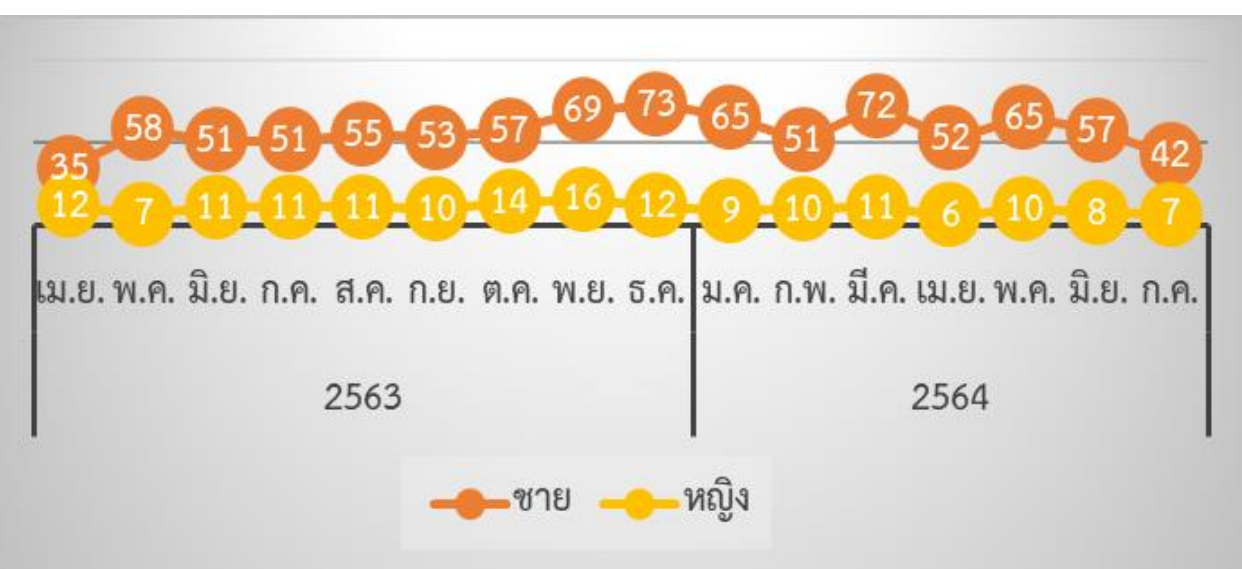
บก.จร.



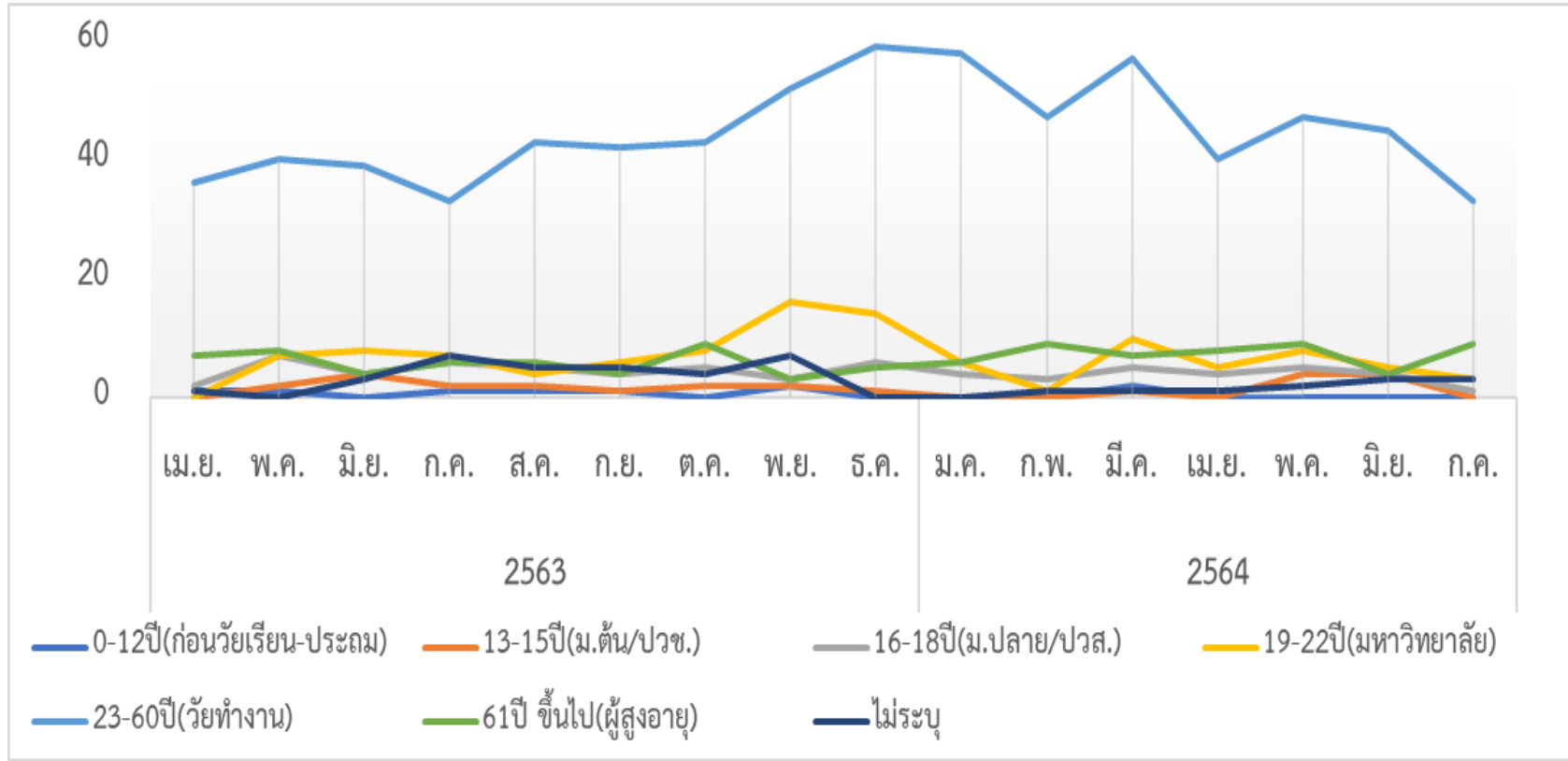


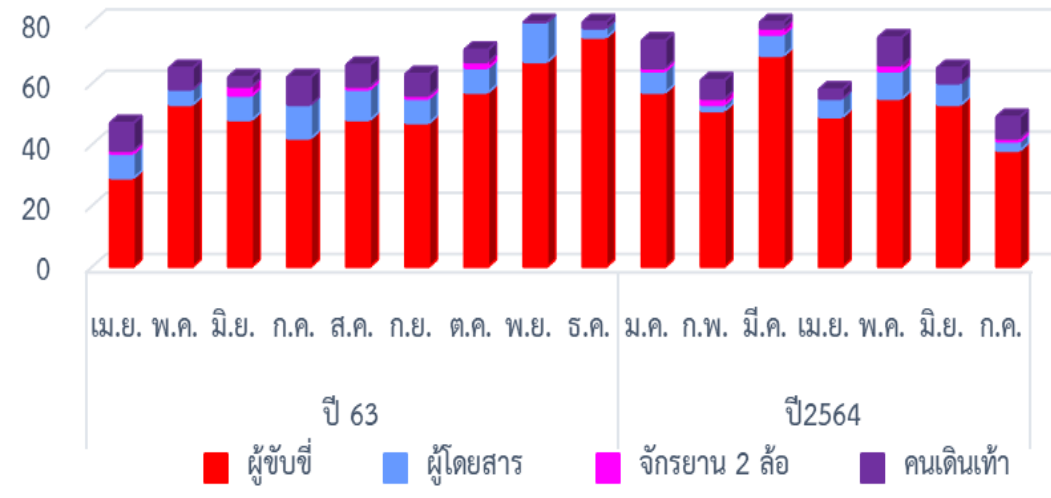
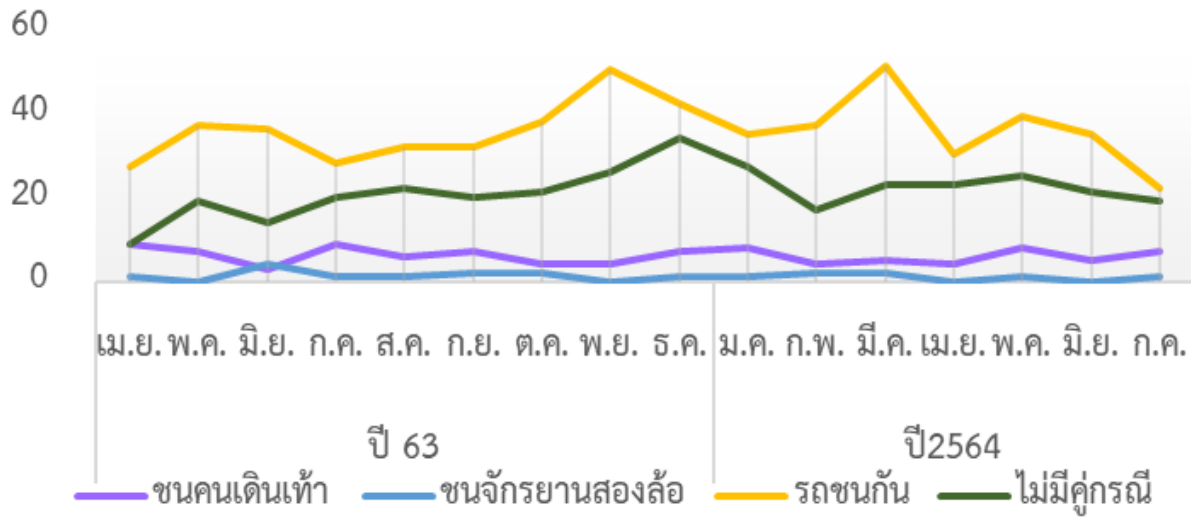
*วันเกิดเหตุมากที่สุดคือวันเสาร์(15.49%) วันอังคาร,พุธ 14.82%),วันพฤหัสบดี(14.60%) ต่างจากปี2563 ที่เกิดเหตุมากที่สุดคือวันอาทิตย์(17.86%) วันศุกร์(17.41%) วันจันทร์ (14.73%)

*เวลาเกิดเหตุมากที่สุดคือเวลา22.00-01.59น.(26.99%) เวลา18.00-21.59น.(24.34%) เวลา 02.00-05.59น. (14.60%) ในขณะที่ปี2563 เป็นเวลา18.00-21.59น.(27.68%) เวลา22.00-01.59น.(20.98%) เวลา10.00-13.59น. (13.84%)



*สัดส่วนการเสียชีวิตปี64 เพศชาย(86.88%) เพศหญิง (13.12%) ,ปี63 เพศชาย(82.63%) เพศหญิง(17.37%)
 *ปี64 เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ(69.03%) ที่ร.พ.(30.75%)
 ปี63 เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ(60.59%) ที่ร.พ.(38.98%)
 *ช่วงวัยที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน(70.32%)
 เพิ่มขึ้นจากปี63 คิดเป็น 7.61% ผู้สูงอายุ(11.18%)
 เพิ่มขึ้นจากปี63 คิดเป็น 0.59% นักศึกษามหาวิทยาลัย (8.17%) ลดลงจากปี63 คิดเป็น -1.15% วัยเรียน ม.ปลาย/ปวส.(5.59%) ลดลงจากปี63 คิดเป็น -2.46%
 *วัยเรียนเสียชีวิตลดลง อาจเนื่องจากสถานศึกษาทำการเรียนการสอนแบบออนไลน์



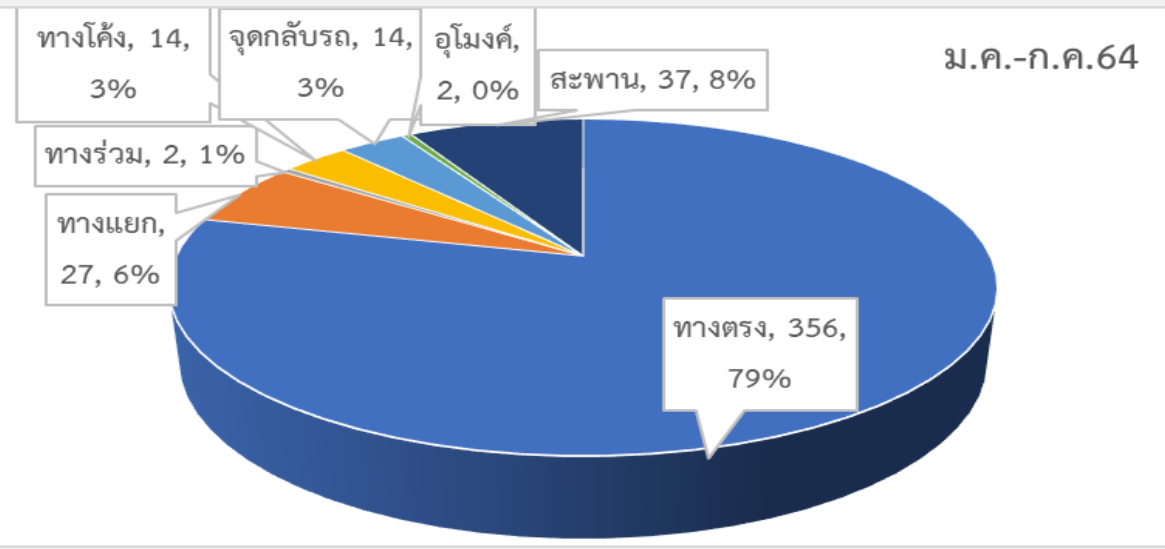


***ลักษณะเหตุ เกิดจากรถชนกันมากที่สุด คิดเป็น55.09%**
เกิดเหตุฝ่ายเดียว(ไม่มีคู่กรณี) คิดเป็น34.29%
รถชนคนเดินข้ามถนน คิดเป็น9.07%

***สถานะผู้เสียชีวิต เป็นผู้ขับขี่(80%) คนเดินเท้า(9.46%) ผู้โดยสาร(8.82%)**



ปัจจัยเสี่ยงเชิงกายภาพ	จำนวน	%
ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ	13	28.89
ฝนตก/ถนนลื่น/มีน้ำขังบนถนน	13	28.89
ก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนน	10	22.22
ถนนแคบ	5	11.11
ถนนชำรุด	4	8.89

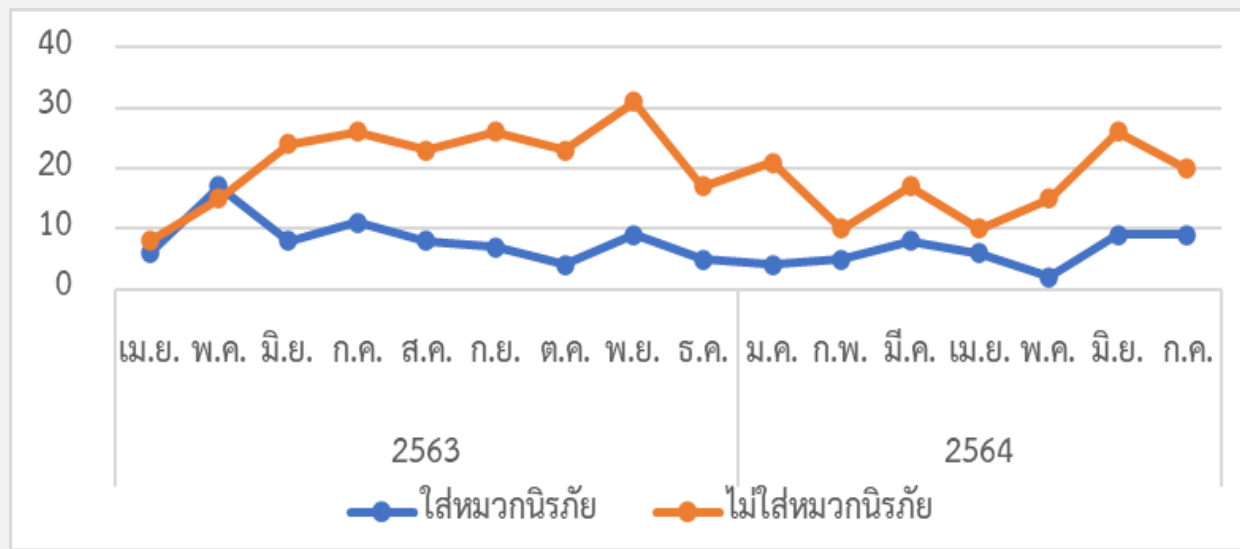


***รถจยย.เกิดเหตุ คิดเป็น97% โดยเป็น**
จยย.ชนรถยนต์/รถใหญ่ คิดเป็น51.94%
จยย.ล้มเอง คิดเป็น35.53%
จยย.ชนจยย. คิดเป็น8.43%
จยย.ชนคนเดินข้ามถนน คิดเป็น3.19%

***ถนนทางตรงเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็น78.76% ,บนสะพาน คิดเป็น8.19% ,ทางแยก คิดเป็น5.97%**

ปัจจัยเสี่ยงเชิงพฤติกรรม	จำนวน	%
ขับเร็ว	85	42.71
แข่ง/เปลี่ยนเลนกระทันหัน	47	23.62
รถใหญ่จอดริมถนน	23	11.56
ไม่เว้นระยะห่าง	13	6.53
ดื่มขับ	11	5.53
ฝ่าสัญญาณไฟจราจร	10	5.03
ย้อนศร	8	4.02
เบรกกะทันหัน	2	1.01

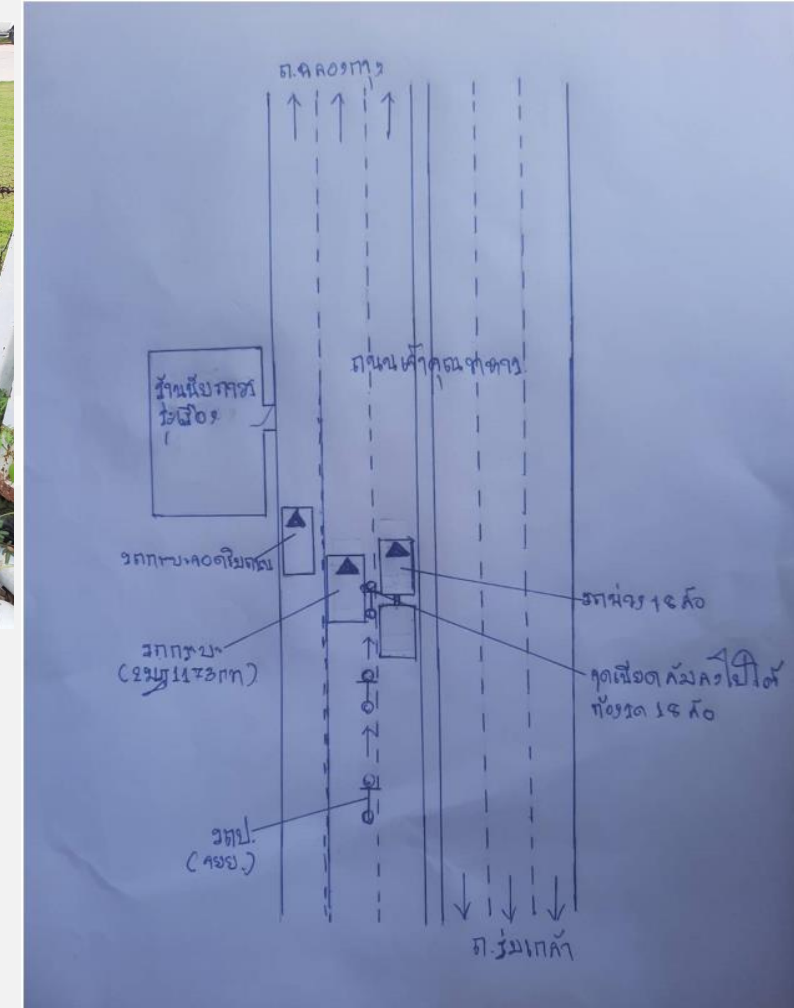
ใบสั่งก้องความเร็ว											
2564	ก.1 บก.จร.	ชำระค่าปรับ	ทางด่วน1	ชำระค่าปรับ	ทางด่วน2	ชำระค่าปรับ	วิภาวดี	ชำระค่าปรับ	รวมใบสั่ง	รวมชำระค่าปรับ	คิดเป็น
เมษายน	3,364	-	3,315	-	4,138	-	172	23	10,989	23	0.21%
พฤษภาคม	5,477	724	6,957	385	2,567	358	-	-	15,001	1,467	9.78%
มิถุนายน	1,191	20	25	418	-	-	-	-	1,216	438	36.02%
กรกฎาคม	1,605	167	274	120	-	-	-	-	1,879	287	15.27%
รวม	11,637	911	10,571	923	6,705	358	172	23	29,085	2,215	7.62%



***สัดส่วนการไม่สวมหมวกยังคงมีแนวโน้มสูงกว่าการสวมหมวกนิรภัย สอดคล้องกับการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้**

CASE BASE





วันพุธที่ 15 ก.ค. 2564 เวลา 11.23 น. บริเวณถนนเจ้าคุณทหาร ด้านถนนร่มเกล้ามุ่งหน้าถนนลาดกระบัง หน้าร้านชัยถาวรรุ่งเรือง แขวงลำปลาตี เขตลาดกระบัง ท้องที่ สน. หนองจอก (บก.น.3) **พฤติกรรม** ชายอายุ 23 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ PCX ออกจากที่พักแถวเคหะร่มเกล้ากำลังจะรีบไปทำงานในนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง (บมจ. เคซีอี อิเล็กทรอนิกส์) โดยขี่มาตามถนนเจ้าคุณทหาร ด้านถนนร่มเกล้ามุ่งหน้าถนนหนองจอก โดยมีรถกระบะวิ่งอยู่ด้านหน้าในช่องทางที่ 2 นับจากซ้ายสุด และมีรถพ่วง 18 ล้อวิ่งอยู่ด้านหน้าในช่องทางขวาสุด เมื่อถึงบริเวณหน้าร้านชัยถาวรรุ่งเรือง รถจักรยานยนต์ได้วิ่งแทรกเข้าไประหว่างช่องรถกระบะกับรถพ่วง ขณะที่วิ่งแทรกได้ไปเบียดด้านข้างรถกระบะ ทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลัก ผกผันไปใต้ท้องรถ 18 ล้อ ทำให้รถ 18 ล้อเหยียบบริเวณลำตัว เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ



ข้อสังเกต

1. บริเวณที่เกิดเหตุ เป็นอาคารพาณิชย์
2. มีรถจอดข้างทางด้านซ้ายสุด อาจเป็นเหตุให้รถจยย.ไม่วิ่งในเลนซ้าย
3. มีเครื่องหมายห้ามหยุดรถ(แถบขาวแดง) ริมฟุตบาท บริเวณที่รถจอดข้างทาง
4. รถจยย.ขับแทรกกลางระหว่างรถกระบะ กับรถพ่วง / ขับขี่รถจยย.ใกล้จุดอับสายตาของรถใหญ่ เป็นรูปแบบการเกิดเหตุที่พบเห็นบ่อยในกทม.

แนวทาง/ข้อหารือ

ศปถ.กทม.

1. โฆษณา สร้างการรับรู้ ผ่านช่องทางต่างๆ ในส่วนของอันตรายเมื่อขับขี่รถใกล้รถใหญ่ และภัยเงียบของการจอดรถข้างทางในจุดห้ามจอด
2.

ศปถ.เขต

1. เชิญชวนหน่วยงานภาคเอกชน ร่วมเป็นเจ้าภาพ ขับเคลื่อน/กำกับเพื่อลดความเสี่ยงด้านพฤติกรรม
2.

การเยียวยาตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่ทายาทได้รับในกรณีนี้

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิต รถจักรยานยนต์มีประกันภัย ทายาทได้รับเงินค่าปลงศพตามสิทธิจากบริษัทที่รับประกันภัยรถจักรยานยนต์. จำนวน 35,000บาท ไม่มีค่ารักษาก่อนเสียชีวิต พนักงานสอบสวนพิจารณาเป็นความประมาทของผู้เสียชีวิตเอง ความคุ้มครองเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น

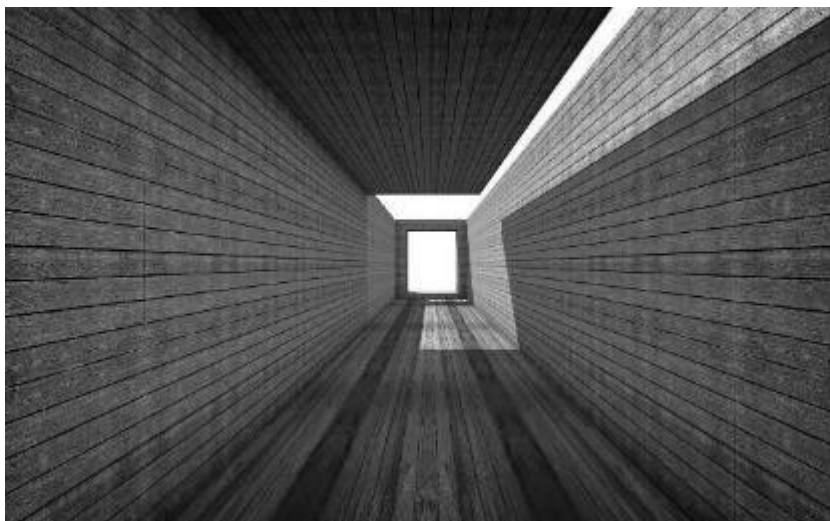
ลักษณะอาการ	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร/ บุคคลภายนอก
บาดเจ็บ 	ตามจริงไม่เกิน 30,000	ตามจริงไม่เกิน 80,000
เสียชีวิต 	35,000	500,000
สูญเสียอวัยวะ/ ทุพพลภาพ 	35,000	200,000-500,000 (ตามความเสียหายที่ได้รับ)
ค่าชดเชย 	ไม่คุ้มครอง	200 บาท/วัน สูงสุดไม่เกิน 20 วัน

เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา



วาระที่ 3

เรื่องอื่นๆ



วาระที่ 4



ขอบคุณ

คณะทำงานศูนย์ความร่วมมือป้องกัน
อุบัติเหตุ กทม. (ศรท.)

