

# สรุปสาระสำคัญการประชุมศูนย์ความร่วมมือป้องกันอบ.กทม.(ศรท.) ครั้งที่6/2564

วันพฤหัสบดีที่ 31 สิงหาคม 2564

ZOOM Conference

วิสัยทัศน์ : เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

พันธกิจ : สะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง สาเหตุ (Feedback loop) ให้เจ้าภาพผ่านกลไก ศปถ.

## ผู้ร่วมประชุม

- พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
- นพ.พรเทพ แซ่เฮ้ง ผู้อำนวยการศูนย์การแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ)
- นพ.ธนพงษ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)
- นายบุญสม สุวรรณปลุกกุล หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
- นายกรณ์ เปี่ยมน้อย นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
- นายประจักษ์ ทิมา นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
- นายศักดิ์ พึ่งชื่น นายช่างโยธาชำนาญงาน กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
- นางสาวพิมพ์ดา ฉายศิริ วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
- นางสาวฮานีฟา วันอะเลาะ นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
- นายพิเชษฐ์ โตศักดิ์สิทธิ์ นักวิจัย
- นางสาวเพ็ญภา พรสุพิกล นักวิจัยอาวุโส ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)
- นางสาวศุภรดา ยาวงษ์ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)
- นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์ ผู้จัดการภาคอาวุโส,ภาคกรุงเทพฯ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

## ผู้ลาประชุม

- นายประสิทธิ์ คำเกิด รองกรรมการผู้จัดการ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
- นายธนัทชัย เมฆประเสริฐวินิช ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง(สจส.)

เริ่มประชุมเวลา 09.30น.

## วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 ความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อ ต่อที่ประชุม ศปถ.กทม.ครั้งที่1/64



ข้อเสนอแนะ/

หมวด	ข้อเสนอแนะ	การดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ความคืบหน้า	ผู้รับผิดชอบ
ข้อมูล	สนับสนุนให้ สปด.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 สปด.เขต 50 เขต	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำ			สจส.+ทปช.
	สปด.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ศรค. กรณีมี case base ในพื้นที่เขตนั้นๆ	เชิญเขตเจ้าของพื้นที่เข้าร่วมประชุม			สจส.+สนช.
ที่ปรึกษา /outsorce	มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือเขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำ			สจส.+ทปช.
	เปิดช่องให้ สปด.เขต สามารถ outsourcingทีม/แนวร่วม มาเสริมด้านวิชาการฯ ได้	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำ			สจส.+ทปช.
Action	สปด.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ กม. และด้านอื่นๆ				
	สปด.กทม. และ สปด.เขต ชวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน Delivery สถานศึกษา				
แก้ไขจุดเสี่ยง	สปด.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรค. ไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขตที่จะต้องมีการเฝ้าระวังต่อไป				

สจส.แจ้งความคืบหน้าเพิ่มเติม ดังนี้

1. ความคืบหน้า 8 ข้อเสนอแนะ ศรค.ที่เสนอในที่ประชุม สปด.กทม. ในส่วนของ สปด.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุม ศรค. ในกรณีมี case base ในพื้นที่ ทาง สจส.จะประสานฝ่ายเลขานุการเพื่อขอทราบเขตพื้นที่ที่ใช้เป็น case base และประสานแจ้ง สปด.เขต และ เนื่องจากมีการ WFH + สถานการณ์ covid-19 ทำให้การประสานงานระหว่าง สจส.กับเขตมีการติดขัดในช่วงนี้
2. ด้วยในช่วงนี้ไม่สามารถจัดประชุมได้ สจส.จึงปรับแผนเป็นการจัดทำไวนิลรณรงค์ (เมา เร็ว หมวก เข็มขัดนิรภัย) จำนวน 500แผ่น แจกให้กับเขตต่างๆ เพื่อติดตามชุมชนและสถานศึกษา

1. ผลการดำเนินโครงการ ตามสัญญา ปี 2564 ถึงปัจจุบัน (สิงหาคม 2564)

งานสังเคราะห์และถ่ายทอดข้อมูลความรู้ เพื่อส่งเสริมการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางถนน และส่งเสริมความรู้ความเข้าใจแก่สาธารณชนในการปฏิบัติตนเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนผ่านสื่อรณรงค์ในรูปแบบต่างๆ

รูปแบบสื่อสิ่งพิมพ์ บ้ายไวนิล จำนวน 500 ผืน ติดตั้งตามสถานที่ชุมชนในพื้นที่ทุกสำนักงานเขต 50 เขต

22

บริการรถฉุกเฉินสายด่วนการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร ประจำปีงบประมาณ 2564

ตัวอย่างป้ายไวเนิล จำนวน 500 ผืน



บริการการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร ประจำปีงบประมาณ 2564

3. แร่ปรอทตู้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งกระจายตามเขตต่างๆทั้งหมด 130 คัน เพื่อรณรงค์เกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยง ดำเนินการไปแล้ว 20 คัน คาดว่าจะแล้วเสร็จทั้งหมดภายในเดือนกันยายน

ติดสติ๊กเกอร์รณรงค์ความปลอดภัยทางถนนกับรถตู้หน่วยงานสังกัดกรุงเทพมหานคร จำนวน 130 คัน



บริการการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร ประจำปีงบประมาณ 2564

ตัวอย่างสติ๊กเกอร์ติดรถยนต์



บริการการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร ประจำปีงบประมาณ 2564

**มติที่ประชุม** ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ในส่วนของ Action Plan ตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อ ขอให้ สจส. ระบุระยะเวลาที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในแต่ละหัวข้อเพิ่มเติมด้วย บวกกับในช่วงสถานการณ์ Covid ควรระบุไว้ด้วยว่า พอมีกิจกรรมอะไรที่สามารถสื่อสารโดยไม่เป็นการสร้างภาระให้เขตได้บ้าง มีเช่นนั้นเมื่อมีการคลายล็อกดาวน์ เศรษฐกิจจะกลับมาสูงขึ้น อีกทั้งเทศบาลเจ็บเฉลี่ยวันละ 1,000-1,200 โดย 1 ใน 3 เป็น admit เพียง กทม. จะหายไปไม่ต่ำกว่า 400-500 เพียง ถ้าเขตอยากลดภาระก็ต้องทำเรื่องอุบัติเหตุควบคู่ไปกับเรื่อง Covid โดยอาจแบ่ง action ออกเป็นระยะสั้นกับระยะกลาง ระยะสั้นคือในช่วง Covid ที่มียังติดปัญหาเรื่องภาคสนาม หรือการติดต่อประสานงานหน่วยงานภายนอก มาเตรียมความพร้อมหรือขับเคลื่อนในส่วนที่สามารถทำได้ส่วนหนึ่งก่อน เมื่อมีการคลายล็อกตามมาตรการ Covid ก็จะเข้าสู่ระยะกลางได้เลย

ทั้งนี้ สจส. รับผิดชอบดำเนินการเพิ่มเติมข้อมูล แล้วส่งกลับฝ่ายเลขาก่อนการประชุมครั้งต่อไป

2. ฝ่ายเลขากจะแจ้งรายชื่อเขตให้ สจส. ทราบล่วงหน้า 3 วัน โดยจะประสาน บข.น. เชิญ สน. พื้นที่เข้าร่วมด้วย เพื่อให้มีข้อคิดเห็นจากพื้นที่ร่วมด้วย และ ศปถ. เขตเองจะได้นำข้อเสนอแนะจากที่ประชุมกลับไปขับเคลื่อนได้

**1.2 ข้อมูลการออกไปสั่งเพื่อใช้วิเคราะห์และชี้เป้า** บข.น. ได้ทำการประสาน ตร. ไปแล้ว อยู่ระหว่างติดตามผล เมื่อได้รับข้อมูลแล้ว จะส่งให้ฝ่ายเลขาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

**มติที่ประชุม** ที่ประชุมรับทราบ

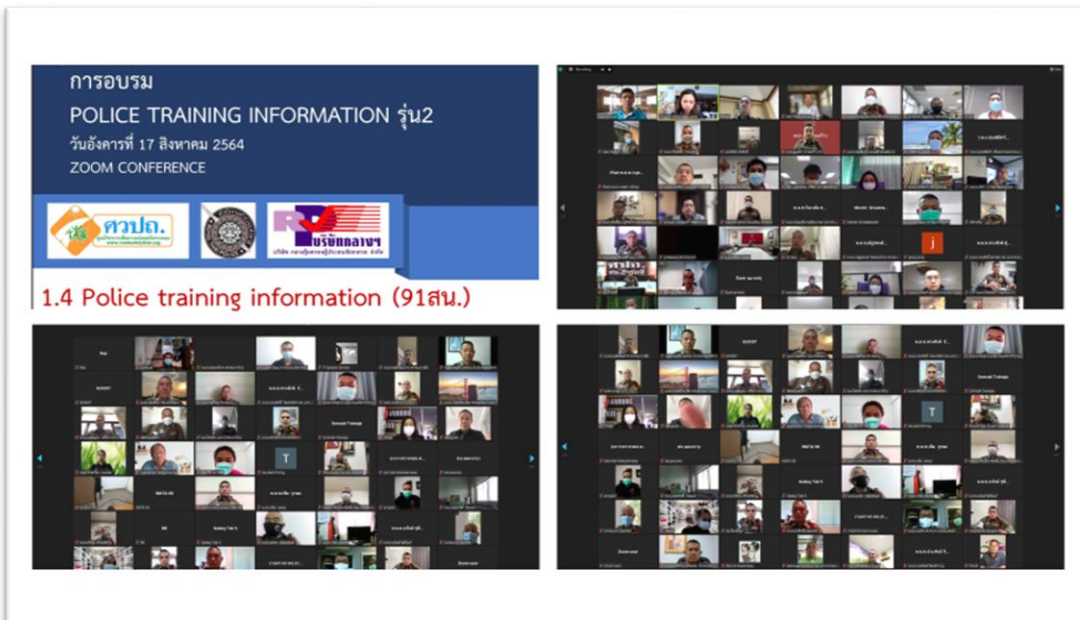
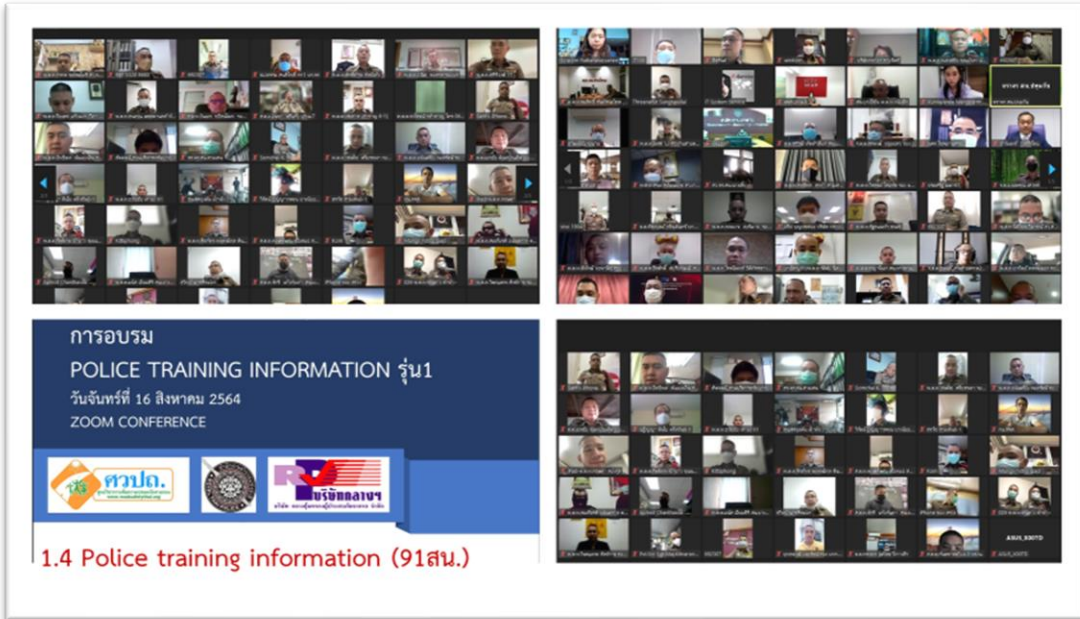
- 1.3 การจัดอบรม [www.thairsc.com](http://www.thairsc.com) (ศปถ.เขต) ในการประชุมครั้งนี้ได้เชิญผู้รับผิดชอบเว็บไซต์ Thairsc เข้ารับฟังด้วย เพื่อจะได้เห็นว่า กทม. ใช้ข้อมูลอะไรบ้าง และจะดูว่าข้อมูลในส่วนไหนที่จะเพิ่มเติมให้ใช้โดยไม่ขัดต่อข้อมูล. การจัดอบรม Thairsc ให้ ศปถ. เขตคาดว่าจะดำเนินการในสัปดาห์ที่ 3 ของเดือนก.ย. เพื่อเตรียมความพร้อมให้ ศปถ. เขตในการประชุม (หากสามารถจัดประชุมได้) โดยจะเชิญตัวแทนจาก บข.น. เข้าร่วมสังเกตการณ์ด้วย โดยจะเป็นการจัดอบรมผ่าน zoom

**มติที่ประชุม** ที่ประชุมรับทราบ

**1.4 การจัดอบรม Police Training information (91สน.)**

The slide features the following content:

- ประธานการอบรม:** พล.ต.ต. จิรสันต์ แก้วแสงเอก (Police)
- วิทยากร:** นพ. ณะพงศ์ จินวงษ์ (University)
- พิธีกร:** น.ส. ศิริพร รัตนทัศนีย์ (Police)



การอบรม case base ที่ผ่านมา ได้รับการอนุเคราะห์จากคุณหมอรณะพงศ์ มาเป็นวิทยากรให้ โดยจัดอบรมทั้งหมด 2 รุ่น@120คน มีทีมงาน สจส. เข้าร่วมสังเกตการณ์ด้วย เป็นการอบรมผ่าน zoom และมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบworkshop เป็นให้การบ้านแทน

สรุปผลการอบรม ภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดี ผู้เข้าอบรมพึงพอใจกับการอบรมผ่านzoom เนื่องจากประหยัดเวลา ลดการเดินทาง ทั้งนี้ ผู้อบรมมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เช่น อยากให้มีการถาม-ตอบมากขึ้น อยากให้มีการจัดอบรมรูปแบบนี้อีก เพื่อเพิ่มทักษะมุมมองใหม่ๆ อยากให้มีการจัดสัมมนาใหม่อีกครั้งหลัง Covid

ในตอนี้ สน. เริ่มทยอยส่งการบ้านแล้วซึ่งเบื้องต้นมีบางสน.ที่ทำได้อ่อนข้างดีจึงเห็นว่าควรคัดเลือก+เชิญ สน. นำเสนอในที่ประชุมสรุป.

**มติที่ประชุม** รับทราบและเห็นชอบตามเสนอ

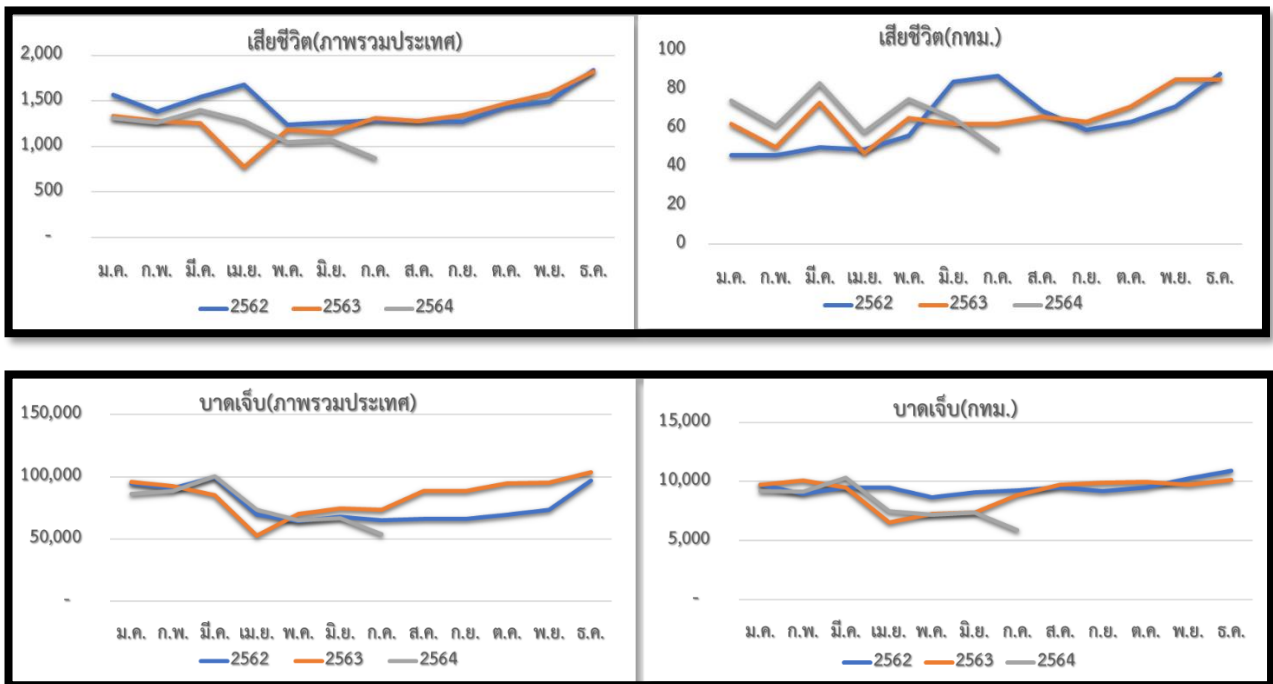
วาระที่ 2

2.1 รายงานสถานการณ์สะสมตั้งแต่เดือนมกราคม - กรกฎาคม 2564



กทม.มีสถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสูงเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ ผู้บาดเจ็บในกทม.จะใช้เตียงมากกว่าต่างจังหวัด เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นโรงพยาบาลเอกชน(โดยเฉลี่ยจะครองเตียงรพ.2วัน)

1. เปรียบเทียบภาพรวมประเทศ

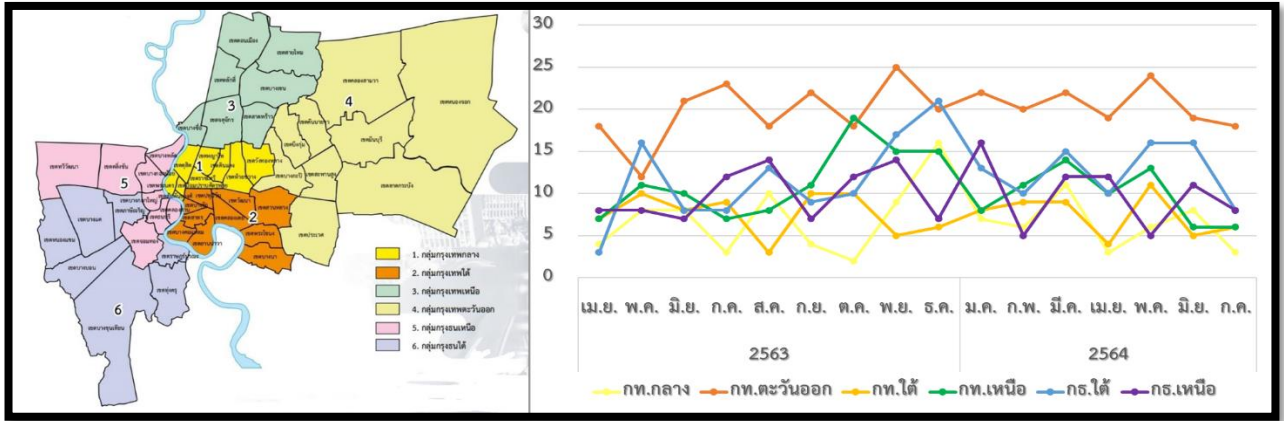


จากข้อมูลพบว่า แนวโน้มผู้เสียชีวิตพื้นที่กรุงเทพฯเพิ่มขึ้นจากปี2563 โดยจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นคิดเป็น 10.45% จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง -4.56% ภาพรวมประเทศจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงคิดเป็น -0.47% จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง -1.72% จำนวนบาดเจ็บของกทม.ลดลง แต่เสียชีวิตเพิ่มขึ้น สะท้อนให้เห็นว่า อุบัติเหตุมีความรุนแรงมากขึ้น

**ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง**

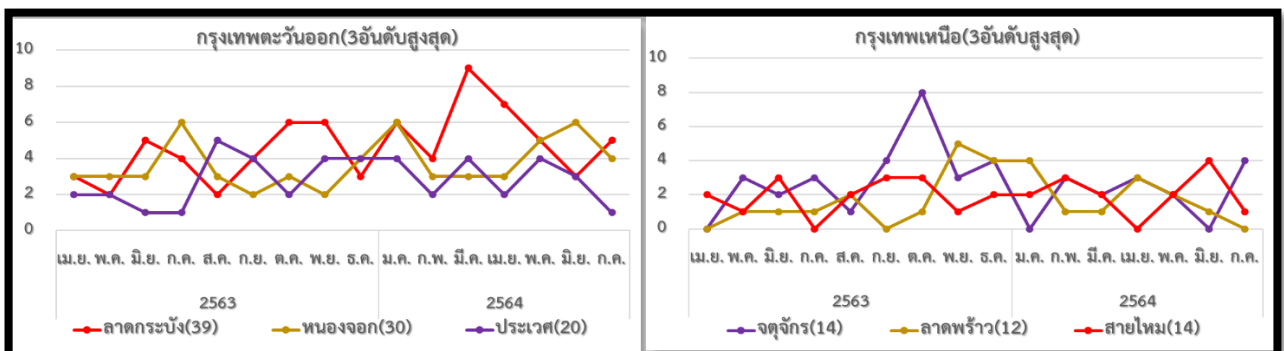
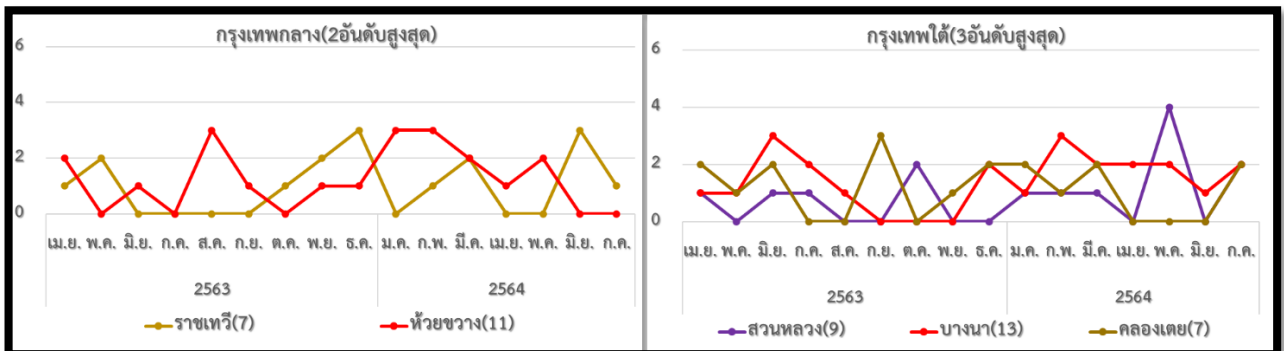
- โศคราะห์COVID-19 (คนเริ่มปรับตัวและคุ้นเคยกับชีวิต new normal)
- พรก.ฉุกเฉิน / มาตรการควบคุมการระบาดของCOVID-19 / Lockdown (ปี2563 มาตรการเข้มงวดกว่าปี2564)
- Work from home / การเรียนออนไลน์ (ถนนโล่งขึ้น รถทำความเร็วมากขึ้น)
- ปริมาณการใช้รถโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ เพื่อการขนส่งสิ่งของและอาหารเพิ่มขึ้นจำนวนมาก

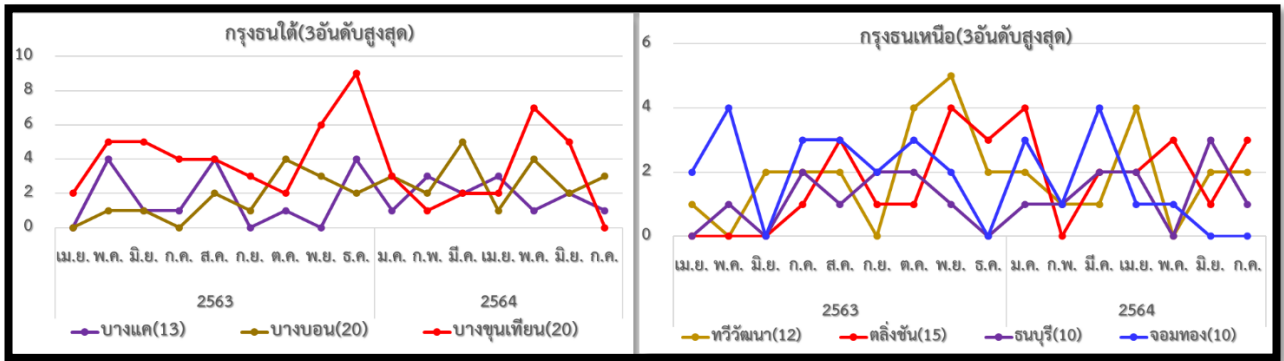
2. ข้อมูลจำแนกตามกลุ่มเขต



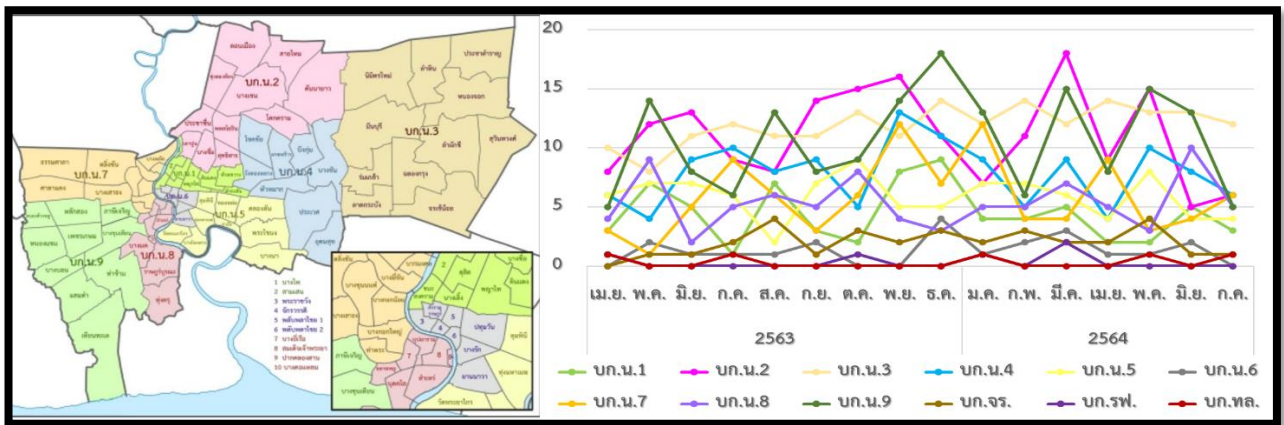
เขตที่มีผู้เสียชีวิตสะสมตั้งแต่ 7 รายขึ้นไป

- กรุงเทพมหานคร 9เขต(44) = เขตห้วยขวาง(11) เขตราชเทวี(7)
- กรุงเทพมหานคร 10เขต(52) = เขตบางนา(13) เขตสวนหลวง(9) เขตคลองเตย(7)
- กรุงเทพมหานคร 7เขต(68) = เขตจตุจักร(14) เขตสายไหม(14) เขตลาดพร้าว(12) เขตดอนเมือง(10) เขตบางเขน(10)
- กรุงเทพมหานคร 9เขต(144) = เขตลาดกระบัง(39) เขตหนองจอก(30) เขตประเวศ(20) เขตมีนบุรี(17) เขตคลองสามวา(12) เขตคันนายาว(7) เขตบึงกุ่ม(7) เขตบางกะปิ(7)
- กรุงเทพมหานคร 8เขต(69) = เขตตลิ่งชัน(15) เขตทวีวัฒนา(12) เขตจอมทอง(10) เขตธนบุรี(10) เขตคลองสาน(10) เขตบางกอกน้อย(8)
- กรุงเทพมหานคร 7เขต(88) = เขตบางบอน(20) เขตบางขุนเทียน(20) เขตบางแค(13) เขตราษฎร์บูรณะ(11) เขตภาษีเจริญ(10) เขตหนองแขม(9)





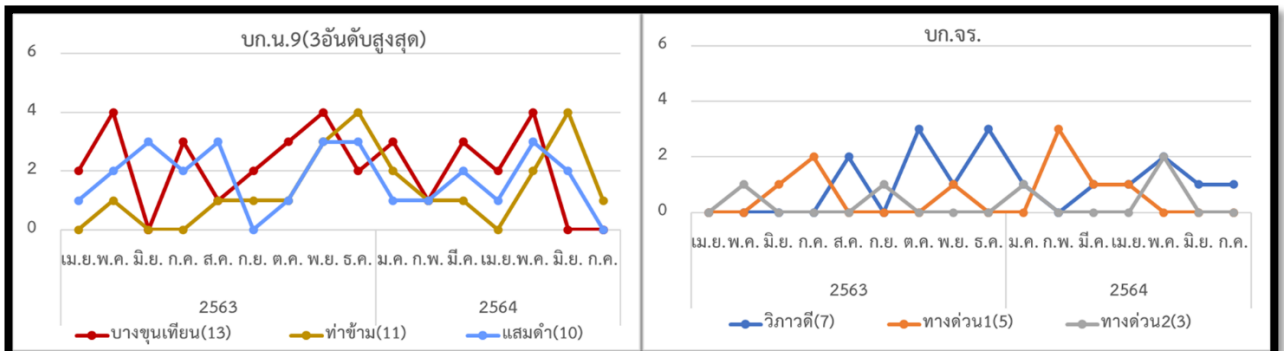
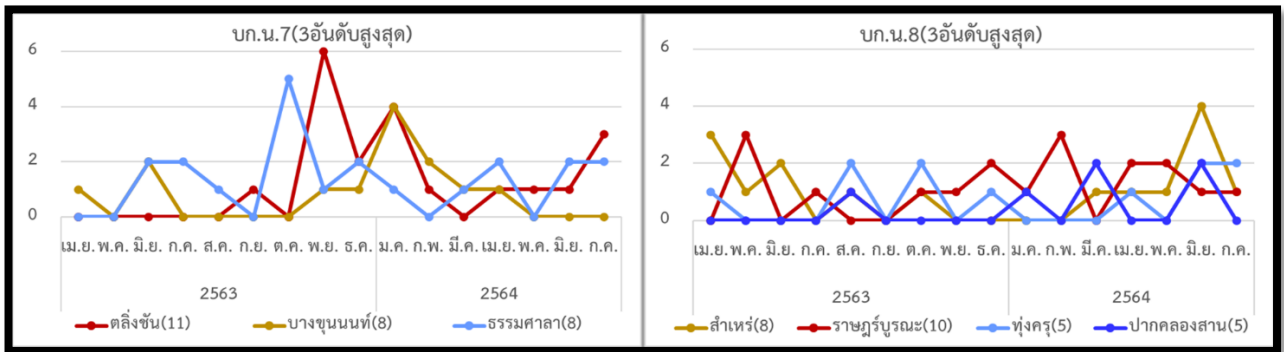
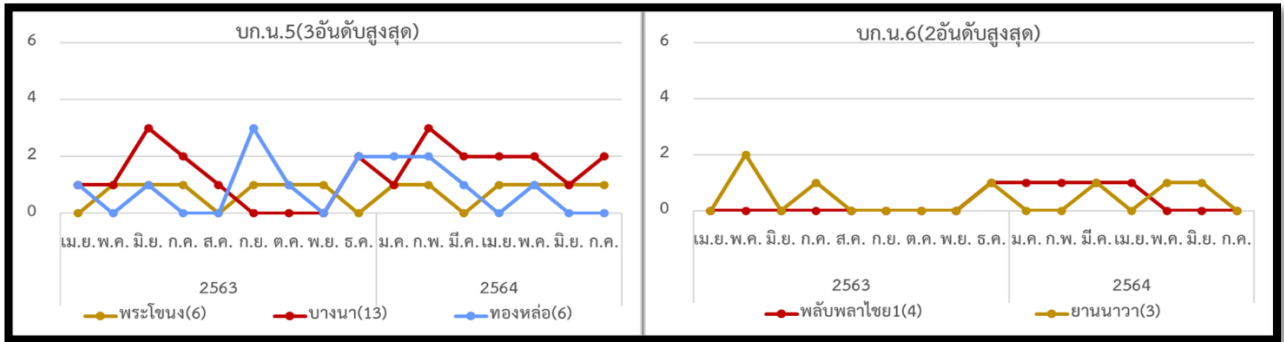
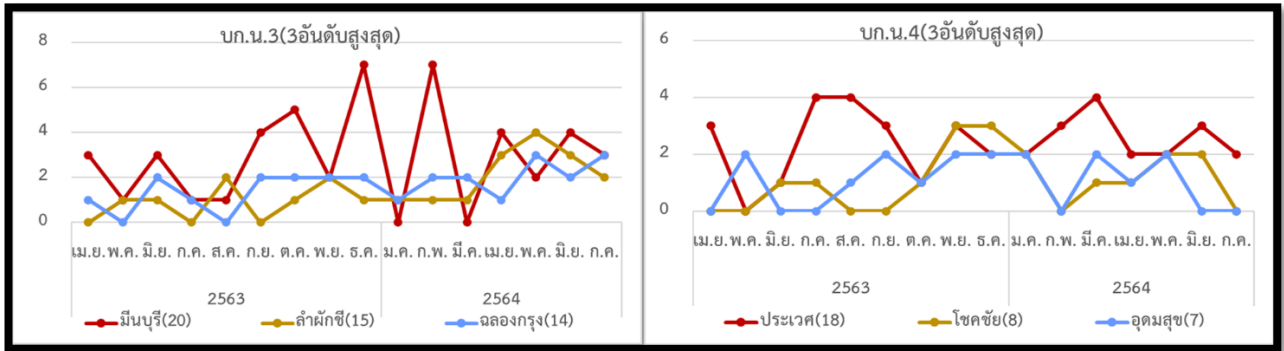
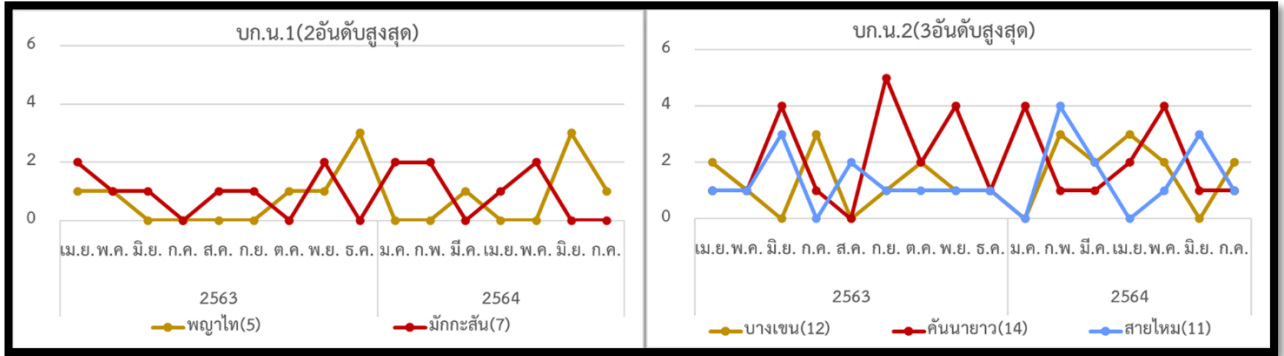
3. ข้อมูลจำแนกตาม บก.น.



สน.ที่มีผู้เสียชีวิตสะสมมากกว่า 7 รายขึ้นไป

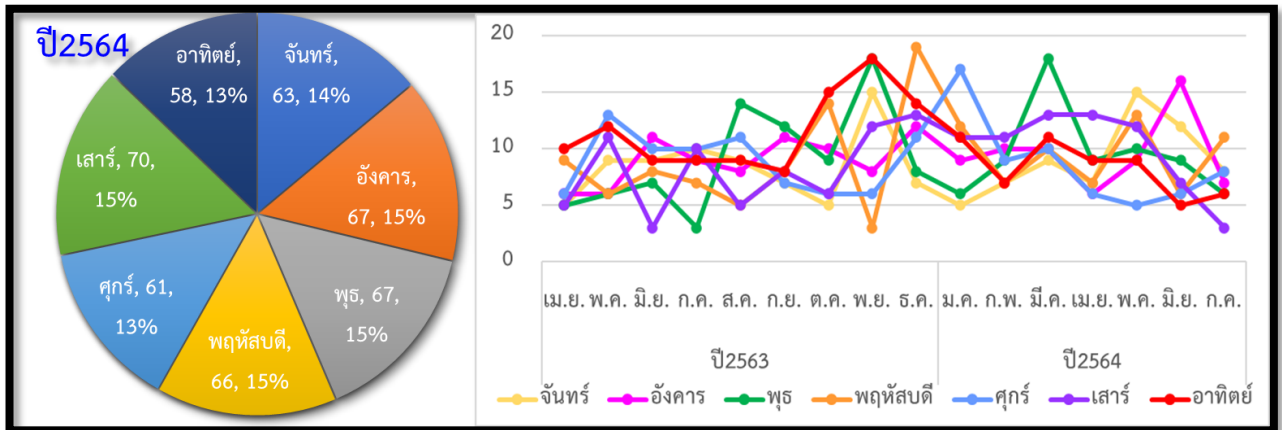
- บก.น.1:9สน.(25) สน.มักกะสัน(7)
- บก.น.2:11สน.(71) สน.คั่นนายาว(14) สน.บางเขน(12) สน.สายไหม(11) สน.โคกคราม(10) สน.ดอนเมือง(8)
- บก.น.3:11สน.(90) สน.มีนบุรี(20) สน.ลำผักชี(15) สน.ฉลองกรุง(14) สน.ลาดกระบัง(10) สน.หนองจอก(9) สน.จระเข้บ่อย(8)
- บก.น.4:8สน.(51) สน.ประเวศ(18) สน.โชคชัย(8) สน.อุดมสุข(7)
- 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.สำเหร่(8)
- บก.น.9:10สน.(75) สน.บางขุนเทียน(13) สน.ท่าข้าม(11) สน.แสมดำ(10) สน.หลักสอง(9) สน.ภาษีเจริญ(9) สน.บางบอน(9)
- บก.จร.:4สน.(15) สน.วิภาวดี(7)



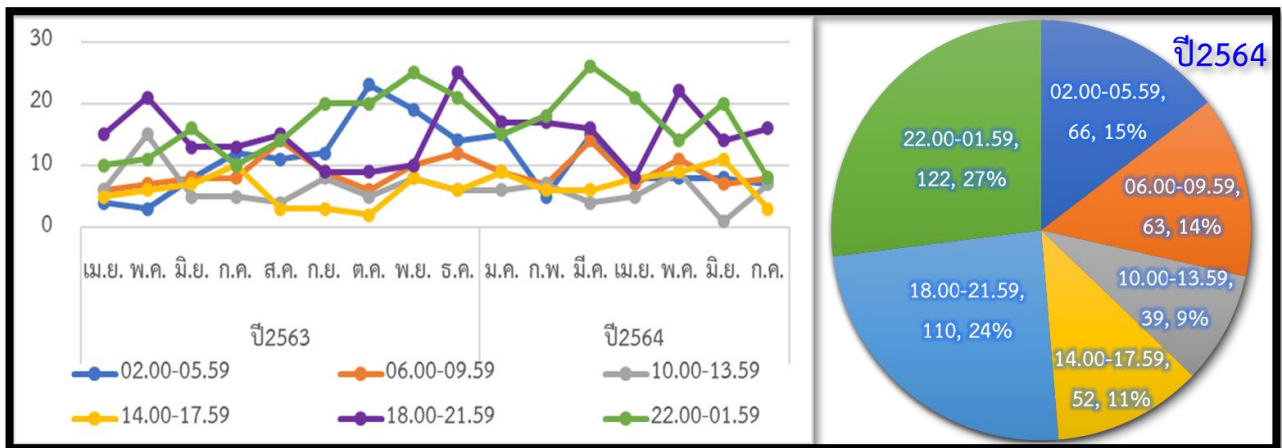


จากข้อมูลรายกลุ่มเขต รายบก.น. จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดรุนแรงจะอยู่ในโซนกรุงเทพฯชั้นนอก

4. ข้อมูลจำแนกตามวัน เวลา เพศ อายุ

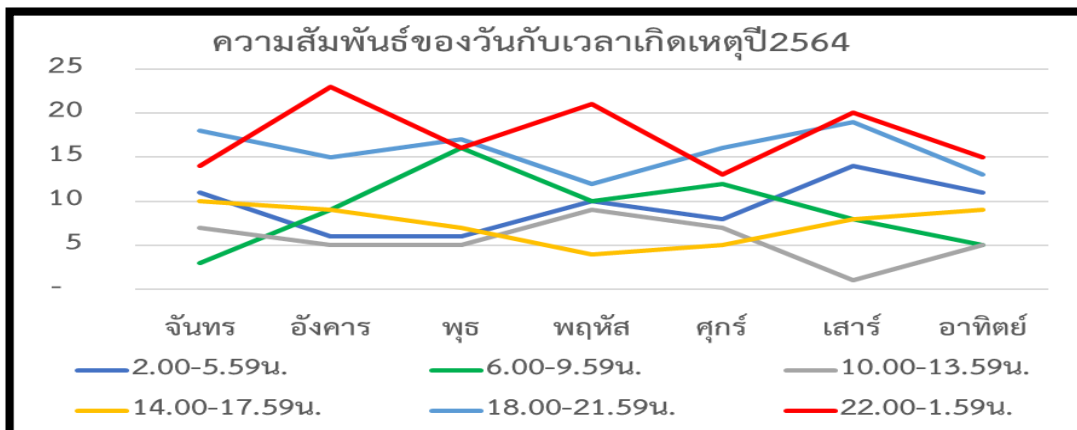


วันเกิดเหตุมากที่สุดคือวันเสาร์(15.49%) วันอังคาร,พุธ 14.82%),วันพฤหัสบดี(14.60%) ต่างจากปี2563 ที่เกิดเหตุมากที่สุดคือวันอาทิตย์(17.86%) วันศุกร์(17.41%) วันจันทร์(14.73%)

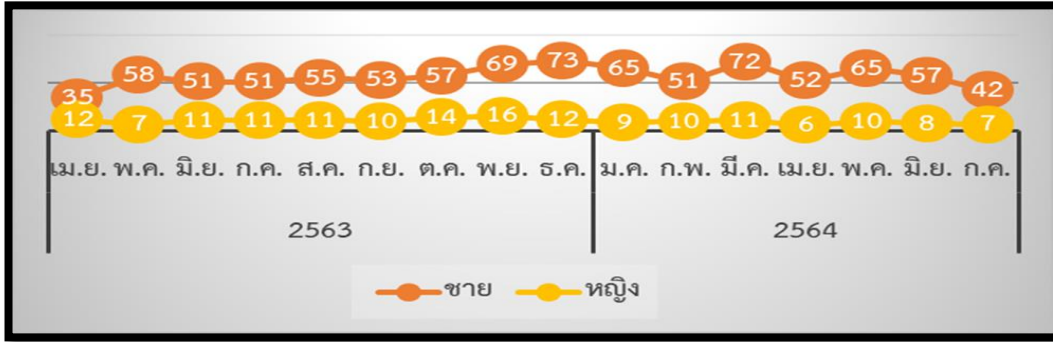


เวลาเกิดเหตุมากที่สุดคือเวลา22.00-01.59น.(26.99%) เวลา18.00-21.59น.(24.34%) เวลา02.00-05.59น. (14.60%) ในขณะที่ปี2563 เป็นเวลา18.00-21.59น.(27.68%) เวลา22.00-01.59น.(20.98%) เวลา10.00-13.59น. (13.84%)

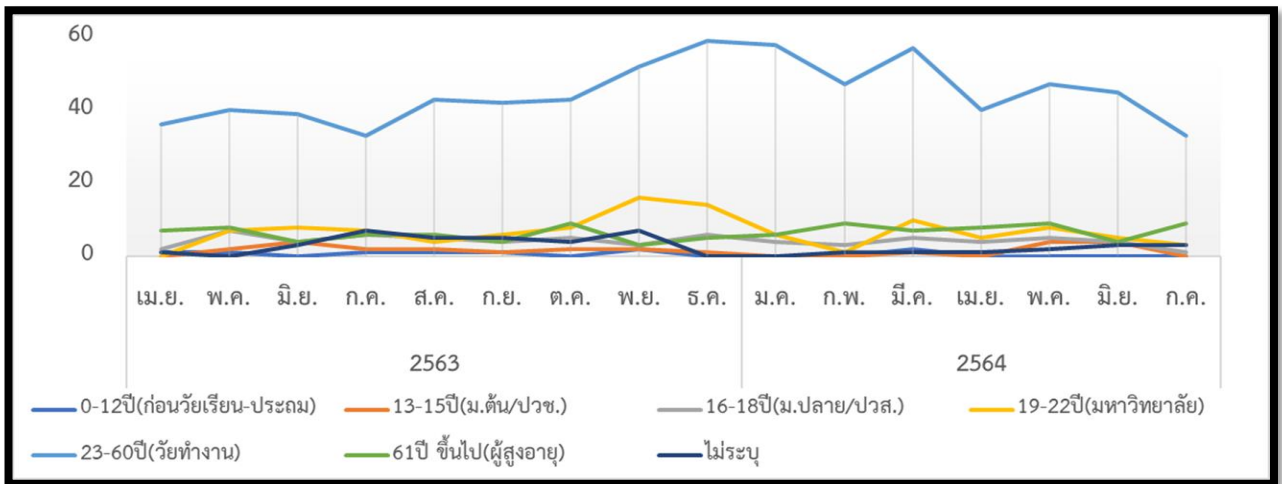
\*มีการประกาศล็อกดาวน์+เคอร์ฟิวกลางเดือนก.ค.64 ทำให้เหตุช่วงกลางคืนน้อยลง แต่ช่วงเวลากลางคืนยังมีอุบัติเหตุเสียชีวิต เบื้องต้นเกิดจากถนนโล่ง รถที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ในช่วงเวลาดังกล่าวได้ก็จะทำความเร็ว ฝ่าสัญญาณไฟจราจรมากขึ้น



ช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดของทุกวันคือเวลา22.00-1.59น. และเวลา18.00-21.59น.



สัดส่วนการเสียชีวิตปี64 เพศชาย(86.88%) เพศหญิง(13.12%) ,ปี63 เพศชาย(82.63%) เพศหญิง(17.37%)



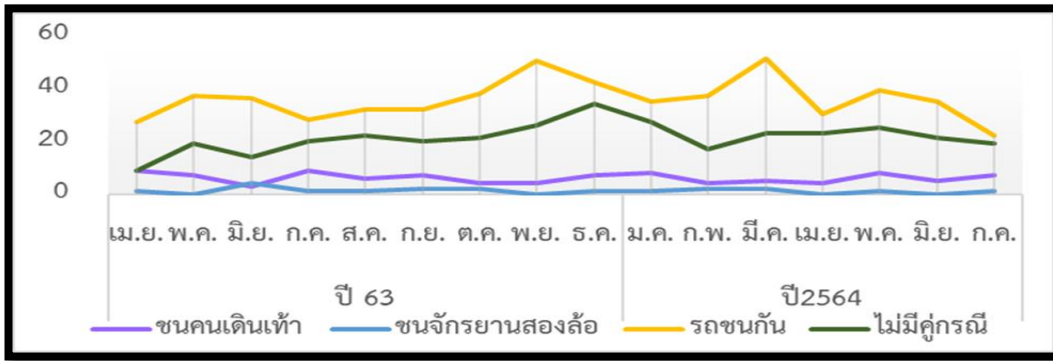
ช่วงวัยที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน(70.32%) เพิ่มขึ้นจากปี63 คิดเป็น 7.61% ผู้สูงอายุ(11.18%) เพิ่มขึ้นจากปี63 คิดเป็น 0.59% นักศึกษามหาวิทยาลัย(8.17%) ลดลงจากปี63 คิดเป็น -1.15% วัยเรียน ม.ปลาย/ปวส.(5.59%) ลดลงจากปี63 คิดเป็น -2.46%

\*วัยเรียนเสียชีวิตลดลง อาจเนื่องจากสถานศึกษาทำการเรียนการสอนแบบออนไลน์ (ปี2563 มีการเรียนในสถานศึกษาและการเรียนออนไลน์ ปี2564 เป็นการเรียนออนไลน์เต็มรูปแบบ)

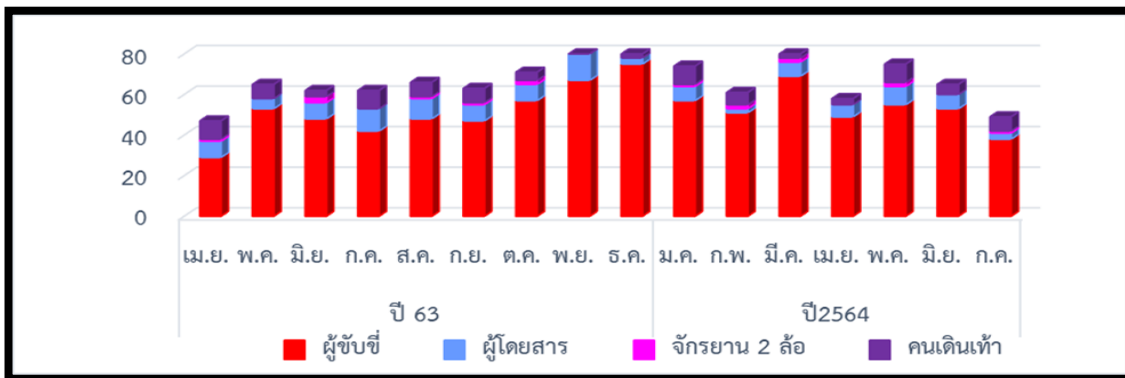
5. ข้อมูลจำแนกตามสถานที่เสียชีวิต(ความรุนแรง) ลักษณะเหตุ สถานะผู้ประสบภัย



ปี64 เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ(69.03%) ที่โรงพยาบาล(30.75%) ,ปี63 เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ(60.59%) ที่โรงพยาบาล(38.98%) ในช่วงที่ผ่านมาพบว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุ รถพยาบาลมาถึงที่เกิดเหตุล่าช้า เป็นอีกหนึ่งสาเหตุที่ทำให้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุเพิ่มขึ้น เหตุเพราะก่อนออกเหตุต้องมีการใส่ชุดป้องกัน เนื่องจากไม่ทราบว่ามีผู้ประสบภัยติดเชื้อโควิดหรือไม่ ประกอบกับทีมออกเหตุมีน้อยลง ทำให้การไปถึงที่เกิดเหตุล่าช้า อาจทำให้อาการรุนแรงขึ้นและเสียชีวิต ทั้งนี้ศูนย์เฝ้าระวังแจ้งเตือนว่าหากสถานการณ์ covid ดีขึ้นคนติดเชื้อน้อยลง ปัญหาเรื่องหาทีมออกเหตุก็จะลดลง

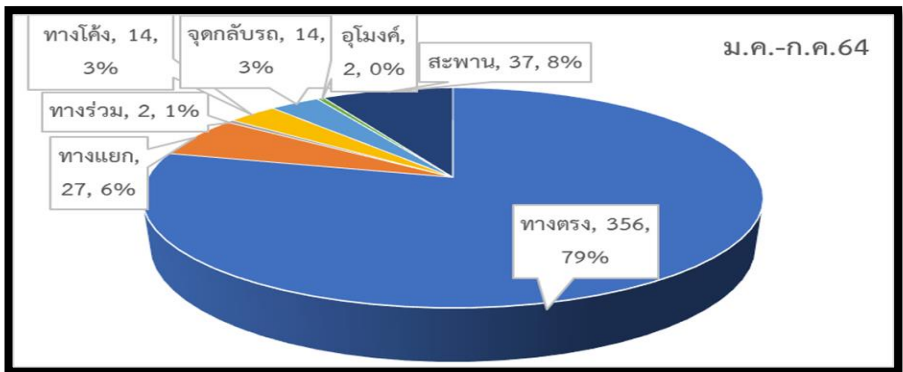


ลักษณะเหตุ เกิดจากรถชนกันมากที่สุด คิดเป็น55.09% เกิดเหตุฝ่ายเดียว(ไม่มีคู่กรณี) คิดเป็น34.29% รถชนคนเดินข้ามถนน คิดเป็น9.07% ซึ่งจะมีความแตกต่างจากจังหวัดอื่นๆที่โดยทั่วไปจะเป็นการเกิดเหตุฝ่ายเดียวไม่มีคู่กรณีเป็นส่วนใหญ่ จักรยานยนต์เกิดเหตุคิดเป็น97% โดยเป็น จักรยานยนต์ชนรถยนต์/รถใหญ่ คิดเป็น51.94% จักรยานยนต์ล้มเอง คิดเป็น 35.53% จักรยานยนต์ชนจักรยานยนต์ คิดเป็น8.43% จักรยานยนต์ชนคนเดินข้ามถนน คิดเป็น3.19%



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

6. ข้อมูลเชิงกายภาพถนนและปัจจัยเสี่ยงเชิงกายภาพ(สภาพเงื่อนไขที่อาจทำให้เกิดความผิดพลาด/อุบัติเหตุ)



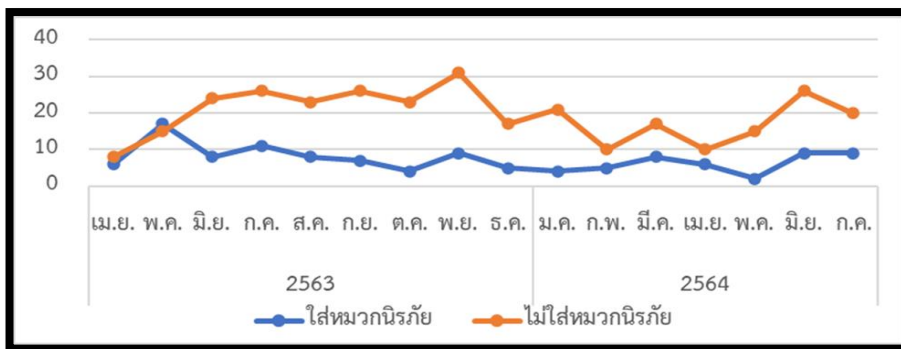
ถนนทางตรงเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็น78.76% ,บนสะพาน คิดเป็น8.19% ,ทางแยก คิดเป็น5.97%

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

7. พฤติกรรมเสี่ยงเปรียบเทียบกับสถิติการบังคับใช้กฎหมาย

ปัจจัยเสี่ยงเชิงพฤติกรรม	จำนวน	%
ขับเร็ว	85	42.71
แซง/เปลี่ยนเลนกะทันหัน	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.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	2215	7.62%



ปัจจัยเสี่ยงทางพฤติกรรมอันดับ1 คือขับเร็ว 42.71% สอดคล้องกับข้อมูลการออกใบสั่งจากกล้องกับความเร็วของบก.จร.(ใน ส่วนของสถิติใบสั่งที่ลดลงจากต้นปีเกิดจากปัจจุบันไม่ได้ใช้กล้องจับความเร็วแบบพกพา) อันดับ2 คือแซง/เปลี่ยนเลนกะทันหัน 23.62% อันดับ3 คือรถใหญ่จอดริมถนน 11.56% (นอกจากจะเป็นเหตุโดยตรงนี้ คือเหตุรถเฉี่ยวชนรถที่จอดริมทาง แต่ยังเป็นเหตุโดยอ้อม คือเมื่อมีรถมาจอดริมทางทำให้รถจักรยานยนต์วิ่งเลนซ้ายไม่ได้ ต้องวิ่งเลนกลาง/เลน2 ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ)

จากข้อมูลพบว่า สัดส่วนการไม่สวมหมวกนิรภัย ยังคงมีแนวโน้มสูงกว่าการสวมหมวก ปัจจัยที่อาจมีส่วนทำให้พฤติกรรมเสี่ยง เช่น ขับเร็ว ดื่มขับ ไม่สวมหมวก มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น มาจากในปัจจุบันตำรวจยังไม่สามารถตั้งจุดตรวจได้ อีกทั้งการชำระค่าปรับตามใบสั่งมีน้อย การเชื่อมโยงข้อมูลกับกรมการขนส่งยังไม่เรียบร้อย ทำให้การบังคับใช้กฎหมายขาดประสิทธิภาพ คนละเมิดกฎหมายมากขึ้น เห็นได้ชัดโดยเฉพาะหมวกนิรภัย บางคนถูกออกใบสั่ง 20-30 ฉบับแต่ไม่ยอมชำระค่าปรับ

**มติที่ประชุม** ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. เห็นควรให้ สจส.เพิ่มการสื่อสารให้ประชาชนเห็นอีกมุมว่า การเกิดอุบัติเหตุในช่วงนี้มีความเสี่ยงสูง เสี่ยงจากรถที่ใช้ความเร็วสูงเนื่องจากถนนโล่ง และเมื่อเกิดอุบัติเหตุก็มีความเสี่ยงเพิ่มขึ้นจากความล่าช้าของรถพยาบาล (เสียง 3 ต่อ ต่อที่1 เสียงบนถนน ต่อที่2 เสียงจากรถพยาบาลมาล่าช้า ต่อที่3 เสียงที่ต้องรอในห้องER (ไม่ได้รับการรักษาทันที หรือไม่มีเตียงจากสถานการณ์ covid)
2. ปัจจัยเสียงเชิงกายภาพที่บ่งชี้ไปที่เจ้าภาพได้ชัด คือการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนน อาจต้องวิเคราะห์ความเสี่ยงเพิ่มเติม เช่นการจัดเก็บอุปกรณ์ก่อสร้างไม่เรียบร้อย หรือการจอดรถทิ้งไว้แล้วมีรถอื่นมาชน จะมีวิธีการสื่อสารอย่างไรให้ไซต์งานก่อสร้าง-ผู้รับเหมารับรู้และเพิ่มความรับผิดชอบ อีกประเด็นคือ ในช่วงนี้ไซต์งานเริ่มกลับมาทำงาน มีรถปุนรถบรรทุกวิ่งตลอดทั้งวัน อาจเพราะต้องเร่งงานหลังจากปิดไป 1 เดือน มีการทำงานจนถึงกลางคืน ช่วงที่มีความเสี่ยงคือ ช่วงเย็นและช่วงค่ำ เพราะมีรถจักรยานยนต์เยอะ ทำให้เกิดความเสี่ยงเฉี่ยวชนกับรถใหญ่ ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องสื่อสารให้เห็นถึงความเสี่ยง และเพิ่มความระมัดระวังในกลุ่มที่ต้องเดินทางในช่วงที่มีรถใหญ่วิ่งค่อนข้างเยอะ (Action เพื่อลดความเสี่ยง) ทั้งนี้ กรณีที่มีการก่อสร้างของหน่วยงานภาครัฐจะมีการขออนุญาต ซึ่งทาง บข.น.มีการเน้นย้ำเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ ทั้งเรื่องแสงสว่าง การจัดวางวัสดุอุปกรณ์ แต่ก็ยังมีจุดบอดในส่วนของภาคเอกชน ที่ทางตำรวจทำได้ ในส่วนของการบังคับใช้กฎหมาย แต่การกำกับกระตุ้นผู้รับเหมาไซต์งานภาคเอกชนอย่างน้อยมาก ในส่วนของการสื่อสารให้ประชาชนรับรู้เรื่องสถิติอุบัติเหตุ ความเสี่ยง สจส.จะทำสื่อประชาสัมพันธ์ผ่าน Facebook + Tiktok โดยจะนำเรื่องดังกล่าวไปประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ให้ประชาชนเห็นถึงความเสี่ยง และจะทำหนังสือให้เขตกำกับไซต์งานก่อสร้างอีกทางหนึ่งด้วย

สจส.แจ้งเพิ่มเติม ในส่วนของการให้ชุมชนเป็นหูเป็นตาให้ นั้น ด้วย สจส.มีโครงการลงพื้นที่ 12 ชุมชนเพื่อขับเคลื่อนเรื่องลดอุบัติเหตุ แต่ด้วยสถานการณ์ covid ไม่สามารถดำเนินการได้ จึงได้ปรับเปลี่ยนแผนเป็นรูปแบบการให้ชุมชนเขียนโครงการเกี่ยวกับการอุบัติเหตุในชุมชน เก็บรวบรวมผลการขับเคลื่อนตามกรอบระยะเวลาว่ามีผลทำให้ลดอุบัติเหตุอย่างไร แล้วจึงให้เป็นรางวัลจริงใจ โดยอยู่ในขั้นตอนวาง Concept สจส.จะนำเสนอรูปแบบในการประชุมครั้งถัดไป

**ปี 2564**  
**เดินหน้า ผนึกกำลัง ร่วมสร้างถนนปลอดภัย**

**กรุงเทพมหานคร**  
 ได้กำหนดแผนการดำเนินงานในปีที่ 2  
 โดยดำเนินกิจกรรมรณรงค์  
 ลดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง

มุ่งเน้น **การรณรงค์**  
 และสร้างการมีส่วนร่วมภาคประชาชน  
 เพื่อเป็นกำลังสำคัญในการลดอุบัติเหตุ

ภายใต้แนวคิด **ใช้สติ ลดเสียง หยุดสูญเสีย** **SAVE LIVES**

**เพื่อให้ทุกคนมีส่วนร่วม** สร้างวิถีใหม่ในการใช้รถใช้ถนน  
 ป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น

17

3. ในปัจจุบันยังมีข้อจำกัดในการบังคับเชิงรุก เช่น การแจ้งเตือน การตั้งด่าน ทำให้การทำงานยังเป็นเชิงรับ คือเกิดคดีแล้วย้อนรอยกลับไปหาพฤติกรรมเสี่ยง แต่อย่างน้อยคดีที่เป็นคดี ถ้าสามารถโยงความผิดได้ เช่น รถใหญ่จอดริมทาง น่าจะหาวิธีเชื่อมโยงความรับผิดชอบไปหาผู้ประกอบการ และช่วยกันสื่อสารให้เห็นว่า แม้ว่าเมื่อเกิดคดีแล้วคนขับมีความผิดตามพ.ร.บ.จราจรทางบกและกฎหมายอาญา ผู้ประกอบการก็มีความผิดตามพ.ร.บ.ขนส่งในส่วนของรถนำรถใหญ่มาจอดริมทาง ซึ่งมีบทลงโทษ(ค่าปรับ+ใบอนุญาต) แม้ว่าจะเป็นคดีที่เกิดขึ้นแล้ว แต่ถ้าเชื่อมโยงไปสู่ต้นทางของสาเหตุก็สามารถทำให้คนเกิดการรับรู้และเพิ่มความระมัดระวังได้ **บ.ช.น.รับข้อมูลไปดำเนินการ**

## 2.2 Case base



เกิดเหตุวันพฤหัสบดีที่ 15 ก.ค.2564 เวลา11.23น. บริเวณถนนเจ้าคุณทหาร ด้านถนนร่มเกล้ามุ่งหน้าถนนลาดกระบัง หน้าร้านชัยถาวรรุ่งเรือง แขวงลำปลาทิว เขตลาดกระบัง ท้องที่สน.ฉลองกรุง (บก.น.3)

พฤติการณ์ ชายอายุ23ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์PCX ออกจากที่พักแถวเคหะร่มเกล้ากำลังจะรีบไปทำงานในนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง(บมจ.เคซีอี อีเลคโทรนิคส์) โดยขี่มาตามถนนเจ้าคุณทหาร จากด้านถนนร่มเกล้ามุ่งหน้าถนนฉลองกรุง โดยมีรถกระบะวิ่งอยู่ด้านหน้าในช่องทางที่2นับจากซ้ายสุดและมีรถพ่วง 18 ล้อวิ่งอยู่ด้านหน้าในช่องทางขวาสุด เมื่อถึงบริเวณหน้าร้านชัยถาวรรุ่งเรือง รถจักรยานยนต์ได้วิ่งแทรกเข้าไประหว่างช่องรถกระบะกับรถพ่วง ขณะที่วิ่งแทรกได้ไปเบียดด้านข้างรถกระบะ ทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลัก ผ.ช.ล้มลงไปได้ท้องรถ18ล้อ ทำให้ถูกรถ18ล้อเหยียบบริเวณลำตัว เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ







ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิต รถจักรยานยนต์มีประกันภัย ทายาทได้รับเงินค่าปลงศพตามสิทธิจากบริษัทที่รับประกันภัย  
รถจักรยานยนต์ จำนวน 35,000บาท ไม่มีค่ารักษาก่อนเสียชีวิต พนักงานสอบสวนพิจารณาเป็นความประมาทของผู้เสียชีวิต  
เอง ความคุ้มครองเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น

สจส.แจ้งการดำเนินการ ศปถ.กทม.จัดทำแผนแม่บทและแนวทางขับเคลื่อนเสร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างส่งให้หน่วยงานที่  
เกี่ยวข้อง



## กรุงเทพมหานครตั้งเป้าหมายสู่การเป็นมหานครปลอดภัย

ภายใต้ยุทธศาสตร์แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556-2575)  
**ลดการบาดเจ็บสาหัส และเสียชีวิตให้เป็นศูนย์**

บริการจัดการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร ประจำปีงบประมาณ 2564

ในส่วนของการแก้ไขจุดเสี่ยง ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนกันยายน คงค้าง3-4จุดที่ต้องรองรับปี2565 ส่วนที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานอื่น ได้ทำหนังสือแจ้งและติดตามผล

### 2.1 การวิเคราะห์จุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

#### โครงการจุดเสี่ยง 1 เขต 1 โซน

ผลการดำเนินงานปี 2564

ดำเนินการแล้ว **132 จุด** = 76 %

อยู่ระหว่างดำเนินการ **42 จุด** = 24 %

**174 จุดเสี่ยง**

สำนักงานราชเลขาฯ (สจส.)	34 จุด
สำนักงานธรา (สนย.)	1 จุด
กรมทางหลวง	4 จุด
กรมทางหลวงชนบท	1 จุด
การรถไฟแห่งประเทศไทย	1 จุด
สำนักงานเขต	1 จุด

ข้อมูล ณ วันที่ 10 สิงหาคม 2564

บริการจัดการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร ประจำปีงบประมาณ 2564



สจส.ได้จัดทำ Info ลงใน Facebook ในส่วนของประเด็นเรื่องจุดอับสายตาขนาดใหญ่แล้ว ส่วนเรื่องภัยเงียบของการจราจรในพื้นที่ห้ามจอด สจส.จะนำไปดำเนินการต่อ

**มติที่ประชุม** ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะดังนี้

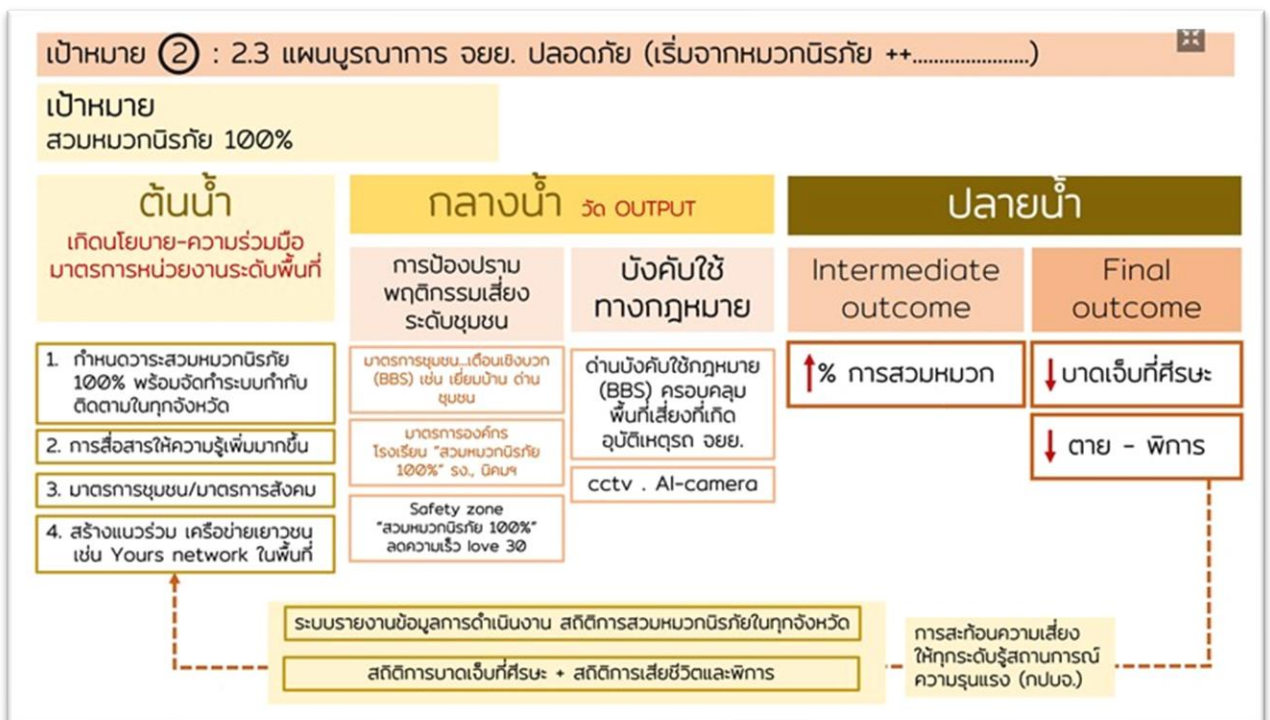
1. การดำเนินการของสจส. เป็นเรื่องที่ดีและอยากให้มีการวัดผล เนื่องจากเป็นการใช้สื่อในลักษณะของการสร้างการรับรู้ ปัจจุบันความเสี่ยงมีความซับซ้อนกว่าการเห็นในรูปแบบเดิม ในรูปแบบตัวอย่างของ case Base นี้ ประชาชนควรรับรู้ความเสี่ยงเพื่อคาดการณ์ เพื่อจะเตือนตัวเองได้ ต้องเป็นการรับรู้ที่ไม่ใช่การสื่อแบบเป็น info หรือเป็นไวรัล
2. ฝ่ายสจส.ช่วยดูว่าทำอะไร เช่น การทำคลิปที่พูดถึงความเสี่ยงในกทม. และหนึ่งในนั้นคือ การชี้รถจักรยานยนต์แทรกกลางรถใหญ่ เพื่อให้รับรู้ถึงความเสียม แล้วขยาย Message ในคลิปว่า ความเสี่ยงที่ว่าคือ เมื่อคุณขับขึ้นมา รถคันที่อยู่ด้านหน้าอาจชะลอทันที หากคุณใช้ความเร็วไม่เหมาะสม คุณเลือกที่จะแซงแบบแทรกเข้าไป นี่ก็ความเสี่ยง เคสนี้เข้าใจว่ารถจักรยานยนต์ขึ้นมาเร็วแล้วเบรกไม่ทัน เพราะรถเลนกลางเหมือนชะลอทันที จึงตัดสินใจแทรก พอเบียดรถ กระบะเล็กน้อยก็เสียหลัก แล้วถูกรถใหญ่ดูเข้าไป เมื่อทำคลิปลักษณะแบบนี้ และสื่อว่าตอนนี้นักทม. มีอุบัติเหตุลักษณะแบบนี้รายที่20แล้ว Message แบบนี้จะมีพลังในการเตือนว่า หวังว่าคุณจะไม่ใช่รายต่อไป และคลิปนี้ สจส. ก็ส่งให้ผู้ประกอบการในนิคมลาดกระบัง หรือส่งผ่าน LINE กลุ่มกลางของจป.ทั้งประเทศ ซึ่งสามารถแชร์ต่อถึงพนักงานได้เลย พนักงานจะเข้าใจความเสี่ยง อยากเห็นสจส. คิดถึงสื่อในลักษณะที่สื่อสารความเสี่ยงที่จะเข้าใจและเกิดความตระหนักมากขึ้น ซึ่งคลิปในวันนี้และที่ผ่านมาหลายคลิป ทำอย่างไรให้ outsource เอาคลิปเหล่านี้มาเล่าเรื่องแล้วใส่ Message เข้าไป การสื่อลักษณะนี้จะถึงตัวผู้รับได้ง่าย สร้างความเข้าใจได้มากกว่าสื่อไวรัล
3. ก่อนหน้านี้การจราจรในพื้นที่ได้เคยร้องขอให้มีการจัดอบรมเรื่องพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อจะได้ให้คำแนะนำ/ถ่ายทอดความรู้ในพื้นที่ต่อไป

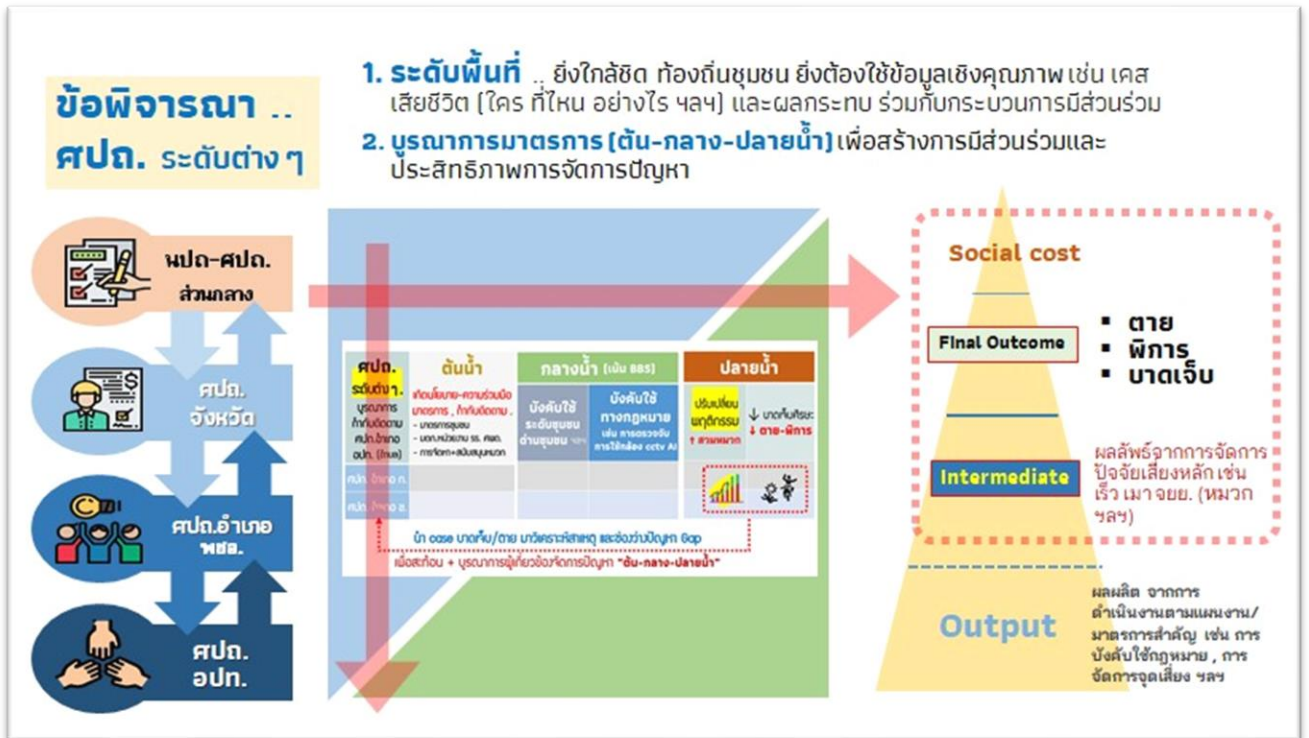
บช.น. ขอให้บริษัทกลางจัดอบรมความรู้เรื่องพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ให้ ผ่านzoom

4. ในการประชุม ครก.ครั้งต่อไป เห็นควรให้สน.มานำเสนอ case base และจะได้เป็นเวทีเสริมการ workshop หลังการอบรมด้วย แล้วเชิญ สปภ.เขตพื้นที่เกิดเหตุร่วมด้วย จะได้นำข้อเสนอในที่ประชุมไป Action ร่วมกันในพื้นที่ โดยเริ่มจากสน.ในพื้นที่ที่มีอุบัติเหตุเยอะๆ เช่น สน.ในพื้นที่บก.น.2,3,9 โดยเชิญรองผบ.ก.น. รองผกก. หรือสว.จร.เข้าร่วมด้วย **สจส.แจ้งเพิ่มเติม** สจส.มีแผนที่จะขอภาพ/คลิปอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตมาเก็บไว้ เพื่อทำการสืบสวนอุบัติเหตุในภายหลัง โดยกำลังฟอร์มทีมอยู่ คาดว่าจะดำเนินการได้เร็วๆนี้ ทั้งนี้ หากดำเนินการได้แล้ว จะจัดส่งคลิปให้ฝ่ายเลขาฯเพื่อใช้วิเคราะห์ Case base อีกทางหนึ่งด้วย โดย สจส.จะใช้ข้อมูลที่ ครก.รวบรวมเป็นรายวัน เป็นข้อมูลในการประสานขอภาพ/คลิป ทั้งนี้ หากมีเคสที่น่าสนใจคณะสามารถขอภาพ/คลิป โดยแจ้งใน Line ครก.ได้ ทาง สจส.จะทำการประสานขอให้ (กล้องทั้งหมดใน กทม.จะถูกจัดเก็บไว้ที่หน่วยงานของกทม.ทั้งหมดโดยกระจาย Server 12 ศูนย์(12 เขต) และอยู่ที่ศาลาว่าการ (เสาชิงช้า) อีก 1 ที่ ซึ่งในอนาคตจะทำเป็นวอลลุ่ม ให้สามารถดูภาพแบบเรียลไทม์ หรือดูภาพย้อนหลังได้ ในส่วนของ บก.จร.จะดึงภาพเฉพาะกล้องตามทางแยกสำคัญ 175 แยก แต่ข้อมูลจะอยู่ที่ Server ที่ศาลาว่าการกทม.)

**คุณหมอนระพงศ์เสริม**

1. ในการอบรม สปภ.เขตที่จะจัดขึ้น เพิ่มเติมจากเรื่อง Thairsc ในส่วนของ Problem base คือการรวบรวมข้อมูลหลายๆเคสมาวิเคราะห์ อยากรู้ให้ทราบนอกจากทางเทคนิค เข้าถึงข้อมูลเป็น ใช้ข้อมูลได้ถูกต้อง ในทางการวิเคราะห์ ขวนเขตวิเคราะห์ผ่านการตั้งสมมติฐาน โดยดึงเฉพาะกลุ่มรถจักรยานยนต์มาวิเคราะห์ให้เห็นแบบแผนการเกิดเหตุส่วนใหญ่เกิดช่วงเวลาไหน มีความเสี่ยงอะไร รอคอยอะไรเป็นรถคู่กรณี เพื่อนำไปสู่การ Action ไม่ใช่การวิเคราะห์แบบกว้างๆ แต่เป็นการวิเคราะห์เพื่อ Action โดยทำเป็นกรณีศึกษาที่เน้นให้เขตเข้าใจในเรื่องเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อ Action เช่น นำเรื่องรถจักรยานยนต์มาวิเคราะห์ให้เห็นแนวทางมาตรการ หรืออาจโยงกับเรื่องทั่วก็ได้ (ใช้ข้อมูล Thairsc หรือนำข้อมูลอื่นมาประกอบ)
2. ข้อมูลจาก ThaiRsc ส่วนใหญ่เป็นข้อมูลปลายน้ำ คือเกิดผล(เจ็บ/ตาย)แล้ว คือออกมาทาง Final outcome แล้ว ขณะเดียวกันข้อมูลที่เป็น Intermediate ที่สำคัญ หรือข้อมูลกลางน้ำที่เป็นการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ข้อมูลการดำเนินคดี ข้อมูลจาก CCTV , AI-camera แล้วโยงกลับมาทำให้วิเคราะห์ไปสู่มาตรการที่ต้นน้ำได้ ในส่วนของการอบรมครั้งนี้ เน้นการใช้ข้อมูลปลายน้ำที่โยงไปสู่การตั้งคำถามถึงมาตรการกลางน้ำ-ต้นน้ำได้





- เสนอให้บริษัทกลางฯ ขยายรูปแบบการอบรม Case base / problem base เป็นการทำงานร่วมกับตำรวจในพื้นที่ ไปยังสาขาอื่นๆเพิ่มเติม โดยใช้ Model ข.น.
- งานอุบัติเหตุแห่งชาติ เลื่อนไปเป็นปลายเดือนพฤษภาคม 65 ส่วนปลายปีจะเป็นการจัดกิจกรรมแบบออนไลน์ 1 วัน

- วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา ไม่มีเรื่องเสนอพิจารณา
- วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ ไม่มี

นัดหมายประชุมครั้งถัดไป เดือนกันยายน 2564 บริษัทกลางฯจะประสานแจ้งวันนัดหมายล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วัน

ปิดประชุม เวลา 12.00น.

ศิริพร รัตนทัศนีย์  
ผู้บันทึก