

วิสัยทัศน์

เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

พันธกิจ

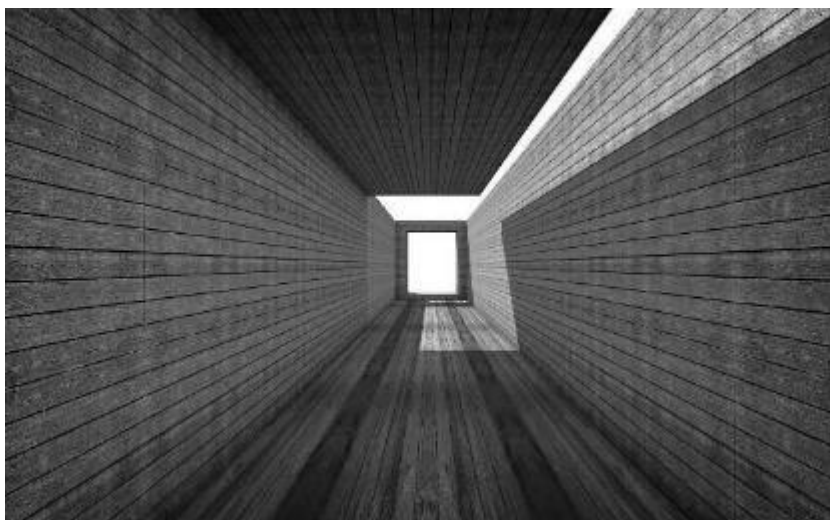
สะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง สาเหตุ
(Feed back loop) ให้เจ้าภาพผ่านกลไก ศปถ.



การประชุมศูนย์ความร่วมมือ ป้องกันอุบัติเหตุทุกทม.(ศรท.)

ครั้งที่ 7/2564 ZOOM Conference

วันพฤหัสบดีที่ 30 กันยายน 2564



วาระประชุม

วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

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

1.2 การจัดอบรม www.thairsc.com ศปถ.เขต

วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

2.1 รายงานสถานการณ์สะสม ณ เดือนสิงหาคม 2564

2.2 Case base (2 Case)

2.3 smart safety zone 4.0

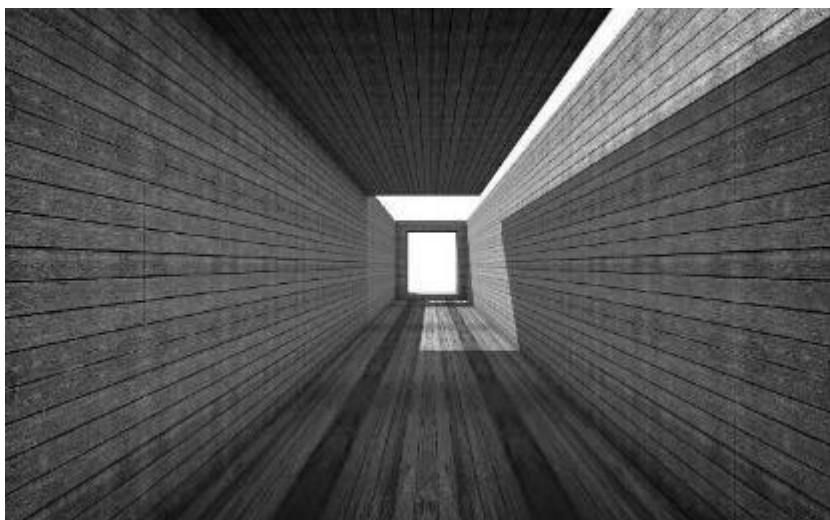
2.4 โครงการเสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทาง

ถนน

วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

3.1 เวทีให้ ศปถ.เขต และ สน. นำเสนอ problem base & case base

วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ



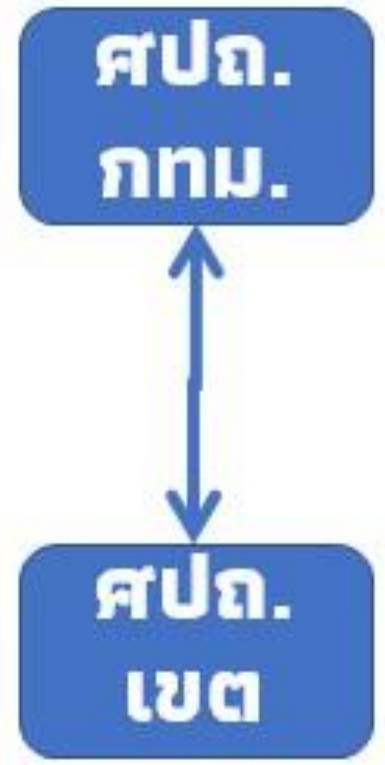
เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 แผนการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อต่อที่ประชุม
ศปถ.กทม. ครั้งที่ 1/64 (โดย สจส.)

1.2 การจัดอบรม www.thairsc.com ศปถ.เขต

วาระที่ 1

[ร่าง] DASH Board : กำกับติดตาม สปถ.เขต



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

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



โครงการบริหารจัดการศูนย์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.)

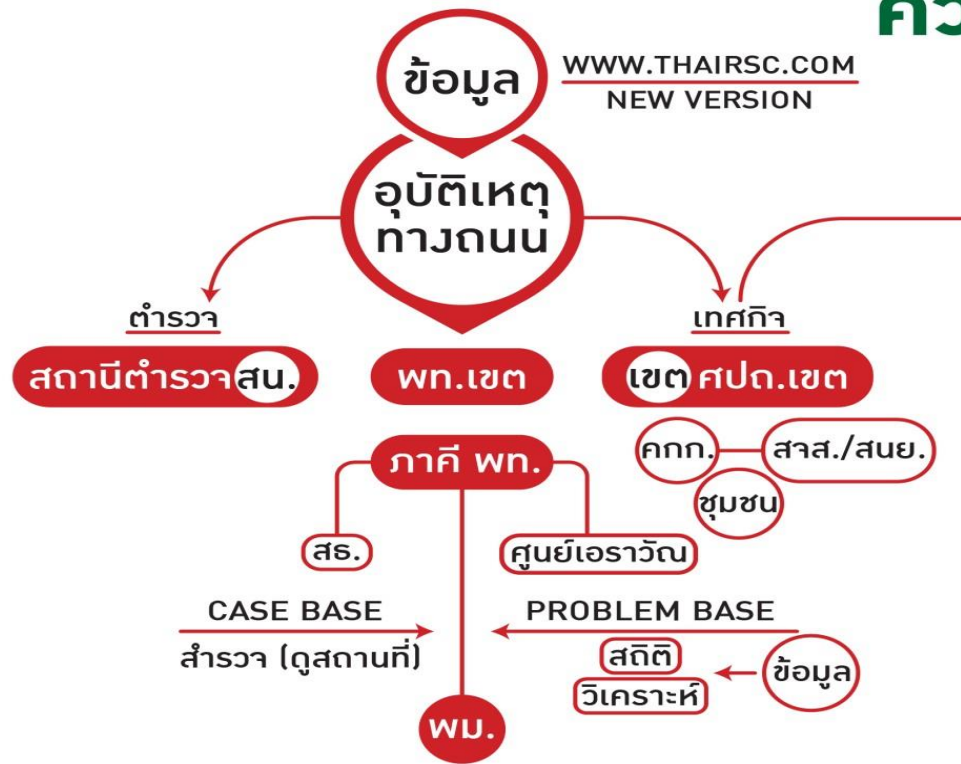


ติดตามความคืบหน้า 8
ข้อเสนอแนะ ของ ศรท.

ติดตามความคืบหน้า 8 ข้อเสนอแนะ ของ ครก. สำหรับการประชุม ครั้งที่ 8/2564

หมวด	ข้อเสนอแนะ	การดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ความคืบหน้า	ผู้รับผิดชอบ
ข้อมูล	สนับสนุนให้ ศปด.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่	- จัดอบรมเจ้าหน้าที่เขต 50 เขต หลักสูตร Thairsc & benefits of information	พ. 22 ก.ย. 64	รอสรุปผลการดำเนินการ	กลุ่มงานสถิติและวิจัย
		- จัดเตรียมประชุม case base ให้กับ ศปด.เขต	ต้นเดือน ต.ค. 64	สรุปแนวคิด และขอบเขตงาน	กลุ่มงานสถิติและวิจัย + กลุ่มงานวิชาการจราจร
	มีช่องทางรวบรวมแผน - การดำเนินการ - การติดตามผล ศปด.เขต 50 เขต	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำ	1 - 31 ต.ค. 64	เขียนใบสั่งงาน ทปช.	กลุ่มงานสถิติและวิจัย
	ศปด.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ครก. กรณีมี case base ในพื้นที่เขตนั้นๆ	เชิญเขตเจ้าของพื้นที่เข้าร่วมประชุม	ทุกๆ เดือน ก่อนการประชุม	รอสรุปรายชื่อเขตที่ต้องเข้าร่วมประชุมจาก บ. กลางฯ	กลุ่มงานสถิติและวิจัย + กลุ่มงานวิชาการจราจร
ที่ปรึกษา/ outsource	มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือเขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำ	1 - 31 ต.ค. 64	เขียนใบสั่งงาน ทปช.	กลุ่มงานสถิติและวิจัย
	เปิดช่องให้ ศปด.เขต สามารถ outsourcingทีม/แนวร่วม มาเสริมด้านวิชาการฯ ได้	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำ และศปด.เขต สามารถแต่งตั้งผู้แทนมหาวิทยาลัย/วิทยาลัยเป็นกรรมการได้ (ปัจจุบัน มี 17 เขต ที่มี ม.เป็น ก.ก. 28 แห่ง)	1 - 31 ต.ค. 64	เขียนใบสั่งงาน ทปช.	กลุ่มงานสถิติและวิจัย
Action	ศปด.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ กม. และด้านอื่นๆ	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำและร่างแผนปฏิบัติการด้านควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2565-2570 กลยุทธ์ที่ 2 ควบคุมพฤติกรรมก้าวร้าวหลังดื่ม มีการดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน	พ.ย.64 - ก.พ.65	รอสรุปแผนปฏิบัติการด้านควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2565-2570	กลุ่มงานวิชาการจราจร
	ศปด.กทม. และ ศปด.เขต ขวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน Delivery สถานศึกษา	จัดกิจกรรม"ร่วมรู้ ร่วมคิด ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คนปลอดภัย ชุมชนเป็นสุข"ในรูปแบบการประกวดคลิปสั้น ให้เยาวชนคนรุ่นใหม่ได้มีส่วนร่วมออกแบบแนวคิดรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน	พ.ย.64 - ก.พ.65	อยู่ระหว่างดำเนินขั้นตอนขออนุมัติปรับแก้สัญญา	กลุ่มงานวิชาการจราจร
แก้ไขจุดเสี่ยง	ศปด.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ครก. ไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขตที่จะต้องมีการมาตรการในแก้ไขต่อไป	ศปด.เขตสายไหมจัดประชุม 23 ก.ย.64 มีการพิจารณาแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต จำนวน 4 จุด (สน.คั่นยาว 1 จุด สน.สายไหม 3 จุด)	23 ก.ย.64	รอสรุปผลการดำเนินการ	กลุ่มงานวิชาการจราจร

ความคุ้นเคย **ศรท.**



ข้อมูลกับการตั้งสมมุติฐาน
เพื่อ นำสู่การจัดการ **ร่วม**

- เจ้าภาพ
- พื้นที่

เรียน



COVID-19 6 GAME CHANGER

การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง

ชุมชนรักความปลอดภัย เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม

เงินกองทุนสุขภาพฝ่ายพัฒนา (เลขา)

สำนักอนามัย

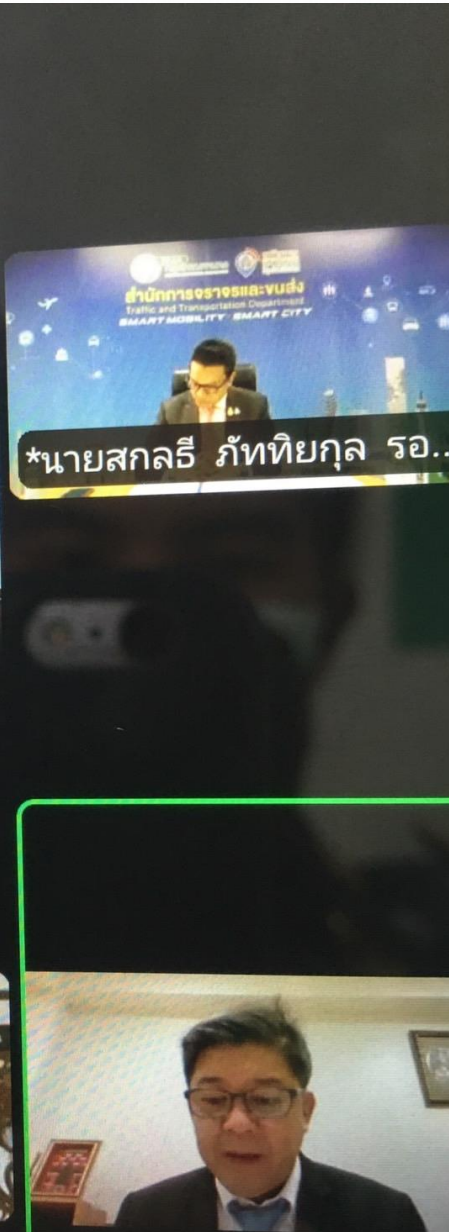


ข้อเสนอแนะ

1.สนับสนุนให้ ศปถ.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ
PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และ
ขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่

การดำเนินการ

จัดอบรมเจ้าหน้าที่เขต 50 เขต หลักสูตร THAIRSC & BENEFITS
OF INFORMATION เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2564



Zoom Meeting

Recording

Daoreuk-CPI

ThaiRSC & benefits of information

ประจักษ์ ธิมา...

MC_มยุรี

*กมลพร สอนรัมย์

*Siriporn Rattanasanee

*ประสิทธิ์ รัตนการังจิตตา

Zoom Meeting

Recording

Daoreuk-CPI

Siriporn Rattanasanee

ชัชชนกร นรพ...

*ชัชชนกร นรพ...

*ประสิทธิ์ ภัททิยกุล รอ...

*ประสิทธิ์ รัตนการังจิตตา

107

Unmute Start Video Participants Chat Share Screen Record Reactions Apps Leave

Zoom Meeting

Recording

กฏ.จักรยานยนต์

จักรยานยนต์ ความปลอดภัย

1 ประชาชน

2 อาชีพ

3 เยาวชน

กลุ่ม	กลุ่มอายุ
ผู้ใหญ่	25-35 ปี
เด็ก	10-15 ปี
วัยรุ่น	16-24 ปี
ครอบครัว	เด็ก + ผู้ใหญ่
นักเรียน	เด็ก + วัยรุ่น
อาชีพ	ผู้ใหญ่ + วัยรุ่น
ครอบครัว	เด็ก + วัยรุ่น + ผู้ใหญ่

84°F Cloudy 11:00 AM 9/22/2021

Zoom Meeting

Recording

Daoreuk-CPI

ชัชชนกร นรพ...

*ชัชชนกร นรพ...

*ประสิทธิ์ ภัททิยกุล รอ...

Zoom Meeting

Recording

กฏ.จักรยานยนต์

จักรยานยนต์ ความปลอดภัย

1 ประชาชน

2 อาชีพ

3 เยาวชน

กลุ่ม	กลุ่มอายุ
ผู้ใหญ่	25-35 ปี
เด็ก	10-15 ปี
วัยรุ่น	16-24 ปี
ครอบครัว	เด็ก + ผู้ใหญ่
นักเรียน	เด็ก + วัยรุ่น
อาชีพ	ผู้ใหญ่ + วัยรุ่น
ครอบครัว	เด็ก + วัยรุ่น + ผู้ใหญ่

84°F Cloudy 11:00 AM 9/22/2021

ข้อเสนอแนะ

5.เปิดช่องให้ ศปถ.เขต สามารถ OUTSOURCINGทีม/แนวร่วม
มาเสริมด้านวิชาการฯลฯ ได้

การดำเนินการ

อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำ และศปถ.เขต
สามารถแต่งตั้งผู้แทนมหาวิทยาลัย/วิทยาลัยเป็นกรรมการได้
(ปัจจุบัน มี 17 เขต ที่มี ม.เป็น ก.ก. 28 แห่ง)

ศปถ.เขต ที่มีผู้แทนมหาวิทยาลัย/วิทยาลัยเป็นกรรมการ(17 เขต 28 แห่ง)

ลำดับที่	ศปถ.เขต	ผู้แทนมหาวิทยาลัย/วิทยาลัย
1	คลองสาน	1. วิทยาลัยเทคโนโลยีมิตรพลบริหารธุรกิจ 2. วิทยาลัยสารพัดช่างธนบุรี
2	คลองสามวา	1. วิทยาลัยบริหารธุรกิจและการท่องเที่ยวกรุงเทพ 2. วิทยาลัยอาชีวศึกษาเจริญพัฒนาบริหารธุรกิจ 3. วิทยาลัยเทคโนโลยีนิรชาบริหารธุรกิจและนิรชาศึกษา 4. วิทยาลัยเทคโนโลยีมีนบุรีโปลีเทคนิค 5. วิทยาลัยเทคโนโลยีแพชั่นนานาชาติ
3	คันนายาว	วิทยาลัยเทคโนโลยีทักษิณาบริหารธุรกิจ
4	ทุ่งครุ	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
5	บางกะปิ	มหาวิทยาลัยรามคำแหง
6	บางแค	1. วิทยาลัยเทคโนโลยีกรุงธน 2. วิทยาลัยเทคโนโลยียานยนต์
7	บางซื่อ	วิทยาลัยเทคนิควิมลบริหารธุรกิจ
8	บางนา	วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนวิชาการ

ลำดับที่	ศปถ.เขต	ผู้แทนมหาวิทยาลัย/วิทยาลัย
9	บางพลัด	1. วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก 2. วิทยาลัยเทคโนโลยีไทยอาชีวศึกษา
10	ปทุมวัน	1. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก วิทยาเขตอุเทนถวาย 2. สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน
11	พระโขนง	วิทยาลัยเทคโนโลยีกรุงเทพ
12	ภาษีเจริญ	มหาวิทยาลัยสยาม
13	ลาดกระบัง	1. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง 2. มหาวิทยาลัยกรุงเทพสุวรรณภูมิ
14	สัมพันธวงศ์	1. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ วิทยาเขตบพิตรพิมุขจักรวรรดิ 2. วิทยาลัยสารพัดช่างสี่พระยา สาขาเอี่ยมมะอ
15	หนองจอก	วิทยาลัยการอาชีพกาญจนาภิเษกหนองจอก
16	หนองแขม	มหาวิทยาลัยธนบุรี
17	หลักสี่	วิทยาลัยเทคโนโลยีสันติโกสินทร์

ข้อเสนอแนะ

6. ศปถ.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง
เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน
ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ กม. และ
ด้านอื่นๆ

การดำเนินการ

อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำและวางแผนปฏิบัติการด้าน
ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2565-2570
กลยุทธ์ที่ 2 ควบคุมพฤติกรรมการขับขี่หลังดื่ม มีการดำเนินการร่วมกับ
ภาคี/หน่วยงาน

(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐

กลยุทธ์	โครงการ	กิจกรรมหลัก	ตัวชี้วัด	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
กลยุทธ์ที่ ๒ : ควบคุมพฤติกรรมการ ขับขี่หลังการดื่ม	๑. การควบคุม พฤติกรรมการขับขี่ หลังการดื่ม	๑. จัดให้มีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ใน ผู้ขับขี่ ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลปี ใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และวันหยุดต่อเนื่อง และตรวจย่านสถานบันเทิง	- มีจุดตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในถนน เชื่อมต่อจังหวัดที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร และถนนที่ในพื้นที่จัดงานหรือจัดกิจกรรม	<u>หน่วยงานหลัก</u> - กองบัญชาการตำรวจนครบาล - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ <u>หน่วยงานสนับสนุน</u> - สำนักงานเขต - สำนักการจราจรและขนส่ง - สำนักอนามัย - สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง - กรมคุมประพฤติ
		๒. พัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่ตำรวจและ เครือข่ายที่เกี่ยวข้องในการตั้งด่าน ตรวจ ระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจอย่างสุ่ม (Random Breath Test)	- จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเครือข่ายที่ เกี่ยวข้องได้รับการพัฒนาศักยภาพเกี่ยวกับ การตั้งด่านตรวจระดับแอลกอฮอล์ทางลม หายใจ (๑๐๐ ราย ทุกปี)	<u>หน่วยงานหลัก</u> - สำนักอนามัย
		๓. รณรงค์ ประชาสัมพันธ์การลดอุบัติเหตุ จากการจราจรทางถนน ขับไม่ดื่ม ดื่มไม่ขับ	- มีการรณรงค์ขับไม่ดื่ม ดื่มไม่ขับอย่าง น้อย ๑๒ ครั้ง/ปี	- สำนักการจราจรและขนส่ง - สำนักงานเขต - กองบัญชาการตำรวจนครบาล - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ <u>หน่วยงานสนับสนุน</u> - สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง - กรมคุมประพฤติ
		๔. ให้ความรู้เรื่องข้อกฎหมาย เกี่ยวกับการ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งเยาวชน ประชาชนและผู้ปฏิบัติงาน	- มีการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เกี่ยวกับ การควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้ง เยาวชน ประชาชน และผู้ปฏิบัติงาน อย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง	- สำนักการจราจรและขนส่ง - สำนักงานเขต - กองบัญชาการตำรวจนครบาล - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ <u>หน่วยงานสนับสนุน</u> - สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง - กรมคุมประพฤติ

ข้อเสนอแนะ

7. ศปถ.กทม. และ ศปถ.เขต ชวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน DELIVERY สถานศึกษา

การดำเนินการ

จัดกิจกรรม"ร่วมรู้ ร่วมคิด ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คนปลอดภัย ชุมชนเป็นสุข"ในรูปแบบการประกวดคลิปสั้น ให้เยาวชนคนรุ่นใหม่ ได้มีส่วนร่วมออกแบบแนวคิดรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน

กิจกรรม"ร่วมรู้ ร่วมคิด ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คนปลอดภัย ชุมชนเป็นสุข"

เป็นกิจกรรมที่สร้างแนวร่วมให้กับเยาวชนคนรุ่นใหม่ โดยเปิดโอกาสให้คนรุ่นใหม่ได้มีส่วนร่วมในการออกแบบแนวคิดในการรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนน ในรูปแบบการประกวดจัดทำคลิปสั้น

เปิดกิจกรรม
รับสมัครเยาวชน
เข้าร่วมกิจกรรม
ทางออนไลน์

ติดตาม
โดยอบรมออนไลน์
เยาวชนที่เข้าร่วม
กิจกรรมพร้อมเป็น
พี่เลี้ยง

เยาวชนส่ง
ผลงานคลิปสั้น
เข้าประกวด

คณะกรรมการ
ตัดสินผลงานคลิป
สั้นเพื่อคัดเลือก
คลิปที่มีความโดดเด่น

พิธีมอบรางวัล
เยาวชนเพื่อเป็นขวัญ
และกำลังใจแก่ชุมชน
และสังคม

มีองค์ประกอบและหลักเกณฑ์
ในการประกวดและคัดเลือก
พร้อมให้รางวัลคลิปสั้น
ต้นแบบที่มีความโดดเด่น ตรง
ตามวัตถุประสงค์ของโครงการ
สามารถนำไปใช้ใน
ชีวิตประจำวันได้จริง

วิทยากรหรือ
ผู้เชี่ยวชาญในสาขา
ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
สำหรับมาให้ความรู้ใน
การอบรม

รวบรวมผลงานของเยาวชน
พร้อมคัดกรอง เพื่อนำเสนอในที่
ประชุมคณะกรรมการพิจารณา
ผลงาน

จัดประชุมเพื่อคัดเลือกคลิปที่
มีความโดดเด่น โดย
ผู้เชี่ยวชาญจากสถาบัน หรือ
หน่วยงานวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง
เพื่อร่วมเป็นคณะกรรมการ
ร่วมกับกรุงเทพมหานคร

ทำโล่ประกาศเกียรติคุณ เงิน
รางวัล พร้อมใบประกาศนียบัตร
มอบให้เยาวชนผู้ได้รับรางวัล

กทม. จักรยานยนต์ อาชีพ

ประชาชน



ชาวบ้าน
กีฬา/สะสม



เยาวชน



นร./นศ
โรงเรียน /วิทยาลัย/
มหาวิทยาลัย

- 2.1 ทำงาน เดินทาง
- 2.2 ขนส่ง
 - ส่งอาหาร
 - ขนส่งสินค้า
 - ส่งเอกสาร
- 2.3 วิน จยย.

สะดวก

คล่องตัว
รวดเร็ว

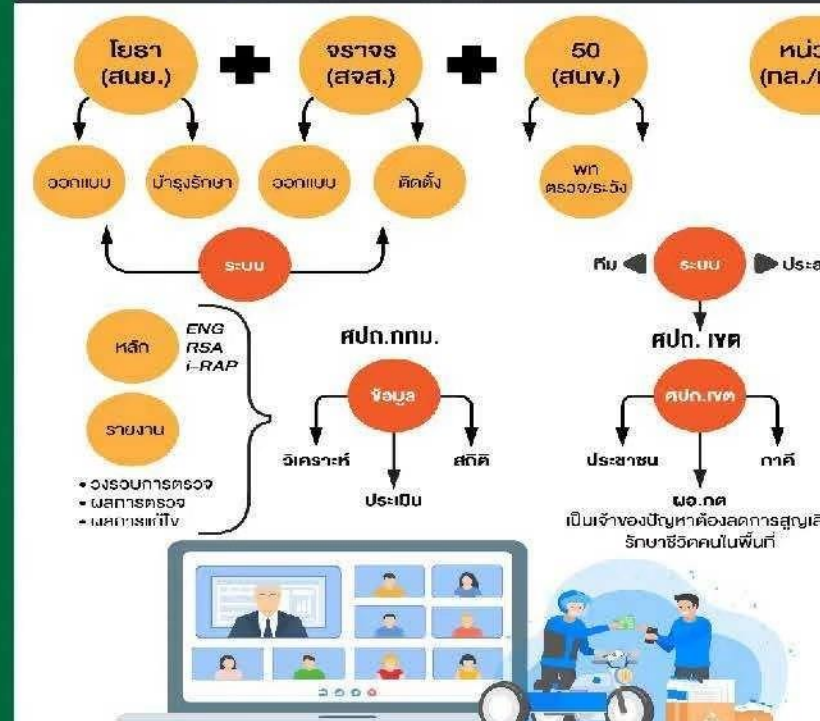


คน

กรุงเทพฯ

เดินทาง	รถดี รถเยอะ
ต้นทุน	ประหยัดค่าใช้จ่าย
เวลา	รวดเร็ว
การเข้าถึง	ซื้อง่าย ร้านอขาย
ทางเลือก (เดินทาง)	ระบบขนส่งสาธารณะ ไม่ครอบคลุม
อาชีพ	หารายได้

จักรยานยนต์ ความปลอดภัย จิตสำนึก



1 ประชาชน

- ชุมชน (ใช้ระยะเดินทางสั้น)
- บันเทิงการ (Sport/Travel)
- สะสม (Classic/Antique)

- 1.1 สร้างการตระหนักรู้ "ความปลอดภัยขั้นพื้นฐาน"
- 1.2 เรียนรู้ภัยจากการขับขี่.

2 อาชีพ

- 2.1 คนทำงาน ใช้เดินทาง เข้า-เย็น
- 2.2 ขนส่ง ส่งอาหาร/ส่งสินค้า-เอกสาร

- 1. เชิญชวนผู้ประกอบการ
 - 2. สร้างระบบ ส่งเสริม "ความปลอดภัย"
 - 3. เป้าหมาย ส่งตรงเวลา คงความปลอดภัย
- บริการประชาชน
- High Service / Zero Accident
- 2.3 วิน จยย. ▶ ผู้ควบคุม กทม. ขบ. ตร.



3 เยาวชน

- 3.1 แบบ ปชช. ▶ ตระหนักรู้ + เรียนรู้
- 3.2 ร่วมสถานศึกษาจัดการปัญหา ร่วมภาคีที่เกี่ยวข้องส่ง



ข้อเสนอแนะ

8. ศปถ.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรภ. ไป กำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขตที่จะต้องมีการเฝ้าระวังต่อไป

การดำเนินการ

ศปถ.เขตสายไหมจัดประชุม 23ก.ย.64 มีการพิจารณาแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต จำนวน 4 จุด (สน.คันนายาว 1 จุด สน.สายไหม 3 จุด)



บันทึกข้อความ

สำนักงานการจราจรและขนส่ง
เลขรับ ๗ ๕๗๗/๒๕๖๔ กบ๖.
วันที่ ๑๖ กย. ๒๕๖๔
เวลา ๑๕.๓๐ น

ส่วนราชการ สำนักงานเขตสายไหม (ฝ่ายเทคนิค โทร.๐-๒๑๕๕๘-๗๓๕๕๗ หรือ ๗๒๖๔ โทรสาร.๐-๒๑๕๕๘-๗๓๕๕๗)
ที่ กท.๗๕๐๙/๒๕๖๔/๒๕๖๔ วันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง ขอเชิญประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขตสายไหม (ศปถ.เขต)

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานการจราจรและขนส่ง
ด้วยสำนักงานเขตสายไหม ได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขตสายไหม (ศปถ.เขต) เพื่อดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เขตสายไหม ในวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุมพุ่ม เชื้อแก้ว สำนักงานเขตสายไหม

สำนักงานเขตสายไหม จึงขอเรียนเชิญท่านหรือผู้แทนเข้าร่วมประชุมตามวัน เวลา และสถานที่ดังกล่าว ทั้งนี้ได้แนบคำสั่งสำนักงานเขตสายไหม ที่ ๔๓๐/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ และระเบียบวาระการประชุมมาด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(นายโกศล สุทรพุกกะ)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต ปฏิบัติราชการแทน
ผู้อำนวยการเขตสายไหม

กองนโยบายและแผนงาน สจ.
เลขรับ ๒ ๑๒๘/๒๕๖๔
วันที่ ๑๗ ก.ย. ๒๕๖๔
เวลา

กลุ่มงานวิชาการจราจร
เลขรับ ๑๔๐/๒๕๖๔
วันที่ ๒๐ ก.ย. ๒๕๖๔
เวลา ๑๐.๐๐

เรียน หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร
เพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

(นายอนันท์ชัย เหมประเสริฐวงศ์)
ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน
สำนักงานการจราจรและขนส่ง

ร.ร. ดุจดัตตกุล
รองผู้อำนวยการเขตสายไหม

(นายอนันต์ สุวรรณปริญญา)
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ
หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร กองนโยบายและแผนงาน
สำนักงานการจราจรและขนส่ง

- ทราบ
- มอบ กน.สจส. เข้าร่วมประชุม
- สำเนาเรียน รมอ.สจส.(นายไทภัทรา) ทราบ

(นายประพาส เหลืองศิรินภา)
ผู้อำนวยการสำนักงานการจราจรและขนส่ง
๑๖ กย ๒๕๖๔

ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขตสายไหม (ศปถ.เขต)
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔

วันพฤหัสบดีที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น.
ณ ห้องประชุมพุ่ม เชื้อแก้ว สำนักงานเขตสายไหม

- ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่อง ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
- ๑.๑ แจ้งคำสั่งกรมแพนทานครที่ ๒๕๖๔/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๔ เรื่องจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต (ศปถ.เขต)
 - ๑.๒ แจ้งคำสั่งสำนักงานเขตสายไหม ที่ ๔๓๐/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๔ เรื่องจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขตสายไหม (ศปถ.เขต)

ระเบียบวาระที่ ๒ สรุปผลการปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามโครงการ ZERO ACCIDENT ZONE ของสำนักงานเขตสายไหม

- ระเบียบวาระที่ ๓ การพิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหาลุทธิเหตุทางถนนบริเวณที่มีผู้เสียชีวิต
- ๓.๑ พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลคันนายาว จำนวน ๓ จุด
 - บริเวณถนนสุขาภิบาล ๕ (เชิงป่ากขอยสุขาภิบาล ๕ แยก ๓๗)
 - ๓.๒ พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลสายไหม จำนวน ๑ จุด
 ๑. บริเวณถนนสุขาภิบาล ๕ ซอย ๕๕ หน้าหมู่บ้านชัยพฤกษ์
 ๒. บริเวณปากซอยสายไหม ๗๘
 ๓. ถนนพหลโยธินขาเข้า ห่างจาก ร.พ.ภูมิพลฯ ไปทางสะพานใหม่ประมาณ ๑๐๐ เมตร (ใกล้แยกทลาลัยการ)

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่องอื่น ๆ

สื่อประชาสัมพันธ์ FACKBOOK ตามมติที่ประชุม ศรท.ครั้งที่ 4/64

3 ความเสี่ยง ที่ต้องเจอ หากเกิดอุบัติเหตุช่วงโควิด-19

1 อุบัติเหตุรุนแรงขึ้น
มาตรการล็อกดาวน์และเคอร์ฟิว ทำให้ถนนโล่ง นำไปสู่การขับขี่ด้วยความเร็วสูง ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงมากขึ้น

2 อาการหนักมากขึ้น
เนื่องจากภูมิต้านทานน้อยลง ต้องใช้ในการรับผู้ป่วยโควิด-19 และเจ้าหน้าที่ต้องสวมใส่ชุด PPE ทำให้ใช้ระยะเวลาบนถนนกว่าจะถึงที่เกิดเหตุ

3 เสียชีวิต
เนื่องจากเตียงเต็ม โรงพยาบาลหลายแห่งต้องเตรียมกำลังแพทย์และเตียงดูแลผู้ป่วยโควิด-19 ทำให้รับผู้ป่วยอื่นได้น้อยลง

ปฏิบัติตามกฎ ลดอุบัติเหตุ ลดการให้ทีมแพทย์ เพิ่มเตียงผู้ป่วยโควิด-19

ด้วยความปรารถนาดีจาก สำนักงานจราจรและขนส่ง - สจส.

6 วิธีรอด รถเห็นน้ำช่วงหน้าฝน ลดการชน เมื่อถนนลื่น

- 1 ขับรถด้วยความระมัดระวัง**
ในช่วงที่ฝนเริ่มตก จังหวะมาลัยให้แน่นอนอยู่เสมอ เพื่อการควบคุมรถที่ดี
- 2 ลดความเร็ว**
ขณะขับรถช่วงฝนตก ช่วยให้ง่ายยึกเกาะถนน และรีดน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 3 หลีกเลี่ยงการขับรถผ่านแอ่งน้ำ**
พื้นที่ที่น้ำขัง เพราะเสี่ยงต่อการเกิดรถเหินน้ำและ-สับโถงออกนอกเส้นทาง
- 4 เว้นระยะห่าง**
จากรถคันหน้าให้มากกว่าปกติ หากเกิดเหตุฉุกเฉินจะสามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัย
- 5 ขับรถโดยใช้เกียร์ต่ำ**
จะช่วยให้รถยึดเกาะถนนได้ดี
- 6 หมั่นตรวจเช็คระบบและสภาพรถ**
ให้พร้อมต่อการใช้งานอยู่เสมอ รวมถึงสีรถและดอกยางทั้ง 4 ล้อ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

รู้หรือไม่ ช่วงเวลาที่มีความเสี่ยงจะเกิดอาการรถเหินน้ำสูงสุด คือ **10 นาทีแรก หลังฝนตก** เนื่องจากน้ำจะผสมกับน้ำมัน และฝุ่นที่ตกค้างอยู่บนถนน

ด้วยความปรารถนาดีจาก สำนักงานจราจรและขนส่ง - สจส.

ลดคันเร่งสักนิด เป็นมิตรแก่เพื่อนร่วมทาง

ข้อควรระวัง เมื่อเจอแอ่งน้ำ

คือ การลดความเร็วของรถ เบรกชะลอค่อยๆ เคลื่อนผ่านแอ่งน้ำไป เพื่อไม่ให้น้ำกระเด็นใส่ที่คนที่เดินทางเท้า และลดอุบัติเหตุจากรถเหินน้ำได้

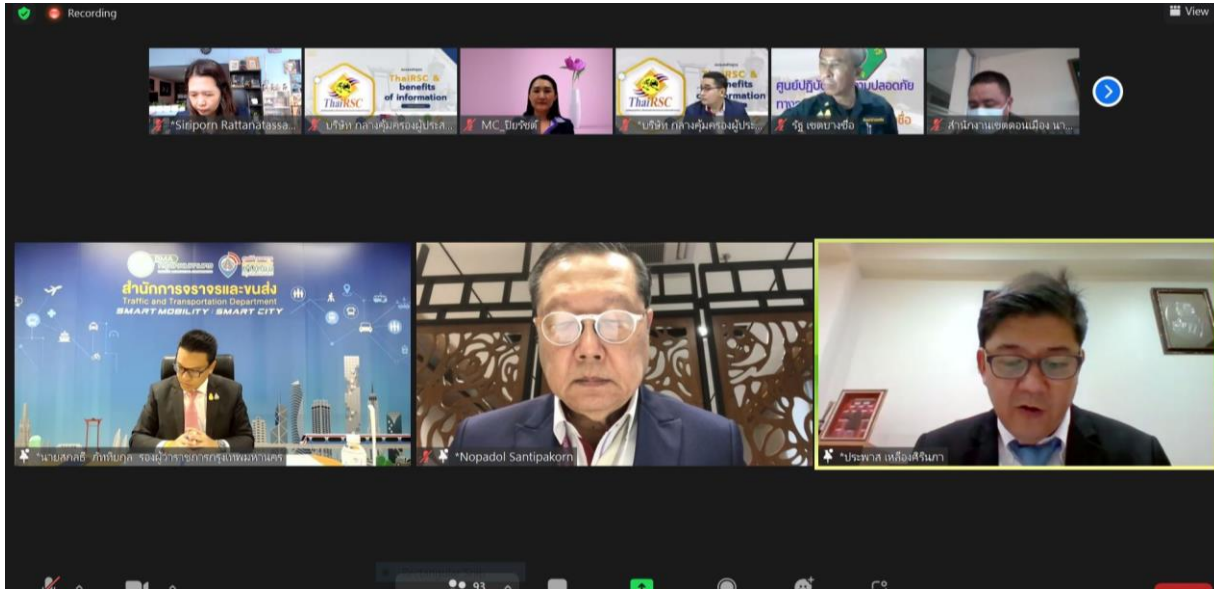
ขับรถเหยียบน้ำกระเด็นใส่ผู้อื่น ผิดกฎหมาย

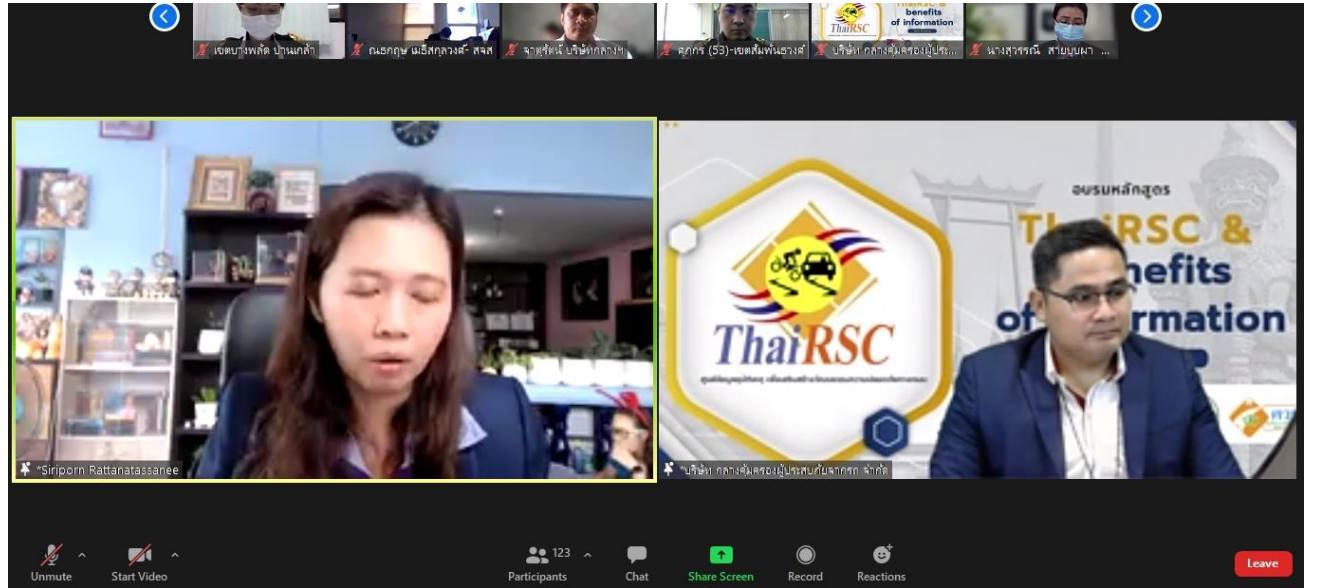
- ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน
- หรือปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 บาท
- หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

อ้างอิงจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (8)

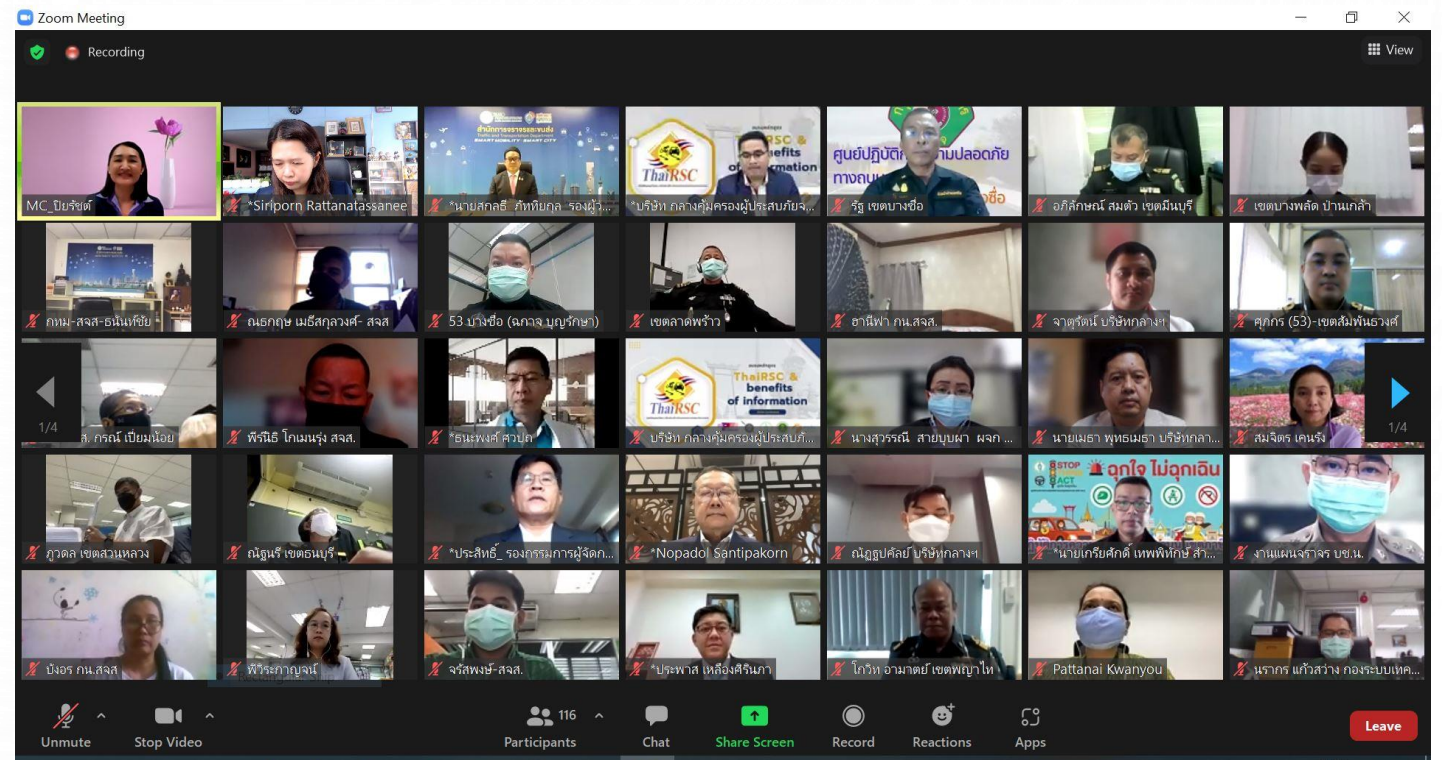
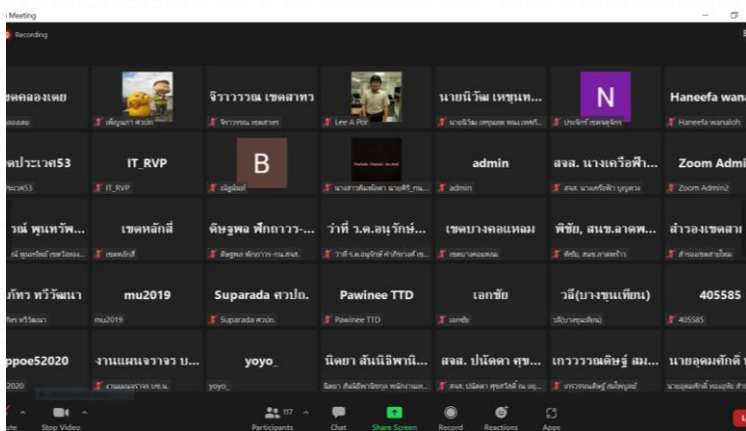
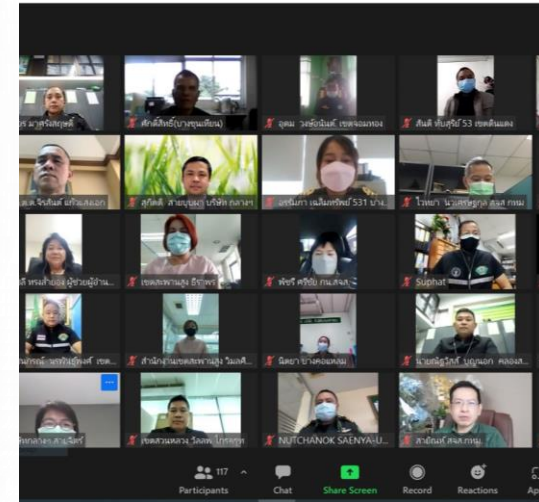
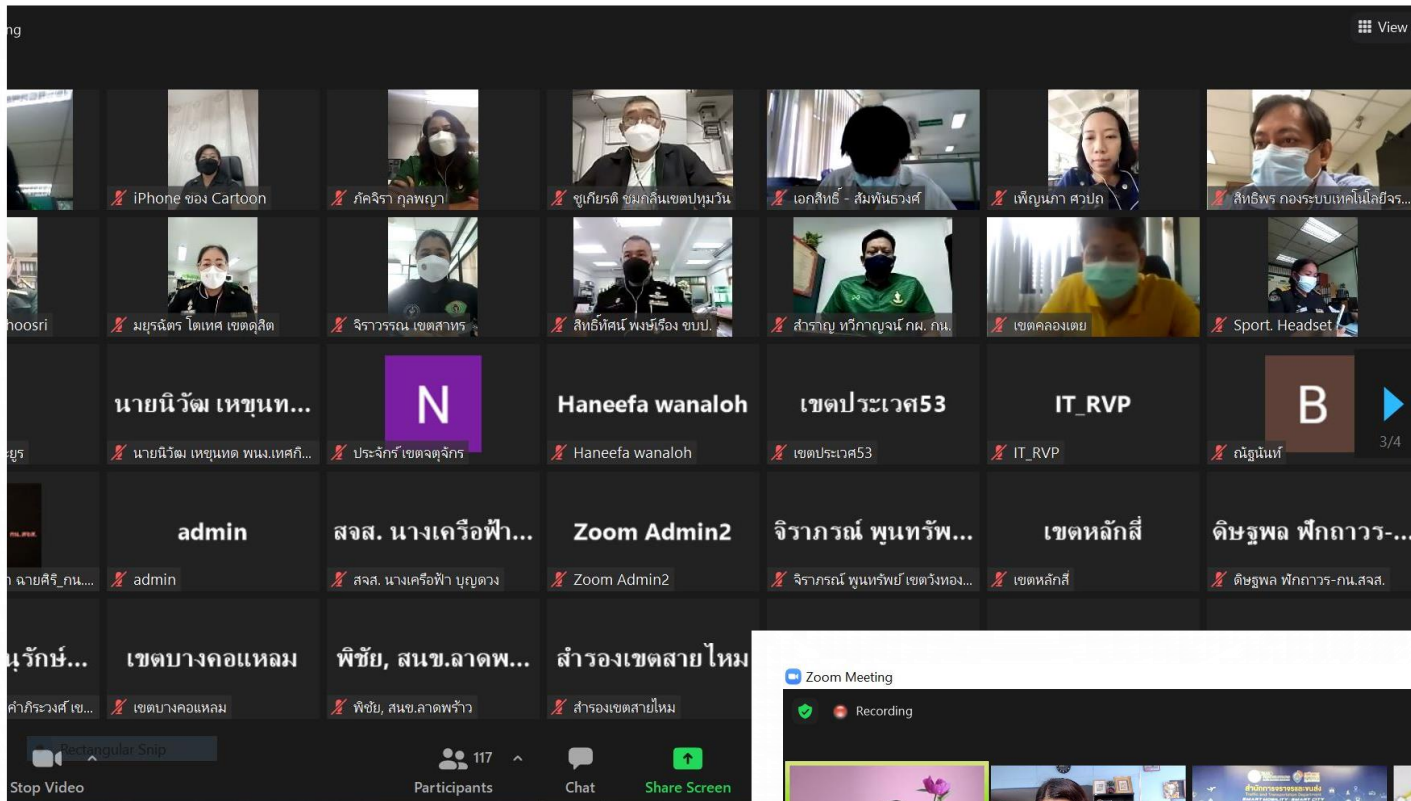
ด้วยความปรารถนาดีจาก สำนักงานจราจรและขนส่ง - สจส.

1.2 การจัดอบรม www.thairsc.com ศปภ.เขต 50 เขต

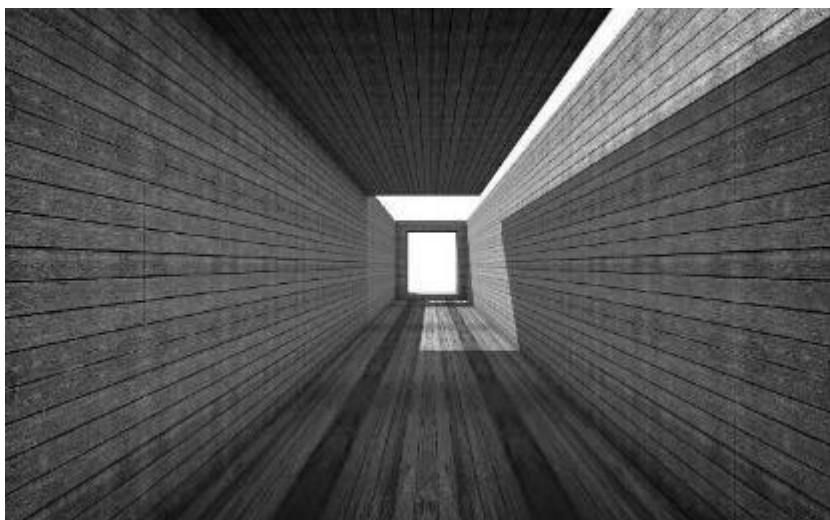




Thairsc & benefits of information



ผู้เข้ารับการอบรมรวมผู้สังเกตการณ์ จำนวน 117คน



วาระที่ 2

เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

- 2.1 รายงานสถานการณ์สะสม ณ เดือนสิงหาคม 2564
- 2.2 Case base (2 Case)
- 2.3 smart safety zone 4.0
- 2.4 โครงการเสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน

2.1 รายงานสถานการณ์สะสม ณ เดือนสิงหาคม 2564

ข้อมูลรับแจ้ง **อุบัติเหตุทางถนน ในรอบ 24 ชั่วโมง**

ข้อมูล ณ 28/09/2564 09:00

ผู้เสียชีวิตสะสม ปี 2564

9,793

ราย

ผู้บาดเจ็บสะสม ปี 2564

638,943

คน

จังหวัดที่มีสถิติผู้เสียชีวิต สูงสุด 5 อันดับ

1

กรุงเทพมหานคร
Bangkok

590

2

ชลบุรี
Chon buri

363

3

นครราชสีมา
Nakhon ratchasima

327

4

เชียงใหม่
Chiang mai

294

5

สุราษฎร์ธานี
Surat thani

242

จังหวัดที่มีสถิติผู้บาดเจ็บ สูงสุด 5 อันดับ

1

กรุงเทพมหานคร
Bangkok

68,264

2

ชลบุรี
Chon buri

29,828

3

นครราชสีมา
Nakhon ratchasima

26,242

4

เชียงใหม่
Chiang mai

23,233

5

สมุทรปราการ
Samutprakan

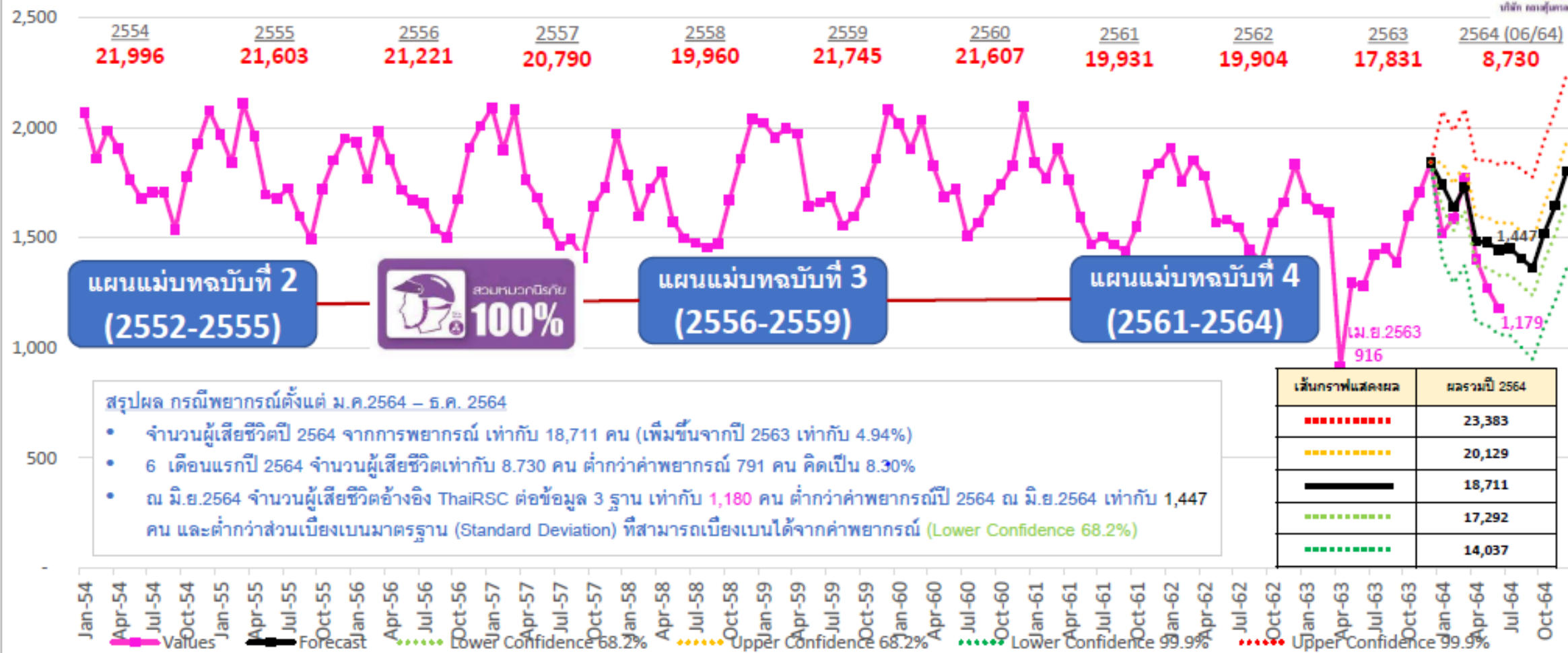
21,099

สถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ทุกจังหวัด

คลิก

ที่มา : ศูนย์รับแจ้งเหตุ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และเครือข่ายรับแจ้ง [Tweet](#) [แชร์](#)

จำนวนผู้เสียชีวิตทางถนน ม.ค. 2554 – มิ.ย.2564 ข้อมูล 3 ฐาน(ช่วงพยากรณ์ ม.ค.2564 - ธ.ค. 2564)

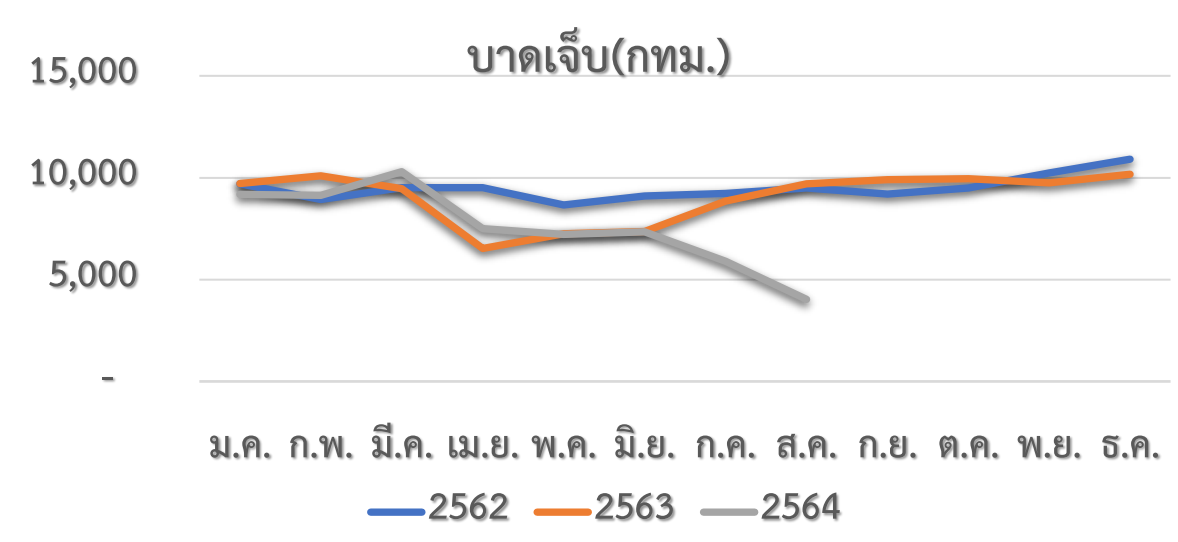
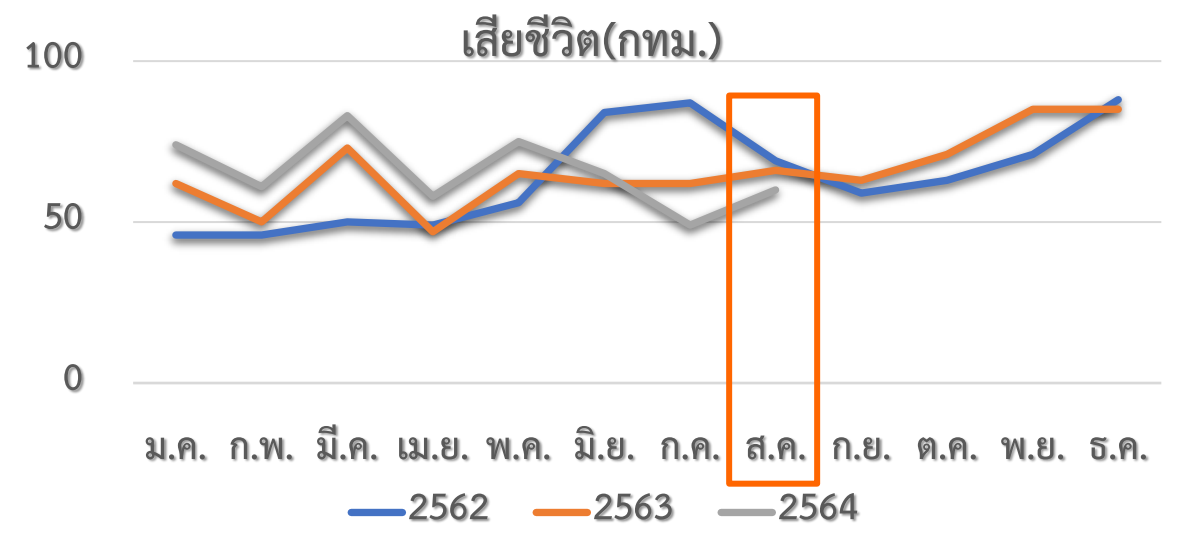
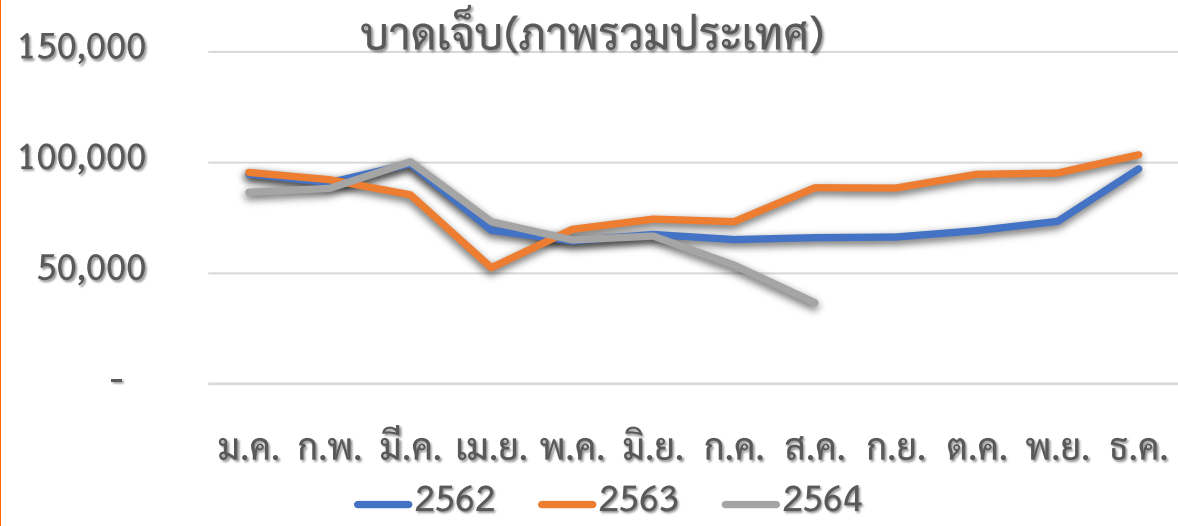
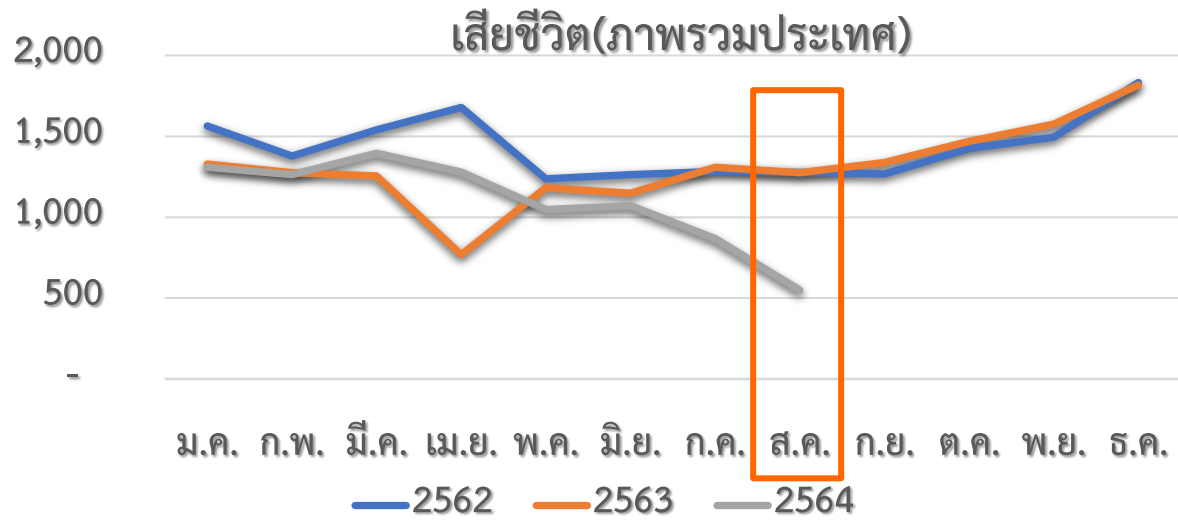


สรุปผล กรณีพยากรณ์ตั้งแต่ ม.ค.2564 – ธ.ค. 2564

- จำนวนผู้เสียชีวิตปี 2564 จากการพยากรณ์ เท่ากับ 18,711 คน (เพิ่มขึ้นจากปี 2563 เท่ากับ 4.94%)
- 6 เดือนแรกปี 2564 จำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ 8,730 คน ต่ำกว่าค่าพยากรณ์ 791 คน คิดเป็น 8.30%
- ณ มิ.ย.2564 จำนวนผู้เสียชีวิตอ้างอิง ThaiRSC ต่อข้อมูล 3 ฐาน เท่ากับ 1,180 คน ต่ำกว่าค่าพยากรณ์ปี 2564 ณ มิ.ย.2564 เท่ากับ 1,447 คน และต่ำกว่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ที่สามารถเบี่ยงเบนได้จากค่าพยากรณ์ (Lower Confidence 68.2%)

สมมติฐานการประมาณการ

1. ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิต ม.ค.2554 – มิ.ค.2564 : อ้างอิงโดยใช้ข้อมูล 3 ฐาน (ปี 2554 - 2563 จากฐานข้อมูลจากสำนักงานพัฒนาการจราจรดิจิทัล และ เดือน ม.ค.64 - มิ.ค.64 จากศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข)
2. ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิต เม.ย. – มิ.ย.2564 : อ้างอิงข้อมูล ThaiRSC โดยปรับค่าเปรียบเทียบสัดส่วน ThaiRSC เทียบข้อมูล 3 ฐาน ปี 2563 (เท่ากับ 88%)
3. การพยากรณ์ใช้แบบจำลอง Holt – Winters Method (Exponential Smoothing) และส่วนเบี่ยงเบนกำหนดภายใต้รูปแบบการกระจายแบบปกติ (Normal Distribution) ที่ระดับความเชื่อมั่น (Confidence Level) 68.2% หรือเท่ากับค่า Standard Deviation (SD) และระดับความเชื่อมั่น (Confidence Level) 99.9% หรือมากกว่า 3 เท่าของ Standard Deviation (SD)

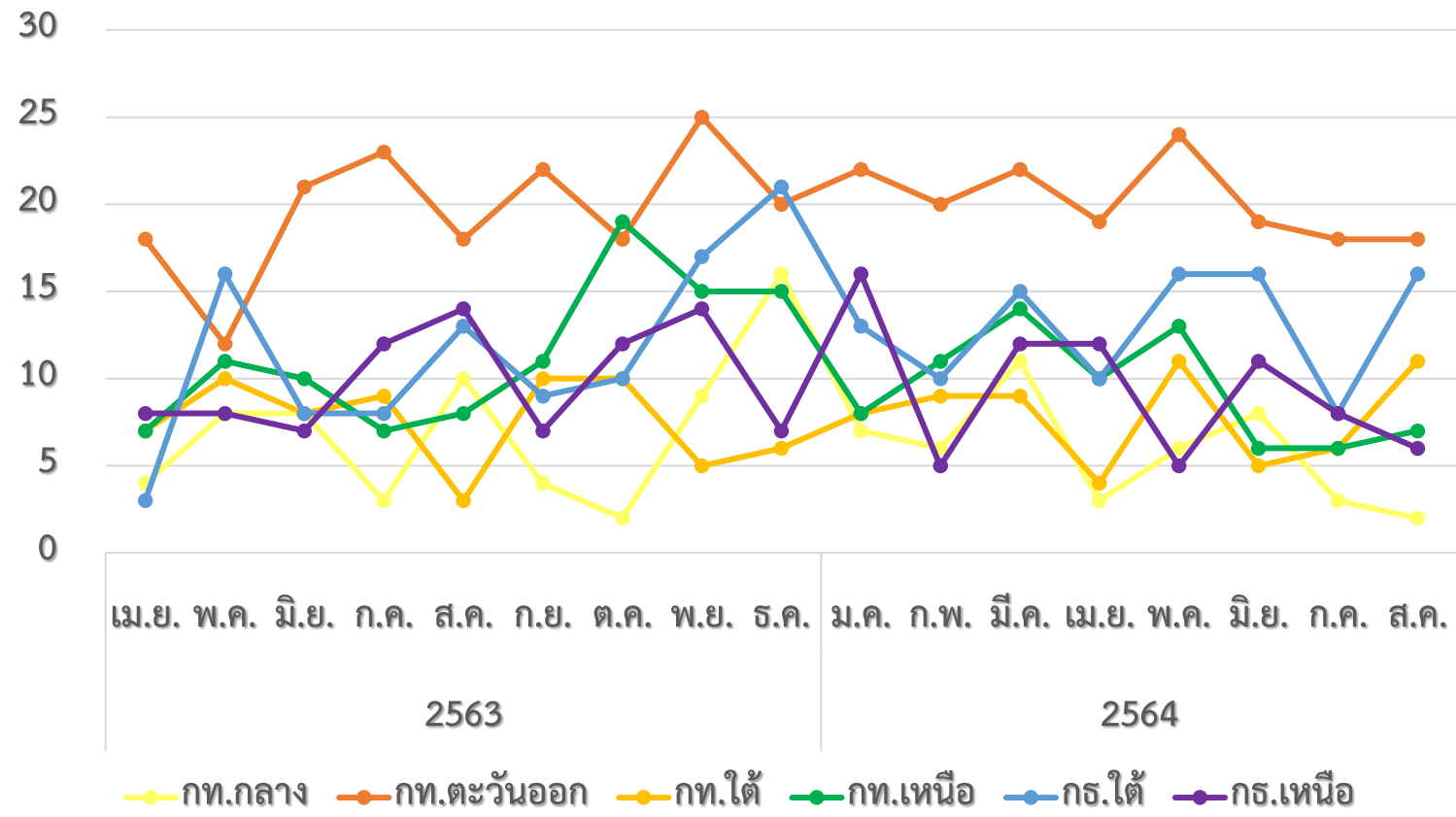
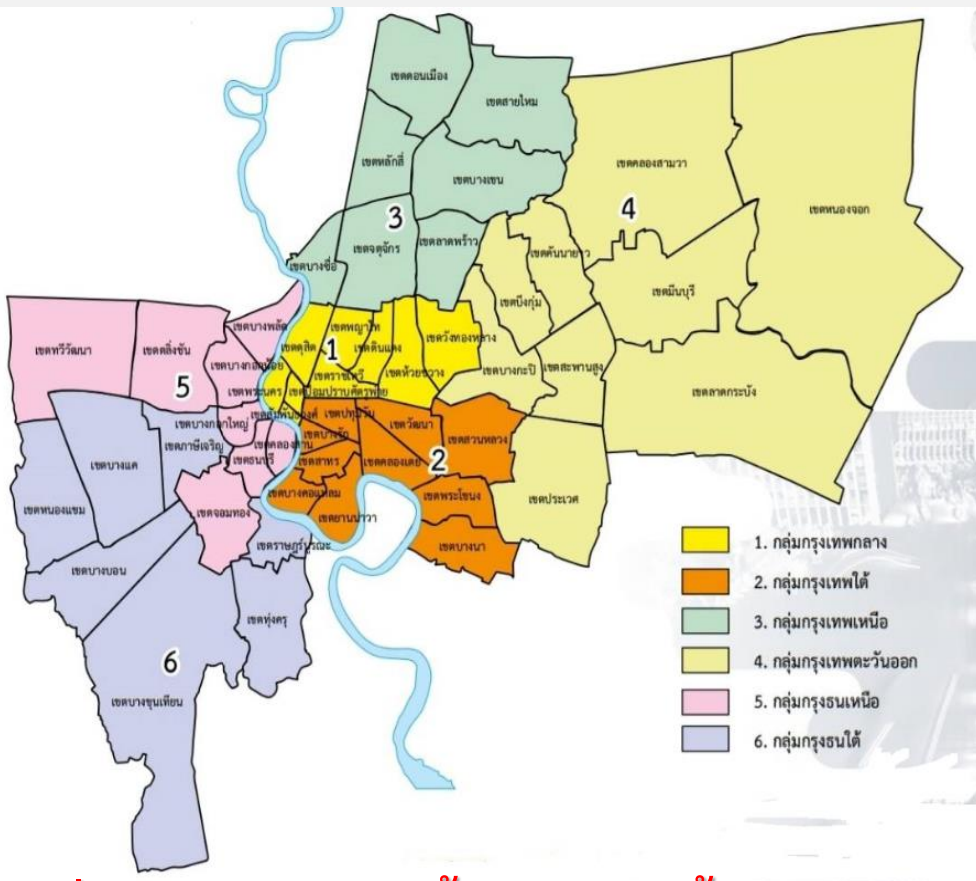


จากข้อมูลพบว่า แนวโน้มผู้เสียชีวิต พื้นที่กรุงเทพฯเพิ่มขึ้นจากปี2563 คิดเป็น **7.80%** ผู้บาดเจ็บลดลง คิดเป็น **-12%** โดยจน.ผู้เสียชีวิตเริ่มมีทิศทางต่างจากภาพรวม
 แนวโน้มผู้เสียชีวิต ภาพรวมประเทศลดลงจากปี2563 คิดเป็น **-8.01%** ผู้บาดเจ็บลดลง คิดเป็น **-9.70%**

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

- โรคระบาดCOVID-19
- Work from home / การเรียนออนไลน์
- พรก.ฉุกเฉิน / มาตรการควบคุมการระบาดCOVID-19 / Lockdown
- ปริมาณการใช้รถโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ เพื่อการขนส่งสิ่งของและอาหารเพิ่มขึ้นจำนวนมาก (Delivery)





เขตที่มีผู้เสียชีวิตสะสมตั้งแต่ 8 รายขึ้นไป

กรุงเทพกลาง 9เขต(46) = ห้วยขวาง(12)

กรุงเทพใต้ 10เขต(63) = บางนา(13) สวนหลวง(12) คลองเตย(9)

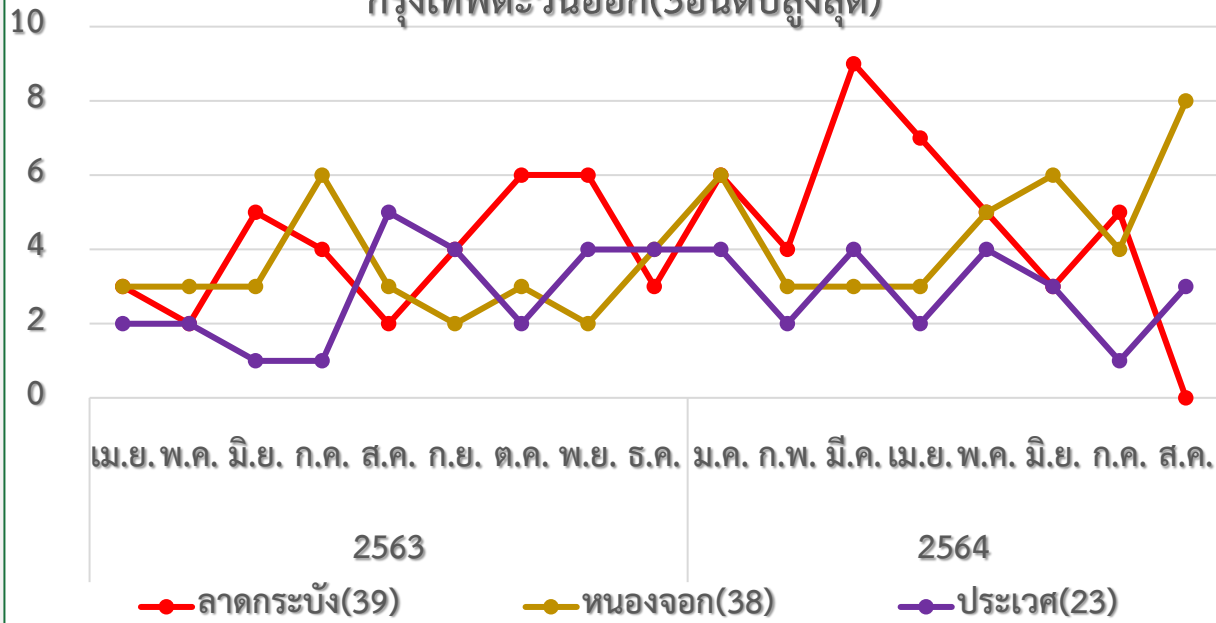
กรุงเทพเหนือ 7เขต(75) = จตุจักร(17) สายไหม(15) ลาดพร้าว(13) ดอนเมือง(11) บางเขน(10)

กรุงเทพตะวันออก 9เขต(162) = ลาดกระบัง(39) หนองจอก(38) ประเวศ(23) มีนบุรี(21) คลองสามวา(12) คันนายาว(8) บึงกุ่ม(8) บางกะปิ(8)

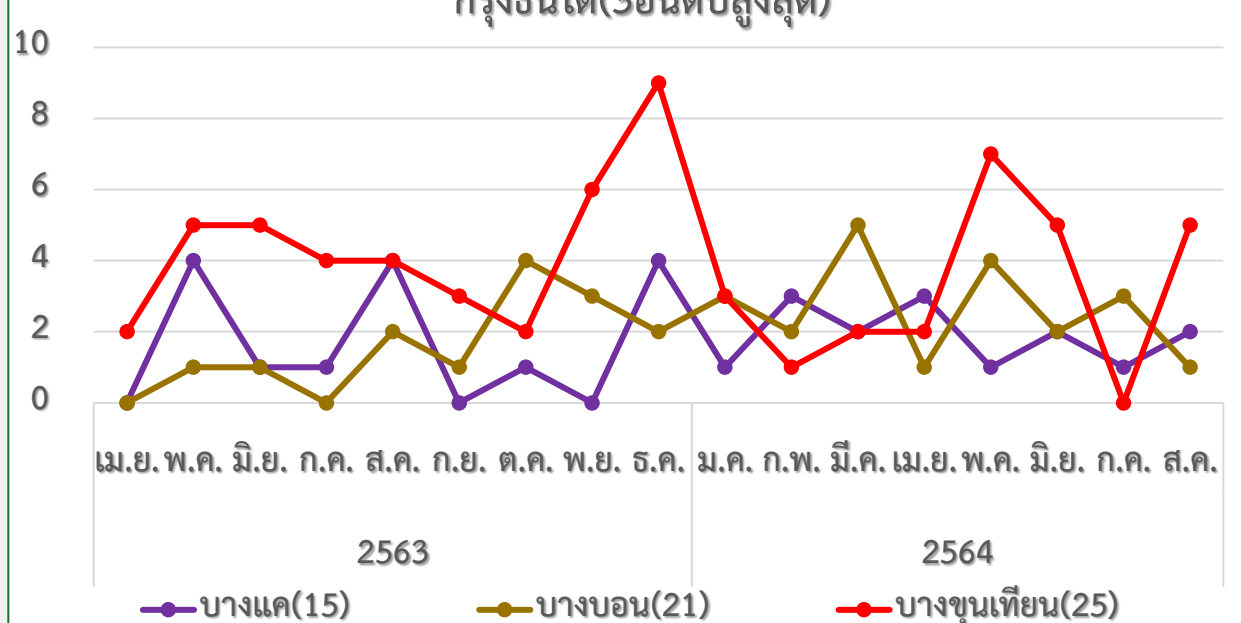
กรุงธนเหนือ 8เขต(75) = ตลิ่งชัน(15) ทวีวัฒนา(13) จอมทอง(10) ธนบุรี(11) คลองสาน(9) บางกอกน้อย(9)

กรุงธนใต้ 7เขต(104) = บางบอน(21) บางขุนเทียน(25) บางแค(15) ราษฎร์บูรณะ(13) ภาษีเจริญ(12) หนองแขม(9) ทุ่งครุ(9)

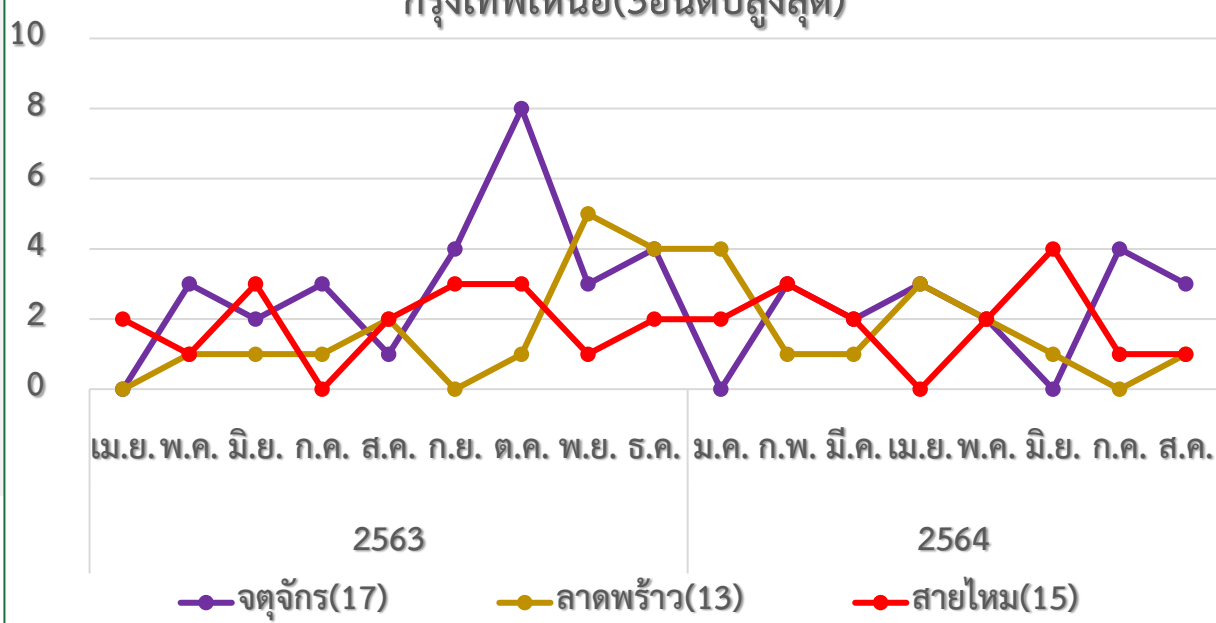
กรุงเทพตะวันออก(3อันดับสูงสุด)



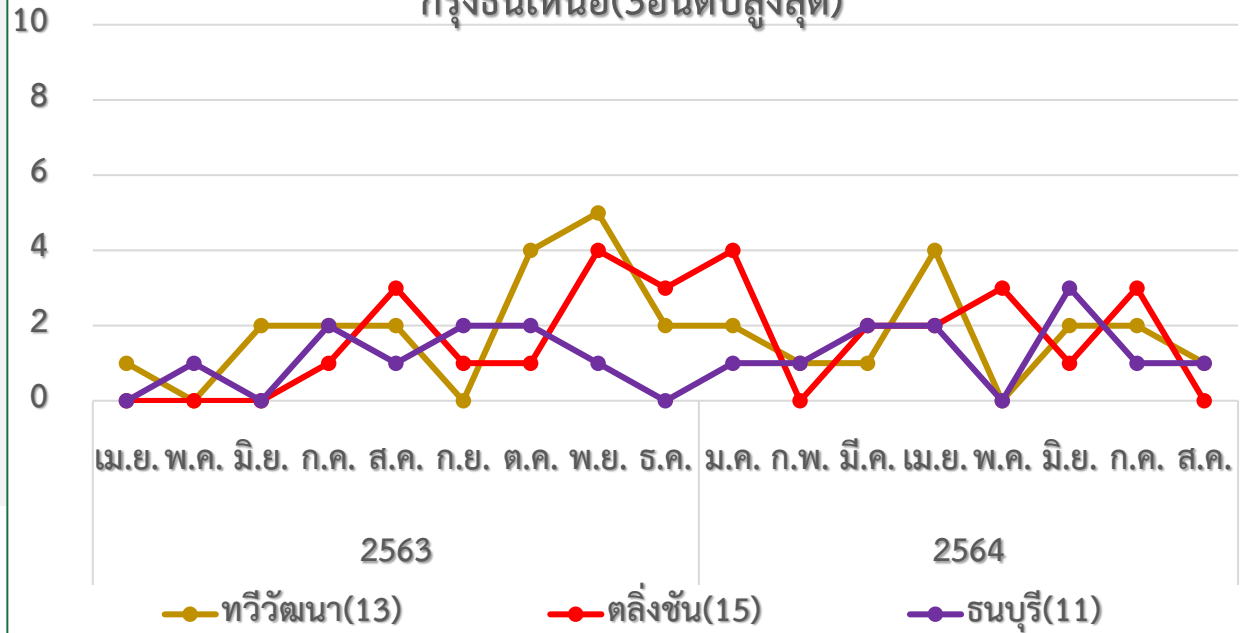
กรุงธนใต้(3อันดับสูงสุด)



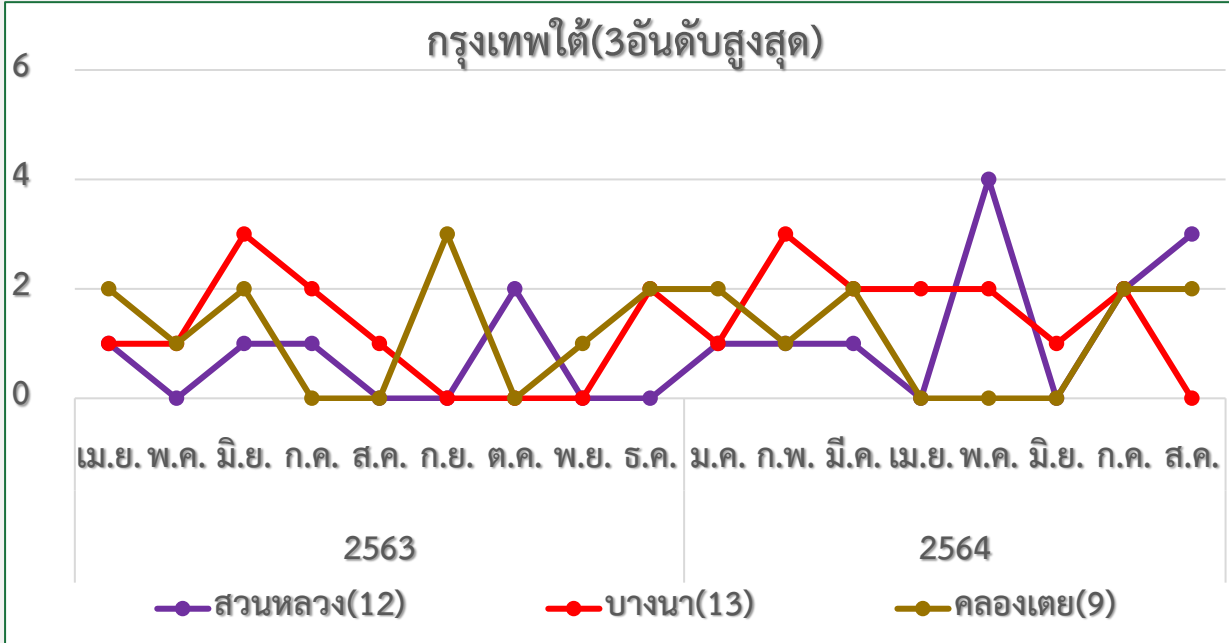
กรุงเทพเหนือ(3อันดับสูงสุด)



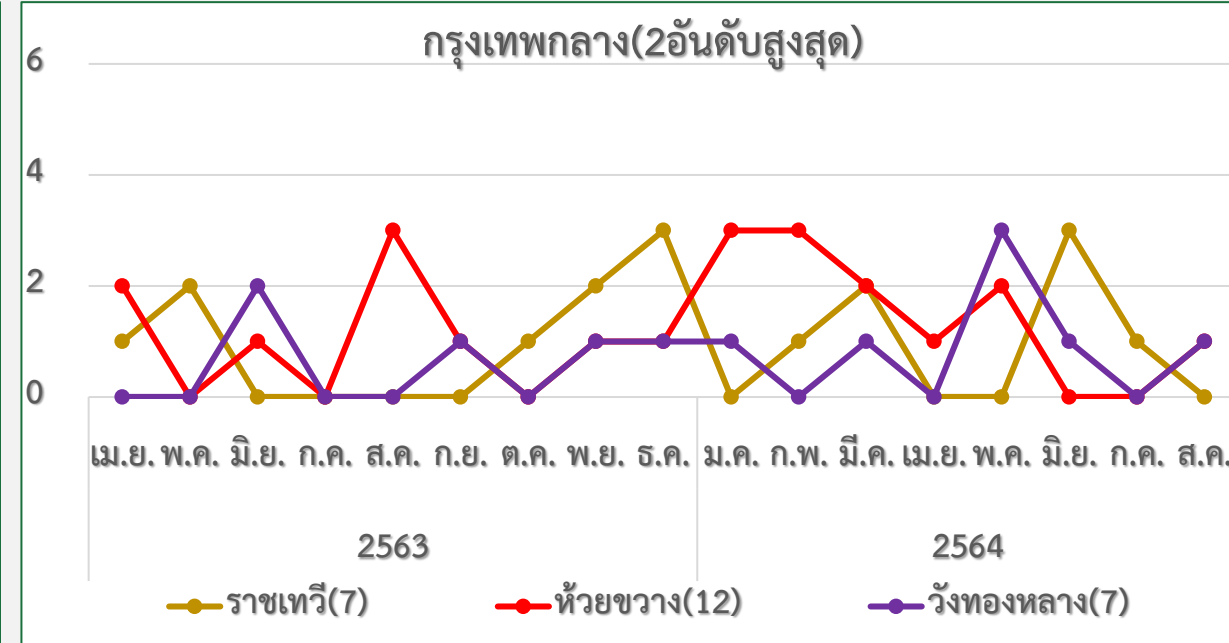
กรุงธนเหนือ(3อันดับสูงสุด)

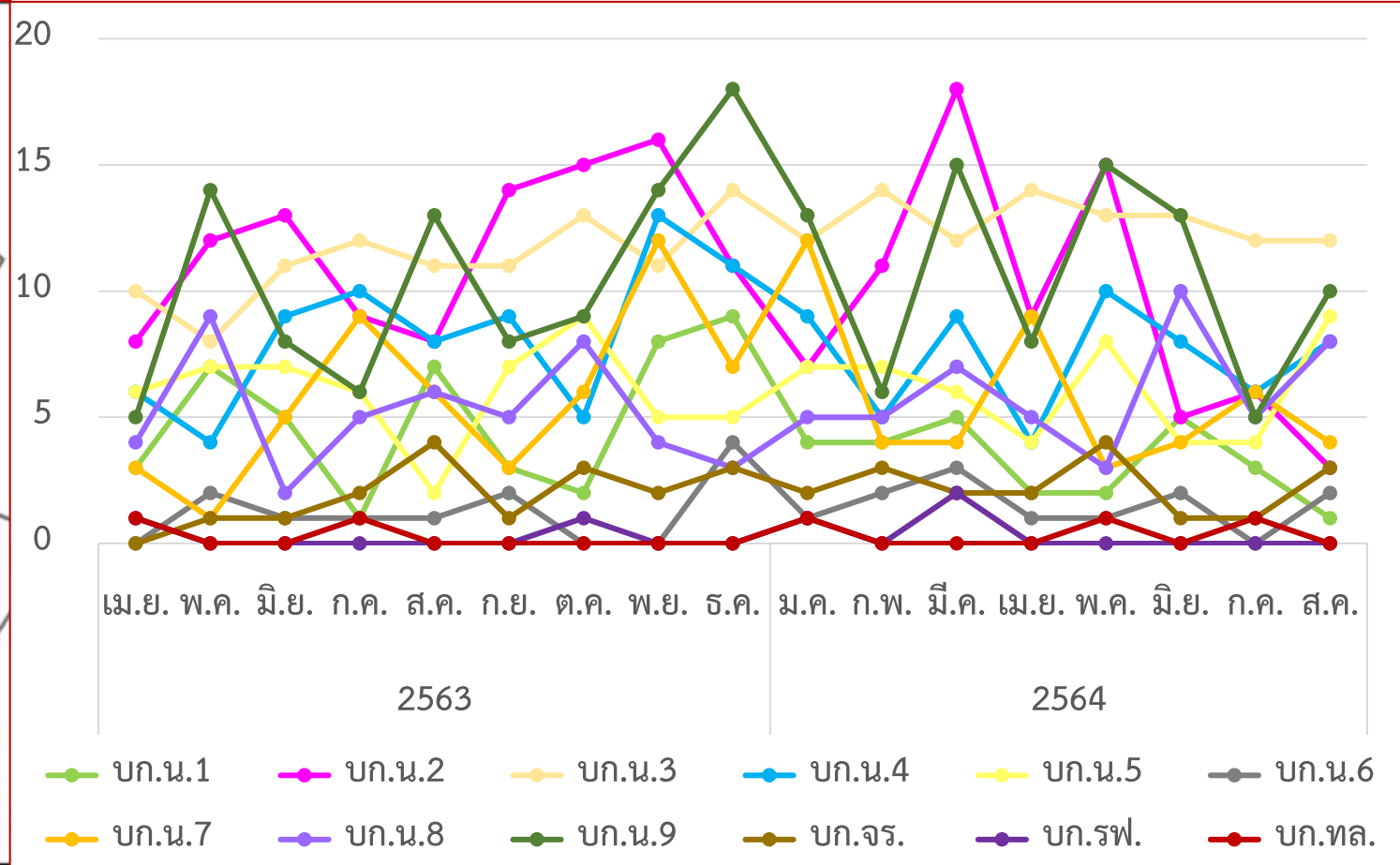
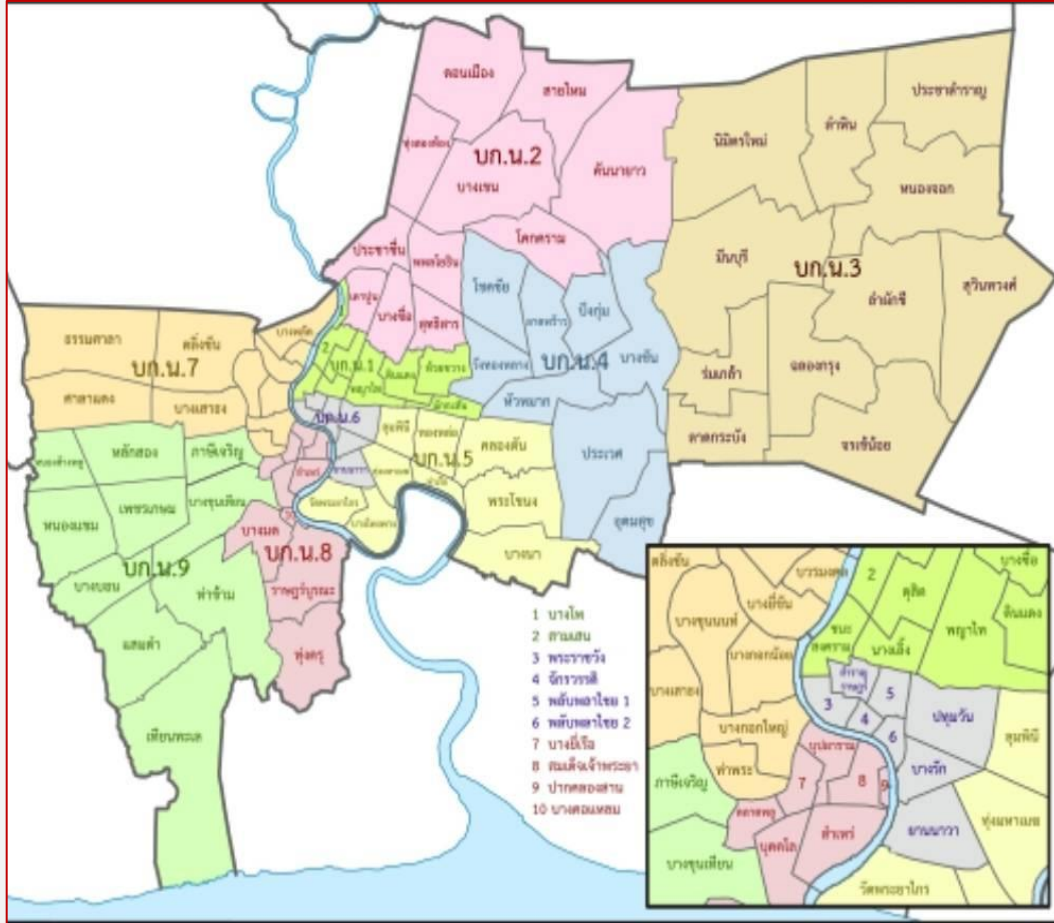


กรุงเทพใต้(3อันดับสูงสุด)



กรุงเทพกลาง(2อันดับสูงสุด)



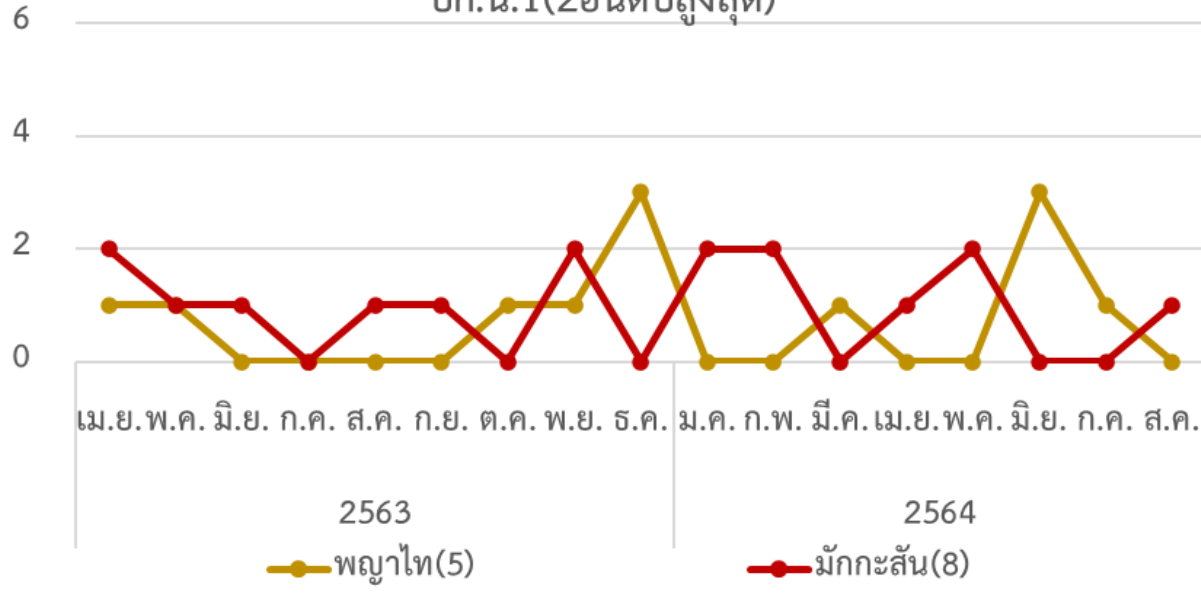


สน.ที่มีผู้เสียชีวิตสะสมตั้งแต่ 8 รายขึ้นไป

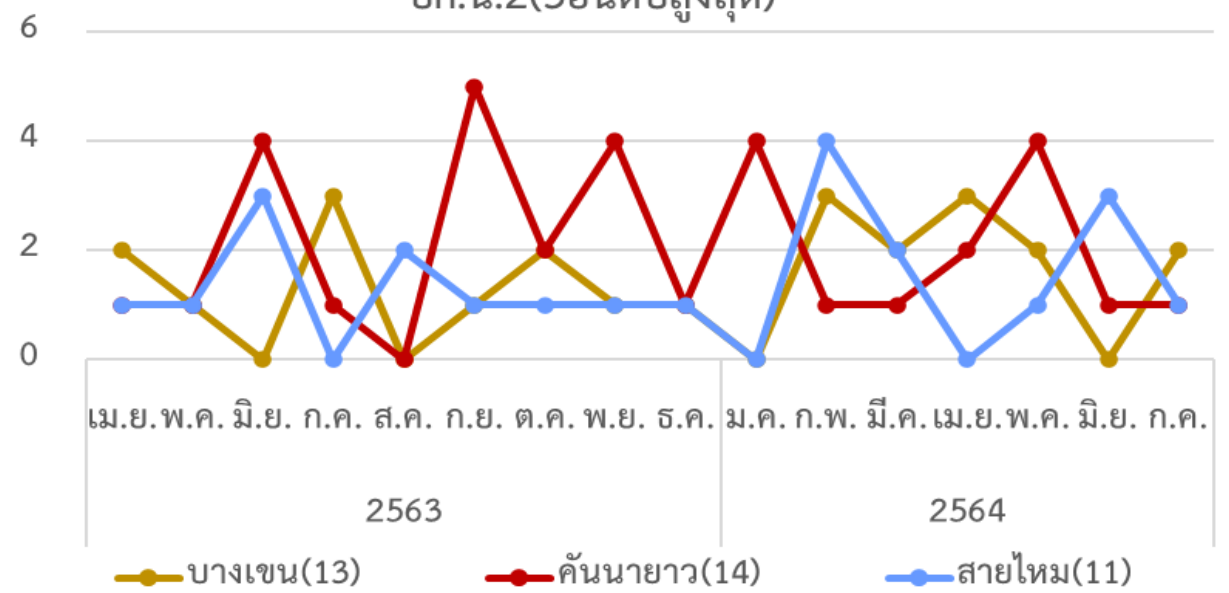
- บก.น.1:9สน.(26) สน.มักกะสัน(8)
- บก.น.2:11สน.(74) สน.คั่นนายาว(14) สน.บางเขน(13) สน.สายไหม(11) สน.โคกคราม(10) สน.ดอนเมือง(8)
- บก.น.3:11สน.(102) สน.มีนบุรี(24) สน.ลำผักชี(17) สน.ฉลองกรุง(14) สน.หนองจอก(12) สน.ลาดกระบัง(10) สน.จระเข้บ่อย(8)
- บก.น.4:8สน.(59) สน.ประเวศ(21) สน.โชคชัย(11)

- บก.น.5:9สน.(49) สน.บางนา(13) สน.คลองตัน(8)
- บก.น.6:8สน.(12)
- บก.น.7:11สน.(46) สน.ตลิ่งชัน(11) สน.บางขุนนนท์(8) สน.ธรรมศาลา(8)
- บก.น.8:11สน.(48) สน.ราษฎร์บูรณะ(13) สน.ลำเทร์(8) สน.ทุ่งครุ(8)
- บก.น.9:10สน.(85) สน.บางขุนเทียน(15) สน.ท่าข้าม(14) สน.ภาษีเจริญ(11) สน.แสมดำ(10) สน.หลักสอง(10) สน.บางบอน(9)
- บก.จร.:4สน.(18) สน.วิภาวดี(10)

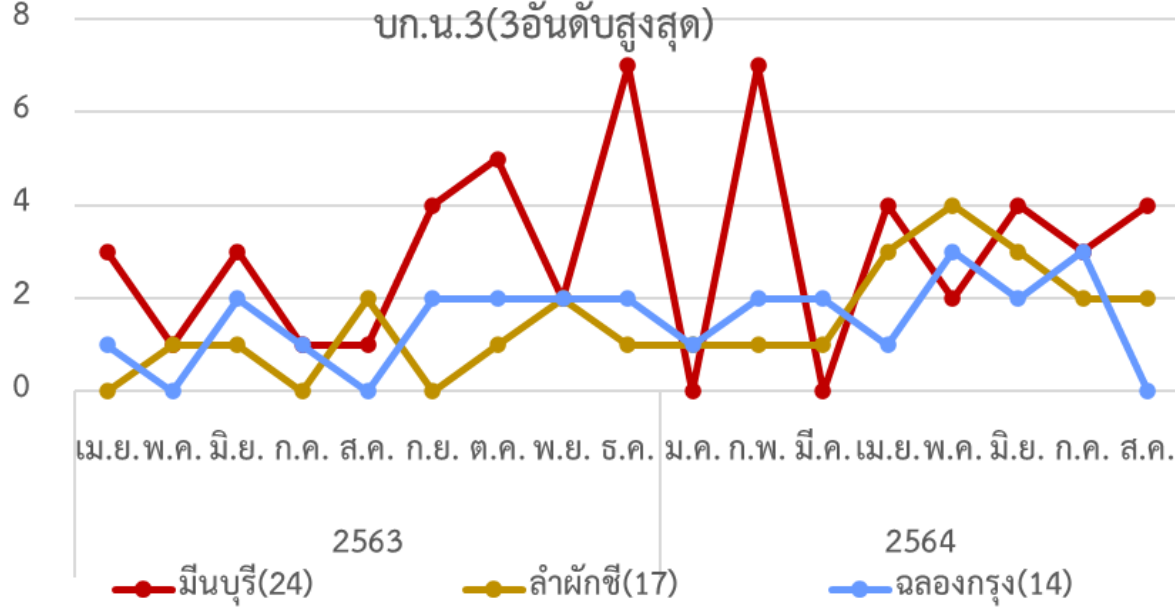
บก.น.1(2อันดับสูงสุด)



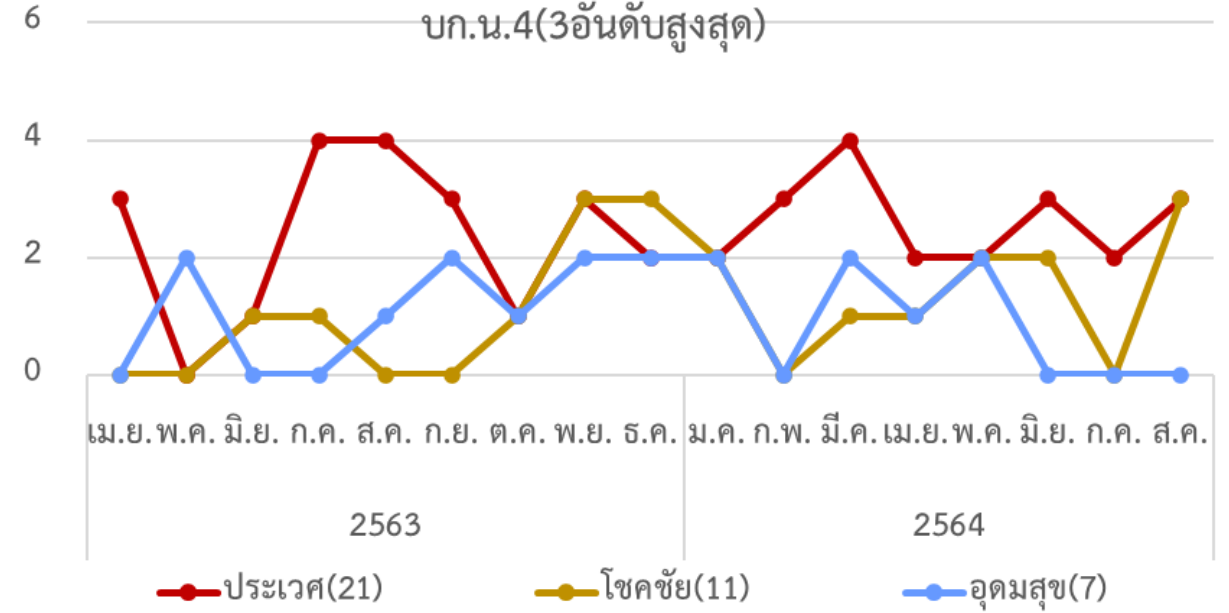
บก.น.2(3อันดับสูงสุด)



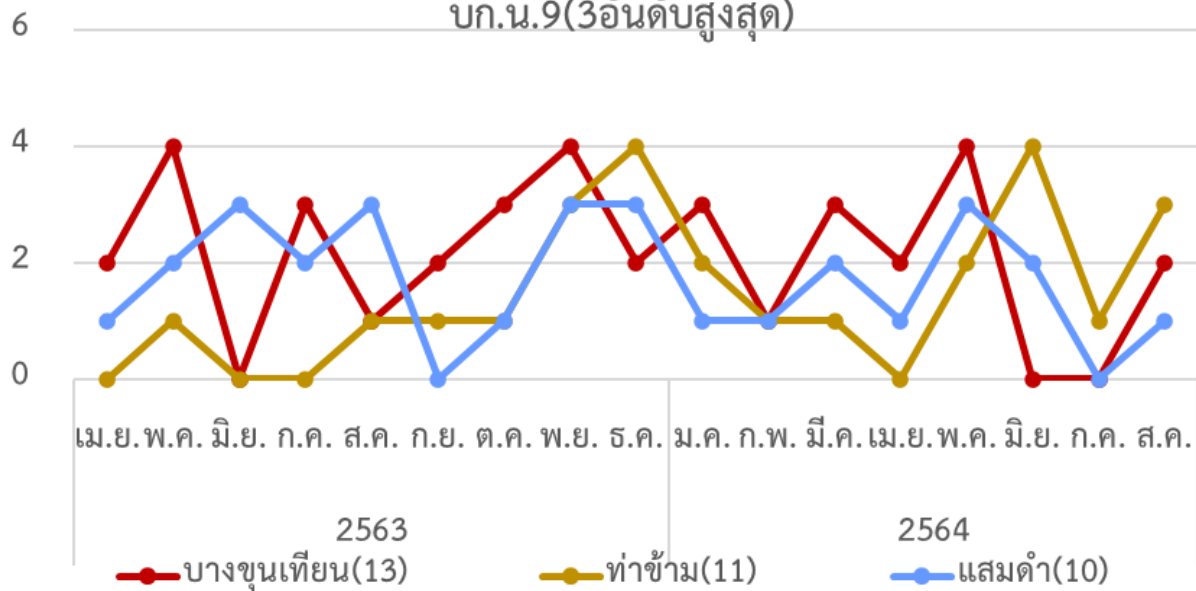
บก.น.3(3อันดับสูงสุด)



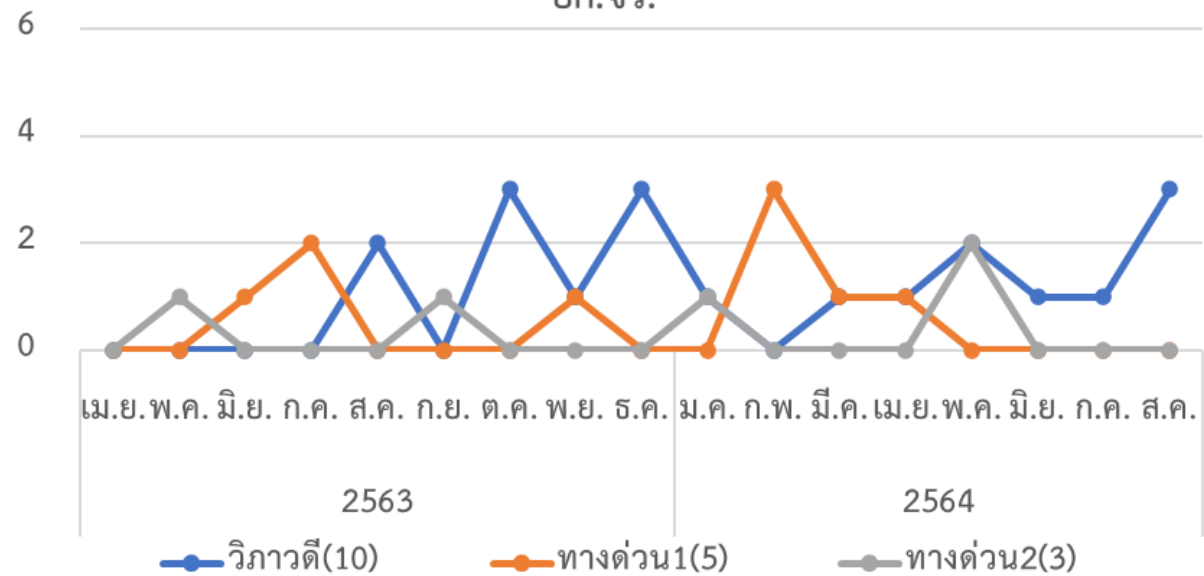
บก.น.4(3อันดับสูงสุด)

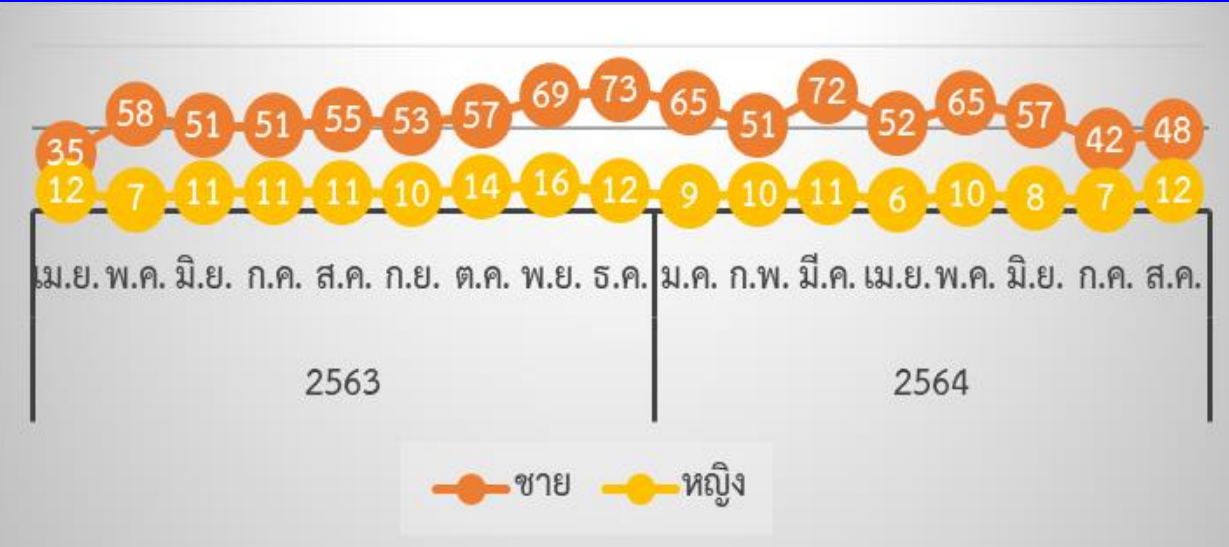


บก.น.9(3อันดับสูงสุด)



บก.จร.





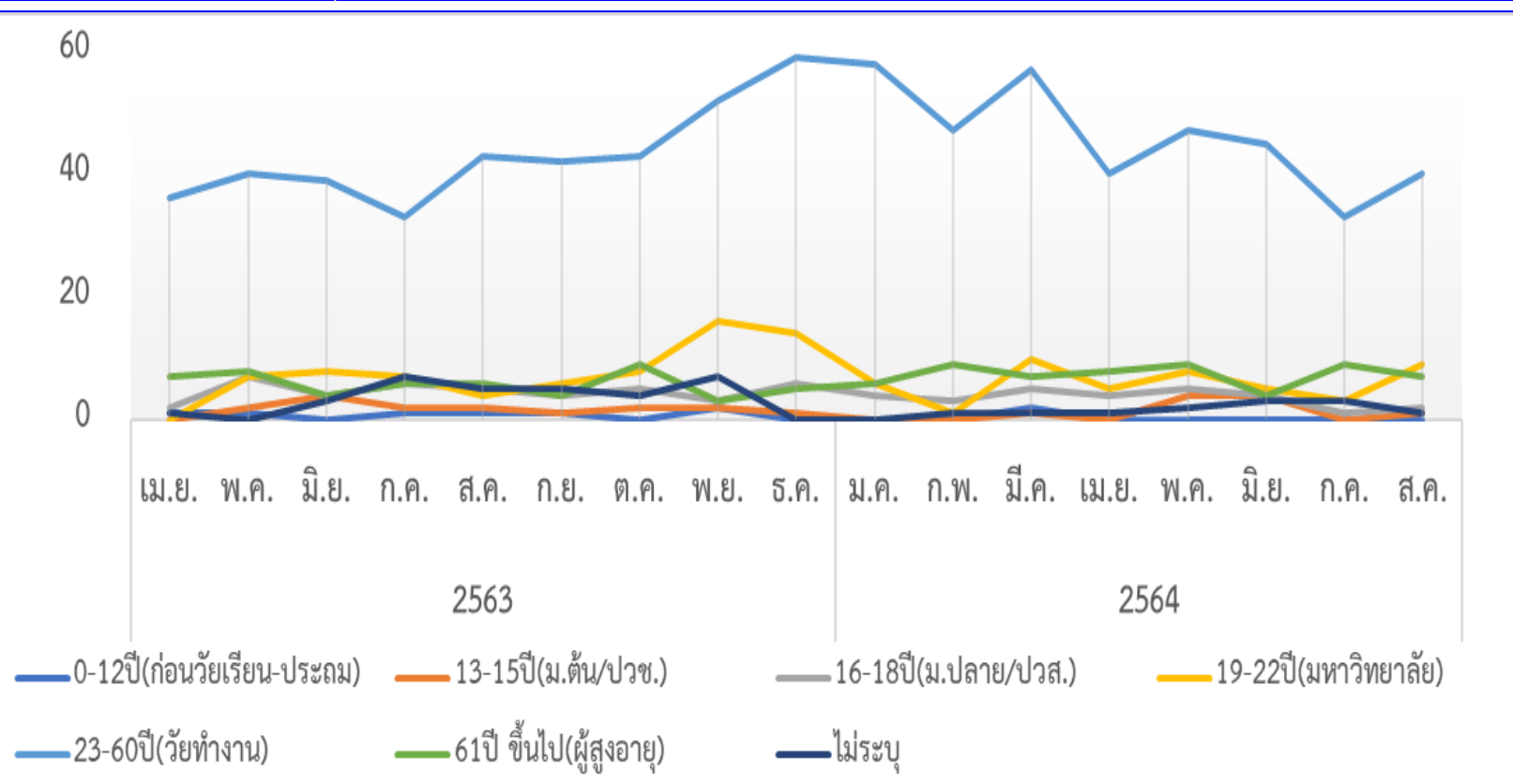
*สัดส่วนการเสียชีวิตปี64 เพศชาย(86.10%) เพศหญิง (13.90%) ,ปี63 เพศชาย(82.78%) เพศหญิง (17.22%)

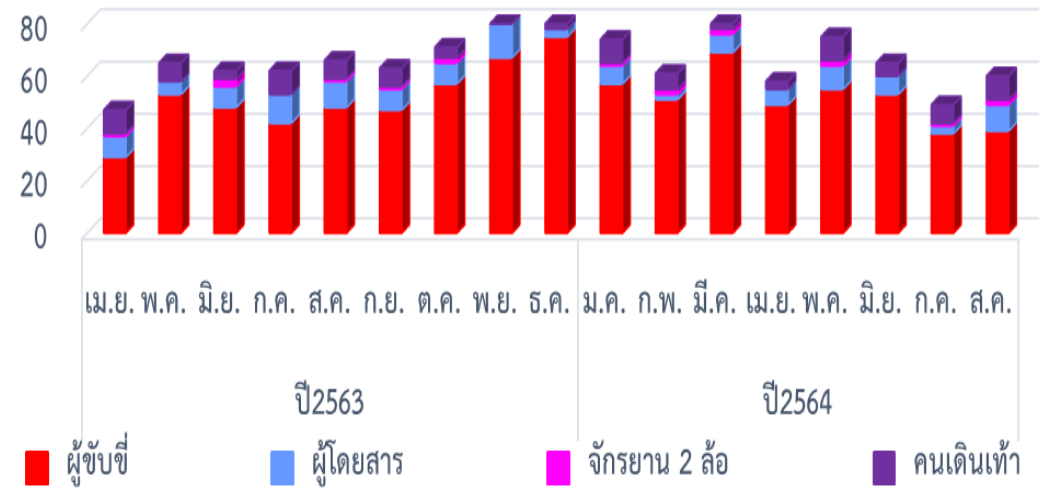
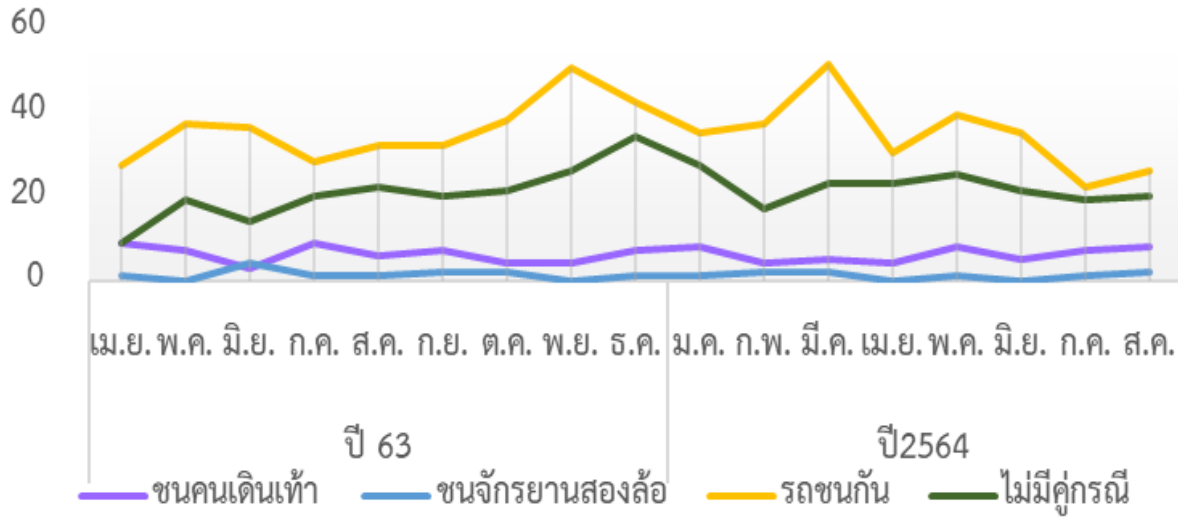
*ปี64 เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ(69.33%) ที่ร.พ.(30.48%)

ปี63 เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ(60.60%) ที่ร.พ.(39.07%)

*ปี2564 ช่วงวัยที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน (69.90%) ผู้สูงอายุ(11.24%) นักศึกษามหาวิทยาลัย (8.95%) ม.ปลาย/ปวส.(5.33%)

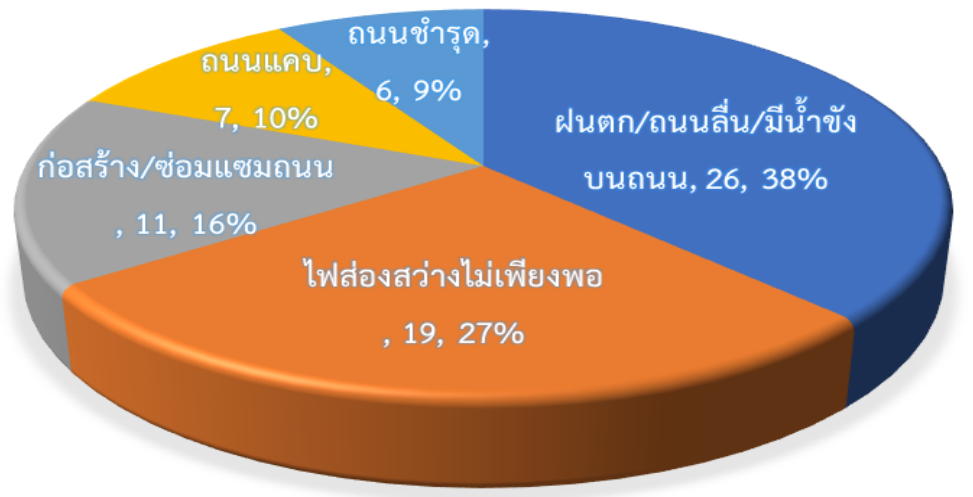
ปี2563 ช่วงวัยที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน (63.25%) ผู้สูงอายุ(10.26%) นักศึกษามหาวิทยาลัย (8.61%) ม.ปลาย/ปวส.(7.95%)



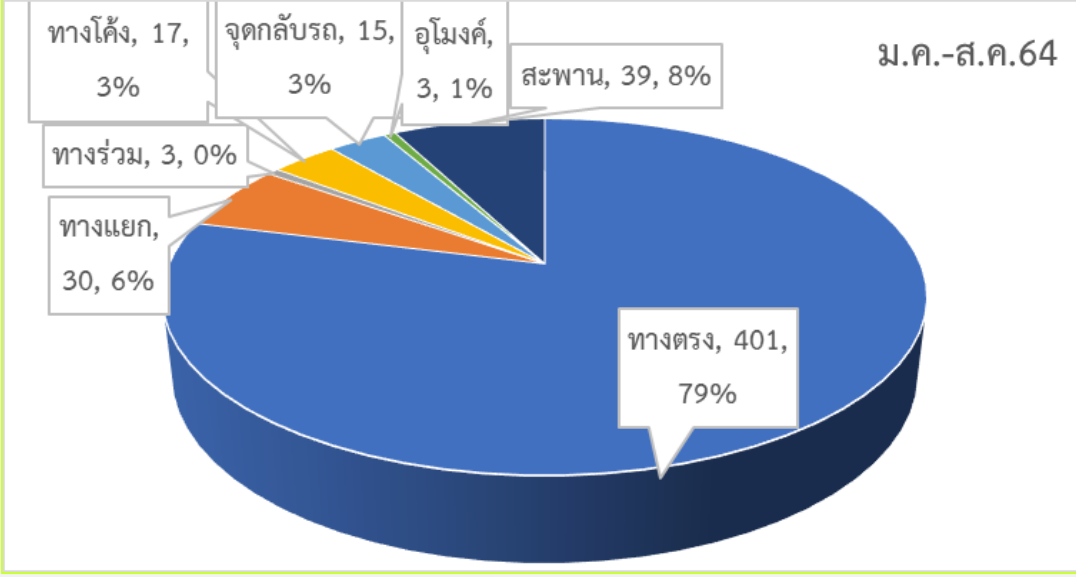


***ลักษณะเหตุ เกิดจากรถชนกันมากที่สุด คิดเป็น54.13%**
เกิดเหตุฝ่ายเดียว(ไม่มีคู่กรณี) คิดเป็น34.45% **รถชนคนเดินข้ามถนน คิดเป็น9.65%**

***สถานะผู้เสียชีวิต เป็นผู้ขับขี่(78.29%) คนเดินเท้า(10.10%) ผู้โดยสาร(9.71%)**



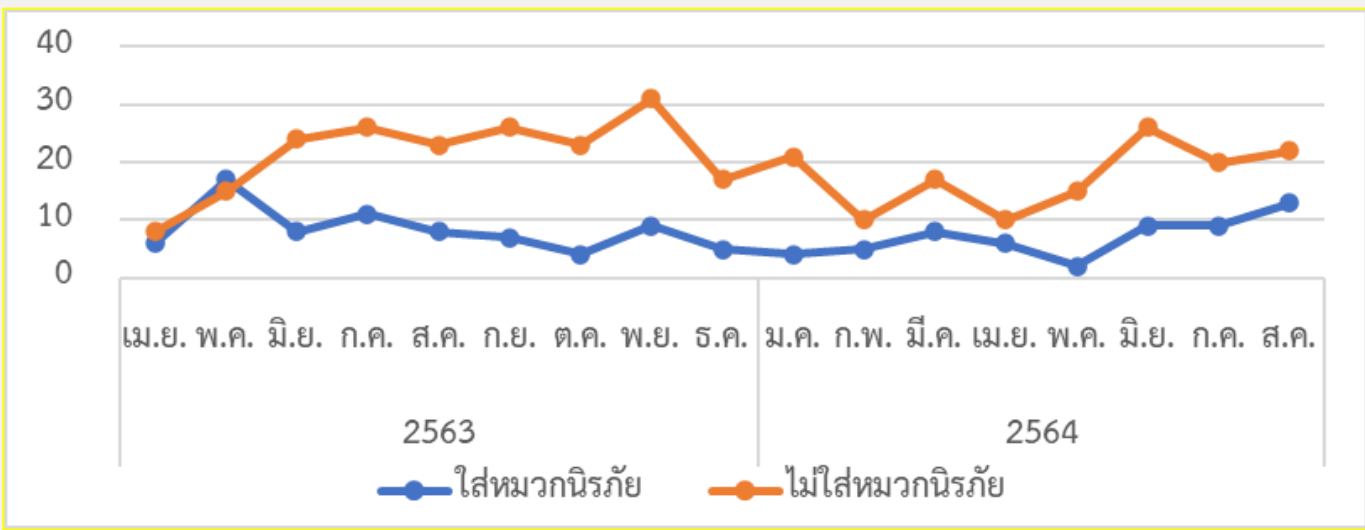
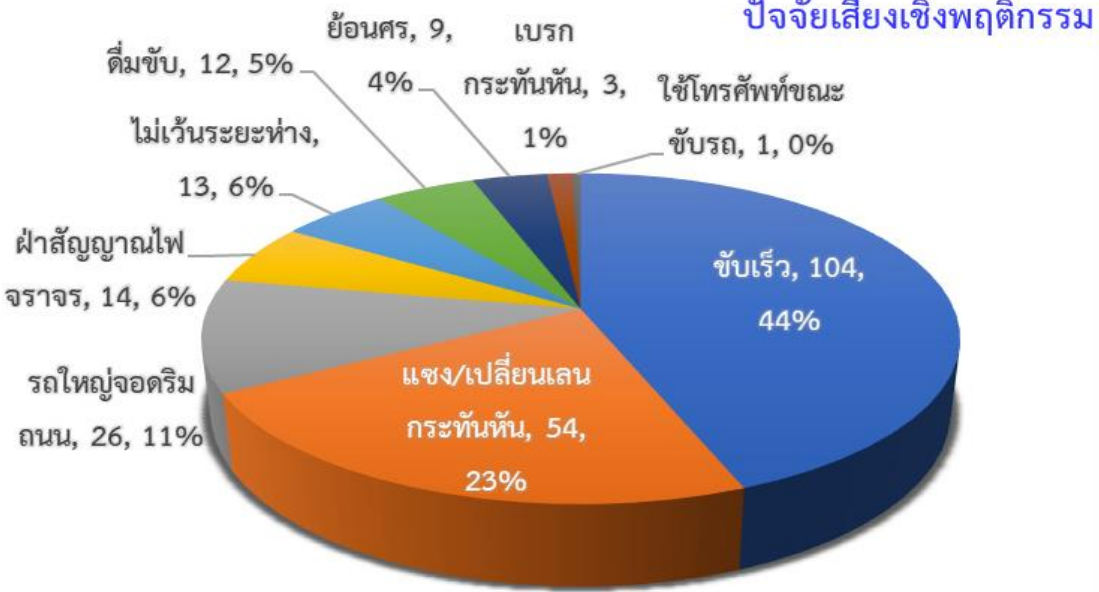
***รถจยย.เกิดเหตุ คิดเป็น 86.61%**



***ถนนทางตรงเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด(78.94%) บนสะพาน(7.68%) ทางแยก(5.91%)**

ปัจจัยเสี่ยงเชิงกายภาพ 1.ฝนตคถนนลื่น(37.68%) 2.ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ(27.54%) 3.ก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนน(15.94%)

ปัจจัยเสี่ยงเชิงพฤติกรรม



*สัดส่วนการไม่สวมหมวกยังคงมีแนวโน้มสูงกว่าการสวมหมวกนิรภัย สอดคล้องกับการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้

ใบสั่งก้องความเร็ว

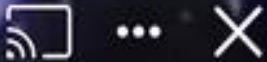
2564	กก.1 บก.จร.	ชำระค่าปรับ	ทางด่วน1	ชำระค่าปรับ	ทางด่วน2	ชำระค่าปรับ	วิภาวดี	ชำระค่าปรับ	รวมใบสั่ง	รวมชำระค่าปรับ	คิดเป็น
เมษายน	3,364	-	3,315	-	4,138	-	172	23	10,989	23	0.21%
พฤษภาคม	5,477	724	6,957	385	2,567	358	-	-	15,001	1,467	9.78%
มิถุนายน	1,191	20	25	418	-	-	-	-	1,216	438	36.02%
กรกฎาคม	1,605	167	274	120	-	-	-	-	1,879	287	15.27%
สิงหาคม	1,883	557	1,045	37	-	-	-	-	2,928	594	20.29%
รวม	13,520	1,468	11,616	960	6,705	358	172	23	32,013	2,809	8.77%

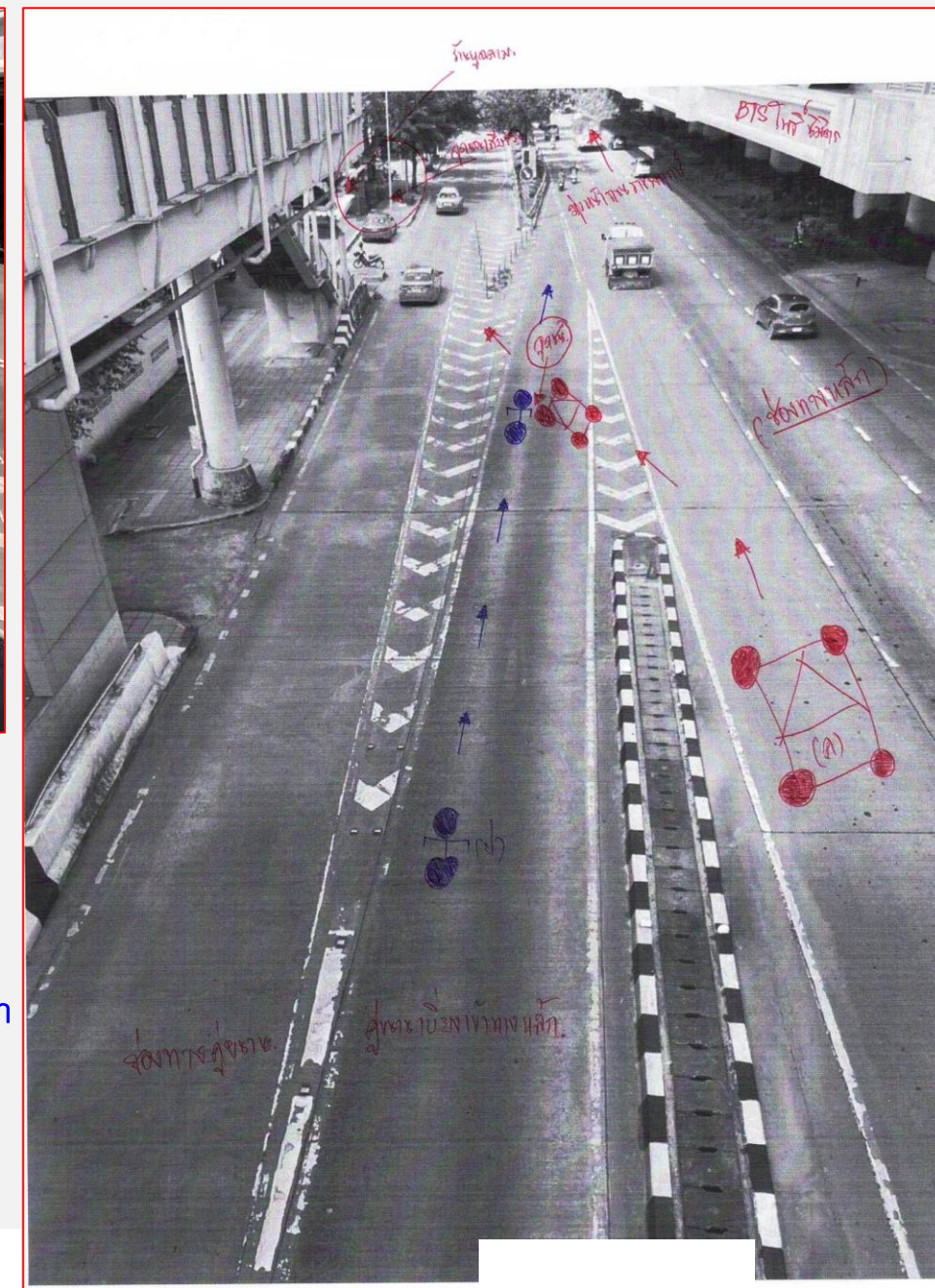
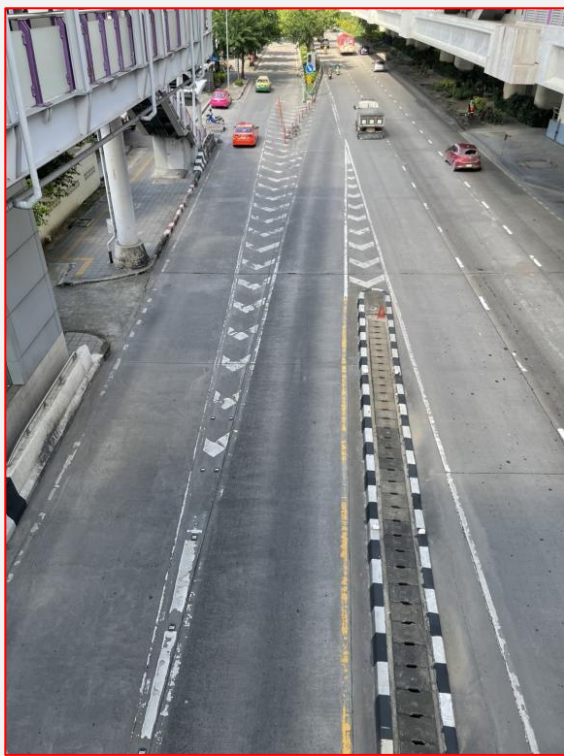
2.2 CASE BASE (1)



สาทิส เอกจิตร

วันศุกร์ เวลา 14:48 · ⚙️





วันที่ 24 ก.ย. 64 เวลา 10.00 น. บริเวณถนนราชพฤกษ์ คู่ขนานขาออก สถานีรถไฟฟ้า BTS โพรนิมิตร แขวงบางยี่เรือ เขตธนบุรี ท้องที่ สน.บางยี่เรือ (บก.น.8)

ที่เกิดเหตุ ถนน 5 เลน เป็นทางเบี่ยงจากช่องทางคู่ขนานเข้าทางหลักใต้ BTS สถานีโพรนิมิตร พบรอยครูดบนถนน ยาวประมาณ 5 เมตร

พฤติกรรม รถเก๋งโตโยต้า สปอร์ตโรเตอร์ ขับมาตามถนนราชพฤกษ์ขาออก จากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมุ่งหน้าไปทางห้างเดอะมอลล์ท่าพระเพื่อจะไปยังถนนรัชดาภิเษก เมื่อถึงจุดเกิดเหตุเป็นทางเบี่ยงเข้าจากทางคู่ขนาน รถเก๋งฝ่าฝืน เบี่ยงซ้ายออกมาทางขนานเฉี่ยวชนรถจยย. คาวาซากิ นินจา (1000 ซีซี) ที่ขับมาตามถนนราชพฤกษ์ คู่ขนานขาออกตรงไปทางแยกรัชดา-ท่าพระ ทำให้รถจยย. เสียหลักแล่นเฉียงออกไปทางด้านซ้ายมือชนเข้ากับช่องทางเท้าตัวพช. กระเด็นไปนอนอยู่บนทางเท้าริมถนนราชพฤกษ์ เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ

พ.ช. รถเก๋ง เพศชาย อายุ 54 ปี มีใบขับขี่รถตลอดชีพ (วันที่อนุญาต 18 ก.ย. 34)

พ.ช. รถจยย. เพศชาย อายุ 32 ปี สวมหมวกกันน็อค มีใบขับขี่ส่วนบุคคลหมดอายุ 26 ม.ค. 66

ข้อสังเกต

1. รถยนต์ลักไก่เบี่ยงออกในช่องทางเข้า ซึ่งพฤติกรรมลักษณะเช่นนี้ พบเห็นได้ในหลายพื้นที่

แนวทาง/ข้อหารือ

ศปถ.กทม.

ศปถ.เขต

การเยียวยาตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่ทายาทได้รับในกรณีนี้

ผู้ขับขี่รถจยย.เสียชีวิต รถจยย.มีประกันภัย ไม่มีค่ารักษาก่อนเสียชีวิต คดีอยู่ระหว่างสอบสวนผลคดียังไม่ยุติ ทายาทจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นก่อน เมื่อผลคดียุติแล้ว

1. กรณีผู้ขับขี่รถจยย.เป็นฝ่ายประมาท ความคุ้มครองเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น 35,000บาท
2. กรณีผู้ขับขี่รถเก่งเป็นฝ่ายประมาท ทายาทของผู้ขับขี่รถจยย.จะได้รับส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันรถเก่งอีก465,00บาท

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

2.2 CASE BASE (2)



ข้อสังเกต

1. รถจยย. มักจอดรอสัญญาณไฟจราจร บริเวณแถวด้านหน้า ซึ่งพฤติกรรมลักษณะเช่นนี้จะพบเห็นตามสี่แยกใหญ่ๆ
2. รถส่วนใหญ่ไม่ว่าจะเป็นรถจยย. หรือรถประเภทอื่นๆ เมื่อสัญญาณไฟจราจรจะเป็นสีแดง มักจะอาศัยลูกไหลเพราะกลัวติดไฟแดงนาน ส่วนรถฝั่งที่ได้สัญญาณไฟเขียวก็จะรีบออกตัวเร็ว โดยเฉพาะรถจยย. ที่จอดออกกันอยู่แถวหน้าสุด

แนวทาง/ข้อหารือ

ศปถ.กทม.

ศปถ.เขต

การเยียวยาตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่ทายาทได้รับในกรณีนี้

กรณีผู้ขับขี่รถจยย.รับบาดเจ็บ คืออยู่ระหว่างสอบสวนผลคดียังไม่ยุติ

1. รถจยย.ยามาฮ่า อีลิแกนซ์ **มีประกันภัย** จะได้รับความคุ้มครองเป็นค่ารักษาพยาบาลในส่วน of ค่าเสียหายเบื้องต้นตามจริงไม่เกิน 30,000 บาท เมื่อผลคดียุติแล้ว หากเป็นฝ่ายประมาท จะได้รับความคุ้มครองเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น หากเป็นฝ่ายถูกจะได้รับความคุ้มครอง (รวมเบื้องต้นไม่เกิน 80,000 บาท โดยใช้สิทธิจากรถคู่กรณี) แต่ประมาททั้งสองฝ่ายก็จะได้รับความคุ้มครองเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น
2. รถจยย.ฮอนด้า **ไม่มีประกันภัย** เบื้องต้นสามารถใช้สิทธิเบิกจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ (กองทุนเรียกเก็บคืนภายหลัง) ไม่สามารถใช้สิทธิบัตรทองได้ เมื่อผลคดียุติแล้ว หากเป็นฝ่ายผิดจะไม่สามารถเรียกร้องใดๆได้ แต่หากเป็นฝ่ายถูกจะได้รับความคุ้มครอง (รวมเบื้องต้นไม่เกิน 80,000 บาท โดยใช้สิทธิจากรถคู่กรณี) แต่หากประมาททั้งสองฝ่ายก็จะไม่สามารถเรียกร้องจากคู่กรณีได้

กรณีผู้โดยสารรถจยย.บาดเจ็บ

รถจยย.คันที่โดยสารมา **ไม่มีประกันภัย** เบื้องต้นสามารถใช้สิทธิเบิกจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ (กองทุนเรียกเก็บคืนจากเจ้าของรถภายหลัง) ไม่สามารถใช้สิทธิบัตรทองได้ หากผข.รถคันที่โดยสารมาเป็นฝ่ายถูก หรือเป็นความประมาทของผข.ทั้งสองฝ่าย ผู้โดยสารก็สามารถใช้สิทธิจากประกันภัยคู่กรณีได้

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

2.3 smart safety zone 4.0

13 หมายเหตุ
ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

ตัวอย่างมีทิศทางที่ชัดเจน

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13
ชี้ชัด คัดกรอง
เฉพาะประเด็นที่สำคัญที่สุด

แผนระดับ 1 ยุทธศาสตร์
แผนระดับ 2
แผนระดับ 3

13 หมายเหตุ
เพื่อพลิกโฉมประเทศไทย

เป้าหมาย 4 มิติการฟื้นฟู



หมายเหตุที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะ ที่น่าอยู่ ปลอดภัย เต็มโตได้อย่างยั่งยืน

เป้าหมาย

1. เพิ่มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาค และการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ
2. ลดความไม่เสมอภาคในการกระจายรายได้ของภาค
3. พัฒนาเมืองให้น่าอยู่ ยั่งยืน พร้อมรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดี

กลยุทธ์

1. สร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานราก
2. ส่งเสริมกลไกความร่วมมือเพื่อพัฒนาพื้นที่และเมือง
3. สร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล
4. เสริมสร้าง ความเข้มแข็งในการบริหารจัดการพื้นที่และเมือง

26

- โครงการสมาร์ทเซฟตี้โซน 4.0 ระยะแรกที่มี 15สถานีนำร่องได้ดำเนินการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยการสนับสนุนของทุกภาคส่วนที่ช่วยกันสร้างมิติใหม่แห่งความปลอดภัย โดยมีการความต้องการของประชาชนในพื้นที่นั้นๆ หรือพีเพิลโพล (People Poll) ทำให้ได้ข้อเสนอแนะจากคนในพื้นที่มาพัฒนาการดำเนินโครงการให้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ ตลอดจนปรับปรุงการทำงานของตำรวจให้ตรงกับสภาพปัญหา และความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริงด้วย
- 15สถานีนำร่อง ได้แก่ สน.ลุมพินี, สน.ห้วยขวาง, สน.ภาษีเจริญ, สภ.ปากเกร็ด, สภ.เมืองสมุทรปราการ, สภ.เมืองพัทยา, สภ.เมืองระยอง, สภ.เมืองปราจีนบุรี, สภ.ปากช่อง, สภ.เมืองอุดรธานี, สภ.เมืองเชียงใหม่, สภ.เมืองพิษณุโลก, สภ.เมืองราชบุรี, สภ.เมืองภูเก็ต และ สภ.หาดใหญ่
- ทั้งนี้ จะมีการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีทันสมัยมาใช้เพื่อประสิทธิภาพสูงสุด และในระยะต่อไป เฟส2จะขยายโครงการเข้าสู่ทุกจังหวัดทั่วประเทศ โดยคัดเลือก 1พื้นที่ 1จังหวัด เป็นสถานีนำร่องในระยะที่2 เพื่อขับเคลื่อนโครงการสมาร์ทเซฟตี้โซน 4.0 ให้เกิดขึ้นทั่วทุกจังหวัด และทุกสถานีต่อไปในอนาคต

นโยบายนี้ .. น่าสนใจ

ทำอย่างไร จะเสริมเรื่อง "road safety" เข้ากับเรื่อง "safety zone" ได้ , เพราะกล้อง cctv นอกจากอาชญากรรม ยังช่วยเก็บคลิป อบถ. หรือเฝ้าระวังความเสี่ยง ต่าง ๆ (หรือยกระดับให้ช่วยตรวจพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ไม่สวมหมวก ฯลฯ)

*ประเด็นเกี่ยวข้อง กล้องcctv ตามนโยบายนี้ มุ่งเน้นป้องกันอาชญากรรม มุมกล้องอาจไม่โฟกัสถนน

ผบ.ตร.ดัน Smart Safety Zone 4.0 นำร่อง 15 สถานี ป้อง
อาชญากรรมเชิงรุก

🕒 11:03 | 📅 26 กันยายน 2564 | 👁 2,078



smart safety zone 4.0

“ หัวใจสำคัญของโครงการนี้ไม่ได้อยู่ที่ความทันสมัยของอุปกรณ์เครื่องมือตามรูปแบบเมืองอัจฉริยะเท่านั้น ที่สำคัญเหนือกว่านั้นคือ การแสวงหาความร่วมมือจากภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน เพื่อสร้างกลไกการมีส่วนร่วมในการช่วยป้องกันอาชญากรรมเชิงรุก และสร้างสังคมที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืนร่วมกัน ”

2.3 smart safety zone 4.0



2.4 โครงการเสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้แก่ บช.น. ศปถ.กทม. ศปถ.เขต50เขต บก.น.1-9,บก.จร. และ สน.91สน.

(ร่าง)โครงการ

เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน

หลักการและเหตุผล

ด้วยจำนวนอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนในแต่ละปีนั้นได้ก่อให้เกิดความสูญเสียและความเสียหายอย่างมากมาย ทั้งในชีวิต-ร่างกายอนามัย ทรัพย์สิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม ทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยในรอบสิบปีที่ผ่านมาประเทศสมาชิกในองค์การสหประชาชาติ รวมทั้งประเทศไทยได้พร้อมกันประกาศให้ปี2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนซึ่งได้สิ้นสุดไปแล้ว จากข้อมูลสามฐาน โดยการสอบถามข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากสามหน่วยงานอื่น ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตั้งแต่ปี2554-2563 ตามแผนภูมิแสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังมีอัตราที่สูงโดยเฉลี่ยปีละ 20,659 ราย ถึงแม้ในปี 2563 จะมีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงอยู่ที่17,831ราย(27.20คนต่อหนึ่งแสนประชากร)ก็ตาม แต่ยังคงอยู่ในสถานการณ์ที่รุนแรง กล่าวคือยังมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนหรืออุบัติเหตุจราจรเฉลี่ยวันละ 50-60 ราย หรือ ทุกหนึ่งชั่วโมงประเทศไทยจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 2-3 ราย

จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2554-2563



ด้วยอุบัติเหตุทางถนนนั้น ไม่ได้เป็นความรับผิดชอบของคนหนึ่งคนใด หรือหน่วยงานหนึ่งหน่วยงานใด หากแต่เป็นเรื่องของทุกคน ทุกภาคส่วน ทุกหน่วยงานจะต้องมีความร่วมมือร่วมใจกันอย่างแท้จริง และเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการสูญเสียดังกล่าว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สมาคมประกันวินาศภัยไทย และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เล็งเห็นความสำคัญต่อความสูญเสียดังกล่าวจึงได้มีการบูรณาการร่วมกัน ในการจัดการชุดข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน วิเคราะห์สาเหตุปัญหา ร่วมกันหาแนวทางแก้ไข และมีมาตรการเพิ่มความปลอดภัยทางท้องถนน ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังต่อเนื่อง พร้อมสร้างช่องทางในการรับรู้ให้ประชาชนได้เห็นความสำคัญในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เคารพกฎจราจร เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งตัวผู้ขับขี่ และผู้อื่น เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชน ที่ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต และลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยให้เป็นรูปธรรม โดยเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนปี2564 นี้ขึ้น ภายใต้ชื่อ โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน” โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

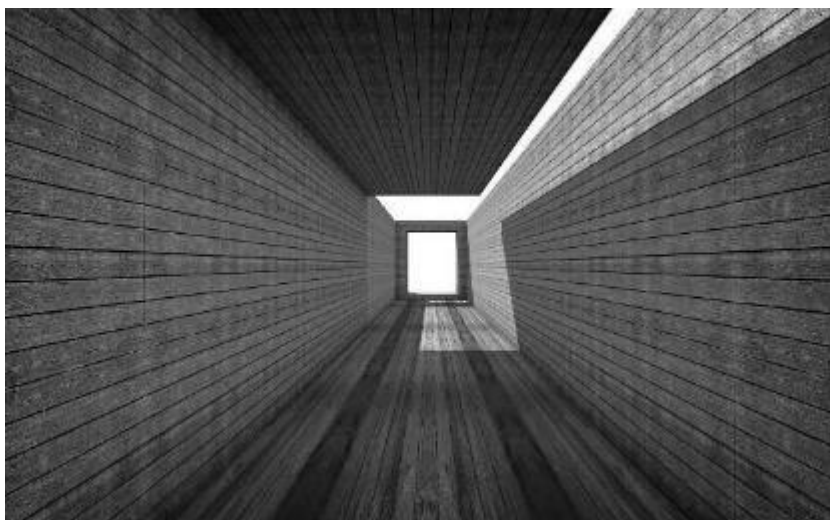
วัตถุประสงค์

1. เพื่อเสริมสร้างวินัยจราจร และส่งเสริมให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นรูปธรรม
2. เพื่อลดอุบัติเหตุ และลดความสูญเสีย โดยการจัดการข้อมูลเชิงระบบ
3. เพื่อบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน
4. เพื่อเสริมศักยภาพเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านจราจร และสร้างความภาคภูมิใจในการปฏิบัติหน้าที่

เป้าหมาย

เชิงคุณภาพ : จำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ขับเคลื่อนโครงการ ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี

เชิงปริมาณ : จำนวนผู้ขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

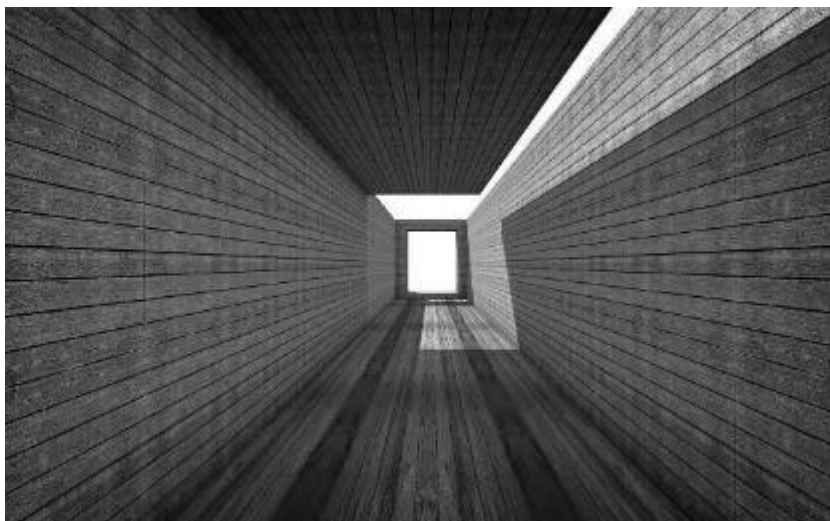


เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

3.1 เวทีให้ ศปถ.เขต และ สน. นำเสนอ
problem base & case base

วาระที่ 3

เรื่องอื่นๆ



วาระที่ 4



ขอบคุณ

คณะทำงานศูนย์ความร่วมมือป้องกัน
อุบัติเหตุ กทม. (ศรท.)

