

วิสัยทัศน์

เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

พันธกิจ

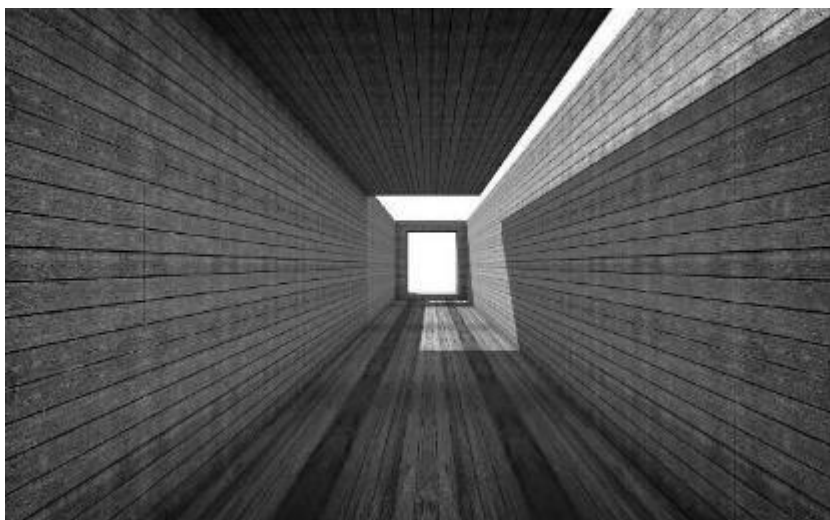
สะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง สาเหตุ
(Feed back loop) ให้เจ้าภาพผ่านกลไก ศปถ.



การประชุมศูนย์ความร่วมมือ ป้องกันอุบัติเหตุทุกทม.(ศรท.)

ครั้งที่ 8/2564 ZOOM Conference

วันพุธที่ 3 พฤศจิกายน 2564



วาระประชุม

วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

- 1.1 แผนการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อต่อที่ประชุม ศปถ.กทท. ครั้งที่1/64(โดย สจส.)
- 1.2 การจัดทำหนังสือแจ้ง Grab เรื่องพฤติกรรมเสี่ยง
- 1.3 เวทีย่อย case base เขต-สน.
- 1.4 การจัดประชุมร่วม จากกรณีcase base วันที่20ก.ค.64 บริเวณสี่แยกบুদ্ধโคโล เขตธนบุรี ห้องที่ สน.บুদ্ধโคโล(บก.น.8)

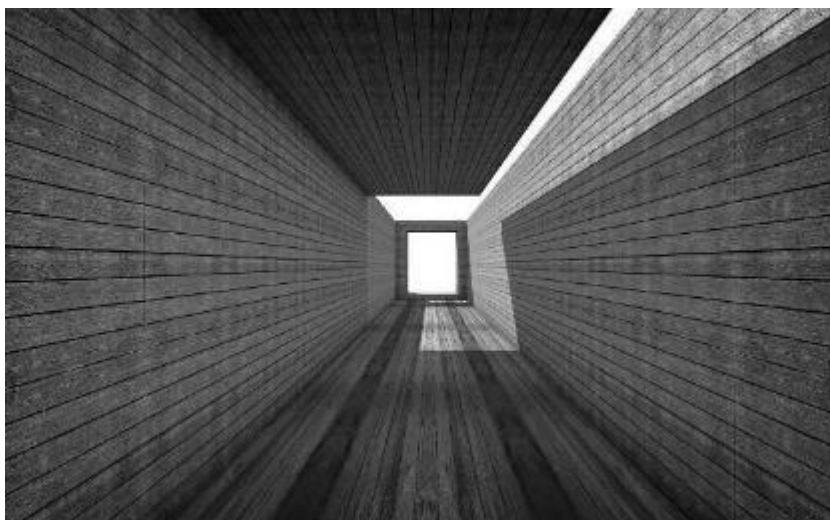
วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

- 2.1 รายงานสถานการณ์สะสม ณ เดือนกันยายน 2564
- 2.2 Case base (1 Case)

วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

- 3.1 โครงการถนนต้นแบบฯ

วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ

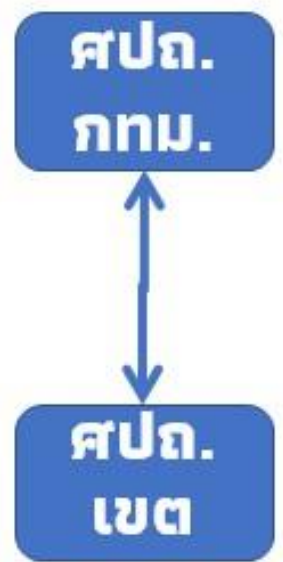


วาระที่ 1

เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

- 1.1 แผนการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อต่อที่ประชุม สปถ.กทม. ครั้งที่1/64 (โดย สจส.)
- 1.2 การจัดทำหนังสือแจ้ง Grab เรื่องพฤติกรรมเสี่ยง
- 1.3 เวทีย่อย case base เขต-สน.
- 1.4 การจัดประชุมร่วม จากกรณีcase base วันที่20ก.ค.64 บริเวณสี่แยกบুদ্ধโคโล เขตธนบุรี ห้องที่ สน.บুদ্ধโคโล(บก.น.8)

[ร่าง] DASH Board : กำกับติดตาม สปถ.เขต



แผนแม่บท แผนปฏิบัติ ปิด Gap 4 ด้าน	① โครงสร้าง พัฒนากทีม	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				

ตัวอย่างสื่อรณรงค์



SHARE

ถนนปลอดภัย
สำหรับ ทุกคน
เขต _____

วันนี้/อาทิตย์ พาไปพูดคุย _____
<2-4> ผู้แทน สปด.-เขต _____

ถอดรหัส ความสำเร็จ

- 1 บอกเล่า สิ่งที่เกิดขึ้น สิ่งที่เห็น
- 2 ขบวนการ สู่ความสำเร็จ
- 3 ความตั้งใจ หรือ อะไรที่อยากเห็น
เป้าหมาย

1 บอกเล่าเรื่องราว ความสำเร็จ
เพื่อแบ่งปัน วิธี/แนวทาง

2 แลกเปลี่ยน สู่การพัฒนา เพื่อ
ชุมชน พื้นที่

3 สะท้อน การทำงาน เพื่อ
สร้างแนวร่วม "SAVE LIFE"

SHOW

ถนนปลอดภัย
สำหรับ ทุกคน
ผู้บริหาร <สำนัก>

เดือนนี้ พาไปพูดคุย <ผอ. สำนัก>
รูปแบบ สัมภาษณ์ ทอศทาง สร้าง/สนับสนุน

ถอดรหัส แนวทาง สู่ความสำเร็จ

- 1 มุมมอง ต่อสภาพปัญหา
- 2 แผน กลยุทธ์ สาธารณะกิจ
- 3 เป้าหมาย เสริมความสำเร็จ
วัตถุประสงค์



1 ความร่วมมือ <บูรณาการ>
งานความปลอดภัยทางถนน

2 สร้างระบบ ติดตามงาน
การประเมิน ผลการดำเนินการ

3 สู่เป้าหมาย "SAVE LIFE"
มหานครปลอดภัยอุบัติเหตุ

ภาคี

ชุมชน



CHARGE

กระตุ้น

ถนนปลอดภัย
สำหรับ ทุกคน
ผู้กำหนด นโยบาย

QT.<3 เดือน> พามาพบ ผอ./ป.กทม.
รูปแบบ การสนทนา รอง-ผอ./สป.

ถอดรหัส นโยบาย เมือง

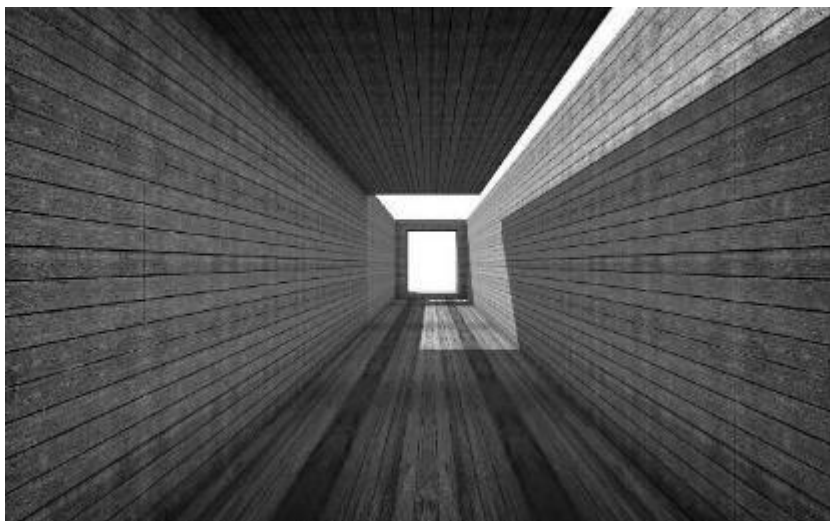
- 1 เร่งขับเคลื่อนนโยบาย
- 2 ข้อเสนอการ หน่วยงาน บูรณาการ
- 3 มุ่งสู่มหานครปลอดภัย
ปลอดภัยอุบัติเหตุ

เป้าหมาย

1 มีระบบติดตาม/วัดผล

2 กลไก ระบบ งบประมาณ
ร่วมกับ แผน กทม. 20ปี
การะกิจ ปลอดภัยอุบัติเหตุ





เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

2.1 รายงานสถานการณ์สะสม ณ เดือนกันยายน

2564

2.2 Case base (1 Case)

วาระที่ 2

2.1 รายงานสถานการณ์สะสม ณ เดือนตุลาคม 2564



ThaiRSC

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

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

ข้อมูลรับแจ้ง **อุบัติเหตุทางถนน ในรอบ 24 ชั่วโมง**

ข้อมูล ณ 01/11/2564 10:00

ผู้เสียชีวิตสะสม ปี 2564

10,922

ราย

ผู้บาดเจ็บสะสม ปี 2564

710,884

คน

จังหวัดที่มีสถิติ**ผู้เสียชีวิต** สูงสุด 5 อันดับ

1

กรุงเทพมหานคร
Bangkok

666

2

ชลบุรี
Chon buri

405

3

นครราชสีมา
Nakhon ratchasima

365

4

เชียงใหม่
Chiang mai

323

5

สุราษฎร์ธานี
Surat thani

271

จังหวัดที่มีสถิติ**ผู้บาดเจ็บ** สูงสุด 5 อันดับ

1

กรุงเทพมหานคร
Bangkok

76,846

2

ชลบุรี
Chon buri

33,381

3

นครราชสีมา
Nakhon ratchasima

29,096

4

เชียงใหม่
Chiang mai

25,760

5

สมุทรปราการ
Samutprakan

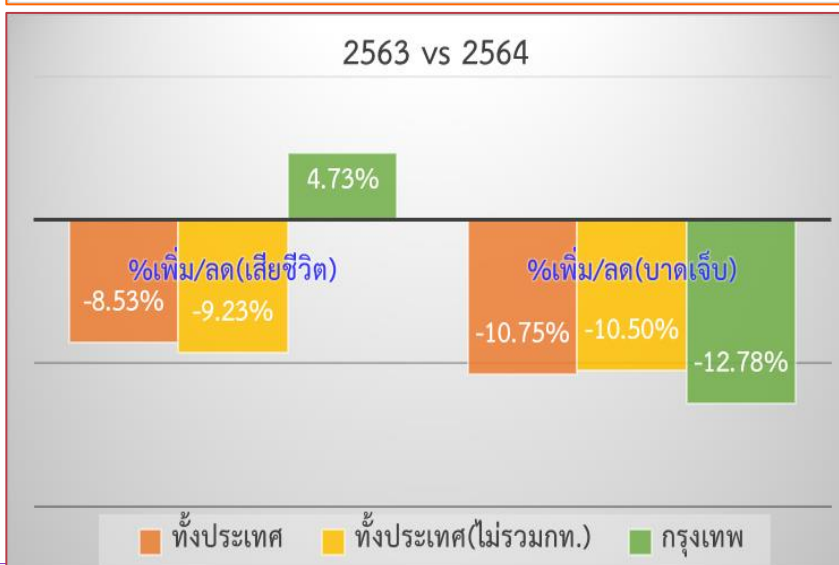
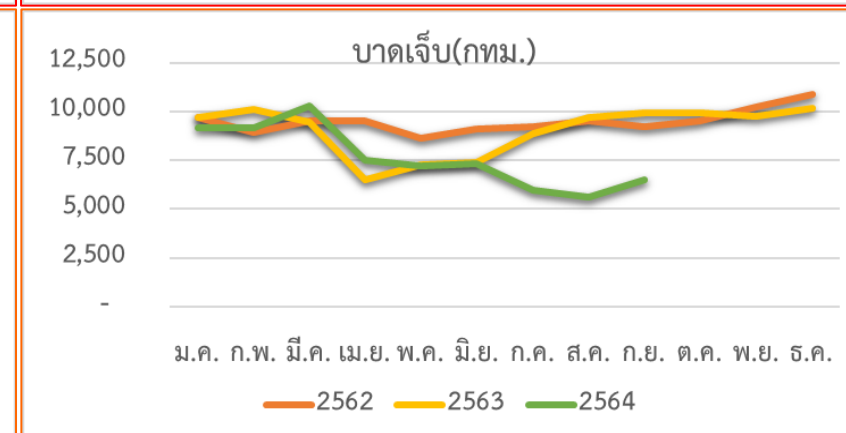
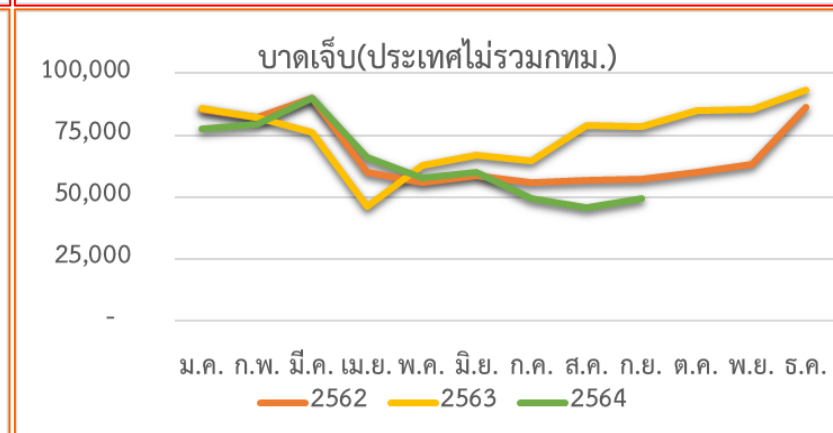
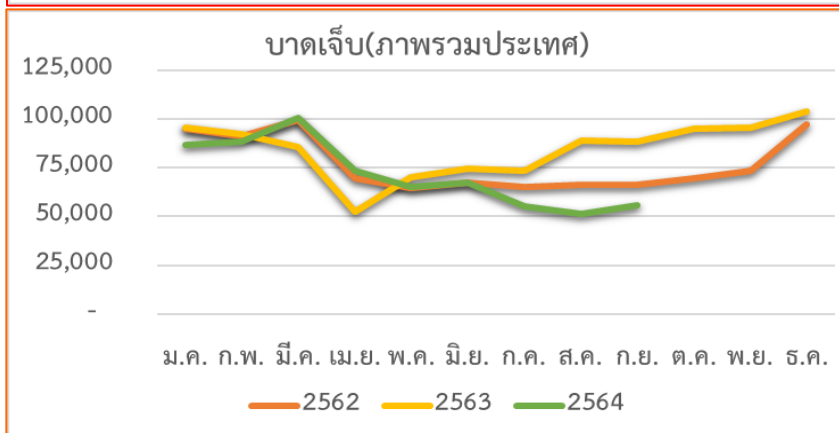
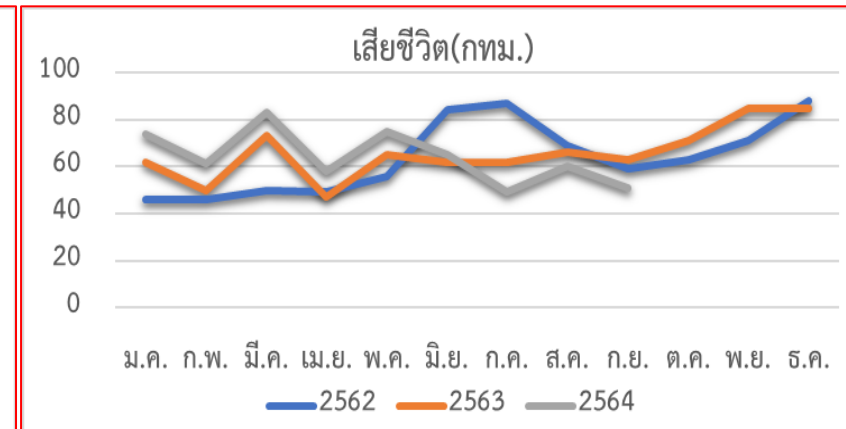
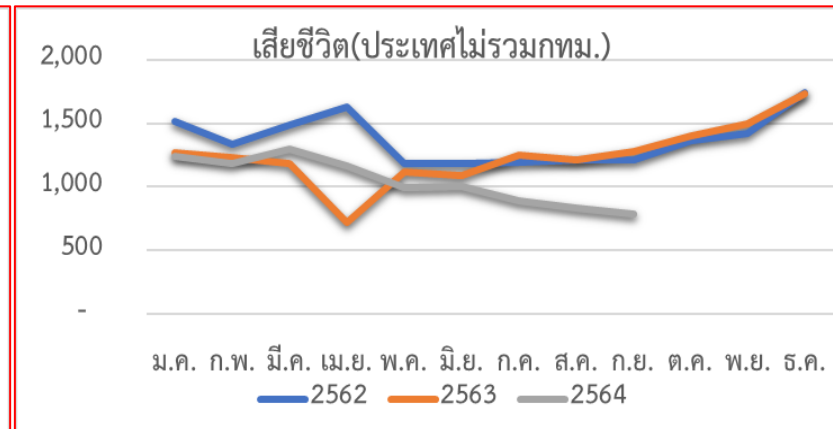
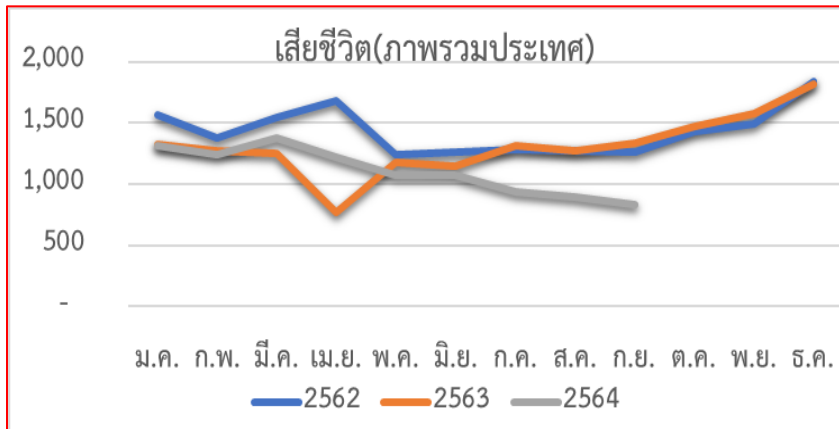
23,757

สถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ทุกจังหวัด

คลิก

ที่มา : ศูนย์รับแจ้งเหตุ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และเครือข่ายรับแจ้ง Tweet แฮช



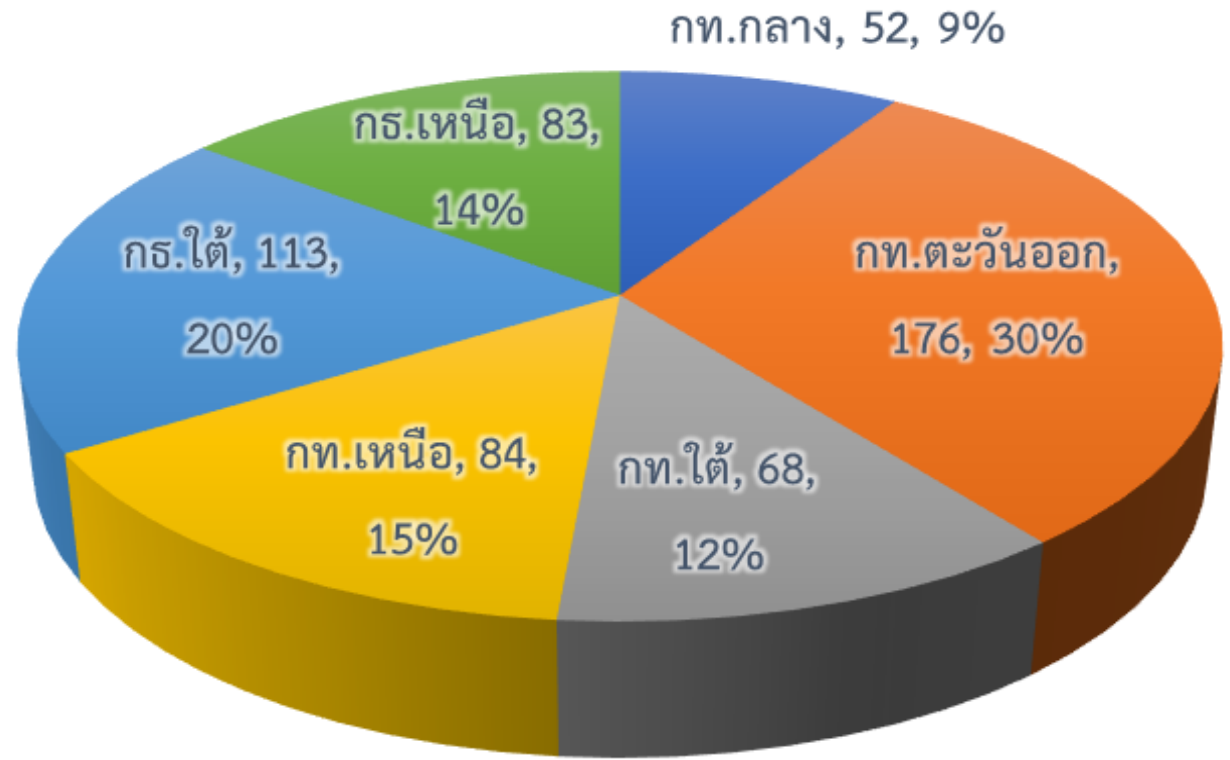
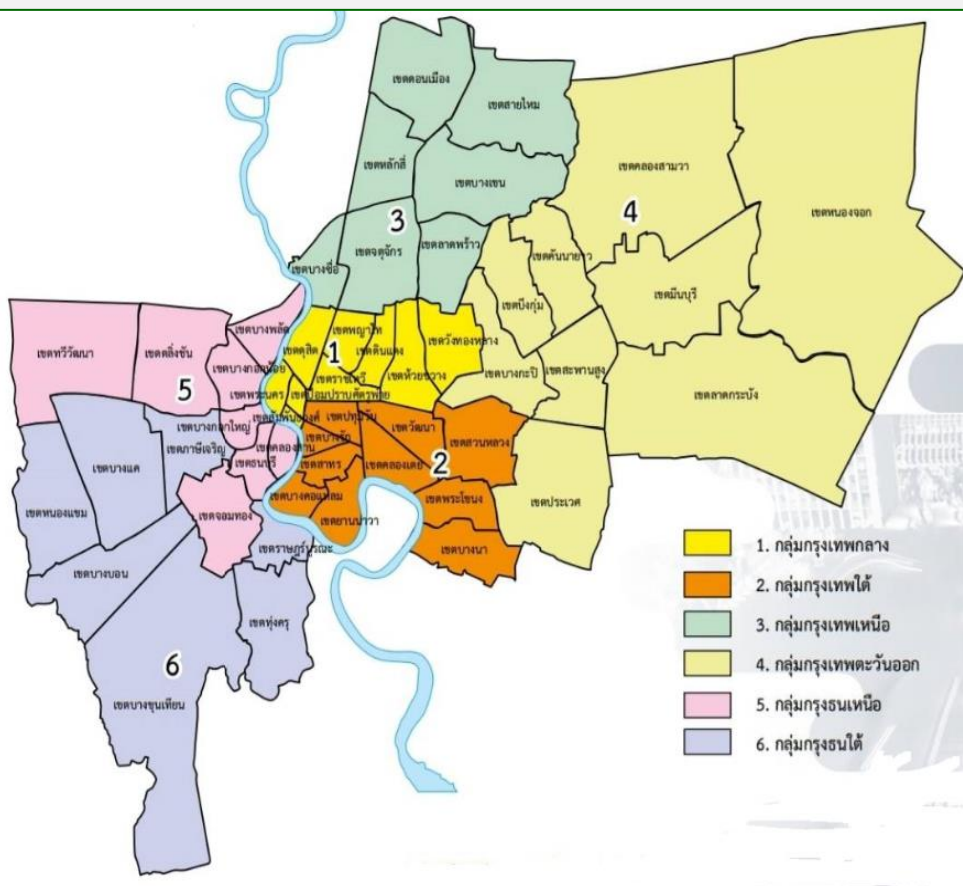


แนวโน้มผู้เสียชีวิต พื้นที่กรุงเทพฯเพิ่มขึ้นจากปี2563 **4.73%** ผู้บาดเจ็บลดลง **-12.78%**
แนวโน้มผู้เสียชีวิต ภาพรวมประเทศลดลงจากปี2563 **-8.53%** ผู้บาดเจ็บลดลง **-10.75%**

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

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

กทม.(สะสม1-9/2564)



เขตที่มีผู้เสียชีวิตสะสมตั้งแต่ 9 รายขึ้นไป

กรุงเทพกลาง 9เขต(52) = ห้วยขวาง(12)

กรุงเทพใต้ 10เขต(68) = บางนา(15) สวนหลวง(12) คลองเตย(9)

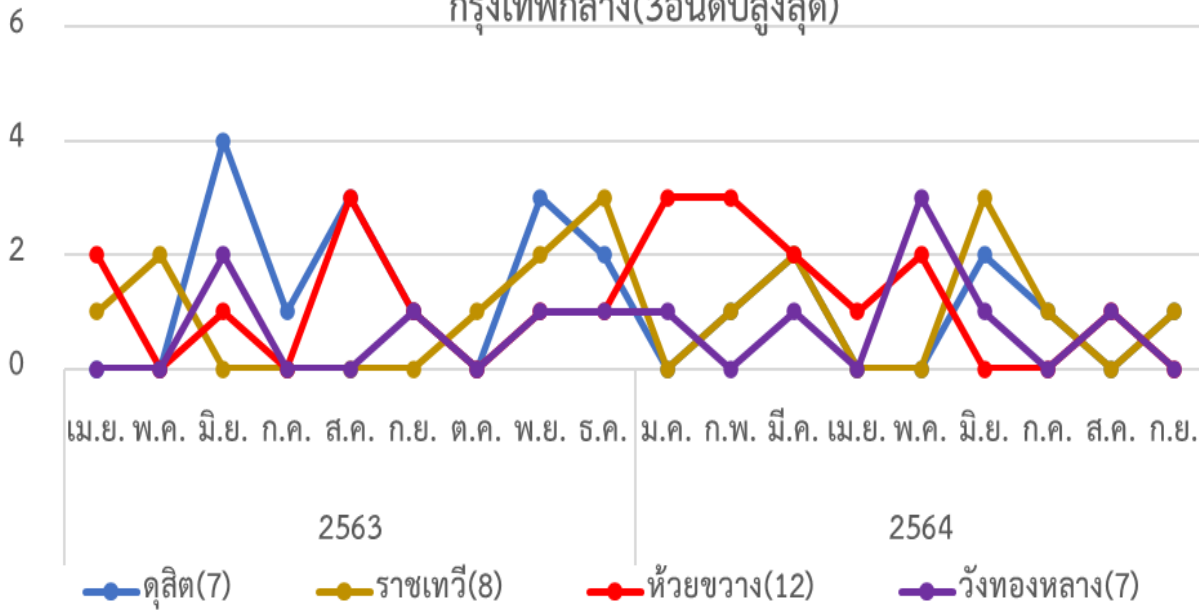
กรุงเทพเหนือ 7เขต(84) = จตุจักร(20) สายไหม(16) ลาดพร้าว(14) ดอนเมือง(13) บางเขน(10)

กรุงเทพตะวันออก 9เขต(176) = ลาดกระบัง(44) หนองจอก(44) ประเวศ(23) มีนบุรี(21) คลองสามวา(12) คันนายาว(9) บึงกุ่ม(9)

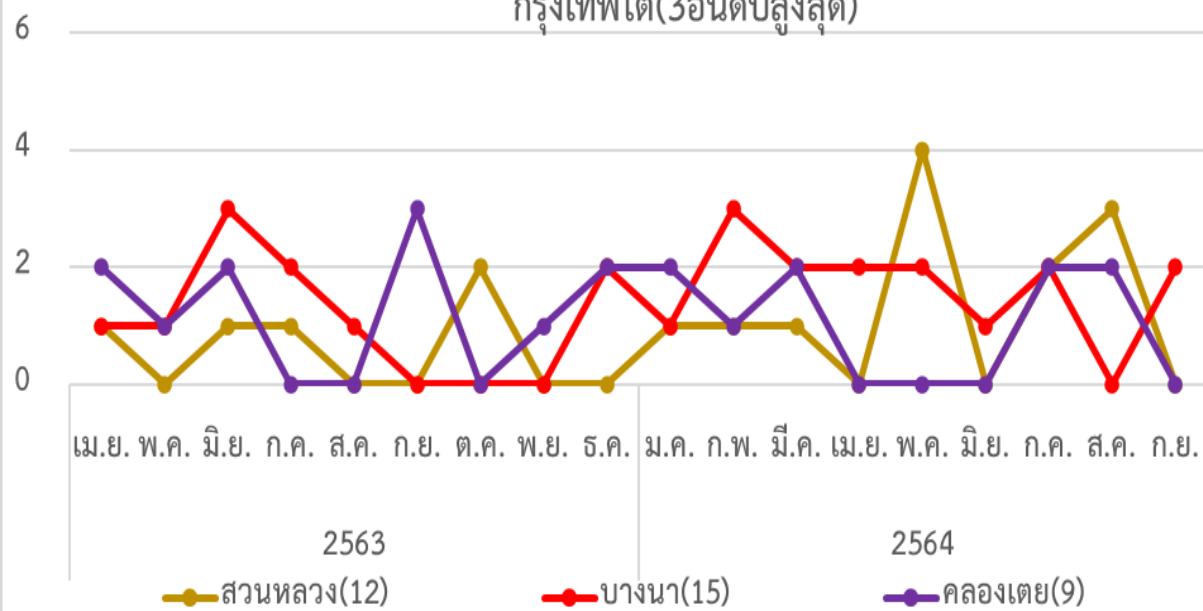
กรุงเทพมหานคร 8เขต(83) = ตลิ่งชัน(18) ทวีวัฒนา(14) จอมทอง(11) ธนบุรี(13) คลองสาน(9) บางกอกน้อย(10)

กรุงเทพมหานคร 7เขต(113) = บางขุนเทียน(29) บางบอน(21) บางแค(17) ราษฎร์บูรณะ(15) ภาษีเจริญ(12) หนองแขม(10) ทุ่งครุ(9)

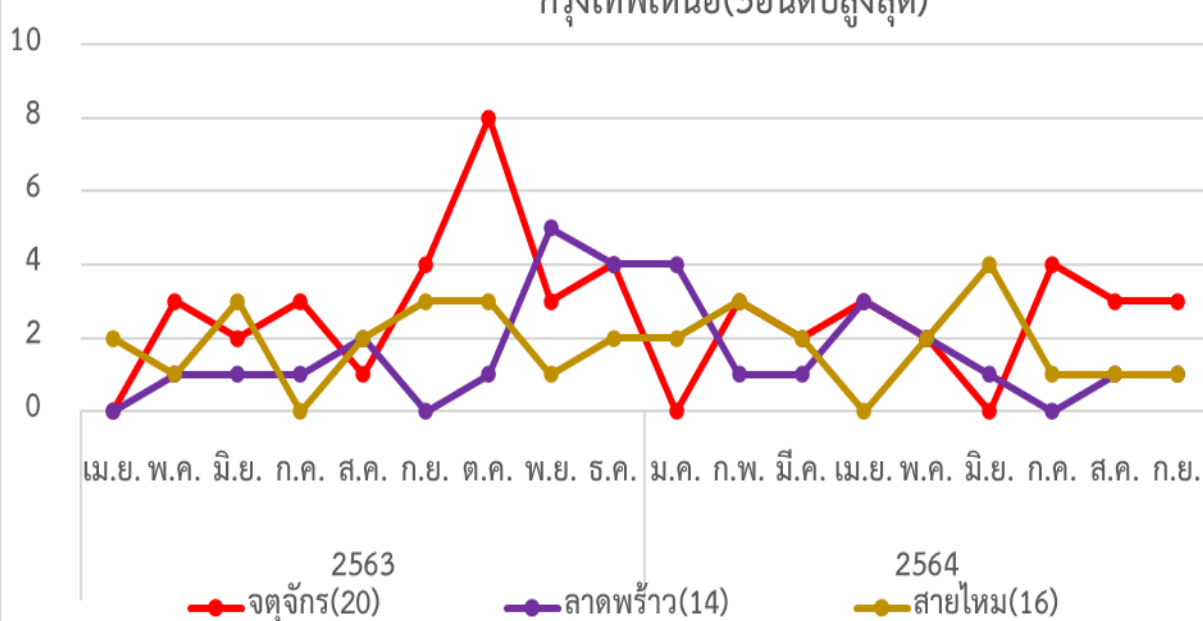
กรุงเทพมหานคร(3อันดับสูงสุด)



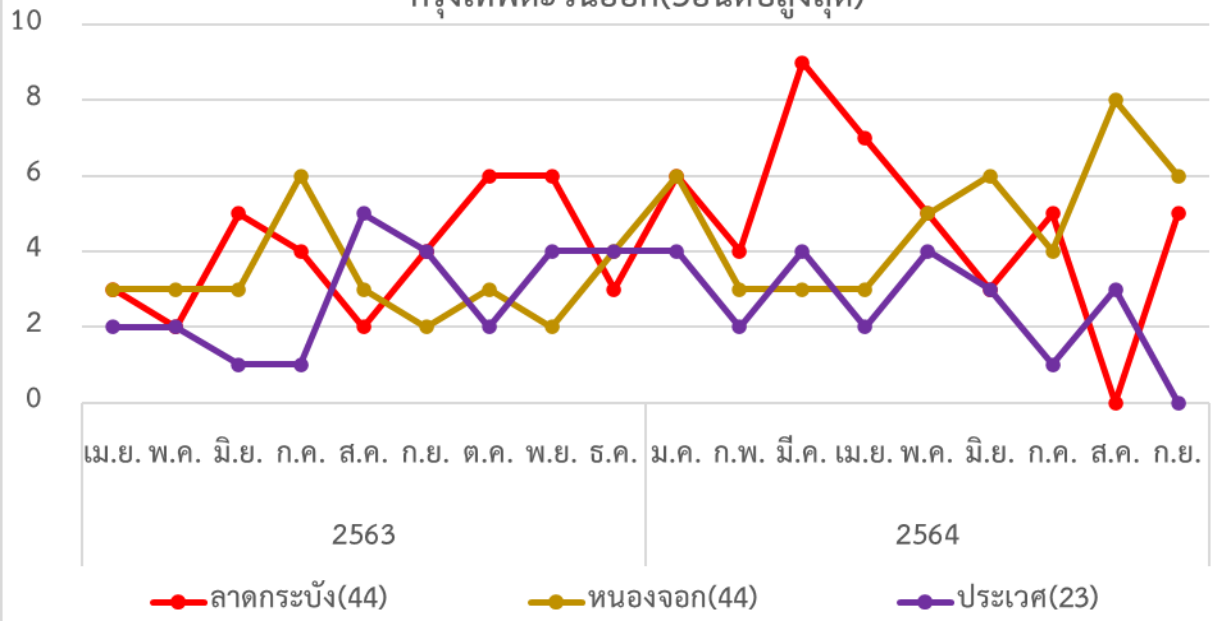
กรุงเทพมหานคร(3อันดับสูงสุด)

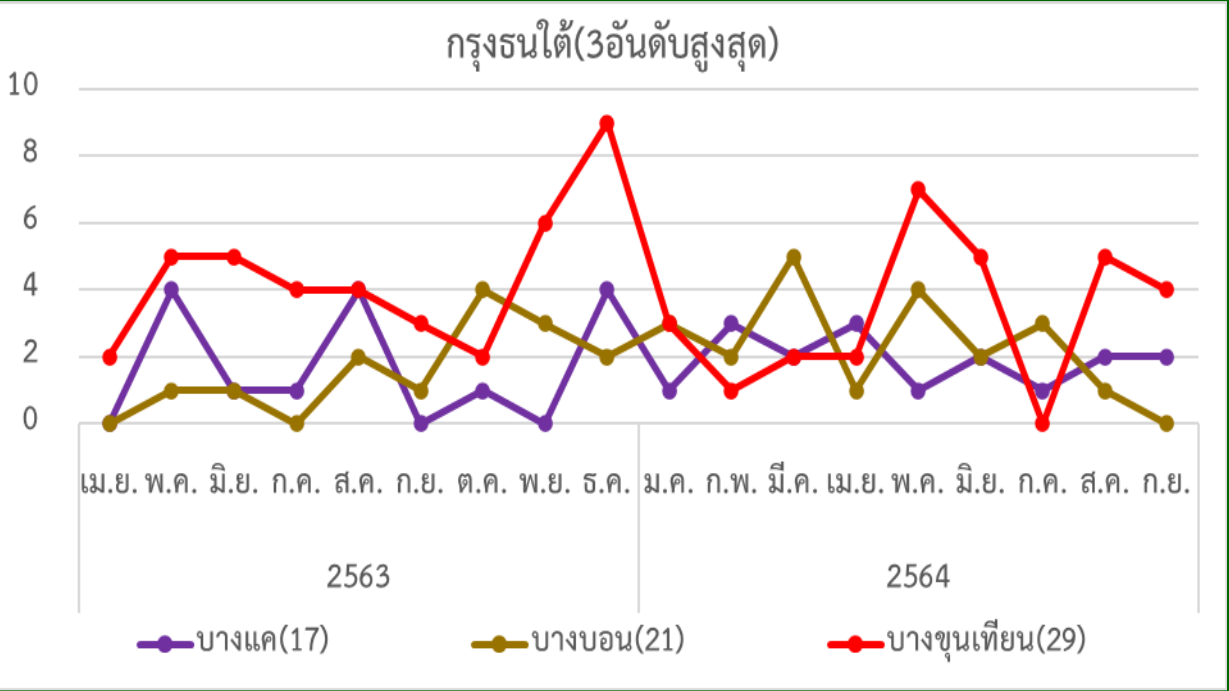
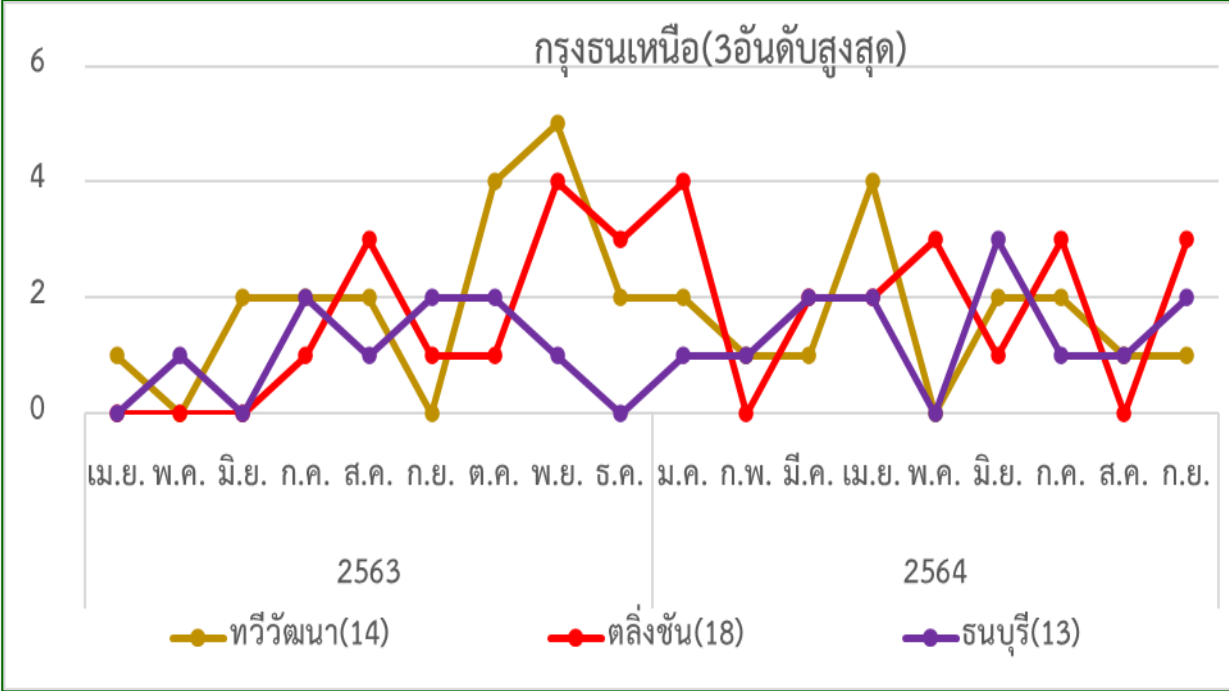


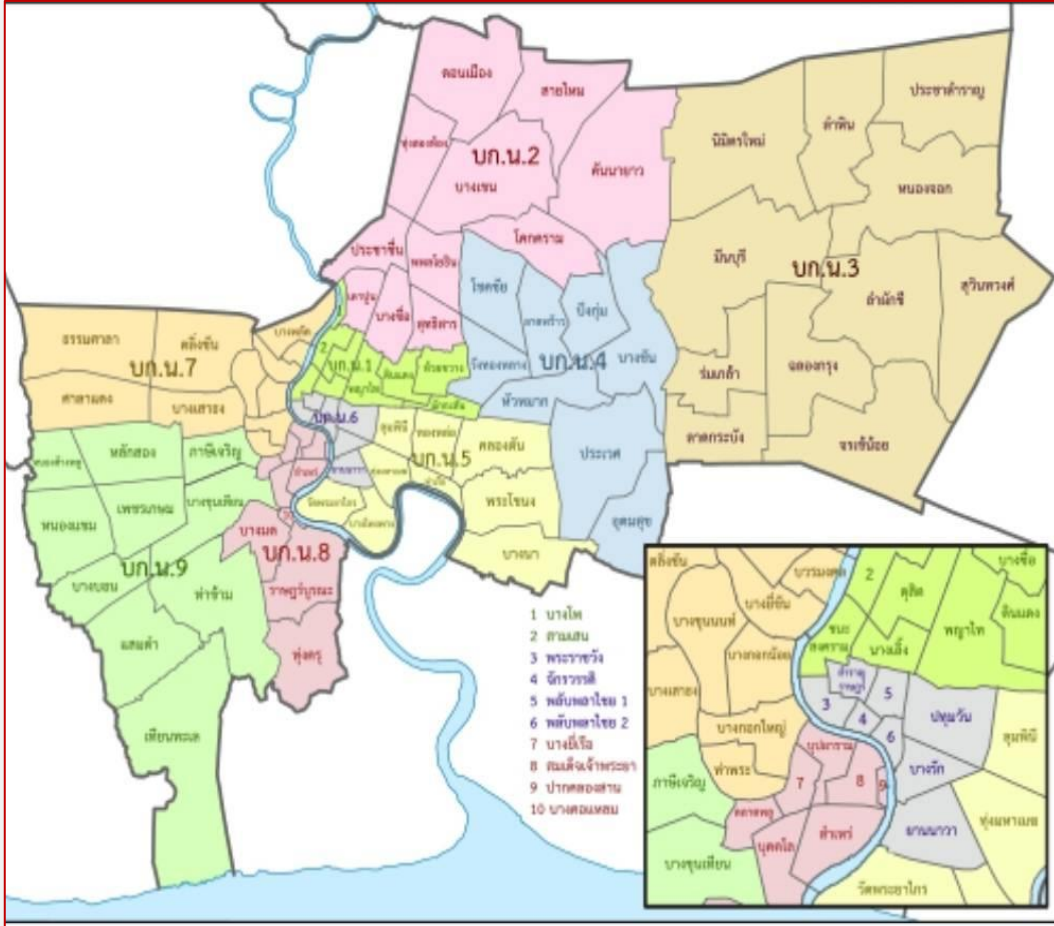
กรุงเทพมหานคร(3อันดับสูงสุด)



กรุงเทพมหานคร(3อันดับสูงสุด)

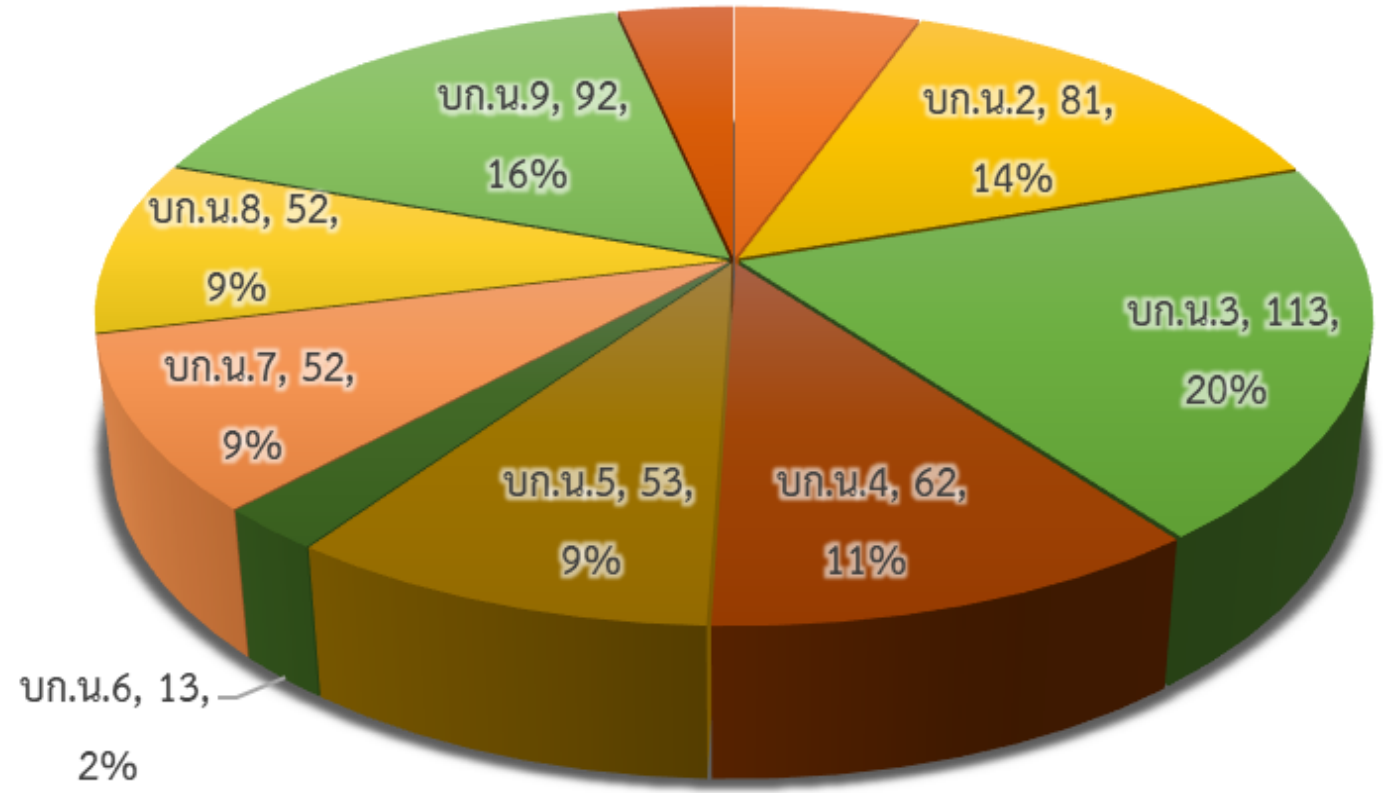






บช.น.(สะสม1-9/2564)

บก.จร., 20, 4% บก.น.1, 32, 6%

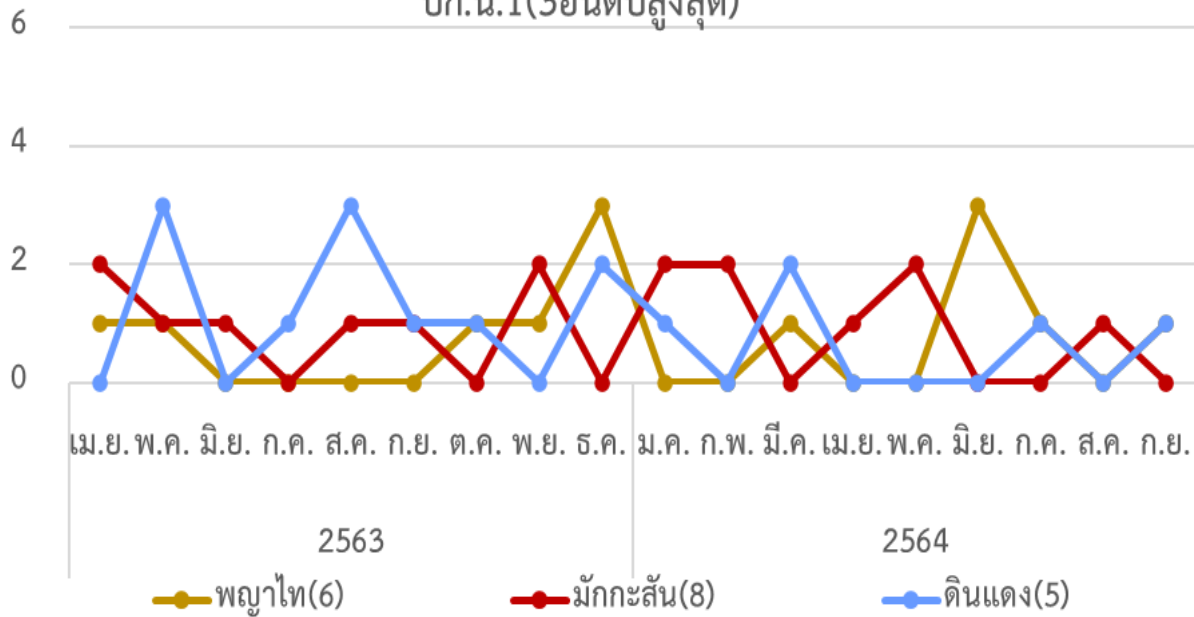


สน.ที่มีผู้เสียชีวิตสะสมตั้งแต่ 9 รายขึ้นไป

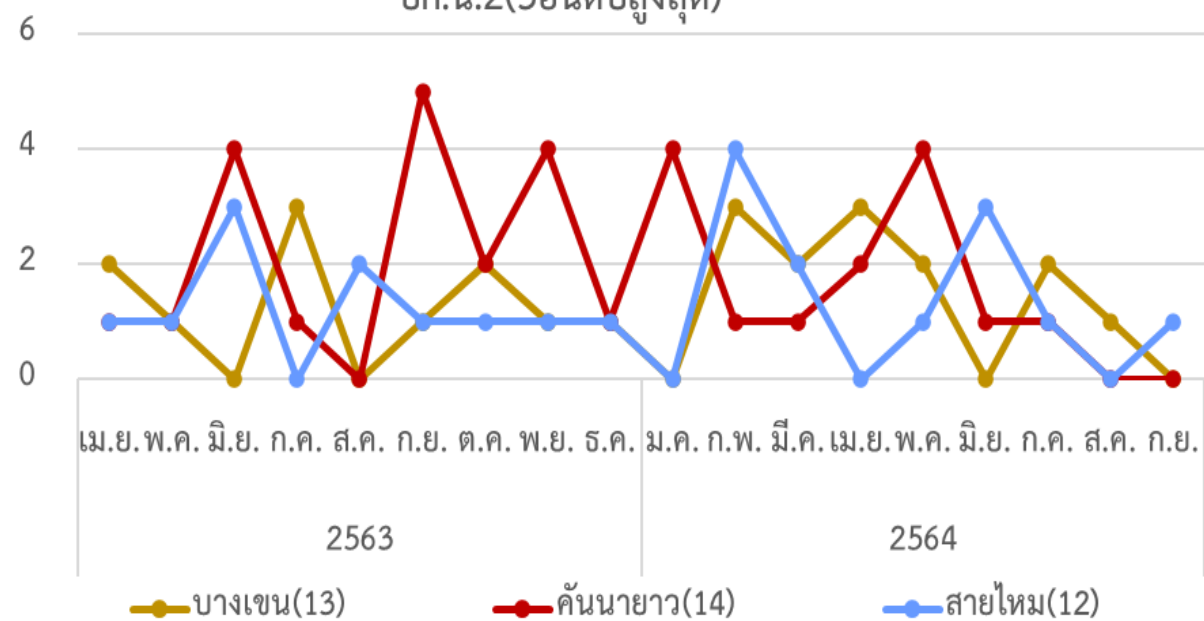
- บก.น.1:9สน.(32)
- บก.น.2:11สน.(81) สน.คั่นนายาว(14) สน.บางเขน(13) สน.สายไหม(12) สน.โคกคราม(10) สน.ดอนเมือง(10)
- บก.น.3:11สน.(113) สน.มีนบุรี(24) สน.ลำผักชี(19) สน.ฉลองกรุง(15) สน.หนองจอก(15) สน.ลาดกระบัง(11) สน.จระเข้नी้อย(9)
- บก.น.4:8สน.(62) สน.ประเวศ(21) สน.โชคชัย(11)

- บก.น.5:9สน.(53) สน.บางนา(15)
- บก.น.6:8สน.(13)
- บก.น.7:11สน.(52) สน.ตลิ่งชัน(14)
- บก.น.8:11สน.(52) สน.ราษฎร์บูรณะ(15)
- บก.น.9:10สน.(92) สน.บางขุนเทียน(16) สน.ท่าข้าม(16) สน.แสมดำ(12) สน.ภาษีเจริญ(11) สน.หลักสอง(11) สน.บางบอน(9)
- บก.จร.:4สน.(20) สน.วิภาวดี(12)

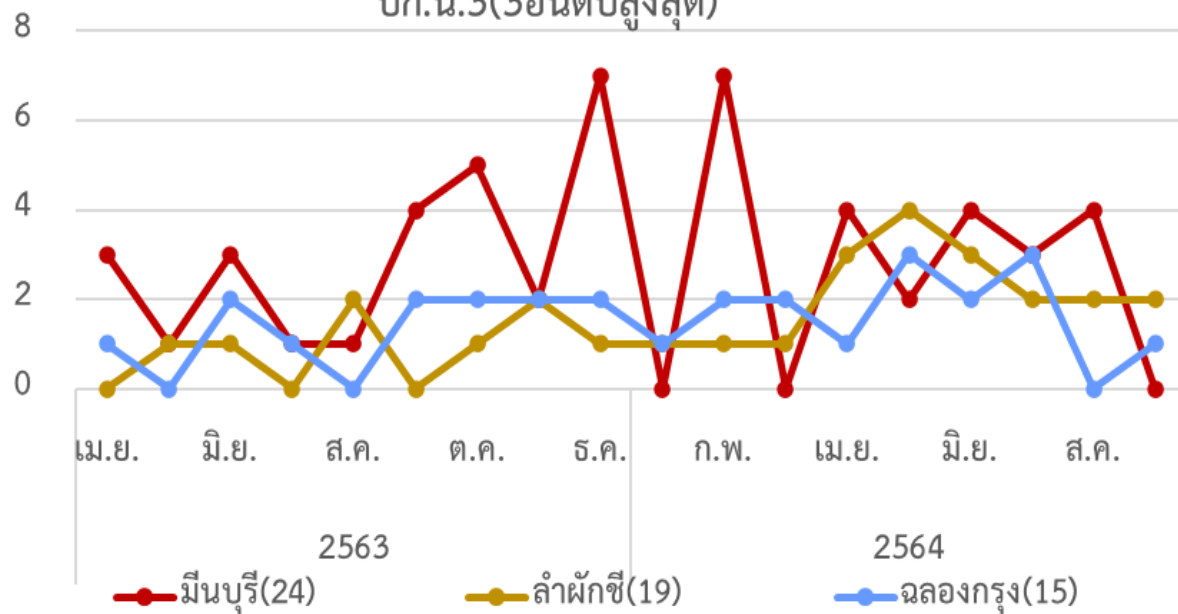
บก.น.1(3อันดับสูงสุด)



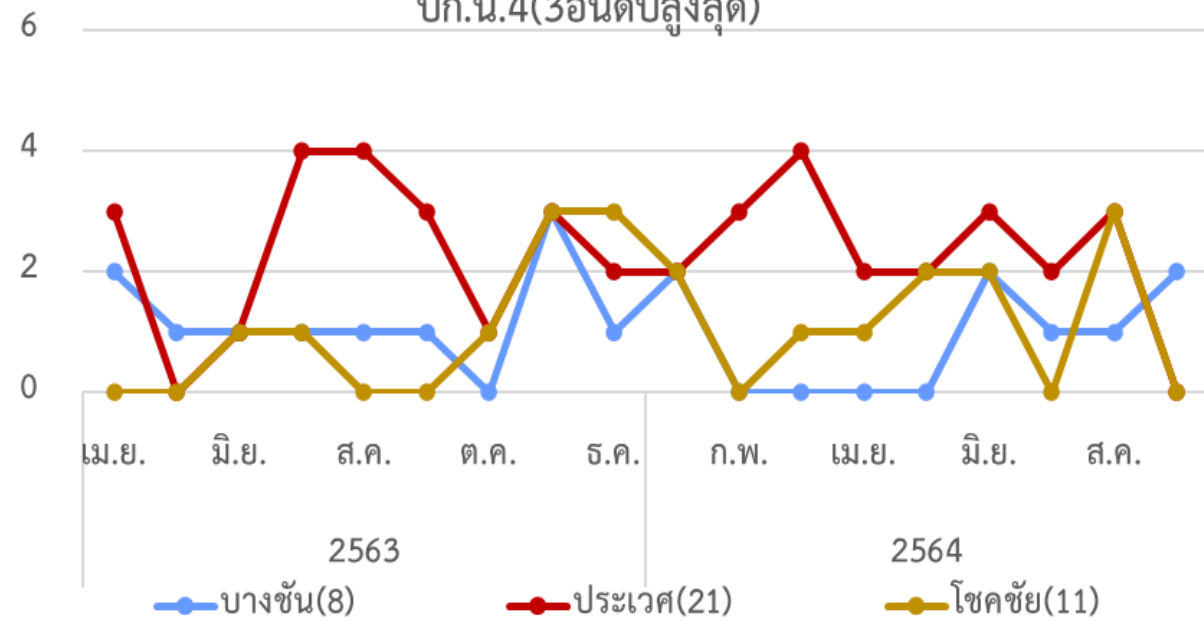
บก.น.2(3อันดับสูงสุด)



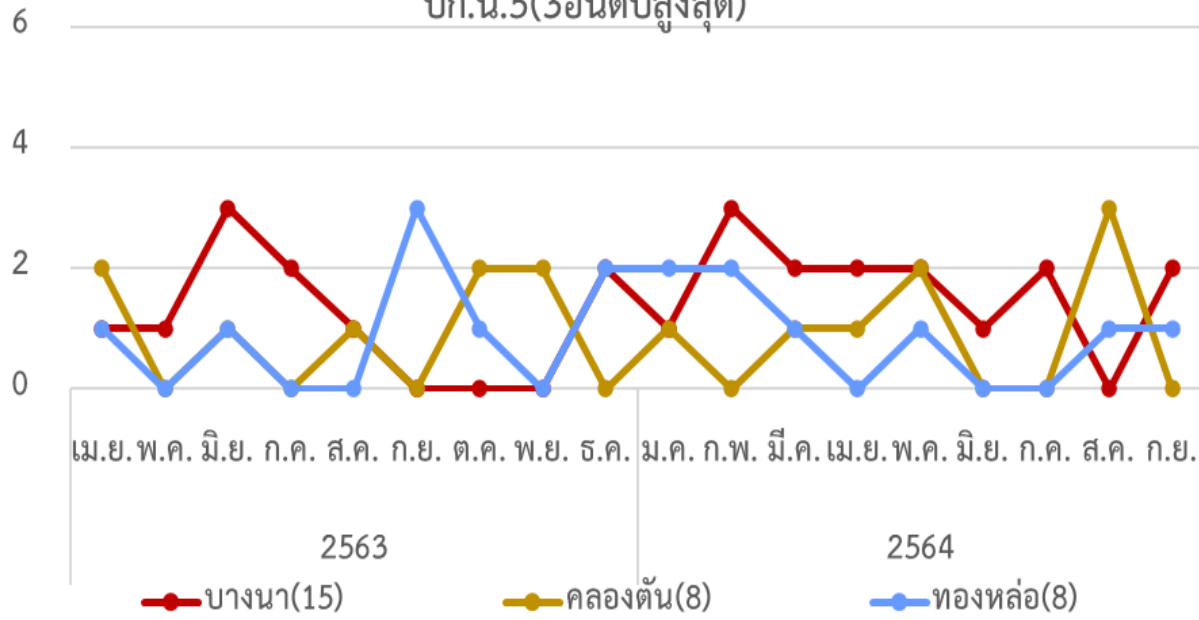
บก.น.3(3อันดับสูงสุด)



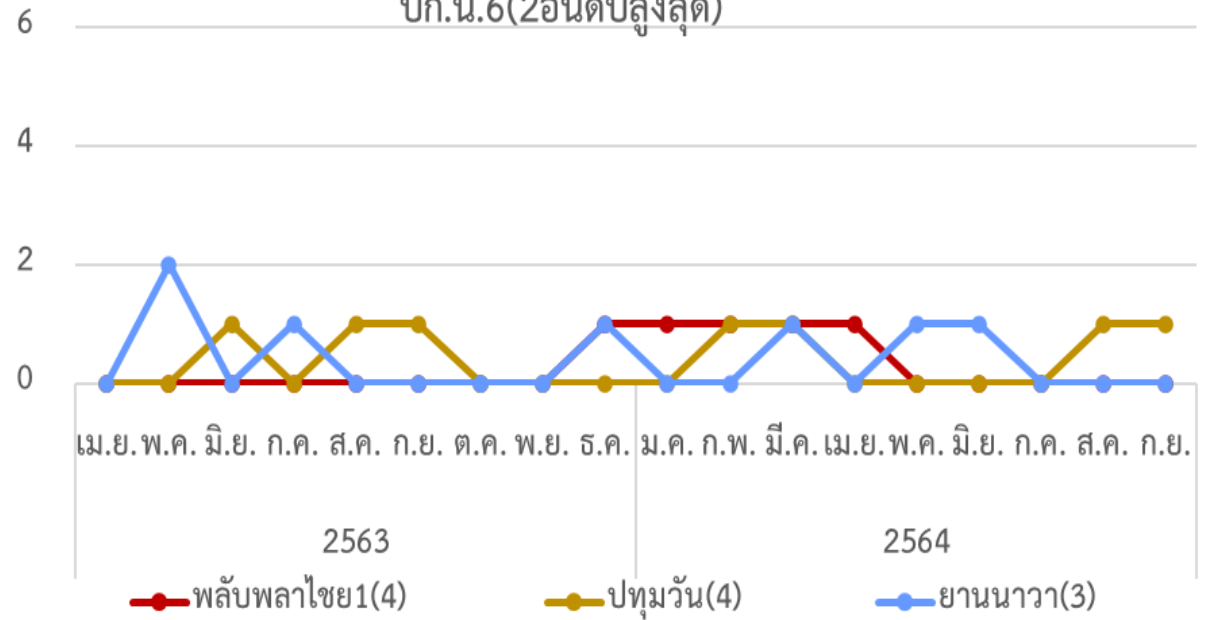
บก.น.4(3อันดับสูงสุด)



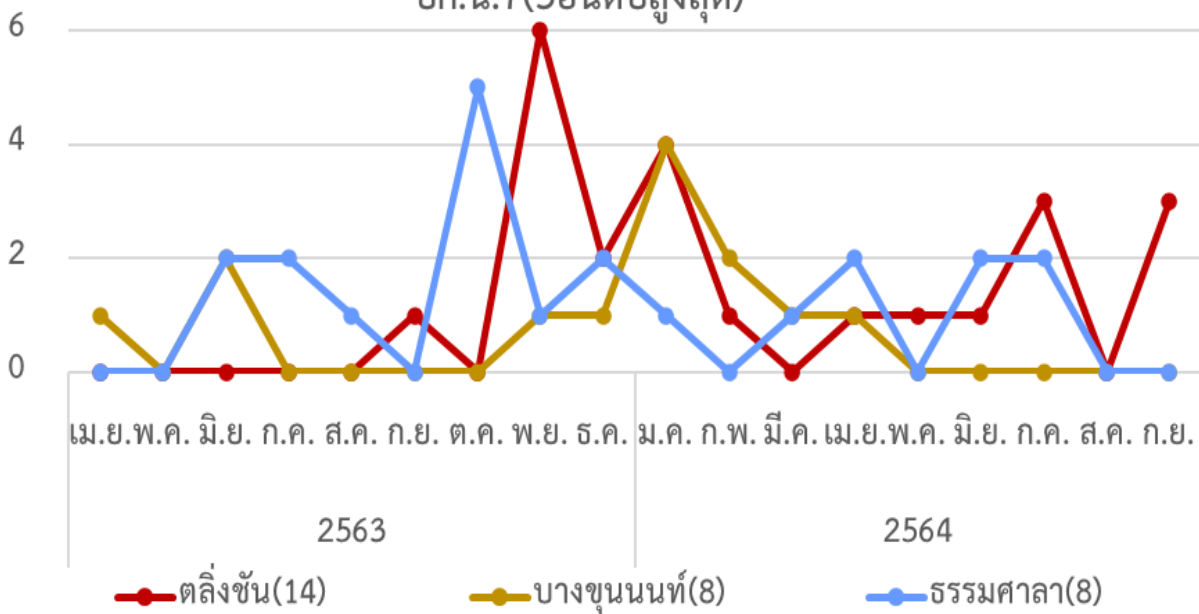
บก.น.5(3อันดับสูงสุด)



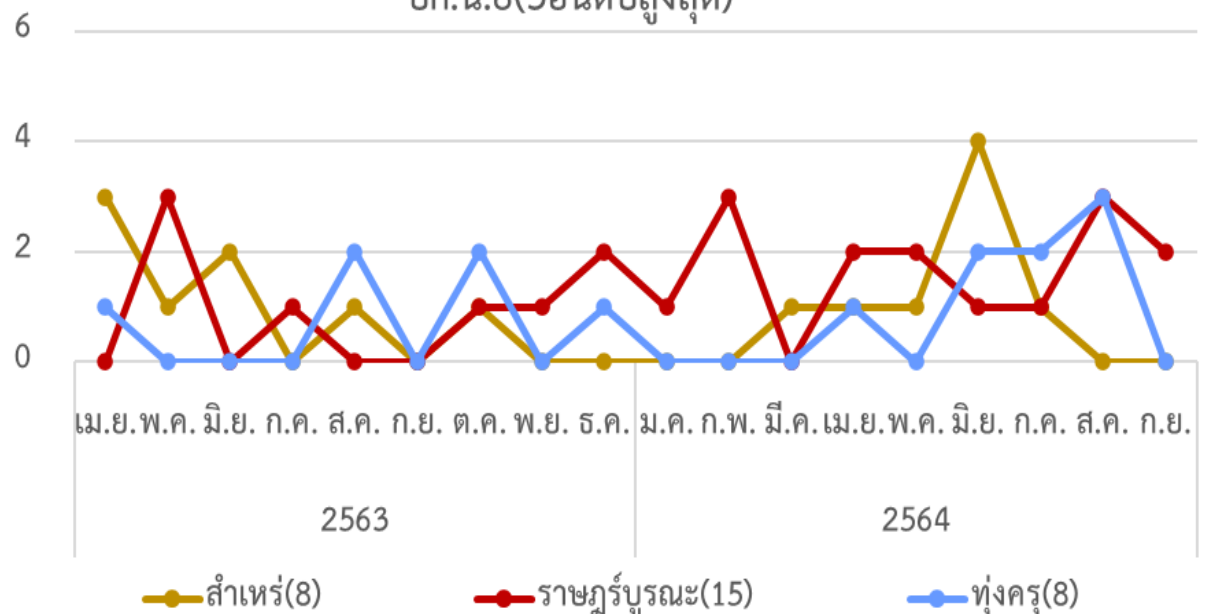
บก.น.6(2อันดับสูงสุด)



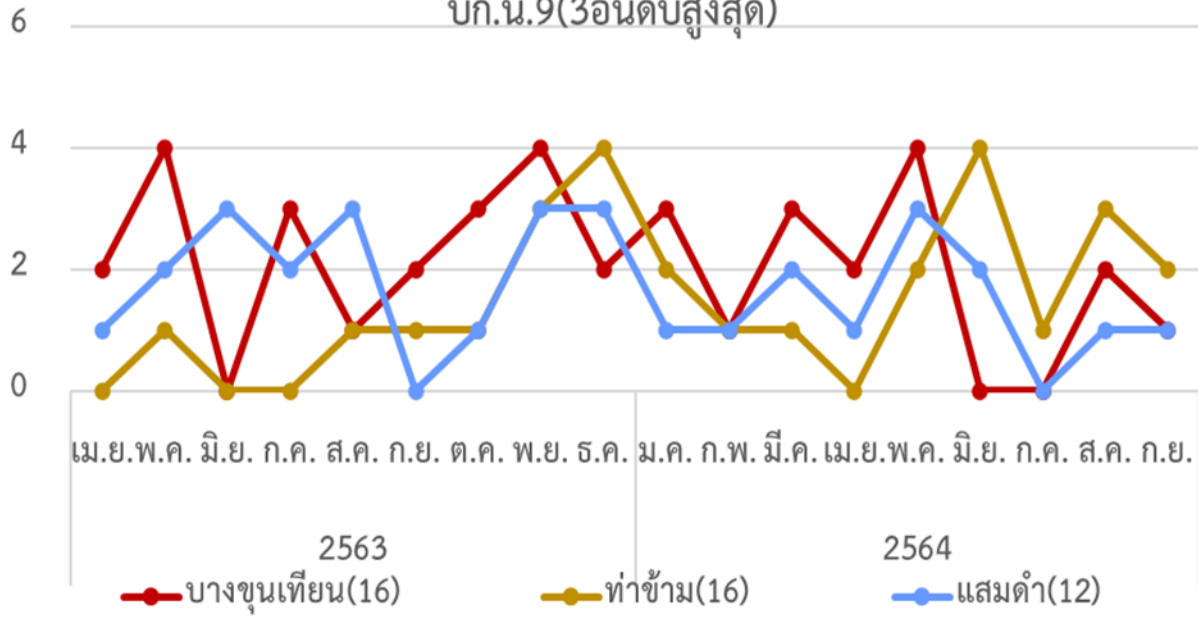
บก.น.7(3อันดับสูงสุด)



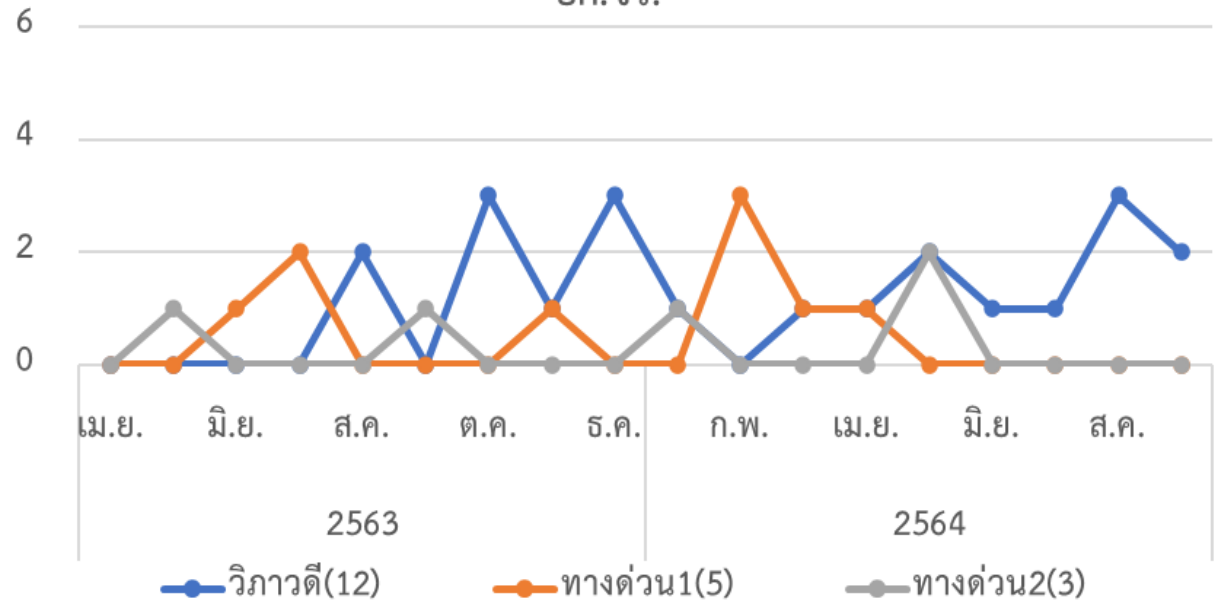
บก.น.8(3อันดับสูงสุด)

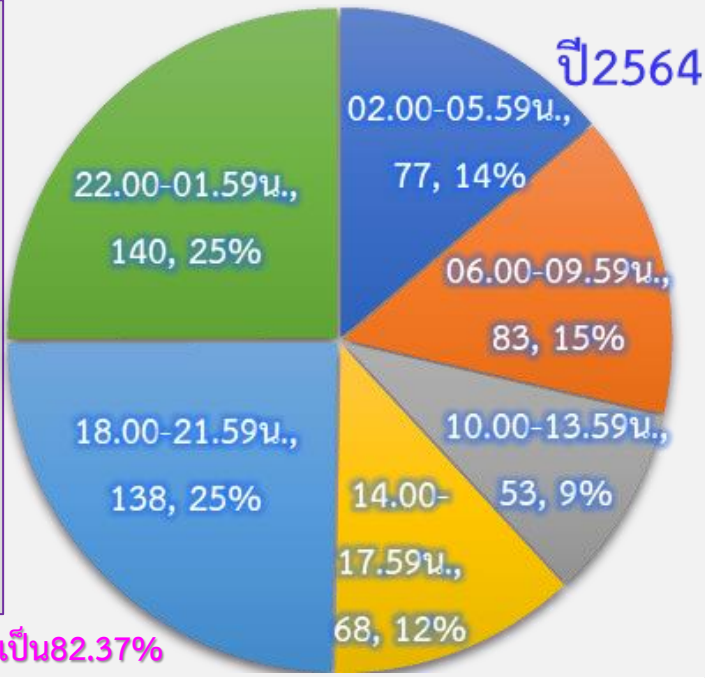
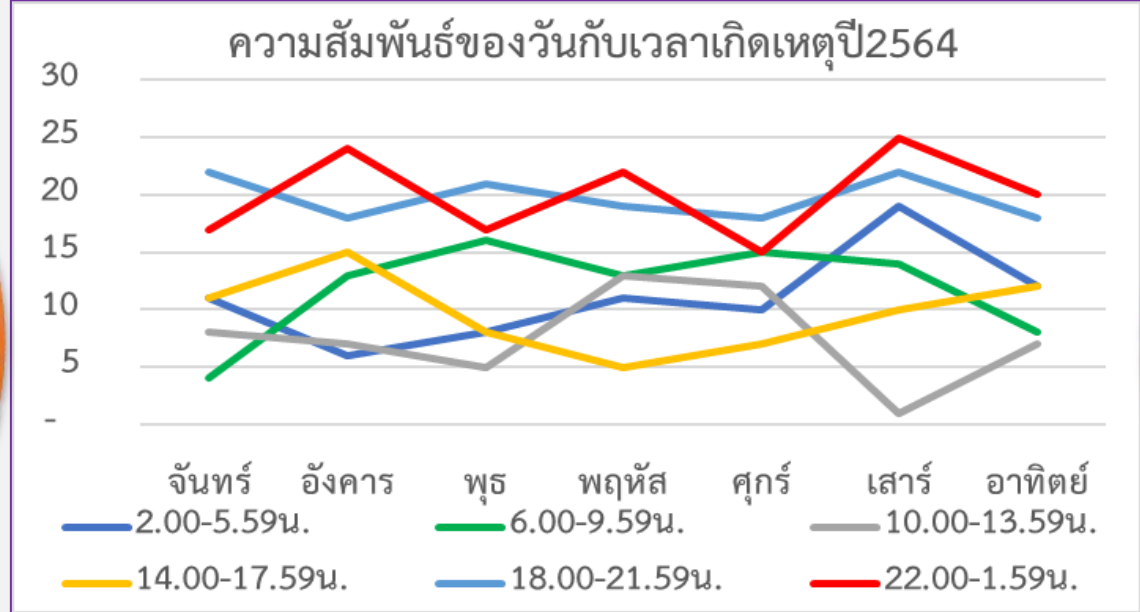
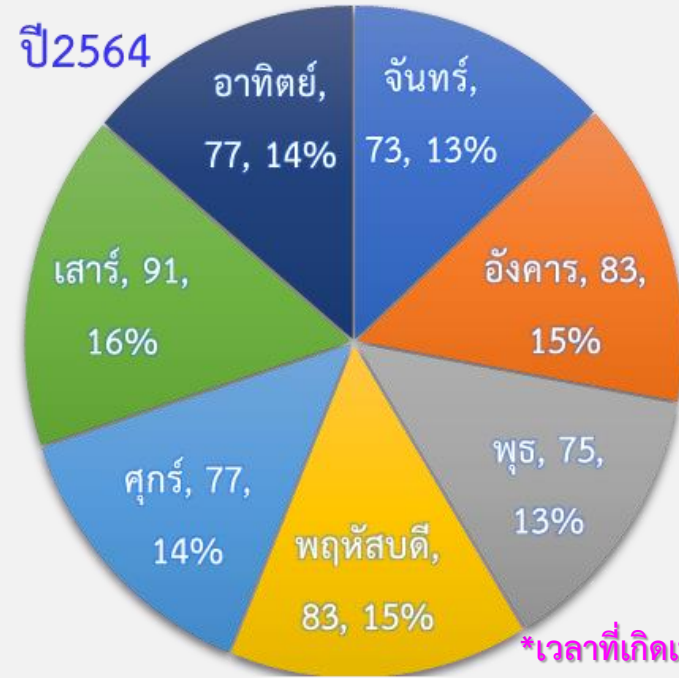
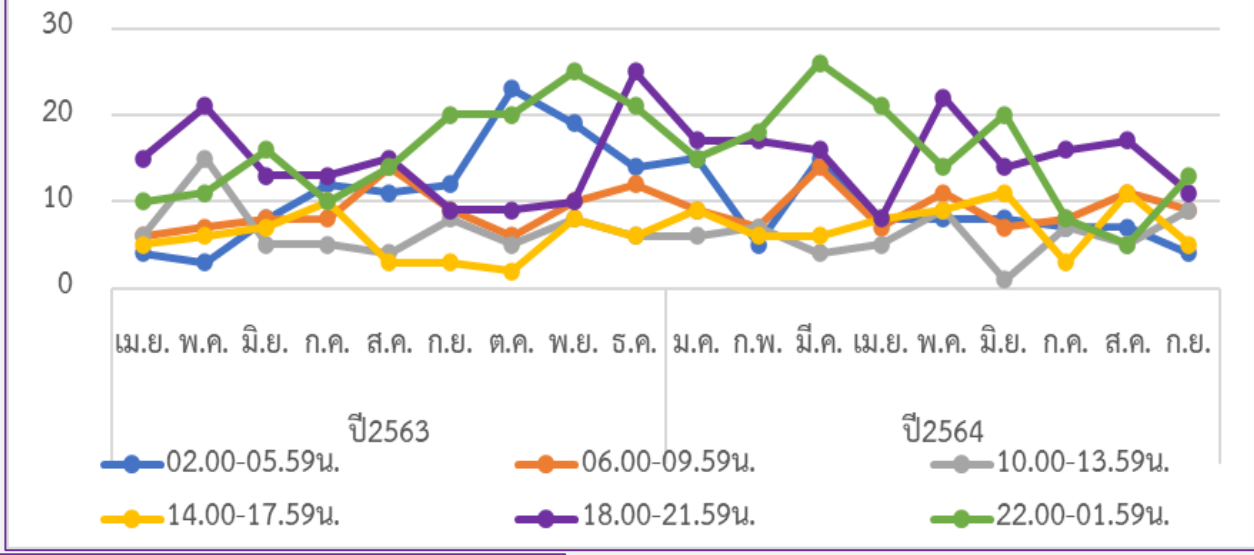
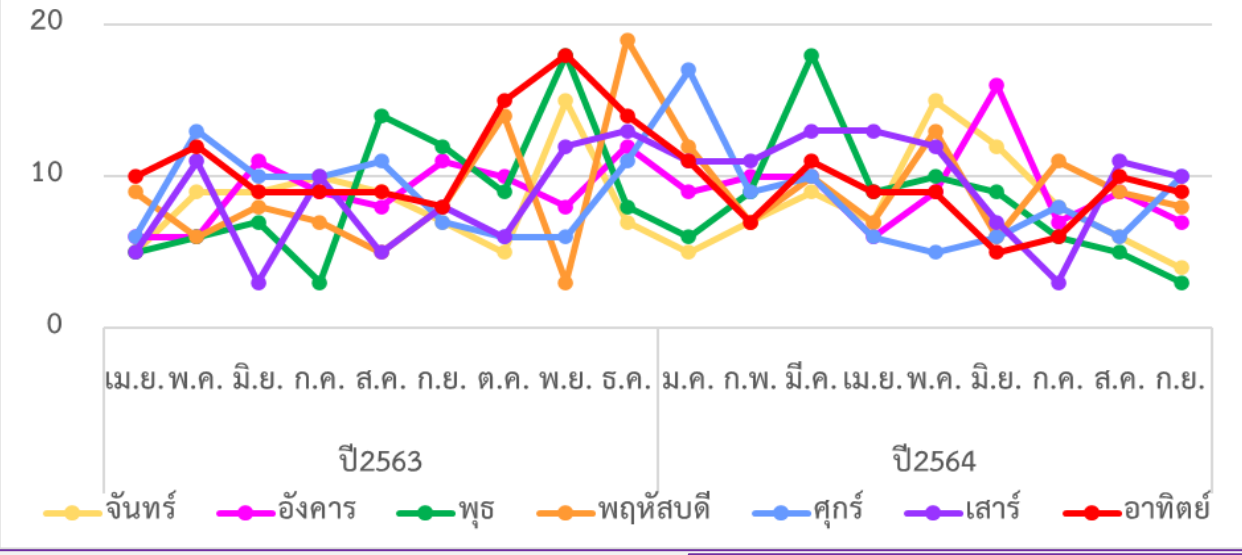


บก.น.9(3อันดับสูงสุด)



บก.จร.

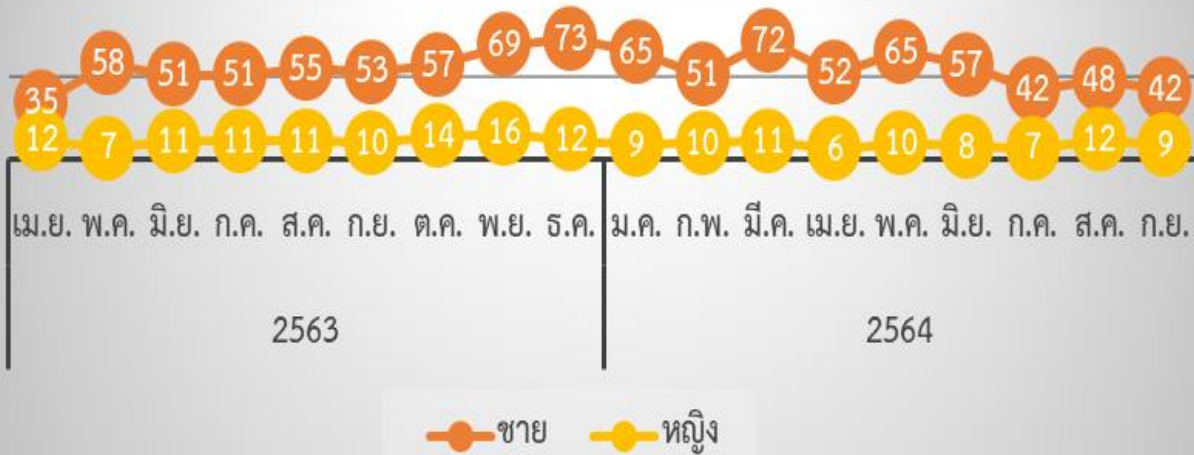




*เวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดในทุกๆวันคือเวลา22.00-01.59น.,เวลา18.00-21.59น. #เหตุการณ์จยย.คิดเป็น82.37%

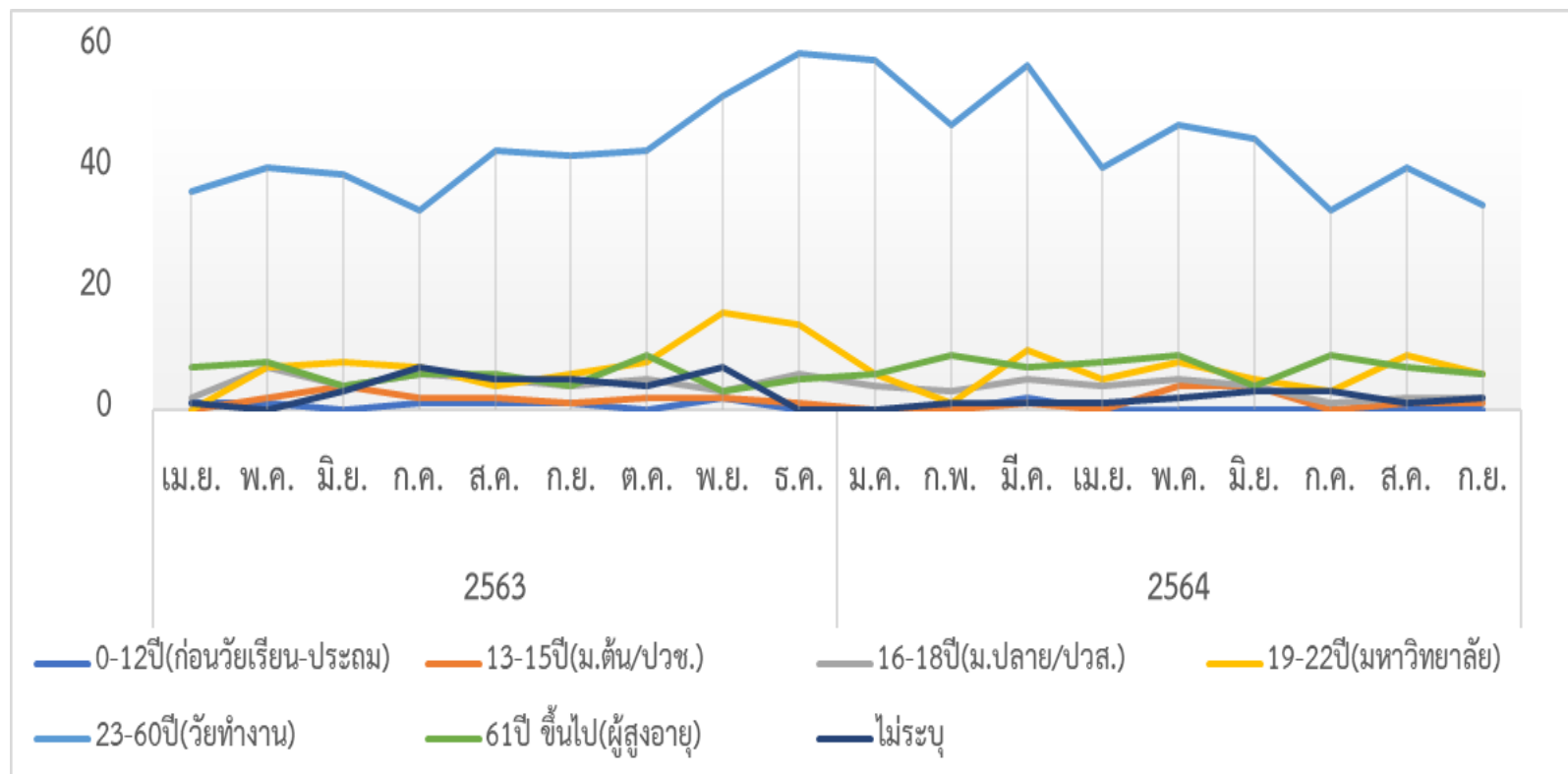
*วันเกิดเหตุมากที่สุดคือวันเสาร์(16.28%) วันอังคาร(14.85%) วันพฤหัสบดี(14.85%) ต่างจากปี2563 ที่เกิดเหตุมากที่สุดคือวันศุกร์(16.47%) วันอาทิตย์(16.47%) วันอังคาร (14.74%)

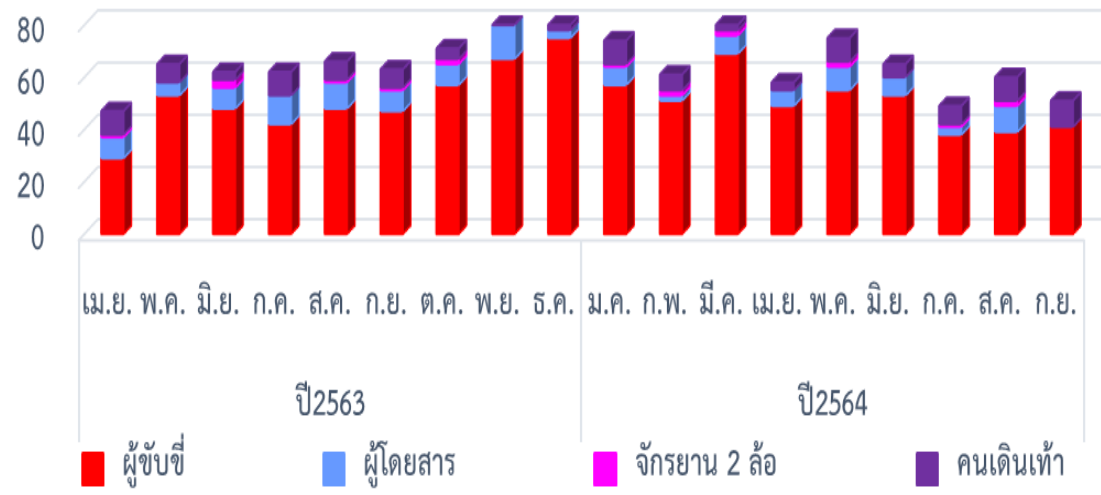
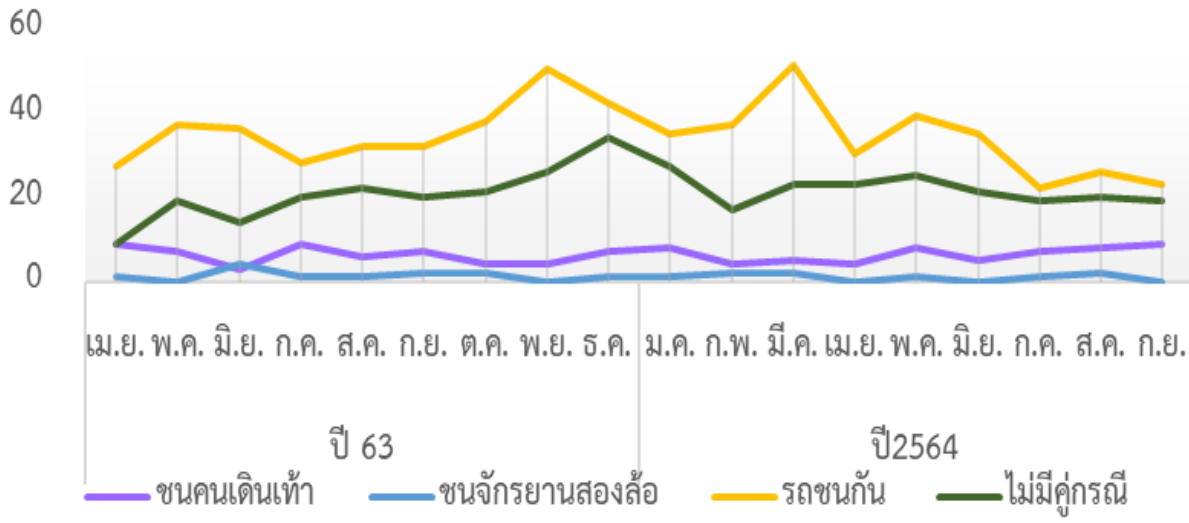
*เวลาเกิดเหตุมากที่สุดคือเวลา22.00-01.59น.(25.04%) เวลา18.00-21.59น.(24.69%) เวลา 06.00-09.59น. (14.85%) ในขณะที่ปี2563 เป็นเวลา18.00-21.59น.(24.86%) เวลา22.00-01.59น.(23.41%) เวลา06.00-9.59น. (15.03%)



***สัดส่วนการเสียชีวิต**

- ปี64 เพศชาย(85.76%) เพศหญิง(14.24%)
- ปี63 เพศชาย(83.01%) เพศหญิง(16.99%)
- ปี64 เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ(67.88%) ที่ร.พ.(31.94%)
- ปี63 เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ(60.27%) ที่ร.พ.(39.45%)
- ปี64 ช่วงวัยที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน(69.62%)
- ผู้สูงอายุ(11.28%) นักศึกษามหาวิทยาลัย(9.20%)
- ม.ปลาย/ปวส.(5.21%)
- ปี63 ช่วงวัยที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน(63.84%)
- ผู้สูงอายุ(9.59%) นักศึกษามหาวิทยาลัย(8.77%)
- ม.ปลาย/ปวส.(7.67%)



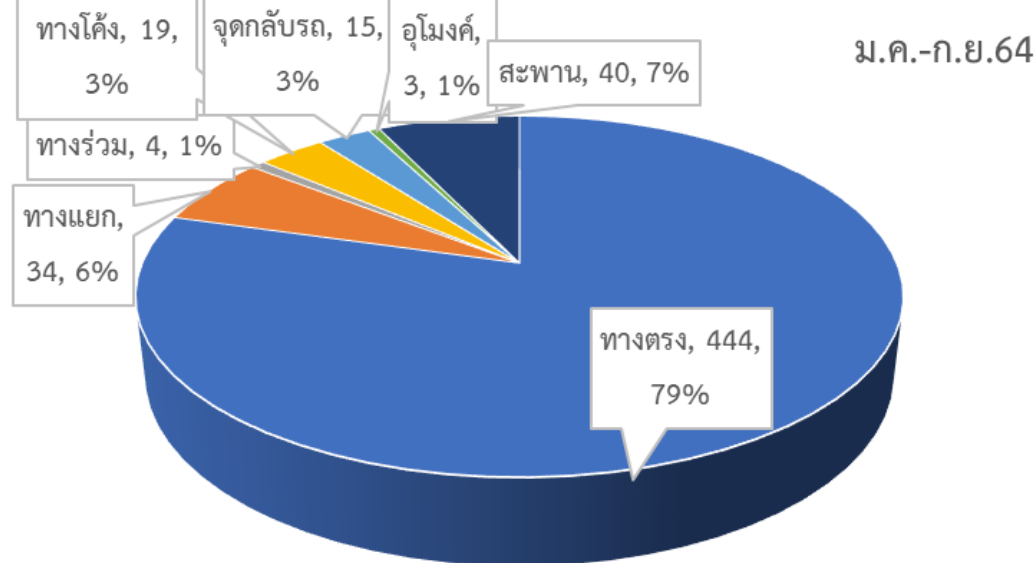


***ปี 64** รถชนกัน 53.31% เกิดเหตุฝ่ายเดียว 34.70% รถชนคนเดินข้ามถนน 10.38%
ปี 63 รถชนกัน 55.49% เกิดเหตุฝ่ายเดียว 30.06% รถชนคนเดินข้ามถนน 11.85%

***ปี 64** ผู้ขับขี่ (78.47%) คนเดินเท้า (10.94%) ผู้โดยสาร (8.85%)
ปี 63 ผู้ขับขี่ (73.13%) ผู้โดยสาร (13.70%) คนเดินเท้า (11.51%)



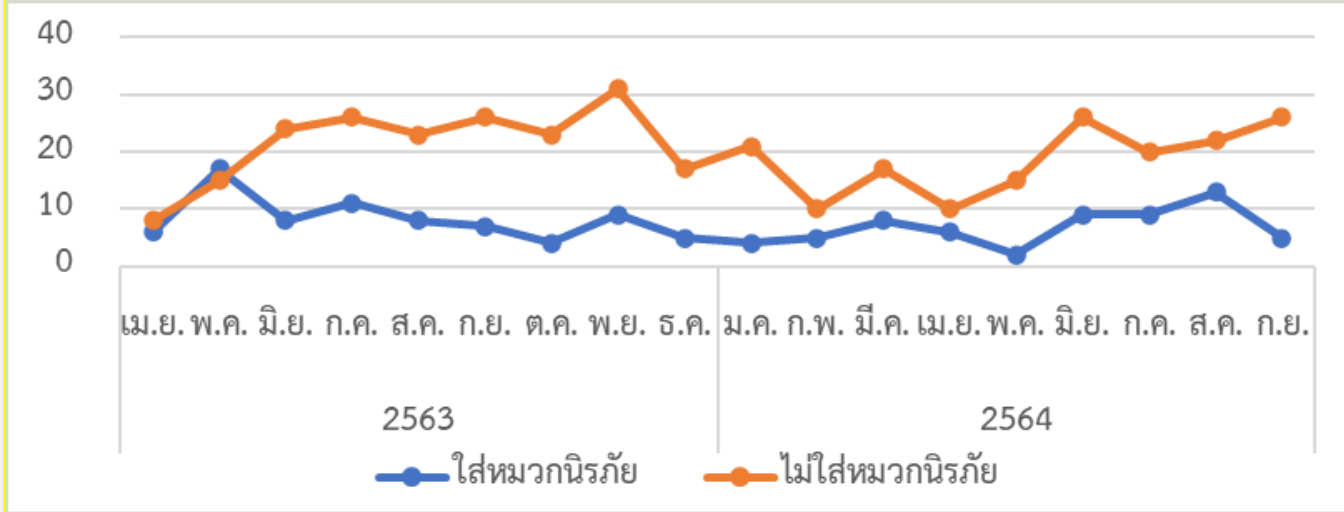
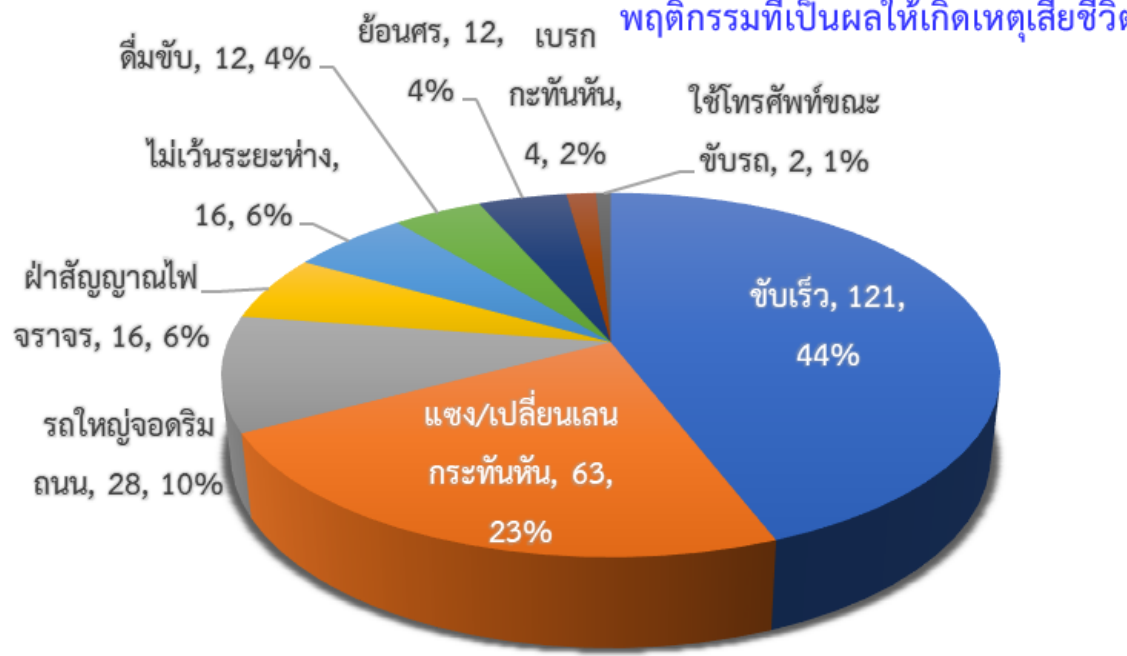
***รถจยย.เกิดเหตุคิดเป็น 83.51%**



***ปัจจัยเสี่ยงเชิงกายภาพ**
 1. ฝนตกถนนลื่น (39.26%)
 2. ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ (26.58%)
 3. ก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนน (15.19%)

***ถนนทางตรงเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (79.43%)**
 บนสะพาน (7.16%)
 ทางแยก (6.08%)

พฤติกรรมที่เป็นผลให้เกิดเหตุเสียชีวิต



*สัดส่วนการไม่สวมหมวกยังคงมีแนวโน้มสูงกว่าการสวมหมวกนิรภัย สอดคล้องกับการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจรที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้

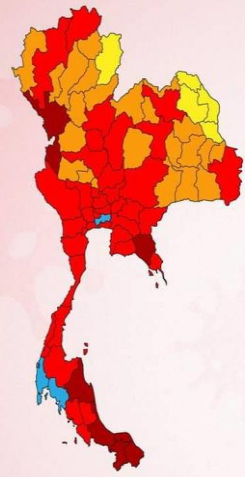
ขับเร็ว44.16% แชน/เปลี่ยนเลนกะทันหัน22.99% รถใหญ่จอดริมถนน10.22% ฝ่าสัญญาณไฟจราจร5.84% ไม่เว้นระยะห่าง5.84% ดื่มขับ4.38% ย้อนศร4.38%

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%
กันยายน	1,413	1,177	1,118	121	-	-	-	-	2,531	1,298	51.28%
รวม	14,933	2,645	12,734	1,081	6,705	358	172	23	34,544	4,107	11.89%



ศบค. ปรับระดับพื้นที่โควิดทั่วประเทศ เพิ่มพื้นที่สีฟ้า นำร่องท่องเที่ยว เริ่ม 1 พ.ย. 2564

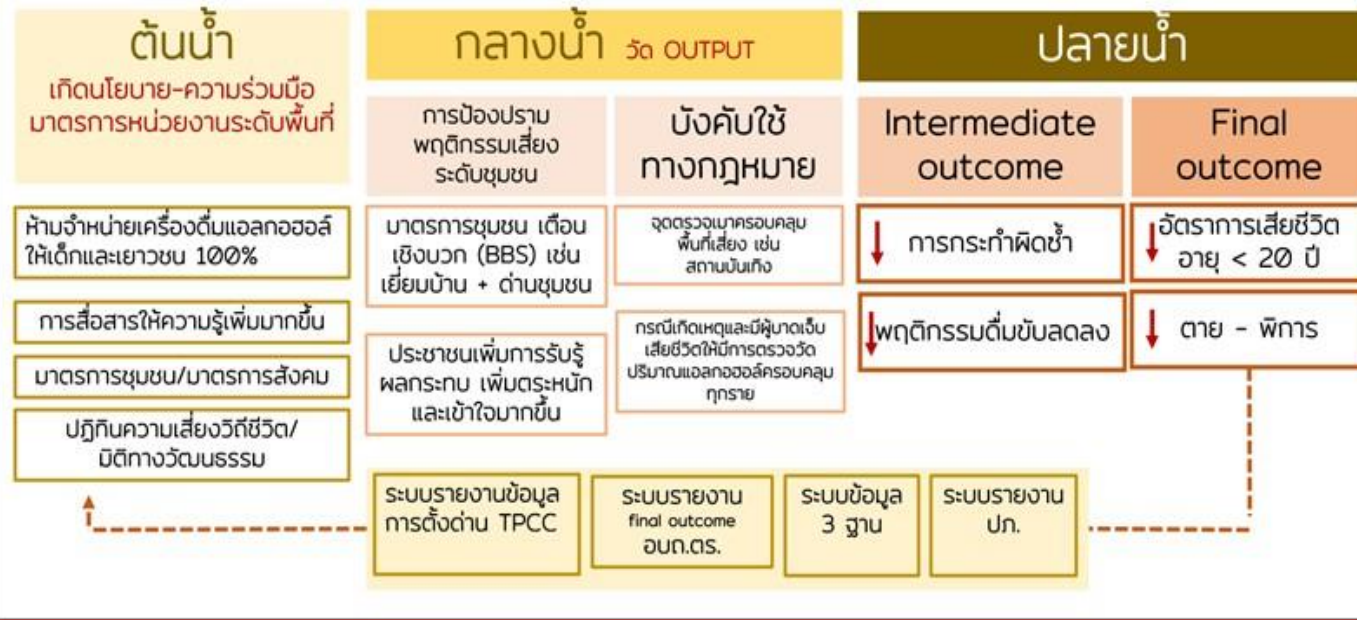


- พื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด** 7 จังหวัด
จันทบุรี ตาก นครศรีธรรมราช นราธิวาส ปัตตานี ยะลา สงขลา
- พื้นที่ควบคุมสูงสุด** 38 จังหวัด
กาญจนบุรี ชลบุรี นครปฐม นครราชสีมา นครสวรรค์ นครพนม บุรีรัมย์ ประจวบคีรีขันธ์ ปราจีนบุรี พระนครศรีอยุธยา พิษณุโลก พิจิตร พิษณุโลก เพชรบูรณ์ เพชรบูรณ์ ระยอง ราชบุรี ลพบุรี สุราษฎร์ธานี สุพรรณบุรี สุโขทัย สุรินทร์ สระแก้ว สุพรรณบุรี สุราษฎร์ธานี อำนาจเจริญ อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี
- พื้นที่ควบคุม** 23 จังหวัด
กาฬสินธุ์ กำแพงเพชร ขัยนาท ชัยภูมิ ชัยภูมิ อยุธยา หนองบัวลำภู หนองคาย หนองบัวลำภู อุตรดิตถ์ อุทัยธานี อำนาจเจริญ ศรีสะเกษ
- พื้นที่เฝ้าระวังสูง** 5 จังหวัด
นครพนม บึงกาฬ นครพนม อุดรธานี
- พื้นที่นำร่องท่องเที่ยว** 4 จังหวัด
กรุงเทพมหานคร นครศรีธรรมราช ชลบุรี สุราษฎร์ธานี

พื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด	ห้ามออกนอกเคสสถาน	รวมกลุ่ม/จัดกิจกรรม	สถานศึกษา	ศูนย์การค้า/ร้านค้าปลีก	ร้านอาหาร
พื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด	23.00-03.00 น.	ไม่เกิน 50 คน	ผู้แทน ส.ส.-ค.น.-กรรมการโรคติดต่อจังหวัดเห็นชอบ	✓ (ไม่เกิน 22.00 น.)	✓ (ไม่เกิน 22.00 น.)
พื้นที่ควบคุมสูงสุด	✗	ไม่เกิน 200 คน	✓ คณะกรรมการโรคติดต่อเห็นชอบ	✓	✓ (ไม่เกิน 23.00 น.)
พื้นที่ควบคุม	✗	ไม่เกิน 500 คน	✓	✓	✓
พื้นที่เฝ้าระวังสูง	✗	ไม่เกิน 1,000 คน	✓	✓	✓
พื้นที่เฝ้าระวังและนำร่องการท่องเที่ยว	✗	✓	✓	✓	ตามคณะกรรมการโรคติดต่อจังหวัดกำหนด

เป้าหมาย ②: 2.2 ยกกระดับมาตรการดั้น/เมาไม่ขับ

เป้าหมาย ลดอัตราการเสียชีวิตจากดื่มขับ



SHA หรือ Amazing Thailand Safety & Health Administration คือมาตรฐานความปลอดภัยด้านสุขอนามัย เพื่อป้องกันโควิด-19 โดยกระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้มีการจัดทำสัญลักษณ์SHA เพื่อรับรองคุณภาพของสถานประกอบการนั้นๆ

- ต้นน้ำ**
- สถานประกอบการต้องขอมาตรฐานSHA
 - สำนักอนามัยกำหนดให้ขายแอลกอฮอล์ได้ไม่เกิน3ทุ่ม
 - สน.ตรวจสถานประกอบการในพื้นที่ที่ได้รับSHAและมีการจำหน่ายแอลกอฮอล์เกิน3ทุ่มหรือไม่
- กลางน้ำ**
- บ.น.กำลังพิจารณาเรื่องตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์(ด่านบก.จร.)ในช่วง5ทุ่มถึงตี2 โดยต้องขออนุมัติจากรองผบ.ตร.ก่อน
- ปลายน้ำ**
- ศรท. รวบรวม-วิเคราะห์ข้อมูล

ไฟเขียว!
ดื่มเหล้าเบียร์ในร้าน
กกม.-ภูเก็ต-กระบี่-พังงา
เริ่ม 1 พฤศจิกายนนี้

sanook.com

กกม. ยับ ดื่มได้แค่ 3 ทุ่ม

กกม. ยับให้ตริงก็ในร้านแค่ 3 ทุ่ม เพื่อลดอาการมินเมา

กกม. ยับให้ตริงก็ในร้านแค่ 3 ทุ่ม เพื่อลดอาการมินเมา

เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2664 พญ.ปานฤดี มโนมัยพิบูลย์ ผู้อำนวยการสำนักอนามัย กรุงเทพมหานคร (กกม.) ให้สัมภาษณ์กรณีที่ร้านอาหารในกรุงเทพมหานคร ที่มีสัญลักษณ์ SHA เปิดให้นั่งดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ภายในร้านได้ถึงเวลา 21.00 น. เท่านั้น ว่า ข้อกำหนดนี้เป็นไปตามมติของคณะกรรมการโรคติดต่อกรุงเทพมหานคร ที่มีการประชุมเมื่อวันที่ 29 ตุลาคมที่ผ่านมา “ในที่ประชุมมีความคิดเห็นตรงกันว่า เวลา 21.00 น. ถือเป็นเวลาที่เหมาะสมแล้ว เพื่อลดการมีอาการมินเมาระหว่างกลับบ้าน ในกรณีที่เปิดให้นั่งดื่มได้นานกว่านั้น อาจนำไปสู่ความเสี่ยงที่จะมีอาการมินเมา และการควบคุมตัวเองอาจจะทำได้ไม่ดี และเสี่ยงที่จะติดเชื่อ หรือแพร่เชื้อได้ โดยจะไม่มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หลังเวลา 21.00 น.” พญ.ปานฤดีกล่าวย้ำ (ที่มา:ข่าวมติชน)

2.2 CASE BASE



ข้อสังเกต

1. บริเวณจุดเกิดเหตุไฟส่องสว่างน้อย และไม่มีสัญญาณหรือไฟเตือนคอสะพาน

แนวทาง/ข้อหารื้อ

1. ติดตั้งไฟเตือนบริเวณคอสะพาน

เหตุที่เกิดเหตุบริเวณนี้ในรอบ3เดือนที่ผ่านมา

1. วันที่13ส.ค.64 เวลา19.40น. บริเวณอ่อนนุช64 รถจยย. เสียหลักล้ม ผช.ได้รับบาดเจ็บ
2. วันที่14ก.ย.64 เวลา11.45น. บริเวณอ่อนนุช66 รถจยย. เสียหลักล้ม ผช.ได้รับบาดเจ็บ
3. วันที่19ต.ค.64 เวลา00.30น. บริเวณคอสะพานข้ามแยกศรีนุช ปากซอยอ่อนนุช64 รถจยย.ชนคอสะพาน เสียชีวิต2ราย

การเยียวยาตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่หายาพได้รับ

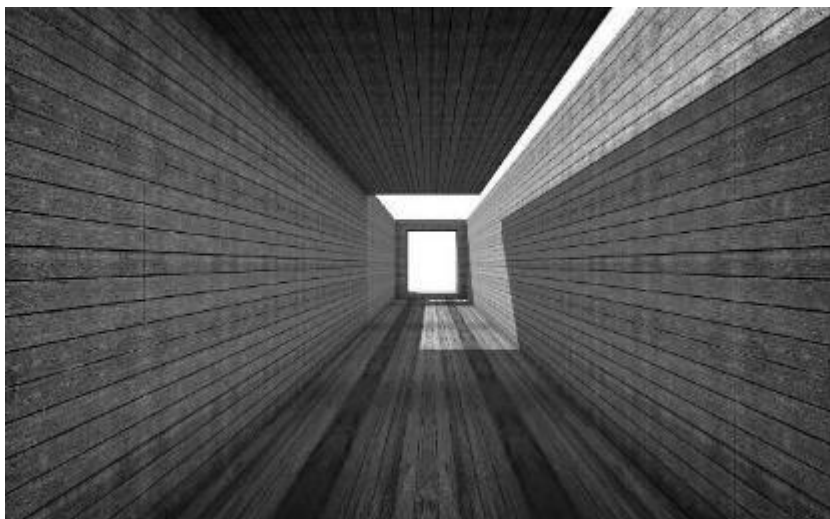
กรณีรถจยย.มีประกันภัย

1. ผู้ขับขี่ มีการรักษาก่อนเสียชีวิต จะได้รับค่ารักษาก่อนเสียชีวิตตามจริงไม่เกิน30,000บาท และค่าปลงศพ35,000บาท (กรณีนี้ผู้ขับขี่เป็นฝ่ายประมาทจึงได้รับการเยียวยาเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น) โดยเบิกจากบริษัทประกันที่รถคันเกิดเหตุทำประกันภัยไว้
2. ผู้โดยสาร เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ไม่มีค่ารักษา จะได้รับค่าสินไหมทดแทน500,000บาท โดยเบิกจากบริษัทประกันที่รถคันเกิดเหตุทำประกันภัยไว้

กรณีรถจยย.ไม่มีประกันภัย (กองทุนเรียกเก็บภายหลังพร้อมดอกเบี้ย20%)

1. ผู้ขับขี่ มีการรักษาก่อนเสียชีวิต จะได้รับค่ารักษาก่อนเสียชีวิตตามจริงไม่เกิน30,000บาท และค่าปลงศพ35,000บาท (กรณีนี้ผู้ขับขี่เป็นฝ่ายประมาทจึงได้รับการเยียวยาเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น) โดยเบิกจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ
2. ผู้โดยสาร เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ไม่มีค่ารักษา เนื่องจากรถคันเกิดเหตุไม่มีประกัน จึงได้รับการเยียวยาเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น35,000บาท โดยเบิกจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

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

3.1 โครงการถนนต้นแบบฯ (โครงการร่วม กทม.+
บช.น.+บริษัทกลางฯ)

วาระที่ 3



Shared responsibility for road safety



เป้าประสงค์ตาม Global Plan จะเกิดเป็นจริงได้ @องค์กรนำด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ จะต้อง:-

*จัดทำแผนหลักโดยยึดหลักการ Safe system ที่ระบุไว้ใน Global Plan นี้

*ผลักดันให้มีการจัดทำมาตรฐานด้านต่างๆ ของรถ ถนน กฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย

*เป็นศูนย์กลางในการมอบหมาย สิ่งการ ประสานความร่วมมือกับภาคีภาครัฐ เอกชน ประชาสังคม ภาควิชาการ ภาคนานาชาติ แหล่งทุนอย่างใกล้ชิดและเข้มแข็ง

*จะต้องการวางแผนพัฒนาทีมงานให้มีความรู้ ความเข้าใจในการดำเนินงานด้วยวิทยาการสมัยใหม่ที่ครอบคลุมทุกยุทธศาสตร์

*จะต้องวางแผนในการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยนำเทคโนโลยีมาเสริมการปฏิบัติงาน

*จะต้องพัฒนาระบบข้อมูลและมีกระบวนการกำกับติดตามที่มีประสิทธิภาพ

WHO Global Plan for 2nd Decade of Action for Road Safety: 2021-2030 Launch on 28th October 2021

สรุปประเด็น โดย นายแพทย์วิฑูรย์ ชาดิบุญชาติ
ผู้เชี่ยวชาญในคณะที่ปรึกษาขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ

PART II



SAFE SYSTEM APPROACH for ROAD SAFETY

ข้อเสนอแนะเพื่อการวางแผนและดำเนินการเพื่อความปลอดภัย "ด้านถนน"

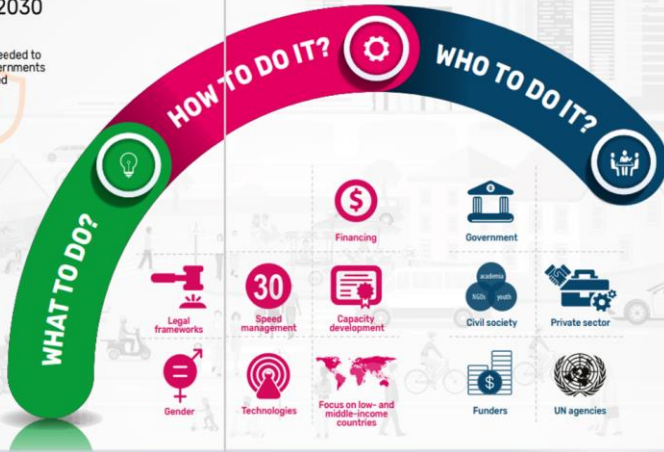
- จะต้องมีการจัดลำดับชั้นของถนน และมาตรฐานด้านความปลอดภัย ในแต่ละลำดับ ตามสภาพภูมิประเทศและลักษณะของการใช้รถ ใช้ถนน
- ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานของถนนแต่ละลำดับชั้น ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และผู้ใช้งาน
- มุ่งเป้าในการคิดว่าให้กับถนนแต่ละสายโดยพิจารณาตามระดับของความปลอดภัยทางถนน
- ปรับปรุงโครงสร้างของถนน ให้รับได้กับความเร็วที่กำหนด (เช่น 30 กม/ชม สำหรับถนน ในชุมชนเมือง, =< 80 กม/ชม สำหรับถนน ในชนบทที่ไม่มีการแบ่งแยกเลน, 100 กม/ชม สำหรับทางด่วน)
- ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัย (road safety audit) ของถนนทุกสาย ตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง และหลังการก่อสร้าง โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ โดยให้ผ่านมาตรฐานอย่างน้อยระดับ 3 ดาว
- ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง (จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ) ให้เหมาะสมกับการใช้รถ ใช้ถนน
- ควรจะต้องกำหนดเป้าหมายการดำเนินการด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถ ใช้ถนนทุกประเภท

GLOBAL PLAN

DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY
2021-2030

The Global Plan describes what is needed to achieve that target, and calls on governments & partners to implement an integrated

SAFE SYSTEM APPROACH



UN General Assembly Resolution 74/299 declared a Decade of Action for Road Safety 2021-2030, with the target to reduce road traffic deaths & injuries

BY AT LEAST 50% during that period

แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565

เป้าหมาย ลดอัตราการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 22.86 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี 2565

2 ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การยกระดับระบบการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผล ด้านความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์

- 1.พัฒนาความเข้มแข็ง สปถ. ทุกระดับ
- 2.เพิ่มประสิทธิภาพระบบการกำกับและการจัดการข้อมูล
- 3.ยกระดับระบบการกำกับติดตามประเมินผล

เป้าหมาย

ตัวชี้วัดที่ครอบคลุม ทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ เพื่อให้เกิดค่าดัชนีชี้ปลอดภัย 100 เปอร์เซ็นต์นอกจากนี้ยังได้ กำหนดแนวทางการกำกับติดตามและประเมินผล โดยการรายงานผ่านการประชุม สปถ.แต่ละระดับทุก 2 เดือน และรายงานการประมวลผลสถิติอุบัติเหตุทางถนนผ่านระบบฐานข้อมูลของหน่วยงาน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับมาตรการจัดการความเสี่ยงและส่งเสริมพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย

กลยุทธ์ เพื่อลดพฤติกรรมความเสี่ยงการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ประกอบด้วย

- 1.ยกระดับมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนจากความเร็ว
- 2.ยกระดับมาตรการดื่ม เมา ไม่ขับ
- 3.ส่งเสริมการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์
- 4.การสร้างความรู้ทางสุขภาพและวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน

กรุงเทพมหานครปลอดภัย



เมืองที่ปลอดภัยไม่ว่าจะเดินทางกลางวัน หรือ กลางคืน

ถนนที่พอเม่ว่างใจให้ถูกเดินเล่นและปั่นจักรยานได้

เมืองที่เศรษฐกิจเติบโตจากการให้คุณค่าของคนก่อนรถ

เมืองที่เดินทางแบบไหนก็รู้สึกได้ถึงความปลอดภัยอย่างเท่าเทียม

Great streets make great cities



ถนนที่รถจักรยานยนต์ได้รับการยอมรับว่าเป็นส่วนหนึ่งของผู้ใช้ถนนด้วย

เมืองที่เป็นมิตรกับการเดินท่องเที่ยวและปั่นจักรยานของคนทุกกลุ่ม ช่างวัย และเพศ

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bangkok_skytrain_sunset.jpg

3.1 โครงการถนนต้นแบบฯ

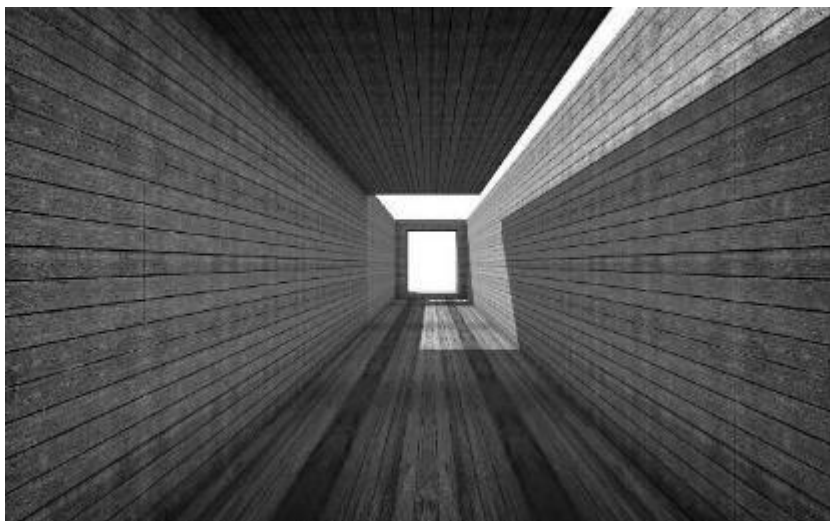
ถนนต้นแบบ สวมหมวกนิรภัย100%



แนวทางการดำเนินการ(ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ) ลดความเสี่ยงเชิงกายภาพและความเสี่ยงเชิงพฤติกรรม

1. กำหนดถนน 1 สาย เพื่อดำเนินการตามโครงการ
2. สจรส. สำรวจถนน(เชิงกายภาพ) และเก็บภาพจากกล้องวงจรปิด
3. ศปถ.เขต ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ในพื้นที่ โดยทำงานร่วมกับ สน.ในพื้นที่
4. บช.น. กำหนดการตั้งจุดตรวจกวาดชั้นวินัยจราจร
5. ศวปถ.เสริมเรื่องการสื่อสารเชิงบวก การอบรมเรื่องBBS การปรับพฤติกรรมเชิงบวก ให้กับตำรวจจราจร
6. ศูนย์เฝ้าระวังสนับสนุนข้อมูล
7. บริษัทกลางฯทำหน้าที่ประสานงานและจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

เรื่องอื่นๆ



วาระที่ 4



ขอบคุณ

คณะทำงานศูนย์ความร่วมมือป้องกัน
อุบัติเหตุ กทม. (ศรท.)

