

วิสัยทัศน์

เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

พันธกิจ

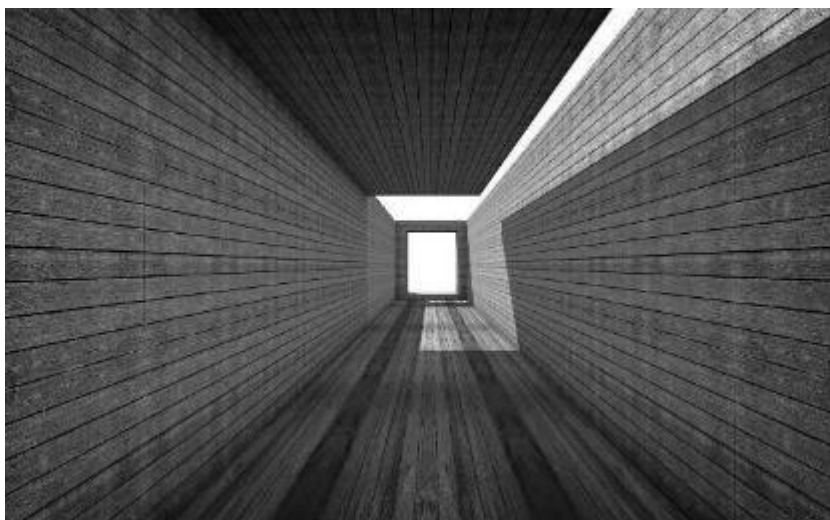
สะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง สาเหตุ
(Feed back loop) ให้เจ้าภาพผ่านกลไก ศปถ.



การประชุมศูนย์ความร่วมมือ ป้องกันอุบัติเหตุทุกทม.(ศรท.)

ครั้งที่ 1/2565 ZOOM Conference

วันอังคารที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565



วาระประชุม

วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 สืบเนื่องจาก CASE BASE การประชุมครั้งที่8/64

วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่2565

2.2 Case base (1 Case)

วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

3.1 โครงการ/กิจกรรมที่จะดำเนินการในปี2565

วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ

4.1 การใช้กล้องCCTV เพื่อแก้ปัญหาจราจรจยย.เกิดอุบัติเหตุบนสะพานข้ามแยกคลองตัน

วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 สืบเนื่องจาก CASE BASE การประชุมครั้งที่ 8/64



วาระที่ 1

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

สืบเนื่องจาก CASE BASE การประชุมครั้งที่8/64

วันศุกร์ที่19ต.ค.64 เวลา00.30น. ถนนอ่อนนุช มีมุ่งหน้าอ่อนนุช บริเวณคอสะพานข้ามแยกศรีบุษ ปากซอยอ่อนนุช64 แขวงประเวศ เขตประเวศ ท้องที่ สน.ประเวศ(บ.ก.ม.4) ที่เกิดเหตุ เป็นสะพานข้ามแยก คอสะพานค่อนข้างแคบ

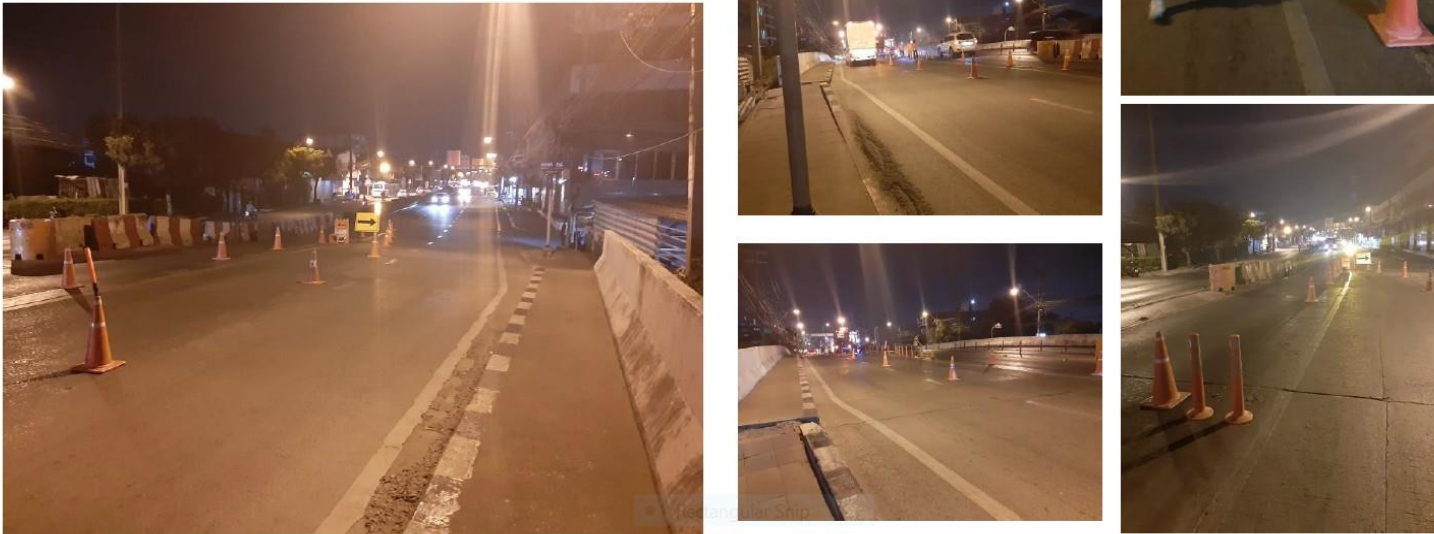
พฤติการณ์
ก่อนเกิดเหตุ จากการสอบถามบิดามารดา. ให้ข้อมูลว่า บุตรสาวไปดื่มกินกับเพื่อนแถวลาดกระบัง แล้วขับซิ่งกลับบ้านย่านคลองเตย ระหว่างทางถูกจับบริเวณแยกประเวศ จึงถูกนำตัวไป สน.ประเวศ จากนั้นเพื่อนจึงได้ไปรับตัวจาก สน.ประเวศเพื่อกลับบ้าน จากการสอบถามพอส. ให้ข้อมูลว่า เหตุนี้ผู้ตายและเพื่อนถูกจับข้อหาแต่งท่อไอเสียรถยนต์ ทำให้เกิดเสียงดัง หลังจากพากันมาชำระค่าปรับที่สน.แล้วก็ขับซิ่งจยย.ออกไปพร้อมเพื่อนรวม 3 คัน โดยรถคันเกิดเหตุเป็นคันกลาง คาดว่ารถคันเกิดเหตุข.ไม่ชำนาญเส้นทาง หลังเกิดเหตุได้ส่งตรวจแอลกอฮอล์ผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ อยู่ระหว่างติดตามผล

ขณะเกิดเหตุ รถจยย.HONDA Click คันเกิดเหตุขับมาด้วยความเร็ว ตัดมาที่บริเวณคอสะพาน แล้วเกิดเสียหลักชนคอสะพาน จนกระเด็นไปคนละทิศละทาง

หลังเกิดเหตุ รถจยย.กระเด็นไปอยู่ที่ขอบทาง ผู้ที่เกี่ยวข้อง 4 คน.นอนอยู่ด้านบนสะพาน ส่วน ผล.อยู่ด้านล่างสะพาน ผช.เป็นหญิง อายุ25ปี มีบาดแผลที่ใบหน้า แขนขาหัก อาการสาหัส รักษาตัวในห้อง ICU รพ.สิรินธรและเสียชีวิตในเวลาต่อมา ผล.เป็นหญิง อายุ26ปี มีบาดแผลถลอกที่ศีรษะ เลือดออกปาก ออกจมูก นอนคว่ำหน้าเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ

กลุ่มงานวางแผนและออกแบบ 2

การแก้ปัญหาเบื้องต้น ติดตั้งหลักล้มลุกสะท้อนแสงบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อป้องกันอันตรายทั้งนี้จะดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยเพิ่มเติมในงบประมาณปี พ.ศ. 2565



1 ลิทธิพล องค์การ

2 การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

3 สภาพ / เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

4 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

1. ชั่วพลวสคืบ บั๊กกั๋วสรับ (ไม่ส่วส่วว ?)
2. กาวแยกตัว Y (gore area) ไม่มีส่วส่ววชั่ดจวบ
3. จุดอันตราย
 - การจักรมมี้อลลควมเร็ว ? ป้ายถ่อว ลลา
 - มีคร่อมบ่อกั๋นลลรรมแสรจ crash cushion

ข้อเสนอแนะ

1. มีแบบแผนความเสี่ยงทางกายภาพลักษณะเช่นนี้ในพื้นที่ใดอีกบ้าง สามารถนำรูปแบบการจัดการเช่นนี้ไปปรับใช้ได้หรือไม่

2.ขอให้ สจส.ประมวลผลการดำเนินการเช่นนี้ใน CASE BASE อื่นๆ เพิ่มเติมด้วย (ถ้ามี)

วันที่ 20 ก.ค. 64 เวลา 12.29 น. บริเวณสี่แยกบุคคโล แขวงบุคคโล เขตธนบุรี ท้องที่ ส.น.บุคคโล(บก.น.8)
 ที่เกิดเหตุ เป็นสี่แยกใหญ่

พาดิการณ์ รอดย.ยามาฮา อิลิแกนซ์ ลมจากสะพานกรุงเทพมุ่งหน้าถนนรัชดา-ท่าพระ ส่วนรอดย.ฮอนด้า(มีผู้โดยสารมาด้วย)มาตามถนนเจริญกรุงมุ่งหน้าคลองสาน เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุ ตามคลิปไม่ชัดเจนว่ารอดย.มีงโหนฝ่ามิถุนสัญญาณไฟจราจร เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกันบริเวณกลางแยก ผู้ขับขี่รอดย.ทั้งสองคันและผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ผ.รอดย.ยามาฮา อิลิแกนซ์ อายุ 23 ปี ผ.รอดย.ฮอนด้า อายุ 68 ปี

43

CASE BASE การประชุม ศรท.ครั้งที่ 7/64

วันที่ 3 มี.ค. 2564 เวลา 7.30 น. บริเวณถนนราชพฤกษ์ หน้าศูนย์จำหน่ายรถยนต์ MG แขวงบางเขิน
 พาดิการณ์ ชายอายุ 27 ปี ขับขี่รถย.ฮอนด้า สีขาว มาตามถนนราชพฤกษ์มุ่งหน้าถนนพหลโยธิน-พหลโยธิน เมื่อถึงบริเวณหน้าศูนย์จำหน่ายรถยนต์ MG ปรากฏมีชายอายุ 60 ปี ขับขี่รถย.ฮอนด้า เวฟ 125 สีแดง-ดำ มาจากถนนราชพฤกษ์ในช่องทางด้านซ้ายของทางด่วนติดขวางถนนราชพฤกษ์ที่รถย.ฮอนด้า สีขาว
 อยู่นิ่งในลักษณะตัดหน้าและไม่ได้วิ่งตามช่องทางเดินรถที่กำหนดไว้เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกันบริเวณ
 ช่องทางที่ 1 นับจากจุดบาท ผู้ขับขี่รถย.ฮอนด้า เวฟ 125 สีแดง-ดำ เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ (เลือดออก
 ในสมอง) ส่วนผู้ขับขี่รถย.ฮอนด้า สีขาวบาดเจ็บที่ศีรษะ กระดูกโหนกหักหลายตำแหน่ง (ผู้เสียชีวิตปลาศดกำลังจะกลับบ้านที่หมู่บ้านอัมพรราชพฤกษ์)

CASE BASE การประชุม ศรท.ครั้งที่ 5/64

วันที่ 5/02/64 เวลาประมาณ 20.56 น. สถานที่เกิดเหตุ ภายในซอยอารีย์ หน้ากรมประชาสัมพันธ์ (เป็นถนนสองเลนสวนกัน มีไหล่ทาง ไม่มีเกาะกลาง) ท้องที่ ส.พญาไท(บก.น.1) เขตพญาไท(กรุงเทพฯ) รอดย.ฮอนด้า ฟอรัชา 300 สีดำ ขับขี่จากหอพักคุณหญิง(ตรงข้ามกระทรวงการคลัง) เพื่อเดินทางไปร้านขายพู่ กลางซอยพระราม 6 ซอย 30 โดยขับเข้ามาตามถนนภายในซอย(ทางตรง) เมื่อมาถึงบริเวณหน้ากรมประชาสัมพันธ์ มีรถยนต์ที่ขับเข้ามาจากทิศตรงข้ามได้เลี้ยวขวาเพื่อเข้ากรมประชาสัมพันธ์ เฉี่ยวชนทางด้านขวาของรอดย. เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รอดย.เป็นชาย อายุ 34 ปี ได้รับบาดเจ็บ

ข้อสังเกต

1. รถยนต์เลี้ยวขวา โดยเปิดไฟสัญญาณแล้วเลี้ยวทันที
2. รอดย.ทางตรงขับเข้ามาด้วยความเร็วไม่มาก แต่หยุดรถไม่ทันด้วยไม่ทันระวัง และไม่วังชิดซ้าย
3. เส้นแบ่งช่องถนนไม่ชัดเจน

CASE BASE การประชุม ศรท.ครั้งที่ 2/64

หนุ่มอายุ 37 ปี ขับขี่แท็กซี่ชนรถเครนระหว่างก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ย่านถนนรามอินทราติดคาโนรบาดเจ็บสาหัส

วันที่ 21/02/64 เวลา 01.50 น. ที่เกิดเหตุ บริเวณถนนรามอินทราขาเข้า ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าแฟชั่นไอส์แลนด์ ท้องที่ ส.บางชัน(บก.น.4) เขตคันนายาว (กรุงเทพฯ ตะวันออก) เล่นชาวปรดเก็งเสียหลักพุ่งชนรถเครนที่จอดทำงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (มีการใช้สัญญาณไฟ ป้ายบอกทาง และแบริเออร์ปิดกั้นช่องทางจราจรสองทางด้านขวา เปิดให้รถใช้ในการจราจรช่องทางซ้ายสุดหนึ่งช่อง)

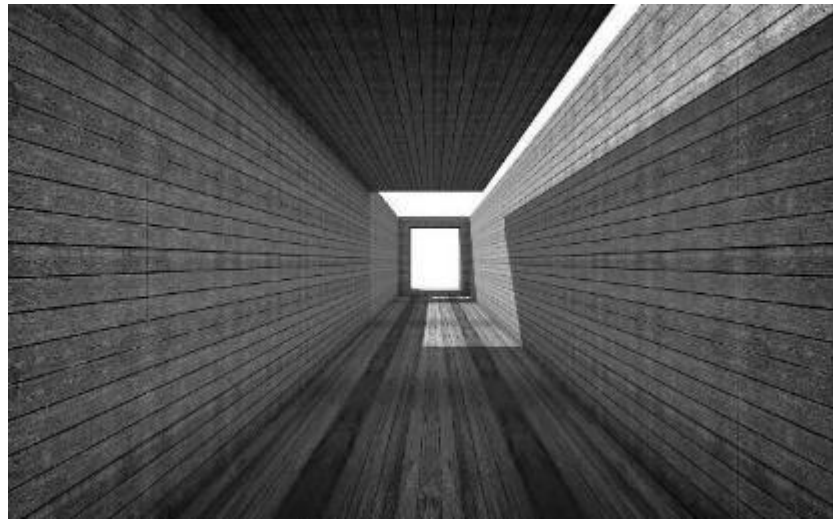
CASE BASE การประชุม ศรท.ครั้งที่ 2/64

วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ.

2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่

2565

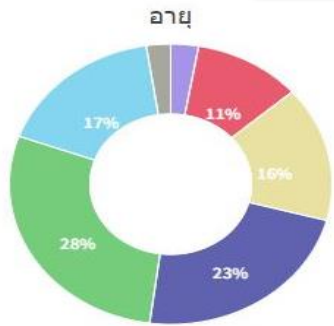
2.2 Case base (1 Case)



วาระที่ 2

วิเคราะห์ข้อมูลการเสียชีวิตจากกลุ่มผู้เสียชีวิต ที่ใช้สิทธิ ตาม พ.ร.บ. ช่วงเทศกาลปีใหม่

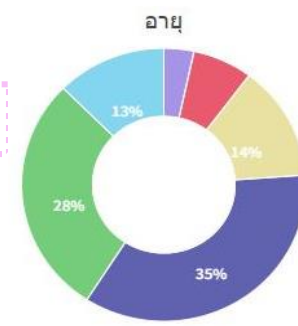
ปีใหม่ 2564



Items	%
< 15 ปี	3
≥ 15 - 18 ปี	11
> 18 - 24 ปี	16
> 24 - 40 ปี	23
> 40 - 60 ปี	28
> 60 - 80 ปี	17
> 80 ปี	2

30% (รวม < 15 ปี, ≥ 15 - 18 ปี, > 18 - 24 ปี)

51% (รวม > 24 - 40 ปี, > 40 - 60 ปี)



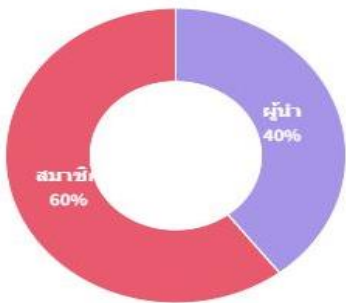
Items	%
< 15 ปี	3
≥ 15 - 18 ปี	7
> 18 - 24 ปี	14
> 24 - 40 ปี	35
> 40 - 60 ปี	28
> 60 - 80 ปี	13
> 80 ปี	-

24% (รวม < 15 ปี, ≥ 15 - 18 ปี, > 18 - 24 ปี)

63% (รวม > 24 - 40 ปี, > 40 - 60 ปี)

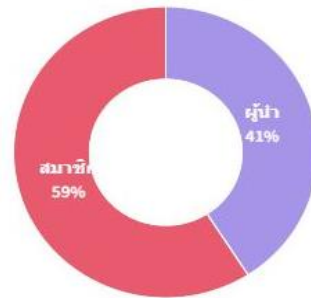
วัยทำงาน เพิ่มขึ้น

สถานะในครอบครัว



Items	%
ผู้นำครอบครัว	40
สมาชิก	60

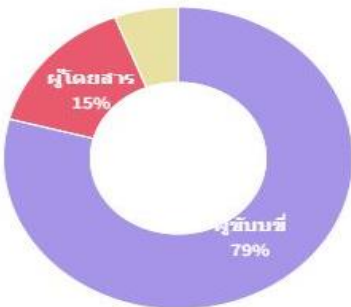
สถานะในครอบครัว



Items	%
ผู้นำครอบครัว	41
สมาชิก	59

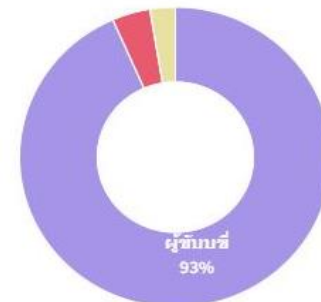
เพิ่มขึ้น

ผู้เสียชีวิตเป็น



Items	%
1) ผู้ขับขี่	79
2) ผู้โดยสาร	15
3) บุคคลภายนอก	6

ผู้เสียชีวิตเป็น

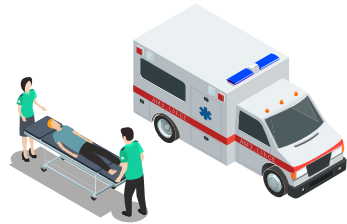


Items	%
1) ผู้ขับขี่	93
2) ผู้โดยสาร	4
3) บุคคลภายนอก	3

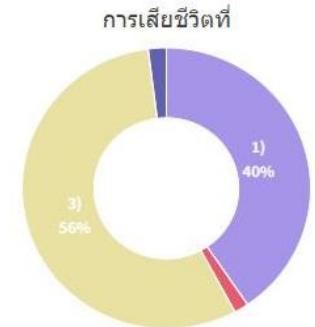
เพิ่มขึ้น

วิเคราะห์ข้อมูลการเสียชีวิตจากกลุ่มผู้เสียชีวิตที่ใช้สิทธิ ตาม พ.ร.บ. ช่วงเทศกาลปีใหม่

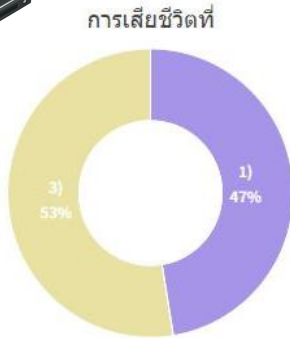
ปีใหม่ 2564



ปีใหม่ 2565

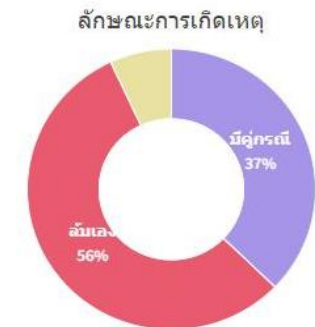


Items	%
1) ในที่เกิดเหตุ	40
2) ระหว่างนำส่ง รพ.	2
3) เสียชีวิตที่ รพ.	56
4) เสียชีวิตที่บ้าน	2

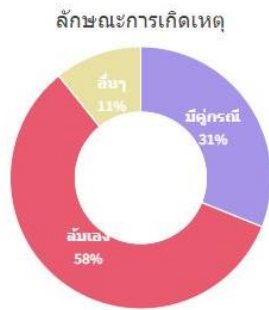


Items	%
1) ในที่เกิดเหตุ	47
2) ระหว่างนำส่ง รพ.	0
3) เสียชีวิตที่ รพ.	53
4) เสียชีวิตที่บ้าน	-

ความรุนแรงของอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น



Items	%
1) มีคู่กรณี	37
2) ล้มเอง	56
3) อื่นๆ	7



Items	%
1) มีคู่กรณี	31
2) ล้มเอง	58
3) อื่นๆ	11

เพิ่มขึ้น



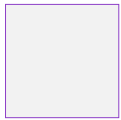
Items	%
0-1 กม.	17
2-5 กม.	41
6-10 กม.	23
11-20 กม.	11
21-50 กม.	4
51-80 กม.	2
>81 กม.	2

81%



Items	%
0-1 กม.	16
2-5 กม.	41
6-10 กม.	17
11-20 กม.	0
21-50 กม.	13
51-80 กม.	0
>81 กม.	1

74%



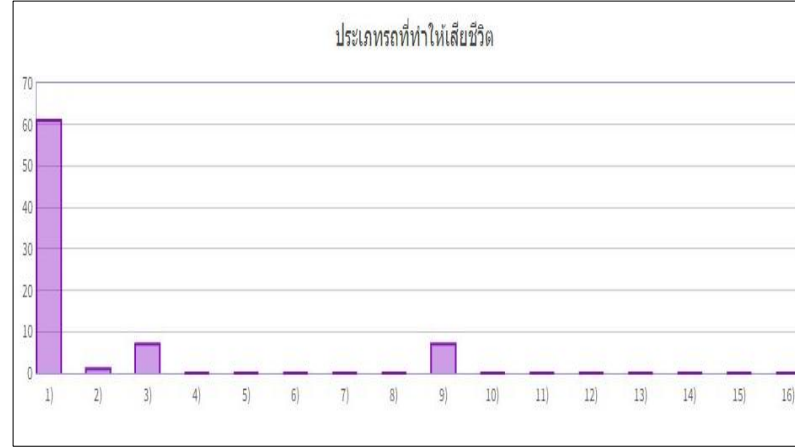
วิเคราะห์ข้อมูลการเสียชีวิตจากกลุ่มผู้เสียชีวิต ที่ใช้สิทธิ ตาม พ.ร.บ. ช่วงเทศกาลปีใหม่

ปีใหม่ 2564



Items	%
1)รถจักรยานยนต์(ส่วนบุคคล)	88
2)รถจักรยานยนต์(รับจ้าง)	1
3)รถยนต์ส่วนบุคคล(รถเก๋ง/SUV/PPV)	6
4)รถ TAXI	-
5)รถยนต์โดยสาร ไม่เกิน 15 ที่นั่ง (รถตู้)	-
6)รถยนต์โดยสาร ไม่เกิน 20 ที่นั่ง (รถสองแถว)	-
7)รถยนต์โดยสาร ไม่เกิน 40 ที่นั่ง (รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป)	-
8)รถยนต์โดยสาร เกิน 40 ที่นั่ง (รถบัส 2 ชั้น)	-
9)รถบรรทุก 4 ล้อ/รถปิคอัพ	4
10)รถบรรทุก 6 ล้อ ขึ้นไป	-
11)หักรถลากจูง	-
12)รถพ่วง	-
13)รถโดยสารสามล้อ	-
14)รถเพื่อการเกษตร (รถอีแต๋น/รถแทรกเตอร์)	-
15)รถสามล้อเครื่อง/รถซาเล้ง/สกายแลป(มีเครื่องยนต์)	-
16)จักรยานสองล้อ/รถซาเล้ง ไม่มีเครื่องยนต์	1

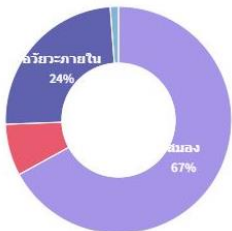
ปีใหม่ 2565



Items	%
1)รถจักรยานยนต์(ส่วนบุคคล)	79
2)รถจักรยานยนต์(รับจ้าง)	1
3)รถยนต์ส่วนบุคคล(รถเก๋ง/SUV/PPV)	9
4)รถ TAXI	-
5)รถยนต์โดยสาร ไม่เกิน 15 ที่นั่ง (รถตู้)	-
6)รถยนต์โดยสาร ไม่เกิน 20 ที่นั่ง (รถสองแถว)	-
7)รถยนต์โดยสาร ไม่เกิน 40 ที่นั่ง (รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป)	-
8)รถยนต์โดยสาร เกิน 40 ที่นั่ง (รถบัส 2 ชั้น)	-
9)รถบรรทุก 4 ล้อ/รถปิคอัพ	9
10)รถบรรทุก 6 ล้อ ขึ้นไป	-
11)หักรถลากจูง	-
12)รถพ่วง	-
13)รถโดยสารสามล้อ	-
14)รถเพื่อการเกษตร (รถอีแต๋น/รถแทรกเตอร์)	-
15)รถสามล้อเครื่อง/รถซาเล้ง/สกายแลป(มีเครื่องยนต์)	-
16)จักรยานสองล้อ/รถซาเล้ง ไม่มีเครื่องยนต์	-

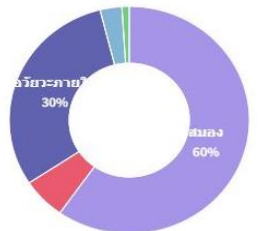
จักรยานยนต์ยังอันดับ 1

สาเหตุการเสียชีวิต



Items	%
ไม่มีประกันภัย	67
ไม่มีใบอนุญาต	24
ไม่มีเข็มขัดนิรภัย	7
ไม่มีใบอนุญาต (รถดกคดลอง)	1
ไฟไหม้รถ	-
อื่นๆ	-

สาเหตุการเสียชีวิต



Items	%
ไม่มีประกันภัย	60
ไม่มีใบอนุญาต	30
ไม่มีใบอนุญาต (รถดกคดลอง)	3
ไฟไหม้รถ	1
อื่นๆ	-

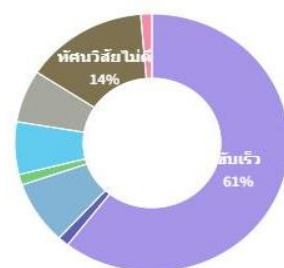
สวมกัรทบกระเทือน(ไม่สวมหมวกยังเป็นอันดับ1)

พฤติกรรมเสี่ยง



Items	%
ขับเร็วเกินกำหนด	52
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	1
ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร	-
ตัดหน้ากระชั้นชิด	11
แซงรถผิดกฎหมาย	1
เมาสุรา/สารเสพติด	6
หลับใน	5
มีสิ่งกีดขวางบนถนน	3
บรรทุกเกินอัตรา/สภาพรถไม่ปลอดภัย/ยางแตก/ยางระเบิด	1
ทัศนวิสัยไม่ดี	19
ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	-
ขับรถย้อนศร	-

พฤติกรรมเสี่ยง



Items	%
ขับเร็วเกินกำหนด	61
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	1
ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร	1
ตัดหน้ากระชั้นชิด	8
แซงรถผิดกฎหมาย	1
เมาสุรา/สารเสพติด	7
หลับใน	7
มีสิ่งกีดขวางบนถนน	-
บรรทุกเกินอัตรา/สภาพรถไม่ปลอดภัย/ยางแตก/ยางระเบิด	-
ทัศนวิสัยไม่ดี	14
ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	-
ขับรถย้อนศร	1

ขับเร็วเพิ่มมากขึ้น

มาตรการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ภายใน 24 ชั่วโมง ร่วมกับธุรกิจประกันภัย



บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ร่วมกับธุรกิจประกันภัย
ดำเนินการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ที่เสียชีวิต
ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 (29 ธ.ค. 64 – 4 ม.ค. 65)

ผู้เสียชีวิตสะสม
333 ราย



รถมี พ.ร.บ. 180 ราย
(53.92%)



บริษัทกลางฯ และบริษัทประกันภัย
จ่ายสินไหม รถที่มี พ.ร.บ.
จำนวน 126 ราย

รถไม่มี พ.ร.บ. 153 ราย (46.08%)



ข้อสังเกตและข้อพิจารณา



1. ภาพรวม

- เดินทางเพิ่ม ทั้งขาเข้า/ขาออก ↑ 18.9-19.4%
- ยอดตายลดลง ↓ 15% 392 -> 333 , ลด 59 ราย
- ลดระยะช่วงเดินทาง > ช่วงฉลอง / อาจเพราะ บางส่วนกะยอยเดินทางตั้งแต่หลังคริสต์มาส-สิ้นปี
- ส่วนใหญ่ฉลองปีใหม่ที่บ้าน (52% สวนดุสิตโพล)

3. มาตรการสำคัญ

(+) มาตรการต้นน้ำ เช่น ด้านชุมชน เพิ่มในหลายพื้นที่

(-) มาตรการบังคับใช้กฎหมายภาพรวมลด 8%

(-) เม้าซ์ / enf จำกัด (ขยับเพิ่ม 41.52%) 13,963->19,760 (จำกัด 36.6 / จังหวัด/วัน)

2. ความเสี่ยง / ผลกระทบ

- จยย.ตาย 82% (เพิ่มจาก 74%ช่วงปกติ)
- risk สำคัญ → ขับเร็ว , ดึ่มขับ (โดยเฉพาะกลางคืน)
- 85% ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่ขี่/ซ้อน จยย.ไม่สวมหมวก
- ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตส่วนใหญ่ (1/3) เป็นวัยทำงาน 30-49 ปี (1/5 เป็นเด็กเยาวชน 20%)

ข้อพิจารณา

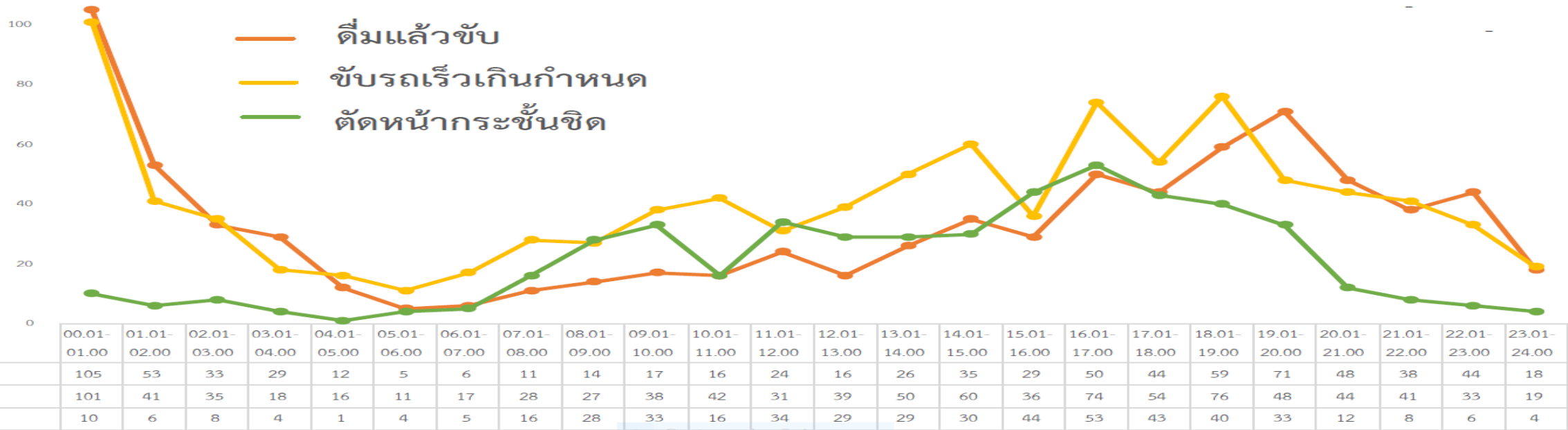


1. เพิ่ม ↑ จัดการความเสี่ยงเชิงพฤติกรรม โดยเฉพาะเรื่องเร็ว-ดึ่มขับ และ การใช้จยย.

2. เสริมกลไกจัดการให้เข้มแข็ง

- ① กลไกระดับพื้นที่ (ด้านหน้า) ให้สามารถสร้างมาตรการเชิงบูรณาการความร่วมมือ ตั้งต้นน้ำ-กลางน้ำ
- ② กลไกจัดการเชิงระบบ safe system โดยเฉพาะการสร้างข้อมูลสะท้อนกลับ (สอบเคส) → โยงความรับผิดชอบ (หน่วยงาน/ระบบงาน) อย่างต่อเนื่อง
- ③ สนับสนุน/กำกับกลไก บังคับใช้กฎหมาย ธิภาพ

สาเหตุอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก ตามช่วงเวลา



ปัจจัยที่ทำให้ .. ดัชนีความรุนแรง (severity index) เพิ่มสูงขึ้น

1. ความเร็ว .. ทั้งทางหลวง และ เขตเมือง
2. พฤติกรรมเสี่ยงหลัก ที่ทำให้เกิดเหตุและรุนแรง ..คือ **“หลับใน”** และ **เต็มขับ** (ยิ่งเต็ม ยิ่งไม่ใช่อุปกรณ์นิรภัย)
3. สภาพถนน มีอันตรายข้างทาง (**ต้นไม้** ป้าย เสาไฟ)
4. การ **ไม่ใช่** อุปกรณ์นิรภัย (หมวก , เข็มขัดนิรภัย)

ขับเร็ว

เต็มขับ

หลับใน

ไม่ใช่
อุปกรณ์
นิรภัย



คนที่ตาย พบหลายปัจจัยร่วมกัน ① + ② + ③ + ④

ผลการดำเนินคดีตามมาตรการ (10 มาตรการ) ช่วง 7 วันอันตราย รวมทั้งหมด 573,837 คน ลดลงจากปี พ.ศ. 2564 ร้อยละ 8.89



-3.21%

ปี 2564 173,234
ปี 2565 167,677



-17.69%

ปี 2564 55,233
ปี 2565 45,465



+ 41.52%

ปี 2564 13,963
ปี 2565 19,760



-11.53%

ปี 2564 82,978
ปี 2565 73,407



-5.58%

ปี 2564 157,985
ปี 2565 149,175



-17.29%

ปี 2564 58,346
ปี 2565 48,257



-26.31%

ปี 2564 25,717
ปี 2565 18,950



-15.92%

ปี 2564 26,808
ปี 2565 22,541



-26.49%

ปี 2564 18,516
ปี 2565 13,612



-12.18%

ปี 2564 173,234
ปี 2565 167,677

Rectangular Snip

ที่มา: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565

มาตรการ	ข้อมูลวันที่	ข้อมูลวันที่	เพิ่มขึ้น/ ลดลง ร้อยละ	2565 สถิติสะสม	2564 สถิติสะสม	เพิ่มขึ้น/ ลดลง ร้อยละ
	4 ม.ค. 2565	4 ม.ค. 2564		(29 ธ.ค.64 -4 ม.ค. 65)	(29 ธ.ค.63 -4 ม.ค. 64)	
1. ไม่สวมหมวกนิรภัย	23,131	28,697	-19.40	167,677	173,234	-3.21
2. รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	6,178	9,324	-33.74	45,465	55,233	-17.69
3. ดื่มแล้วขับ	1,583	1,469	7.76	19,760	13,963	41.52
4. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	10,253	14,162	-27.60	73,407	82,978	-11.53
5. ไม่มีใบขับขี่	20,023	26,821	-25.35	149,175	157,985	-5.58
6. ความเร็วเกินกำหนด	7,581	11,884	-36.21	48,257	58,346	-17.29
7. ผ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	2,589	4,449	-41.81	18,950	25,717	-26.31
8. ขับรถย้อนศร	3,123	4,784	-34.72	22,541	26,808	-15.92
9. แชนในที่คับขัน	1,873	3,668	-48.94	13,612	18,516	-26.49
10. ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	2,006	3,130	-35.91	14,993	17,072	-12.18

ข้อมูลสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุ

ปีใหม่ 65 (29 ธ.ค.64 - 4 ม.ค.65) สัปดาห์ 7 วัน	
สาเหตุ 3 อันดับแรก	ร้อยละ
1. ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด	35.12
2. ดื่มแล้วขับ	29.51
3. ตัดหน้ากระชั้นชิด	17.84
4. หักวินัยไม่ดี	15.76
5. สภาพถนน	7.58
6. หลับใน	4.94

พฤติกรรมเสี่ยง ที่ทำให้บาดเจ็บและเสียชีวิต

ปีใหม่ 65 (29 ธ.ค.64 - 4 ม.ค.65) สัปดาห์ 7 วัน	
ประเภทถนน	ร้อยละ
1. ไม่สวมหมวกนิรภัย /ไม่รัดเข็มขัด	65.64
2. ดื่มแล้วขับ	23.19
3. ขับรถเร็วเกินกำหนด	17.83

สถิติการบังคับใช้กฎหมายจากระบบ PTM สัปดาห์ ๒๙ ธ.ค.๖๔ - ๔ ม.ค.๖๕ (๗ วัน)

หน่วย	01 ไม่สวมหมวกนิรภัย	02 มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย	03 มาขับ	04 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	05 ไม่มีใบขับขี่	06 ความเร็ว	07 ผ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	08 ย้อนศร	09 แชนในที่คับขัน	10 ใช้โทรศัพท์	ผลรวมทั้งหมด
* บ.บ.ก.	114	43		83	140	154,618	2,837	20		7	157,862
* บ.ช.น.	2,973	591	253	263	2,617		986	134	30	22	7,869
* ก.1	6,205	1,173	842	878	5,868	946	269	1,014	134	203	17,532
* ก.2	4,375	617	1,027	1,241	5,849	12,576	176	425	91	146	26,523
* ก.3	5,550	1,060	5,393	2,605	7,964	5,752	944	428	138	217	30,051
* ก.4	7,580	1,893	3,880	2,595	11,597	4,722	725	588	202	286	34,068
* ก.5	9,285	799	1,103	1,774	7,626	1,519	145	328	103	138	22,820
* ก.6	13,660	1,819	1,164	3,942	12,203	3,048	699	757	105	267	37,664
* ก.7	2,636	807	873	995	3,698	2,544	300	794	46	76	12,769
* ก.8	3,782	379	210	1,423	5,236	1,317	239	314	30	78	13,008
* ก.9	2,474	387	79	1,970	4,617	677	367	472	23	79	11,145
ผลรวมทั้งหมด	58,634	9,568	14,824	17,769	67,415	187,719	7,687	5,274	902	1,519	371,311

คนไทย คับปีใหม่ ไนยุค โทวัด-19

ในเทศกาลปีใหม่ที่ถึงถึงนี้ ประชาชนจะทำการอะไรกันบ้าง

51.13% 42.53% 41.51%

50.82% 48.18% 40.83%

54.85% 38.08% 37.68%

51.25% 49.03% 32.19%

54.19% 25.43% 18.67%

56.36% 23.62% 10.02%

สามารถเลือกอ่านข่าวหรือดาวน์โหลดสื่อได้ที่ www.suandisipoll.dusit.ac.th

- 51.13 % ฉลองกับครอบครัว-เครือญาติ, 56.36 % ไม่ไปร่วม count down
- ปกติการเลี้ยง+ดื่มสังสรรค์ในครัวเรือน/เครือญาติ -> ชี้ จยย. ไปมาหาสู่กันในชุมชน (ไม่ใช่หมวก อยู่แล้ว) .. เสรีงานแยกย้ายกลับบ้าน เสี่ยง เพราะบีบีเอ็ม/เมาชีบีชี ร่วมด้วย
- จุดเกิดเหตุ อยู่ในรัศมี 5 กม.ใกล้ๆ บ้าน (ร้อยละ 20-30) , ถ้าชุมชนไหนมีคนบนทางหลวงผ่าน ยี่มีความเสี่ยง ถ้าตัววิ่งวุ่น/ตัดเข้า U-turn กลางถนน
- เทศกาล 4-5 ปีนี้ จะทยอยออกเร็ว (ก่อน 7 วัน อันตราย) ใช้รถส่วนบุคคล/เหมากระบะกลับด้วยกัน มักจะเสี่ยงรถสาธารณะ: ฯลฯ ... แปลว่าจะกลับก็ กูมีลำเนาเร็ว -> มีโอกาส: "ฉลองเร็วขึ้น" (ตั้งแต่ 29,30 + ยาวต่อเนื่อง 31,1,2) มาตรการ "ด่านชุมชน" บางพื้นที่ รอวันที่ 31, 1 อาจจะเข้าไป , ควรจะมีการประเมิน ความเสี่ยงในพื้นที่นั้น ๆ : มี "มาตรการ-เชิงรุก" เสี่ยง ตามสาย + มีบาทเลี้ยว/สังสรรค์ -> เข้าไปเตือน ทั้งเรื่อง โควิด + อุบัติเหตุ ควบคู่ไปด้วยเลย

สรุปปริมาณจราจร

ขาเข้าและขาออกกรุงเทพมหานคร บนทางหลวงสายหลักและมอเตอร์เวย์ ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 (ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2564 - 4 มกราคม 2565)

ขาเข้า

3,821,593 คัน

- 0.4 % (เทียบกับวันที่แล้ว)

+ 18.9 % (เทียบกับช่วงปีใหม่ 64)

ขาออก

3,718,563 คัน

- 6.7 % (เทียบกับวันที่แล้ว)

+ 19.4 % (เทียบกับช่วงปีใหม่ 64)

จุดตรวจ	ขาเข้า	ขาออก
347	193,667 คัน (26.8% vs 2564, 19.8% vs 2019)	157,943 คัน (2.1% vs 2564, 19.0% vs 2019)
32	513,304 คัน (9.2% vs 2564, 12.6% vs 2019)	509,713 คัน (10.2% vs 2564, 22.5% vs 2019)
1	580,709 คัน (36.9% vs 2564, 13.0% vs 2019)	541,750 คัน (12.9% vs 2564, 16.4% vs 2019)
340	240,294 คัน (20.5% vs 2564, 5.7% vs 2019)	304,123 คัน (5.2% vs 2564, 21.6% vs 2019)
4	444,485 คัน (3.0% vs 2564, 23.8% vs 2019)	337,565 คัน (5.4% vs 2564, 7.2% vs 2019)
35	459,941 คัน (7.6% vs 2564, 74.8% vs 2019)	450,669 คัน (20.4% vs 2564, 67.1% vs 2019)
305	170,361 คัน (28.3% vs 2564, 10.9% vs 2019)	161,064 คัน (14.3% vs 2564, 14.0% vs 2019)
304	236,268 คัน (16.2% vs 2564, 11.8% vs 2019)	223,138 คัน (12.2% vs 2564, 11.1% vs 2019)
7	403,401 คัน (1.4% vs 2564, 43.1% vs 2019)	433,997 คัน (20.7% vs 2564, 45.9% vs 2019)
34	579,153 คัน (26.6% vs 2564, 3.8% vs 2019)	598,601 คัน (26.0% vs 2564, 3.5% vs 2019)

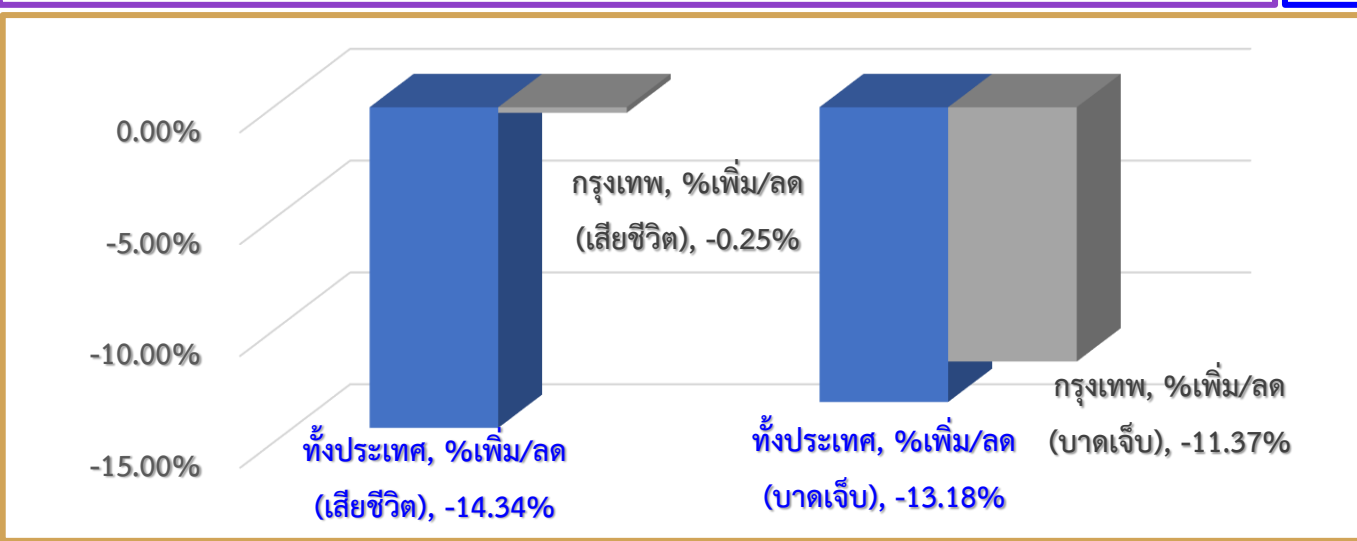
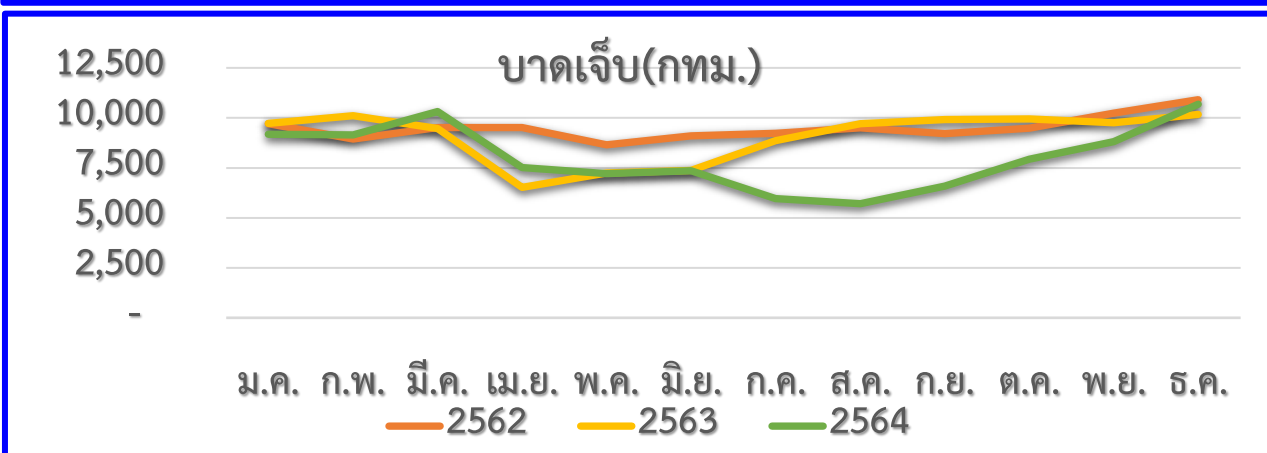
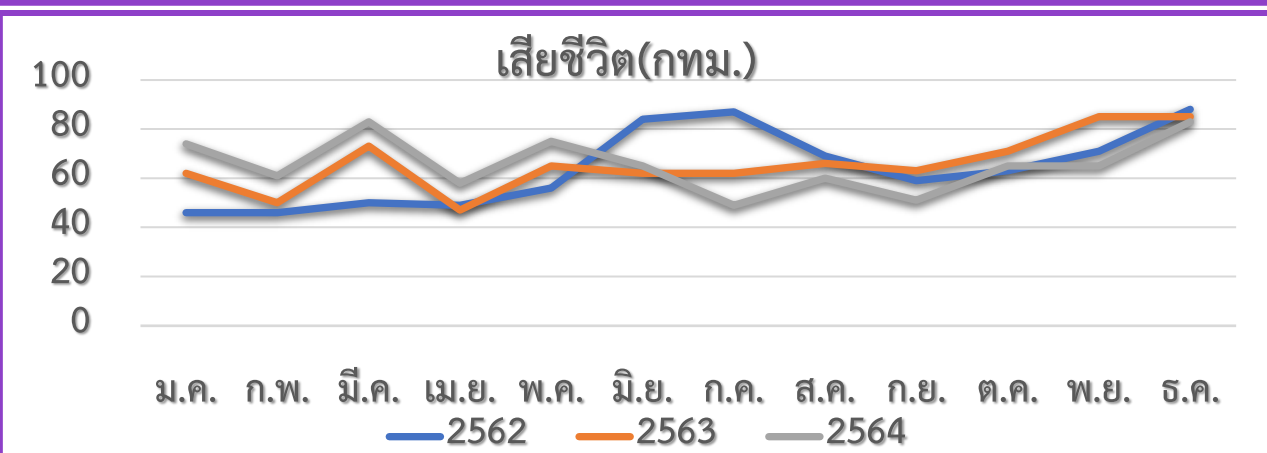
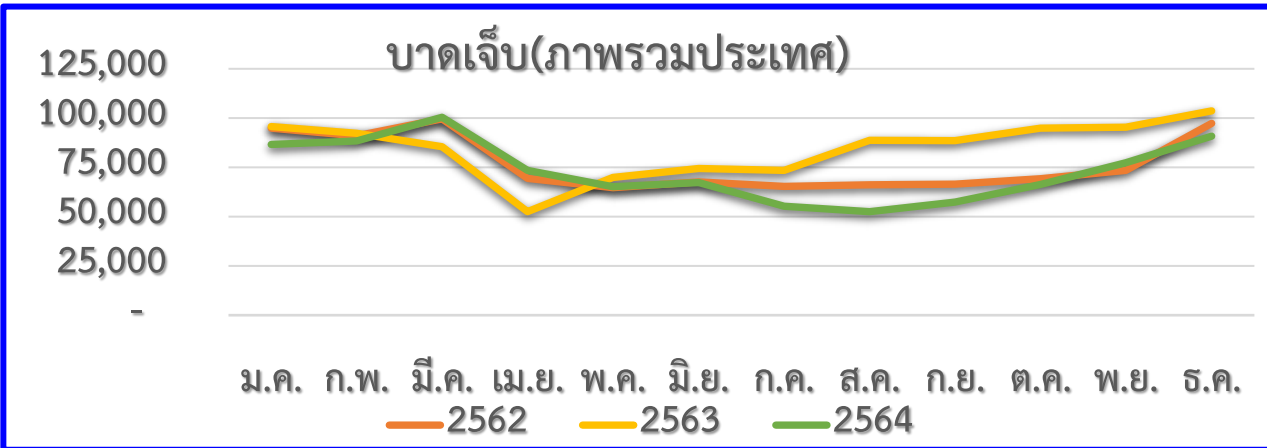
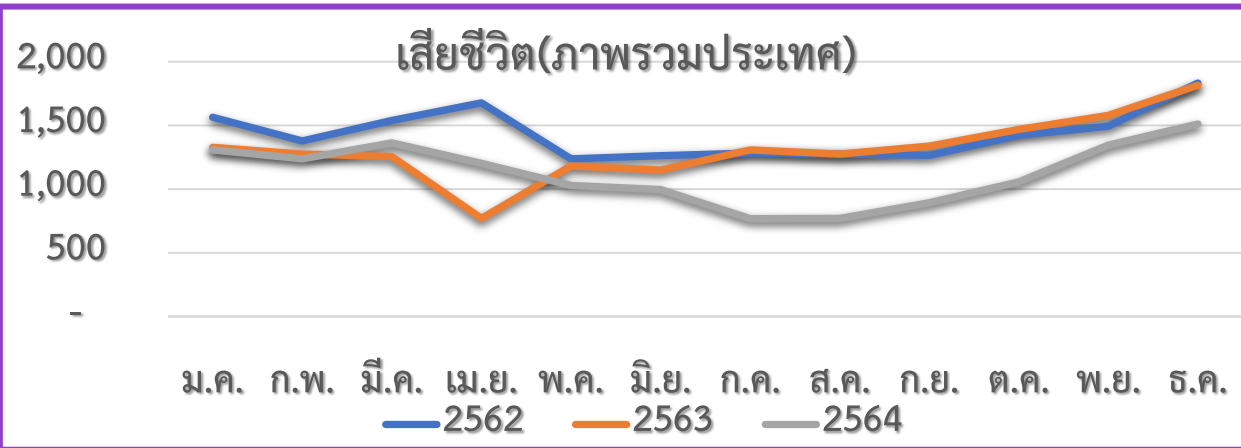
เพิ่มขึ้น (ขึ้น) ลดลง (ลง)

Rectangular Snip

สำนักงานความปลอดภัยทางหลวง รายงาน ณ วันที่ 5 มกราคม 2565 เวลา 08:00 น.

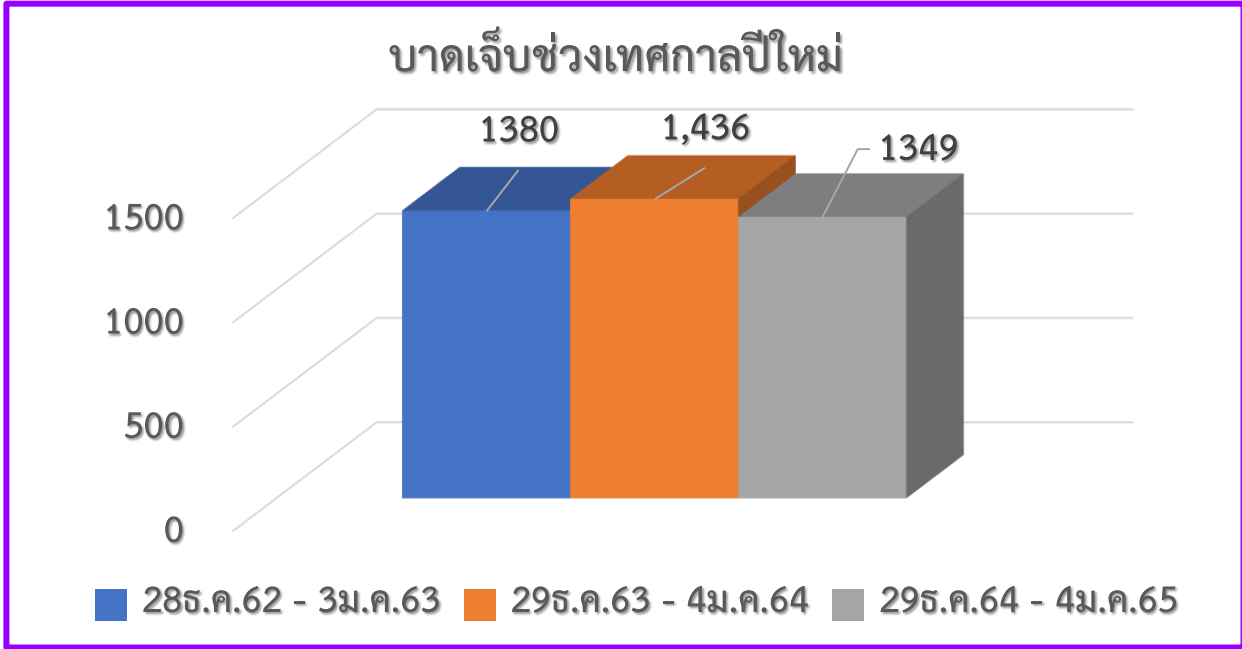
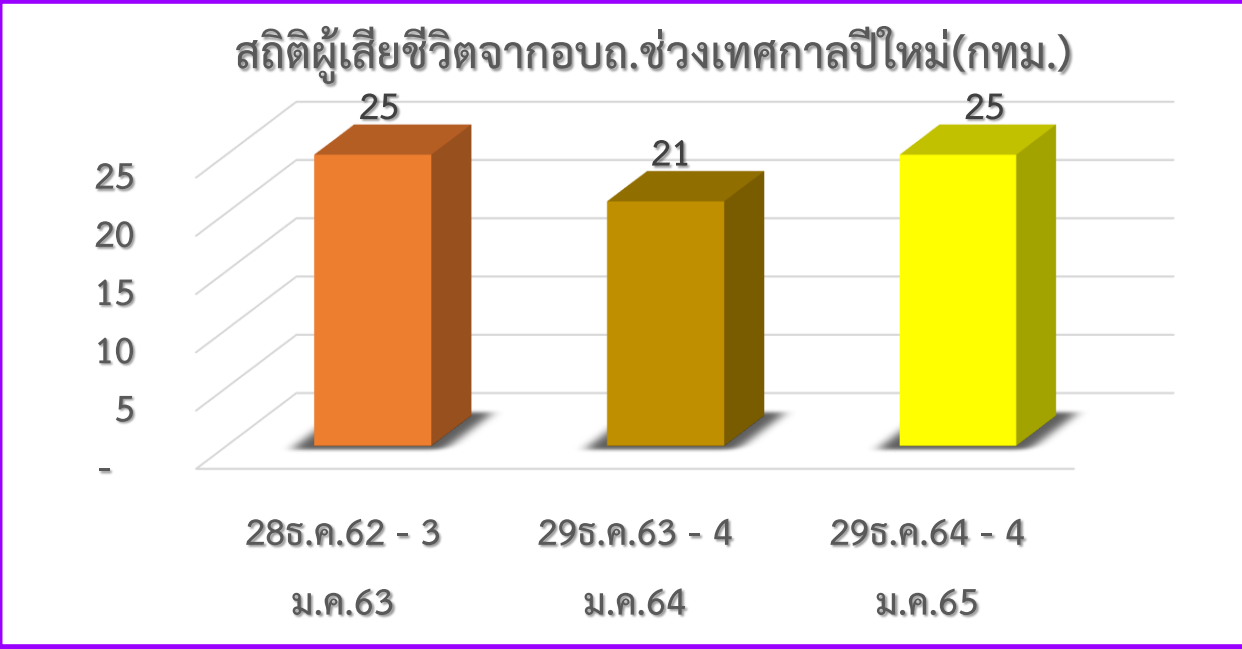
ปีใหม่2565 คนกรุงเทพเดินทางมากขึ้นกว่าปีใหม่2564 ทั้งการเดินทางข้ามจังหวัดและเดินทางในกรุงเทพ

ปี2564 รัฐมีมาตรการเข้มข้น คนกลัวCOVID-19 ไม่มีการเที่ยว/งานฉลอง ปัจจุบันคนกลัว COVID-19น้อยลง ประกอบกับมาตรการภาครัฐผ่อนปรนมากขึ้น



เห็นได้ชัดว่า อบถ. เป็นไปตาม Season ช่วงไตรมาส 4 ต่อเนื่องไตรมาส 1 อบถ.จะสูงกว่าช่วงกลางปี

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)



ปก.	บช.น.	ศ.เอราวัณ	บริษัทกลางฯ	หมายเหตุ
22	23	23	23	- บันทึกในระบบปก.หลังวันที่4/1/65(11.00น.)ทำให้ข้อมูลdiffกัน 1 ราย - หลังปิดศูนย์ ทราบข้อมูลเสียชีวิตที่รพ.เพิ่มอีก 2 ราย รวมเป็น 25 ราย

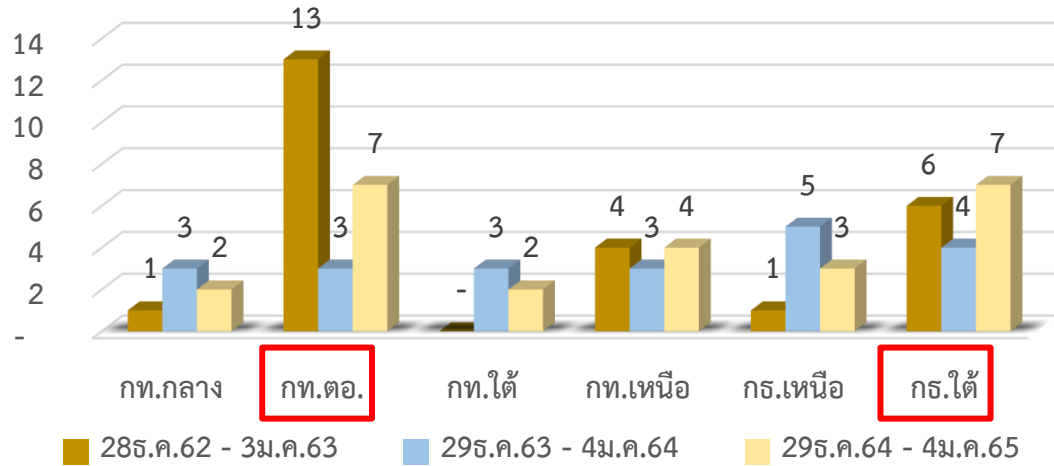
เสียชีวิตปีใหม่65 เทียบปี64 เพิ่มขึ้น 19% **เทียบปี63 เท่ากัน** **เทียบค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3ปี เพิ่มขึ้น 6%**
บาดเจ็บปีใหม่65 เทียบปี64 ลดลง -6% **เทียบปี63 ลดลง -2%** **เทียบค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3ปี ลดลง -3%**

ข้อสังเกต อุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่2565 ใกล้เคียงกับช่วงปีใหม่2563 เนื่องจากถนนโล่ง รถทำความเร็ว มีการใช้รถใช้ถนนช่วงกลางคืน แสดงให้เห็นว่าคนกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่กลับมาใช้ชีวิตตามปกติ เสมือนก่อน COVID-19ระบาด

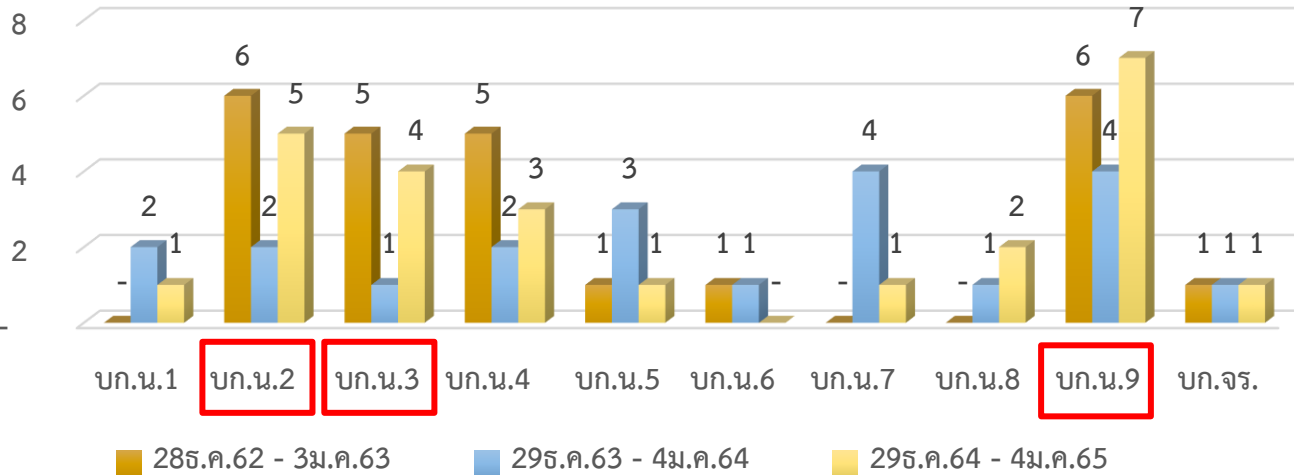


ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

สถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ จำแนกตามกลุ่มเขต



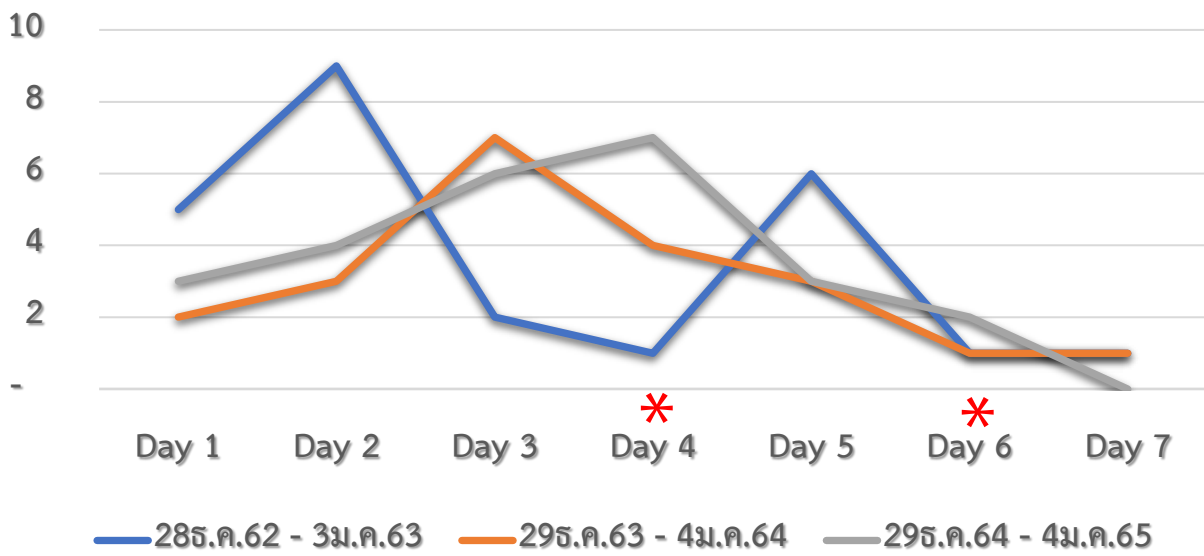
สถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ จำแนกตามบก.น.



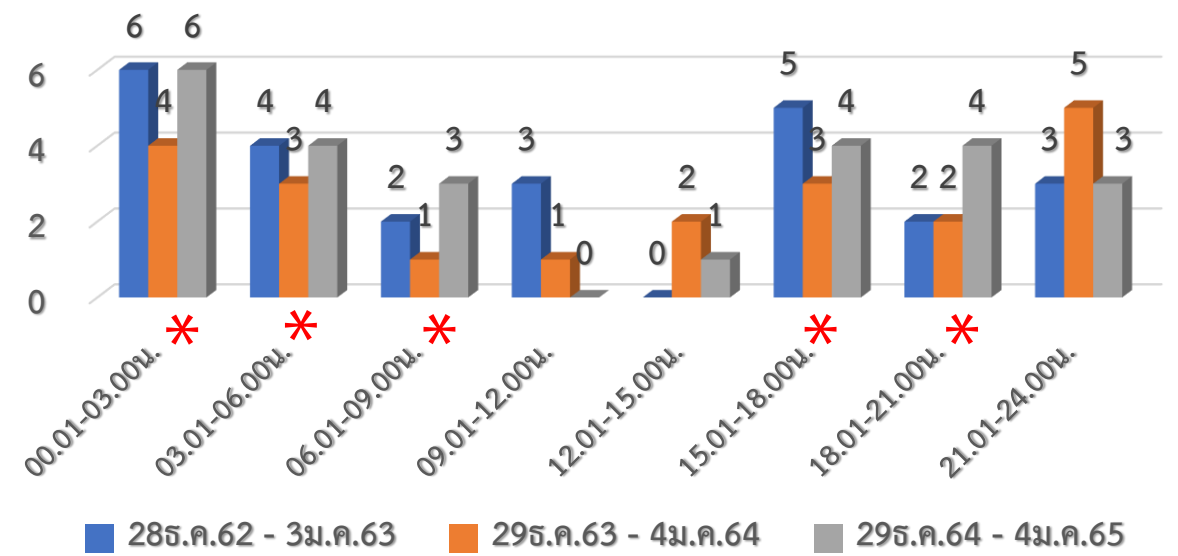
กลุ่มเขต	เขต	28ธ.ค.62 - 3ม.ค.63	29ธ.ค.63 - 4ม.ค.64	29ธ.ค.64 - 4ม.ค.65	64เทียบ65 (%เพิ่ม/ลด)	
กท.กลาง	ราชเทวี		1	-	1	
	ดินแดง			1	1	
	ป้อมปราบศัตรูพ่าย	1	1	-	1	
	ห้วยขวาง		1	1	-	
	กท.กลาง	1	3	2	-	
	กท.ตอ.	5			-	
กท.ใต้	คลองสามวา				-	
	คันนายาว			1	1	
	บางกะปิ	2	-	-	-	
	บึงกุ่ม	1		2	2	
	ประเวศ	2	2	-	-	
	ลาดกระบัง	1		3	3	
	หนองจอก	2	1	1	-	
	กท.ตอ.	13	3	7	4	
	กท.เหนือ	บางนา		2	-	-
		วัฒนา		1	-	-
ยานนาวา				1	1	
สวนหลวง				1	1	
กท.ใต้		-	3	2	-	
จตุจักร		1	2	1	-	
ดอนเมือง		1		1	1	
กร.เหนือ	บางเขน	1		-	-	
	บางซื่อ		1		-	
	ลาดพร้าว	1		-	-	
	สายไหม			2	2	
	กท.เหนือ	4	3	4	1	
	กร.ใต้	จอมทอง		1	1	-
		ดลิ่งชัน		1	-	-
		ทวีวัฒนา		1	-	-
		บางกอกน้อย		2	-	-
		บางพลัด	1		1	1
ธนบุรี				1	1	
กร.เหนือ		1	5	3	-	
กร.ใต้	บางแค	3	2	3	1	
	บางขุนเทียน	2		3	3	
	บางบอน	1		1	1	
	ราษฎร์บูรณะ		1	-	-	
	หนองแขม		1	-	-	
	กร.ใต้	6	4	7	3	
	รวมทั้งหมด	25	21	25	4	

บก.น.	สน.	28ธ.ค.62 - 3ม.ค.63	29ธ.ค.63 - 4ม.ค.64	29ธ.ค.64 - 4ม.ค.65	64เทียบ65 (%เพิ่ม/ลด)
บก.น.1	ดินแดง		1	1	-
	ห้วยขวาง		1	-	-
บก.น.1		-	2	1	-
บก.น.2	คันนายาว	2			-
	โคกคราม	1		1	1
	ดอนเมือง	1			-
	ทุ่งสองห้อง		1	-	-
	บางเขน	1			-
	บางซื่อ	1			-
	พหลโยธิน		1	2	1
สายไหม			2	2	
บก.น.2		6	2	5	3
บก.น.3	จตุจักร	1		1	1
	ลำพูน		1	-	-
	ลาดกระบัง			1	1
	นิมิตใหม่	2			-
	ฉลองกรุง			1	1
บก.น.3	สุวินทวงศ์			1	1
	หนองจอก	2			-
	บก.น.3	5	1	4	3
บก.น.4	ประเวศ	1	1	1	-
	บางชัน	1			-
	บึงกุ่ม			2	2
	โชคชัย	1			-
บก.น.4	ลาดพร้าว	1			-
	อุดมสุข	1	1	-	-
บก.น.4		5	2	3	1
บก.น.5	คลองตัน	1	1	-	-
	บางนา		2	-	-
	บางโพธิ์พวง			1	1
บก.น.5		1	3	1	-
บก.น.6	พลับพลาไชย1	1	1	-	-
	บก.น.6	1	1	-	-
บก.น.7	บางกอกน้อย		1	-	-
	บางขุนนนท์		1	-	-
	บางพลัด			1	1
	ดลิ่งชัน		1	-	-
	ธรรมศาสตร์		1	-	-
บก.น.7		-	4	1	-
บก.น.8	ตลาดพลู			1	1
	บางมด			1	1
	ราษฎร์บูรณะ		1	-	-
บก.น.8		-	1	2	1
บก.น.9	ท่าข้าม	2		-	-
	เทียนทะเล			1	1
	หลักสอง	1	2	-	-
	หนองค้างพูน		1	-	-
	บางขุนเทียน		1	1	-
	บางบอน	1			-
	เพชรเกษม	2		3	3
	สามต้น			2	2
	บก.น.9	6	4	7	3
บก.จร.	ทางด่วน1	1	1	-	-
	วิภาวดี			1	1
บก.จร.		1	1	-	-
รวมทั้งหมด		25	21	25	4

สถิติผู้เสียชีวิตจากอบถ. ช่วงเทศกาลปีใหม่(กทม.)

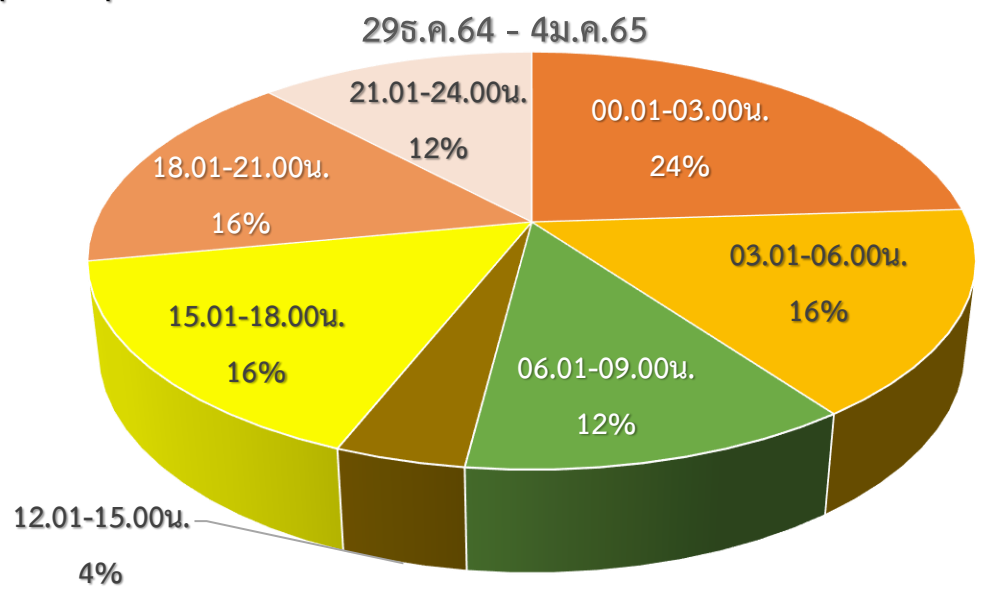
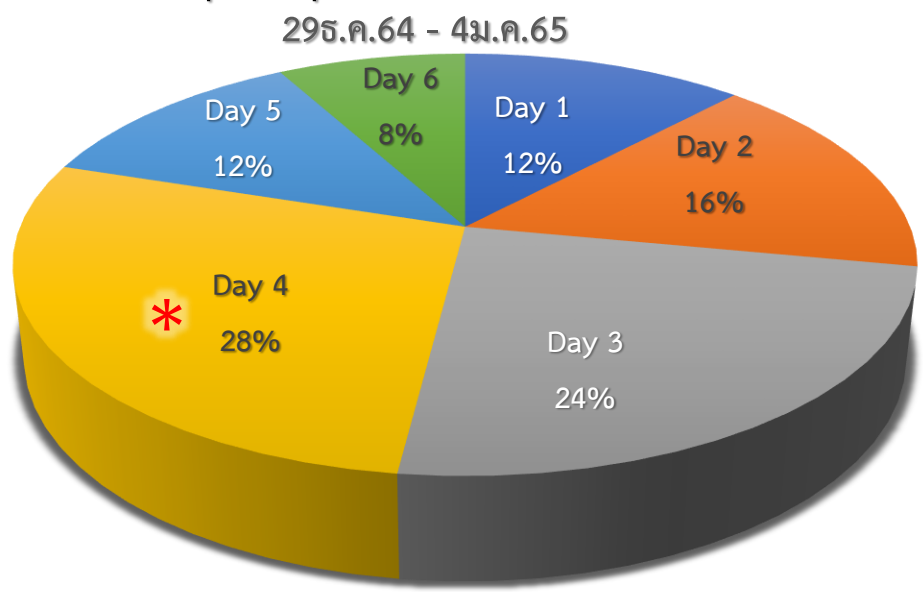


สถิติอบถ. ช่วงเทศกาลปีใหม่จำแนกตามเวลาเกิดเหตุ



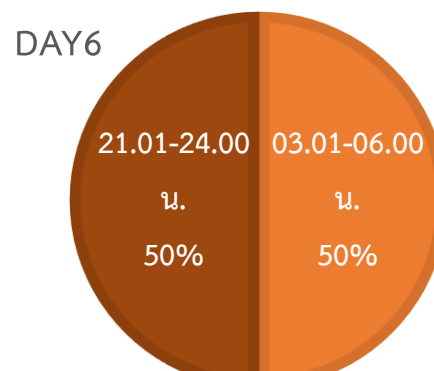
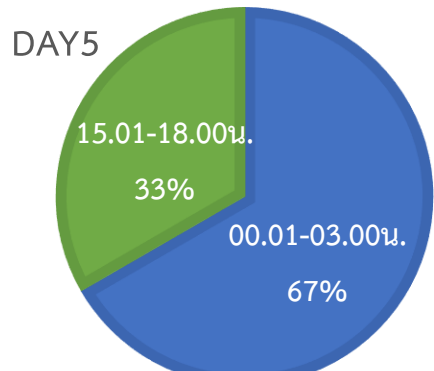
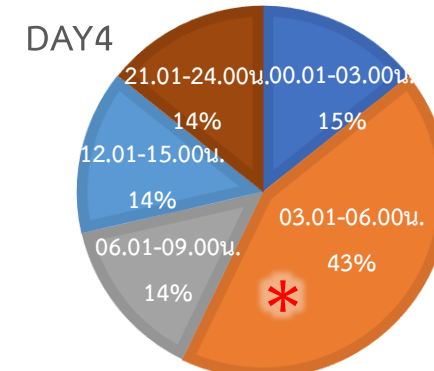
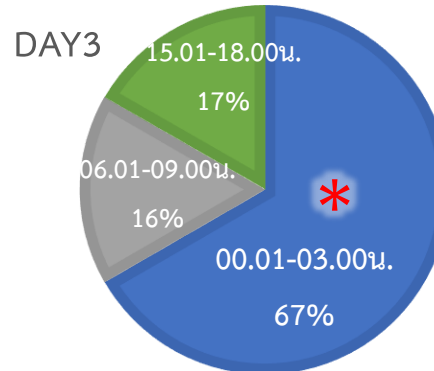
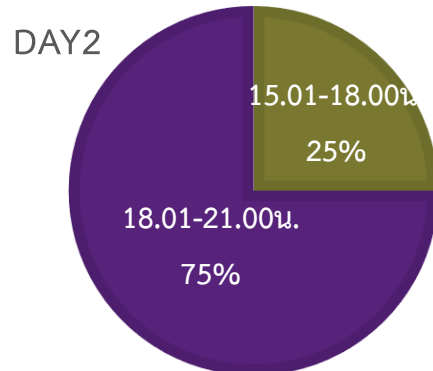
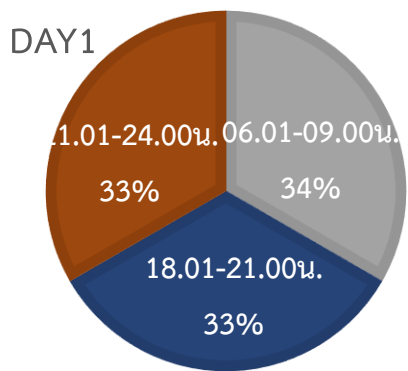
ปีใหม่63 วันที่1 เกิดเหตุมากที่สุด ปีใหม่64 วันที่31 เกิดเหตุมากที่สุด
ปีใหม่65 วันที่1 เกิดเหตุมากที่สุด

ปีใหม่63 เกิดเหตุมากที่สุดเวลา 00.01-03.00น. ปีใหม่64 เกิดเหตุมากที่สุดเวลา 21.01-24.00น.
ปีใหม่65 เกิดเหตุมากที่สุดเวลา 00.01-03.00น.



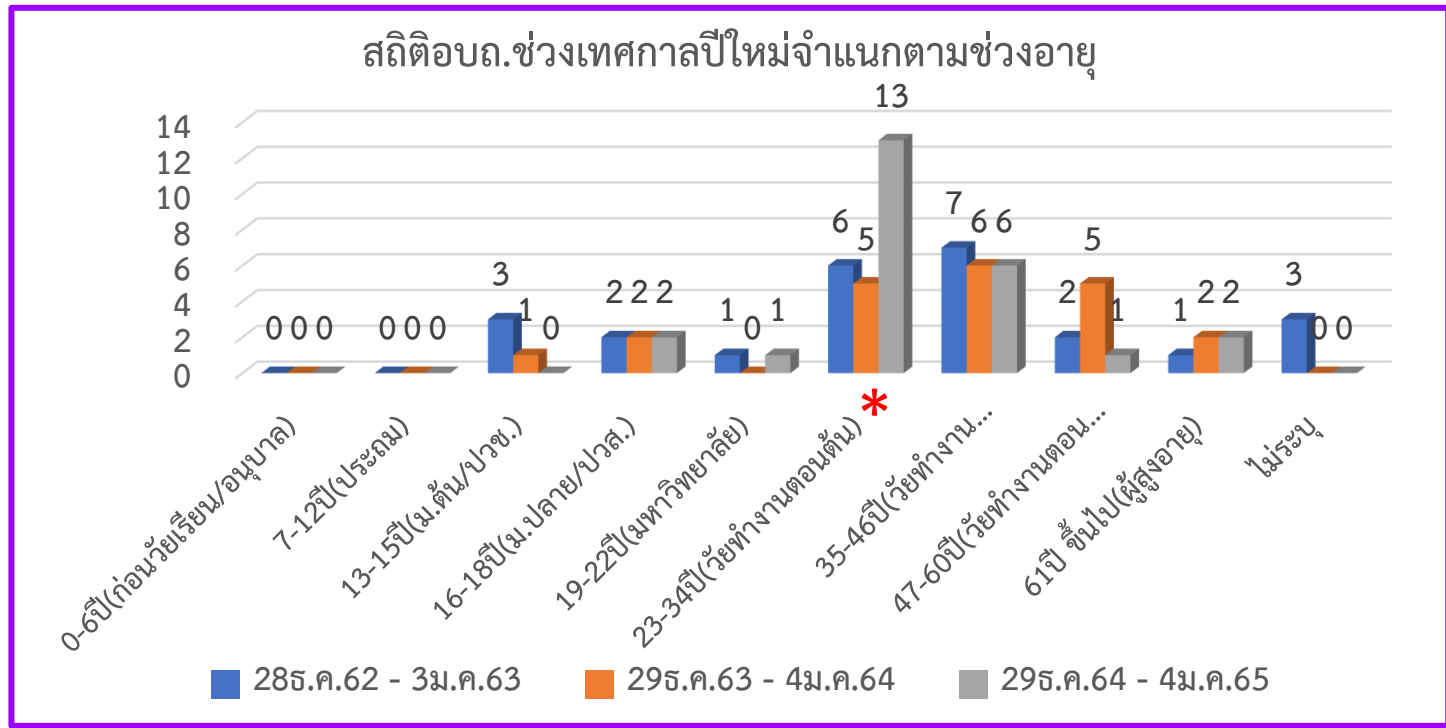
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

เวลา	Day1			Day2			Day3			Day4			Day5			Day6			Day7		
	ปีใหม่63	ปีใหม่64	ปีใหม่65	ปีใหม่63	ปีใหม่64	ปีใหม่65	ปีใหม่63	ปีใหม่64	ปีใหม่65	ปีใหม่63	ปีใหม่64	ปีใหม่65	ปีใหม่63	ปีใหม่64	ปีใหม่65	ปีใหม่63	ปีใหม่64	ปีใหม่65	ปีใหม่63	ปีใหม่64	ปีใหม่65
00.01-03.00น.	1	-	-	1	2	-	-	2	* 4	-	-	1	2	-	* 2	1	-	-	1	-	-
03.01-06.00น.	-	1	-	2	1	-	-	-	-	-	* 3	2	-	-	-	-	1	1	-	-	-
06.01-09.00น.	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
09.01-12.00น.	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12.01-15.00น.	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15.01-18.00น.	1	-	-	2	-	1	1	1	1	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-
18.01-21.00น.	-	-	1	2	-	* 3	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
21.01-24.00น.	1	1	1	-	-	-	1	2	-	-	1	1	1	1	-	-	-	1	-	-	-
รวม	5	2	3	9	3	4	2	7	6	1	4	7	6	3	3	1	1	2	1	1	-

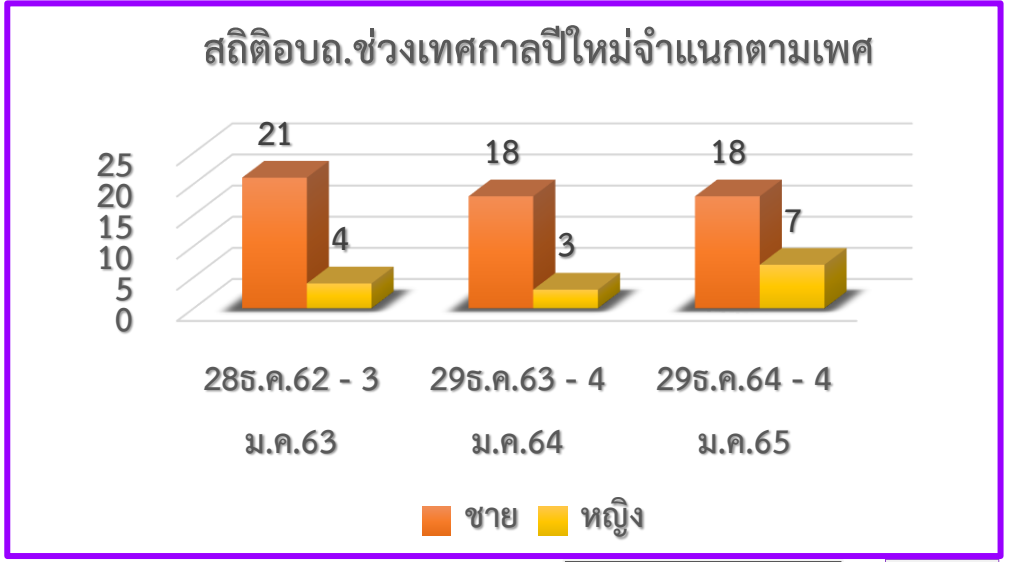
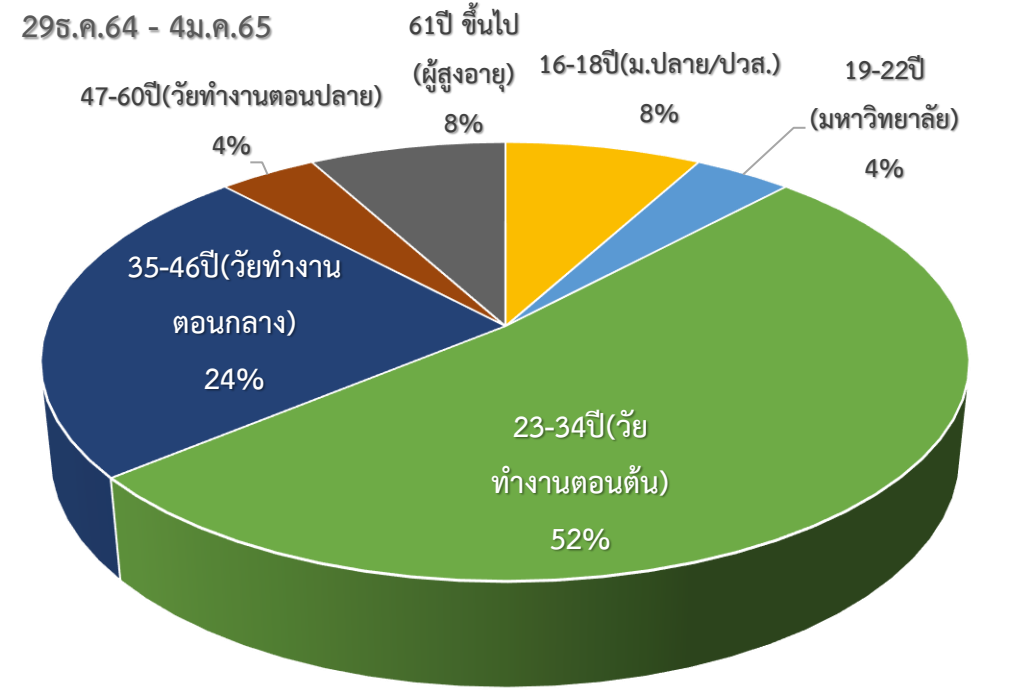


ปีใหม่63 เกิดเหตุมากที่สุดวันที่1 เวลา 00.01-03.00น. และ 03.01-06.00น.
 ปีใหม่64 เกิดเหตุมากที่สุดวันที่31 เวลา 21.01-24.00น. และ 00.01-03.00น.
 ปีใหม่65 เกิดเหตุมากที่สุดวันที่1 เวลา 03.01-06.00น.

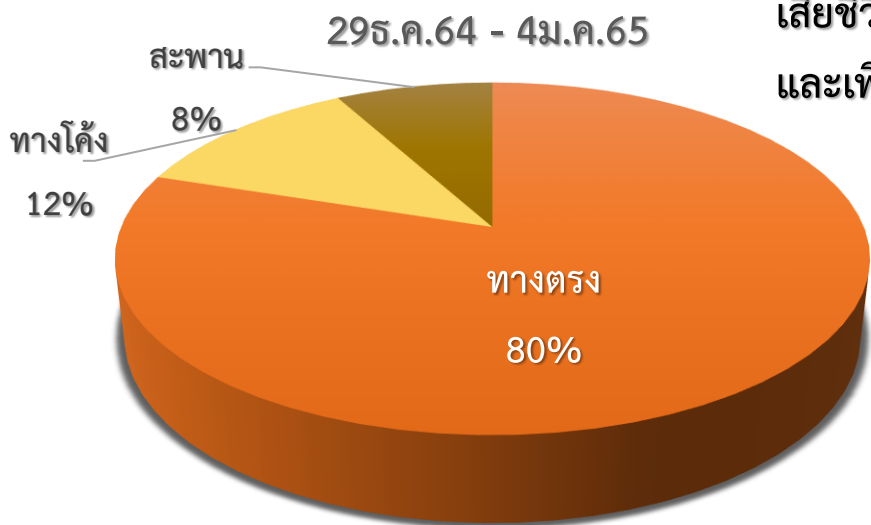
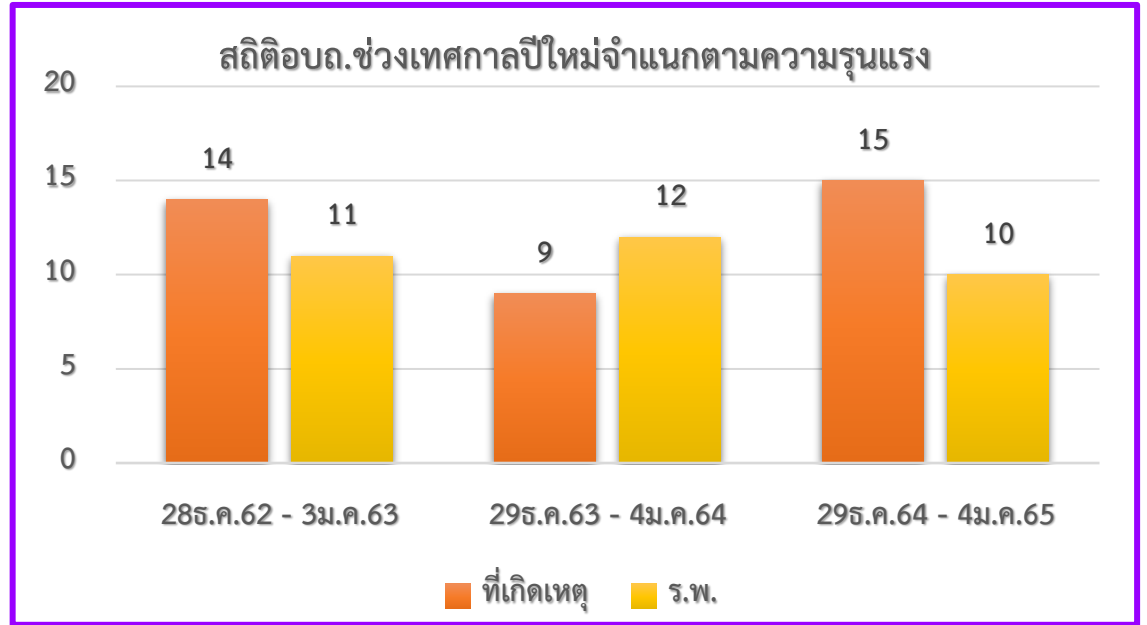
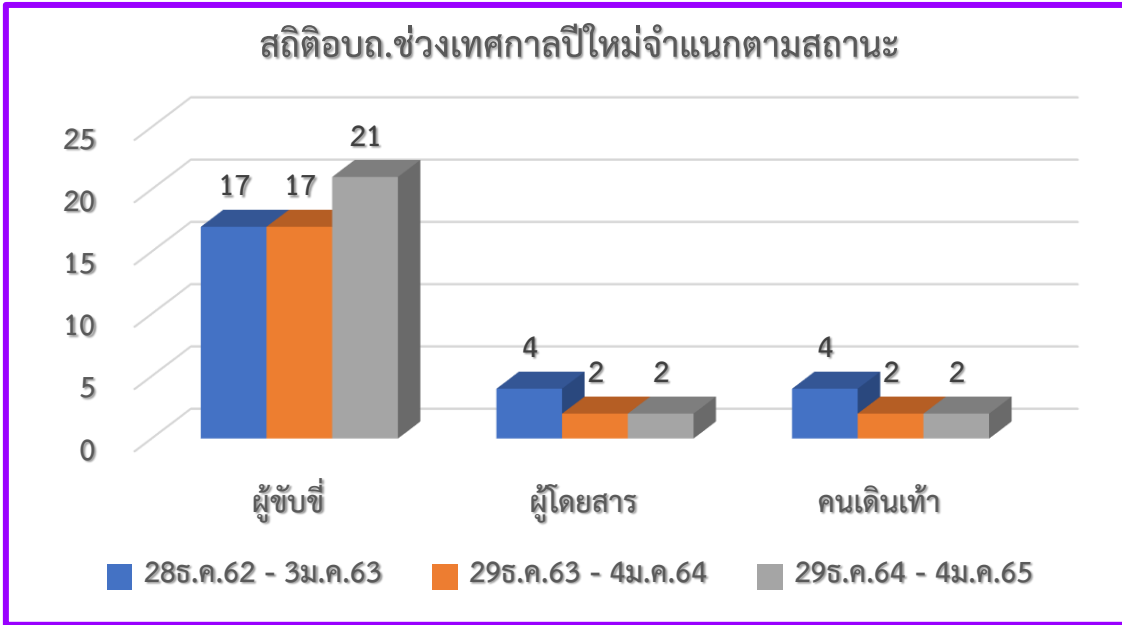
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)



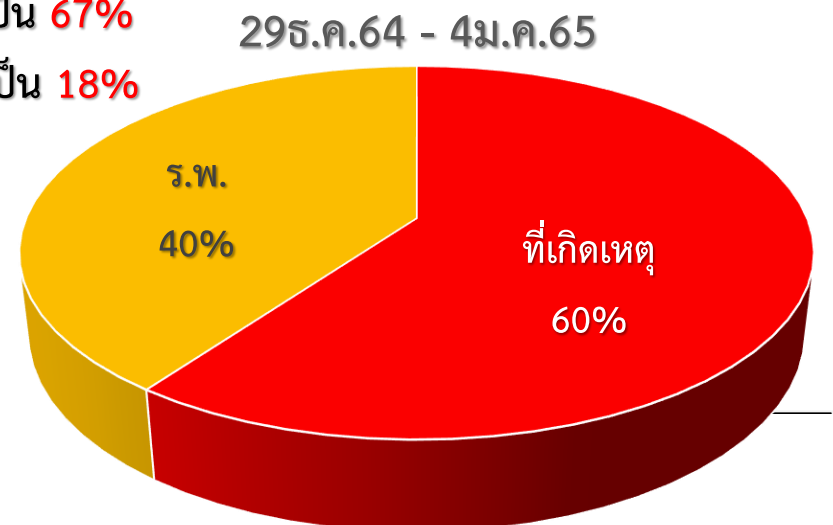
ปีใหม่63 ช่วงอายุ35-46ปี เกิดเหตุมากที่สุด ปีใหม่64 ช่วงอายุ35-46ปี เกิดเหตุมากที่สุด
 ปีใหม่65 ช่วงอายุ23-34ปี เกิดเหตุมากที่สุด
 ช่วงอายุ23-34ปี เพิ่มขึ้นจากปี64 คิดเป็น 160% เทียบค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3ปี เพิ่มขึ้น 63%



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

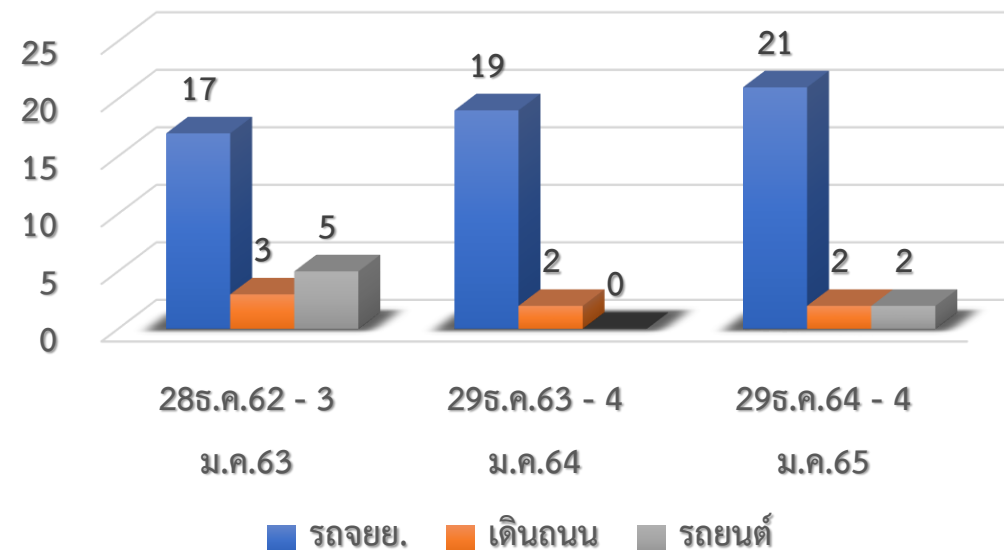
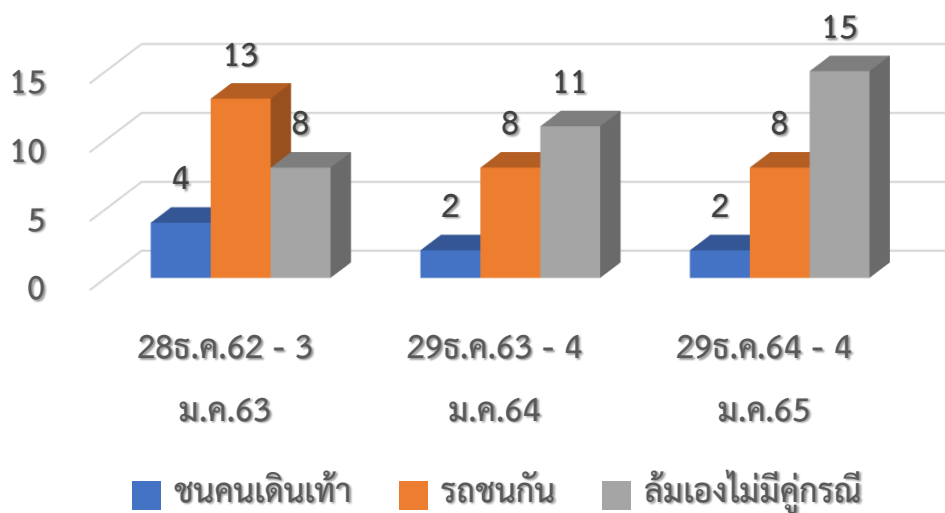


เสียชีวิตในที่เกิดเหตุเพิ่มขึ้นจากปี64 คิดเป็น **67%**
 และเพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3ปี คิดเป็น **18%**

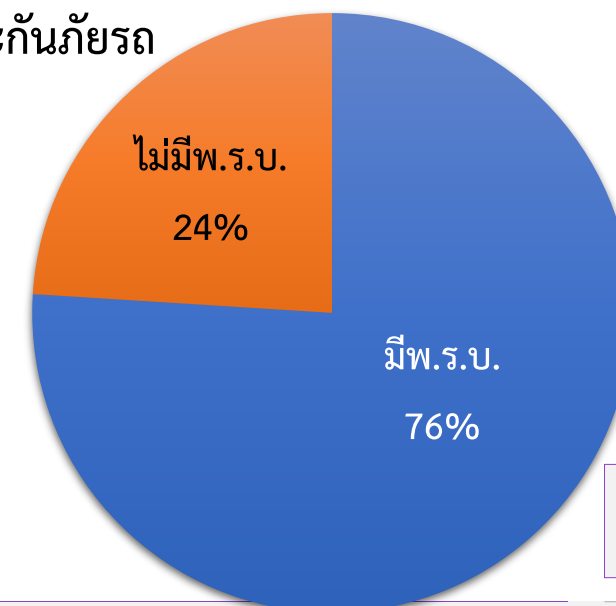


ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

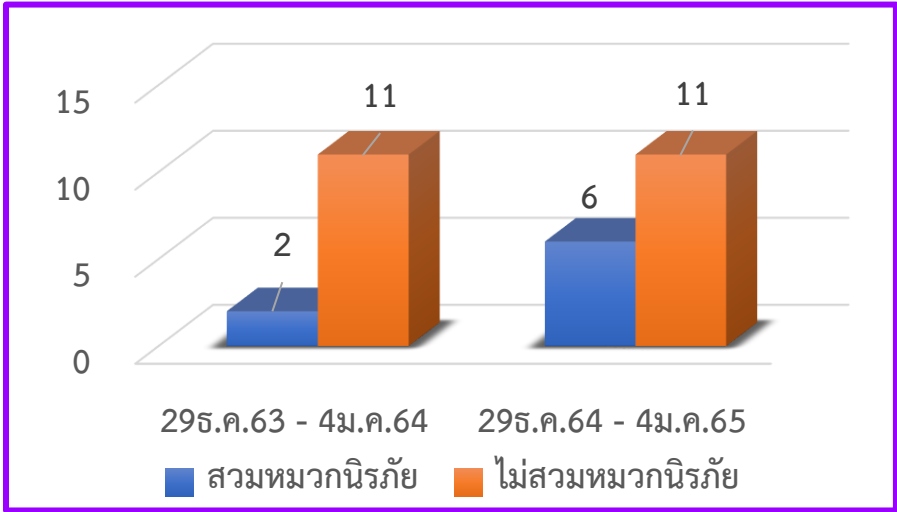
สถิติอบถ.ช่วงเทศกาลปีใหม่จำแนกตามลักษณะเหตุ



- รถจยย.เกิดเหตุเพิ่มขึ้นจากปี64 คิดเป็น **11%** และเพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3ปี คิดเป็น **11%** การทำประกันภัยรถ
- รถเกิดเหตุฝ่ายเดียวเพิ่มขึ้นจากปี64 คิดเป็น **36%** และเพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3ปี คิดเป็น **32%**
- เหตุเฉี่ยวชนคนเดินข้ามถนน เป็นรถจยย. 1ราย และรถชนต์ 1ราย
- รถที่เกิดเหตุมีประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ **76%** ไม่มีประกัน **24%**

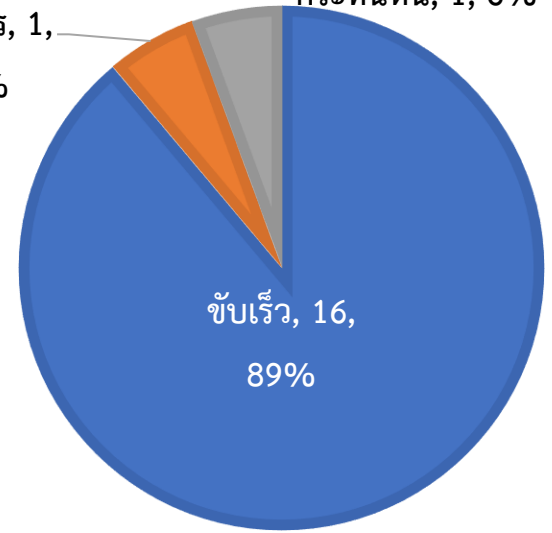


ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

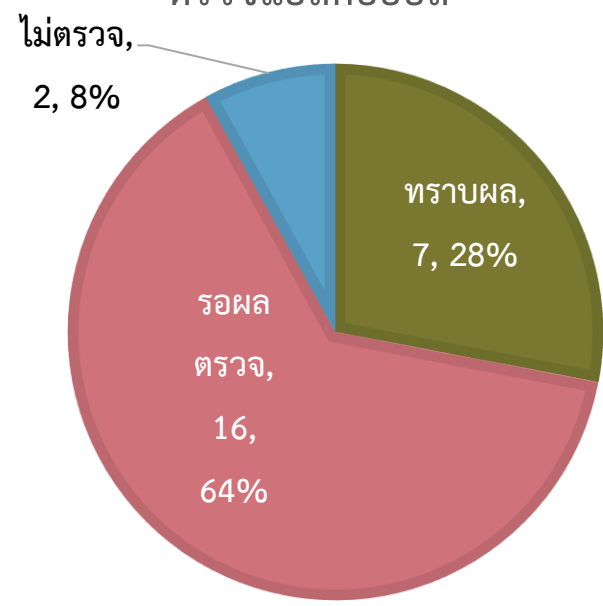


พฤติกรรมเสี่ยง

แข่ง/เลียวดัดหน้า/เปลี่ยนเลน
 กระทันหัน, 1, 6%
 ย้อนศร, 1, 5%



ตรวจแอลกอฮอล์



ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ)
 สำนักงานแพทย์ กรุงเทพมหานคร
 โทรศัพท์ 1669 1646 โทรสาร 0-2220-7598 www.ems.bangkok.go.th

แผนภูมิสรุปยอดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครช่วงเทศกาลปีใหม่2564
 วันที่ 29 ธ.ค. 64 - 4 ม.ค. 65

ผู้บาดเจ็บสะสม จำนวน	1,390	ราย	
----------------------	-------	-----	--

เพศ

ประเภท

มาตรการป้องกัน

ยานพาหนะ

การดื่มสุรา

ผู้เสียชีวิตสะสม จำนวน	23	ราย	
------------------------	----	-----	--

เพศ

ยานพาหนะ

หมายเหตุ ข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากโรงพยาบาลพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 105 โรงพยาบาล และ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มูลนิธิร่วมกตัญญู มูลนิธิป้องกันเด็กตั้ง มูลนิธิอาสาสมัครงออก มูลนิธิผู้กู้ภัยร่วมใจ



ข้อมูลการกวาดล้างจับกุมมาตรการ 10 ข้อหลัก (10 รสขม) บช.น.

(วันที่ 29 ธ.ค.2564 – 4 ม.ค.2565) เปรียบเทียบปี 64 และปี 65

ข้อหา	วันที่ 1 (29 ธ.ค.64)				วันที่ 2 (30 ธ.ค.64)				วันที่ 3 (31 ธ.ค.64)				วันที่ 4 (1 ม.ค.65)			
	ปี 64	ปี 65	เพิ่ม/ลด	ร้อยละ	ปี 64	ปี 65	เพิ่ม/ลด	ร้อยละ	ปี 64	ปี 65	เพิ่ม/ลด	ร้อยละ	ปี 64	ปี 65	เพิ่ม/ลด	ร้อยละ
1. ขับรถเร็ว	32	29	-3	-9.38	0	48	+48	+4800.00	34	25	-9	-26.47	22	23	+1	+4.55
2. ขับรถย้อนศร	83	93	+10	+12.05	81	100	+19	+23.46	92	72	-20	-21.73	123	59	-64	-52.03
3. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	72	107	+35	+48.61	96	121	+25	+26.04	44	99	+55	+125.00	81	106	+25	+30.86
4. ไม่มีใบขับขี่	200	342	+142	+71	310	473	+163	+52.58	161	365	+204	+126.70	332	538	+206	+62.04
5. ไม่คาดเข็มขัด	90	96	+6	+6.67	76	70	-6	-7.89	66	81	+15	+22.73	85	86	+1	+1.18
6. แชนจ์โนที่คับขัน	70	40	-30	-42.86	78	34	-44	-56.41	41	22	-19	-46.34	64	24	-40	-62.50
7. เมาสูรา	23	60	+37	+160.87	6	45	+39	+650.00	19	54	+35	+184.21	15	110	+95	+633.33
8. ไม่สวมหมวกนิรภัย	315	794	+479	+152.06	485	930	+445	+91.75	385	835	+450	+116.88	675	977	+302	+44.74
9. จยย.ไม่ปลอดภัย	47	74	+27	+57.45	74	107	+33	+44.59	52	103	+51	+98.08	100	71	-29	-29.00
10. โทรศัพท์ขับรถ	19	13	-6	+31.58	12	10	-2	-16.67	7	34	+27	+385.71	17	28	+11	+64.70
รวม	951	1,648	+697	+73.30	1,218	1,938	+720	+59.11	901	1,690	+789	+87.57	1,514	2,022	+508	+33.55

ข้อหา	วันที่ 5 (2 ม.ค.65)				วันที่ 6 (3 ม.ค.65)				วันที่ 7 (4 ม.ค.65)				รวมผลจับกุม 7 วัน			
	ปี 64	ปี 65	เพิ่ม/ลด	ร้อยละ	ปี 64	ปี 65	เพิ่ม/ลด	ร้อยละ	ปี 64	ปี 65	เพิ่ม/ลด	ร้อยละ	ปี 64	ปี 65	เพิ่ม/ลด	ร้อยละ
1. ขับรถเร็ว	32	21	-11	-34.38	29	28	-1	-3.45	32	0	-32	-100.00	181	174	-10	-5.52
2. ขับรถย้อนศร	108	73	-35	-32.41	125	90	-35	-28.00	99	98	-1	-1.01	711	600	-111	-15.61
3. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	103	106	+3	+2.91	136	127	-9	-6.62	133	129	-4	-3.01	665	834	+169	+25.41
4. ไม่มีใบขับขี่	492	453	-39	-7.93	602	399	-203	-33.72	637	430	-207	-32.50	2,734	3,049	+315	+11.52
5. ไม่คาดเข็มขัด	101	83	-18	-17.82	142	74	-68	-47.89	109	77	-32	-29.36	669	572	-97	-14.50
6. แชนจ์โนที่คับขัน	69	35	-34	-49.28	67	29	-38	-56.72	27	28	+1	+3.70	416	212	-204	-49.04
7. เมาสูรา	23	33	+10	+43.49	10	33	+23	+230.00	5	25	+20	+400.00	101	358	+257	+254.46
8. ไม่สวมหมวกนิรภัย	1,107	1,084	-23	-2.08	1,152	1,049	-103	-8.94	1,234	1,027	-207	-16.77	5,353	6,741	+1,388	+25.93
9. จยย.ไม่ปลอดภัย	130	105	-25	-19.23	146	114	-32	-21.92	191	121	-70	-36.65	740	700	-40	-5.41
10. โทรศัพท์ขับรถ	29	13	-16	-55.17	32	12	-20	-62.50	21	15	-6	-28.57	137	125	-12	-8.75
รวม	2,194	2,006	-188	-8.57	2,441	1,955	-486	-19.91	2,488	1,950	-538	-21.62	11,707	13,365	+1,658	+14.16

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

จุดตรวจตามข้อมูลในระบบTPCC บช.น.(วันที่29ธ.ค.2564-4ม.ค.2565)

วันที่	เสียชีวิต	จุดตรวจรวม	กวดขัน	ตรวจเมา
29/12/64	3	50	31	15
30/12/64	4	33	33	2
31/12/64	6	39	39	4
01/01/65	7	33	33	3
02/01/65	3	52	34	16
03/01/65	2	49	31	16
04/01/65	-	63	31	16
รวม	25	319	232	72

บก.	วันที่29/12/64		วันที่30/12/64		วันที่31/12/64		วันที่1/1/65		วันที่2/1/65		วันที่3/1/65		วันที่4/1/65		รวม	
	เสียชีวิต	จุดตรวจ	เสียชีวิต	จุดตรวจ	เสียชีวิต	จุดตรวจ	เสียชีวิต	จุดตรวจ	เสียชีวิต	จุดตรวจ	เสียชีวิต	จุดตรวจ	เสียชีวิต	จุดตรวจ	เสียชีวิต	จุดตรวจ
บก.จร.	-	5	-	-	-	-	1	-	-	5	-	5	-	25	1	40
บก.น.1	-	2	-	1	1	2	-	2	-	2	-	2	-	2	1	13
บก.น.2	-	5	1	-	1	-	1	-	2	2	-	1	-	3	5	11
บก.น.3	-	3	2	2	-	2	1	2	1	3	-	3	-	3	4	18
บก.น.4	-	8	-	5	1	6	2	6	-	8	-	9	-	8	3	50
บก.น.5	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	1	2	-	-	1	4
บก.น.6	-	1	-	1	-	1	-	-	-	1	-	1	-	1	-	6
บก.น.7	-	3	-	1	1	1	-	1	-	2	-	2	-	2	1	12
บก.น.8	1	6	-	8	-	7	1	6	-	11	-	9	-	7	2	54
บก.น.9	2	16	1	15	2	19	1	16	-	18	1	15	-	12	7	111
รวม	3	50	4	33	6	39	7	33	3	52	2	49	-	63	25	319

(จุดตรวจมีการปฏิบัติได้หลายประเภท สรุปลำจนวนอาจไม่เท่ากับจุดตรวจแยกตามประเภท)

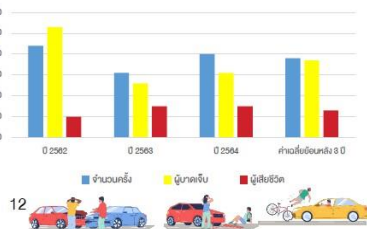
4.2 ร่างแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565



(ร่าง)
แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๕
(วันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๔ - ๔ มกราคม ๒๕๖๕)

กรุงเทพมหานคร

สถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่



“ชีวิตวิถีใหม่ ขับรถอย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ”

เป้าหมาย เพื่อให้ประชาชนเดินทางอย่างสุขใจ กับชีวิตวิถีใหม่ที่ห่างไกลอุบัติเหตุตลอด ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2565

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน

1. จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ลดลงให้หือน้อยที่สุด เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง
2. จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และพื้นที่เขตเสี่ยงลดลงไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง
3. จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ลดลง เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง
4. จำนวนผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุลดลง เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง
5. จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้เสียชีวิตของลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง

สถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี
จำนวนครั้ง	44	31	40	38
ผู้บาดเจ็บ	53	26	31	37
ผู้เสียชีวิต	10	15	15	13

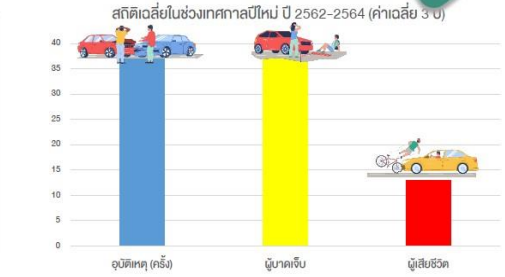
แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565

สภาพปัญหา

- เป็นเทศกาลที่จัดงานรื่นเริง และการกลับภูมิลำเนา
- ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าช่วงปกติ

สถิติเฉลี่ยในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2562-2564 (ค่าเฉลี่ย 3 ปี)

อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต
38	37	13



มาตรการ

1. ด้านการบริหารจัดการ
2. ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม
3. ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ
4. มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
5. ด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ

แนวทางการดำเนินงาน

1. ช่วงเตรียมความพร้อมและการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ระหว่างวันที่ 1 - 21 ธันวาคม 2564
2. ช่วงการดำเนินงาน
 - 1) ช่วงก่อนควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ 22 - 28 ธันวาคม 2564
 - 2) ช่วงควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2564 - 4 มกราคม 2565
 - 3) ช่วงหลังควบคุมเข้มข้น ระหว่างวันที่ 5 - 11 มกราคม 2565

ภารกิจของแต่ละหน่วยงาน

1. สำนักการจราจรและขนส่ง

- จัดตั้งศูนย์ประสานการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2563
- ตรวจสอบ ทำความสะอาด แก้ไข จัดซ่อมเครื่องหมายจราจร และระบบกล้อง CCTV ให้พร้อมใช้งาน
- ติดตั้งป้ายเตือนระวังเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยง
- ตรวจสอบความเรียบร้อยของสถานีขนส่งมวลชนต่างๆ
- ประชาสัมพันธ์/รณรงค์ เรื่องความปลอดภัยในการขับขี่และวินัยจราจร
- จัดหน่วยซ่อมเคลื่อนที่เร็ว ซ่อมบำรุงเครื่องหมายความจราจรและสัญญาณไฟจราจร ตลอด 24 ชั่วโมง

2. สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

เตรียมความพร้อมด้านอุปกรณ์ช่วยเหลือฉุกเฉิน เครื่องมือกล และรถยกขนาดใหญ่ ประจำตามจุดเส้นทางการเดินทาง ในถนนสายหลัก หรือจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

3. สำนักการโยธา

เตรียมความพร้อมด้านอุปกรณ์ช่วยเหลือฉุกเฉิน เครื่องมือกล และรถยกขนาดใหญ่ ประจำตามจุดเส้นทางการเดินทาง ในถนนสายหลัก หรือจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

4. สำนักการแพทย์

เตรียมรับสถานการณ์ฉุกเฉินโดยเตรียมความพร้อม ด้านเจ้าหน้าที่ ด้านอุปกรณ์เครื่องมือแพทย์ ด้านเวชภัณฑ์ทางการแพทย์ และจัดหน่วยฉุกเฉินพร้อมทีมแพทย์และเจ้าหน้าที่เพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

5. สำนักอนามัย

เตรียมรับสถานการณ์ฉุกเฉินโดยเตรียมความพร้อม ด้านเจ้าหน้าที่ ด้านอุปกรณ์เครื่องมือแพทย์ ด้านเวชภัณฑ์ทางการแพทย์

6. สำนักเทศกิจ

จัดเจ้าหน้าที่สนับสนุน ร่วมอำนวยความสะดวกด้านจราจร

7. สำนักงานเขต

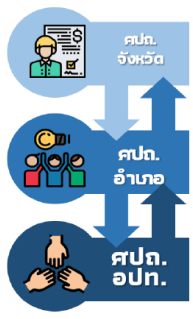
- จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกป้องกันและลดอุบัติเหตุฯ และจัดทำแผนฯ ของสำนักงานเขต
- จัดเจ้าหน้าที่สำรวจ ตรวจสอบสภาพถนน ป้ายเครื่องหมายจราจร และประสานหน่วยงานดำเนินการปรับปรุง
- ตรวจสอบจุดที่มีการก่อสร้าง พร้อมปรับผิวจราจรให้อยู่สภาพสมบูรณ์ เพื่อรองรับการใช้งาน
- ประสานกรมขนส่งทางบกตรวจสอบสภาพรถ และสมรรถนะของพนักงานขับรถ
- ประสานกับสถานีตำรวจนครบาลท้องที่ เพื่อกำหนดจุดตรวจร่วม/จุดบริการประชาชน พร้อมสนับสนุนเจ้าหน้าที่เข้าร่วม
- รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบวินัยจราจร
- สำรวจสิ่งกีดขวางข้ามทาง และแก้ไขให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ โดยประสานหน่วยงานดำเนินการ

8. สำนักงานประชาสัมพันธ์ สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

ประชาสัมพันธ์/รณรงค์สร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน

9. กองโรงงานช่างกล สำนักการคลัง

จัดหน่วยปฏิบัติการพิเศษ พร้อมเครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ รถซ่อมเคลื่อนที่เร็ว รถโมบาย และรถยกทุกวงพร้อมตลอด 24 ชั่วโมง



KPI
เทศกาล
NY-65

MIS กำกับ
มาตรการ-แผน
ลดความเสี่ยง
“ดื่มไม่ขับ-ซี”

ศปภ.อำเภอ	ต้นน้ำ	กลางน้ำ	ปลายน้ำ
ตำบล A	มีโครงการ ประชาคม + ด้านชุมชน มาตรการชุมชน + ด้านตรวจ ตร.		- เม้าขับ 1 ราย ไม่มีเด็กเยาวชน - ไม่มีผู้เสียชีวิต
ตำบล B	ไม่มี	เฉพาะด้านตรวจ ตร.	- เม้าขับ 10 ราย ↑ , เด็กเจ็บ 4 ราย

เป้าหมาย

1. จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงไม่น้อยกว่า5%(เทียบค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3ปี)
2. จำนวนครั้งเกิดอบถ.ในกทม.และพื้นที่เขตเสี่ยงลดลงไม่น้อยกว่า5%(เทียบค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3ปี)
3. จำนวนผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุลดลง(เทียบค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3ปี)

ปลายน้ำ

- 1.จำนวนผู้เสียชีวิต เทียบปีใหม่65 vs ปี64 เพิ่มขึ้น 19.05% เทียบปีใหม่63 vs ปี65 เท่ากัน
เทียบปีใหม่65 vs ค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3ปี เพิ่มขึ้น 4%
- 2.จำนวนผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ เทียบปีใหม่65 vs ปี64 เพิ่มขึ้น 67%
เทียบปีใหม่65 vs ค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3ปี เพิ่มขึ้น 18%

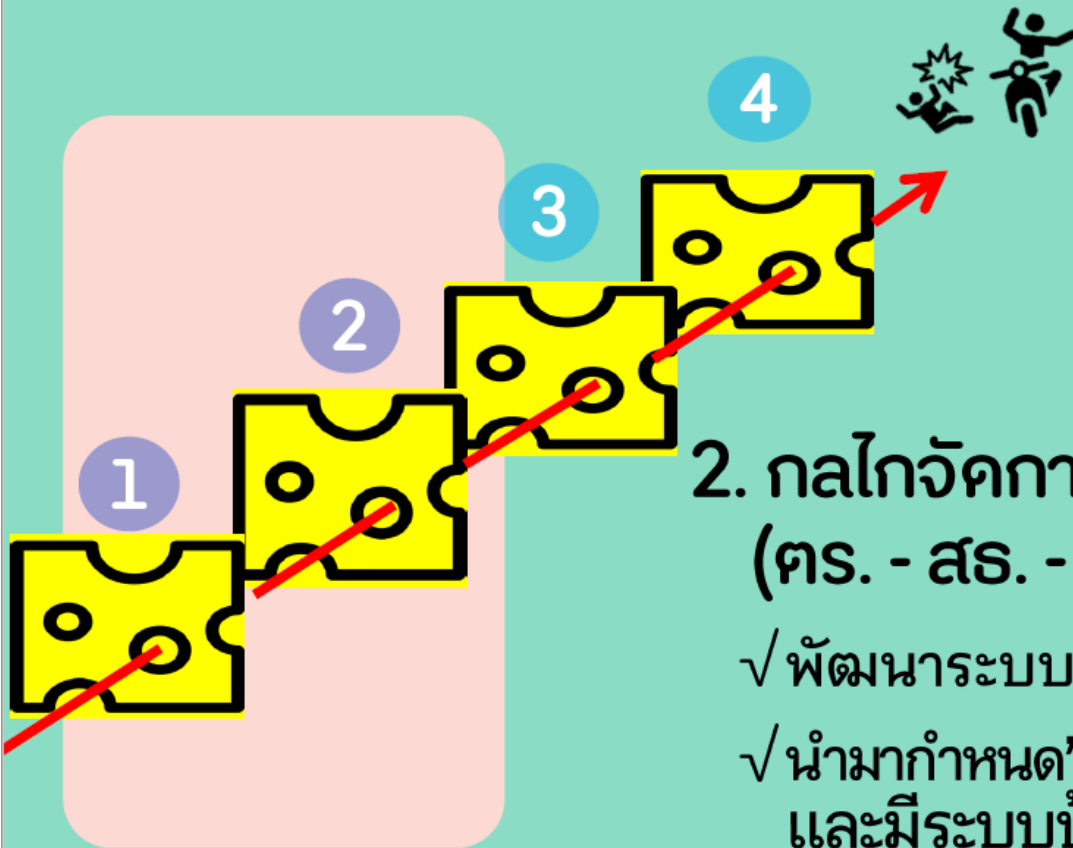
วิเคราะห์

การจัดการต้นน้ำ โดย สจส.
การจัดการกลางน้ำ โดย บช.น.

	ต้นน้ำ	กลางน้ำ	ปลายน้ำ
ศปภ.กทม.	1.รณรงค์ช่วงก่อนเทศกาล(สจส.) 2.ตรวจร้านอาหาร(สำนักอนามัย)		เสียชีวิต 25 ราย
บช.น.		1.จุดตรวจ - กวดขัน 232 จุด - ตรวจเม้า 72 จุด	1.ตรวจแอลกอฮอล์เคส เสียชีวิต 23 ราย

*ปรับเปลี่ยนการจัดการอย่างไร เพื่อเตรียมความพร้อม เทศกาลสงกรานต์ 65 และวันหยุดยาวช่วงอื่นๆ

ข้อคิด : การวิเคราะห์ (สอบสวนเคส)



1. ทุกความเสี่ยง-ความสูญเสียที่สำคัญ ต้องมีการวิเคราะห์สาเหตุที่โยงมาสู่การป้องกันเชิงระบบ (Safe System)

2. กลไกจัดการ “ศปท.+ หน่วยงานเกี่ยวข้อง” (ตร. - สธ. - คค. - ประกันภัย ฯลฯ)

✓ พัฒนาระบบการวิเคราะห์สาเหตุ (ที่โยงระบบจัดการ)

✓ นำมากำหนด “ความรับผิดชอบ” + จัดทำมาตรการเชิงบูรณาการ และมีระบบป้องกันมิให้เกิดเหตุซ้ำซาก (เช่น ระบบตรวจสอบว่า มาตรการมีประสิทธิภาพ ฯลฯ)

2.2 CASE BASE (1)



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

คน รถ ถนน
สภาพแวดล้อม



วันที่ 21ม.ค.2565 เวลา 15.10น. บริเวณถนนพญาไท หน้าสถาบันไตรภูมิราชครินทร์ เขตราชเทวี ท้องที่สน.พญาไท
พฤติกรรม รถจยย.ยี่ห้อ DUCATI สีแดงไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน มาตามถนนพญาไท จากทางแยกพญาไท มุ่งหน้าสู่อุสาวรีย์ชัยฯ
 เมื่อขับมาถึงบริเวณที่เกิดเหตุได้เฉี่ยวชนคนกำลังเดินข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตที่รพ.ราชวิถีในเวลา
 ต่อมา พงส.ได้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์แล้ว ผลปริมาณแอลกอฮอล์มีค่าเป็นศูนย์ ความเร็วในขณะที่เกิดเหตุอยู่ที่ 108 - 128
 กม./ชม.

พงส.แจ้งข้อกล่าวหาพ.ร.บ.จยย.

1. ขับรถโดยประมาทเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย
2. ข้อหาตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ในข้อหา นำรถไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนมาใช้ในทาง
3. ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย
4. ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายบนพื้นทาง (ไม่หยุดรถให้คนข้าม)
5. พ.ร.บ.รถยนต์ฯ ข้อหา ฝ่าฝืนใช้รถที่ไม่ได้เสียภาษีประจำปี
6. เจ้าของรถไม่จัดให้ทำประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
7. นำรถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาใช้

อยู่ระหว่างแจ้งข้อหาเพิ่มเติมอีก 2 ข้อหา
 1. ขับรถเร็วเกินกว่ากม.กำหนด(80กม./ชม.)
 2. ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือ
 ความเดือดร้อนของผู้อื่น

"หมอรามาฯ"อาลัย "พญ. วราลัคนี" ถูก "ส.ต.ต." บิดเบือนข้อหาเสียชีวิตขณะ ข้ามทางม้าลาย

"หมอรามาฯ"อาลัย "พญ.วราลัคนี" ถูกส.ต.ต.บิดเบือนคดีคดี ชนเสียชีวิต ขณะข้ามทางม้าลาย วอนให้ใช้กฎหมายไทย เป็นทางม้าลายจริงฯ
 คนขับรถต้องหยุดให้ข้ามจริงๆ ทำให้อาณาคนตึกคนหนึ่งต้องเสียไป

■ 23 มกราคม 2565 ○ 6.43 น. ❤️ ทั่วไทย-กทม.



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

มาตรา7 ภายใต้บังคับมาตรา8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท
 มาตรา9 รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวโดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร
 เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง
 มาตรา11 ภายใต้บังคับมาตรา8 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา7 หรือมาตรา9

บทกำหนดโทษ

มาตรา37[35] เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา7 หรือมาตรา9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท
 มาตรา39[37] ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา11 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

ไม่ทำ พ.ร.บ. มีโทษตามกฎหมาย

เจ้าของรถ ที่ไม่ทำประกันภัย พ.ร.บ. มีโทษปรับ สูงสุดไม่เกิน **10,000** บาท

ผู้ใช้รถคันที่ไม่มีประกันภัย พ.ร.บ. โทษปรับสูงสุด ไม่เกิน **10,000** บาท

ในกรณีที่เป็นเจ้าของรถที่ไม่จัดทำประกันภัย พ.ร.บ. และได้นำรถคันนั้นไปใช้ มีโทษปรับสูงสุด ไม่เกิน **20,000** บาท

การรับประกันภัย พ.ร.บ.
 ที่สำคัญที่สุด คือผู้ที่ประสบภัยจากรถทุกคน จะได้รับความคุ้มครอง และได้รับการเยียวยาตามกฎหมาย

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม. โทร. 1791 ต่อ 24 ต่อ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ(พ.ร.บ.)

ผู้ที่มีหน้าที่ทำประกันภัย

- เจ้าของรถ (ผู้ถือกรรมสิทธิ์)
- ผู้เช่าซื้อรถ (ผู้ครอบครองรถ)
- เจ้าของรถที่นำรถจดทะเบียนต่างประเทศ

เข้ามาใช้ในประเทศ

รถที่ต้องทำประกันภัย

- รถยนต์ทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบก รถยนต์อื่นที่มีไว้ใช้ไม่ว่าจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือไฟฟ้าก็ตาม

รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย

- รถสำหรับพระมหากษัตริย์ รัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์สำนักพระราชวัง
- รถของกระทรวง ทบวง กรม รถของส่วนราชการ รถขององค์กรรัฐธรรมนุญ

บทกำหนดโทษ

- เจ้าของรถไม่ทำประกันภัย มีโทษ ปรับ ไม่เกิน 10,000 บาท
- ผู้ที่นำรถไม่มีประกัน พ.ร.บ.มา ใช้ ปรับ ไม่เกิน 10,000 บาท

การสัมมนา : สร้างความพร้อมการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินทาง

สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

กรณีนี้รถจยย.คันที่ก่อให้เกิดเหตุและเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบไม่มีประกันภัย ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับค่ารักษาพยาบาลก่อนเสียชีวิตตามจริงไม่เกิน30,000บาท และค่าปลงศพเป็นเงิน35,000บาท รวมทั้งสิ้นไม่เกิน65,000บาท โดยใช้สิทธิจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ(พ.ร.บ.)

ตามคุ้มครองของ พ.ร.บ.

ค่าเสียหายเบื้องต้น	ส่วนเกินเบื้องต้น
<ul style="list-style-type: none"> - ไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ - ผู้ประสบภัยทุกคนอันเกิดจากรถ - เป็นการสำรองจ่ายขั้นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> - เมื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบแล้ว - สำหรับบุคคลที่ 3 - เป็นประกันค่าเงิน

วงเงินคุ้มครอง

<ul style="list-style-type: none"> บาดเจ็บ สูญเสียชีวิต / ทพทสภาพการ / เสียชีวิต 	<ul style="list-style-type: none"> บาดเจ็บ และ ค่าชดเชย IPD สูญเสียชีวิต / ทพทสภาพการ สูญเสียชีวิต 2ข้าง-3 / ทพทสภาพการ / เสียชีวิต
<ul style="list-style-type: none"> ค่ารักษาไม่เกิน 30,000.- 35,000.- 	<ul style="list-style-type: none"> รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 84,000.- รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 204,000/250,000 / 304,000.- รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 504,000.-
<ul style="list-style-type: none"> รวมแล้วไม่เกิน 65,000.- 	<ul style="list-style-type: none"> อายุความการใช้สิทธิ - ไม่คุ้มครอง จาก พ.ร.บ. 180 วัน - จากบุคคลทั่วไป 1 ปี - จากบริษัทผู้รับประกันภัย 2 ปี

การสัมมนา : สร้างความพร้อมการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินทาง

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)



****เราจะแขวนชีวิตของคนข้ามถนนไว้กับกฎหมายหรือการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ใช้รถเพียงอย่างเดียวไม่ได้.. มันเสี่ยงเกินไป**

****เราต้องจัดการทั้งระบบ.. ให้เกิดระบบที่ปลอดภัยในการข้ามถนน**

จากเหตุผล "หมอกระต้าย" ย้อนสถิติ "คนเดินเท้า" ในไทย เสี่ยงชีวิตบนถนนที่ สุด



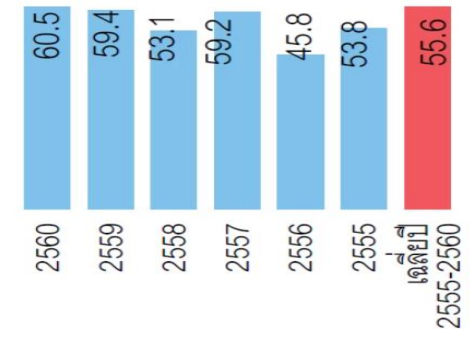
Crash matrix of severe injuries in Bangkok

	Pedestrian	Bicycle	Three-wheeler	Motorcycle	Motorized three-wheeler	Car	Passenger vehicle	Truck	One road user only	More than two road users
Pedestrian	0	3	1	2,324	27	1,434	166	223	17	37
Bicycle	3	2	2	334	3	202	28	39	14	10
Three-wheeler	1	2	8	181	0	77	1,082	6	28	13
Motorcycle	2,324	334	181	5,147	139	19,834	1,577	705	6,450	743
Motorized three-wheeler	27	3	0	139	0	60	8	6	13	5
Car	1,434	202	77	19,834	60	1,011	215	353	783	1,588
Passenger vehicle	166	28	1,082	1,577	8	215	36	20	134	156
Truck	223	39	6	705	6	353	20	67	169	267

thaiROADS

WORLD RESOURCES INSTITUTE

ชนคนเดินเท้า



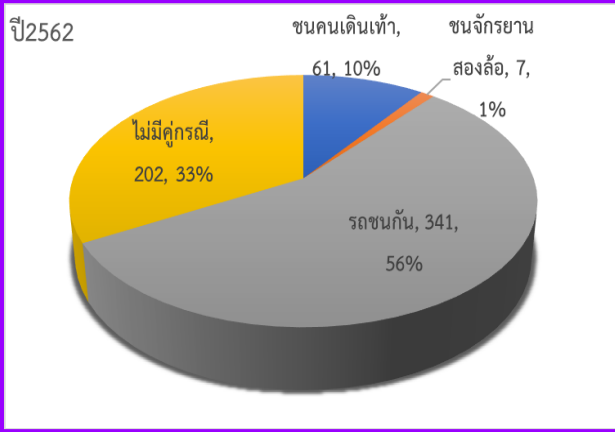
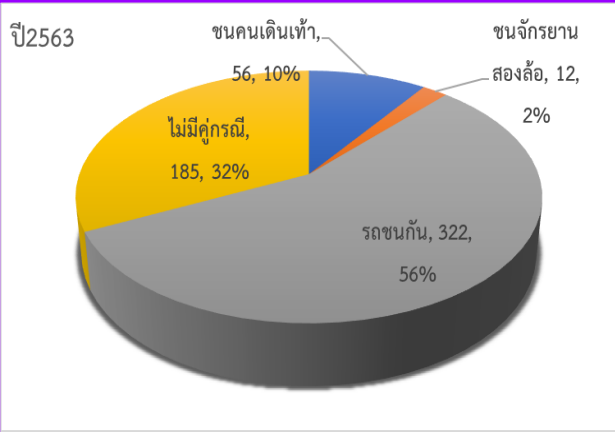
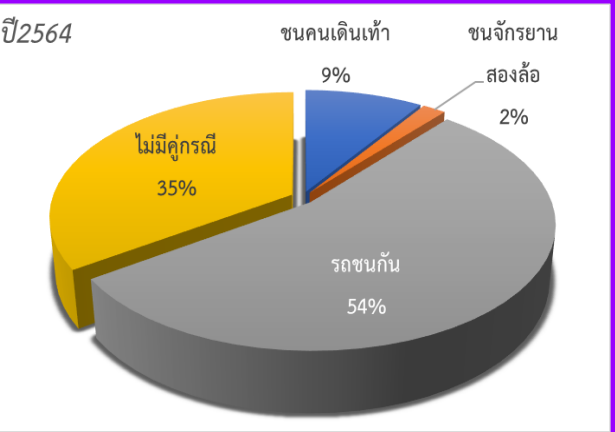
- ดัชนีความรุนแรงของอุบัติเหตุบนทางหลวง จำแนกตามลักษณะการชน / ที่มา: รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 2559-2560 (ปีที่พิมพ์ 2562) -

"กรุงเทพฯ" เสียชีวิต 1 ใน 3 ของประเทศ

จากข้อมูลระบบบูรณาการการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย 4 ปี (2557-2560) พบว่า มีผู้เสียชีวิตประมาณ 10,200 คนจากอุบัติเหตุทางถนนที่สามารถระบุประเภทยานพาหนะได้ (ถ้าไม่ต้องระบุประเภทยานพาหนะ คนไทยยังเสียชีวิตทางถนนปีละประมาณ 20,000 คน) ในจำนวนดังกล่าวมีคนเดินเท้าเฉลี่ยปีละ 740 คนที่เสียชีวิต กลุ่มผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่น 15-19 ปี และกลุ่มผู้ใหญ่ช่วงอายุ 50-69 ปี ส่วนใหญ่ถูกรถจักรยานยนต์ชน รองลงมาคือรถยนต์และรถบรรทุก

ข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรที่รับแจ้งปี 2558-2560 พบว่า **คนเดินเท้า**ทั่วประเทศมีส่วนการเกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่นครบาล ซึ่งก็คือ **กรุงเทพมหานคร** สูง 1 ใน 3 (34%) เมื่อเทียบกับจำนวนการรับแจ้งทั่วประเทศ กล่าวคือ ถนนในกรุงเทพฯ มีคนเดินเท้าเสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 250 คน

นอกจากนี้ หากดูที่จำนวนคนเดินเท้าที่โดนรถชนจากสถิติบริการ "ผู้ป่วยใน" เรื่องจำนวนผู้ป่วยในทั่วประเทศ ระหว่างปี 2558-2561 ระบุว่า **คนเดินเท้าเสียชีวิตและบาดเจ็บ**จากอุบัติเหตุทางถนน 25,071 ราย หรือเฉลี่ยถึง 6,267.75 รายต่อปี ซึ่งกลุ่มคนเดินเท้าส่วนใหญ่ (56.27%) บาดเจ็บเพราะถูกรถจักรยานยนต์ชน โดยมีเด็ก 0-9 ขวบบาดเจ็บและเสียชีวิตรวมกันมากที่สุด รองลงมาคือกลุ่มผู้ใหญ่วัย 45-59 ปี



เปิดแฟ้มข่าวย้อนหลัง 8 ปี คดีอุกชนดับบน ‘ทางม้าลาย’ หน้าวิทยาลัย ตลาด ย่านดังกลางกรุง ฯลฯ

สืบเนื่องจากกรณีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ ชนคนเดินข้ามถนน หน้าสถาบันไต้ภูมิราชนครินทร์ ถนนพญาไท เมื่อวันที่ 21 มกราคมที่ผ่านมา ส่งผลให้ พญ.วราลัคน์ สุภวัตรจริยากุล หรือ “หมอกระต่าย” ได้รับความเจ็บสาหัส ขณะเดินบนทางม้าลาย ก่อนเสียชีวิตในเวลาต่อมานั้น ‘มติชนออนไลน์’ ได้รวบรวมอุบัติเหตุบนท้องถนน “ชนบนทางม้าลาย” ที่ส่งผลให้ผู้ใช้งานถึงขั้นเสียชีวิต ย้อนหลังกลับไป 8 ปี ซึ่งยังคงพบเห็นเป็นคดีอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งดังนี้

วันที่ 7 กรกฎาคม 2564 มีผู้เสียชีวิตจากรถเฉี่ยวชน บริเวณถนนสมุทรสงคราม-บางแพ หลักกิโลเมตรที่ 12 ทางเข้าหน้าวัดปากง่าม จ.สมุทรสงคราม พบ นายสำรวย ต้อยจิตร อายุ 81 ปี เสียชีวิตอยู่กลางถนน ซึ่งเป็นทางม้าลายคนข้าม นายมาตรการ ยอแสง อายุ 28 คนขับรถกระบะ ให้การว่า ขณะขับรถมาถึงที่เกิดเหตุซึ่งเป็นเวลาเข้ามืด และบริเวณดังกล่าวมืดมาก เพิ่งจะมามองเห็นผู้เสียชีวิตกำลังเดินข้ามถนนอย่างกระชั้นกระชิดมาก จึงได้หักหลบและเฉี่ยวผู้เสียชีวิตกระจกทางด้านซ้าย กระแทกกับกระบะด้านซ้ายจึงล้มลงจนเสียชีวิต

วันที่ 14 เมษายน 2564 บริเวณหน้าวิทยาลัยการอาชีพศึกษาปทุมธานี พบร่าง น.ส.ธีราพร หวันสู อายุ 23 ปี ผู้เสียชีวิต ถูกรถกระบะของ นายใหม่ ศรีชื่นชม อายุ 26 ปี พุ่งชน จากการตรวจสอบกล้องหน้ารถ ขณะเกิดเหตุ นายใหม่ได้แซงซ้ายก่อนถึงทางม้าลาย และได้ชนผู้เสียชีวิตขณะข้ามทางม้าลาย

วันที่ 5 ธันวาคม 2562 บริเวณหน้าตลาดปิ่นทอง ปากซอยเอกชัย 43/1 เขตบางบอน กรุงเทพมหานคร พบผู้เสียชีวิตเป็นหญิง 1 ราย ทราบชื่อ นางก้อนทอง อมรินทร์บัญชา อายุ 63 ปี นอนเสียชีวิตใกล้กับทางม้าลายข้ามถนน โดยผู้ตายกำลังข้ามถนนจากฝั่งปากซอยเอกชัย 43/1 เพื่อเดินไปที่ตลาดปิ่นทองฝั่งตรงข้าม โดย ขณะที่ผู้ตายข้ามถนน บนทางม้าลาย มีรถจักรยานยนต์ขับมาด้วยความเร็วชนผู้ตายอย่างจัง

วันที่ 1 กรกฎาคม 2562 บริเวณแยกกรมโยธาและผังเมือง ถ.พระราม 9 น.ส.วิลาวัลย์ พุ่มมาลา หรือ น้องลิ้นจี่ นักศึกษาที่จบใหม่ เพิ่งเริ่มทำงานวันแรก โดน รถจักรยานยนต์ชนขณะข้ามทางม้าลาย จนได้รับบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตในเวลาต่อมา

วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2562 ที่หน้าวิทยาลัยนาฏศิลป์ จ.นครปฐม น.ส.หทัยภัทร ดันตศิริ หรือ ไบหม่อน นักเรียนชั้น ม.4 วิทยาลัยนาฏศิลป์ ถูกนายมรรควัฒน์ จันทรไพจิตร หรือปู้ นักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่ง ขับบิ๊กไบค์ฝ่าไฟแดงชน ขณะกำลังข้ามถนนตรงทางม้าลายหน้าวิทยาลัยนาฏศิลป์ จนอาการโคม่า สมองตาย ก่อนเสียชีวิตลงในเวลาต่อมา

วันที่ 18 เมษายน 2558 บริเวณปากซอยสุขสวัสดิ์ เขตราชบุรีบูรณะ ที่เกิดเหตุพบร่างของนางสุภาพร เจียมวโรดม อายุ 58 ปี เสียชีวิตอยู่กลางถนน ใกล้กันพบ รถเก๋งบีเอ็มดับเบิลยู โดยมี น.ส.อริษา ภมรนิยม อายุ 25 ปี เป็นคนขับรถ ให้การว่า กำลังขับรถไปที่ทำงานซึ่งอยู่ไม่ไกลจากที่เกิดเหตุ โดยก่อนหน้าที่จะเกิดเหตุ ได้ก้มลงไปปรับปุ่มควบคุมที่อยู่บริเวณคันเกียร์ เมื่อเงยหน้าขึ้นมา ก็ชนผู้เสียชีวิตที่กำลังจูงรถจักรยานข้ามทางม้าลาย โดยที่ไม่ทันได้ระวัง

วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2558 บริเวณถนนเจริญนคร มุ่งหน้าแยกปากคลองสาน รถยนต์ ของนายเมตี พุ่มภักดี นักศึกษา ปริญญาโท มหาวิทยาลัยรามคำแหง ขับรถ ชนหญิงสาว รายหนึ่ง โดยนายเมตีให้การว่า ระหว่างที่ตนขับรถมาจากฝั่งบุคคลโล เพื่อมุ่งหน้ากลับบ้าน เมื่อถึงจุดเกิดเหตุ ตนไม่เห็นผู้ตาย ข้ามทางม้าลาย จึงเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวขึ้น

วันที่ 18 ธันวาคม 2557 บริเวณทางม้าลายหน้าอาคารจีเอ็มเอ็ม แกรมมี่ ถนนสุขุมวิท กรุงเทพฯ เกิดอุบัติเหตุรถชนคน มีผู้ได้รับบาดเจ็บ คือ น.ส.ภาณจรรย์สัจ ศิริประทุม หรือ วิเวียน อายุ 29 ปี ผู้สื่อข่าวบันเทิงสังกัดแกรมมี่ และศรีเอทีพี ถูกรถบรรทุกเล็กที่ไม่จอดไฟเขียวชนข้ามถนน ก่อนจะลากร่างไปไกลถึง 5 เมตร ซึ่งได้ถูกนำตัวส่งโรงพยาบาล แต่คาดว่าเสียเลือดมาก จึงเสียชีวิตในเวลาต่อมา

รายงานแสดงสถิติการเกิดเหตุแยกตามขนาดเครื่องยนต์ รถจักรยานยนต์ (ข้อมูลการใช้สิทธิ พ.ร.บ.) จนผู้ประสบภัยทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิต

ประเภทcc	ปี2562				ปี2563				ปี2564			
	ประเทศ		กทม.		ประเทศ		กทม.		ประเทศ		กทม.	
ขนาดไม่เกิน 110cc	124,599	28.61%	10719	16.72%	119,825	28.11%	10,410	16.25%	101,071	27.65%	8,840	15.91%
ขนาด 111cc - 125cc	263,919	60.60%	40026	62.42%	257,335	60.37%	39,246	61.31%	219,267	59.98%	33,162	59.70%
ขนาด 126cc - 150cc	35,113	8.06%	11453	17.86%	37,151	8.72%	12,154	18.99%	34,570	9.46%	11,494	20.69%
ขนาด 156cc - 300cc	2,482	0.57%	775	1.21%	3,195	0.75%	1,088	1.70%	3,635	0.99%	1,139	2.05%
ขนาด 400cc - 1000cc	3,392	0.78%	902	1.41%	3,603	0.85%	921	1.44%	2,932	0.80%	780	1.40%
ขนาดมากกว่า 1000cc	227	0.05%	48	0.07%	232	0.05%	45	0.07%	156	0.04%	33	0.06%
ไม่ระบุ	5,769	1.32%	203	0.32%	4,892	1.15%	161	0.25%	3,957	1.08%	100	0.18%

ประเภทcc	ปี2562						ปี2563						ปี2564					
	ผู้ขับขี่		ผู้โดยสาร		บุคคลภายนอก		ผู้ขับขี่		ผู้โดยสาร		บุคคลภายนอก		ผู้ขับขี่		ผู้โดยสาร		บุคคลภายนอก	
ขนาดไม่เกิน 110cc	102,765	82.69%	19,576	15.75%	1,929	1.55%	100,025	83.53%	18,039	15.06%	1,683	1.41%	85,356	84.73%	14,111	14.01%	1,271	1.26%
ขนาด 111cc - 125cc	213,340	81.04%	45,021	17.10%	4,904	1.86%	211,216	82.13%	41,635	16.19%	4,324	1.68%	182,429	83.35%	33,081	15.11%	3,368	1.54%
ขนาด 126cc - 150cc	28,609	81.61%	5,519	15.74%	926	2.64%	30,519	82.19%	5,754	15.50%	858	2.31%	28,785	83.35%	4,966	14.38%	785	2.27%
ขนาด 156cc - 300cc	2,021	81.52%	374	15.09%	84	3.39%	2,609	81.71%	487	15.25%	97	3.04%	3,049	83.97%	508	13.99%	74	2.04%
ขนาด 400cc - 1000cc	2,847	84.06%	445	13.14%	95	2.80%	3,049	84.65%	458	12.72%	95	2.64%	2,483	84.80%	385	13.15%	60	2.05%
ขนาดมากกว่า 1000cc	197	86.78%	27	11.89%	3	1.32%	197	84.91%	32	13.79%	3	1.29%	132	84.62%	17	10.90%	7	4.49%
ไม่ระบุ	4,762	82.73%	904	15.71%	90	1.56%	4,042	82.69%	785	16.06%	61	1.25%	3,313	83.85%	584	14.78%	54	1.37%

ประเภทcc	ปี2562												ปี2563												ปี2564											
	1-14ปี		15-19ปี		19-24ปี		25-35ปี		36-60ปี		>60ปี		1-14ปี		15-19ปี		19-24ปี		25-35ปี		36-60ปี		>60ปี		1-14ปี		15-19ปี		19-24ปี		25-35ปี		36-60ปี		>60ปี	
ขนาดไม่เกิน 110cc	12,495	10.03%	14,394	11.56%	17,598	14.13%	19,362	15.55%	43,353	34.81%	17,346	13.93%	11,605	9.69%	13,467	11.24%	16,526	13.80%	18,749	15.65%	41,931	35%	17,511	14.62%	10,089	9.99%	10,277	10.17%	12,922	12.79%	16,491	16.33%	35,931	35.57%	15,301	15.15%
ขนาด 111cc - 125cc	25,547	9.68%	36,501	13.84%	47,911	18.16%	50,401	19.10%	81,214	30.78%	22,255	8.44%	23,821	9.26%	33,569	13.05%	45,602	17.73%	50,295	19.55%	80,965	31.47%	23,003	8.94%	21,089	9.62%	25,484	11.63%	37,004	16.88%	44,958	20.51%	70,140	32%	20,497	9.35%
ขนาด 126cc - 150cc	1,741	4.96%	4,570	13.02%	11,234	32.01%	9,809	27.95%	6,779	19.32%	961	2.74%	1,730	4.66%	4,556	12.27%	11,435	30.79%	10,677	28.75%	7,753	20.88%	985	2.65%	1,811	5.24%	3,391	9.81%	9,869	28.56%	10,693	30.94%	7,802	22.58%	990	2.86%
ขนาด 156cc - 300cc	96	3.87%	152	6.13%	739	29.79%	927	37.36%	493	19.87%	74	2.98%	113	3.54%	182	5.70%	898	28.12%	1,291	40.42%	642	20.1	68	2.13%	160	4.40%	186	5.12%	965	26.56%	1,466	40.35%	780	21.47%	76	2.09%
ขนาด 400cc - 1000cc	94	2.77%	145	4.28%	842	24.85%	1,421	41.93%	786	23.19%	101	2.98%	94	2.61%	114	3.17%	931	25.85%	1,564	43.43%	792	21.99%	106	2.94%	99	3.38%	93	3.18%	706	24.12%	1,266	43.25%	700	23.92%	63	2.15%
ขนาดมากกว่า 1000cc	7	3.08%	7	3.08%	25	11.01%	76	33.48%	104	45.81%	8	3.52%	7	3.02%	4	1.72%	25	10.78%	74	31.90%	109	46.98%	13	5.60%	5	3.21%	2	1.28%	8	5.13%	46	29.49%	80	51.28%	15	9.62%
ไม่ระบุ	595	10.32%	793	13.76%	1,060	18.39%	1,152	19.98%	1,620	28.10%	545	9.45%	490	10.02%	654	13.38%	843	17.24%	1,017	20.80%	1,353	27.67%	532	10.88%	432	10.93%	391	9.89%	692	17.51%	850	21.50%	1,130	28.59%	458	11.59%



"...เพื่อมิให้คนในสังคมต้องพบกับความสูญเสียเหมือนที่ครอบครัวของคุณหมอกะต๋ายและอีกหลายครอบครัว ต้องเผชิญกับความสูญเสียในสิ่งที่ป้องกันได้ ผู้นำและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องสร้างระบบแห่งความปลอดภัยที่เป็นหลักประกันให้กับสังคม มากกว่าการสั่งการ..." Julia Snip

อีกเรื่องเศร้าของสังคมจากข่าวคุณหมอกะต๋าย แพทย์หญิงวราภรณ์ ถูกจักรยานยนต์บีบไล่ที่ซึ่งโดยตำรวจชน ชนชนข้ามทางม้าลายหน้าสถาบันโตภูมิราชนครินทร์ เสียชีวิตในปลายวันที่ 21 มกราคม 2565 มีคำถามตามมามากมายเรื่องความปลอดภัยของไทยกับข้ามถนน โดยหนึ่งในนั้นเป็นเพื่อนร่วมรุ่นแพทย์รามธิบดี คือ ผศ.นพ.สมิทธิ์ ศรีสนธิ หัวหน้าห้องปฏิบัติการนิติเวชศาสตร์ ภาควิชาพยาธิวิทยา คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล ระบุว่า "ถ้ามีโอกาสได้เข้าไปเกี่ยวกับกฎหมายจราจรในไทย ก็อยากผลักดันให้ทางม้าลายในไทย เป็นทางม้าลายจริงๆ ให้คนขับรถต้องหยุดให้ข้ามจริงๆ เหมือนญี่ปุ่น ไม่ใช่แบบนี้เลย ที่ทำให้อานคคนตึกๆ คนหนึ่งต้องเสียไป" <https://www.thairath.co.th/news/society/2294695>

แต่ละปีมีคนไทยและสิ่งค่านามารถต้องได้รับผลกระทบจากความสูญเสียจากการ **ข้ามถนน** ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กระทรวงสาธารณสุข ระบุว่าปีเป็นคนเดินถนนร้อยละ 6-8 (หรือเฉลี่ย 800-1,000 ราย ในแต่ละปี) และถ้าข้อมูลที่รวบรวมโดยสำนักงานสถิติพบว่าคนเดินถนน ประสบเหตุถึง 2,500-2,900 ราย/ปี โดยกว่าหนึ่งในสามอยู่ที่ กทม. (กทม.เกิดเหตุเฉลี่ย 900 ราย/ปี)

การข้ามถนนใน กทม.และเมืองใหญ่ๆ จะมี "ความเสี่ยง" สำคัญคือ (1) ถนนเป็นลักษณะหลายช่องจราจร เวลาข้ามถนนต้องใช้ระยะเวลาอยู่บนถนนนานและที่สำคัญคือแม้จะมีบางช่องจราจรหยุด แต่ช่องจราจรด้านในมักจะไม่หยุด (2) ช่องจราจรด้านในมักจะขับด้วยความเร็ว (3) เมื่อมีคนข้าม รถในช่องทางขอลหรือหยุดแต่ช่องจราจรขาลสุดที่ขับด้วยความเร็วมักไม่ได้ชะลอ และอาจมองไม่เห็นกันทั้งสองฝ่ายด้วย ทำให้จุดนี้เป็นอีกจุดอันตรายของการข้ามถนนที่มักจะมีผู้เกิดเหตุและเสียชีวิต ประกอบกับ หลายๆ ทางข้ามแม้จะมี "ไฟบอกเวลาหรือไฟ count down" แต่บางกรณีถ้ามีการตั้งเวลาข้ามที่กระชั้น (ไฟสฟที่สั้น ก็เร่งให้คนข้ามต้องข้ามแต่ละช่องจราจรเร็วขึ้น)

ในส่วนปัจจัยร่วมอื่น ๆ ของรถที่หยุดให้คนข้ามอาจจะประสบ เช่น เมื่อชะลอหรือหยุดให้คนข้ามก็ถูกบีบเบรคเร่ง หรือจุดที่มีไฟแดง count down แต่คนข้ามไม่รอสัญญาณไฟ ฯลฯ

แต่ละครั้งที่มีข่าวความสูญเสียที่สังคมให้ความสนใจ ผู้นำและหน่วยงานกำกับดูแลก็จะชิงชังขึ้นมา สักพักก็เียบและกลับไปเหมือนเดิม ไม่สามารถสร้างระบบความปลอดภัย (safe system) ที่จะ

เป็นหลักประกันให้คนในสังคมเชื่อมั่นความปลอดภัย และหลายครั้งของความสูญเสียก็สรุปสั้นๆ เพียงความประมาท เลินเล่อ ขาดจิตสำนึก ฯลฯ หรือว่านสรุปเพียง "คนชี่หรือคนเดินข้าม" ประมาท แต่ผู้ที่ต้องกำกับหรือดูแลระบบความปลอดภัย ทำไว้ดีแล้ว

จะเห็นได้ว่า การจัดการหรือลด "ความเสี่ยง" ในการข้ามถนนต้องดำเนินการควบคู่ไปในหลาย ๆ มิติ ทั้งเรื่องสร้างความตระหนักรู้ การคาดการณ์ความเสี่ยงให้ผู้ขับขี่และคนเดินถนน แต่ที่สำคัญคือสร้าง "ระบบความปลอดภัย" (safe system) ที่ต้องให้มากกว่าการ "สั่งการ" เพราะก่อนหน้านั้น ก็มีการเน้นย้ำเรื่องนี้จากธนาชยา ประวิตร ในฐานะประธานคณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนน เมื่อ 9 กค.2562 เมื่อมีกรณีนี้ถั่งลั้งจี้ ซึ่งมาทำงานเป็นวันแรก แต่ถูกรถบีบไล่คนเสียชีวิตที่ทางม้าลาย หน้าแยกรมโยธาและผั่งเมือง โดยธนาชยาประวิตร สั่งให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เข้มบังคับใช้กฎหมายบริเวณทางข้ามม้าลายอย่างจริงจังต่อเนื่องกันไป โดยเฉพาะบริเวณ โรงเรียน วัด โรงพยาบาล https://www.khaosod.co.th/politics/news_2693606 ดังนั้น เพื่อมิให้คนในสังคมต้องพบกับความสูญเสียเหมือนที่ครอบครัวของคุณหมอกะต๋ายและอีกหลายครอบครัวต้องเผชิญกับความสูญเสียในสิ่งที่ป้องกันได้ ผู้นำและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องสร้างระบบแห่งความปลอดภัยที่เป็นหลักประกันให้กับสังคม มากกว่าการสั่งการ ได้แก่

1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พิจารณาดำเนินการในเรื่อง

- 1.1 ผลักดันให้ความผิดกรณีชนคนเดินบนทางม้าลาย ต้องมีข้อหา "ขับชี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยทุกครั้ง" (เพราะกรณีเด็กเยาวชนชี่ที่ชี่จักรยานยนต์ด้วยความเร็ว เวลาชะลอหักก็มักจะมีข้อหาอื่นแนบมาด้วย) พร้อมทั้ง ปรับปรุงฐานความผิดที่รุนแรงมากกว่าขับรถโดยประมาท ซึ่งเป็นฐานความผิดพื้นฐาน
- 1.2 เพิ่มการตรวจจับและบังคับใช้ในกรณีไม่หยุดหรือชะลอรถให้คนเดินข้ามทางม้าลาย ที่มากขึ้นและจริงจัง
- 1.3 มีระบบกำกับติดตามประเมินผลที่สามารถทราบได้ว่ามีการดำเนินงานจริงในแต่ละพื้นที่หลังจากที่มีการสั่งการไปแล้ว

2) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) พิจารณาดำเนินการ

- 1.1 กำหนดให้เรื่องความปลอดภัยในการข้ามถนน เป็นวาระที่ ศปถ.ในทุกระดับต้องสำรวจและมีแผนดำเนินการ พร้อมทั้ง
- 1.2 มีการกำกับติดตามความคืบหน้าและติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งรายงานผลให้ ครม. สาธารณะฯ และหน่วยงานรัฐสภาอย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับรายงานความปลอดภัยทางถนนในด้านอื่นๆ
- 1.3 เพิ่มการสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างการรับรู้และความตระหนักถึงความเสี่ยงของปัญหาให้สังคมอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนส่งเสริมให้มีการเฝ้าระวังหรือแชร์ภาพ/คลิป กรณีไม่หยุดให้คนเดินข้ามทางม้าลายเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมสังคมอีกทางหนึ่ง
- 1.4 ส่งเสริมการเรียนรู้เรื่องการข้ามถนน โดยเฉพาะการคาดการณ์ความเสี่ยงของผู้ที่กำลังข้ามถนน การตั้งสติการไม่ละสายตามือถือ ฯลฯ ตั้งแต่เด็กและเยาวชน รวมทั้งประชาชนทั่ว ๆ ไป

3) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่สำคัญ ได้แก่

- 3.1 กระทรวงคมนาคม หน่วยงานท้องถิ่นและกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ที่ดูแลถนนและโครงสร้างพื้นฐาน พิจารณาดำเนินการ
 - ถนนที่มีทางข้ามหลายช่องจราจร (มากกว่า 2 ช่องขึ้นไปในแต่ละด้าน) พิจารณาให้มีการจัดการ "ความเร็ว" ของรถที่ขับชี่ โดยเฉพาะในเขตชุมชน/จุดข้ามทางม้าลาย ลดความเร็ว 30-40 กม./ชม.เมื่อมีคนข้าม
 - เพิ่มระยะเส้นหยุดหรือมีสัญลักษณ์ให้เด่นชัดสำหรับรถที่ต่อชะลอหรือหยุด เช่น เส้นซิกแซก การ marking สี ฯลฯ เพื่อให้คนข้ามหรือรถสามารถมองเห็นกันมากขึ้น ของคนข้ามทางม้าลายในแต่ละช่องจราจร
- 3.2 กรมการขนส่งทางบก ฯ กำหนดเรื่องการชะลอและหยุดให้คนข้ามในทางม้าลายไว้ในหลักสูตรและการสอบใบขับชี่ รวมทั้งการคาดการณ์ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น และกรณีบีบไล่ที่กำหนดให้มี

การฝึกอบรมก่อนซื้อรถ ก็ต้องมีกรกำกับติดตามว่าสามารถดำเนินการได้จริงและเกิดประสิทธิผล

ท้ายนี้ ความคาดหวังของสังคมไทยจะไม่ใช้เพียงผู้บริหารออกมา "สั่งการ" การแบบเดิม ๆ โดยไม่เกิดระบบจัดการที่เป็นรูปธรรม สิ่งทีสังคมไทยจะดำเนินการควบคู่กันก็ต่อให้มีระบบเฝ้าระวังระบบกำกับติดตามและที่สำคัญ "ทวงถาม" ความรับผิดชอบ ถ้ายังคงมีความสูญเสียเหมือนที่ครอบครัวของคุณหมอกะต๋ายและอีกหลายครอบครัวต้องประสบอยู่ .. หมดยุคผู้นำที่ออกมาเพียง "สั่งการ" แต่ไม่ติดตามจนมีระบบ จนมีความปลอดภัยที่ยั่งยืนให้คนไทย

นี่นะคะ คนข้ามถนน แล้วปลอดภัย ฝากถึง ผู้ใหญ่ในบ้านเมืองลอง ใช้วิธีนี้ดูนะคะ แค่ข้ามทางม้าลาย รถก็จอดให้



เพิ่มเลนชะลอความเร็ว จุดเกิดเหตุคร่าชีวิต'หมอกระต่าย'

กทม.เผยทางม้าลายหน้าสถาบันโรคโศกฏมิชาเพิ่งขุดสี-ตีเส้นใหม่ไป 2 เดือนก่อน สิ่งทุกเขตสำรวจจุดบกพร่อง พร้อมแก้ไขจุดอ่อนให้ภายในเดือนนี้

■ 24 มกราคม 2565 (<https://www.dailynews.co.th/date/2022/01/24/>) © 13:15 น.



เมื่อวันที่ 24 ม.ค. ที่หน้ารพ.สถาบันโรคโศกฏมิชราชนครินทร์ นายชาติศิริ วัฒนเชษฐ รองปลัด กทม. ลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพถนนบริเวณทางม้าลาย จุดเกิดเหตุรถบัสโบคันชนหมอ พร้อมระบุ ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุมีอยู่ 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ พฤติกรรมผู้ขับขี่ สภาพรถ และสภาพถนน ซึ่งจุดดังกล่าวที่ส่งเคมมีสัญญาณป้ายจราจรชัดเจน เพื่อให้ผู้ขับขี่มองเห็น และทางม้าลายสำหรับการจราจรและขนส่ง(สงส.) ได้ขีดสี ตีเส้นใหม่เมื่อ 2 เดือนที่ผ่านมา สภาพทางม้าลายขณะนี้ยังชัดเจนสมบูรณ์อยู่



อย่างไรก็ตาม พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่ากทม. ได้สั่งการให้สำนักงานเขตทุกแห่งสำรวจสภาพถนน ไฟฟ้าส่องสว่างในพื้นที่ที่มีจุดโศกฏมิชราชนครินทร์ เพื่อแก้ไขปัญหา ขณะเดียวกันมอบหมายให้ สงส.สำรวจพื้นที่ถนนต่างๆว่ามีความพร้อมด้านกายภาพ วิศวกรรมจราจรหรือไม่ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ โดยให้สำรวจและแก้ไขจุดบกพร่องให้แล้วเสร็จภายในเดือนม.ค.นี้ สำหรับพื้นที่เกิดเหตุดังกล่าวจะต้องติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรเพิ่มเติม เพื่อให้ผู้ขับขี่มองเห็นมากขึ้น

ด้านนายประพาส เหลืองศิรินภา ผอ.สำนักการจราจรและขนส่ง(สงส.) กทม.กล่าวว่า หลังเกิดอุบัติเหตุ สงส.ไม่ได้มีนงใจ โดยได้ลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพถนน เพื่อตรวจสอบว่ามีข้อบกพร่อง หรือมีจุดที่จะต้องปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม โดยก่อนหน้านี สงส.มีการปรับปรุงทางม้าลายที่เกิดเหตุมาแล้วครั้งหนึ่ง ปัจจุบันสัญญาณทางม้าลายบนพื้นถนนยังมีความชัดเจนอยู่ อีกทั้งมีป้ายสัญญาณเตือนทางข้ามม้าลาย

อีกทั้งที่ผ่านมา กทม. ได้ปรับปรุงสภาพด้านวิศวกรรมจราจร โดยเฉพาะจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ ทางโค้ง ทางแยก ทางข้ามต่างๆ และพื้นที่อ่อนไหว เช่น หน้าโรงพยาบาล โรงเรียน ในส่วนของพื้นที่เกิดเหตุ สงส.จะทำเครื่องหมายชะลอความเร็ว หรือเส้นชะลอความเร็วเพิ่มเติม 2 ชุด ระยะห่างกัน 20 เมตร เพื่อเป็นสัญลักษณ์เตือนให้รถชะลอความเร็ว และจะหาพื้นที่สีแดงเพื่อใหมองเห็นชัดเจนมากขึ้น ซึ่งการทำพื้นที่สีแดง กทม.ดำเนินการแล้วหลายจุดในพื้นที่อ่อนไหวต่างๆ.

สำนักงานการอาราสะขนส่ง
กรุงเทพมหานคร



ASEAN THAILAND 2019
ADVANCING PARTNERSHIP FOR SUSTAINABILITY

“ กรอบแนวทางการร่วมมือ
กับเมืองหลวงประเทศสมาชิก
อาเซียนที่น่าเสนอในที่ประชุม
ผู้บริหารกรุงเทพมหานคร ”

ภายหลังการประชุม สำนักงานการค้าประเทศและสำนักยุทธศาสตร์และ
ประเมินผลได้ร่วมกันพิจารณาปฏิญญากรุงเทพ (Bangkok Declaration) เพื่อศึกษา
แนวทางการดำเนินโครงการร่วมมือระหว่างเมือง เพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมเร็ว
ลักษณะความร่วมมือแบบทวิภาค (Bilateral) และพหุภาค (Multilateral) โดยมี
ข้อเสนอการต่อยอดความร่วมมือกับเมืองในอาเซียน ดังนี้

“URBAN GERIATRIC CARE”

การดูแลผู้สูงอายุในเมือง

“CITY FOR ALL”

เมืองสำหรับทุกคน

“TOURISM”

การท่องเที่ยวในกรอบความร่วมมือซีอีริเริ่มลุ่มน้ำโขงตอนล่าง

“YOUTH”

เยาวชน

iRAP Star Ratings of NACTO-GDCI's Global Street Design Guide

Central Two-Way Streets | 30m

Existing Conditions iRAP Star Rating



Redesign iRAP Star Rating



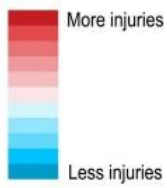
Existing: 30 m - 60 km/h

Redesign: 30 m - 40 km/h



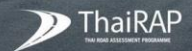
Crash matrix of severe injuries in Bangkok

	Pedestrian	Bicycle	Three-wheeler	Motorcycle	Motorized three-wheeler	Car	Passenger vehicle	Truck	One road user only	More than two road users
Pedestrian	0	3	1	2,324	27	1,434	166	223	17	37
Bicycle	3	2	2	334	3	202	28	39	14	19
Three-wheeler	1	2	8	181	0	77	1,082	6	28	13
Motorcycle	2,324	334	181	5,147	139	19,834	1,577	705	6,450	743
Motorized three-wheeler	27	3	0	139	0	60	8	6	13	5
Car	1,434	202	77	19,834	60	1,011	215	353	783	1,588
Passenger vehicle	166	28	1,082	1,577	8	215	36	20	134	156
Truck	223	39	6	705	6	353	20	67	169	267



ทางข้ามแบบไหน เสี่ยงมากน้อยกว่ากัน

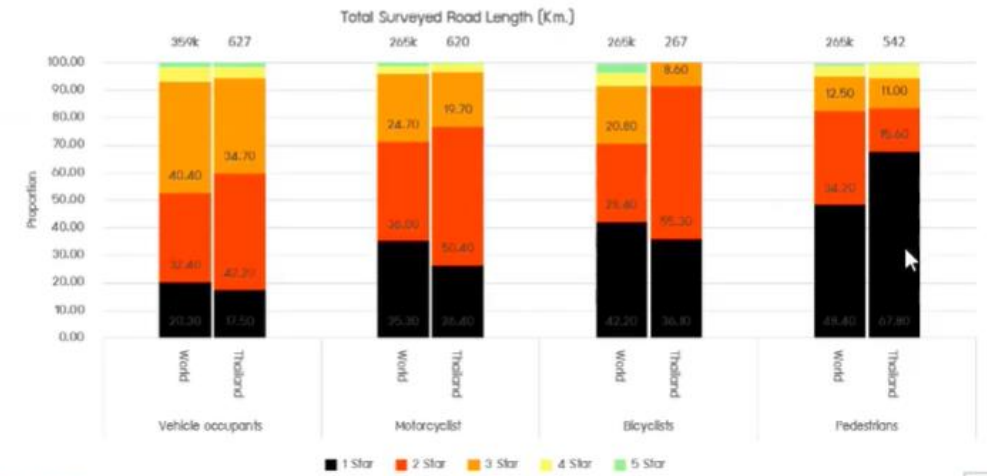
ประเภททาง ทางม้าลาย	องค์ประกอบของทางข้าม			ความเสี่ยง ในการชนขณะข้าม (Risk factors)
	ทางม้าลาย	เกาะรอข้าม	สัญญาณไฟ	
Signalised with refuge				1.00 เท่า
Signalised without refuge		-		1.25 เท่า
Unsignalised marked crossing with refuge			-	3.80 เท่า
Unsignalised marked crossing without a refuge		-	-	4.80 เท่า

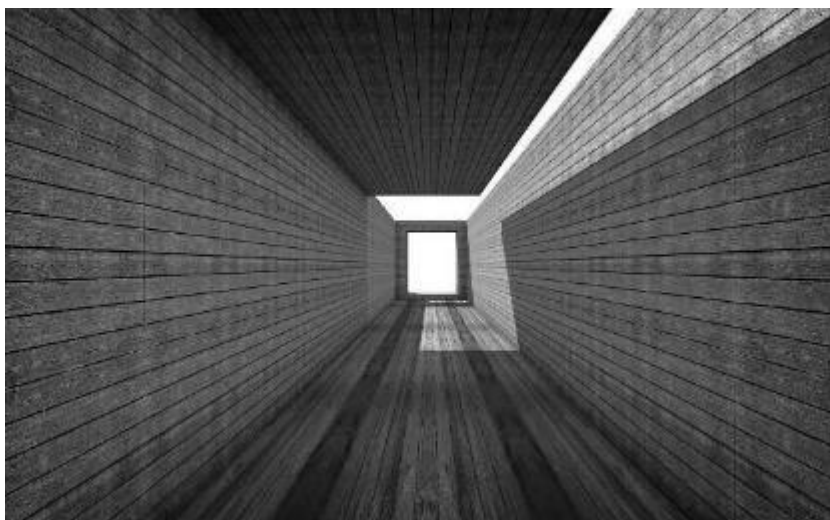


ที่มา: iRAP Methodology Fact Sheet # 6 Star Rating Score equations (iRAP, 2014)

Distribution of Star Ratings by Road User Group

Worldwide vs. Thailand Comparison





วาระที่ 3

วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

3.1 โครงการ/กิจกรรมที่จะดำเนินการในปี 2565

- ช่องทางรวบรวมแผนแม่บท แผนปฏิบัติการ และผลการดำเนินการ เพื่อนำมาวิเคราะห์ได้
- SHARE SHOW CHARGE
- โครงการถนนปลอดภัย ประชาชนร่วมใจ มีวินัยจราจร

[ร่าง] DASH Board : กำกับติดตาม สปถ.เขต

สปถ.
กกม.



สปถ.
เขต

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

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

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

ถนนปลอดภัย สำหรับทุกคน

SHARE แบ่งปัน

ศปด.-เขต
แบ่งปันแนวทาง
เขต <ต้นแบบ>

สัปดาห์นี้ พาไปพูดคุย ศปด.เขต
ผู้แทน ศปด.-เขต <เขตต้นแบบ>

ถอดรหัส ความสำเร็จ

- 1 บอกเล่าสิ่งที่เกิดขึ้น สิ่งที่พบ
- 2 ขบวนการสู่ความสำเร็จ
- 3 ความตั้งใจ หรืออะไรที่อยากเห็น

เป้าหมาย ลดจุดเสี่ยง

- 1 บอกเล่าเรื่องราว ความสำเร็จ เพื่อแบ่งปันวิธี/แนวทาง
- 2 แลกเปลี่ยนสู่การพัฒนา เพื่อชุมชน พื้นที่
- 3 สะท้อนการทำงาน เพื่อ สร้างแนวร่วม "SAVE LIFE"

SHOW ผลักดัน

ศปด.-กทม.
ร่วมผลักดัน
ผู้บริหาร <สำนัก>

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

ถอดรหัส แนวทางสู่ความสำเร็จ

- 1 มุมมองต่อสภาพปัญหา
- 2 แผน กลยุทธ์ สาธารณะกิจ
- 3 เป้าหมายเสริมความสำเร็จ

เป้าหมาย ถนนปลอดภัย

- 1 ความร่วมมือ <บูรณาการ> งานความปลอดภัยทางถนน
- 2 สร้างระบบติดตามงาน การประเมิน ผลการดำเนินงาน
- 3 สู่เป้าหมาย "SAVE LIFE" มหันตภัยอุบัติเหตุ

CHARGE กระตุ้น

ผู้กำหนด
นโยบาย

ศปด.-กทม. พามาพบ ผู้ว่า/ป.กทม.
รูปแบบ การสนทนา รอง-ผู้ว่า/รป.

ถอดรหัส นโยบายสู่มหานครปลอดภัย

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

เป้าหมาย VISION ZERO

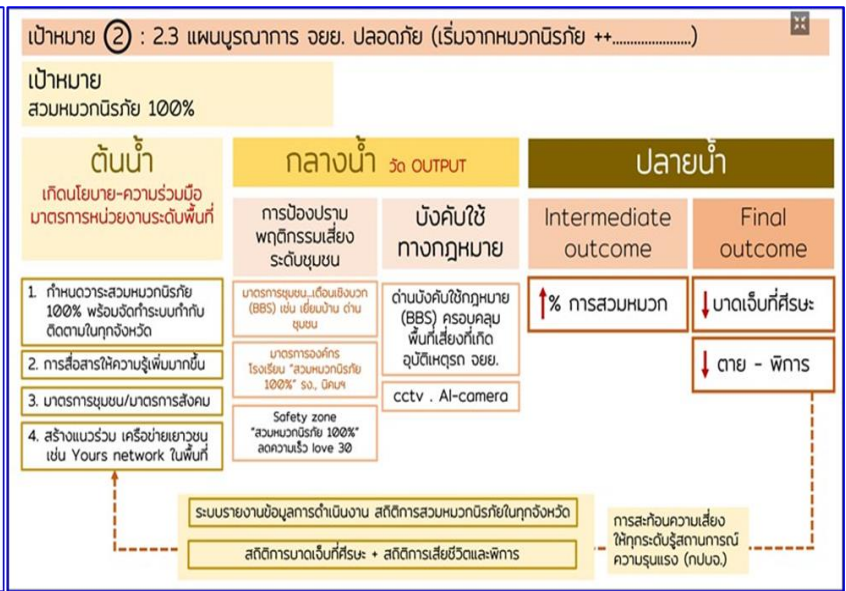
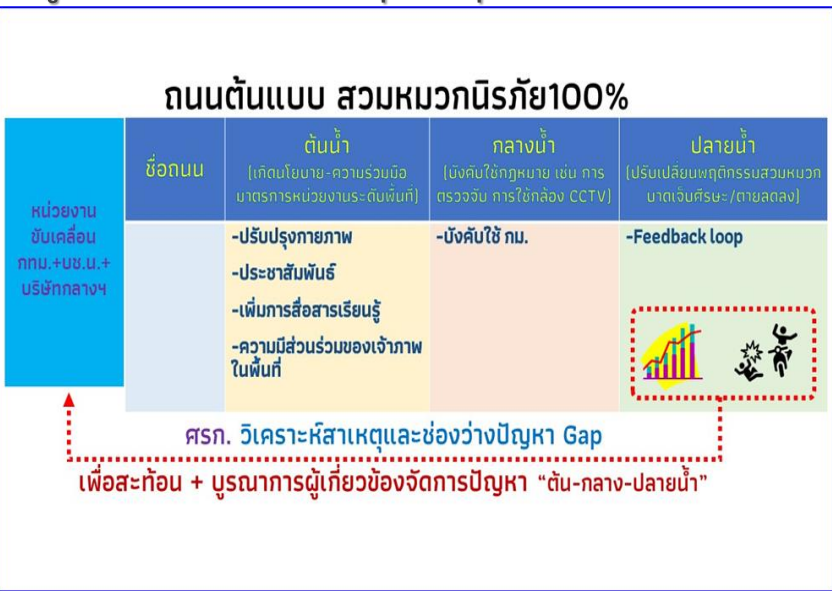
- 1 มีระบบติดตาม/วัดผล
- 2 กลไก ระบบ งบประมาณ ร่วมกับแผน กทม. 20 ปี การกิจ ปลอดภัย

การดำเนินการ

- 1.
- 2.
- 3.

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

โครงการถนนปลอดภัย



ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

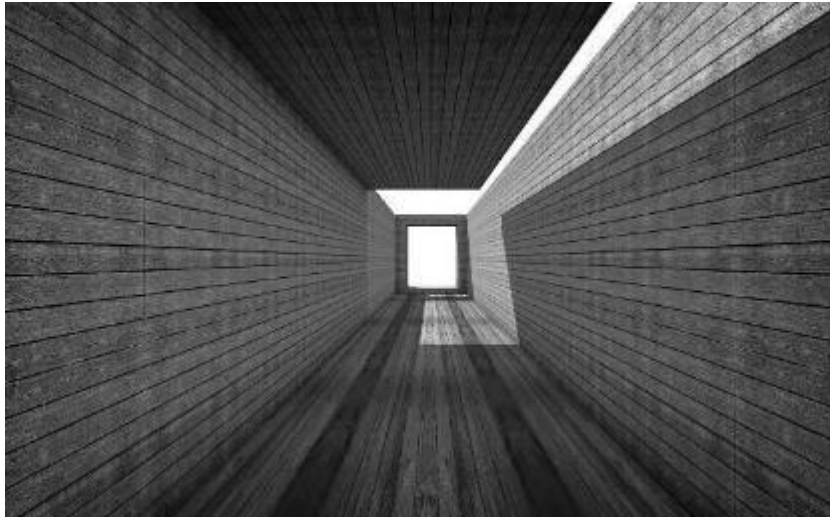
- 1.
- 2.
- 3.

แนวทางการดำเนินการ(ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ) ลดความเสี่ยงเชิงกายภาพและความเสี่ยงเชิงพฤติกรรม

1. กำหนดถนน 1 สาย เพื่อดำเนินการตามโครงการ
2. สจส. สสำรวจถนน(เชิงกายภาพ) และเก็บภาพจากกล้องวงจรปิด
3. สปถ.เขต ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ในพื้นที่โดยทำงานร่วมกับ สน.ในพื้นที่
4. บข.น. กำหนดการตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจร
5. ศวปถ.เสริมเรื่องการสื่อสารเชิงบวก การอบรมเรื่องBBS การปรับพฤติกรรมเชิงบวก ให้กับตำรวจจราจร
6. ศูนย์เฝ้าระวังสนับสนุนข้อมูล
7. บริษัทกลางฯทำหน้าที่ประสานงานและจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ

4.1 การใช้กล้อง CCTV เพื่อแก้ปัญหาจราจรจยย.
เกิดอุบัติเหตุบนสะพานข้ามแยกคลองตัน



วาระที่ 4



ขอบคุณ

คณะทำงานศูนย์ความร่วมมือป้องกัน
อุบัติเหตุ กทม. (ศรท.)

