

วิสัยทัศน์

เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน  
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

พันธกิจ

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



## การประชุมศูนย์ความร่วมมือ ป้องกันอุบัติเหตุทุกทม.(ศรท.)

ครั้งที่ 4/2565 ณ ห้องประชุม บก.จร.

วันจันทร์ที่ 11 กรกฎาคม 2565



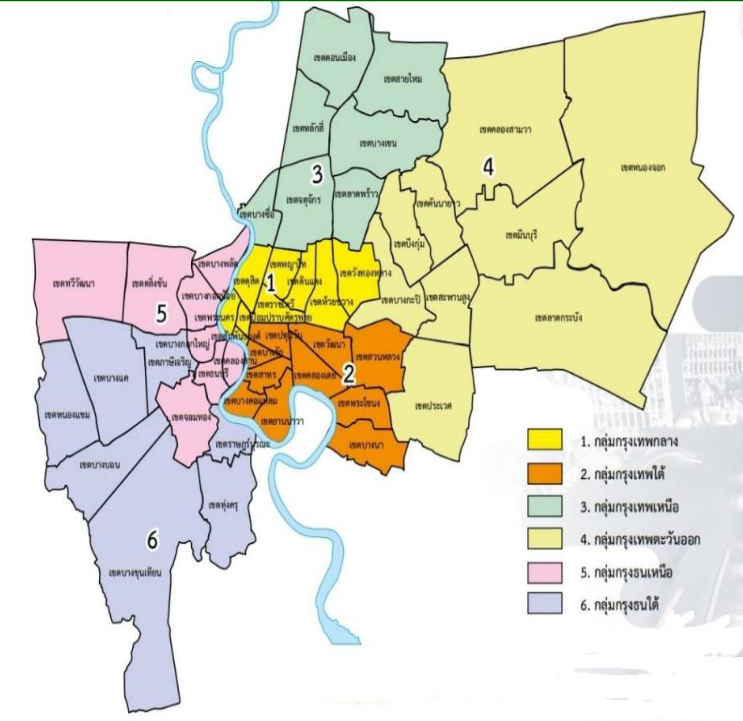
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

ข้อมูลเคสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.)



**Vision** เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

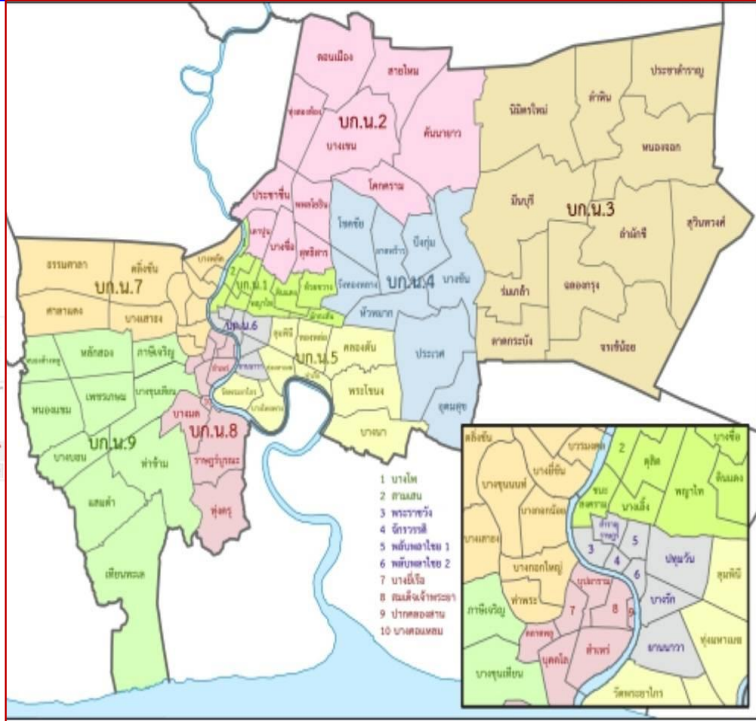
**Mission** สะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง สาเหตุ (Feed back loop) ให้เจ้าภาพผ่านกลไก ศรภ.

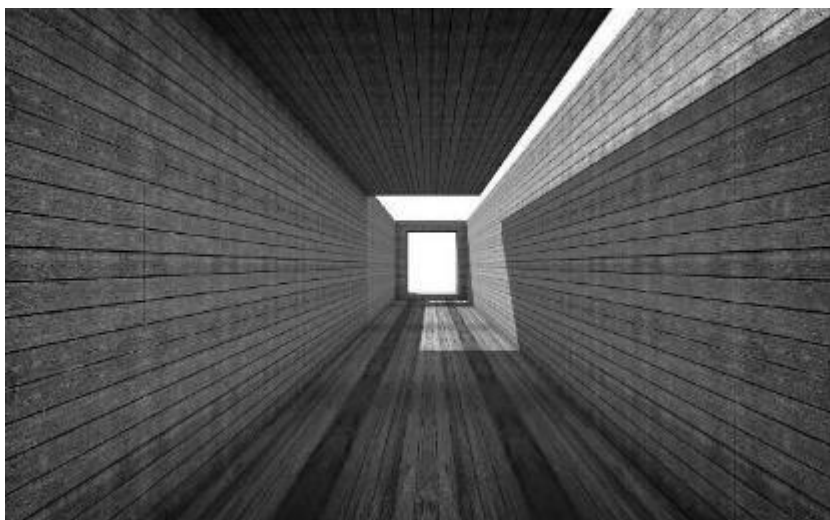


นปถ-ศปภ. ส่วนกลาง  
 ศปภ. จังหวัด  
 ศปภ.กทม. ศรภ.  
 ศปภ. เขต

ศูนย์ความร่วมมือ  
 ป้องกันอุบัติเหตุกทม. (ศรภ.)

**วิเคราะห์ : case base + problem base**  
**สะท้อนผลกระทบ / ทำแผนบูรณาการ**





# วาระประชุม

## วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

- 1.1 สรุปการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อ(ปี2564)
- 1.2 การกำหนด speed zone บริเวณทางข้าม
- 1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

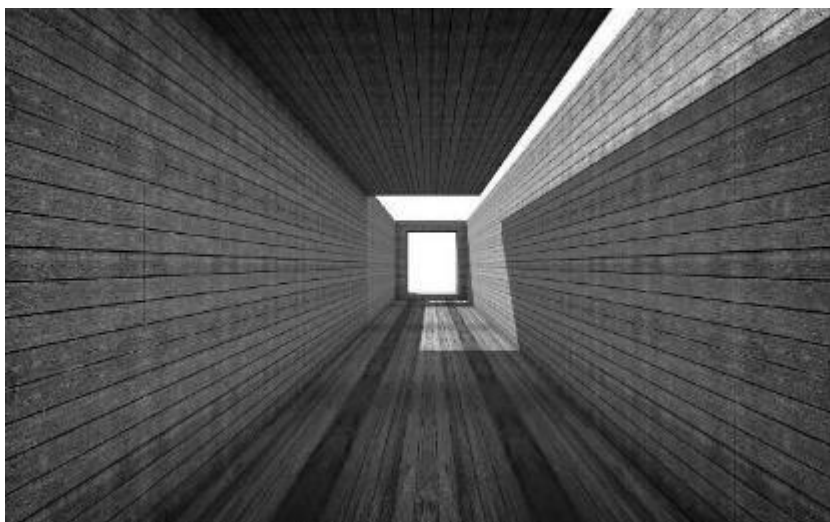
## วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

- 2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปี2565
- 2.2 Case base (4 Case)

## วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

- 3.1 มาตรการช่วงวันหยุดยาว
- 3.2 การสอบสวนอุบัติเหตุ

## วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ



# วาระที่ 1

## วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 สรุปการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อ(ปี2564)

1.2 การกำหนด speed zone บริเวณทางข้าม

1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”



## [ร่าง] DASH Board : กำกับติดตาม สปถ.เขต

สปถ.  
กกม.



สปถ.  
เขต

แผนแม่บท แผนปฏิบัติ ปิด Gap 4 ด้าน	① โครงสร้าง พัฒนากิม	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				

# 1.1 สรุปการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อ(ปี2564)

ติดตามความคืบหน้า 8 ข้อเสนอแนะ ของ ศรท. สำหรับการประชุม ครั้งที่ 4/2565

ลำดับที่	หมวด	ข้อเสนอแนะ	การดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ความคืบหน้า	ผู้รับผิดชอบ
1	ข้อมูล	สนับสนุนให้ ศปถ.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่	จัดประชุม ศปถ.เขต/กลุ่มเขต ที่เกิดอุบัติเหตุจนมีผู้เสียชีวิตช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2565 (รอผลการวิเคราะห์จาก ที่ปรึกษาประจำ สจส.)	สัปดาห์ที่ 1 ของเดือน ส.ค. 65	ประสานงานกับ สนข. พื้นที่	กลุ่มงานสถิติและวิจัย
2		มีช่องทางรวบรวมแผน - การดำเนินการ - การติดตามผล ศปถ.เขต 50 เขต	จัดหาระบบจัดเก็บ และรวบรวมแผนแบบ online (ปรับปรุงใหม่ให้สามารถใช้งานได้ง่ายขึ้น)	1 - 30 ก.ค. 65	จัดทำแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลแผน/การดำเนินการ/การติดตามผล (google form)	กลุ่มงานสถิติและวิจัย
3		ศปถ.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ศรท. กรณีมี case base ในพื้นที่เขตนั้นๆ	เชิญเขตเจ้าของพื้นที่เข้าร่วมประชุม	ทุกๆ เดือน ก่อนการประชุม	รอสรุปรายชื่อเขตที่ต้องเข้าร่วมประชุมจาก บ.กลางๆ	ก.สถิติ + ก.วิชาการ
4	ที่ปรึกษา /	มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือเขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน	จัดทำโครงการต้นแบบ (ปรับปรุงใหม่ให้สอดคล้องกับ นโยบาย ผว.)	ก.ค. - ส.ค. 65	นำเสนอร่างโครงการต้นแบบให้ สนข. ร่วมพิจารณา	ก.สถิติ/ก.แผน
5	outsource	เปิดช่องให้ ศปถ.เขต สามารถ outsourcing ทีม/แนวร่วม มาเสริมด้านวิชาการฯ ได้	จัดทำโครงการต้นแบบ (ปรับปรุงใหม่ให้สอดคล้องกับ นโยบาย ผว.)	ก.ค. - ส.ค. 65	นำเสนอร่างโครงการต้นแบบให้ สนข. ร่วมพิจารณา	ก.สถิติ/ก.แผน



# 1.1 สรุปการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อ(ปี2564)

ติดตามความคืบหน้า 8 ข้อเสนอแนะ ของ ศรท. สำหรับการประชุม ครั้งที่ 4/2565

ลำดับที่	หมวด	ข้อเสนอแนะ	การดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ	ความคืบหน้า	ผู้รับผิดชอบ
6	Action	ศปด.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ กม. และด้านอื่นๆ	ศปด.กทม.ในปี 2565 วางแผนจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมสู่ถนนปลอดภัย สร้างแนวร่วมให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการปฏิบัติเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน กิจกรรมนำร่อง จำนวน 6 แห่ง โดยมีแนวความคิดการดำเนิน “กิจกรรมการมีส่วนร่วม สู่ถนนปลอดภัย” โดยใช้แนวความคิดการสร้างการมีส่วนร่วมและชุมชนสัมพันธ์ โดยในปี นี้ เน้นย้ำ กลุ่ม จักรยานยนต์ ที่ใช้เป็นพาหนะ	พ.ค. - ก.ย. 65	จัดกิจกรรม ครั้งที่ 1 นิคมอุตสาหกรรมอัญธานี เขตประเวศ วันที่ 26 พฤษภาคม 2565 เวลา 8.00-12.00 น. ครั้งที่ 2 เคหะชุมชนหลักสี่ เขตหลักสี่ วันที่ 26 มิถุนายน 2565 เวลา 15.00-19.00 น.	ก. วิชาการ
7		ศปด.กทม. และ ศปด.เขต ชวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน Delivery สถานศึกษา	- ยาวชน ที่ใช้รถจักรยานยนต์เดินทางไปโรงเรียนและมหาวิทยาลัย - ใช้รถจักรยานยนต์ในการทำงาน - ประชาชนใช้ในชีวิตประจำวัน - การขนส่งอาหาร ส่งเอกสาร รายละเอียดตามเอกสารแนบ			ก. วิชาการ
8	แก้ไขจุดเสี่ยง	ศปด.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรท. ไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขตที่ต้องมีมาตรการในแก้ไขต่อไป	จัดส่งข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรท.ให้ศปด.เขต เพื่อดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง	ม.ค.- ธ.ค. 65	จัดทำหนังสือประสานศปด.เขต รายละเอียดตามเอกสารแนบ	ก. วิชาการ

จากการประชุม สปท.กทท. ครั้งที่ 2/2565 วันที่ 11 พฤษภาคม 2565 มีมติให้จัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมผู้ถนนปลอดภัย สร้างแนวร่วมให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนฯ โดยเน้นเรื่อง ความเร็ว ทางข้าม และจักรยานยนต์



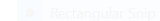
กิจกรรมการมีส่วนร่วมผู้ถนนปลอดภัย สร้างแนวร่วมให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนฯ



กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเขต	วัน/เวลา/สถานที่	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่	หมายเหตุ
กรุงเทพฯ-ตะวันออก (เขตลาดกระบัง)	26 พ.ค 2565 (ดำเนินการแล้ว)	คนทำงาน	- บิคมอุตสาหกรรมอัญธานี	- มีคนทำงานและคนในชุมชนในจักรยานยนต์จำนวนมาก
กรุงเทพฯ-เหนือ (เขตหลักสี่)	26 มิ.ย 2565 (ดำเนินการแล้ว)	ประชาชนที่อาศัยในเคหะ	- เคหะหลักสี่	- ประชาชนที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง
กรุงเทพฯ-เหนือ (เขตบางพลัด)	19 ก.ค 2565 (คอนเฟิร์ม)	ประธานชุมชนหรือผู้แทน	- สำนักงานเขตบางพลัด	- มีคนทำงานและคนในชุมชนในจักรยานยนต์จำนวนมาก
กรุงเทพฯ-ใต้ (เขตคลองเตย)	ส.ค 2565 (ยังไม่ระบุ)	จักรยานยนต์รับจ้าง	- สำนักงานเขตคลองเตย	- เป็นแหล่งศูนย์กลางการเดินทางและมีจักรยานยนต์รับจ้างหลายจุด
กรุงเทพฯ-ใต้ (เขตทุ่งครุ)	ส.ค 2565 (ยังไม่ระบุ)	นักศึกษา	- มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี	- นักศึกษา ใช้จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะเป็นจำนวนมาก
กรุงเทพฯ-กลาง (เขตราชเทวี)	ก.ย 2565 (ยังไม่คอนเฟิร์ม)	ประชาชนที่สัญจรบริเวณนั้น/จักรยานยนต์รับจ้าง	- ออนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	- เป็นแหล่งศูนย์กลางการเดินทางและมีจักรยานยนต์รับจ้างหลายจุด

หมายเหตุ จัดกิจกรรมจำนวน 6 แห่ง สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม



กิจกรรมการมีส่วนร่วมผู้ถนนปลอดภัย สร้างแนวร่วมให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนฯ บิคมอุตสาหกรรมอัญธานี เขตประเวศ วันที่ 26 พฤษภาคม 2565



SAVE LIVES ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร

กิจกรรมการมีส่วนร่วมผู้ถนนปลอดภัย สร้างแนวร่วมให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนฯ เคหะชุมชนหลักสี่ เขตหลักสี่ วันที่ 26 มิถุนายน 2565



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานจรรยาและขนส่ง กองนโยบายและแผนงาน โทร.๐-๒๒๕๙-๑๒๑๑๓ หรือโทร.๒๒๕๙-๑๒๑๑๓  
 ที่ ...พ.ศ.๒๕๖๕/๒๖๕๕ วันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๕  
 เรื่อง ...ขอส่งข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนรายเขตและคลัสเตอร์เสี่ยงประชาชนในพื้นที่ลดอุบัติเหตุทางถนน  
 เรียน ผู้อำนวยการเขต

สำนักงานจรรยาและขนส่งขอส่งข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนรายเขต และคลัสเตอร์เสี่ยงประชาชนในพื้นที่ลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย

๑. ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนกรุงเทพมหานครจำนวนรายเขต (เฉพาะกรณีผู้เสียชีวิต) ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๔ ถึง ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุกรุงเทพมหานคร (ศรท.) ซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนกองบัญชาการตำรวจนครบาล ของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศรปถ.) บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ศูนย์เฝ้าระวัง สำนักงานการแพทย์ เพื่อให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต (ศปถ.เขต) นำข้อมูลดังกล่าวไปดำเนินการแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ อันจะส่งผลให้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง สอดคล้องกับนโยบายของผู้อำนวยการกรุงเทพมหานคร ในการสร้างกรุงเทพมหานครเป็นมหานครแห่งความปลอดภัย รายละเอียดตามเอกสารแนบ

๒. คลัสเตอร์เสี่ยงประชาชนในพื้นที่ ความยาวไม่เกิน ๑ กิโลเมตร จำนวน ๑๖ คลัสเตอร์ ซึ่งเป็นการได้รับรางวัลจากกิจกรรม “ร่วมใจ ร่วมคิด ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คนปลอดภัย ชุมชนเป็นสุข” ภายใต้แนวคิด “ลดอุบัติเหตุทางถนน ทุกคนช่วยได้” เพื่อเผยแพร่ทางช่องทางต่างๆของสำนักงานเขต อาทิเช่น สื่อทางโทรทัศน์ ณ จุดบริการ One Stop Service อันเป็นการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงประชาสัมพันธ์การไรด์เซ็นเซอร์ความปลอดภัย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ผลเป็นประการใด กรุณาแจ้งให้ สำนักงานจรรยาและขนส่ง ทราบด้วย จักขอบคุณยิ่ง

บันทึกข้อความ  
 (นายธนวิทย์ นนทประเสริฐวิเชียร)  
 ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน  
 สำนักงานจรรยาและขนส่ง  
 ปฏิบัติราชการแทนผู้อำนวยการจรรยาและขนส่ง



## ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

**การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน  
กรุงเทพมหานคร (ศปท.กทม.) ครั้งที่ 3/2565  
วันที่ 28 มิถุนายน 2565 เวลา 13.30 น.**



### ประเด็นและสาระสำคัญของการประชุม

- 1. เปลี่ยนวิธีการประเมินจุดเสี่ยง** จากข้อมูลอุบัติเหตุ, ภาพถ่าย และพฤติกรรม (ใช้ฐานข้อมูลอุบัติเหตุจริง)
- 2. จัดทำมาตรฐานของถนน** ที่เหมาะกับการใช้รถทุกประเภท เพื่อเป็นรูปแบบที่ชัดเจน และมีวิธีการแก้ไขร่วมกัน
- 3. IRAP** นำนิยามมาวิเคราะห์ใหม่ ให้เป็นเกณฑ์เดียวกันจะต้องประเมินถนนทั้งเครือข่ายกทม. เพื่อความเหมาะสมโดยแยกเป็น 2 ระดับ Macro และ Micro เริ่มจากการประเมินผล โดยให้ความสำคัญกับถนนที่เสี่ยงสูงก่อน แก้ไขทันที
- 4. สจส. รับผิดชอบจัดทำ + รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ** เพื่อนำไปวิเคราะห์ และจัดทำ Risk Map เป็น Platform ฐานข้อมูลกลางเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ซึ่งมีข้อมูลจากหลายแหล่ง เช่น ThaiRSC ศูนย์เฝ้าระวังฯ ภายในระยะเวลา 1 เดือน และจัดทำ Dash Board ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนรายวัน เพื่อผู้บริหารกรุงเทพมหานครทราบ
- 5. ดำเนินการแก้ไขทางข้ามม้าลาย 3,000 จุด** ภายใน 100 วัน โดยจัดลำดับความสำคัญ (เขียว เหลือง แดง) กำหนดผู้รับผิดชอบ การจัดทำมาตรฐานทางม้าลายร่วมกับนักวิชาการ โดยต้องรายงานความคืบหน้าจำนวนจุดที่แก้ไขแล้วเสร็จให้ผู้ว่าฯ กทม.ทราบทุกเดือนควบคู่ไปกับการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน



## 1.2 การกำหนด speed zone บริเวณทางข้าม

**การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน  
กรุงเทพมหานคร (ศปท.กทม.) ครั้งที่ 3/2565  
วันที่ 28 มิถุนายน 2565 เวลา 13.30 น.**



### ประเด็นและสาระสำคัญของการประชุม (ต่อ)

- 6. Speed Limit**  
ติดตั้งป้ายเตือน ร่วมกับ บชน.ในการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ทั่ว กทม. โดยนำร่องในพื้นที่หน้าโรงเรียน เขตชุมชนหรือ พื้นที่อันตรายเช่น โค้งรัชดา สะพานข้ามแยกคลองตัน และใช้กล้องตรวจจับความเร็วในการบังคับใช้กฎหมาย
- 7. จัดหาแนวทางรณรงค์ทั้ง Hard – Soft Power**  
เช่น ให้คะแนนผู้จับขโมยมอเตอร์ไซค์ จัดทำสติ๊กเกอร์วันนี้ปลอดภัย ใช้ถนนอย่างมีวินัย มี Feedback ของผู้กระทำผิดเช่น เม้าแล้วจับ จับเร็ว ต้องออกจากกลุ่ม Rider
- 8. จัดทำช่องทางของจักรยานยนต์** แต่จะต้องดูพื้นที่แต่ละโซน การจำกัดความเร็ว ความเหมาะสมของเลนจักรยานยนต์
- 9. แนวทางการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์**  
ให้ศึกษาถอดบทเรียนบทเรียนจากกรุงเทพฯ ประเทศไต้หวัน เป็นแนวทางในการบริหารจัดการด้านจราจรและให้มุ่งเน้นไปที่ Rider เสนอให้มีการอบรมแบบ e-learning รณรงค์ให้จับขโมยก่อนเริ่มทำงาน โดยประสาน SCG ในการอบรมสร้าง Safety Manager หรือครูฝึก รวมถึงเสนอให้ Rider ติดหมายเลขประจำตัวที่เสื้อ เพื่อสามารถระบุตัวตน และประชาชนสามารถ Complain กับบริษัทต้นสังกัดได้
- 10. การมีส่วนร่วมของประชาชน** สร้างวัฒนธรรมระยะยาว ร่วมกับการสร้างการรับรู้ที่ถูกต้อง





# 1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

## แถลงข่าวโครงการ

## ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

**บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ**  
**ว่าด้วยการเสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร**  
**ระหว่าง**  
**กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร**  
**การนิเทศสหการแห่งประเทศไทย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน**  
**บริษัท โหลฮอตา จำกัด และ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด**

ทั้งสองฝ่ายมีนโยบายในการที่จะดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนในลักษณะที่เป็นบูรณาการและเกิดประโยชน์ในโครงการด้านวิศวกรรมจราจรและการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับประสิทธิภาพของโครงการ... (text continues describing the cooperation goals and objectives)

ข้อ ๑ กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร การนิเทศสหการแห่งประเทศไทย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน บริษัท โหลฮอตา จำกัด และ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มีมติร่วมกันที่จะดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน... (text continues with article 1 details)

ข้อ ๒ กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ร่วมกันสนับสนุนการดำเนินโครงการ... (text continues with article 2 details)

บันทึกนี้ มี วันที่ ๑๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๕

พลตำรวจตรี (จิมสัน แก้วมงคล) รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล

นายประจักษ์ เฉลิมไธยานันท์ ผู้อำนวยการสำนักบริหารการขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร

นายสุรชาติ กวีเนตร หัวหน้าศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

นายพรหมพงศ์ ชิววงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

นายอัษฎางค์ พงษ์สวัสดิ์ นายช่างเทคนิค

นายอัษฎางค์ พงษ์สวัสดิ์ นายช่างเทคนิค



### พิธีลงนามความร่วมมือ



**โครงการเสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร**

**หลักการและเหตุผล**  
 หัวใจสำคัญของการจราจรที่ดีคือวินัยของผู้ขับขี่ซึ่งมีความซื่อสัตย์และความเสียของอย่างเหมาะสม ทั้งในวิธี-จากอุบัติเหตุ หรือวิธี-ซึ่งส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตน้อย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจรที่หนาแน่นหรือเบาเบาดี รวมทั้งการมีวินัยของผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด... (text continues)

**วัตถุประสงค์**  
 เพื่อส่งเสริมวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร

**ขอบข่าย**  
 ๑. การรณรงค์ประชาสัมพันธ์  
 ๒. การให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจร  
 ๓. การสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน

**ข้อ ๓** กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร การนิเทศสหการแห่งประเทศไทย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน บริษัท โหลฮอตา จำกัด และ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ร่วมกันสนับสนุนการดำเนินโครงการ... (text continues)

วัตถุประสงค์ของโครงการนี้ มี ๓ ประการ ดังนี้  
 ๑. เพื่อส่งเสริมวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร  
 ๒. เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจร  
 ๓. เพื่อสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน

ทั้งนี้ โครงการความร่วมมือดังกล่าวจะดำเนินการในลักษณะบูรณาการ โดยจะมีการประชุมหารือกันเป็นระยะ ๆ เพื่อติดตามผลการดำเนินงานและปรับปรุงแก้ไขโครงการให้เหมาะสมตามสถานการณ์

โครงการความร่วมมือนี้มีระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕

เอกสารที่แนบมาประกอบด้วย... (text continues)

**ข้อ ๔** กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร การนิเทศสหการแห่งประเทศไทย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน บริษัท โหลฮอตา จำกัด และ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ร่วมกันสนับสนุนการดำเนินโครงการ... (text continues)

วัตถุประสงค์ของโครงการนี้ มี ๓ ประการ ดังนี้  
 ๑. เพื่อส่งเสริมวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร  
 ๒. เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจร  
 ๓. เพื่อสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน

ทั้งนี้ โครงการความร่วมมือดังกล่าวจะดำเนินการในลักษณะบูรณาการ โดยจะมีการประชุมหารือกันเป็นระยะ ๆ เพื่อติดตามผลการดำเนินงานและปรับปรุงแก้ไขโครงการให้เหมาะสมตามสถานการณ์

โครงการความร่วมมือนี้มีระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕

เอกสารที่แนบมาประกอบด้วย... (text continues)

**ข้อ ๕** กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร การนิเทศสหการแห่งประเทศไทย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน บริษัท โหลฮอตา จำกัด และ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ร่วมกันสนับสนุนการดำเนินโครงการ... (text continues)

วัตถุประสงค์ของโครงการนี้ มี ๓ ประการ ดังนี้  
 ๑. เพื่อส่งเสริมวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร  
 ๒. เพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจร  
 ๓. เพื่อสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน

ทั้งนี้ โครงการความร่วมมือดังกล่าวจะดำเนินการในลักษณะบูรณาการ โดยจะมีการประชุมหารือกันเป็นระยะ ๆ เพื่อติดตามผลการดำเนินงานและปรับปรุงแก้ไขโครงการให้เหมาะสมตามสถานการณ์

โครงการความร่วมมือนี้มีระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕

เอกสารที่แนบมาประกอบด้วย... (text continues)

**ประชุม ศปถ.กทม.ครั้งที่ 3/65**

**หลักการและเหตุผล**  
 กรุงเทพมหานครมีพื้นที่เมืองใหญ่ที่มีประชากรหนาแน่นและมีการจราจรที่คับคั่ง... (text continues)

**วัตถุประสงค์**  
 เพื่อส่งเสริมวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร

**ขอบข่าย**  
 ๑. การรณรงค์ประชาสัมพันธ์  
 ๒. การให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจร  
 ๓. การสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน

**สาระสำคัญของมติ**  
 ๑. การรณรงค์ประชาสัมพันธ์  
 ๒. การให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจร  
 ๓. การสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน



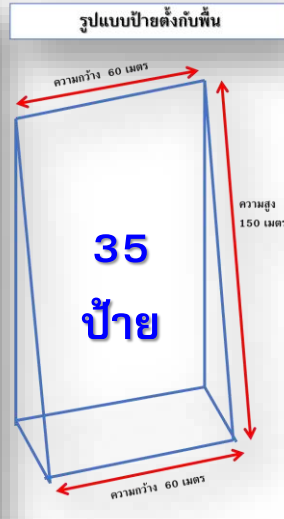
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

# 1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”



พื้นที่ที่กดขี่วินัยจราจร และสวมหมวกนิรภัย 100 %

ด้วยความห่วงใยจาก กองบัญชาการตำรวจนครบาล



## ถนนรอบนิคมฯลาดกระบัง

- 1.ถนนฉลองกรุง
  - 2.ถนนเจ้าคุณทหาร
  - 3.ถนนคุ้มเกล้า
  - 4.ถนนสุวินทวงศ์
  - 5.ถนนร่วมเกล้า
- พื้นที่สน.

- 1.สน.ฉลองกรุง
- 2.สน.ลาดกระบัง
- 3.สน.ร่วมเกล้า
- 4.สน.จรเข้ไฉย
- 5.มีนบุรี
- 6.ลำผักชี

## CCTVกทม.รวม46จุด

ลำดับ	สถานที่	หมายเลข	จำนวน(ตัว)	หมายเหตุ	ท้องถิ่น.
1	หน้าหมู่บ้านสีสรร 13	EB-NC-27	2	ถนนสุวินทวงศ์-ขาเข้า	สน.ลำผักชี
2	หน้าศรีสวัสดิ์	EB-NC-25	2	ถนนสุวินทวงศ์-ขาออก	สน.ลำผักชี
3	ปากซอยร่มเกล้า 20 หน้าซอยวัดป่ากิ้ง	CM1-LB-020	3		สน.ร่วมเกล้า
4	ซอยร่มเกล้า 19/6	CM1-LB-082	3		สน.ร่วมเกล้า
5	ปากซอยร่มเกล้า 24	CM1-LB-003	3		สน.ร่วมเกล้า
6	ปากซอยลาดกระบัง 5/2	CM3-LB-050	3	ถนนลาดกระบัง	สน.ลาดกระบัง
7	ปากซอยลาดกระบัง 5/3	CM3-LB-124-01	3	ถนนลาดกระบัง	สน.ลาดกระบัง
8	ปากซอยลาดกระบัง 5/5	CM3-LB-006	3	ถนนลาดกระบัง	สน.ลาดกระบัง
9	ปากซอยลาดกระบัง 7	CM1-LB-009	4	ถนนลาดกระบัง	สน.ลาดกระบัง
10	ปากซอยลาดกระบัง 9/1	CM3-LB-007	3	ถนนลาดกระบัง	สน.ลาดกระบัง
11	ปากซอยลาดกระบัง 9/2	CM3-LB-008	3	ถนนลาดกระบัง	สน.ลาดกระบัง
12	สามแยกลาดกระบัง	CM1-LB-041	4	ถนนลาดกระบัง	สน.ลาดกระบัง
13	แยกคิงส์ตัน(KICD)	CM1-LB-008	4	ถนนเจ้าคุณทหาร	สน.ลาดกระบัง
14	สามแยกมอเดิร์นวิทย์	CM1-LB-054	4	ถนนร่วมเกล้า	สน.ลาดกระบัง
15	ปากซอยฉลองกรุง	CM1-LB-025	4	ถนนฉลองกรุง(ขาเข้า)	สน.ฉลองกรุง
16	ป้อมจราจรหน้ากม.นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง	EB-LB-07	3	ถนนฉลองกรุง(ขาเข้า)	สน.ฉลองกรุง
17	เชิงสะพานลำตดก้อ	CM1-LB-088	3	ถนนฉลองกรุง(ขาเข้า)	สน.ฉลองกรุง
18	ก้นถ้ำสามแยกเจ้าคุณทหาร	EB-LB-32	3	ถนนฉลองกรุง(ขาออก)	สน.ฉลองกรุง
19	ปากซอยฉลองกรุง23	CM3-LB-093	3	ถนนฉลองกรุง(ขาออก)	สน.ฉลองกรุง
20	สามแยกนิคมลาดกระบัง	EB-LB-18	3	ถนนฉลองกรุง(ขาออก)	สน.ฉลองกรุง
21	ปากทางออกหัวของเลนเขาวราช	EB-LB-19	2	ถนนฉลองกรุง(ขาออก)	สน.ฉลองกรุง
22	ปากซอยฉลองกรุง 43	CM1-LB-084	4	ถนนฉลองกรุง(ขาออก)	สน.ฉลองกรุง
23	สามแยกเจ้าคุณทหาร	EB-LB-33	2	ถนนเจ้าคุณทหาร(ขาเข้า)	สน.ฉลองกรุง
24	เจ้าคุณทหารตัดคุ้มเกล้า	EB-LB-34	2	ถนนเจ้าคุณทหาร(ขาเข้า)	สน.ฉลองกรุง
25	เชิงสะพานคลอง4	EB-LB-06	2	ถนนเจ้าคุณทหาร(ขาเข้า)	สน.ฉลองกรุง
26	สามแยกเจ้าคุณปาด	EB-LB-22	2	ถนนเจ้าคุณทหาร(ขาออก)	สน.ฉลองกรุง
27	ร้านกาแฟพร้อมล้ำม	EB-LB-20	3	ถนนเจ้าคุณทหาร(ขาออก)	สน.ฉลองกรุง
28	เจ้าคุณทหารตัดคุ้มเกล้า	CM3-LB-040	4	ถนนเจ้าคุณทหาร(ขาออก)	สน.ฉลองกรุง
29	ซอยคุ้มเกล้า 34	CM3-LB-088	3	ถนนคุ้มเกล้า(ขาออก)	สน.ฉลองกรุง
30	ซอยคุ้มเกล้า 32	CM3-LB-087	3	ถนนคุ้มเกล้า(ขาออก)	สน.ฉลองกรุง
31	ซอยคุ้มเกล้า 8	EB-MB-27	2	ถนนคุ้มเกล้า(ขาออก)	สน.ฉลองกรุง
32	ซอยคุ้มเกล้า 1/1	CM1-MR-033	4	ถนนคุ้มเกล้า(ขาเข้า)	สน.ฉลองกรุง
33	ปากซอยฉลองกรุง 1	CM1-LB-12-CO1	3	ถนนฉลองกรุง	สน.จรเข้ไฉย
34	ปากซอยฉลองกรุง 1	AC-LB-08-B03	3	ถนนฉลองกรุง	สน.จรเข้ไฉย
35	แยกทางเข้าสนามบิน	CM3-LB-010	3	ถนนลาดกระบัง	สน.จรเข้ไฉย
36	แยกลาดกระบัง 54	CM-LB-27-01	3	ถนนลาดกระบัง	สน.จรเข้ไฉย
37	แยกวิเศษมนตรี	CM-LB-21-01	3	ถนนหลวงแพ่ง	สน.จรเข้ไฉย
38	แยกต่างระดับอ่อนนุช	CM3-LB-105	3	ถนนหลวงแพ่ง	สน.จรเข้ไฉย
39	แยกตราชโยโกนา	CM-LB-030	4	ถนนหลวงแพ่ง	สน.จรเข้ไฉย
40	หน้าตู้ควบคุมสัญญาณไฟแยกราษฎร์วิถีถนนสุวินทวงศ์(ขาเข้า)	CM1-MR-011	4		สน.มีนบุรี
41	หน้าตู้ควบคุมสัญญาณไฟแยกราษฎร์วิถีถนนราชวิถี(ขาเข้า)	EB-MB-23	2		สน.มีนบุรี
42	หน้าตู้ควบคุมสัญญาณไฟ บ. ติชูชิ่งเกล้า	AC-MRO1-B03	1		สน.มีนบุรี
43	หน้าตู้ควบคุมสัญญาณไฟแยก หน้า น.เกษมบัณฑิต ถนนร่วมเกล้า	AC-MRO1-B02	1		สน.มีนบุรี
44	หน้าตู้ควบคุมสัญญาณไฟแยก หน้า น.เกษมบัณฑิต ถนนร่วมเกล้า	AC-MRO1-B01	1		สน.มีนบุรี
45	หน้าตู้ควบคุมสัญญาณไฟแยกร่วมเกล้า	TF1-MB-06	4		สน.มีนบุรี
46	หน้าตู้ควบคุมสัญญาณไฟแยกร่วมเกล้า	EB-MB-35	4		สน.มีนบุรี

## จัดอบรมBBS วันที่18 ก.ค.65

กำหนดการ

วันที่ 1 วันที่ 18 กรกฎาคม 2565 เวลา 09.00 – 12.00 น.	09.00 – 09.30 น.	กล่าวต้อนรับผู้ประสงค์และเปิดการสัมมนา โดย พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก
	09.30 – 10.00 น.	*ติดตามและแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร* โดย ผู้แทน ศรท.
	10.00 – 11.50 น.	การบรรยายเชิงปฏิบัติการ และ case study เรื่อง "เครื่องมือ Behavior Base Safety: BBS เพื่อร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย" โดย อาจารย์วิริยะ จี้อสุวรรณ
	11.50 – 12.00 น.	เปิดเวทีแลกเปลี่ยนและตอบข้อซักถาม
วันที่ 2 วันที่ 18 กรกฎาคม 2565 เวลา 13.30 – 16.30 น.	13.30 – 14.00 น.	กล่าวต้อนรับผู้ประสงค์และเปิดการสัมมนา โดย พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก
	14.00 – 14.30 น.	*ติดตามและแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร* โดย ผู้แทน ศรท.
	14.30 – 16.20 น.	การบรรยายเชิงปฏิบัติการ และ case study เรื่อง "เครื่องมือ Behavior Base Safety: BBS เพื่อร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย" โดย อาจารย์วิริยะ จี้อสุวรรณ
	16.20 – 16.30 น.	เปิดเวทีแลกเปลี่ยนและตอบข้อซักถาม



การดำเนินงานเชิงปฏิบัติการเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยด้วยเครื่องมือ Behavior Base Safety: BBS

โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจร เพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

วันที่ 18 กรกฎาคม 2565 เวลา 09.00 – 12.00 น. และ 13.30 – 16.30 น.

ผ่านระบบ zoom

วัตถุประสงค์

1. เพื่อติดตามทิศทางการดำเนินงานในพื้นที่จังหวัดราชบุรีและพื้นที่กรุงเทพมหานครซึ่งได้ดำเนินการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่เชิงป้องกันอุบัติเหตุตามแนวคิดความปลอดภัย
2. เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ การนิคมอุตสาหกรรม (ในพื้นที่ กทม.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยโดยใช้เครื่องมือ Behavior Base Safety (BBS)

สถานที่จัดงาน onsite ที่อู่ประจวบ กองบังคับการตำรวจจราจร

กลุ่มเป้าหมาย onsite :

- พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก
- สน. ในพื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง จำนวน 6 สน. สน. ๒๒ 2 ท่าน โดยแบ่งเป็น เจ้า 3 สน. และ ป่าจ 3 สน.
- อาจารย์วิริยะ จี้อสุวรรณ
- ทีม ศรท. และ ทีมอำนวยการในศูนย์ จำนวน 10 คน
- พนักงาน จาก บริษัทการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด

Online :

- รองผู้กำกับการจราจร และ ตำรวจจราจรจำนวน 3,000 คน โดยแบ่งเป็น เจ้า 1,500 คน และ ป่าจ 1,500 คน
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด (observe)

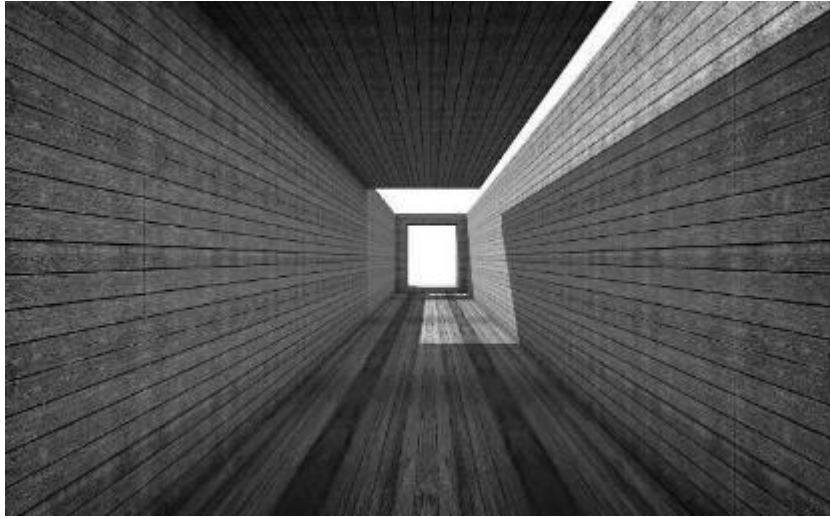
บันทึกและสื่อประชาสัมพันธ์ วันที่ 12 กรกฎาคม 2565



## วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ.

2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปี2565

2.2 Case base (3 Case)

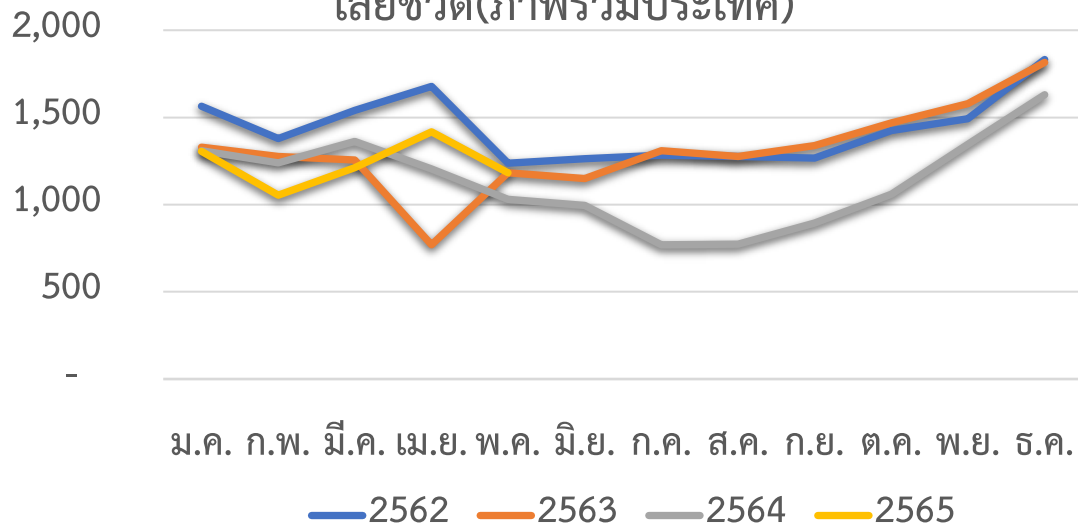


## วาระที่ 2

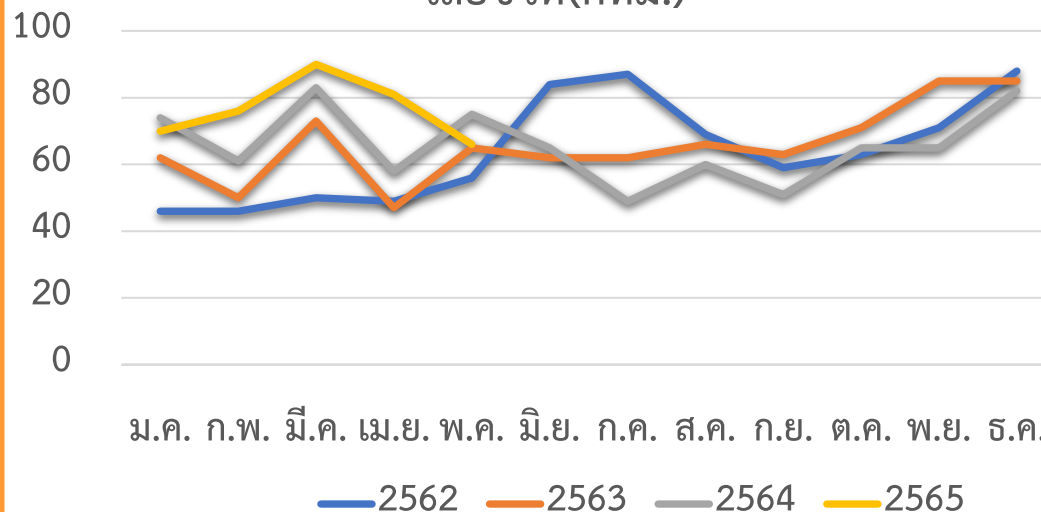


ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

เสียชีวิต(ภาพรวมประเทศ)



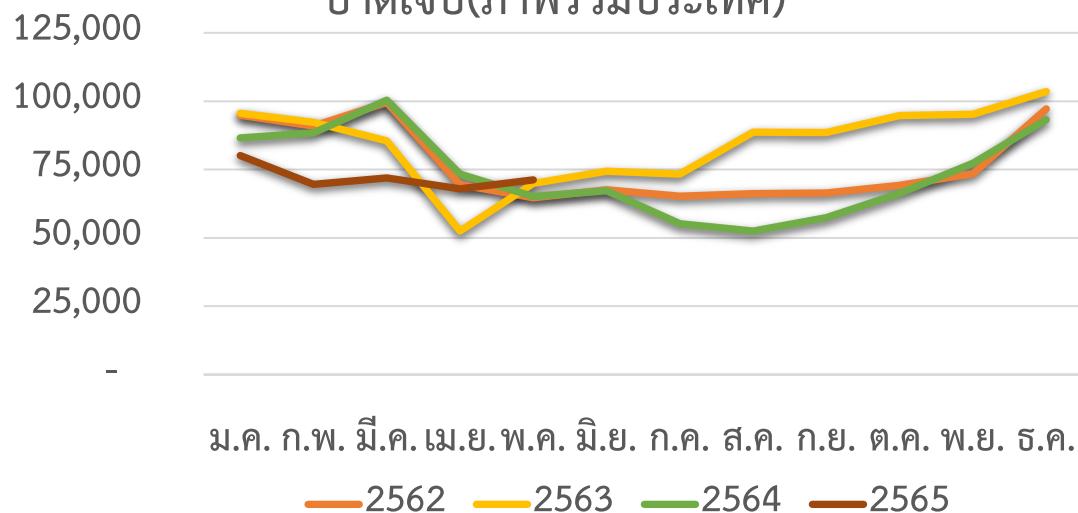
เสียชีวิต(กทม.)



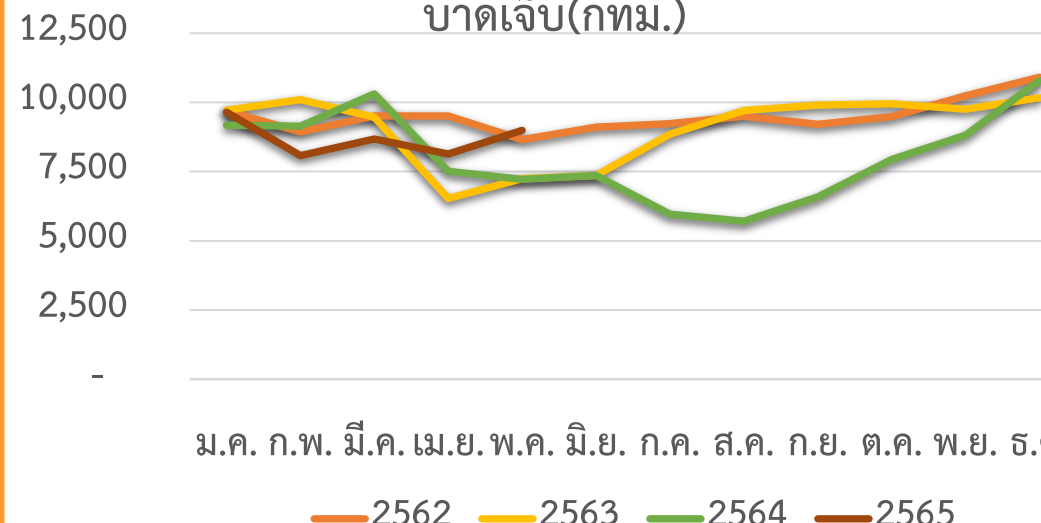
ภาพรวมประเทศ  
เสียชีวิต +0.42%  
บาดเจ็บ -12.81%

กทม  
เสียชีวิต +9.12%  
บาดเจ็บ +0.41%

บาดเจ็บ(ภาพรวมประเทศ)

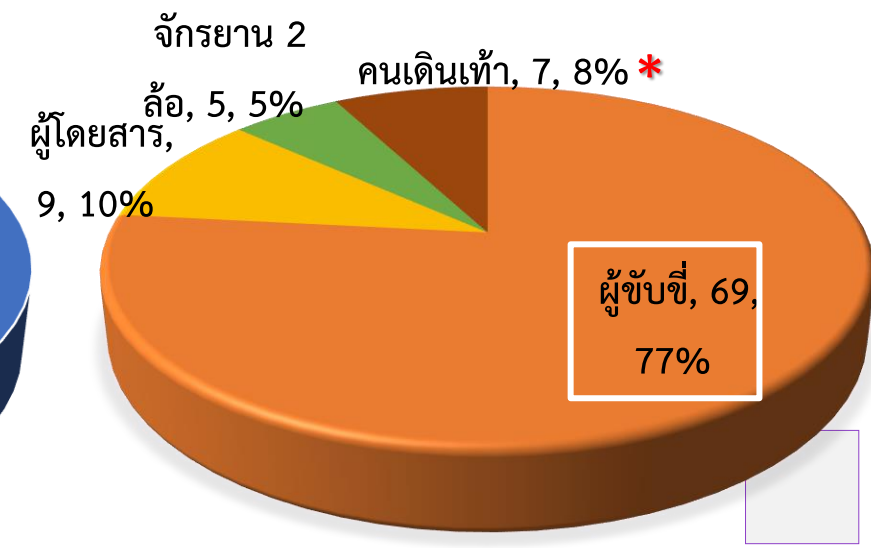
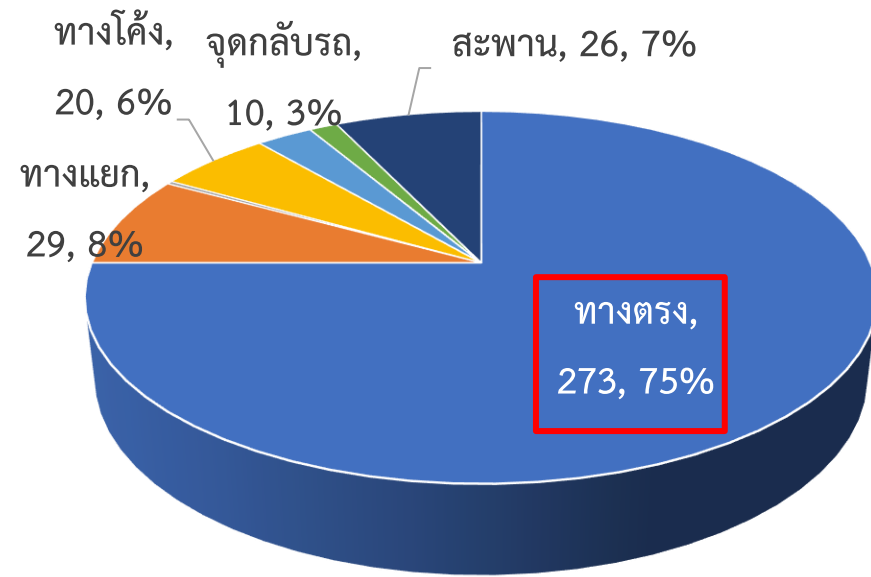
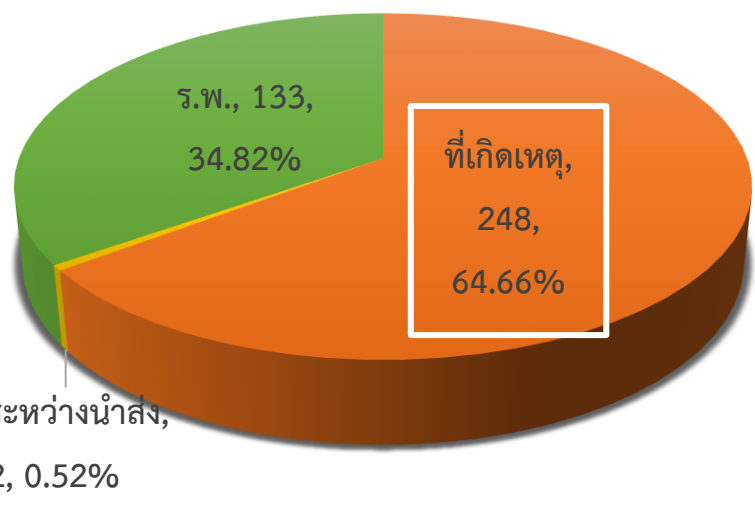
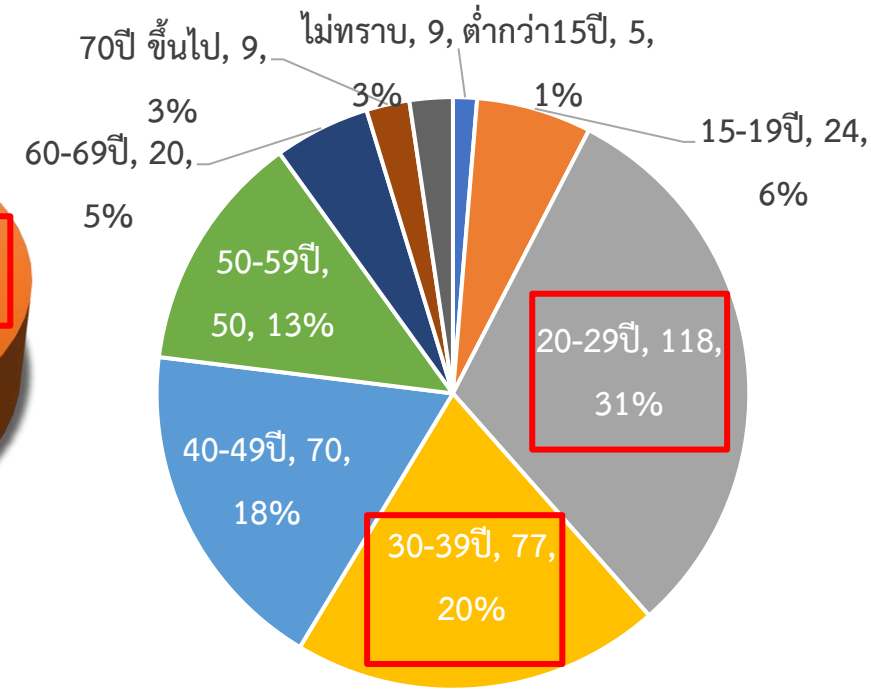
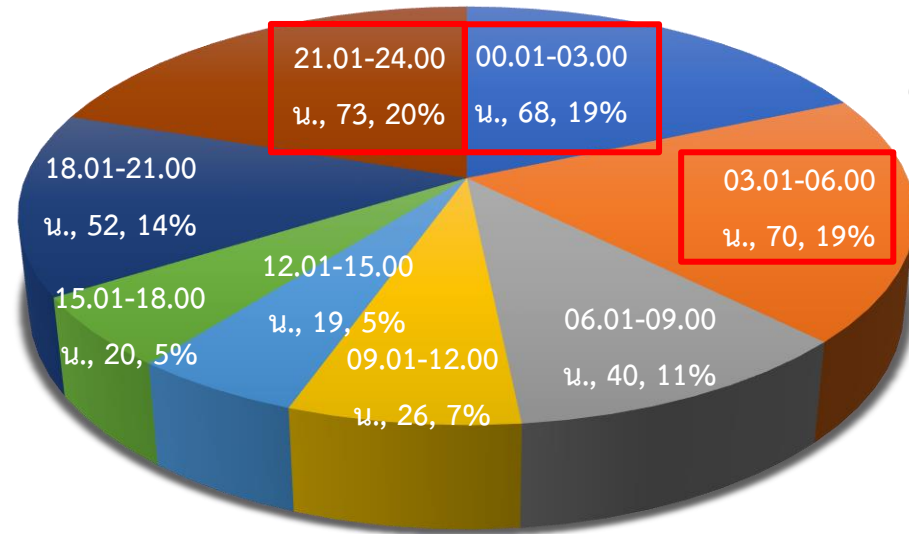
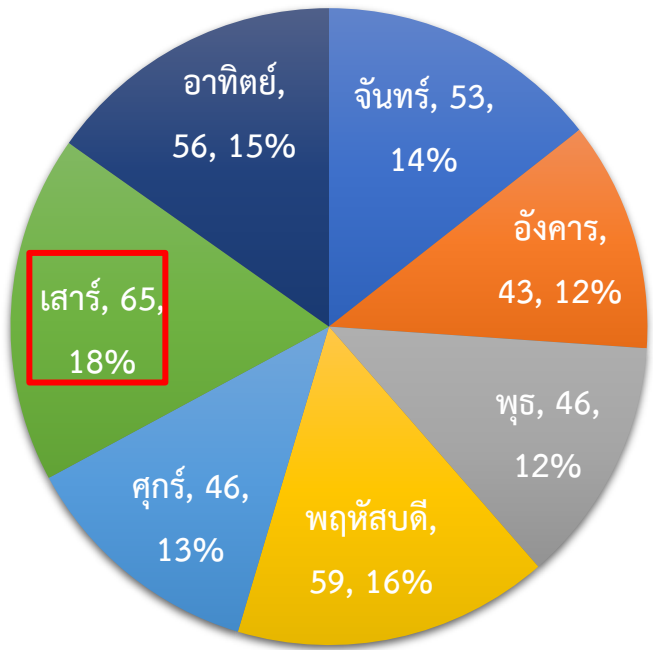


บาดเจ็บ(กทม.)



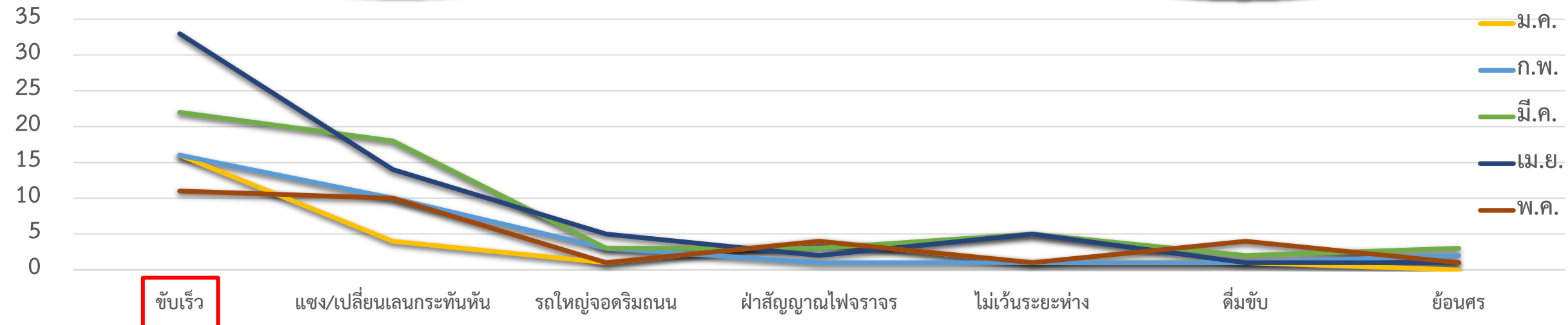
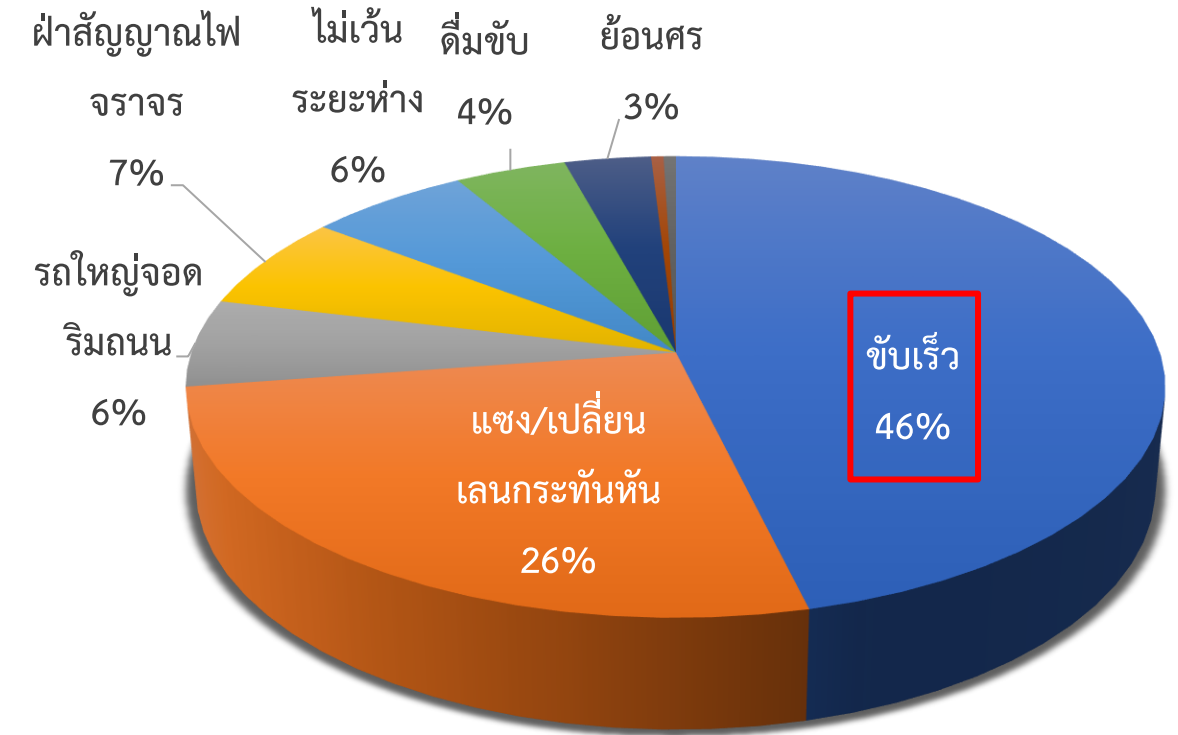
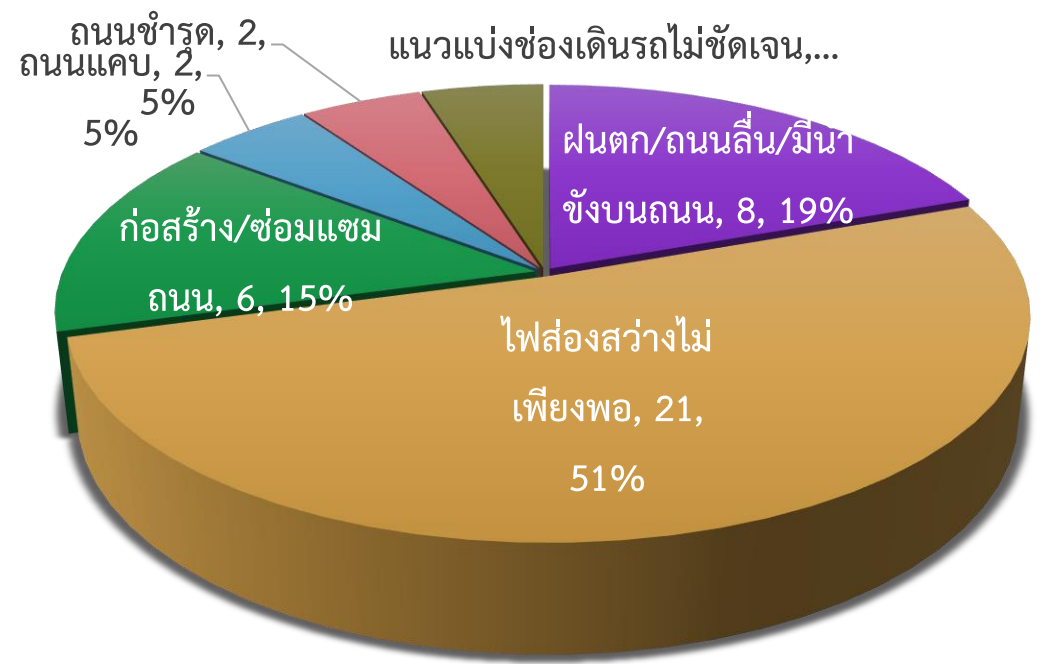
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

พื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี2565





## ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)



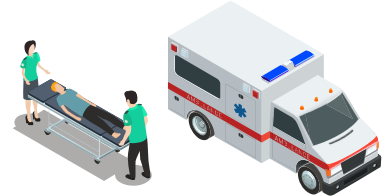
ดื่มขับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

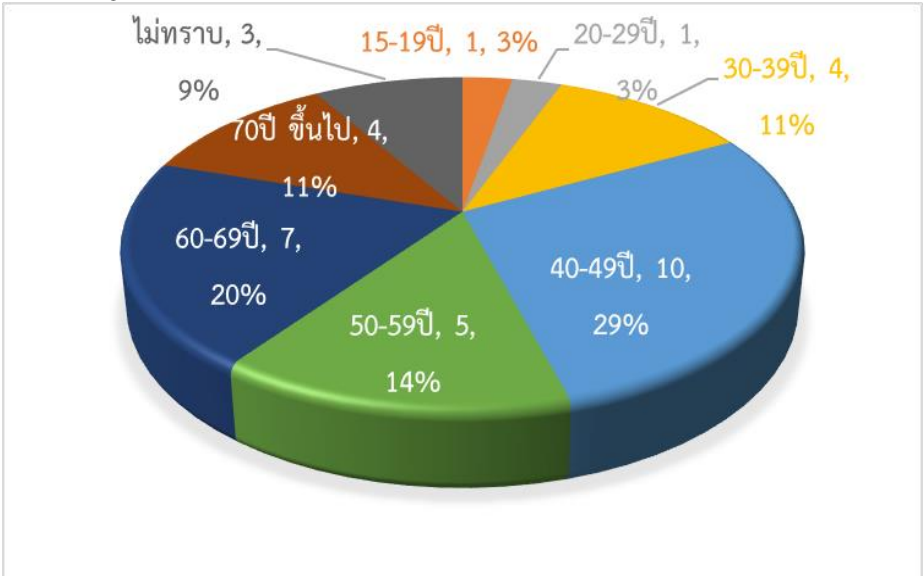
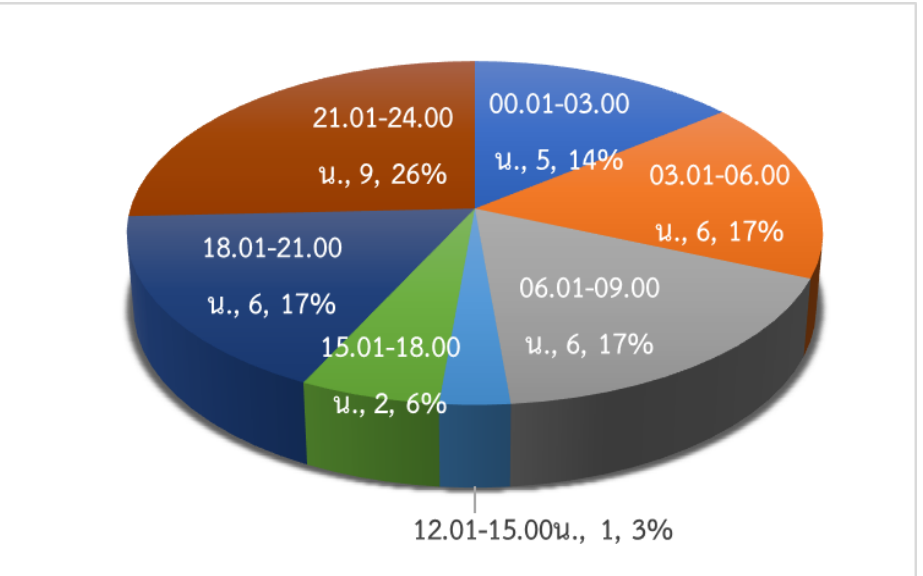
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
จำนวนรวม	70	76	90	81	66								383
เดินถนน	8	9	7	4	7								35
คิดเป็น%	11%	12%	8%	5%	11%								9%

ชนคนเดินเท้า ปี2565

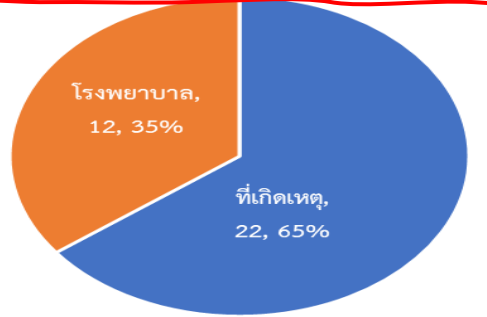
ผู้เสียชีวิตเป็นคนเดินถนน/ข้ามถนนคิดเป็น 9% ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่เกิดเหตุขณะกำลังเดิน/วิ่งข้ามถนน



รถที่ก่อให้เกิดเหตุเป็นรถยนต์/กระบะเป็นส่วนใหญ่



ผู้ประสบภัยเสียชีวิตที่เกิดเหตุคิดเป็น 65% สะท้อนให้เห็นถึงความรุนแรงในการเกิดเหตุ



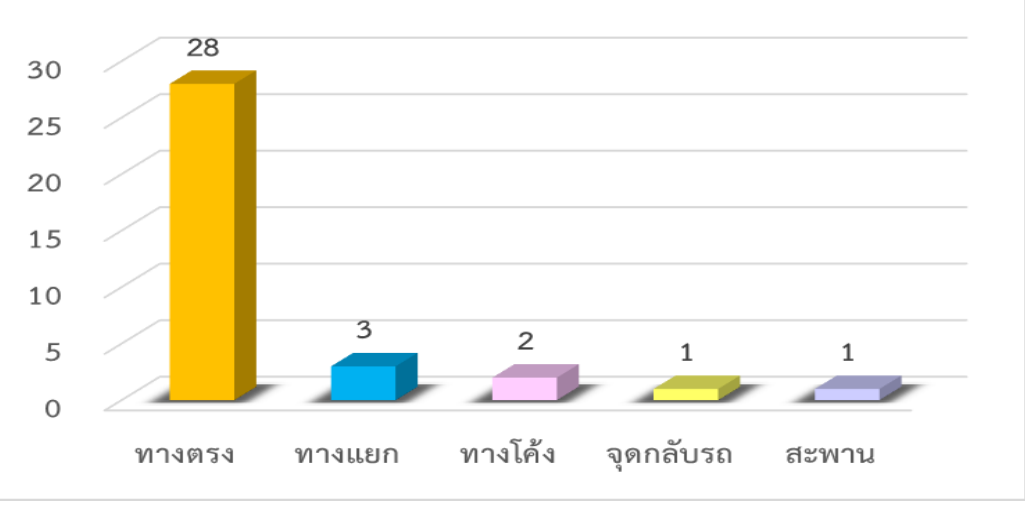
ส่วนใหญ่เกิดเหตุช่วงเย็นหลัง 18.00น. และช่วงเช้ามืด ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่สายตาของผู้ขับขี่มีขีดจำกัดในการมองเห็น

ผู้เสียชีวิตอยู่ในช่วงอายุ 40-49 ปี คิดเป็น 29% ช่วงอายุ 60-69 ปี คิดเป็น 20% (เกิดเหตุช่วงเวลา 18.01-21.00 น. = 3 ราย, 21.00-24.00 น. = 1 ราย, 3.01-6.00 น. = 2 ราย, 6.01-9.00 น. = 1 ราย) ช่วงอายุ 70 ปี ขึ้นไป 11% (เกิดเหตุช่วงเวลา 18.01-21.00 น. = 1 ราย, 6.01-9.00 น. = 2 ราย, 15.01-18.00 น. = 1 ราย) เห็นได้ว่าผู้สูงอายุ (อายุ 60 ปี ขึ้นไป) เกิดเหตุในช่วงเวลา 18.01-21.00 น. เป็นส่วนใหญ่ คิดเป็น 36.36% ของจำนวนผู้สูงอายุที่เสียชีวิตขณะเดินข้ามถนน

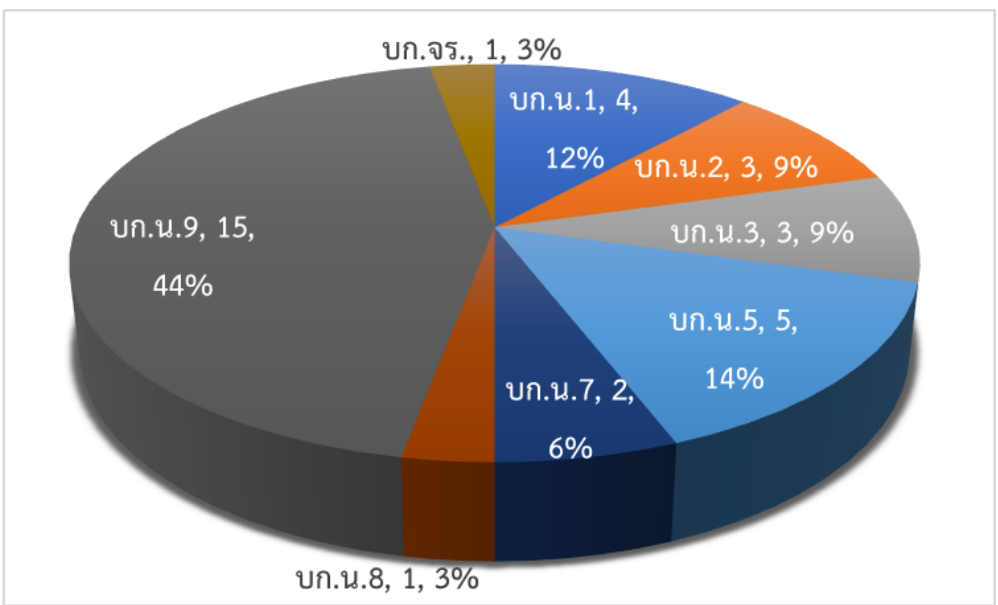


ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

ชนคนเดินเท้า ปี2565



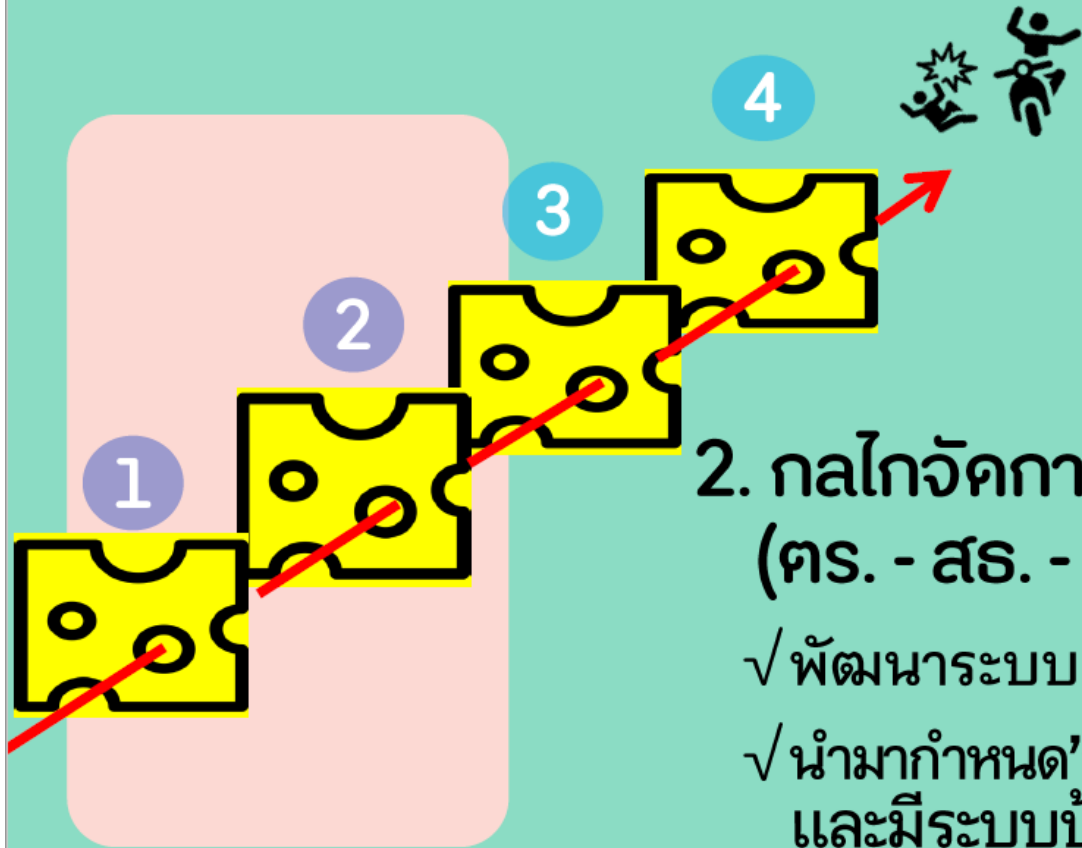
เกิดเหตุทางตรงมากถึง80% ส่วนหนึ่งอาจเกิดจากผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็ว



ลักษณะเหตุรถเฉี่ยวชนคนเดินถนน  
 จำแนกตามกลุ่มเขต เกิดมากที่สุดในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร คิดเป็น37% รองลงมาคือกลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร17% ,กรุงเทพมหานคร 17%  
 จำแนกตาม บก.น. เกิดมากที่สุดในพื้นที่ บก.น.9 คิดเป็น44% รองลงมาคือ บก.น.5 คิดเป็น15% ,บก.น.1 คิดเป็น12%  
 ส่วนหนึ่งเกิดจากสภาพถนนส่วนใหญ่เป็นถนน4เลน(ฝั่งละ2เลน)มีเกาะกลางแต่ไม่มีที่กันสามารถเดินข้ามได้ตลอดแนว รถใช้ความเร็ว เป็นแหล่งชุมชน



## 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)



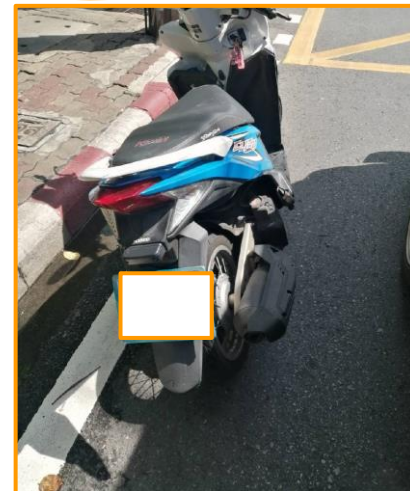
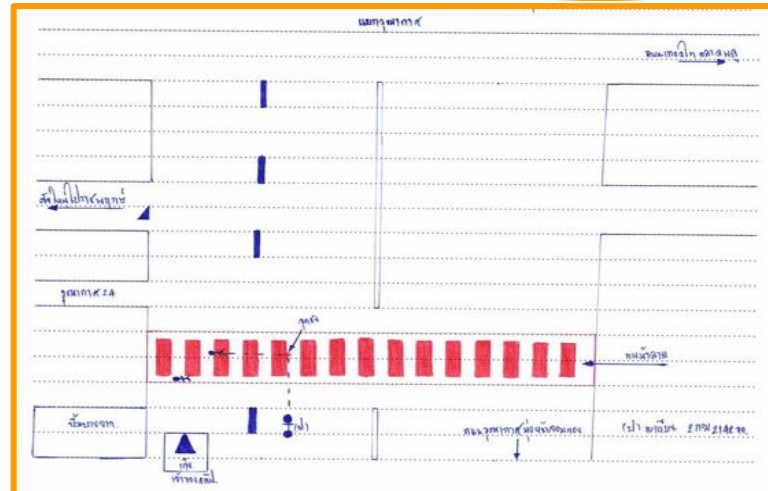
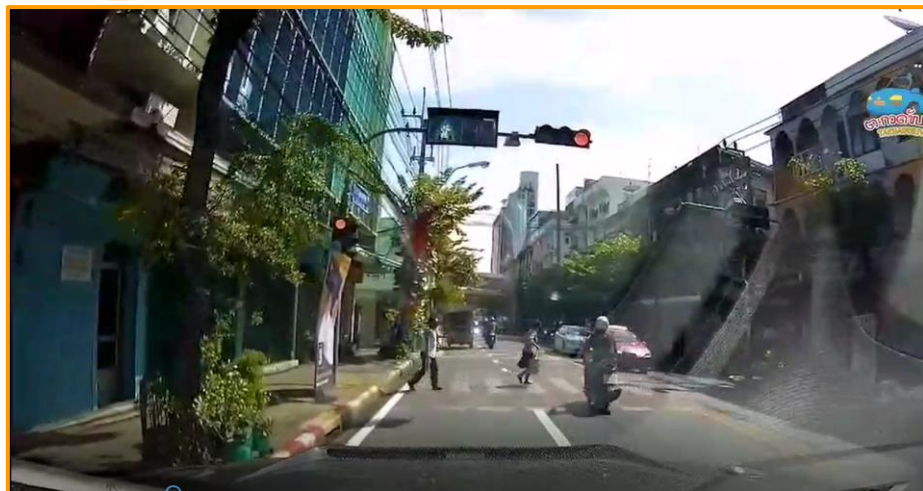
## 2.2 CASE BASE (1)





วันอังคารที่ 17 พ.ค. 65 เวลา 9.43 น. บริเวณถนนวุฒากาศ หน้าวัดใหม่ยายนุ้ย เขตธนบุรี ท้องที่ สน.ตลาดพลู จยย.ชนคนเดินข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจยย. และคนเดินข้ามถนนได้รับบาดเจ็บ

**พฤติการณ์** จยย. มาจากทางบางขุนเทียนตามถนนวุฒากาศมุ่งหน้ามาทางแยกวุฒากาศเพื่อไปทำงาน ขณะขับขี่มาถึงบริเวณปากซอยวุฒากาศ 24 ซึ่งเป็นทางม้าลายให้คนข้าม แต่ผู้ขับขี่รถจยย. ไม่ได้สังเกตสัญญาณไฟจราจรสีแดงและสัญญาณคนข้าม เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนคนเดินข้ามถนน ผู้ขับขี่รถจยย. เป็นหญิง อายุ 26 ปี , คนเดินข้ามถนนเป็นหญิง อายุ 63 ปี



**การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (พ.ร.บ.)**

**ผู้ที่มีหน้าที่ทำประกันภัย**

- เจ้าของรถ (ผู้ถือกรรมสิทธิ์)
- ผู้เช่าซื้อรถ (ผู้ถือกรรมครอบครอง)
- เจ้าของรถที่นำรถจดทะเบียนต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศ

**รถที่ต้องทำประกันภัย**

- รถยนต์ทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบก รถยนต์อื่นที่มีไว้ใช้ไม่ว่าจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือไฟฟ้าก็ตาม

**รถที่ไม่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย**

- รถสำหรับพระภิกษุสามเณร ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์สำนักพระราชวัง
- รถของกระทรวง ทบวง กรม รถของส่วนราชการ รถขององค์กรรัฐธรรมนุญ

**บทกำหนดโทษ**

- เจ้าของรถไม่ทำประกันภัย มีโทษ ปรับ ไม่เกิน 10,000 บาท
- ผู้ที่นำรถไม่ประกัน พ.ร.บ. มาใช้ มีโทษ ไม่เกิน 10,000 บาท

การคุ้มครอง: สร้างความพร้อมการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินทาง

**สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ**

กรณีนี้รถจยย. คันที่ก่อให้เกิดเหตุมีประกันภัย และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่จะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามจริงไม่เกิน 30,000 บาท ส่วนผู้ประสบภัยที่เป็นบุคคลภายนอกจะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามจริงและค่าอนามัยรวมแล้วไม่เกิน 80,000 บาท (กรณีนอนรักษาตัวในรพ. จะได้รับค่าชดเชยตามจำนวนวันนอนวันละ 200 บาทรวมไม่เกิน 20 วัน) โดยใช้สิทธิจากบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถคันเกิดเหตุ

**การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (พ.ร.บ.)**

**ความคุ้มครองของ พ.ร.บ.**

ค่าเสียหายเบื้องต้น	ส่วนเกินเบื้องต้น
- ไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิด	- เมื่อพิสูจน์ความรับผิดแล้ว
- ผู้ประสบภัยทุกคนอันเกิดจากรถ	- สำหรับบุคคลที่ 3
- เป็นการสำรองจ่ายขั้นต้น	- เป็นประกันค่าจูน

**รายละเอียดการจ่าย:**

- บาดเจ็บ:** ค่ารักษาไม่เกิน 30,000.-
- สูญเสียชีวิต / ทุพพลภาพถาวร / เสียชีวิต:** 35,000.-
- รวมแล้วไม่เกิน: 65,000.-**
- บาดเจ็บและค่าชดเชย IPD:** รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 84,000.-
- สูญเสียชีวิต / ทุพพลภาพถาวร:** รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 204,000 / 250,000 / 304,000.-
- สูญเสียชีวิตระหว่าง-3 / ทุพพลภาพถาวร / เสียชีวิต:** รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 504,000.-

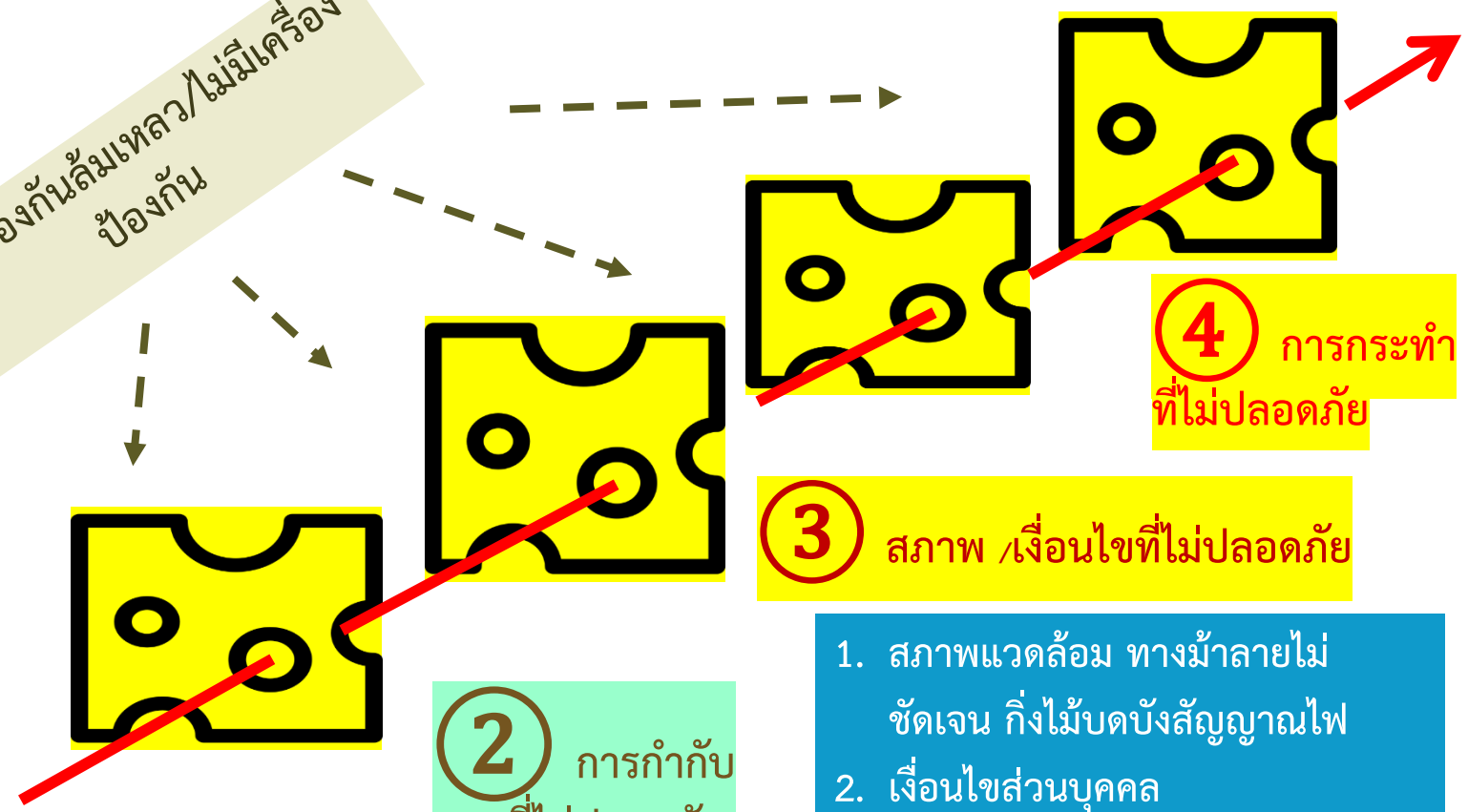
**อายุความการไม่สิทธิ**

- ไม่คุ้มครอง จาก พ.ร.บ. 180 วัน
- จากบุคคลทั่วไป 1 ปี
- จากบริษัทผู้รับประกันภัย 2 ปี

การคุ้มครอง: สร้างความพร้อมการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินทาง



ระบบป้องกันล้มเหลว/ไม่มีเครื่องป้องกัน



**1** อิทธิพลองค์การ

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยากาศในองค์การ
3. กระบวนการในองค์การ

**2** การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

1. กำกับดูแลไม่เพียงพอ
2. การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม
3. ล้มเหลวในการแก้ปัญหาที่รู้ดีอยู่แล้ว
4. กำกับดูแลฝ่าฝืน

**3** สภาพ / เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อม ทางม้าลายไม่ชัดเจน กิ่งไม้บดบังสัญญาณไฟ
2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
3. วิธีปฏิบัติ/กิจวัตรส่วนบุคคล

**4** การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

- ความผิดพลาด
  - การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์
  - ผู้ขับขี่รถไม่สนใจวารถที่อยู่ในเลนด้านซ้ายได้หยุดหรือชะลอรถ
  - คนเดินข้ามถนน มักมองรถครั้งเดียวก่อนข้ามถนน (ประเมินและคาดการณ์เพียงครั้งเดียว)
- การฝ่าฝืน
  - จนเคยชิน, ผิดปกติ
  - ผู้ขับขี่รถจยย.ไม่ได้สังเกตสัญญาณไฟจราจรสีแดงและสัญญาณคนข้าม และไม่หยุดรถ



## ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)



เทียบเคียงพฤติกรรมกับเหตุอื่นๆ พบว่า

- 1.ส่วนใหญ่คนเดินข้ามถนนจะถูกชนบริเวณเลนขวา
- 2.พฤติกรรมผู้ขับขี่รถมักไม่สนใจว่ารถที่อยู่ในเลนด้านซ้ายได้หยุดหรือชะลอรถ
- 3.พฤติกรรมของคนเดินข้ามถนน มักมองรถครั้งเดียวก่อนข้ามถนน (ประเมินและคาดการณ์เพียงครั้งเดียว)



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

จากข้อมูล อบถ.

นำเสนอสู่ → **มาตรการบูรณาการ**

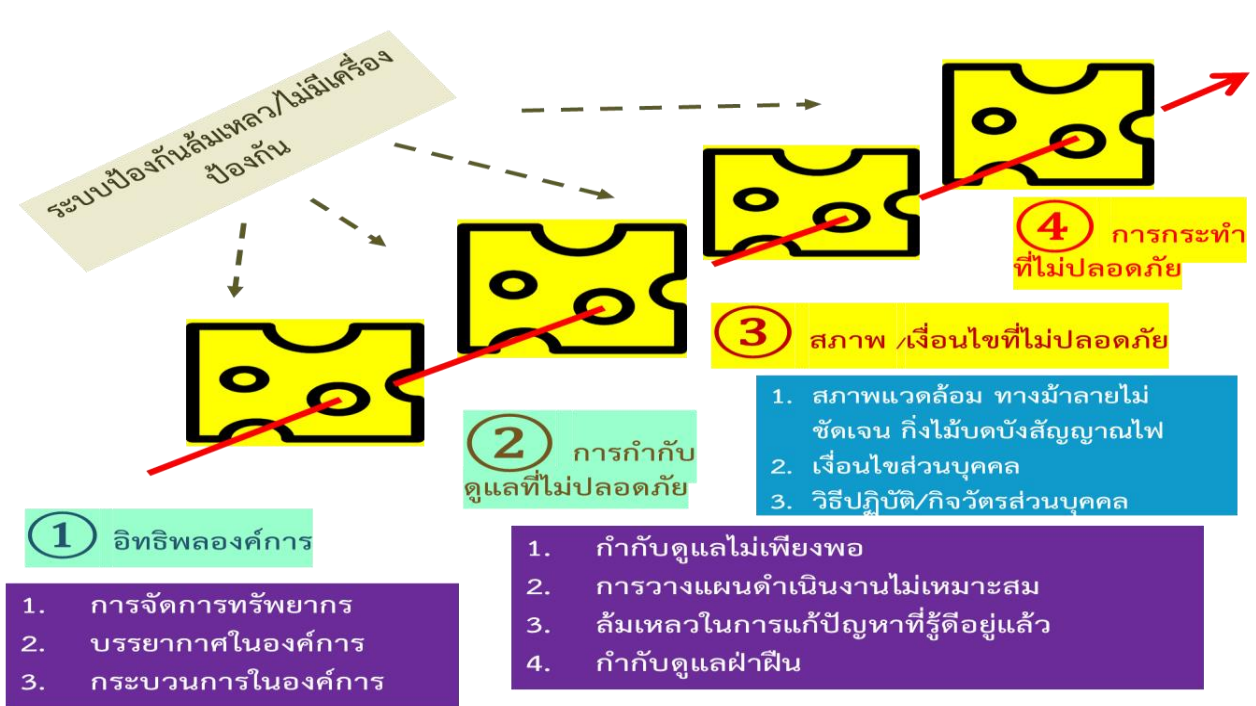
**โดยกลไก ศปถ.**

**นปถ-ศปถ. ส่วนกลาง**

**ศปถ. จังหวัด**

**ศปถ.อำเภอ พชอ.**

**ศปถ. อปท.**



- ความผิดพลาด**  
การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์
  - ผู้ขับขี่รถไม่สนใจว่ารถที่อยู่ในเลนด้านซ้ายได้หยุดหรือชะลอรถ
  - คนเดินข้ามถนน มักมองรถครั้งเดียวก่อนข้ามถนน (ประเมินและคาดการณ์เพียงครั้งเดียว)
- การฝ่าฝืน**  
จนเคยชิน, ผิดปกติ
  - ผู้ขับขี่รถเฉยๆ ไม่ได้สังเกตสัญญาณไฟจราจรสีแดงและสัญญาณคนข้าม และไม่หยุดรถ

เจ้าภาพ มาตรการสำคัญ	ต้นน้ำ (ระยะ สั้น-กลาง-ยาว)	กลาง-ปลายน้ำ (ระยะ สั้น-กลาง-ยาว)	แผนงาน-โครงการ ศปถ.เขต + ภาคี
ด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม ถนน (ทล-ทช-กทม)	- เชิญชวนหน่วยงานภาคเอกชนมีส่วนร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมพนักงาน	- กล้อง CCTV กำกับติดตามพฤติกรรม	1) โครงการด้านกายภาพ
ด้านสังคม การเรียนรู้ ปชส.กฎหมาย ฯลฯ (กทม-เขต)	- ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ทั้งผู้ขับขี่และคนเดินถนน	- บังคับใช้กฎหมาย	2) โครงการด้านสังคม การเรียนรู้
			3) ฯลฯ

## 2.2 CASE BASE (2)

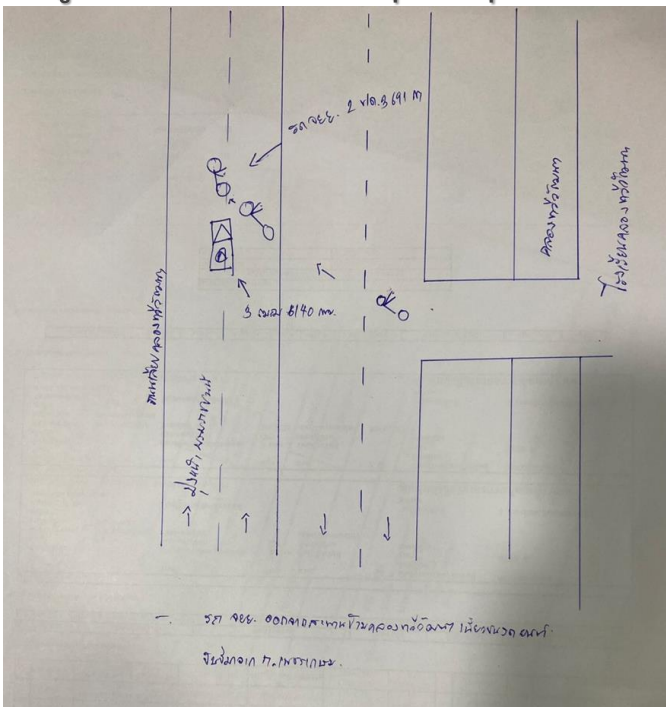




ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

วันพฤหัสบดีที่ 5 พ.ค. 65 เวลา 18.40 น. บริเวณถนนเลียบคลองทวีวัฒนา เขตทวีวัฒนา ท้องที่ สน.ศาลาแดง จยย. เฉี่ยวชนกับกระบะ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจยย. เป็นชายอายุ 26 ปี ได้รับบาดเจ็บแผลถลอกตามร่างกาย ผู้โดยสารรถจยย. เป็นเด็กหญิงอายุ 2 ปี สมอง ได้รับบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตที่รพ.ราชพิพัฒน์ (วันที่ 7 พ.ค. 65)

**พฤติกรรม** กระบะมาจากทางถนนเพชรเกษมตามถนนเลียบคลองทวีวัฒนามุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้เฉี่ยวชนกับรถจยย. ที่ออกมาจากช่องทางสะพานข้ามคลองทวีวัฒนา (ทางเข้า ร.ร. คลองทวีฯ) เพื่อเลี้ยวขวาเข้าถนนเลียบคลองทวีวัฒนามุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี ผลแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ (ชายอายุ 24 ปี) รถกระบะ 78 mg%



**การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (พ.ร.บ.)**

**ผู้ที่มีหน้าที่ประกันภัย**

- เจ้าของรถ (ผู้ถือกรรมสิทธิ์)
- ผู้เช่าซื้อรถ (ผู้ครอบครองรถ)
- เจ้าของรถที่นำรถจดทะเบียนต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศ

**รถที่ต้องทำประกันภัย**

- รถยนต์ทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบก รถยนต์อื่นที่มีไว้ใช้ไม่ว่าจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือไฟฟ้าก็ตาม

**รถที่ได้รับประกันภัยไม่ต้องทำประกันภัย**

- รถสำหรับพระมหากษัตริย์ รัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ สำนักพระราชวัง
- รถของกระทรวง ทบวง กรม รถของส่วนราชการ รถขององค์กรรัฐวิสาหกิจ

**บทกำหนดโทษ**

- เจ้าของรถไม่ทำประกันภัย มีโทษ ปรับ ไม่เกิน 10,000 บาท
- ผู้ที่นำรถไม่มีการประกัน พ.ร.บ. มาใช้ มีโทษ ปรับ ไม่เกิน 10,000 บาท

การสัมมนา : สร้างความพร้อมการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินทาง

**สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ**

กรณีนี้รถกระบะและจยย. คันที่ก่อให้เกิดเหตุทั้งสองฝ่ายมีประกันภัย ผลคดียังไม่ยุติว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่จะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามจริงไม่เกิน 30,000 บาท ส่วนผู้ประสบภัยที่เป็นผู้โดยสารจะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามจริงและค่าปลงศพรวม 500,000 บาท (กรณีนอนรักษาตัวในรพ. จะได้รับค่าชดเชยตามจำนวนวันนอนวันละ 200 บาท รวมไม่เกิน 20 วัน) โดยใช้สิทธิจากบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถคันเกิดเหตุตามหลักสำรองจ่าย

**การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (พ.ร.บ.)**

**ความคุ้มครองของ พ.ร.บ.**

ค่าเสียหายเบื้องต้น	ส่วนเกินเบื้องต้น
- ไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ	- เมื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบแล้ว
- ผู้ประสบภัยทุกคนอันเกิดจากรถ	- ส่วนรับคนละที่ 3
- เป็นการสำรองจ่ายขั้นต้น	- เป็นประกันค่าจูน

**วงเงินคุ้มครองของ พ.ร.บ.**

บาดเจ็บ	สูญเสียชีวิต / ทุพพลภาพการ / เสียชีวิต	บาดเจ็บ และ ค่าชดเชย IPD	สูญเสียชีวิต / ทุพพลภาพการ	สูญเสียชีวิต / ทุพพลภาพการ / เสียชีวิต
ค่ารักษาไม่เกิน 30,000.-	35,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 84,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 204,000 / 304,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 504,000.-
<b>รวมแล้วไม่เกิน 65,000.-</b>		<b>อาณัติการใช้สิทธิ</b>		

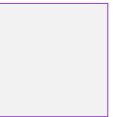
- ไม่คุ้มครอง จาก พ.ร.บ. 180 วัน
- จากบุคคลทั่วไป 1 ปี
- จากบริษัทผู้รับประกันภัย 2 ปี

การสัมมนา : สร้างความพร้อมการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินทาง





- ผู้ขับขี่รถจยย.เป็นคนที่ออกจากบ้านจะไปซื้อของที่ตลาด โดยให้ลูกอายุ2ขวบนั่งด้านหน้าคนขับ(ไม่มีเบาะนั่งสำหรับเด็ก)
- ผู้ขับขี่รถกระบะก่อนเกิดเหตุได้ดื่มเหล้าต้มที่บ้านตั้งแต่ช่วงบ่ายแล้วออกจากบ้านที่ทวีวัฒนา9เพื่อไปรับแฟน โดยใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นประจำ
- จุดเกิดเหตุเลยแยกไฟแดงสนามหลวง2 ประมาณ600ม.ข้ามสะพาน(สะพานข้ามหน้าสน.ศาลาแดงมาประมาณ400ม.
- เลนซ้ายสุดมักมีรถจอดริมทางทั้งสองฝั่ง มีชอยเข้าออกชุมชนจำนวนมากทั้งสองฝั่งถนน
- ไม่มีป้ายเตือนล่วงหน้าก่อนถึงทางม้าลาย
- เส้นชะลอความเร็ว rumble strips แบบตามรูป ไม่มีผลกับผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทางเป็นประจำ







ระบบป้องกันล้มเหลว/ไม่มีเครื่องป้องกัน

### 1 อิทธิพลองค์การ

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยากาศในองค์การ
3. กระบวนการในองค์การ

### 2 การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

1. กำกับดูแลไม่เพียงพอ
2. การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม
3. ล้มเหลวในการแก้ปัญหาที่รู้ดีอยู่แล้ว
4. กำกับดูแลฝ่าฝืน

### 3 สภาพ /เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อม ถนนมีหลายช่องทางเดินรถ จุดเกิดเหตุเป็นจุดก่อนถึงสี่แยกไฟแดง มีป้ายหาเสียงบดบังสายตา
2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
3. วิธีปฏิบัติ/กิจวัตรส่วนบุคคล

### 4 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

- ความผิดพลาด
  - การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์
  - ผู้ขับขี่รถจยย.มองรถเพียงด้านเดียวคือด้านซ้าย เมื่อไม่มีรถด้านซ้ายผ่านมาแล้วจึงออกรถตัดข้ามไปอีกด้านโดยไม่ได้มองรถที่มาจากฝั่งขวา
- การฝ่าฝืน
  - จนเคยชิน, ผิดปกติ
  - ผู้ขับขี่รถกระบะเมา ขับเร็ว

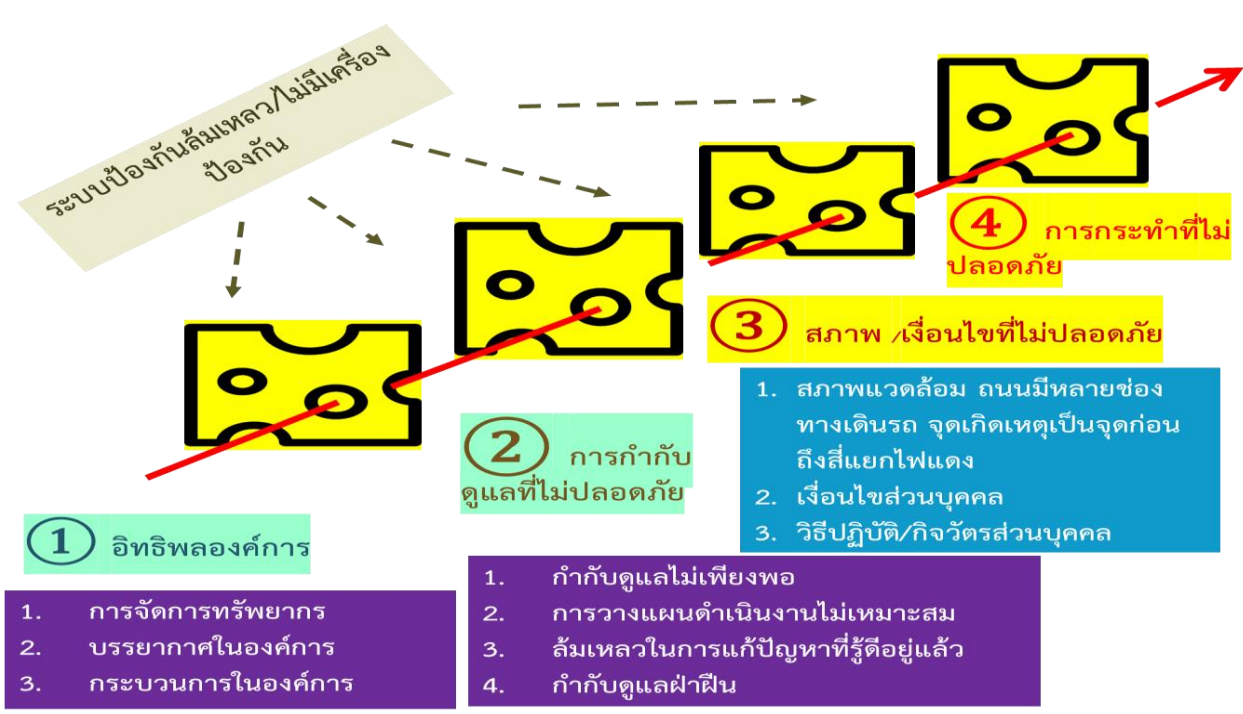


ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

จากข้อมูล อบถ.

นำเสนอสู่ → **มาตรการบูรณาการ**

**โดยกลไก ศปถ.**



- ความผิดพลาด
  - การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์
  - ผู้ขับขี่รถจยย. มองรถเพียงด้านเดียวคือด้านซ้าย เมื่อไม่มีรถด้านซ้ายผ่านมาแล้วจึงออกรถตัดข้ามไปอีกด้านโดยไม่ได้มองรถที่มาจากฝั่งขวา
- การฝ่าฝืน
  - จนเคยชิน, ผิดปกติ
  - ผู้ขับขี่รถกระบะเมา ขับเร็ว

เจ้าภาพ มาตรการสำคัญ	ต้นน้ำ (ระยะ สั้น-กลาง-ยาว)	กลาง-ปลายน้ำ (ระยะ สั้น-กลาง-ยาว)	แผนงาน-โครงการ ศปถ.เขต + ภาคี
<b>ด้านกายภาพ</b> สภาพแวดล้อม ถนน (ทล-ทช-กทม)	- กำหนดมาตรการกับสถานประกอบการที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	- กล้อง CCTV กำกับติดตามพฤติกรรม - บังคับใช้กฎหมาย	1) โครงการด้านกายภาพ
<b>ด้านสังคม</b> การเรียนรู้ ปชส.กฎหมาย ฯลฯ (กทม-เขต)			2) โครงการด้านสังคม การเรียนรู้
			3) ฯลฯ

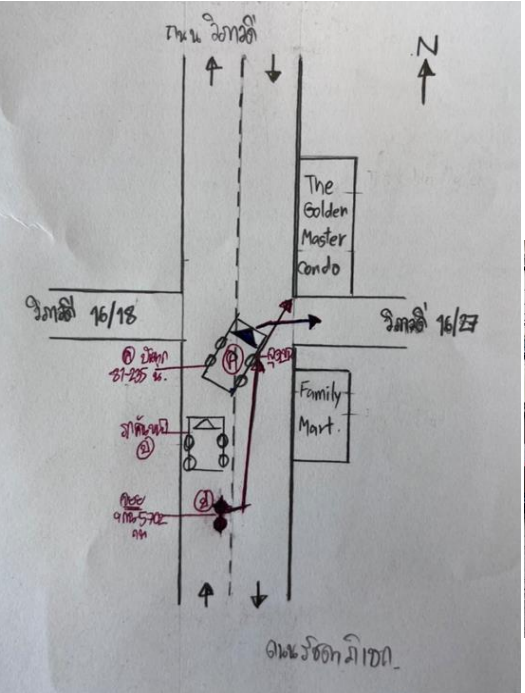


## 2.2 CASE BASE (3)



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

วันอาทิตย์ที่ 15 พ.ค. 65 เวลา 08.24 น. บริเวณปากซอยวิภาวดีรังสิต 16/27 เขตดินแดง ท้องที่ สน.สุทธิสาร รดจยย. เฉี่ยวชนกับรถบรรทุกสี่ล้อ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจยย. เป็นหญิงอายุ 21 ปี บาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ **พฤติกรรม** รถบรรทุก HINO มาตามถนนรัชดาภิเษก ภายในซอยรัชดาภิเษก 19 จากปากซอยมุ่งหน้าท้ายซอย เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้เปิดไฟเลี้ยวขวาและได้เลี้ยวขวาเพื่อจะเข้าซอย เป็นจังหวะเดียวกับที่รถจยย. ที่ขับตามหลังมาได้แซงขวา ขึ้นมาเฉี่ยวชน



**การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (พ.ร.บ.)**

**ผู้มีหน้าที่ทำประกันภัย**

- เจ้าของรถ (ผู้ถือกรรมสิทธิ์)
- ผู้เช่าซื้อรถ (ผู้ครอบครองรถ)
- เจ้าของรถที่นำรถจดทะเบียนต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศ

**รถที่ต้องทำประกันภัย**

- รถยนต์ทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบก รถยนต์อื่นที่มีไว้ใช้ไม่ว่าจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือไฟฟ้าก็ตาม

**รถที่ได้รับประกันภัยไม่ต้องทำประกันภัย**

- รถสำหรับพระมหากษัตริย์ รัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ของสำนักพระราชวัง
- รถของกระทรวง ทบวง กรม รถของส่วนราชการ รถขององค์กรรัฐธรรมนุญ

**บทกำหนดโทษ**

- เจ้าของรถไม่ทำประกันภัย มีโทษ ปรับ ไม่เกิน 10,000 บาท
- ผู้ที่นำรถไม่ประกัน พ.ร.บ. มาใช้ มีโทษ ไม่เกิน 10,000 บาท

การคุ้มครอง : สร้างความพร้อมการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินทาง

**สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ**

กรณีนี้รถจยย. คันที่ก่อให้เกิดเหตุมีประกันภัย และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ ทายาทโดยธรรมจะได้รับค่าปลงศพ 35,000 บาท โดยใช้สิทธิจากบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถคันเกิดเหตุ

**การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (พ.ร.บ.)**

**ความคุ้มครองของ พ.ร.บ.**

ค่าเสียหายเบื้องต้น	ส่วนเกินเบื้องต้น
- ไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ	- เมื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบแล้ว
- ผู้ประสบภัยทุกคนอันเกิดจากรถ	- ส่วนรับมรดกถึง 3
- เป็นการสำรองจ่ายขั้นต้น	- เป็นประกันค่าจูน

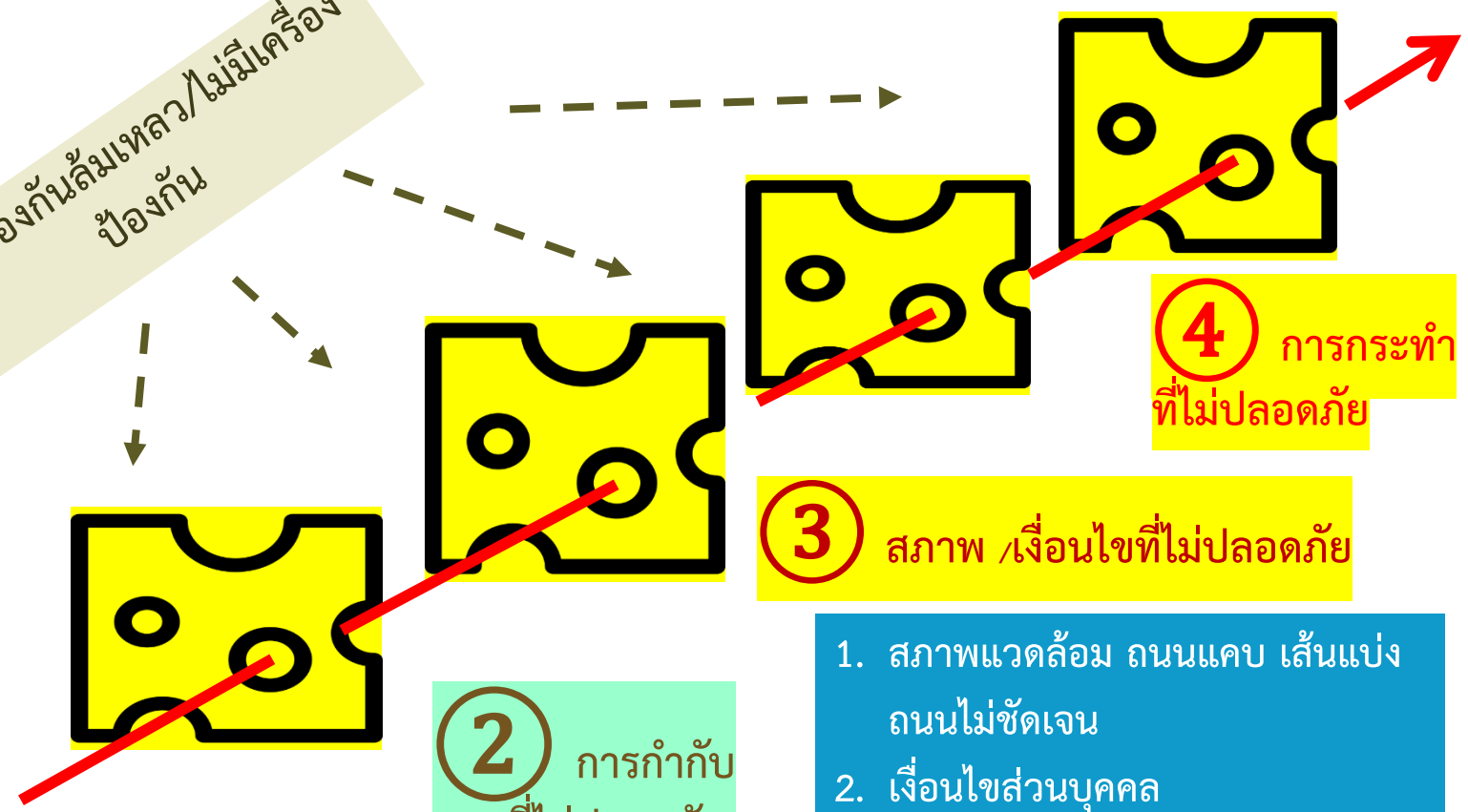
บาดเจ็บ	สูญเสียชีวิต / ทพพลภาพถาวร / เสียชีวิต	บาดเจ็บ และ ค่าชดเชย IPD	สูญเสียชีวิต / ทพพลภาพถาวร	สูญเสียชีวิต 2 ครั้ง / ทพพลภาพถาวรเต็ม / เสียชีวิต
ค่ารักษาไม่เกิน 30,000.-	35,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 84,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 204,000 / 250,000 / 304,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 504,000.-
<b>รวมแล้วไม่เกิน 65,000.-</b>		<b>ความคุ้มครองใช้สิทธิ</b>		

- ไม่คุ้มครอง จาก พ.ร.บ. 180 วัน
- จากบทลงโทษไป 1 ปี
- จากบริษัทผู้รับประกันภัย 2 ปี

การคุ้มครอง : สร้างความพร้อมการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินทาง



ระบบป้องกันล้มเหลว/ไม่มีเครื่องป้องกัน



**1** อิทธิพลองค์การ

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยากาศในองค์การ
3. กระบวนการในองค์การ

**2** การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

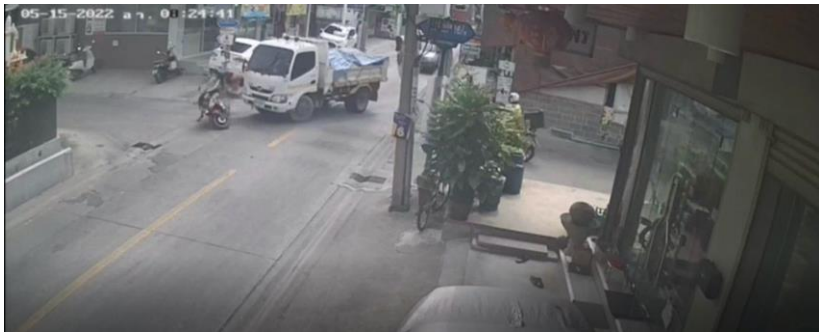
1. กำกับดูแลไม่เพียงพอ
2. การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม
3. ล้มเหลวในการแก้ปัญหาที่รู้ดีอยู่แล้ว
4. กำกับดูแลฝ่าฝืน

**3** สภาพ / เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

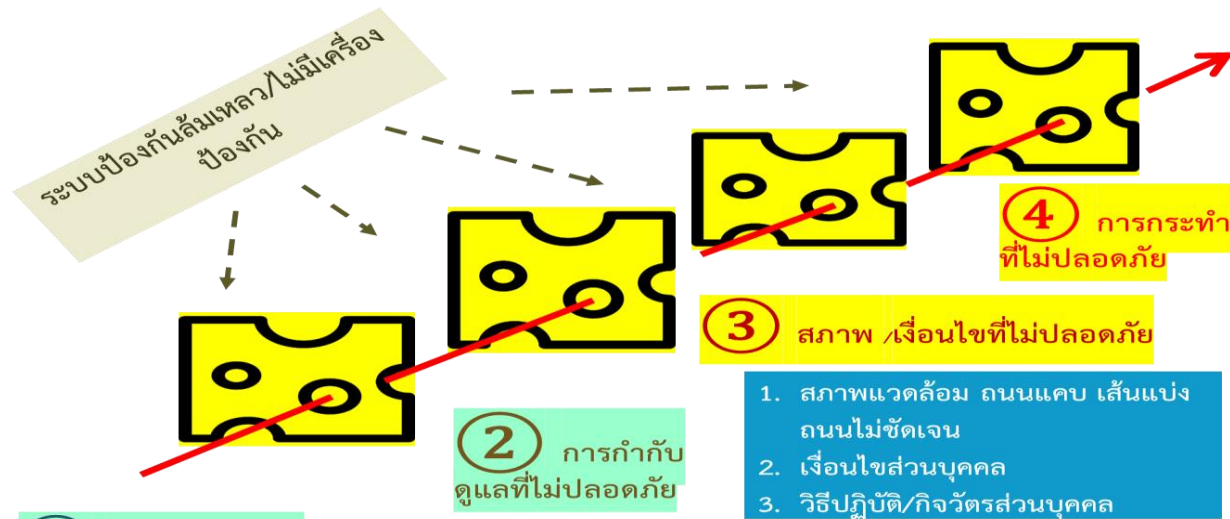
1. สภาพแวดล้อม ถนนแคบ เส้นแบ่งถนนไม่ชัดเจน
2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
3. วิธีปฏิบัติ/กิจวัตรส่วนบุคคล

**4** การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

- ความผิดพลาด
  - การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์
  - ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งด้านขวาในจังหวัดที่รถบรรทุกกำลังเลี้ยวขวา(เปิดไฟเลี้ยวขวา)
- การฝ่าฝืน
  - จนเคยชิน, ผิดปกติ



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)



จากข้อมูล อบถ.  
นำเสนอสู่ → **มาตรการบูรณาการ**

โดยกลไก ศปถ.



**1** อิทธิพลองค์การ

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยากาศในองค์การ
3. กระบวนการในองค์การ

**2** การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

1. กำกับดูแลไม่เพียงพอ
2. การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม
3. ล้มเหลวในการแก้ปัญหาที่รู้ดีอยู่แล้ว
4. กำกับดูแลฝ่าฝืน

**3** สภาพ /เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อม ถนนแคบ เส้นแบ่งถนนไม่ชัดเจน
2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
3. วิธีปฏิบัติ/กิจวัตรส่วนบุคคล

**4** การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

- ความผิดพลาด การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์
  - ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวะที่รถบรรทุกกำลังเลี้ยวขวา(เปิดไฟเลี้ยวขวา)
- การฝ่าฝืน จนเคยชิน, ผิดปกติ

เจ้าภาพ มาตรการสำคัญ	ต้นน้ำ (ระยะ สั้น-กลาง-ยาว)	กลาง-ปลายน้ำ (ระยะ สั้น-กลาง-ยาว)	แผนงาน-โครงการ ศปถ.เขต + ภาคี
ด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม ถนน (ทล-ทช-กทม)			1) โครงการด้านกายภาพ
ด้านสังคม การเรียนรู้ ปชส.กฎหมาย ฯลฯ (กทม-เขต)			2) โครงการด้านสังคมการเรียนรู้
			3) ฯลฯ



## วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

3.1 มาตรการช่วงวันหยุดยาว

3.2 การสอบสวนอุบัติเหตุ



# วาระที่ 3

## วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ



## วาระที่ 2





# ขอบคุณ

คณะทำงานศูนย์ความร่วมมือป้องกัน  
อุบัติเหตุ กทม. (ศรท.)

