

วิสัยทัศน์

เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน  
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

พันธกิจ

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



## การประชุมศูนย์ความร่วมมือ ป้องกันอุบัติเหตุทุกทม.(ศรท.)

ครั้งที่ 5/2565 วันพุธที่ 31 สิงหาคม 2565

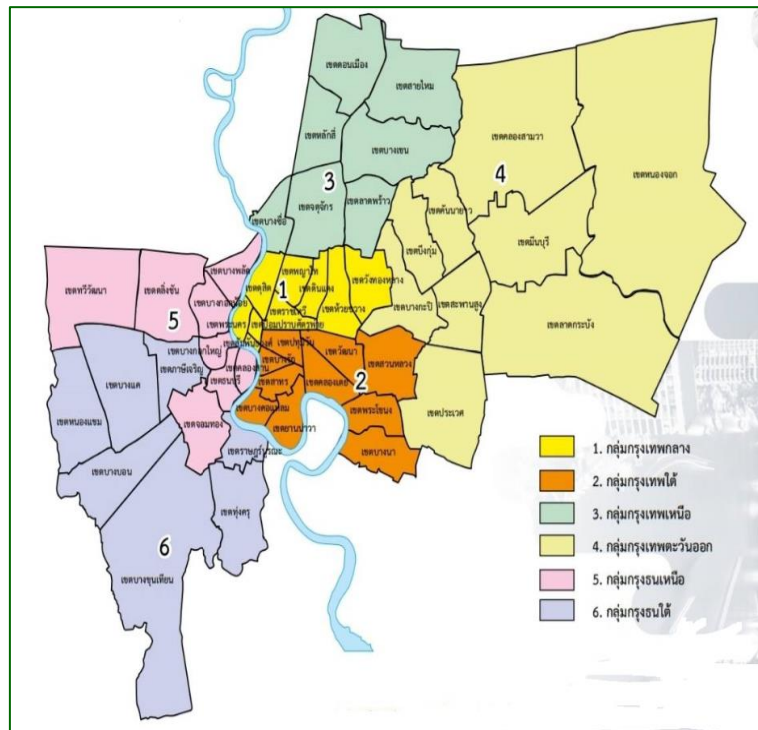
ณ ห้องประชุม 601 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

**Vision** เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

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

ข้อมูลเคสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.)

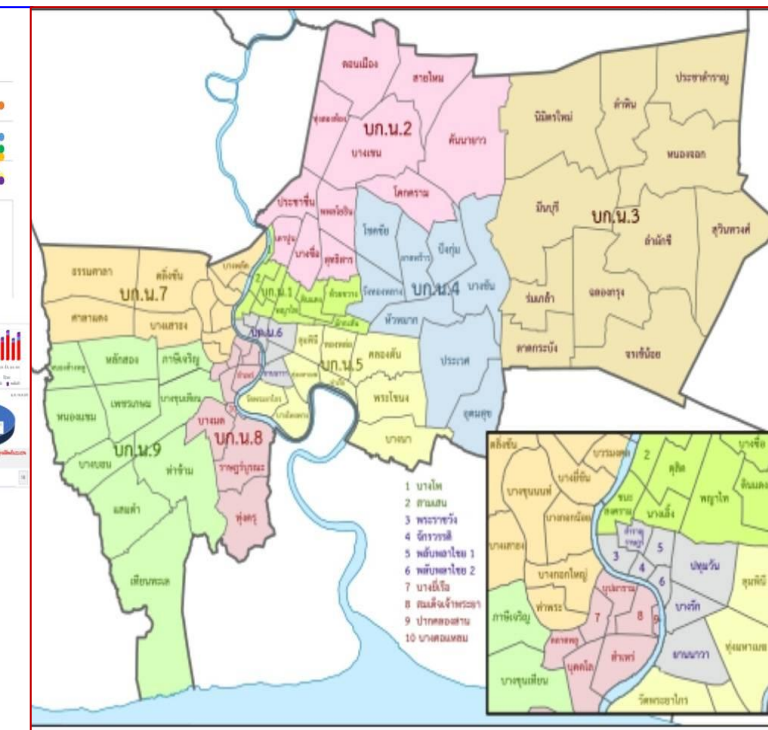
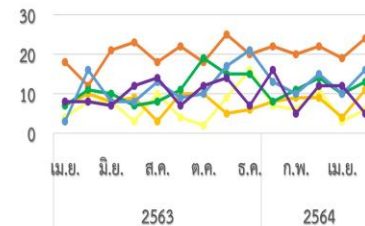
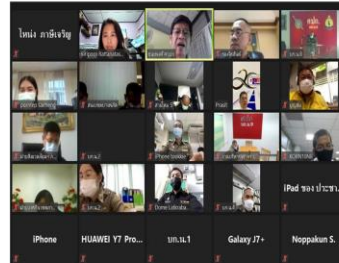


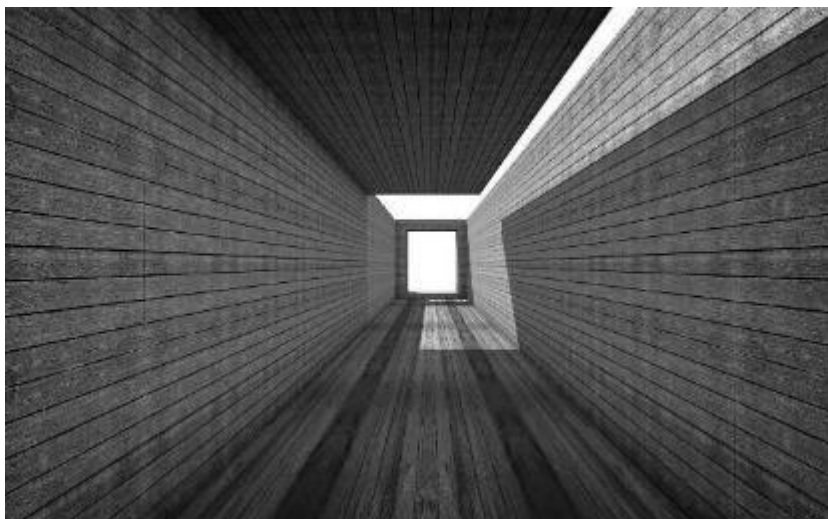
Stakeholders: ศรภ. กทม., ศรภ. จังหวัด, ศรภ. ภาค, ศรภ. เขต

Process: ศรภ. กทม. ส่วนกลาง

Collaboration: ศูนย์ความร่วมมือ ป้องกันอุบัติเหตุกทม. (ศรภ.)

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





# วาระประชุม

## วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

- 1.1 ปรับปรุงข้อเสนอแนะ 8 ข้อ ให้สอดคล้องกับนโยบายผู้ว่าฯกทม.
- 1.2 ความคืบหน้าการดำเนินการจากcase base ครั้งที่4/65
- 1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

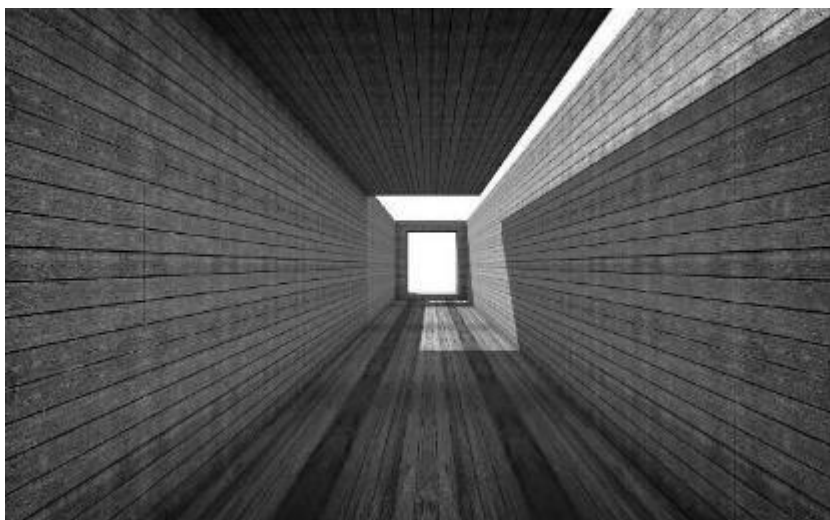
## วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

- 2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปี2565
- 2.2 Case base (3 Case)

## วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

## วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ

- 4.1 แผนที่แสดงอัตราการสวมหมวกนิรภัยปี2564
- 4.2 นโยบาย-ข้อสั่งการของ สตช./มหาดไทย/กทม.
- 4.3 ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ.2565



# วาระที่ 1

## วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 ปรับปรุงข้อเสนอแนะ 8 ข้อ ให้สอดคล้องกับนโยบายผู้ว่าฯกทม.

1.2 ความคืบหน้าการดำเนินการจากcase base ครั้งที่4/65

1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

# [ร่าง] DASH Board : กำกับติดตาม สปถ.เขต

**สปถ.  
กกม.**



**สปถ.  
เขต**

<b>แผนแม่บท แผนปฏิบัติ ปี ๓ Gap 4 ด้าน</b>	<b>① โครงสร้าง พัฒนากิม</b>	<b>② พัฒนา ระบบข้อมูล</b>	<b>③ แผนบูรณาการ กายภาพ [จุดเสียง] → พฤติกรรมเสียง ต้น-กลาง-น้ำ</b>	<b>④ ระบบกำกับ Dash board MIS monitoring ประชุม สปถ.กกม.</b>
--	---------------------------------	-------------------------------	---	--

<b>เขต</b>	<b>โครงสร้าง ทีมงาน</b>	<b>ระบบ ข้อมูล</b>	<b>แผนงาน บูรณาการ</b>	<b>ระบบติดตาม เขต + ส่วนกลาง</b>
1				
2				
...				
50				

# 1.2 ความคืบหน้าการดำเนินการจากcase base ครั้งที่4/65



**CASE BASE** จากการประชุมครั้งที่4/65

วันพฤหัสบดีที่5พ.ค.65 เวลา18.40น. บริเวณถนนเลียบบคลองทวีวัฒนา เขตทวีวัฒนา ท้องที่ สน.ศาลาแดง **จยย.เฉี่ยวชนกับกระบะ** เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจยย.เป็นชายอายุ26ปีได้รับบาดเจ็บแผลถลอกตามร่างกาย **ผู้โดยสารรถจยย.เป็นเด็กหญิงอายุ2ปี**สมองได้รับบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตที่รพ.ราชพิพัฒน์(วันที่7พ.ค.65)

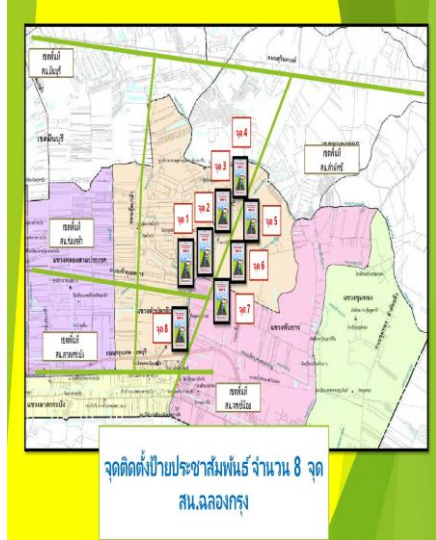
**พฤติกรรม** กระบะมาจากทางถนนเพชรเกษมตามถนนเลียบบคลองทวีวัฒนามุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้เฉี่ยวชนกับรถจยย.ที่ออกมาจากช่องทางสะพานข้ามคลองทวีวัฒนา(ทางเข้าร.ร.คลองทวีฯ)เพื่อเลี้ยวขวาเข้าถนนเลียบบคลองทวีวัฒนามุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี ผลแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่(ชายอายุ24ปี)รถกระบะ78mg%  
**\*จากการประชุมครั้งที่แล้ว สจส.รับไปดำเนินการ**



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

# 1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

## ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ พื้นที่กวดขันวินัยจราจรและสวมหมวกนิรภัย100%



# 1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

สัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยด้วยเครื่องมือ Behavior Base Safety : BBS  
วันที่ 18 กรกฎาคม 2565 รุ่นที่1 เวลา 09.00 – 12.00 น. และรุ่นที่2 เวลา 13.30 – 16.30 น.





# 1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

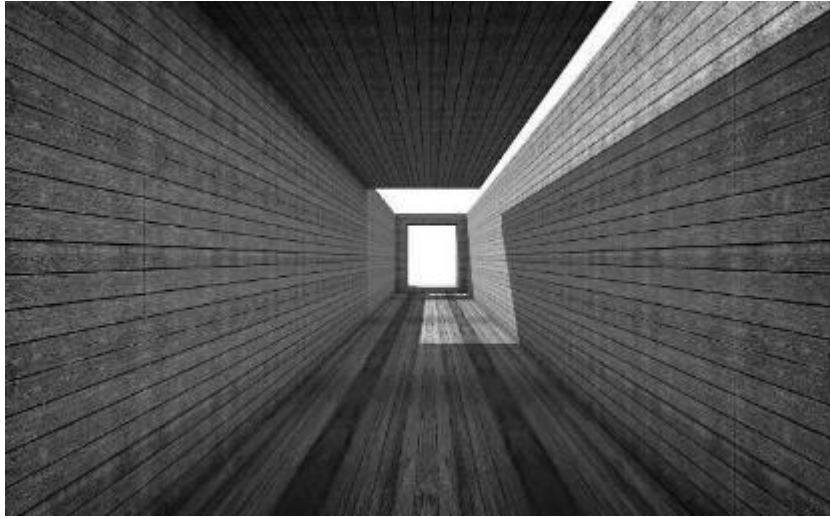
ฝึกการใช้เครื่องมือ Behavior Base Safety : BBS ภาคสนาม 6 สน. วันที่ 29-31 ส.ค. 2565



## วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ.

2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปี2565

2.2 Case base (3 Case)

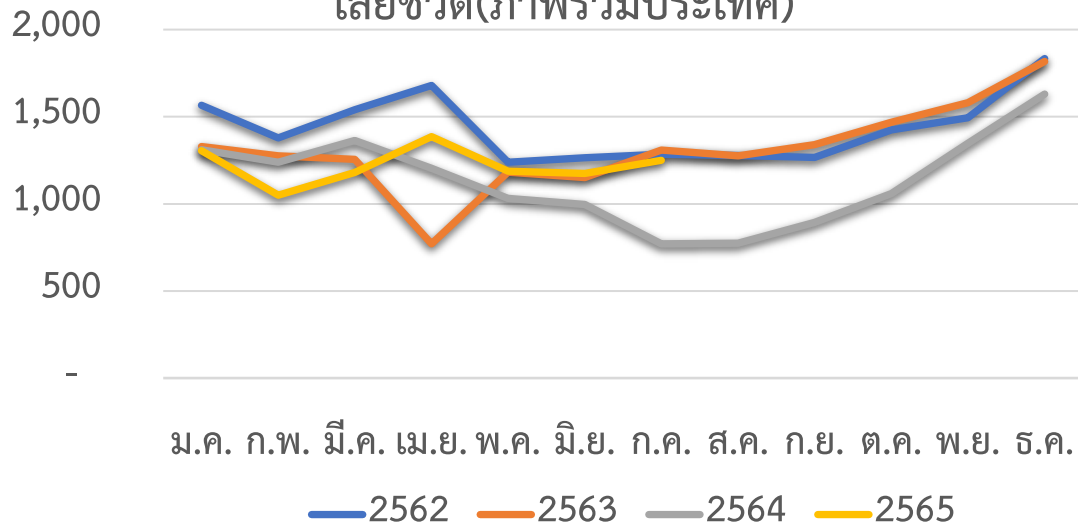


# วาระที่ 2

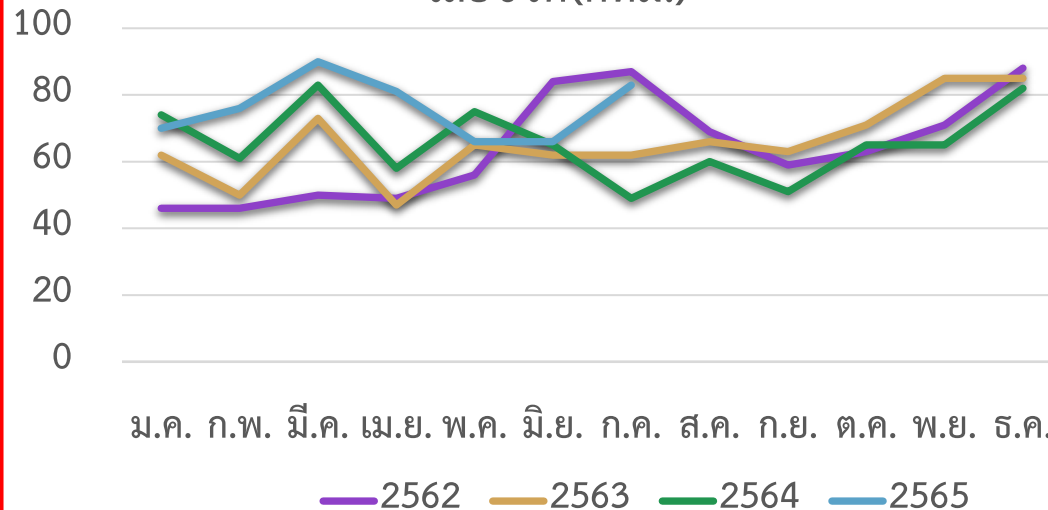
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

## 2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปี2565

เสียชีวิต(ภาพรวมประเทศ)



เสียชีวิต(กทม.)



ภาพรวมประเทศ

เสียชีวิต +7.82%

บาดเจ็บ -2.76%

กทม

เสียชีวิต +14.41%

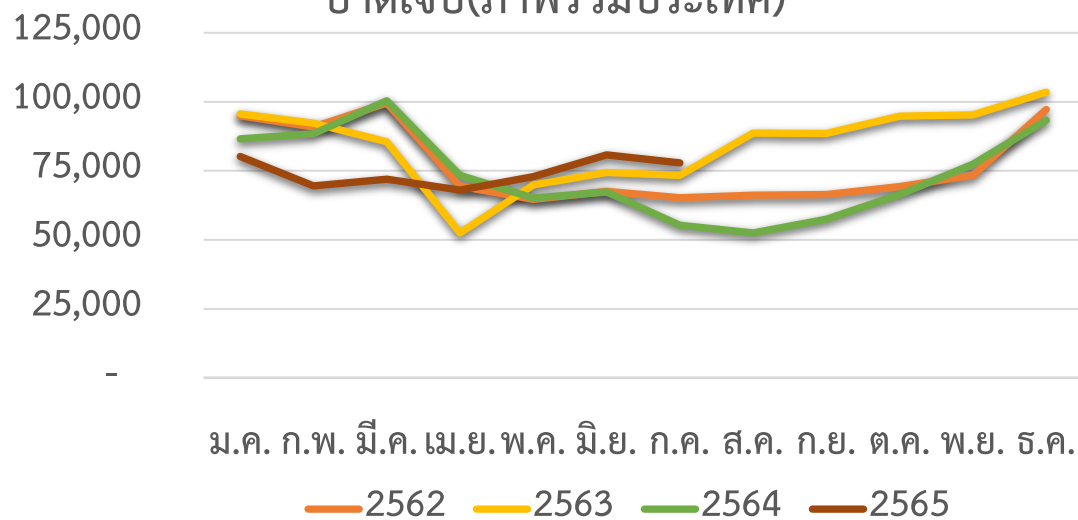
บาดเจ็บ +11.81%

\*จำนวนครั้งที่เกิดเหตุ

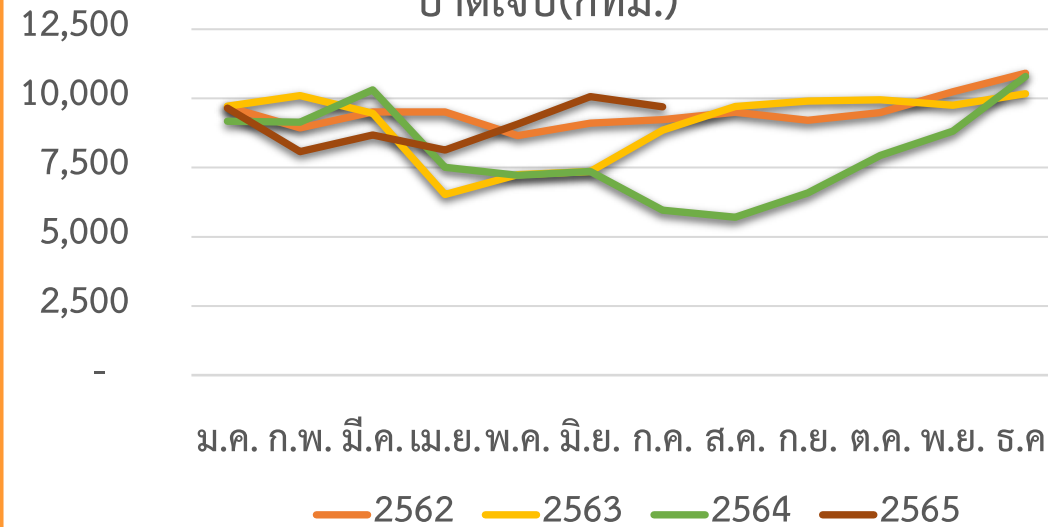
(เฉพาะเสียชีวิต)

ปี2565 รวม 506 ครั้ง

บาดเจ็บ(ภาพรวมประเทศ)

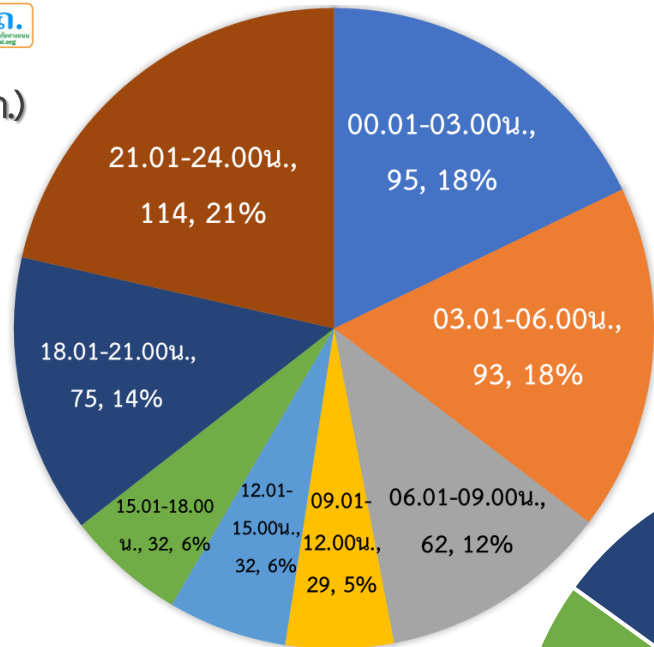


บาดเจ็บ(กทม.)

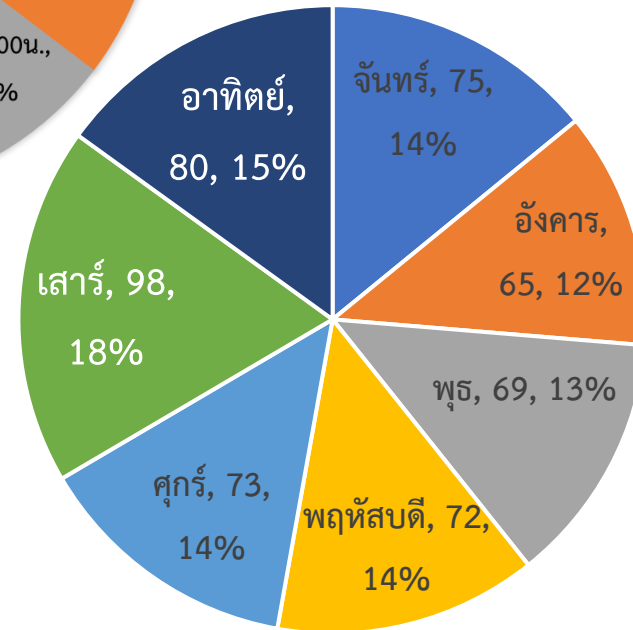


\*จากข้อมูลเห็นได้ว่า ภาพรวมมีแนวโน้มที่จำนวนผู้เสียชีวิตจะเพิ่มขึ้น หากไม่มีการดำเนินการป้องกัน/แก้ไขอย่างต่อเนื่องจริงจัง

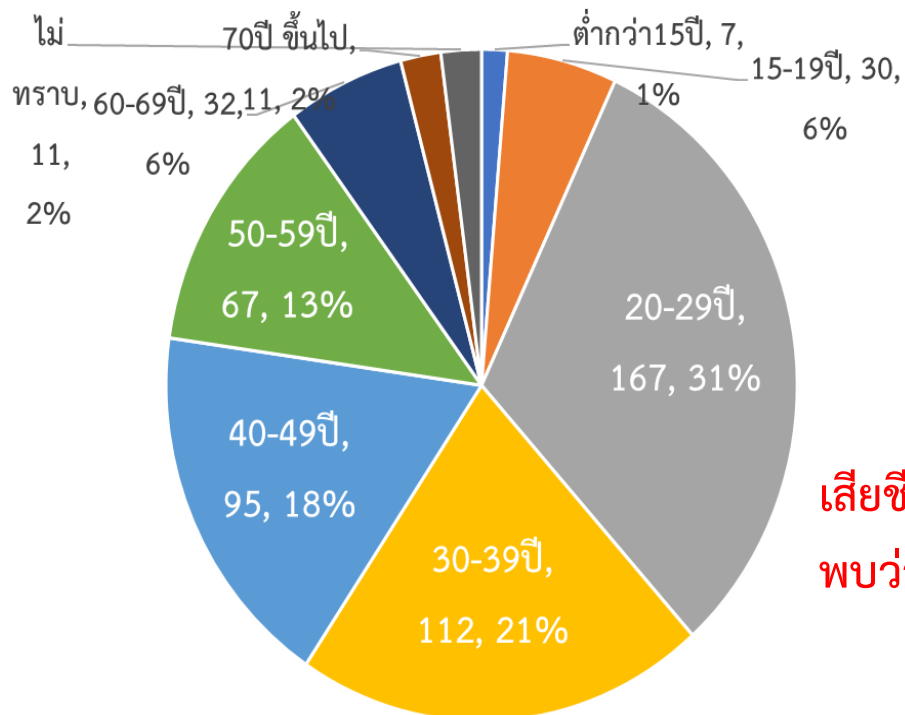
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)



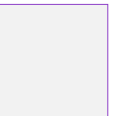
เสียชีวิตสะสมเดือนม.ค.ก.ค.65 จำแนกตามช่วงเวลา พบว่า ช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ ช่วงเวลากลางคืน



เสียชีวิตสะสมเดือนม.ค.ก.ค.65 จำแนกตามวัน พบว่า วันที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ วันเสาร์-อาทิตย์

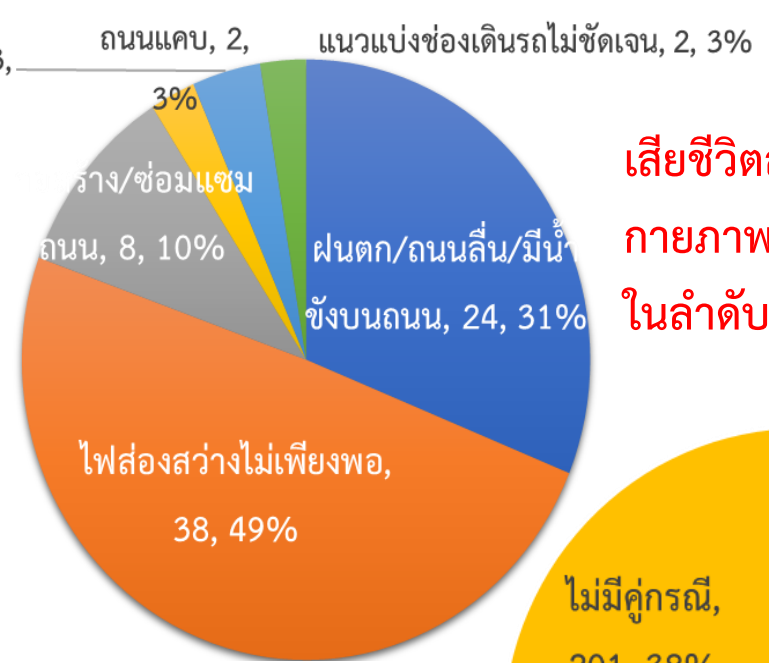


เสียชีวิตสะสมเดือนม.ค.ก.ค.65 จำแนกตามช่วงอายุ พบว่า วัยทำงานเกิดเหตุมากที่สุด

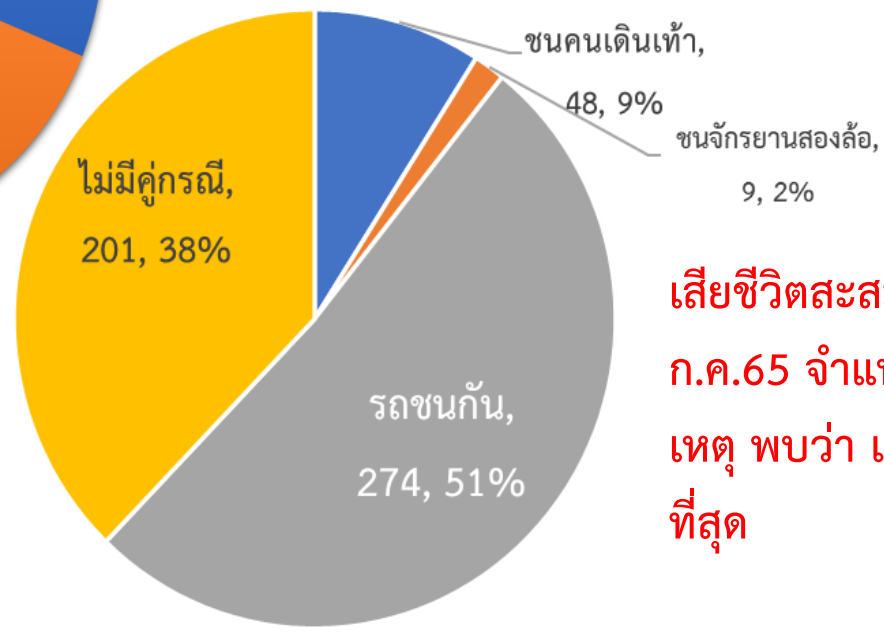




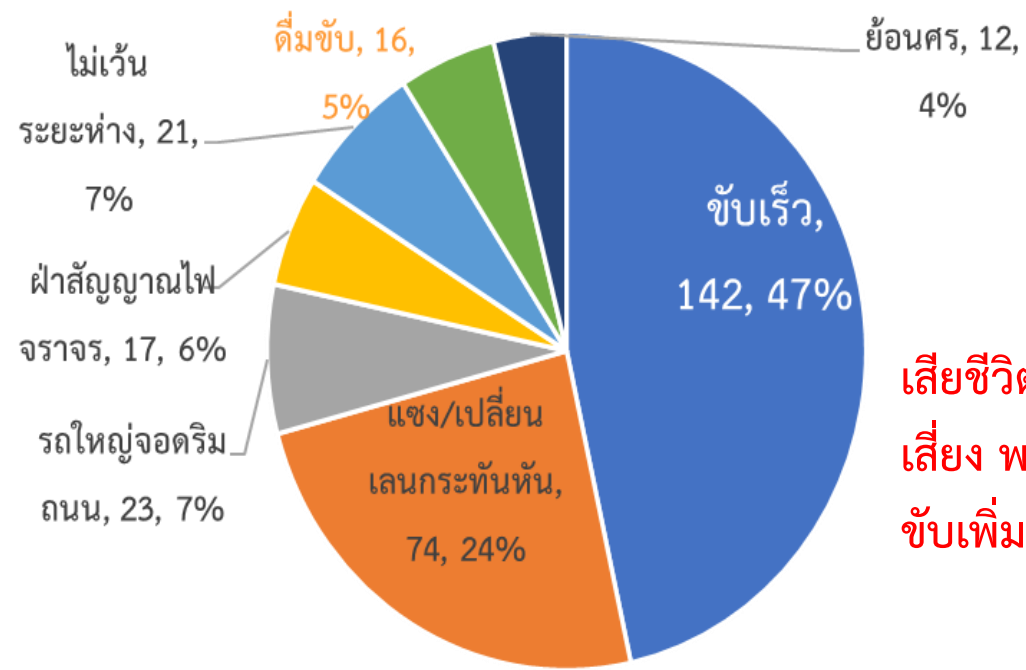
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)



เสียชีวิตสะสมเดือนม.ค.ก.ค.65 จำแนกตามปัจจัยเสี่ยงเชิงกายภาพ พบว่า ฝนตกถนนลื่น และไฟส่องสว่างไม่เพียงพออยู่ในลำดับต้นๆ



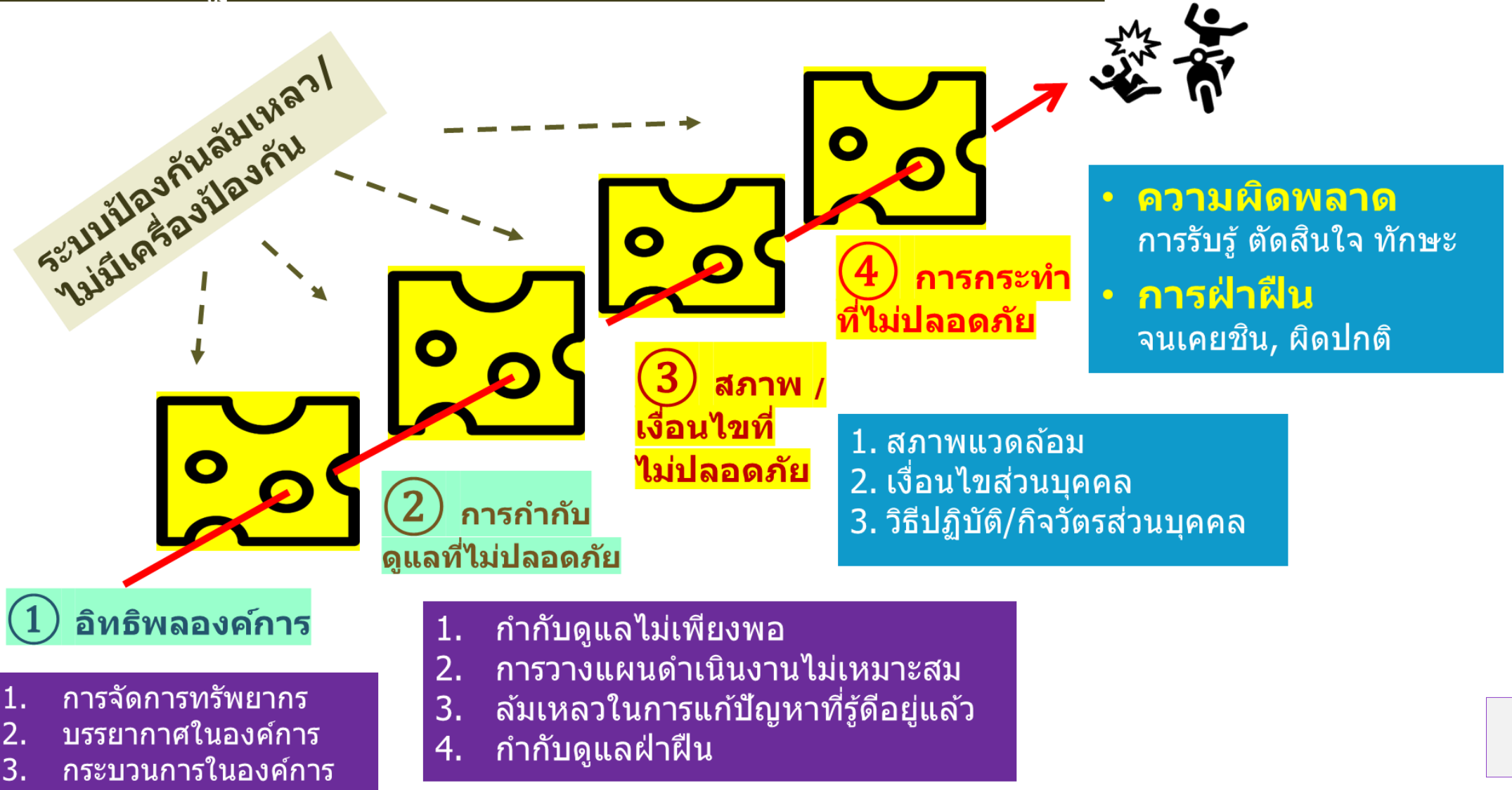
เสียชีวิตสะสมเดือนม.ค.ก.ค.65 จำแนกตามลักษณะเหตุ พบว่า เหตุรถชนกันมากที่สุด



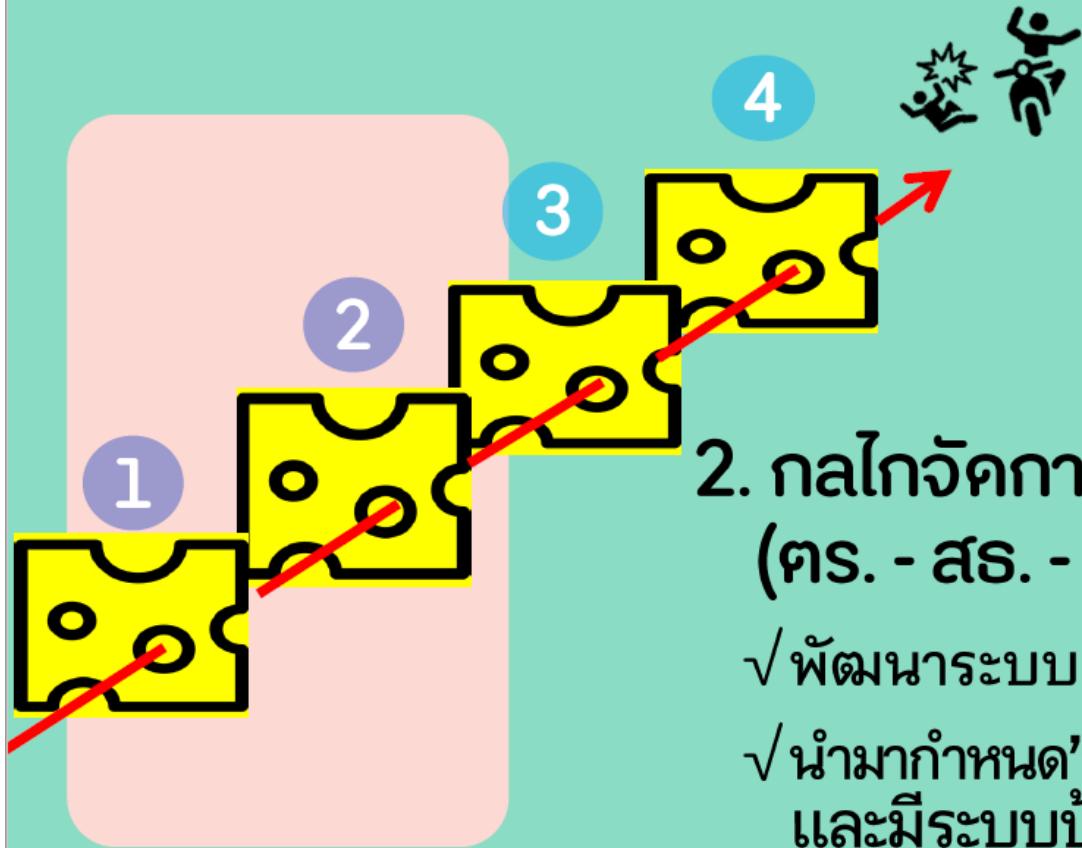
เสียชีวิตสะสมเดือนม.ค.ก.ค.65 จำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง พบว่า ขับเร็วยังคงเป็นอันดับ1 และพบว่ามี การดื่มขับเพิ่มขึ้นในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา

## 2.2 Case base (3 Case)

# แบบจำลองทฤษฎีเนยแข็ง (SWISS CHEESE MODEL): ศ.เจมส์ เรย์สัน



## 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)

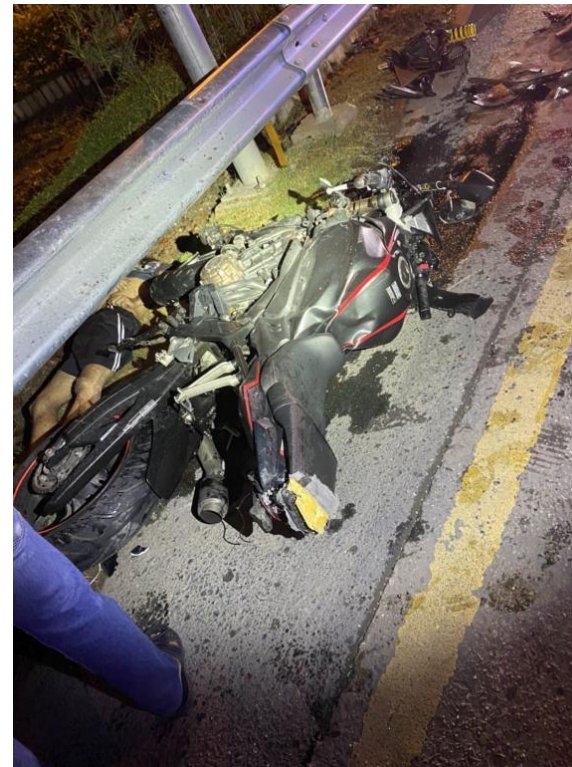
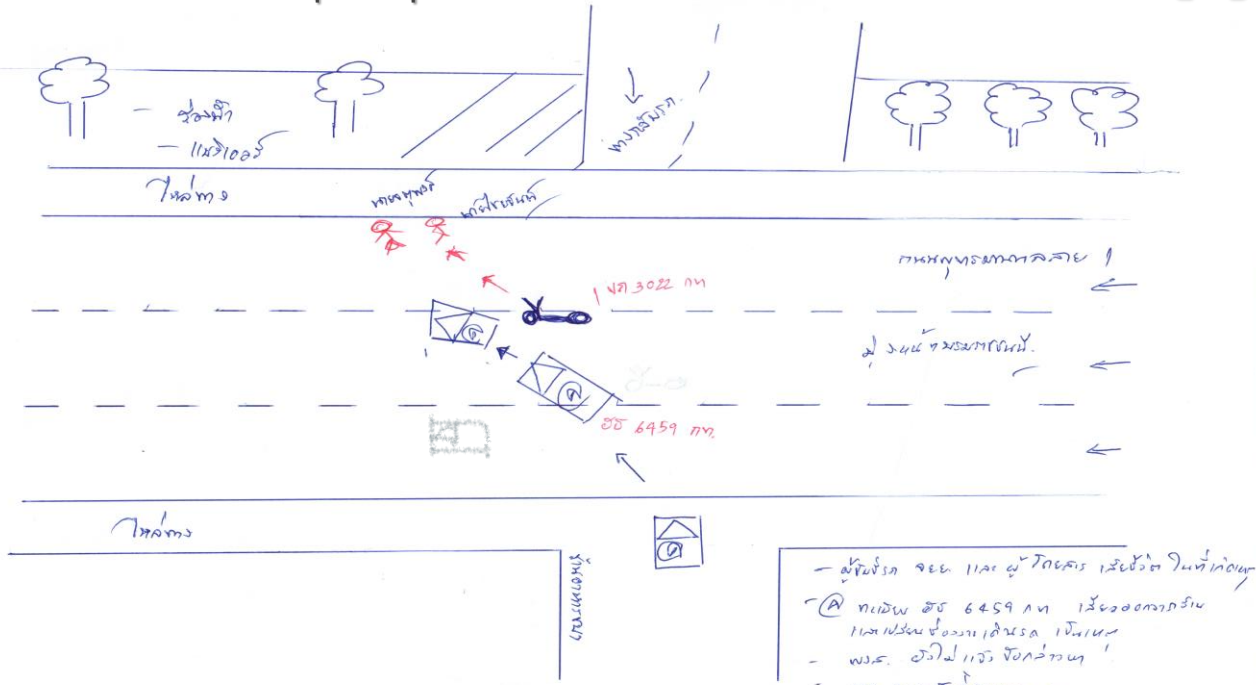


วันจันทร์ที่ 21 มี.ค.65  
เวลา 0.30 น. บริเวณหน้า  
ร้านชบา ถนนพุทธ  
มณฑลสาย 1 แขวงบาง  
ด้วน เขตภาษีเจริญ  
ท้องที่ สน.ภาษีเจริญ  
รถยนต์ออกจาก  
ร้านอาหารเขียวชนรถ  
จยย.ที่มาทางตรง เป็น  
เหตุให้ผู้ขับขี่และ  
ผู้โดยสาร รถจยย.  
เสียชีวิตที่เกิดเหตุ  
(ปริมาณแอลกอฮอล์  
คนขับรถยนต์เกินกว่า  
กม.กำหนด)



# ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

# 2.2 CASE BASE (1)



### การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ(พ.ร.บ.)

**ผู้มีหน้าที่ทำประกันภัย**

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

**รถที่ต้องทำประกันภัย**

- รถยนต์ทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบก รถยนต์อื่นที่มีไว้ใช้ไม่ว่าจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือไฟฟ้าก็ตาม

**รถที่ไม่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย**

- รถสำหรับพระมหากษัตริย์ รัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์และสำนักพระราชวัง
- รถของกระทรวง ทบวง กรม รถของส่วนราชการ รถขององค์กรรัฐวิสาหกิจ

**บทกำหนดโทษ**

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

การสืบมา : สร้างความพร้อมการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินทาง

### สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

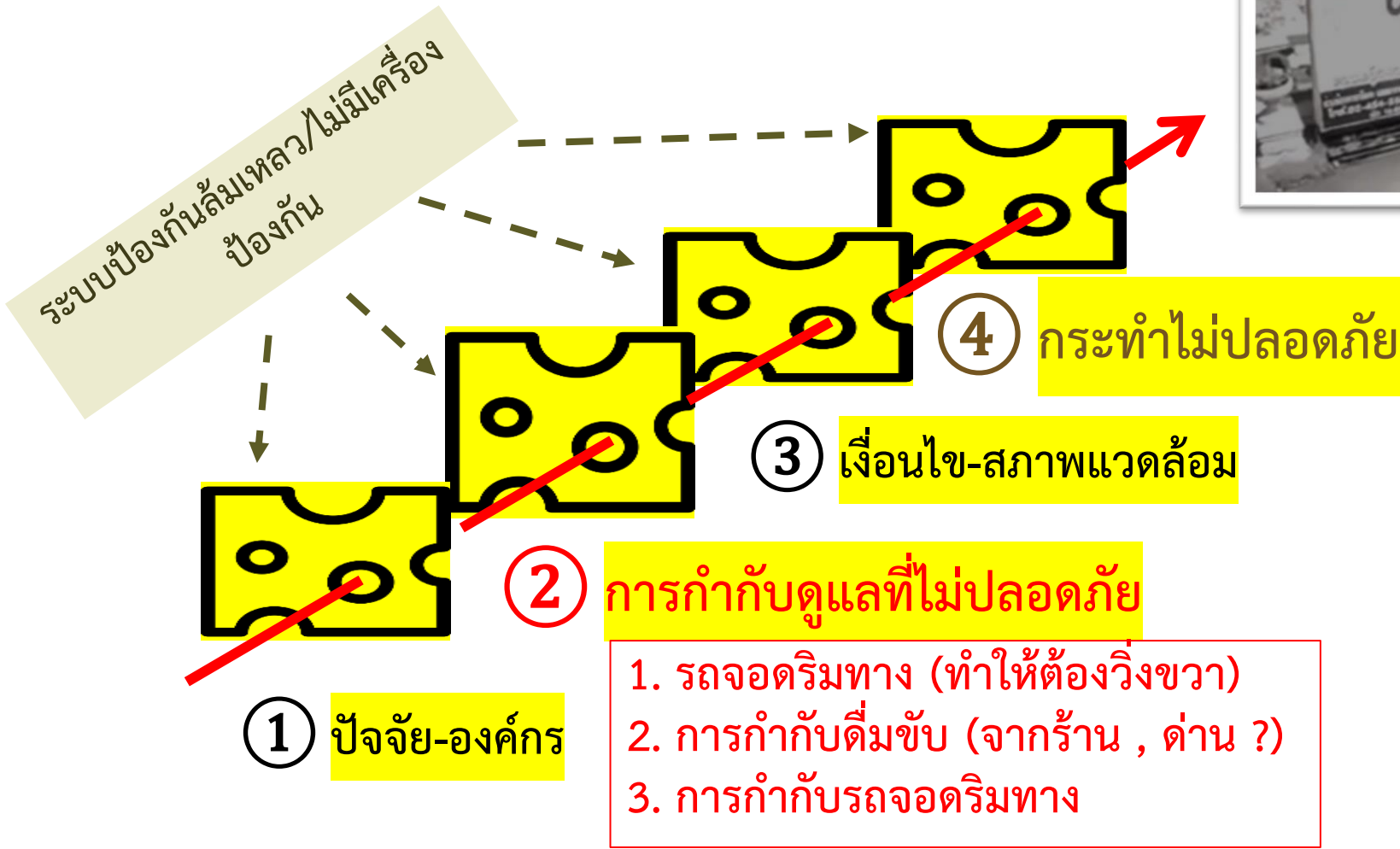
รถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ก่อให้เกิดเหตุมีประกันภัย และทั้งสองฝ่ายเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ (ประมาทร่วม)

1. ทายาทผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จะได้รับค่าปลงศพ 35,000 บาทจากกรมธรรม์รถจักรยานยนต์.
2. ทายาทผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ จะได้รับค่าสินไหมจากกรมธรรม์รถจักรยานยนต์ และกรมธรรม์รถยนต์ฝ่ายละ 500,000 บาท (ไม่รวมภาคสมัครใจ)
3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามจริงไม่เกิน 30,000 บาทจากกรมธรรม์รถจักรยานยนต์

### การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ(พ.ร.บ.)



## 2.2 CASE BASE (1)



1. รถจอดริมทาง (ทำให้ต้องวิ่งขวา)
2. การกำกับดิมขับ (จากร้าน , ด่าน ?)
3. การกำกับรถจอดริมทาง

1. รถยนต์
  - ดิมขับ , ไม่ให้สัญญาณเปลี่ยนเลน
  - ออกจากร้าน → เข้าเลนขวา (ไม่วิ่งไปทางเลนซ้ายก่อน)
2. รถ จยย.
  - ซี่มาด้วยความเร็ว ไม่ชะลอ



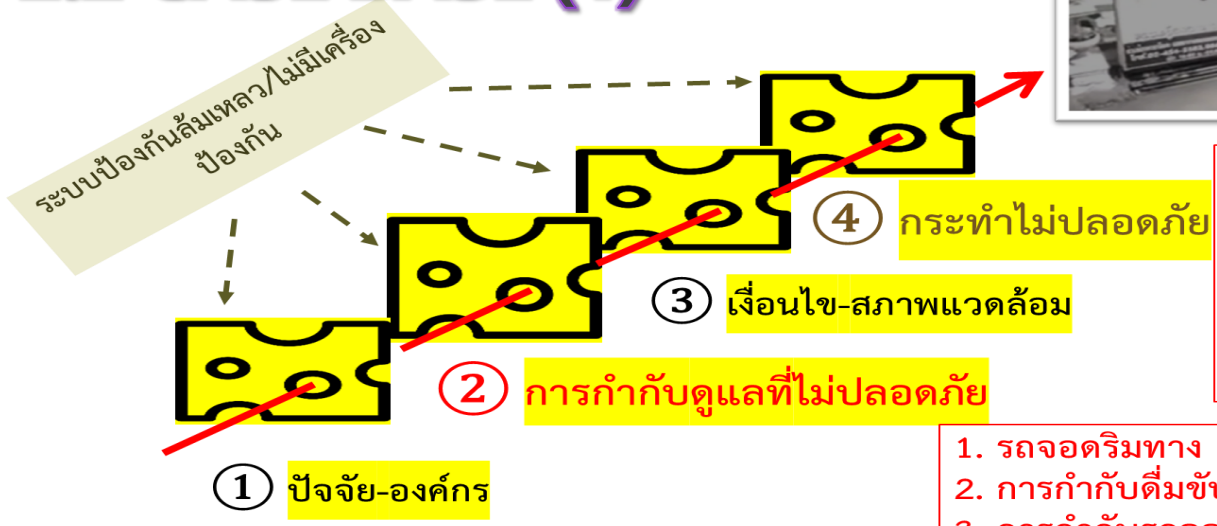
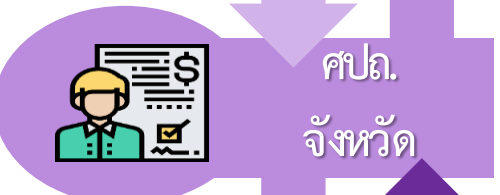
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

# 2.2 CASE BASE (1)



จากข้อมูล อบถ.  
นำเสนอสู่ → **มาตรการบูรณาการ**

โดยกลไก ศปถ.



1. รถยนต์
  - ตีมีซบ , ไม่ให้สัญญาณเปลี่ยนเลน
  - ออกจากร้าน → เข้าเลนขวา (ไม่วิ่งไปทางเลนซ้ายก่อน)
2. รถ จยย.
  - ซี่มาด้วยความเร็ว ไม่ชะลอ

1. รถจอดริมทาง (ทำให้ต้องวิ่งขวา)
2. การกำกับตีมีซบ (จากร้าน , ต่ำน ?)
3. การกำกับรถจอดริมทาง

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) โครงการด้าน กายภาพ
ด้านสังคม การเรียนรู้ ปชส.กฎหมาย ฯลฯ (กทม-เขต)			2) โครงการด้านสังคม การเรียนรู้
			3) ฯลฯ

## 2.2 CASE BASE (2)

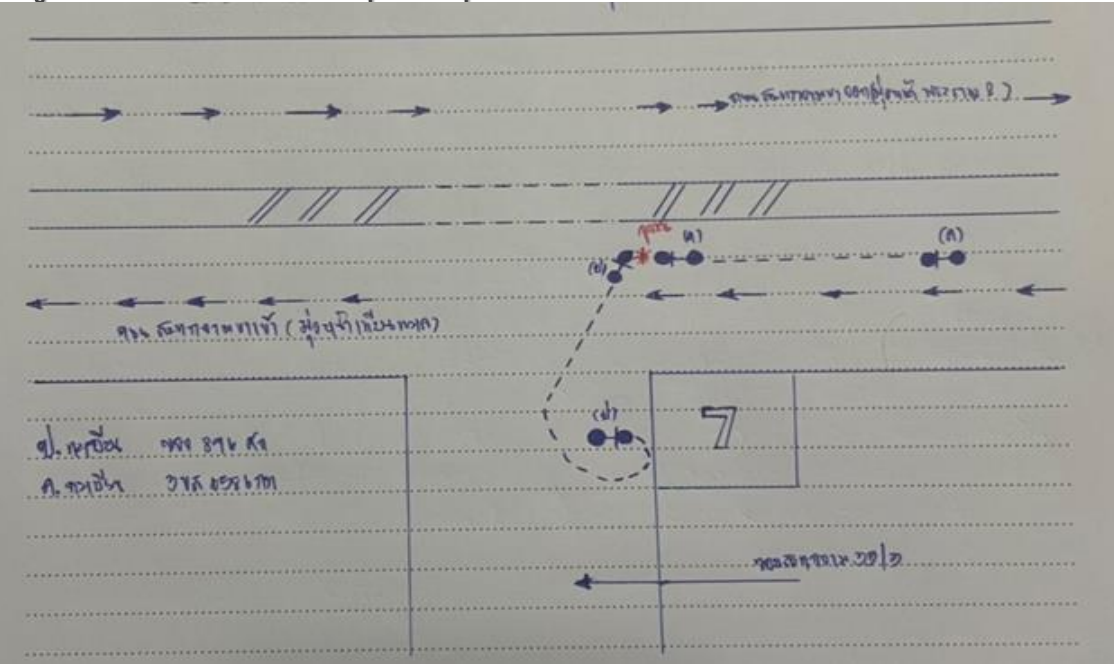


วันอังคารที่ 8 มี.ค.65 เวลา 23.00น. บริเวณปากซอย สะแกงาม 35/3 ถนนสะแกงาม แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน ท้องที่ สน.แสมดำ รถจยย. MIO ออกจากซอยเฉี่ยวชนรถจยย. GPX ที่มาทางตรง เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจยย. MIO ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตที่ รพ.พีเอ็มจี ส่วนผู้ขับขี่รถจยย. GPX ได้รับบาดเจ็บ



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

# 2.2 CASE BASE (2)



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

**ผู้ที่มีหน้าที่ทำประกันภัย**

- เจ้าของรถ (ผู้ถือกรรมสิทธิ์)
- ผู้เช่าซื้อ (ผู้ครอบครองรถ)
- เจ้าของรถที่มีรถจดทะเบียนต่างประเทศ เข้ามาใช้ในประเทศ

**รถที่ต้องทำประกันภัย**

- รถยนต์ทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบก รถยนต์อื่นที่มีไว้ใช้ไม่ว่าจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือไฟฟ้าก็ตาม

**รถที่ไม่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย**

- รถสำหรับพระมหากษัตริย์ รัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์สำนักพระราชวัง
- รถของกระทรวง ทบวง กรม รถของส่วนราชการ รถขององค์กรรัฐวิสาหกิจ

**บทกำหนดโทษ**

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

สาระสำคัญของ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

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

รถจยย. MIO ไม่มีประกันภัยและเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ ส่วนรถจยย. GPX ฝ่ายถูกมีประกันภัย

1. ทายาทผู้ขับขี่รถจยย. MIO จะได้รับค่ารักษาก่อนเสียชีวิตตามจริงไม่เกิน 30,000 บาท และปลงศพ 35,000 บาท โดยใช้สิทธิจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ (กองทุนเรียกเก็บคืนจากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถพร้อมดอกเบี้ย 20%)

2. ผู้ขับขี่รถจยย. GPX จะได้รับค่ารักษาก่อนเสียชีวิตตามจริงไม่เกิน 30,000 บาท จากกรมธรรม์รถจยย. ของตนเอง ส่วนเกินจากนั้นต้องเรียกร้องทางแพ่งจากผู้ขับขี่ฝ่ายผิด

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

**ความคุ้มครองของ พ.ร.บ.**

**ค่าเสียหายเบื้องต้น**

- ไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิด
- ผู้ประสบภัยทุกคนขึ้นเกิดจากรถ
- เป็นการสำรองจ่ายขั้นต้น

**ส่วนเกินเบื้องต้น**

- เมื่อพิสูจน์ความรับผิดแล้ว
- สำหรับบุคคลที่ 3
- เป็นประกันค่าจูน

บาดเจ็บ	สูญเสียชีวิต / ทพพลภาพถาวร / เสียชีวิต	บาดเจ็บ และ ค่าชดเชย IPD	สูญเสียชีวิต / ทพพลภาพถาวร	สูญเสียชีวิต / ทพพลภาพถาวร / เสียชีวิต
ค่ารักษาไม่เกิน 30,000.-	35,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 84,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 204,000/250,000 / 304,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 504,000.-
รวมแล้วไม่เกิน 65,000.-		รวมแล้วไม่เกิน 804,000.-		

**อำนวยความสะดวก**

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

การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

## 2.2 CASE BASE (2)



ระบบป้องกันล้มเหลว/ไม่มีเครื่องป้องกัน



จยย. ออกจากซอย  
 - ผ่าฝืน / ไม่ชะลอ-หยุดก่อนเลี้ยว  
 จยย. ทางตรง  
 - ไม่ชะลอเมื่อถึงแยก

1. รถจอดปากซอย : บังระยะมองเห็นรถเลี้ยว / ซี่งของแม่ค้าปากซอย ?
2. แม่ค้า : ชายของปากซอย



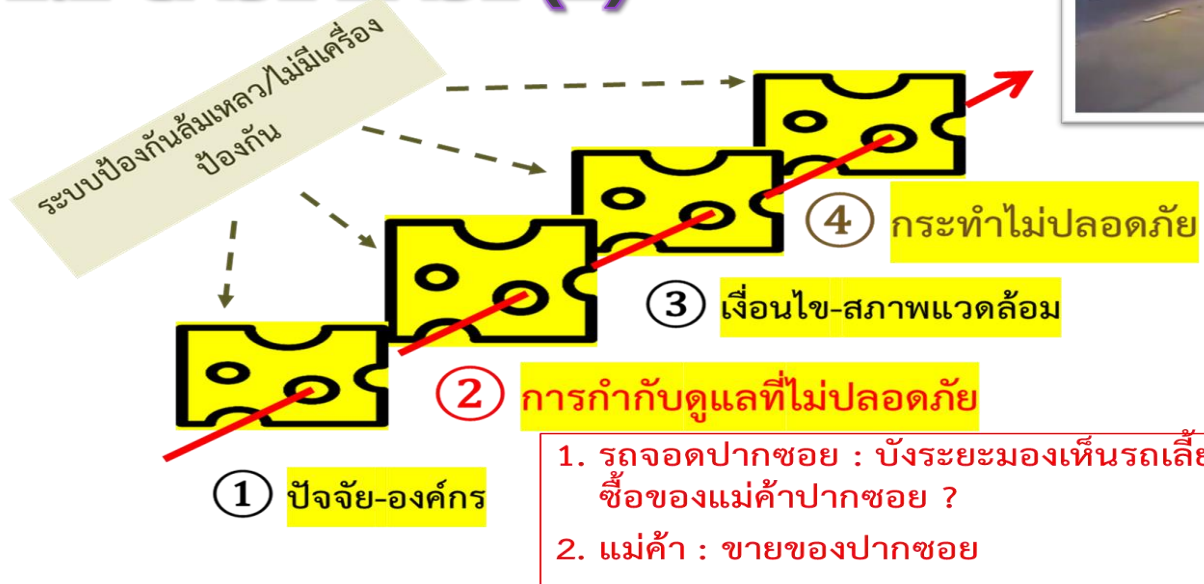
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

## 2.2 CASE BASE (2)



จากข้อมูล อบถ.  
นำเสนอสู่ → **มาตรการบูรณาการ**

**โดยกลไก ศปถ.**



จยย. ออกจากซอย  
- ฝ่าฝืน / ไม่ชะลอ-หยุดก่อนเลี้ยว  
จยย. ทางตรง  
- ไม่ชะลอเมื่อถึงแยก

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

## 2.2 CASE BASE (3)



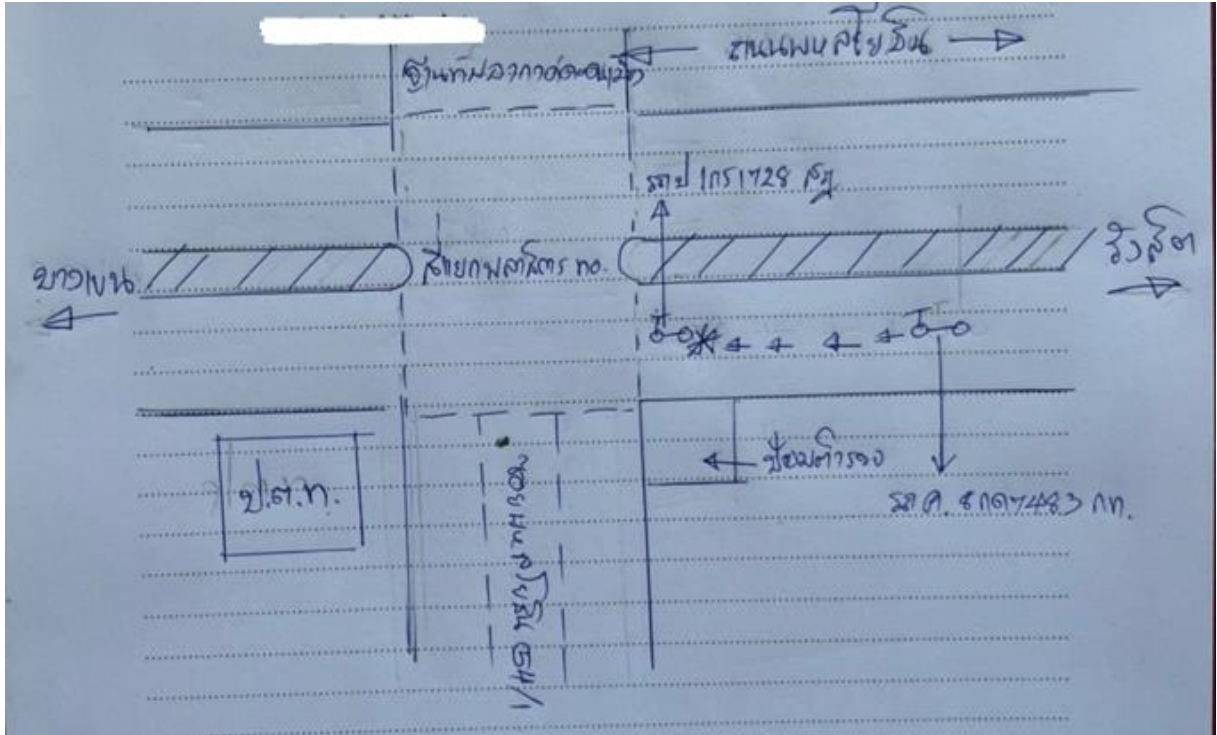
วันจันทร์ที่ 28 มี.ค.65  
เวลา 0.05 น. บริเวณแยก  
พลาธิการ ถนน  
พหลโยธิน แขวงคลอง  
ถนน เขตสายไหม ท้องที่  
สน.สายไหม  
รถจยย.X-MAX ชนท้าย  
รถจยย.PCX ที่จอดติด  
ไฟแดง เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่  
รถจยย.X-MAX และ  
ผู้โดยสารจยย.PCX  
เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ





ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

# 2.2 CASE BASE (3)



### การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ(พ.ร.บ.)

**ผู้ที่มีหน้าที่ทำประกันภัย**

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

**รถที่ต้องทำประกันภัย**

- รถยนต์ทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบก รถยนต์ต้นที่มีไว้ใช้ไม่ว่าจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือไฟฟ้าก็ตาม

**รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย**

- รถสำหรับพระมหากษัตริย์ รัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์สำนักพระราชวัง
- รถของกระทรวง ทบวง กรม รถของส่วนราชการ รถขององค์กรรัฐธรรมนุญ

**บทกำหนดโทษ**

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

การคุ้มครอง : สร้างความพร้อมการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินทาง

### สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

รถจยย. ทั้งสองฝ่ายมีประกันภัย ผลคดีผู้ขับขี่รถจยย.X-MAXเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ

1. ทายาทผู้ขับขี่รถจยย.X-MAXจะได้รับค่าปลงศพ35,000บาทจากกรมธรรม์รถจยย.ของตนเอง
2. ผู้ขับขี่รถจยย.PCXจะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามจริงรวมค่าอนามัยรวมแล้วไม่เกิน 80,000บาทและค่าชดเชยตามจำนวนวันนอนวันละ200บาทรวมไม่เกิน20วัน (ค่ารักษาเบื้องต้นใช้สิทธิจากกรมธรรม์รถจยย.ของตนเอง ค่ารักษาส่วนเกินเบื้องต้นใช้สิทธิจากฝ่ายผิด)
3. ทายาทผู้โดยสารรถจยย.PCXจะได้รับค่าปลงศพ500,000บาท (ค่าปลงศพเบื้องต้นใช้สิทธิจากกรมธรรม์รถจยย.ของตนเอง ค่าสินไหมส่วนเกินใช้สิทธิจากฝ่ายผิด)

### การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ(พ.ร.บ.)

ตามคุ้มครองของ พ.ร.บ.

ค่าเสียหายเบื้องต้น	ส่วนเกินเบื้องต้น
- ไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ	- เมื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบแล้ว
- ผู้ประสบภัยทุกคนสิ้นเกิดจากรถ	- สำหรับบุคคลที่ 3
- เป็นการสำรองจ่ายขั้นต้น	- เป็นประกันค่าจูน

บาดเจ็บ	สูญเสียชีวิต / ทพพลภาพถาวร / เสียชีวิต	บาดเจ็บและค่าชดเชย IPD	สูญเสียชีวิต / ทพพลภาพถาวร	สูญเสียชีวิต / ทพพลภาพถาวร / เสียชีวิต
ค่ารักษาไม่เกิน 30,000.-	35,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 84,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 204,000 / 250,000 / 304,000.-	รวมเบื้องต้นและเงินค่าชดเชย 504,000.-
<b>รวมแล้วไม่เกิน 65,000.-</b>				

**อาชญากรรมใช้สิทธิ**

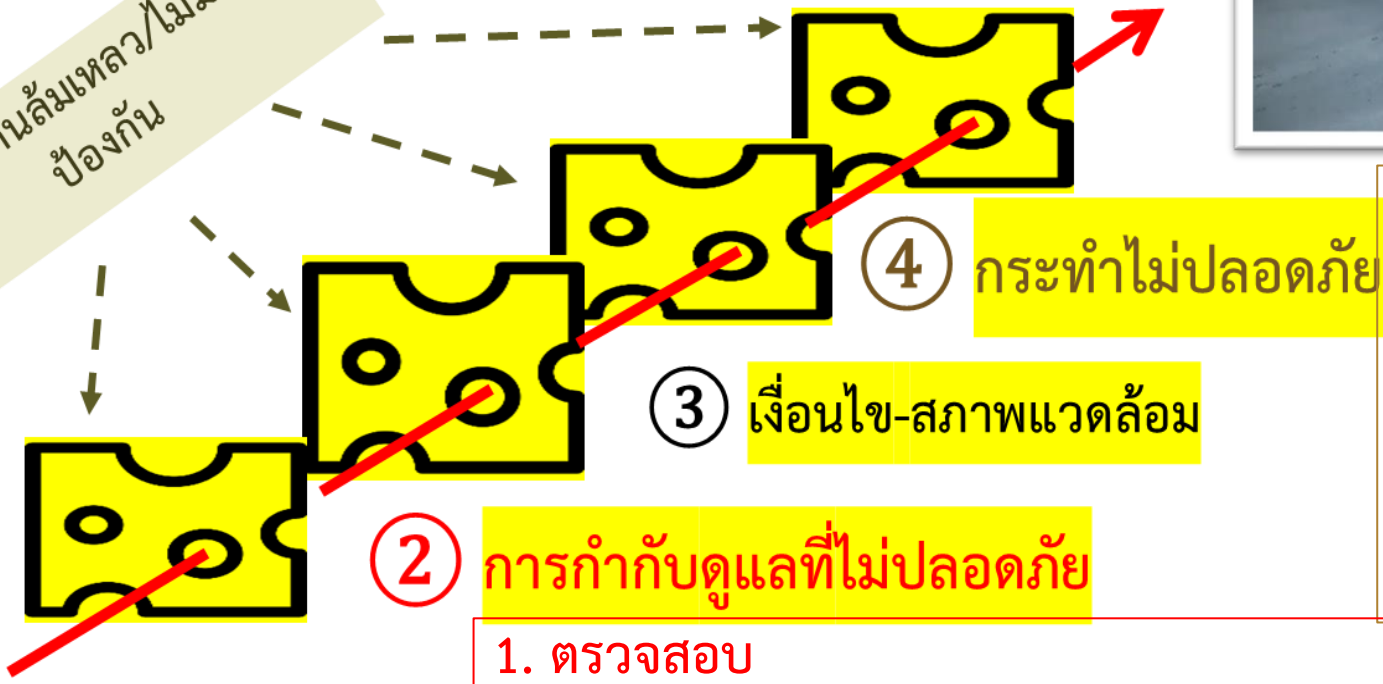
- ไม่คุ้มครอง จาก พ.ร.บ. 180 วัน
- จากบุคคลทั่วไป 1 ปี
- จากบริษัทผู้รับประกันภัย 2 ปี

การคุ้มครอง : สร้างความพร้อมการบังคับใช้กฎหมายและความปลอดภัยในการเดินทาง

## 2.2 CASE BASE (3)



ระบบป้องกันล้มเหลว/ไม่มีเครื่องป้องกัน



1. ตรวจสอบ
  - ไฟส่องสว่าง (ตรวจสอบความสว่าง)
  - ไฟท้าย จยย. , สัญญาณไฟ
2. จุดจอตลอดที่ปลอดภัย ?

จยย. ฟุ้งชน

- ไม่ชะลอ ไม่มอง จยย.ที่จอตลอด , ดึ้มขับ หรือสารเสพติดร่วมด้วย ?
- จุดตั้งจุดสายตา สัญญาณไฟเหลือง-เขียว ? หรือ ไฟท้ายไม่ชัด ?

จยย. หยุดรอ ไฟท้าย ? , หมวกนิรภัย



# 2.2 CASE BASE (3)

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

จากข้อมูล อบถ.

นำเสนอสู่ → **มาตรการบูรณาการ**

**โดยกลไก ศปถ.**

นปถ-ศปถ.  
ส่วนกลาง

ศปถ.  
จังหวัด

ศปถ.อำเภอ  
พชอ.

ศปถ.  
อปท.



- ตรวจสอบ
  - ไฟส่องสว่าง (ตรวจสอบความสว่าง)
  - ไฟท้าย จยย. , สัญญาณไฟ
- จุดจอตลอดที่ปลอดภัย ?



จยย. พุ่งชน

- ไม่ชะลอ ไม่มอง จยย.ที่จอตลอด , ตีมีซบ หรือสารเสพติดร่วมด้วย ?
- จุดดิ่งดูดสายตา สัญญาณไฟเหลือง-เขียว ? หรือ ไฟท้ายไม่ชัด ?

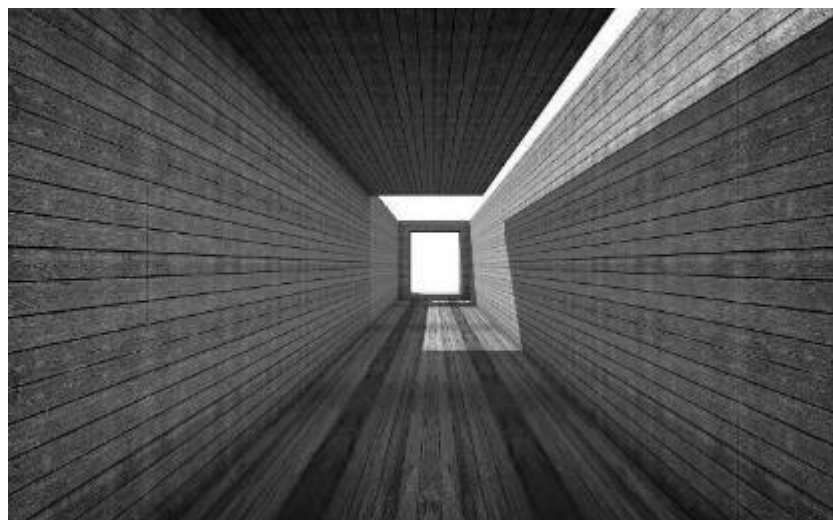
จยย. หยุดรอ ไฟท้าย ? , หมวกนิรภัย

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) โครงการด้านสังคม การเรียนรู้
			3) ฯลฯ

## วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา



## วาระที่ 3



## วาระที่ 2

### วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ

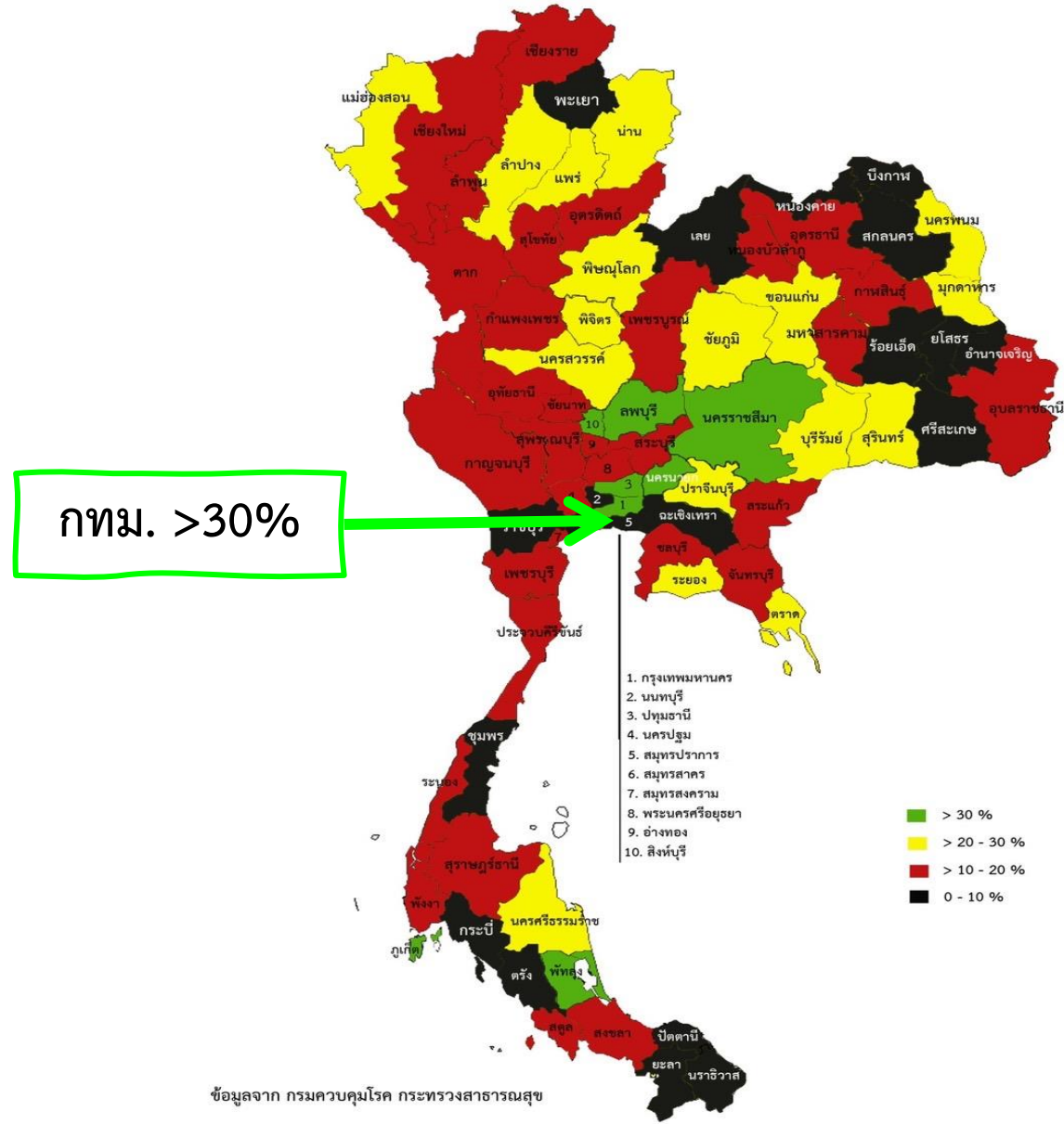
4.1 แผนที่แสดงอัตราการสวมหมวกนิรภัยปี 2564

4.2 นโยบาย-ข้อสั่งการของ สตช./มหาดไทย/กทม.

4.3 ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ.2565

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

### 4.1 แผนที่แสดงอัตราการสวมหมวกนิรภัย ปี พ.ศ. 2564



# 4.2 นโยบาย-ข้อสั่งการของตร./มหาดไทย/กทม.

## ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

**เวทีพัฒนาศักยภาพตำรวจในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน**  
**19 สิงหาคม 2565**  
**ณ โรงแรมรามาดา พลาซ่า กรุงเทพมหานคร**  
 เก็บรวบรวมประเด็นโดย นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย  
 ประธานศรภ.



ตัดคะแนนความประพฤติ มาตรการเหล่านี้ หากมีการดำเนินการอย่างจริงจัง จะมีผลอย่างมาก ในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้ ซึ่ง สตช. จะต้องเร่งออกแนวทางในการปฏิบัติ, สนับสนุนปัจจัยในการดำเนินงาน และ **ก.จ. ทุกจังหวัดจะต้องนำนโยบาย และแนวทางการดำเนินงานไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นเอกภาพ เข้มแข็งจริงจัง ต่อเนื่อง ตลอดไป**

3. **กลไกสำคัญในการดำเนินงานระดับพื้นที่คือการดำเนินงานของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดด้านการบิน ใช้กฎหมาย ซึ่งจะต้องประชุมกันอย่างต่อเนื่องทุกเดือน เรียนรู้ พัฒนาอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา**

**ป** ระมวลข้อสั่งการเชิงนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของทุกจังหวัด โดย พล.ต.อ. ดำรงศักดิ์ กิตติประภัสร์, รอง ผบ.ตร.

- อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุที่ทำให้คนไทยต้องเสียชีวิตเฉลี่ยประมาณปีละ 20,000 คน บาดเจ็บกว่า 1 ล้านคน แม้ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร มีจำนวนที่จะลดลงอย่างต่อเนื่องติดต่อกันทุกปี แต่สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ในปี 2565 มีแนวโน้มจะมากกว่าปี 2564 ซึ่งเป็นวาระเร่งด่วนที่จะต้องหามาตรการในการจัดการเพื่อชะลอความสูญเสียนี้ให้ได้โดยเร็ว
- ในปี 2565 นี้ สตช. มีนโยบายสำคัญที่จะนำมาใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คือ โครงการอาสาจราจร, สภภาพบุรุษจราจร และมีมาตรการ ตาม พรบ.จราจรฉบับปรับปรุงใหม่ หลายมาตรการ อาทิเช่น การดื่มแล้วขับ , การใช้เข็มขัดนิรภัยในทุกที่นั่ง, ที่นั่งนิรภัยในเด็ก, การ

ตัวอย่าง ก.จ. ที่มีผลงานดีในด้านการขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุผ่านกลไกกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดด้านการบิน ใช้กฎหมาย ได้แก่ ขอนแก่น ชลบุรี อุบลราชธานี นongคาย ลำปาง อุทัยธานี กาญจนบุรี ระนอง ยะลา กอบังคับการตำรวจทางหลวง

- ก.จ. **ต้องปฏิบัติงานร่วมกับภาคีเครือข่าย** ในทุกกิจกรรมรวมถึงการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบ แนวนโยบาย มาตรการ และให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมาย
- สตช. ได้พัฒนาระบบฐานข้อมูลทางถนน (อบถ.ตร.) เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำหนดแผนบังคับใช้กฎหมายและมาตรการป้องกัน ตลอดจนเป็นเครื่องมือในการกำกับติดตามประเมินผลการดำเนินงานในพื้นที่

**ผลสำเร็จในการดำเนินงานในพื้นที่สำคัญยิ่งนี้ คือการลดการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของคนไทย อันจะเป็นการสงวนรักษาทักษะการมนุษย์ ซึ่งเป็นความสำคัญด้านความมั่นคงของประเทศเป็นอย่างยิ่ง**

### ด่วนที่สุด

ที่ มท ๐๖๐๗/ ๓/๐๗๓



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน  
 ถนนอุทงนอก กทม. ๑๐๓๐๐

๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๕

เรื่อง การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์

เรียน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

ประธานกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร

อ้างถึง หนังสือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๖๐๗/ว ๖๖๑๗ ลงวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๕

ตามที่อ้างถึง ได้แจ้งกำหนดการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๕ โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นประธาน ซึ่งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มีมติเห็นชอบให้มีการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ทั่วประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยเริ่มรณรงค์ครั้งแรกในวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๕ เป็นต้นไป นั้น

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้สามารถป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามมติคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จึงให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ดำเนินการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ตามแนวทาง ดังนี้

- ให้กำหนดมาตรการองค์กรและมาตรการอื่น ๆ ตามที่เห็นสมควร โดยให้ทุกส่วนราชการ สถานศึกษา สถานพยาบาล ศูนย์พัฒนาเด็กก่อนวัยเรียน สถานประกอบการ และนิคมอุตสาหกรรม เป็นต้นที่สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์
- ให้นำระบบเทคโนโลยีมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง กับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่
- ให้รณรงค์ประชาสัมพันธ์ โดยเน้นให้ข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ทุกหน่วยงาน ผู้นำองค์กร และผู้นำชุมชน ปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัย ทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ผ่านทาง Social Media และสื่อประชาสัมพันธ์ในพื้นที่
- ให้ดำเนินการรณรงค์อย่างต่อเนื่อง โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๕ เป็นต้นไป
- ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร กำกับ ติดตาม ให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต รายงานผลการดำเนินงานให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ทราบทุกครั้งที่มีการประชุม

ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดได้แจ้งแนวทางการรายงานให้ทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อดำเนินการ

ขอแสดงความนับถือ

พลเอก   
 (อนุพงษ์ เผ่าจินดา)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย  
 ประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย  
 สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน  
 โทรศัพท์ ๐ ๒๖๓๗ ๓๗๑๖ โทรสาร ๐ ๒๖๔๓ ๕๑๕๔



ปก.ก๊าวสุภัสสรเวที ๓  
 "เป็นหน่วยกลางในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย  
 ที่ทันสมัยและประสิทธิภาพสูง"



## 4.2 นโยบาย-ข้อสั่งการของตร./มหาดไทย/กทม.

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

The handwritten notes are organized into four main sections:

- Green border (top left):** Discusses 'VISION' and 'ภารกิจเป็นเมืองน่าอยู่ สำหรับทุกคน' (Mission to be a livable city for everyone). It includes a flowchart from 'GUIDANCE POLICY (9.1)' to 'ACTION PLAN (210) วั.' and mentions 'บริหารจัดการ' (management) and 'ปลอดภัยดี' (safety).
- Red border (top middle):** Focuses on 'กทม' (BMA) and 'รถปัด' (sweeping vehicles). It shows a process flow: 'ทีมช่าง 6 GAME TEAM 50 คน' (6 Game Team 50 people) leading to 'ร่วมภาคี ทูทภาคส่วน' (multi-stakeholder cooperation). It also mentions 'HEAT MAP' and 'จัดการ' (management).
- Purple border (top right):** Focuses on 'RIDER' and 'อาชีพ - รายได้' (occupation - income). It lists 'ผู้ขับขี่' (riders) and 'ผู้ขับขี่ระดับมืออาชีพ' (professional riders). It includes a flowchart for 'ความปลอดภัย' (safety) and 'ร่วมใช้ถนน' (shared road use).
- Yellow border (bottom):** Contains four columns of notes:
  - RIDER ฐาน (ฐานที่) (Rider Base):** 1. ทร รับมือ (ไม่ปลอดภัย) เสว + ขาดวินัยจราจร; 2. ปลอดภัย (ดีตก) รัตติ/รัตพลอตัว; 3. รับมือ ฝึกปลอดภัย ไม่แน่น เสว; 4. ปลอดภัย ทุกที่ ทุกครั้ง.
  - RIDER ROAD ACCIDENT (Rider Road Accident):** 1. ทัศนวิสัย ทัศนวิสัยปลอดภัย; 2. อุปกรณ์ เสว/ป้องกัน; 3. ทัศนวิสัย ทัศนวิสัยปลอดภัย; 4. ทัศนวิสัย ทัศนวิสัยปลอดภัย.
  - RIDER PLATFORM (Rider Platform):** 1. SHARE/SHOW; 2. สื่อสาร สื่อสัมพันธ์; 3. สื่อสาร สื่อสัมพันธ์; 4. สื่อสาร สื่อสัมพันธ์.
  - RIDER - BANGKOK (Rider Bangkok):** 1. ส่งเสริม / ร่วมมือ ละครเวที ละคร/อบต; 2. จัดแผน RIDER PROFESSIONAL 'SAVE LIVES' CITY.

**จากการลงพื้นที่ ประชาชน จะบอกว่า ฝาก กทม. ด้วย**  
**แต่ไม่รับฝาก เรามาช่วยกัน ร่วมมือกัน สร้าง กทม. ให้เป็นเมืองน่าอยู่ สำหรับทุกคน**

**ชัชชาติ สิทธิพันธุ์**  
**ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร**

ที่มา : บรรยายหัวข้อ "216 โครงการกับการพลิกโฉมมหานคร" ในโครงการ Reskill & Upskill 30 น.ค. 2565 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน



# 4.3 ระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ.2565

## ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

### ระเบียบ

## ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. ๒๕๖๕

### พ.ศ. ๒๕๖๕

บัญชีข้อความผิดที่ตัดคะแนน เมื่อไม่ชำระค่าปรับโดยไม่มีเหตุอันสมควร

ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ลำดับ	ข้อหา	มาตรา
๑	นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้รถโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ	มาตรา ๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕๘
๒	ไม่จัดให้รถที่ใช้ในทางเดินรถ มีเครื่องหมายแสดงชื่อรถและผู้ขับขี่ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงและใช้การได้ดี	มาตรา ๖ วรรคสอง มาตรา ๑๕๘
๓	นำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ครว็น ละออง เคมหรือเสียง เกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด มาใช้ในทางเดินรถ	มาตรา ๑๐ ตรี มาตรา ๑๕๒
๔	ขับรถในทางที่ไม่เปิดให้หรือใช้แสวงตามประเภทลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๕๘
๕	รถที่บรรทุกของเกินเกินความยาวของตัวรถไม่จุดไฟสัญญาณแสงแดง หรือไม่ติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งบรรทุกนั้น โหม่งเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร	มาตรา ๑๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕๒
๖	ไม่มีขีดที่บรรทุก คน สัตว์ สิ่งของ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง	มาตรา ๑๘ มาตรา ๑๕๐
๗	ไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกลง รั่วไหล สกปรก ส่องแสงสะท้อนหรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชนหรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน	มาตรา ๒๐ มาตรา ๑๕๘
๘	ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ	มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕๒
๙	ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร (ยกเว้นการไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า "หยุด" ให้ตัดคะแนนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้โดยเฉพาะแล้ว)	มาตรา ๒๒ มาตรา ๑๕๒
๑๐	ในขณะที่ขับรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวและไม่อาจแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจ	มาตรา ๓๑/๑ มาตรา ๑๕๒
๑๑	ขับรถที่มีความเร็วช้าหรือต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นโดยไม่ใกล้ขอบทางด้านซ้าย	มาตรา ๓๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕๗
๑๒	ขับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทิศทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไปพร้อมได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะโดยไม่ขับในช่องเดินรถซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี	มาตรา ๓๕ วรรคสอง มาตรา ๑๕๗
๑๓	ขับรถในลักษณะที่กีดขวางการจราจร	มาตรา ๓๓ (๓) มาตรา ๑๕๗
๑๔	ขับรถคร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ	มาตรา ๓๓ (๖) มาตรา ๑๕๗
๑๕	ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถคันด้านซ้าย	มาตรา ๔๕ มาตรา ๑๕๗



- ๒ -

ลำดับ	ข้อหา	มาตรา
๑๖	ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นเมื่อรถกำลังขึ้นทางขึ้นขึ้นสะพานหรืออยู่ในทางโค้ง	มาตรา ๔๖ (๑) มาตรา ๑๕๗
๑๗	ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ	มาตรา ๔๖ (๒) มาตรา ๑๕๗
๑๘	ขับรถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นเมื่อหมอก ผ่น ผู่หรือครั่น จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร	มาตรา ๔๖ (๓) มาตรา ๑๕๗
๑๙	ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นเมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย	มาตรา ๔๖ (๔) มาตรา ๑๕๗
๒๐	ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่น ถ้าเส้นกึ่งกลางของทางหรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตรายหรือเขตให้มีความระมัดระวังบนทางเดินรถ	มาตรา ๔๗ มาตรา ๑๕๗
๒๑	เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ	มาตรา ๕๓ (๑) มาตรา ๑๕๗
๒๒	กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพานหรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราของเชิงสะพาน	มาตรา ๕๓ (๒) มาตรา ๑๕๗
๒๓	กลับรถที่ทางร่วมทางแยก	มาตรา ๕๓ (๓) มาตรา ๑๕๗
๒๔	หยุดรถฝ่าฝืนกฎหมาย	มาตรา ๕๕ (ทุกนมาตรา) มาตรา ๑๕๘
๒๕	จอดรถฝ่าฝืนกฎหมาย	มาตรา ๕๗ (ทุกนมาตรา) มาตรา ๑๕๘
๒๖	ขับซัดเข้าไปในเขตปลอดภัย	มาตรา ๑๑๙ มาตรา ๑๕๘
๒๗	ขับซัดจักรยานยนต์ไม่นิ่งคร่อมบนยานที่จัดไว้และคนโดยสารไม่นิ่งซ้อนท้ายบนยานที่จัดไว้หรือนิ่งในที่พึงห้าม	มาตรา ๒๒๑ มาตรา ๑๕๘
๒๘	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดแลในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด	มาตรา ๑๓๙ (๑) มาตรา ๑๕๔ (๒)
๒๙	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ห้ามหยุดหรือจอดในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด	มาตรา ๑๓๙ (๒) มาตรา ๑๕๔ (๒)
๓๐	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถหรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด	มาตรา ๑๓๙ (๓) มาตรา ๑๕๔ (๒)
๓๑	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียวในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด	มาตรา ๑๓๙ (๔) มาตรา ๑๕๔ (๒)
๓๒	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำหนดอัตราความเร็วของรถยนต์ในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด	มาตรา ๑๓๙ (๖) มาตรา ๑๕๔ (๒)
๓๓	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่กำหนดการจอดหรือที่จอดพักรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด	มาตรา ๑๓๙ (๔) มาตรา ๑๕๔ (๒)
๓๔	ฝ่าฝืนระเบียบที่กำหนดการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภทในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด	มาตรา ๑๓๙ (๑๐) มาตรา ๑๕๔ (๒)
๓๕	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยกในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด	มาตรา ๑๓๙ (๑๕) มาตรา ๑๕๔ (๒)



- ๓ -

ลำดับ	ข้อหา	มาตรา
๓๖	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่ขีดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทางหรือติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใด	มาตรา ๑๓๙ (๑๕) มาตรา ๑๕๔ (๒)

**ความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒**

ลำดับ	ข้อหา	มาตรา
๑	(๒) ใช้เครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้สำหรับรถคันหนึ่งกับรถอีกคันหนึ่ง (๓) ใช้เครื่องหมายที่นายทะเบียนออกให้แก่ผู้อื่น	มาตรา ๖๗

**ความผิดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.๒๕๓๕**

ลำดับ	ข้อหา	มาตรา
๑	ใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายกำหนด	มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๙

**ความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕**

ลำดับ	ข้อหา	มาตรา
๑	ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่กำหนด (๑) อัตราความเร็วของยานพาหนะ (๒) ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่น เส้น ข้อความหรือเครื่องหมายอื่นใดสำหรับการจราจรบนทางหลวง	มาตรา ๕(๑)(๒) มาตรา ๖๙
๒	หยุดรถหรือจอดรถโดยฝ่าฝืนมาตรา ๔๒	มาตรา ๔๒ มาตรา ๖๙

**ความผิดตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๔๐**

ลำดับ	ข้อหา	มาตรา
๑	หลีกเลี่ยงไม่เสียค่าผ่านทางพิเศษ	มาตรา ๖๓

**ความผิดตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗**

ลำดับ	ข้อหา	มาตรา
๑	หลีกเลี่ยงไม่เสียค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวงและสะพาน	มาตรา ๗



# ขอบคุณ

คณะทำงานศูนย์ความร่วมมือป้องกัน  
อุบัติเหตุ กทม. (ศรท.)

