

วิสัยทัศน์

เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน  
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

พันธกิจ

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



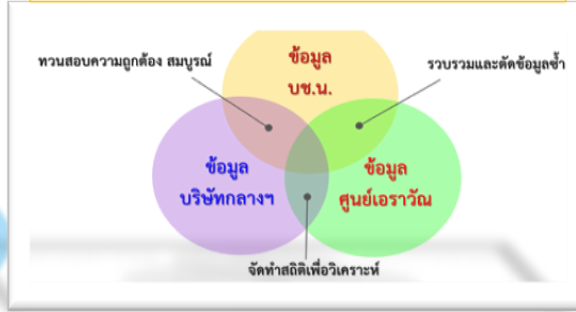
## การประชุมศูนย์ความร่วมมือ ป้องกันอุบัติเหตุทุกทม.(ศรท.)

ครั้งที่ 1/2566 ZOOM Conference

วันพฤหัสบดีที่ 26 มกราคม 2566

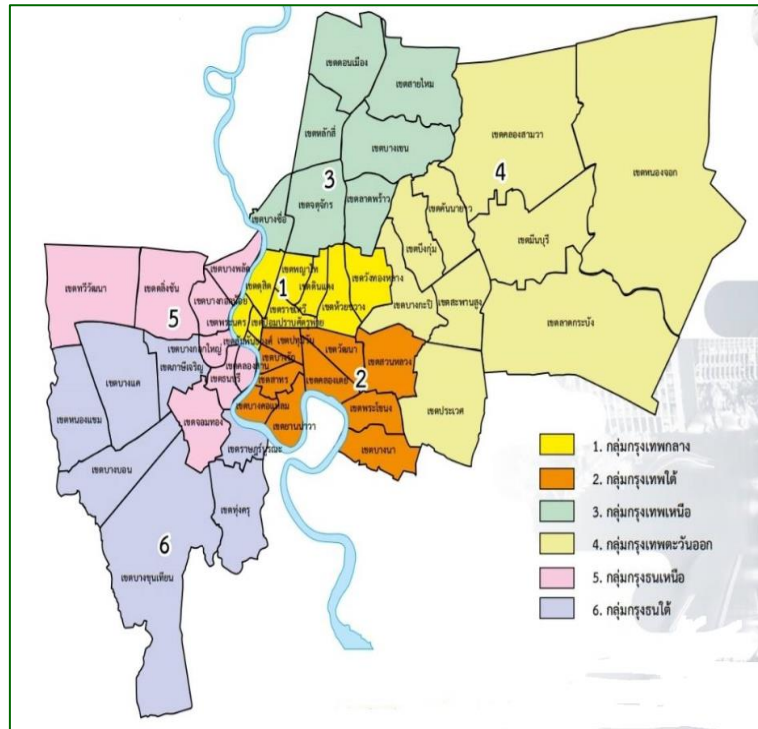
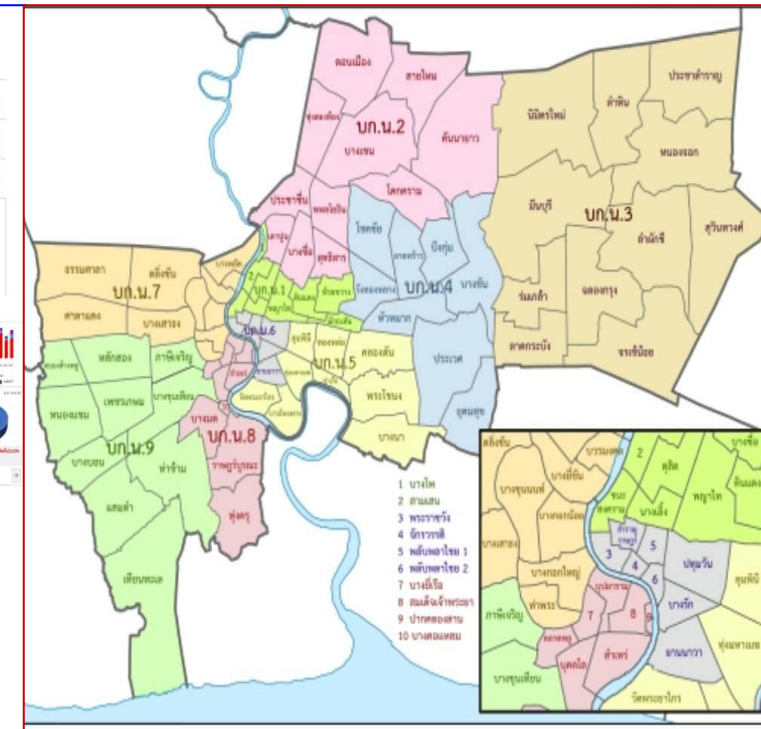
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

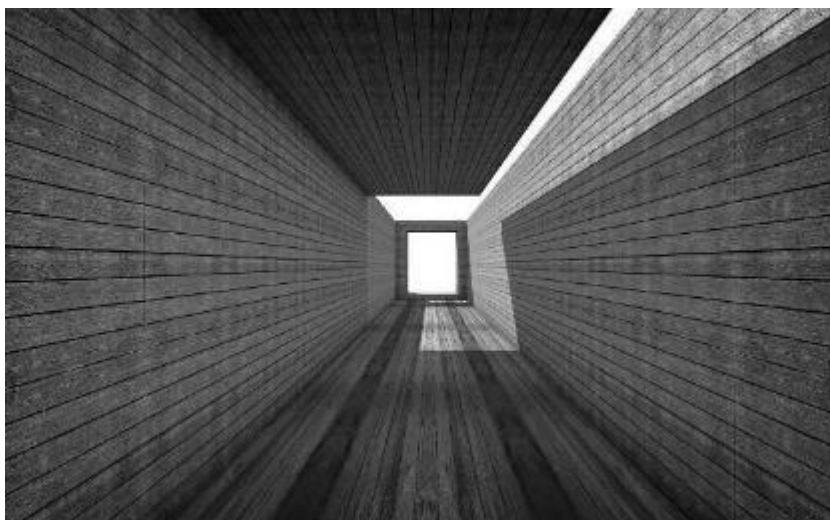
ข้อมูลเคสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.)



**Vision** เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

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



# วาระประชุม

## วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 ความคืบหน้า “คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย” และ “คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ด้านความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง และกลุ่มไรเดอร์” (สจส.)

## วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่2565 + case base (1 case)

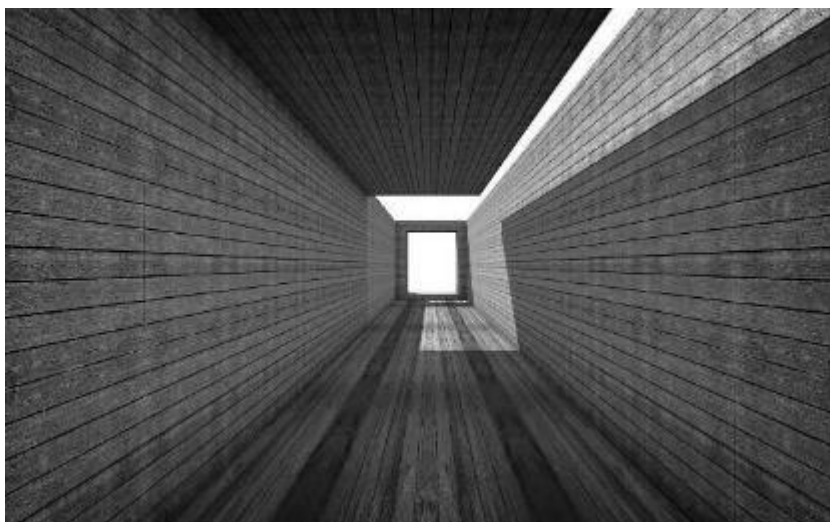
2.2 รายงานการสืบสวนสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร (การสรุปเคสอุบัติเหตุ ผลการวิเคราะห์เบื้องต้น และข้อเสนอแนะ) สจส.

2.3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ กรณีชนคนข้ามถนน + case base (1 case)

## วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

3.1 โครงการ/กิจกรรม ปี2566 ที่เกี่ยวข้อง

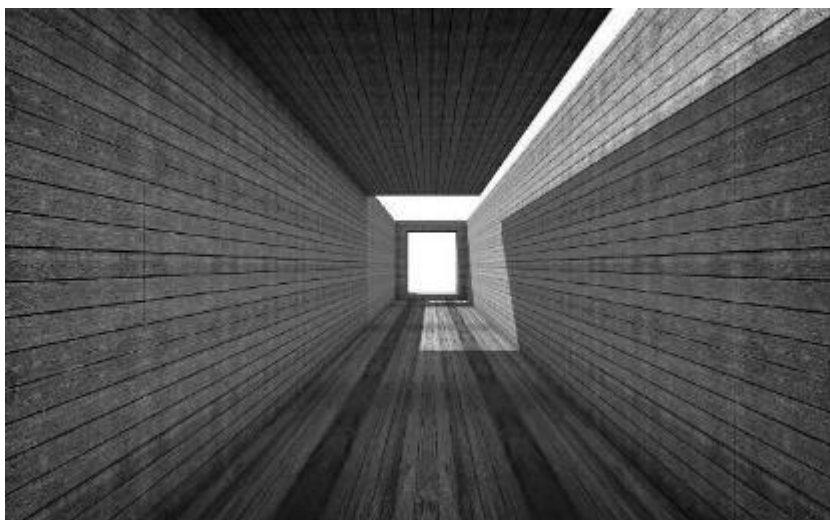
## วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ



# วาระที่ 1

## วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 ความคืบหน้า “คำสั่งแต่งตั้ง คณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร ด้านการ บังคับใช้กฎหมาย” และ “คำสั่งแต่งตั้ง คณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กรุงเทพมหานคร ด้านความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มรถจักรยานยนต์ รับจ้าง และกลุ่มไรเดอร์” (สจส.)



## วาระที่ 2

วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 + Case base (1 case)

2.2 รายงานการสืบสวนสถิติอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 ในเขตพื้นที่ กรุงเทพมหานคร (การสรุปเคสอุบัติเหตุ ผลการวิเคราะห์เบื้องต้น และข้อเสนอแนะ) **สจส.**

2.3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ กรณีชนคนข้ามถนน + case base (1 case)

# ภาพรวมประเทศ

## ข้อพิจารณา-เสนอแนะ เทศกาลปีใหม่ 2566



# สรุป-ข้อพิจารณา NY 2566



## 1. ภาพรวม

- เดินทางออก ↓ **3.9%** เข้าเพิ่ม **1%**
- ทயอย "ออกเร็ว" ช่วง **26-28** รค. (ยอดตายถึง **178**)  
ออกเร็ว+กลับเร็ว (1-2มค) → อ่อนล้ากลับใน ↑
- ยอดตายลดลง ↓ **4.8%** : **333** → **317** ลด **16** ราย
- ผู้นำครอบครัว, เด็กเยาวชน ตายเพิ่ม

## 2. ความเสี่ยงสำคัญ / ผลกระทบ

- **จยย.ตาย 87.3%**
- ความเสี่ยงสำคัญ → เร็ว ตัดหน้า/ทัศนวิสัย ต้มจับ
- **80%** ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่ขี้/ช้อน จยย.ไม่สวมหมวก
- ครึ่งหนึ่ง (**51%**) ผู้เสียชีวิตเป็นหัวหน้าครอบครัว
- เด็กเยาวชนตายเพิ่ม **3%** เกินครึ่ง (**53%**) ตายใกล้บ้าน รัศมี 5km

## 3. ความเสี่ยง/ประเด็นอื่น ๆ

- เยาวชน <20 ปี ต้ม!+บาดเจ็บ  
เข้า รพ. **642** ราย แต่ตรวจ  
alc. และดำเนินคดีไม่ถึง 10%
- **อุบัติเหตุใหญ่** (ตาย 2 หรือเจ็บ  
4) 21 ครั้ง ส่วนใหญ่ / เร็ว  
หลับใน-ดื่ม จยย.ซาเล้ง รถตู้
- **ด้านกายภาพเสี่ยง**
- จุดกลับรถ : **113** ครั้ง  
เจ็บ 103 / ตาย **23** ราย
- ทางแยก : **217** เจ็บ 226  
ตาย **38** ราย

## ข้อพิจารณา : ด้านกายภาพ (อนุ 2 ศปด.-แผนแม่บท ยุทธ 3)

- รูปแบบการชนที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด 3 อันดับแรก คือ
  - 1.1) ชนกับรถอีกคัน (เสียชีวิต 156 ราย)
  - 1.2) ชนไม่มีคูกรณี (เสียชีวิต 113 ราย)
  - 1.3) ชนกับรถมากกว่า 1 คัน (เสียชีวิต 23 ราย)
- จุดเสี่ยงที่ทำให้เสียชีวิต โดยเฉพาะ จยย. ได้แก่ จุดกลับรถ : **113** ครั้ง เจ็บ 103 / ตาย **23** ราย  
ทางแยก : **217** เจ็บ 226 ตาย **38** ราย
- การตายกว่าครึ่ง (**58%**) เกิดบนถนนทางหลวง โดยส่วนใหญ่เป็นถนนทางหลวงแผ่นดินชั้นที่ 4 หรือถนนเชื่อมต่อ  
ภายในและระหว่างอำเภอ (ถนนสายเล็ก)
  - 1) เกิดบนถนนในเขตชุมชน ขนาด 2 ช่องจราจร ไปและกลับ (แบบไม่มีเกาะกลาง)  
และส่วนใหญ่ ร้อยละ 78.0 เกิดบนถนนช่วงทางตรงเป็นหลัก
  - 2) อุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต ถึงแม้ว่า ร้อยละ 50 ชนขีด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนด (80 กม./ชม.)  
แต่อุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดในพื้นที่เขตชุมชน (ถนนภายในอำเภอ) ดังนั้นความเร็วที่ 80 กม./ชม. ในเขตชุมชนยังถือว่า  
สูงเกินไป และเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และรุนแรงถึงขั้นการเสียชีวิต



สรุป .. ต้องดำเนินการ **ปรับปรุงจุดเสี่ยง + มาตรการจำกัดความเร็วในเขตชุมชนและเขตเมือง** เช่น

- ปรับแก้กฎหมายความเร็วเขตเมือง < 80 km/h
- เพิ่มมาตรการกายภาพ Traffic calming สบายความเร็ว ในรูปแบบต่าง ๆ

## ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)



### ข้อเสนอแนะ (เพิ่มเติม)



- การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชน ด้วยมาตรฐาน iRAP และติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้ใช้ จยย.
- จำเป็นจะต้องพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุ และแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุ ให้มีความละเอียดมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพิ่มข้อมูลผังการชน (Collision Diagram) และการถ่ายภาพเกิดเหตุ
- พัฒนาบุคลากรและองค์ความรู้ในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะด้านการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และการสร้างเวทีเพื่อร่วมวิเคราะห์ปัญหาในพื้นที่ตนเอง

Collision Diagram
Image of pedestrian crossing
Image of pedestrian crossing with zebra lines
Image of pedestrian crossing with bollards
Image of pedestrian crossing with bollards and tactile paving
Image of pedestrian crossing with bollards and tactile paving and bollards
Image of pedestrian crossing with bollards and tactile paving and bollards and bollards
Image of pedestrian crossing with bollards and tactile paving and bollards and bollards and bollards
Image of pedestrian crossing with bollards and tactile paving and bollards and bollards and bollards and bollards
Image of pedestrian crossing with bollards and tactile paving and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards
Image of pedestrian crossing with bollards and tactile paving and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards
Image of pedestrian crossing with bollards and tactile paving and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards
Image of pedestrian crossing with bollards and tactile paving and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards
Image of pedestrian crossing with bollards and tactile paving and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards and bollards

Rectangular Ship

## ข้อมูล ผู้เสียชีวิต

บ.กลางคุ้มครอง  
ผู้ประสบภัยจากรถ



- ครึ่งหนึ่ง **51%** เป็นหัวหน้าครอบครัว (39→51%)
- กลุ่มเด็กเยาวชน เพิ่มขึ้น  $\uparrow$  **3%** (25 → 28%)
- 71% สมองได้รับกระทบกระเทือน
- สาเหตุ **"ขับเร็ว"** เพิ่มขึ้น 49 → **54%**
- เกินครึ่ง (**53%**) ตายใกล้บ้านรัศมี **5 กม.** (3/4 รัศมี 10 กม.)
- มีการชนท้ายเพิ่มขึ้นเท่าตัว (13% → 25%)
- เกือบครึ่ง (46%) รถไม่มี พรบ. คุ้มครอง

Rectangular Ship

การเผยแพร่สปอตโฆษณาผ่านทาง Free TV เช่น CH3 CH7 WORKPOINT MONO29 PPTV THAIRATH เป็นต้น ผ่านสื่อออนไลน์ เช่น Youtube ในเดือนที่ผ่านมา มีการเข้าคลิก

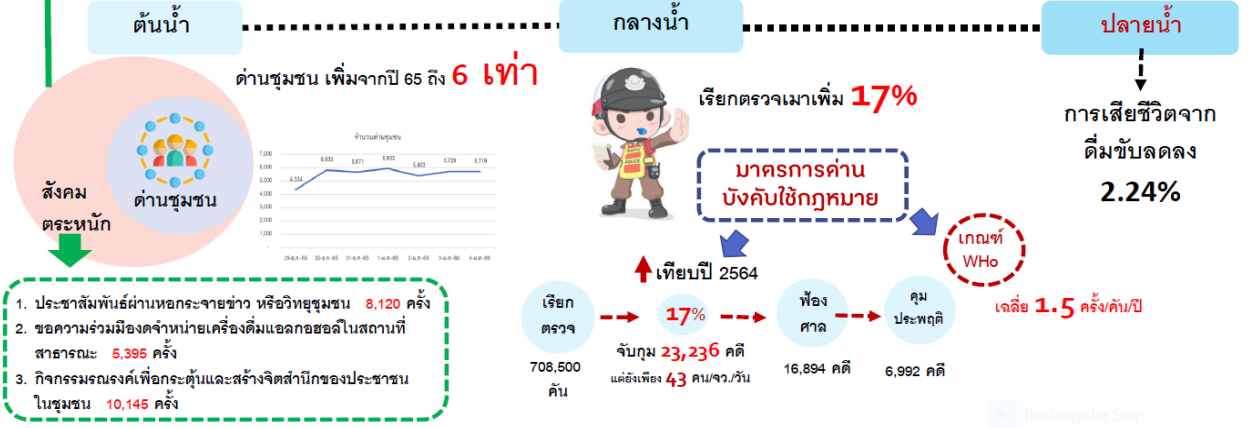
1. "ขอบคุณคนไทยที่ไม่ให้เหล้า ให้เหล้า=แข่ง" มีจำนวน **7.7 ล้านครั้ง**
2. "กรี๊ดๆ ก็ถึงตาย ปีใหม่กลับบ้านปลอดภัย" จำนวน **1.1 ล้านครั้ง**

รวมถึง มีการเผยแพร่ผ่านทางอื่นๆ เช่น วิทยุ ป้ายสปอตโฆษณา เป็นต้น

**ประเด็นพิจารณา**  
ภาพรวมการเสียชีวิตจากดื่มแล้วขับลดลงจากปี 2565 ประมาณ 2.24% อาจเกิดจาก 2 ปัจจัยสำคัญ

1 ต้นน้ำ - มีการตั้งด่านชุมชนเพิ่มมากขึ้น ร่วมกับการรณรงค์สร้างความเข้าใจกับประชาชน

2 กลางน้ำ - เพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย



Rectangular Ship

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

ข้อพิจารณาเสนอแนะ (เพิ่มเติม) : NY 2566

1. ความเสี่ยงสำคัญ → อนุกรรมการด้านต่าง ๆ **แก้เชิงระบบ**
2. เพิ่มมาตรการในกลุ่ม **เด็กเยาวชน (ตายเพิ่ม)**
  - วิเคราะห์เจาะลึก โดยเฉพาะประเด็น จยย. , ช่วงเวลากลางคืน
3. พัฒนาให้แต่ละมาตรการมีเกณฑ์มาตรฐานเปรียบเทียบ พร้อมกำหนดข้อมูลกำกับการดำเนินงาน
4. ศปท.จังหวัด ดำเนินมาตรการบูรณาการเข้ากับอำเภอเสียงสูง พร้อมรายงานผลดำเนินงาน เพื่อเป็นข้อมูล/บทเรียนสำหรับ ศปท.กลาง
5. อื่น ๆ
  - **สังคมมีการปรับเปลี่ยน** → เพิ่มการสื่อสาร ปชส. โดยเฉพาะ “ผลกระทบ”
  - **คนทยอยออกเร็ว** → ควรมีมาตรการรองรับที่เข้มข้น ควบคุมไปด้วย
  - **อนุบังคับใช้** → ต่อเนื่อง บังคับใช้เข้ม + ตัดแต่็ม



(ร่าง) ข้อพิจารณาประกอบข้อเสนอ อนุกรรมการ ศปท. ด้านต่าง ๆ เพื่อวางแนวทาง/มาตรการแก้ปัญหาในความเสี่ยงสำคัญที่พบช่วงปีใหม่



อนุกรรมการ	ความเสี่ยงสำคัญ	มาตรการสั้น / กลาง-ยาว
อนุ 2 : ด้านสภาพแวดล้อม	1. ความเร็ว ถนนเขตเมือง/ชุมชน Traffic calming 2. จุดตัด ถนนเลียบริมคลอง 3. อื่น ๆ กรณีข้ามเกาะกลาง	1. ความเสี่ยงสำคัญ เน้นบูรณาการทั้ง "ต้น-กลาง-ปลายน้ำ"
อนุ 3 : ด้านยานพาหนะ	1. รถตู้ส่วนบุคคล (เช่าเหมา) 2. จยย. ซาเล้ง / ไฟฟ้า 3. อื่น ๆ ไม่มีใบขับขี่, เก่งไฟไหม้ รถกระบะบรรทุกเกินแรงงาน ฯ	2. ต้นน้ำ / เพิ่มมาตรการ "เชิงรุก" + ปชส.สร้างกระแสสังคม
อนุ ด้านอื่น ๆ	1. เด็กเยาวชน เสียชีวิตเพิ่ม ↑ 2. ปชส. เพิ่มการสื่อสารระดับพื้นที่ 3. อนุบังคับใช้กฎหมาย ศปท.จว. / 4. อนุ อปท. / หนุนด้านชุมชนเชิงรุก	3. ให้รางวัล จว. จัดการบูรณาการ ต้น-กลาง-ปลาย ได้ดี

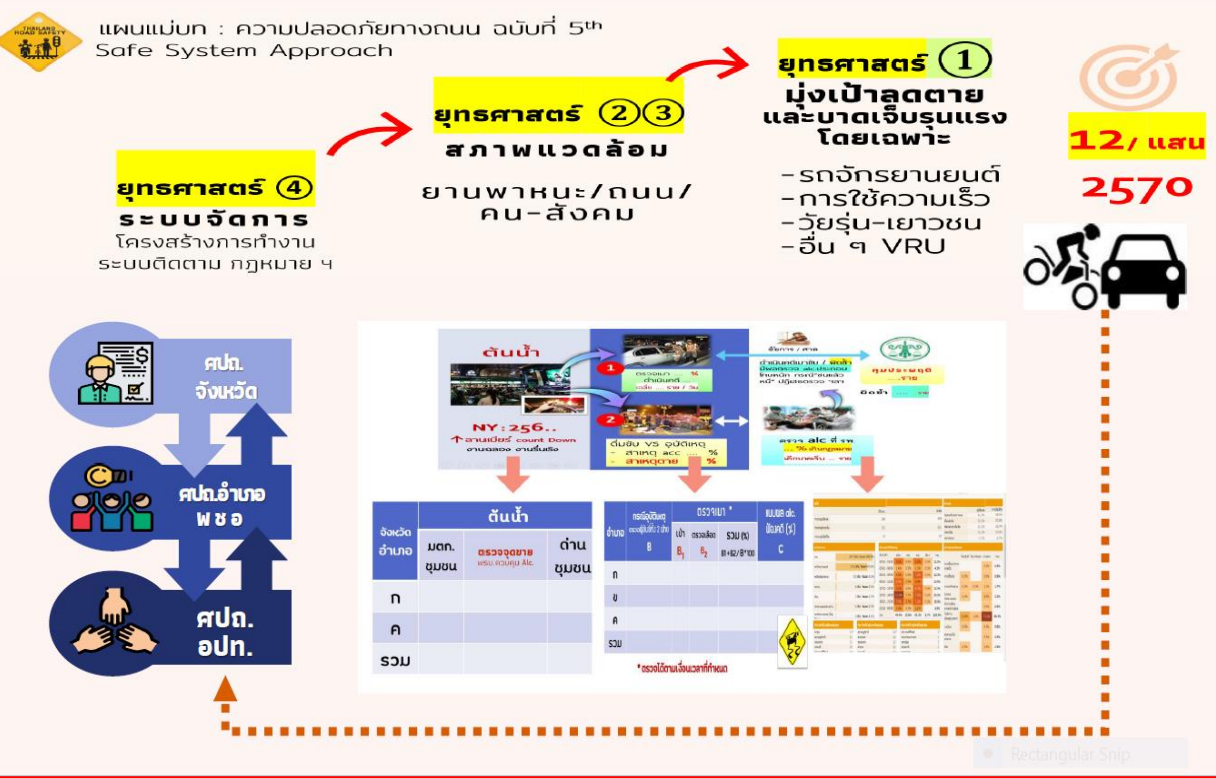


มาตรการ	ข้อมูลวันที่ 4 ม.ค. 2566	ข้อมูลวันที่ 4 ม.ค. 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ	2566 สถิติสะสม -4 ม.ค. 66)	2565 สถิติสะสม (29 ธ.ค.64 -4 ม.ค. 65)	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
1. ไม่สวมหมวกนิรภัย	14,879	23,131	-35.68	118,562	167,677	-29.29
2. รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	3,223	6,178	-47.83	26,780	45,465	-41.10
3. ต้มแฉ้วขับ	1,918	1,583	21.16	23,236	19,760	17.59
4. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	5,229	10,253	-49.00	43,237	73,407	-41.10
5. ไม่มีใบขับขี่	14,400	20,023	-28.08	123,088	149,175	-17.49
6. ความเร็วเกินกำหนด	5,237	7,581	-30.92	48,556	48,257	0.62
7. ละเมิดสัญญาณไฟจราจร	1,114	2,589	-56.97	10,836	18,950	-42.82
8. ขับรถย้อนศร	1,584	3,123	-49.28	13,155	22,541	-41.64
9. ขับรถผิดเลน	710	1,873	-62.09	6,829	13,612	-49.83
10. ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	778	2,006	-61.22	7,033	14,993	-53.09

สื่อสารประชาสัมพันธ์ ทุกสัปดาห์ การตัดแต่็ม สถตข. ในภาพรวม - จว. แยกประเภทความผิด ฯลฯ - Top 10 ถูกตัดแต่็ม “เร็ว”, “เมา”



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)



“ประวิตร” หัวโต๊ะประชุม นปถ. โฉว์แผนแม่บท 4 ยุทธศาสตร์ป้องกันอุบัติเหตุบนถนน



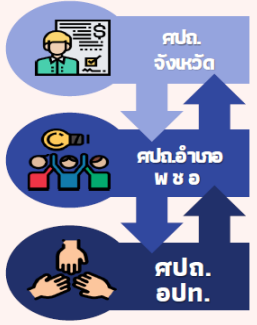
- เห็นชอบแผนยุทธนาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566 โดยให้วิเคราะห้จุดเกิดเหตุซ้ำซาก ทั้งช่วงเทศกาล และไม่ใช่เทศกาล เพื่อนำมาวางแผนป้องกันความเสี่ยงเชิงรุกและใช้ระบบ War Room ช่วยในการติดตามประเมินผล
- เห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับ 5
- ให้ใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 70 เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานในการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2566 ของทุกภาคส่วน
- เน้นมาตรการเชิงรุกในการจัดการและแก้ไขปัจจัยเสี่ยงด้านคน ถนน และยานพาหนะ เร่งรัดมาตรการสวมหมวกนิรภัย 100% โดยให้ความสำคัญกับพื้นที่ ที่มีผู้เสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัยสูง ฯลฯ

<https://www.bangkokbiznews.com/politics/1033415>



ข้อพิจารณา (เพิ่มเติม) – วาระประจำ สปท.จังหวัด (ทุกเดือน)

- ติดตามกำกับในความเสียงสำคัญ ตามแนวทาง แผนแม่บท 5<sup>th</sup> และ นปถ. โดยเทียบกับ "ค่าเป้าหมาย" ที่กำหนด
  - จุดเกิดเหตุซ้ำซาก และอำเภอเสียงสูง-สูงมาก
  - การจัดการความเร็ว
  - ความปลอดภัยเด็กเยาวชน
- ติดตามผลการสอบสวนอุบัติเหตุ เบื้องต้น (ทุกราย) / เชิงลึก (ตามเกณฑ์) เพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและกำหนดมาตรการ + วางแนวทางปชส. สร้างการรับรู้ความเสี่ยง
- ติดตามผลการดำเนินการนโยบายหลัก ได้แก่
  - การสวมหมวกนิรภัย 100%
  - มาตรการ "ดื่ม/เมาไม่ขับ" : ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ โดยเฉพาะ ผลการดำเนินการด้านการบังคับใช้กฎหมาย



# ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

ศูนย์ความร่วมมือวิจัยอัจฉริยะกับอุตสาหกรรม (ศวอ.)

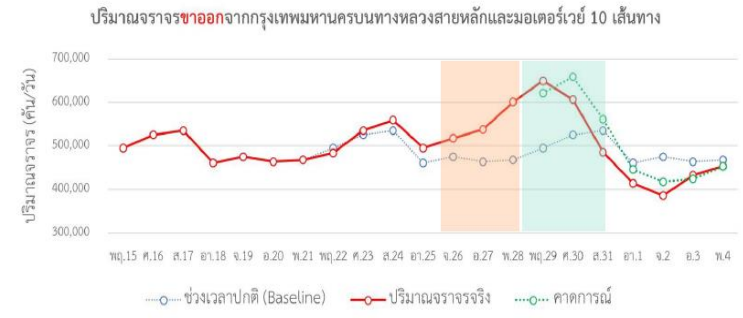
## สรุปปริมาณจราจรเข้าออกกรุงเทพมหานครบนทางหลวงสายหลักและมอเตอร์เวย์ 7 วัน

สรุปปริมาณจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 เทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 และช่วงเวลาปกติ

	ขาเข้า	ขาออก	รวม
ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 (29 ธันวาคม 2565 - 4 มกราคม 2566)	3,770,312	3,428,939	7,199,251
ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 (29 ธันวาคม 2564 - 4 มกราคม 2565)	3,731,430	3,566,634	7,298,064
ช่วงเวลาปกติ (15 ธันวาคม 2565 - 21 ธันวาคม 2565)	3,457,683	3,424,485	6,882,268
เทียบช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565	↑ 1.0%	↓ 3.9%	↓ 1.4%
เทียบช่วงเวลาปกติ	↑ 9.0%	↑ 0.1%	↑ 4.6%

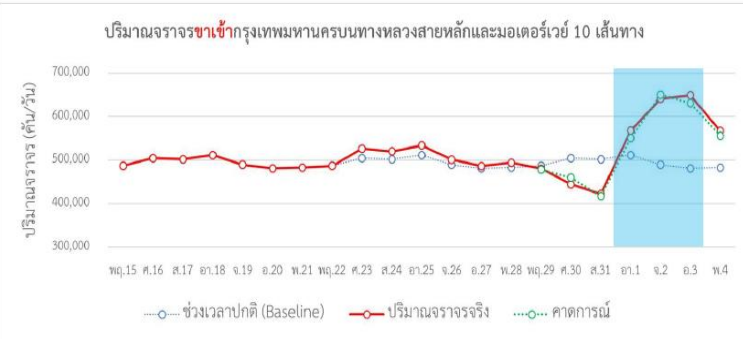
สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

## ปริมาณจราจรเข้าออกกรุงเทพมหานครบนทางหลวงสายหลักและทางหลวงพิเศษช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566



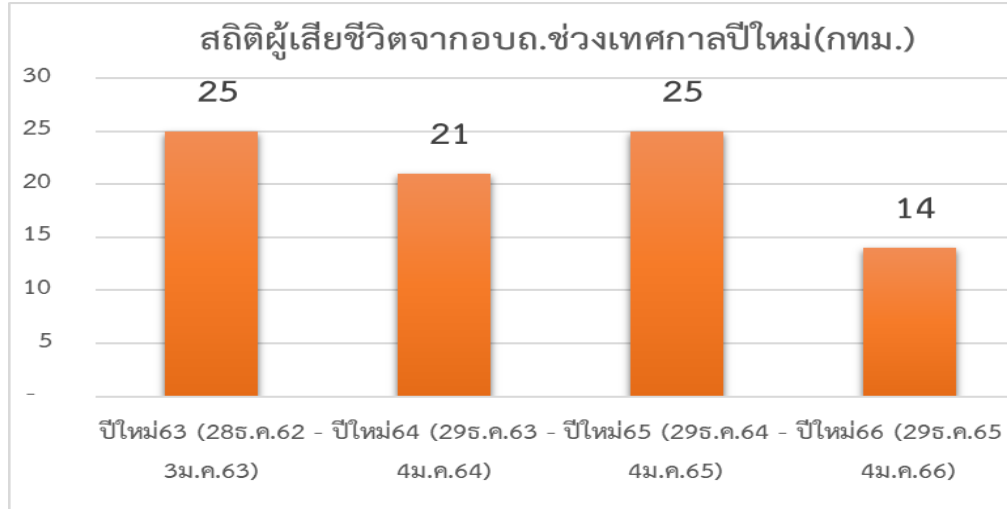
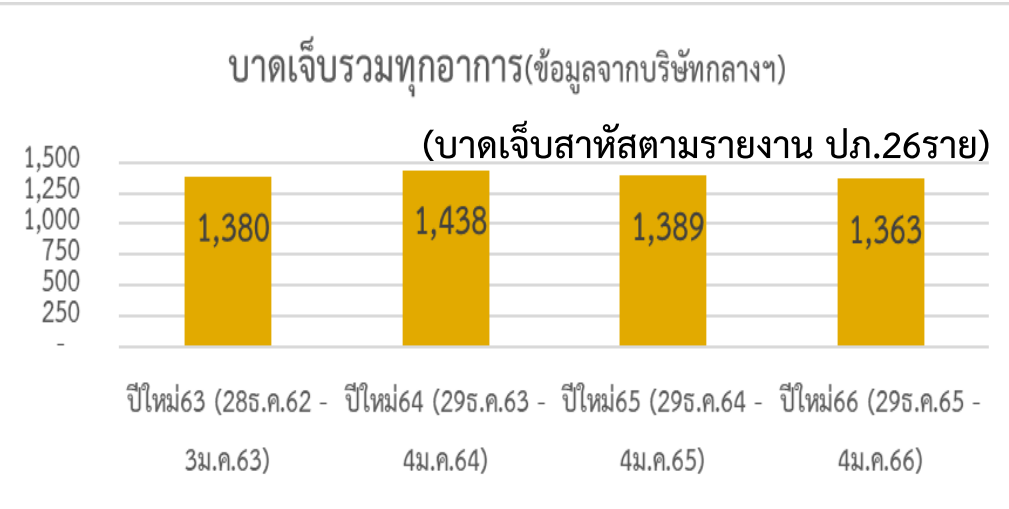
รายงาน ณ วันที่ 5 มกราคม 2566 เวลา 8:00 น.

- คนทยอยออกจาก กท. เร็ว ตั้งแต่ 26 - 28 ธค 65
- กลับเร็ว / ยังก่อนล่า + ทิศบน ถนน 1 - 2 มค 66 (กลับใน)

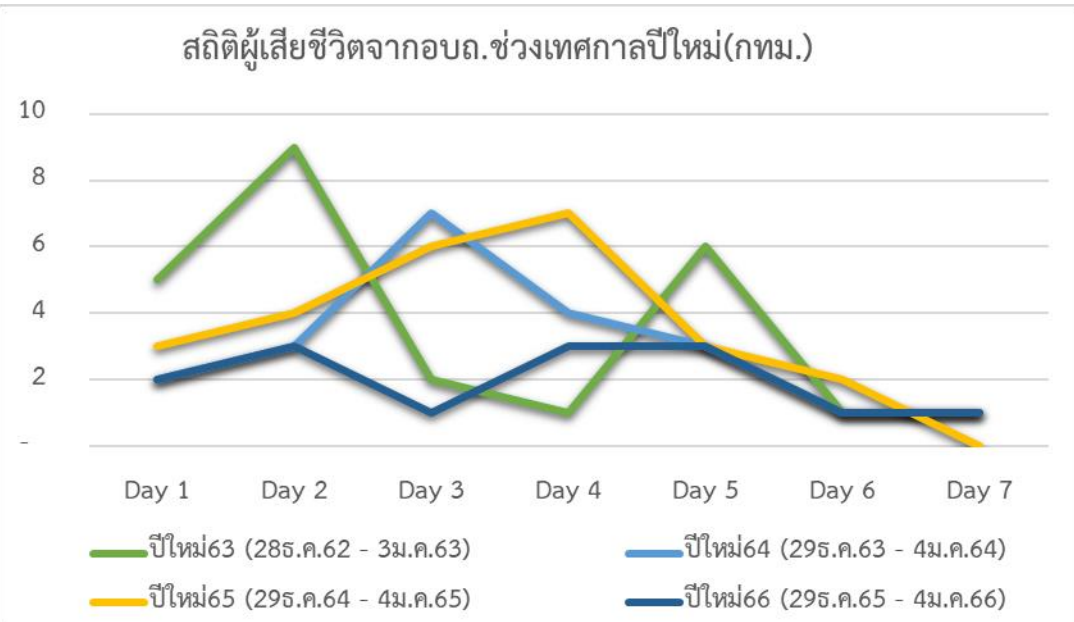


สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

# สถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วง 7 วัน เทศกาลปีใหม่ กรุงเทพมหานคร



ภาพรวมประเทศ เสียชีวิต  
ลดลง **-4.8%**



กทม.	ปีใหม่63 (28ธ.ค.62 - 3ม.ค.63)	ปีใหม่64 (29ธ.ค.63 - 4ม.ค.64)	ปีใหม่65 (29ธ.ค.64 - 4ม.ค.65)	ปีใหม่65 เทียบ64 (%) เพิ่ม/ลด	ปีใหม่66 (29ธ.ค.65 - 4ม.ค.66)	ปีใหม่66 เทียบ65 (%) เพิ่ม/ลด	ค่าเฉลี่ย 3ปี	ปีใหม่66 เทียบ ค่าเฉลี่ย3ปี
เสียชีวิต	25	21	25	19.05%	14	-44%	24	-41%
บาดเจ็บ(รวมทุกอาการ)	1,380	1,438	1,389	-3.41%	1,363	-2%	1,402	-3%

ข้อมูลบาดเจ็บจากศูนย์เอราวัณ สำนักงานแพทย์

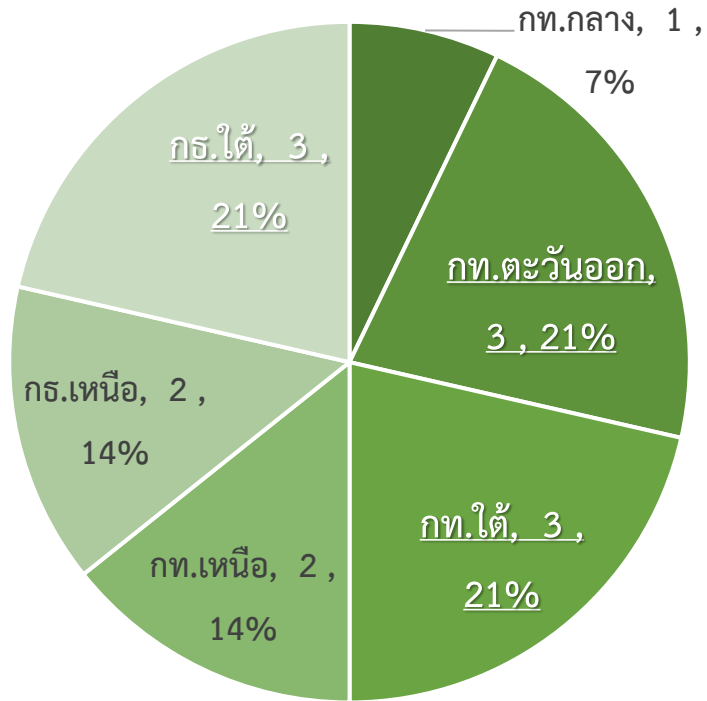
ปีใหม่2565 admit 297ราย บาดเจ็บรวม 1,390ราย

ปีใหม่2566 admit 345ราย บาดเจ็บรวม 1,485ราย

\*กทม.มี ร.พ.เอกชนกว่า 80แห่ง(คิดเป็น70%ของร.พ.ในพื้นที่) จำนวน admit จึงอาจ  
ไม่สัมพันธ์กับอาการสาหัส

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

# พื้นที่เกิดเหตุ



เขตที่เกิดเหตุเสียชีวิต

กรุงเทพมหานคร = เขตห้วยขวาง

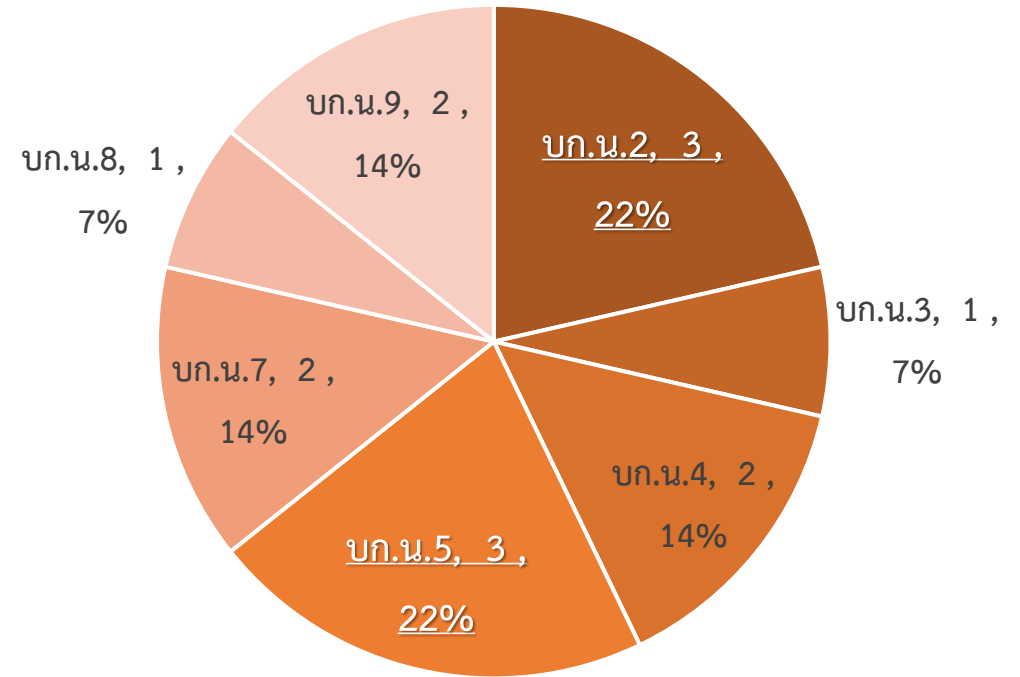
กรุงเทพตะวันออก = เขตลาดกระบัง เขตคันนายาว เขตสะพานสูง

กรุงเทพใต้ = เขตสวนหลวง เขตบางนา เขตสาทร

กรุงเทพเหนือ = เขตลาดพร้าว เขตหลักสี่

กรุงเทพมหานครเหนือ = เขตทวีวัฒนา เขตตลิ่งชัน

กรุงเทพมหานครใต้ = เขตบางแค เขตราษฎร์บูรณะ เขตบางบอน



ท้องที่ สน. ที่เกิดเหตุเสียชีวิต

บก.น.2 = สน.พหลโยธิน สน.คันนายาว สน.ทุ่งสองห้อง

บก.น.3 = สน.ฉลองกรุง

บก.น.4 = สน.บางชัน สน.โชคชัย

บก.น.5 = สน.ทุ่งมหาเมฆ สน.บางนา สน.คลองตัน

บก.น.7 = สน.ตลิ่งชัน สน.ศาลาแดง

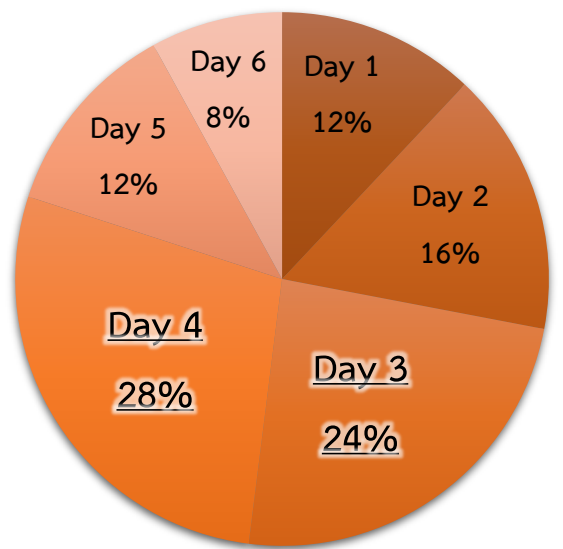
บก.น.8 = สน.ราษฎร์บูรณะ

บก.น.9 = สน.ท่าข้าม สน.หลักสอง

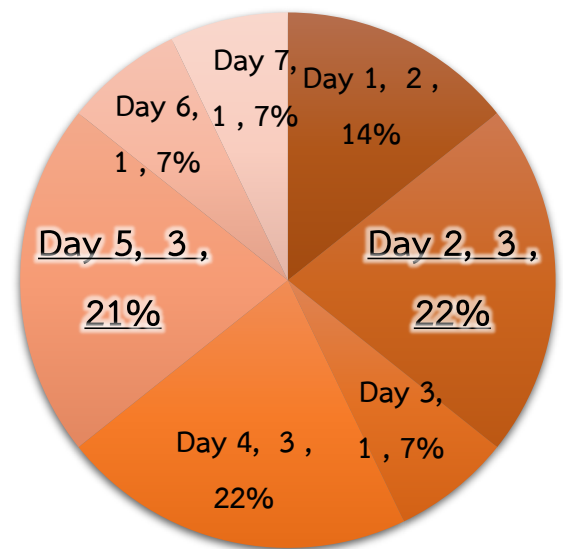
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

# วัน-เวลาเกิดเหตุ

ปีใหม่65 (29ธ.ค.64 - 4ม.ค.65)

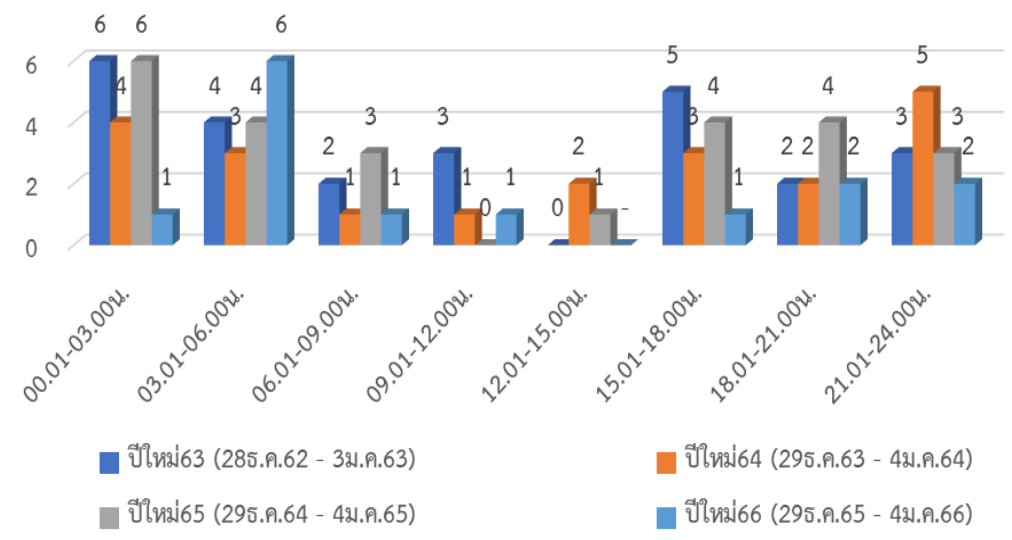


ปีใหม่66 (29ธ.ค.65 - 4ม.ค.66)

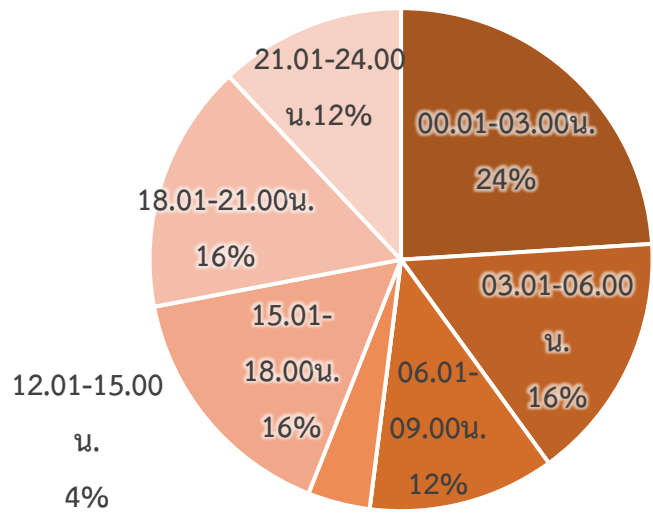


วันที่25-28ธ.ค.64 เสียชีวิต 9 คน  
วันที่25-28ธ.ค.65 เสียชีวิต 13 คน

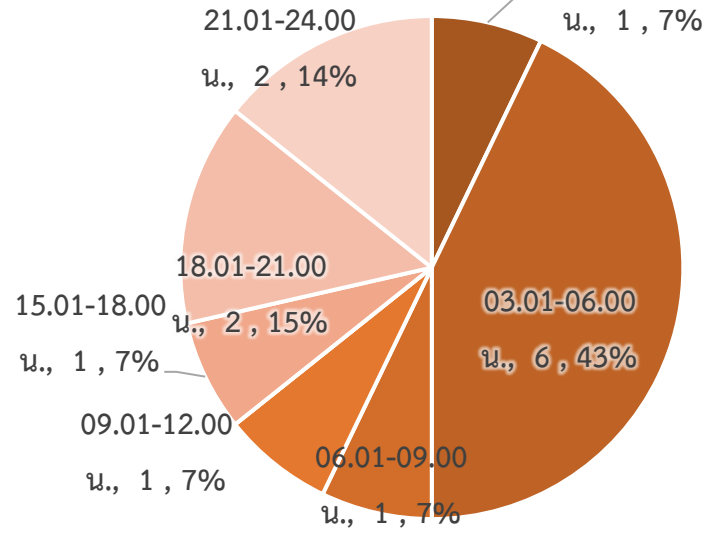
สถิติอบถ.ช่วงเทศกาลปีใหม่จำแนกตามเวลาเกิดเหตุ



ปีใหม่65 (29ธ.ค.64 - 4ม.ค.65)



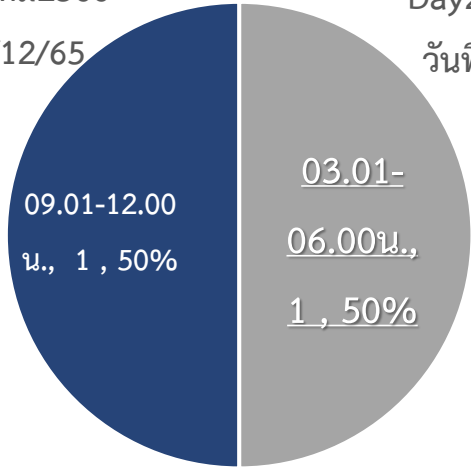
ปีใหม่66 (29ธ.ค.65 - 4ม.ค.66)



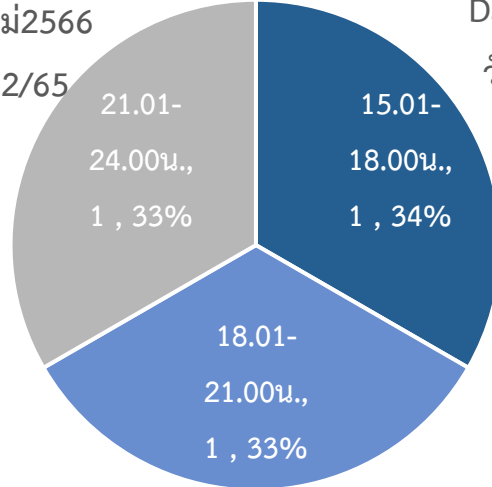
ปีใหม่66 ช่วงเวลา03.01-06.00น. เกิดเหตุสูงที่สุดและสูงกว่าทุกปีที่ผ่านมา

# ความสัมพันธ์ของวันกับเวลาเกิดเหตุ

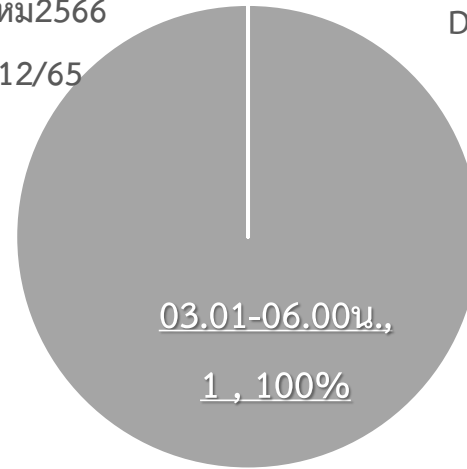
Day1 ปีใหม่2566  
วันที่29/12/65



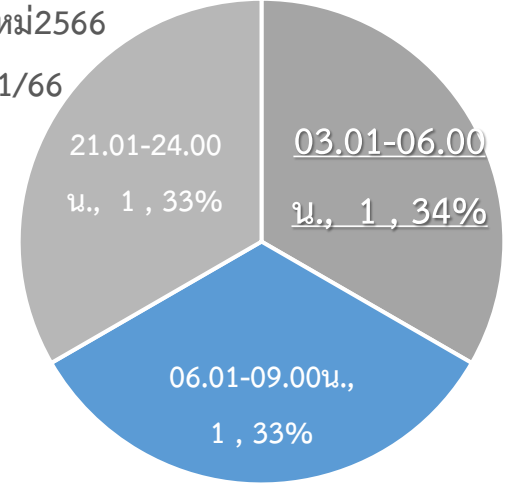
Day2 ปีใหม่2566  
วันที่30/12/65



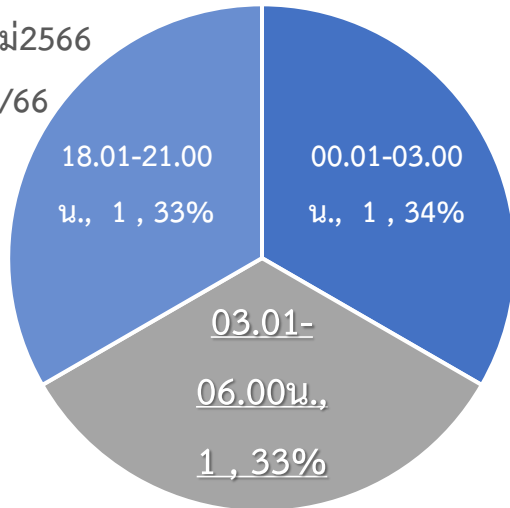
Day3 ปีใหม่2566  
วันที่31/12/65



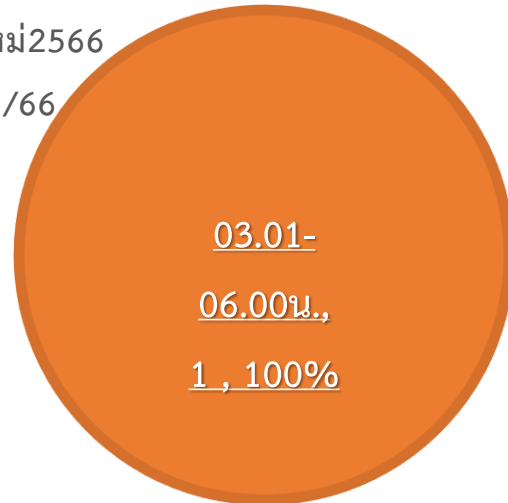
Day4 ปีใหม่2566  
วันที่1/1/66



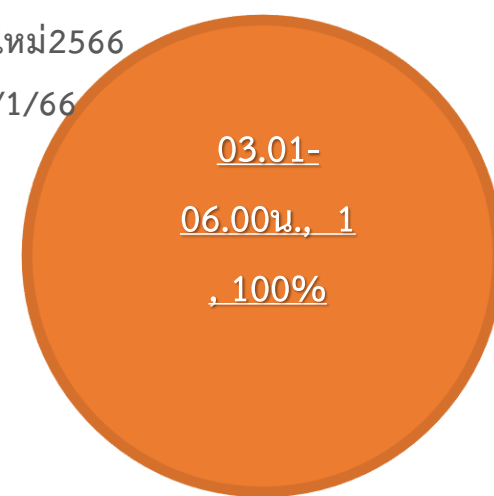
Day5 ปีใหม่2566  
วันที่2/1/66



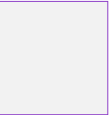
DAY6 ปีใหม่2566  
วันที่3/1/66



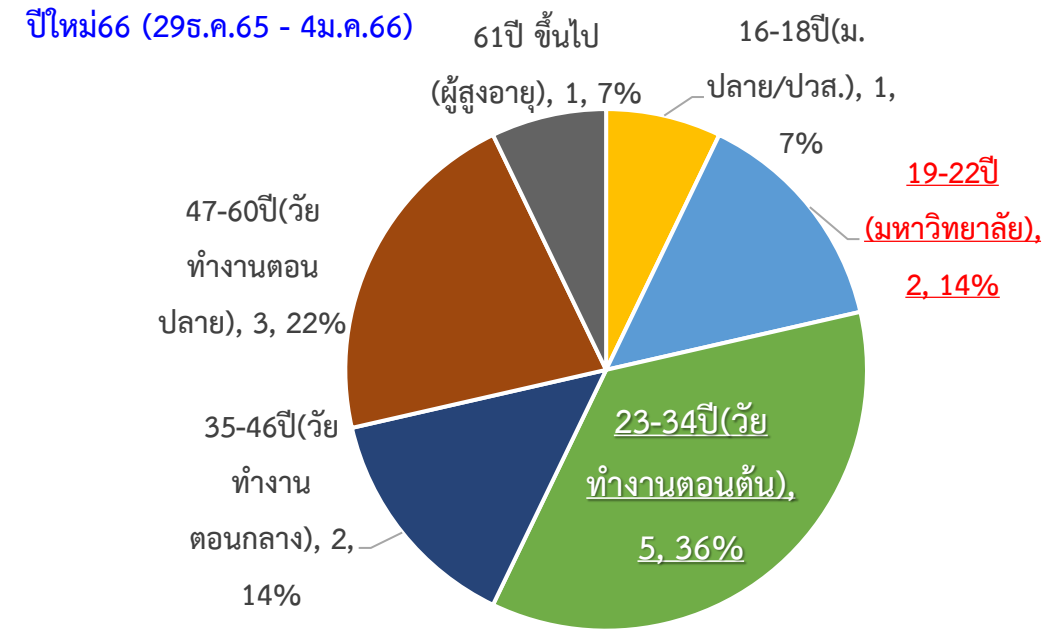
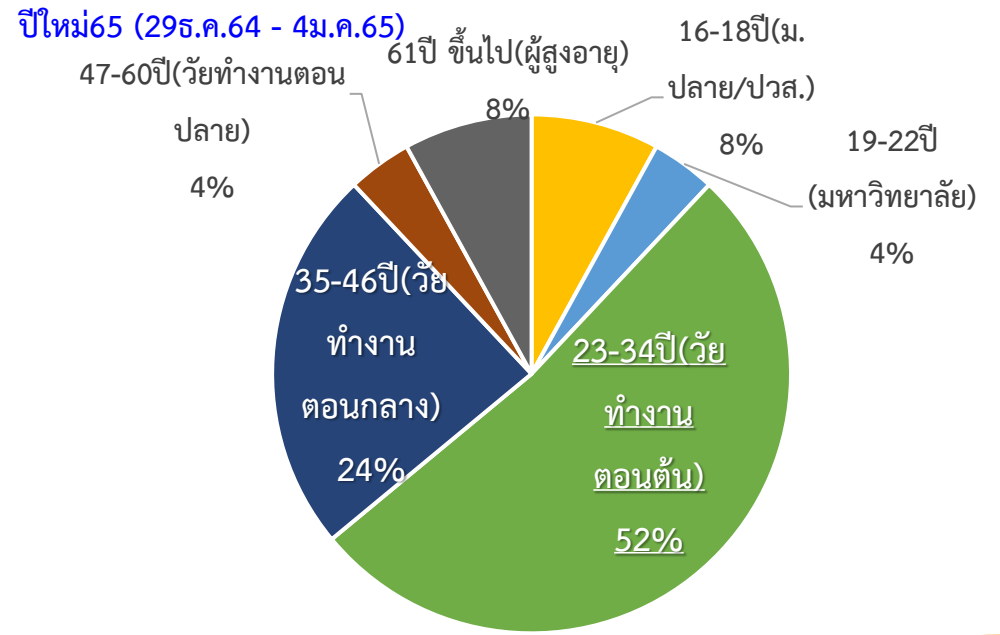
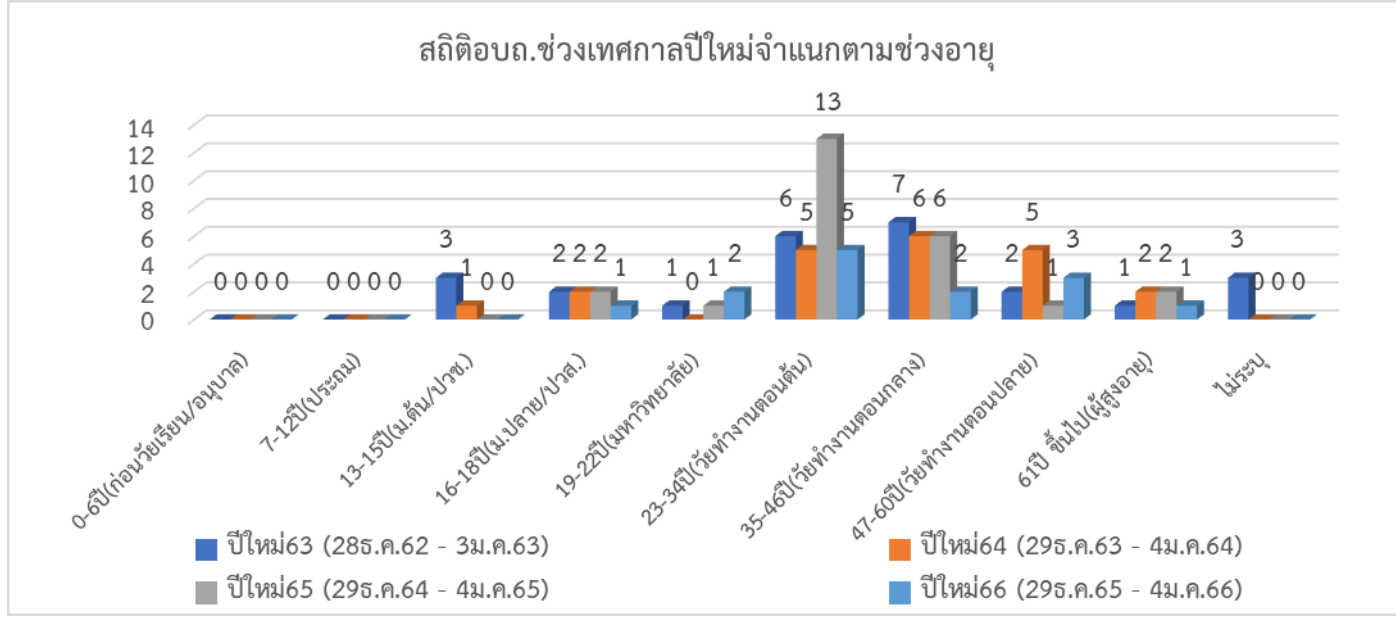
DAY7 ปีใหม่2566  
วันที่4/1/66



ช่วงเวลา 03.01-06.00น. มีการเกิดเหตุเสียชีวิตในเกือบทุกวัน



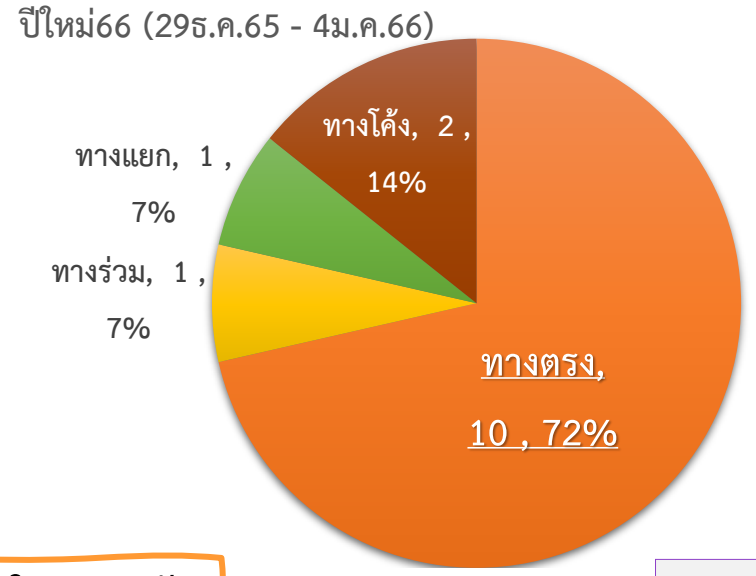
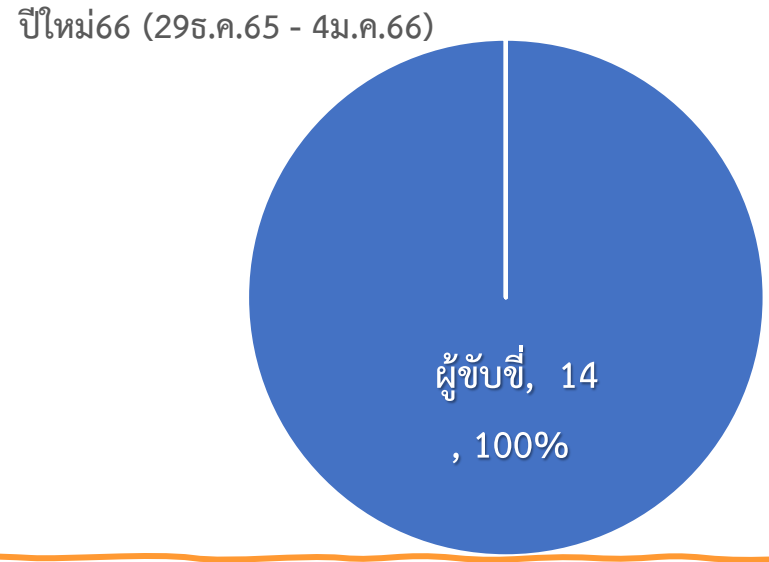
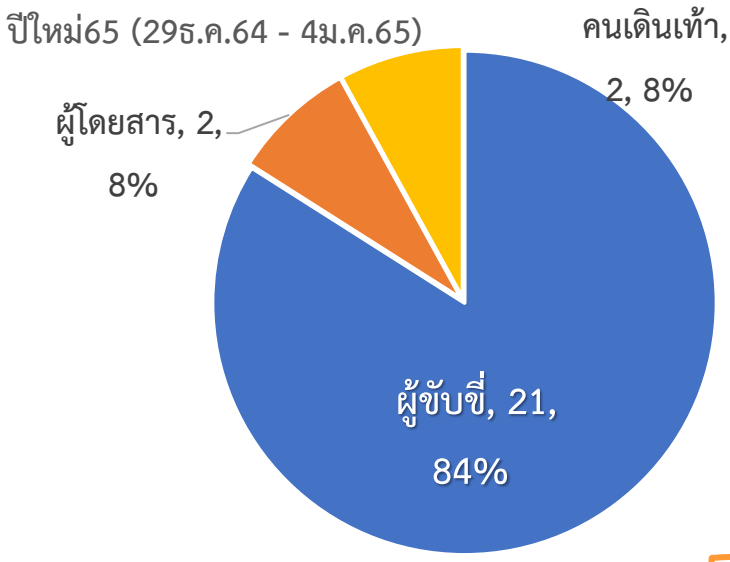
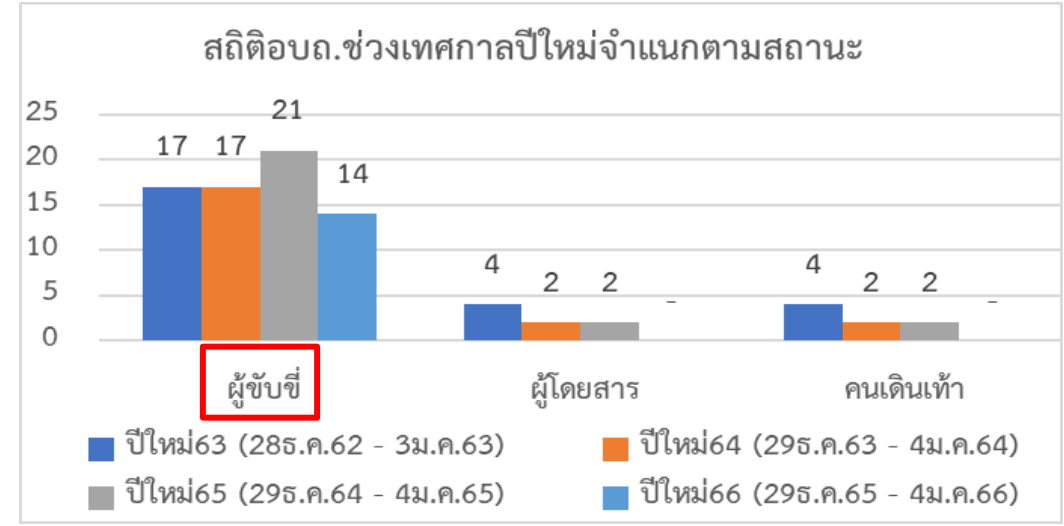
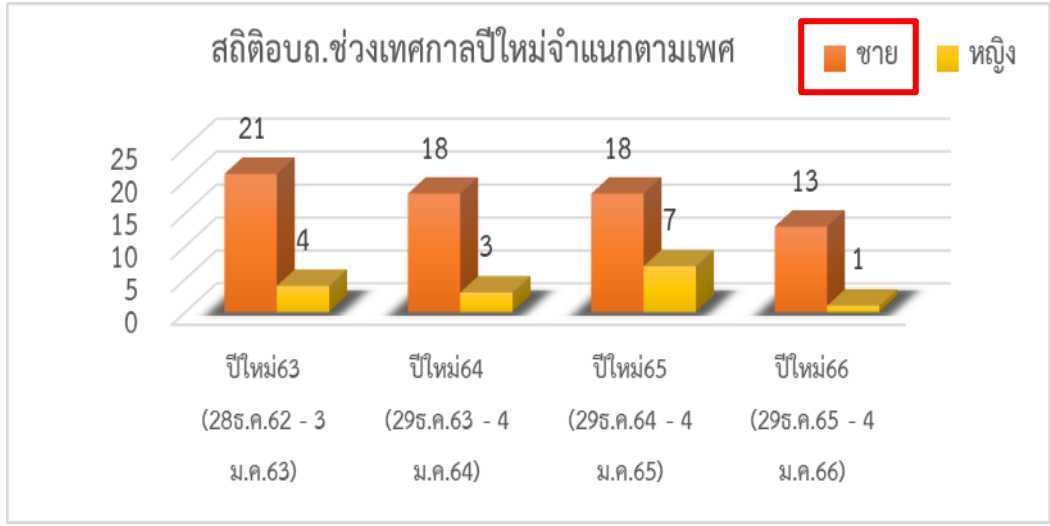
# ช่วงอายุ



ช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุด คือ 23-34ปี แต่เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยย้อนหลัง3ปี กลุ่มนี้ ลดลง-38%  
 ช่วงอายุ 19-22ปี มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

# เพศ - สถานะ

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

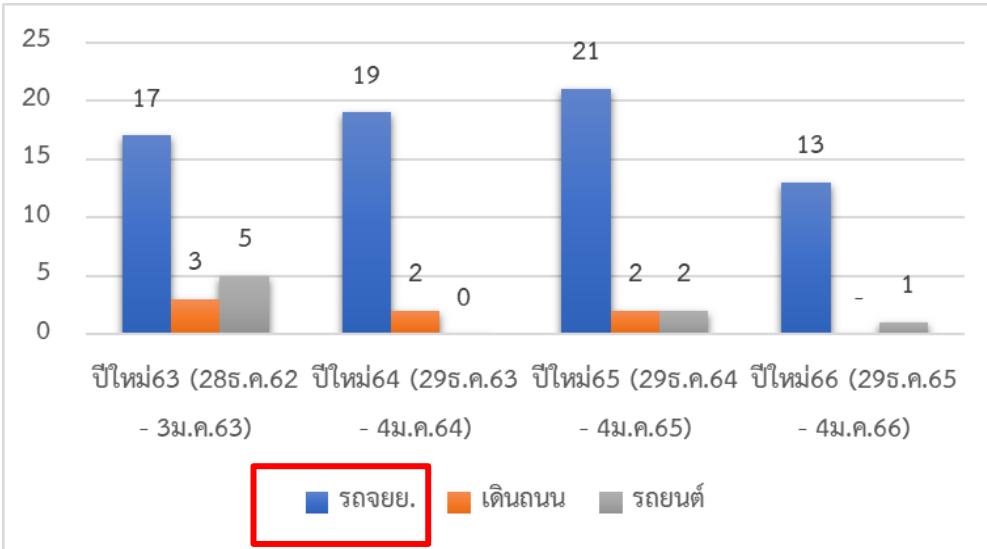
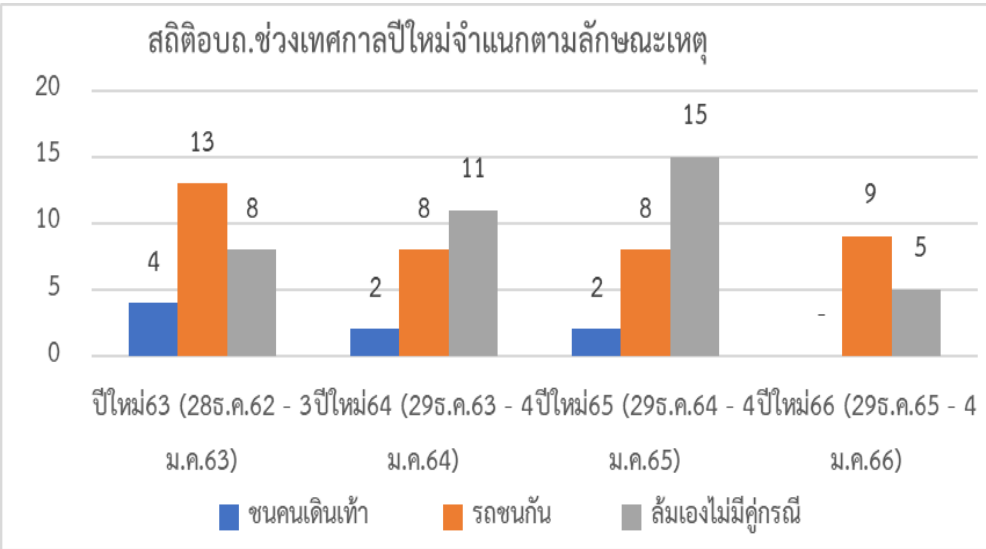


เพศชายยังคงเสียชีวิตมากที่สุด ส่งผลกระทบถึงรายได้และความเป็นอยู่ในครอบครัว รถจยย.เกิดเหตุมากที่สุด ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่

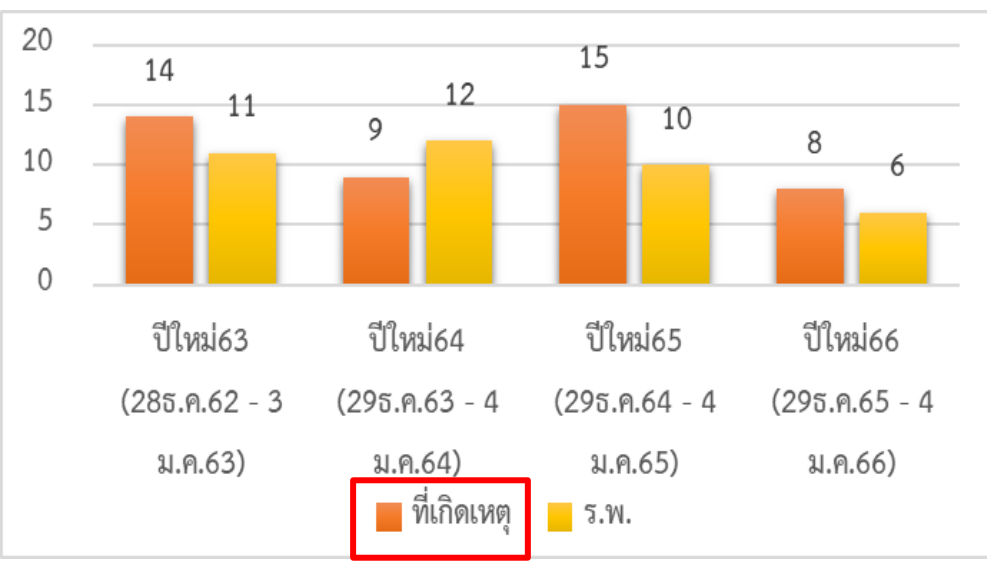


# ลักษณะเหตุ - ความรุนแรง

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)



\*ไม่มีผู้กรณี รถที่เกิดเหตุเป็นรถจยย.ทั้งหมด

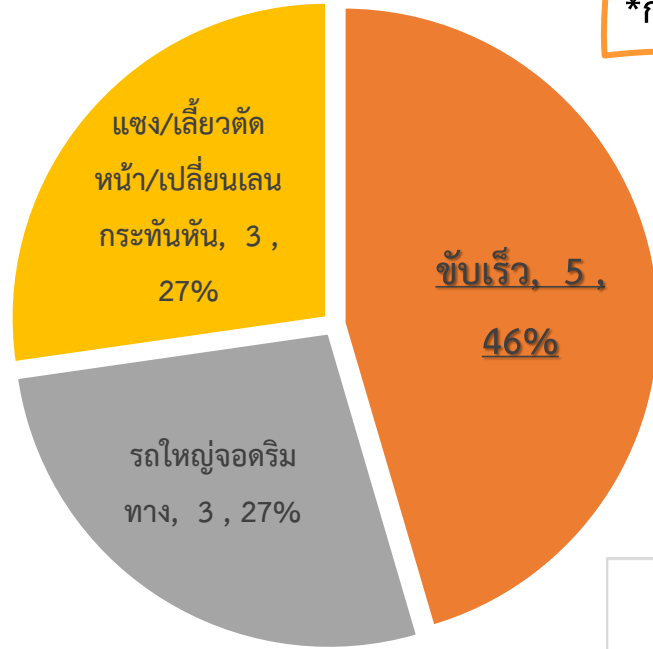


รถไม่ทำประกันเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อการเยียวยาหลังเกิดเหตุ

# พฤติกรรมเสี่ยง

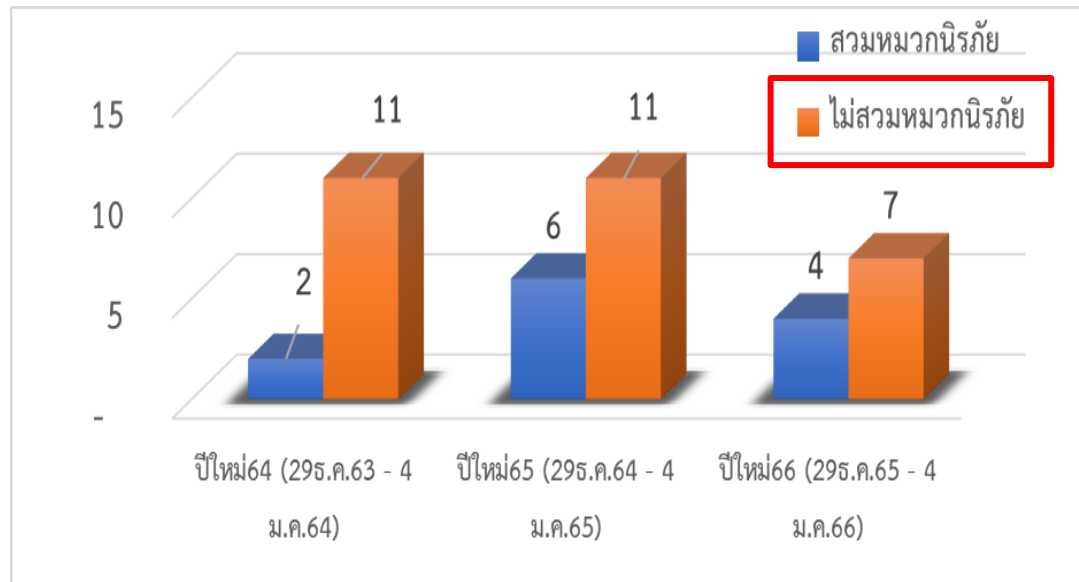
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

ปีใหม่66 (29ธ.ค.65 - 4ม.ค.66)



\*กรณีดื่มขับ รอผลตรวจแอลกอฮอล์ผู้เสียชีวิต ส่วนผลตรวจแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่คู่กรณี(กรณีมีคู่กรณี)ผลทุกเคสเป็น0

ตรวจแอลกอฮอล์	ทราบผล	รอผลตรวจ	ไม่ตรวจ	รวม
ปีใหม่65 (29ธ.ค.64 - 4ม.ค.65)	7	16	2	25
ปีใหม่66 (29ธ.ค.65 - 4ม.ค.66)	2	10	2	14



# สรุปผลการเรียกตรวจตามมาตรการหลัก

มาตรการ	จำนวนยานพาหนะถูกเรียกตรวจ (คัน)															รถเพื่อการเกษตร	อื่นๆ
	รถนั่งส่วนบุคคล					รถโดยสารสาธารณะ						รถบรรทุก					
	รถจักรยานยนต์	รถปิกอัพ/กระบะ	รถเก๋ง	รถยนต์อเนกประสงค์ 7 ที่นั่งขึ้นไป	รถตู้	รถจักรยานยนต์	รถแท็กซี่	รถตู้	รถโดยสาร 3 ล้อ	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป			
ไม่สวมหมวกนิรภัย	9,565					1,448											
รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	3,006					650											
ดื่มแล้วขับ	2,103	1,843	2,568	332	290	361	377	212	69	51	51	59	113	82	-	28	
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย		1,665	1,600	398	255		673	231	45	69	56	59	94	76	-	29	
ไม่มีใบขับขี่	6,709	2,081	1,970	583	386	1,051	721	350	70	139	110	95	173	134	-	28	
ความเร็วเกินกำหนด	680	886	1,480	40	75	51	85	28	-	36	31	30	166	75	-	28	
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	1,580	503	528	150	98	229	200	64	12	56	51	43	79	71	-	28	
ขับรถย้อนศร	1,616	337	336	143	71	168	125	47	-	50	41	53	66	61	-	28	
แซงในที่คับขัน	895	492	486	106	66	135	158	46	4	39	37	43	71	61	-	29	
ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	1,342	663	631	138	100	196	232	76	35	34	36	33	94	66	-	28	

# สรุปผลการเรียกตรวจตามมาตรการหลัก

มาตรการ	จำนวนยานพาหนะถูกดำเนินคดี (คัน)															
	รถนั่งส่วนบุคคล					รถโดยสารสาธารณะ						รถบรรทุก			รถเพื่อการเกษตร	อื่นๆ
	รถจักรยานยนต์	รถปิกอัพ/กระบะ	รถเก๋ง	รถยนต์อเนกประสงค์ 7 ที่นั่ง	รถตู้	รถจักรยานยนต์	รถแท็กซี่	รถตู้	รถโดยสาร 3 ล้อ	รถโดยสาร 4 ล้อ	รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป		
ไม่สวมหมวกนิรภัย	7,431					608										
รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	690					33										
ดื่มแล้วขับ	111	60	165	8	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย		402	381	51	1		120	3	-	-	-	1	3	3	-	-
ไม่มีใบขับขี่	3,552	298	289	35	3	112	17	10	6	6	1	-	-	-	-	-
ความเร็วเกินกำหนด	-	661	1,256	-	41	-	-	-	-	-	-	-	107	13	-	-
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	304	42	72	6	2	19	4	3	1	2	-	-	-	-	-	-
ขับรยย้อนศร	321	13	17	7	4	28	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-
แซงในที่คับขัน	32	85	104	-	3	-	11	1	1	2	-	-	1	-	-	1
ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	25	51	49	13	-	1	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-

# สรุปผลการเรียกตรวจตามมาตรการหลัก

มาตรการ	จำนวนผู้ถูกดำเนินคดี (คน)																รวม
	แยกตามเพศ		แยกตามอายุ (ปี)								แยกตามอาชีพ						
	ชาย	หญิง	อายุ 1-14	อายุ 15-19	อายุ 20-29	อายุ 30-39	อายุ 40-49	อายุ 50-59	อายุ 60-69	อายุ 70 ปีขึ้นไป	เจ้าหน้าที่ของรัฐ	เกษตรกร	ค้าขาย	รับจ้าง	นักเรียน/นักศึกษา	อื่นๆ	
ไม่สวมหมวกนิรภัย	6,250	1,789	42	837	3,390	2,475	1,021	238	35	1	6	90	1,578	4,157	1,103	1,105	8,039
รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	647	76	3	111	371	154	64	19	1	-	-	7	88	391	159	78	723
ดื่มแล้วขับ	302	43	-	2	122	133	60	23	5	-	1	2	47	273	9	13	345
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	737	228	2	34	276	375	192	72	14	-	10	23	212	491	74	155	965
ไม่มีใบขับขี่	3,570	759	19	536	1,938	1,173	501	130	27	5	8	29	731	2,282	704	575	4,329
ความเร็วเกินกำหนด	1,104	974	-	-	385	475	503	580	135	-	1	-	337	721	10	1,009	2,078
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	400	55	2	37	175	144	60	29	8	-	-	3	88	262	42	60	455
ขับรถย้อนศร	372	23	2	17	150	139	46	32	9	-	-	5	61	204	34	91	395
แซงในที่คับขัน	186	55	-	1	65	79	58	25	13	-	4	2	49	139	18	29	241
ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ	108	45	-	8	46	55	28	11	4	1	-	5	35	86	11	16	153

%การดำเนินคดีเทียบกับเรียกตรวจ  
 ไม่สวมหมวกนิรภัย 73% , ดื่มแล้วขับ 6% , ฝ่าสัญญาณไฟจราจร 18% , ย้อนศร 19.58% , แซงในที่คับขัน 3.1%

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

สถิติผลการปฏิบัติ จุดตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2566 บข.น. วันที่ 29 ธ.ค.65 - 4 ม.ค.66								
หน่วย	A ตรวจวัด ทั้งหมด (ราย)	B พบมีแอลกอฮอล์ (ราย)	C เกินกฎหมาย กำหนด (ราย)	แยกผู้ขับขี่		แยกประเภทรถ (พบมีแอลกอฮอล์เกิน)		
				ชาย	หญิง	รถยนต์	จยย.	รถบรรทุก
บก.น.1	12	12	12	12	0	2	9	0
บก.น.2	108	0	0	45	2	14	4	0
บก.น.3	24	4	4	21	3	12	12	0
บก.น.4	352	40	37	36	4	15	21	0
บก.น.5	137	31	17	18	0	0	18	0
บก.น.6	205	8	8	8	0	1	7	0
บก.น.7	111	11	11	11	0	5	6	0
บก.น.8	247	37	37	35	2	14	23	0
บก.น.9	0	0	0	0	0	0	0	0
บก.จร.	3121	313	237	187	50	210	27	0
รวม	4317	456	363	373	61	273	127	0

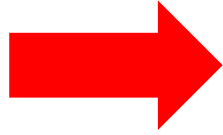
พบมีแอลกอฮอล์(B) คิดเป็น 10.56% ของจำนวนที่ตรวจ(A) และ 79.61%ของจำนวนที่พบ(B) เกินกฎหมายกำหนด(C)

# “ต้นน้ำ”

## เร่งปรับปรุง กายภาพ จุดเสี่ยง

## “ต้นน้ำ”

เร่งปรับปรุงกายภาพ จุดเสี่ยง  
ตรวจสอบจุดก่อสร้าง/หน่วย  
ซ่อมเร็ว  
รณรงค์ ปชส.ผ่านสื่อ social  
กิจกรรมรณรงค์ปีใหม่ปลอด  
เครื่องดื่มแอลกอฮอล์



## “กลางน้ำ”

บังคับใช้กม.เพิ่มขึ้น  
จุดตรวจ  
กวดขัน293จุด  
ตรวจเมา128จุด  
(ปี65 กวดขัน232จุด  
ตรวจเมา111จุด)

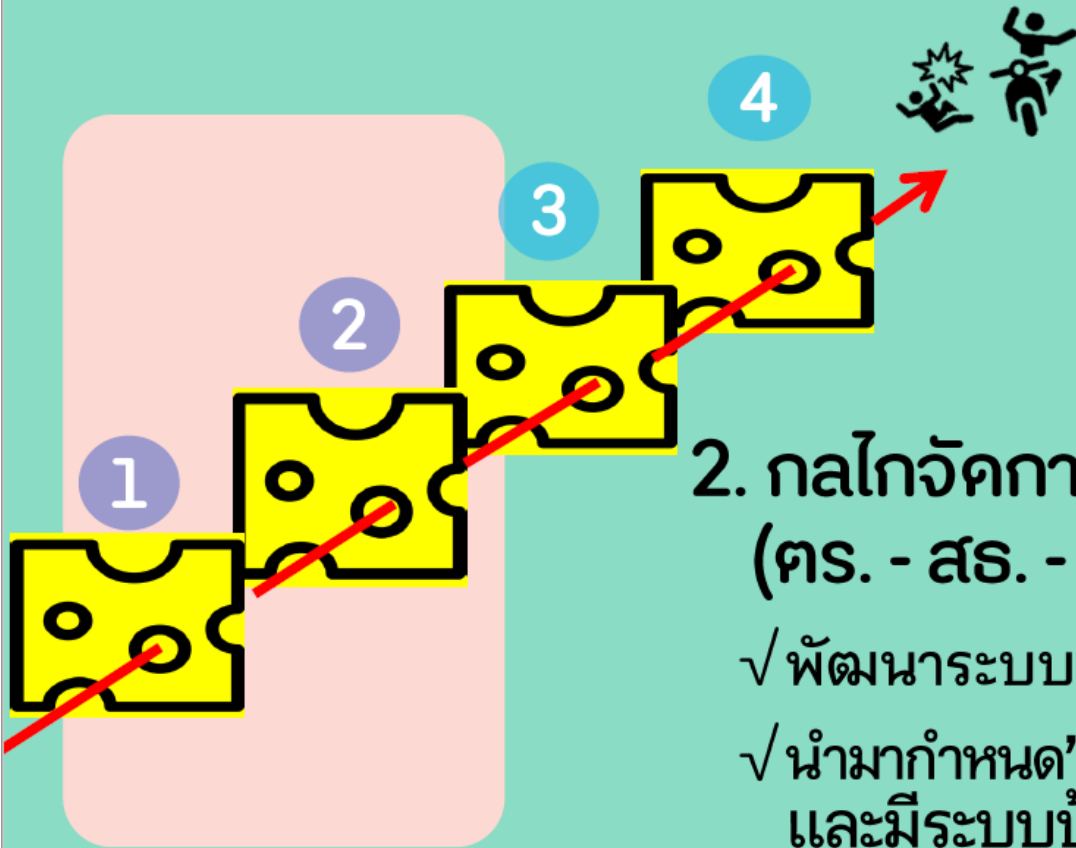


## “ปลายน้ำ”

เสียชีวิตลดลง  
บาดเจ็บเพิ่มขึ้น



## ข้อคิด : การวิเคราะห์ (สอบสวนเคส)

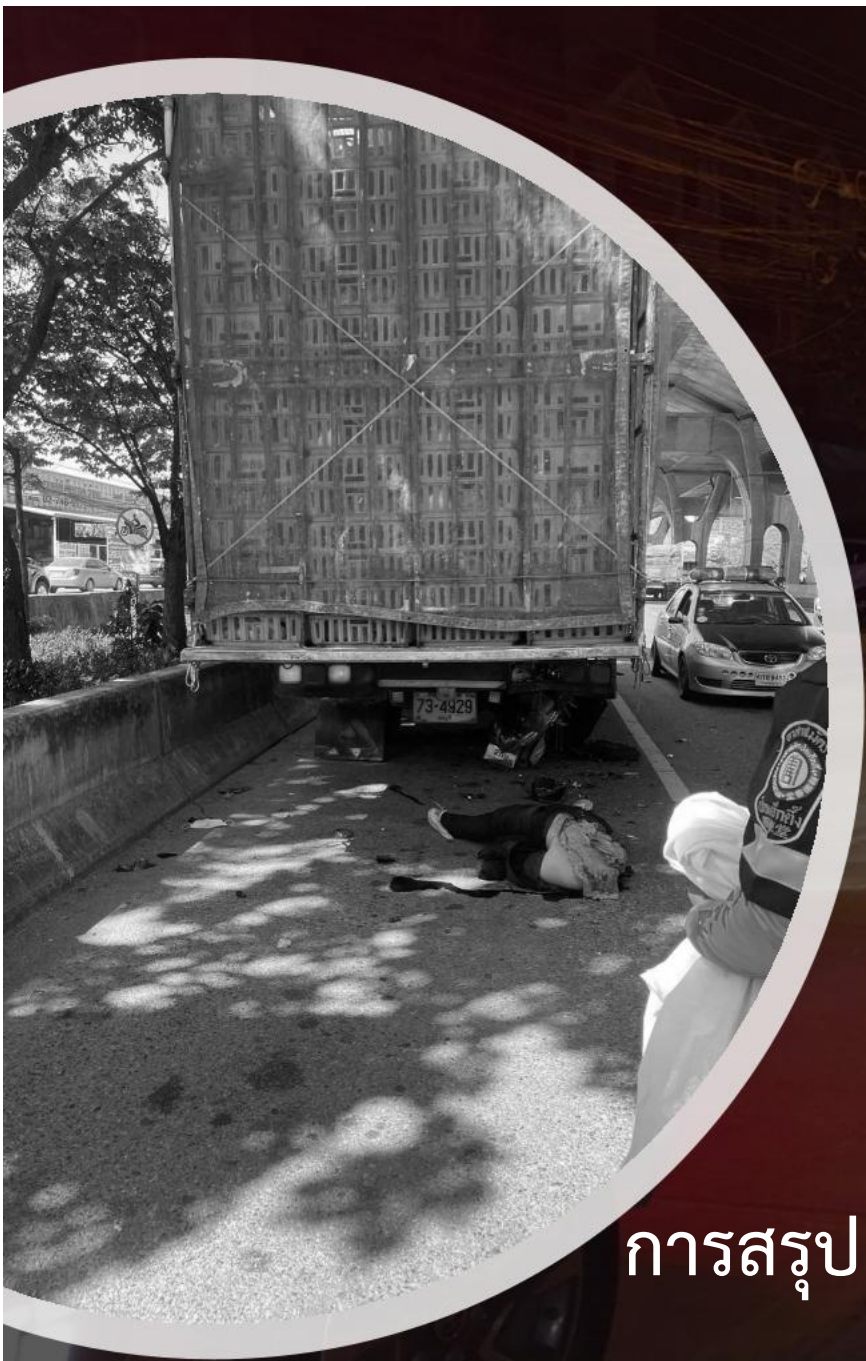


1. ทุกความเสี่ยง-ความสูญเสียที่สำคัญ ต้องมีการวิเคราะห์สาเหตุที่โยงมาสู่การป้องกันเชิงระบบ ( Safe System )

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

✓ พัฒนาระบบการวิเคราะห์สาเหตุ (ที่โยงระบบจัดการ)

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



รายงานการสืบสวนสถิติอุบัติเหตุทางถนน  
ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 ในเขตพื้นที่  
กรุงเทพมหานคร ที่มีผู้เสียชีวิต 14 ราย

การสรุปสาเหตุอุบัติเหตุ ผลการวิเคราะห์เบื้องต้น และข้อเสนอแนะ

ชนท้ายรถจอดไหล่ทาง

ชนกันบนช่องทางตรง

ชนจากการตัดหน้า

ล้มเอง ชนวัตถุอันตราย

ถนนกำแพงเพชร 6 (ขาออก) สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม

ถนนรามอินทรา ปากซอยรามอินทรา 42/1

ถนนลาดพร้าว (ขาออก) ปากซอยลาดพร้าว 43/2

ถนนลาดพร้าว ปากซอยลาดพร้าว 122

ถนนรามคำแหง ขาเข้า ทางลงสะพานคลองเจ๊ก

ถนนพัฒนาการ แยกใต้ด่วนพัฒนาการ

ถนนพัฒนาการ แยกใต้ด่วนพัฒนาการ

ถนนเพชรรัตน์ (ช่องทางด่วน) กม.4+900 ขาเข้า

ถนนเลียบทางรถไฟ ใกล้ รพ.ศรีสวรรค์

ถนนกาญจนาภิเษก (ช่องทางด่วน) มุ่งหน้าพระราม 2

ถนนกาญจนาภิเษก (ช่องทางด่วน) มุ่งหน้าพระราม 2

ถนนกาญจนาภิเษก ปากซอยบางบอน 2

ถนนประชาอุทิศ หน้าวิทยาลัยพาณิชยการเซตุน

ถนนประชาอุทิศ หน้าวิทยาลัยพาณิชยการเซตุน

ถนนสวนพลู (สาทรซอย 3) รถยนต์เสียหลัก

ถนนสวนพลู (สาทรซอย 3) รถยนต์เสียหลัก

ถนนสวนพลู (สาทรซอย 3) รถยนต์เสียหลัก

ถนนสวนพลู (สาทรซอย 3) รถยนต์เสียหลัก

ถนนเลียบคลองทวีวัฒนา ซ.5

ถนนกาญจนาภิเษก ปากซอยบางบอน 2

ถนนกาญจนาภิเษก ปากซอยบางบอน 2

ถนนประชาอุทิศ หน้าวิทยาลัยพาณิชยการเซตุน

ถนนประชาอุทิศ หน้าวิทยาลัยพาณิชยการเซตุน

ถนนเพชรรัตน์ (ช่องทางด่วน) กม.4+900 ขาเข้า

ถนนเพชรรัตน์ (ช่องทางด่วน) กม.4+900 ขาเข้า

ถนนเพชรรัตน์ (ช่องทางด่วน) กม.4+900 ขาเข้า

ถนนเจ้าคุณทหาร (ขาออก) ลอย. ล้มเอง

ถนนเจ้าคุณทหาร (ขาออก) ลอย. ล้มเอง

ถนนเจ้าคุณทหาร (ขาออก) ลอย. ล้มเอง

ถนนเจ้าคุณทหาร (ขาออก) ลอย. ล้มเอง

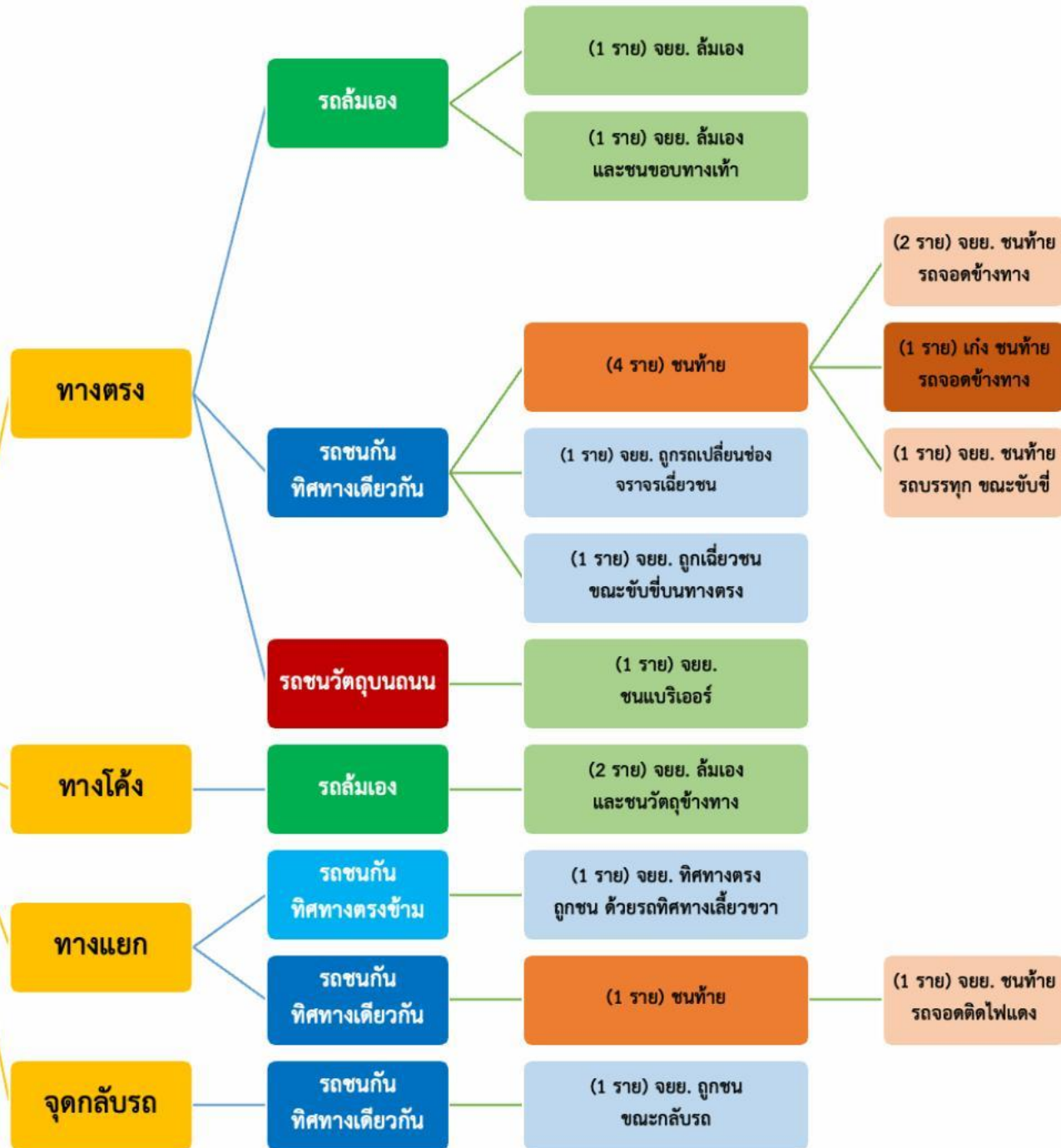
ถนนเจ้าคุณทหาร (ขาออก) ลอย. ล้มเอง

ถนนเจ้าคุณทหาร (ขาออก) ลอย. ล้มเอง

# ผังการชน (Collision Diagram)

กรณีชนคนเดินเท้า	กรณีชนบริเวณทางแยกจากทิศด้านข้าง	กรณีชนบริเวณทางแยกจากทิศตรงข้าม	กรณีชนใบทิศทางเดียวกัน	กรณีชนจากความบกพร่องของผู้ขับขี่	กรณีชนจากการแซง	กรณีชนบนทาง	กรณีชนบนทางตรง	กรณีชนบนทางโค้ง	กรณีอื่น ๆ
<b>OTHERS</b> 000 อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการชนคนเดินเท้า	<b>OTHERS</b> 100 อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการชนบริเวณทางแยกจากทิศด้านข้าง	<b>OTHERS</b> 200 อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการชนบริเวณทางแยกจากทิศตรงข้าม	<b>OTHERS</b> 300 อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการชนใบทิศทางเดียวกัน	<b>OTHERS</b> 400 อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการชนจากความบกพร่องของผู้ขับขี่	<b>OTHERS</b> 500 อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการชนจากการแซง	<b>OTHERS</b> 600 อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการชนบนทาง	<b>OTHERS</b> 700 อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการชนบนทางตรง	<b>OTHERS</b> 800 อื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการชนบนทางโค้ง	<b>OTHERS</b> 900 อื่น ๆ ที่นอกเหนือจากข้างต้น
ชนคนใกล้ฝั่งข้าม	รศทางตรง ชน รศทางตรง <b>1 ราย</b>	ชนประสานจากการแซง	ชนท้าย	ชนรถที่กำลังออกจากช่องจอด	ชนประสานกับรถที่หักแซง	ชนรถที่จอดบนไหล่ทาง	เสียหลักตกข้างทางด้านซ้าย	เสียหลักตกข้างทาง ขณะเข้าโค้งโค้ง	รถจากรถ
ชนคนออกจากหน้า/หลังรถจอดนิ่ง	รถเลี้ยวขวา ชน รศทางตรง	รถเลี้ยวขวา ถูก รศทางตรง ชน	ถูกชนท้ายขณะเลี้ยวซ้าย	รถที่กำลังถอยเข้าช่องจอด	แซงแล้วเสียหลัก	รถจอดบนไหล่ทาง	เสียหลักตกข้างทางด้านขวา	เสียหลักตกข้างทาง ขณะเข้าโค้งโค้ง	ถูกรถไฟชน
ชนคนใกล้ฝั่งข้าม	รถเลี้ยวซ้าย ชน รศทางตรง	รถเลี้ยวขวา ชน รถเลี้ยวซ้าย	ถูกชนท้ายขณะเลี้ยวขวา	ชนรถที่อยู่ในช่องจอด	ถูกชนจากรถที่แซงไม่พ้น	ชนประตูกำลังจอดและเปิดอยู่	เสียหลักตกข้างทางด้านซ้าย แล้วชนวัตถุข้างทาง	เสียหลักตกข้างทาง ขณะเข้าโค้งโค้ง	ชนประตูกั้นทางข้ามรถไฟ
ชนคนยืนทำงานอยู่บนถนน	รศทางตรง ชน รถเลี้ยวขวา	รถเลี้ยวขวา ชน รถเลี้ยวขวา	ชนรถที่ตีหน้าเพื่อกลับรถ	ชนรถที่กำลังถอยหลัง	เบียดแซงและถูกรถอีกคันที่พยายามแซงมา	ชนสิ่งก่อสร้างถาวร เช่น สะพาน ราวเหล็ก	เสียหลักตกข้างทางด้านขวา และชนวัตถุข้างทาง	เสียหลักและชนทางเชื่อม ขณะเข้าโค้ง	ไม่ทราบทิศทางการชน
ชนคนเดินรถบนถนน ตามทิศทางการรถ (หันหลังให้รถ)	รถเลี้ยวขวา ชน รถเลี้ยวขวา	รถเลี้ยวซ้าย ถูก รศทางตรง ชน	รถที่วิ่งคู่กันมาเฉี่ยวชน	ถอยหลังชนสิ่งกีดขวาง	ถูกชนท้ายหลังหักหลบรถที่ถูกระแซง	ชนวัสดุจากทางหรือวัสดุอื่นที่กองชั่วคราว	เสียหลัก ไปอยู่ช่องจราจรอื่น	เสียหลักและชนทางเชื่อม ขณะเข้าโค้ง	รถไหลไปชนกับวัตถุ
ชนคนเดินรถบนถนน ลวนทิศทางการรถ (หันหน้าให้รถ)	รศทางตรง ชน รถเลี้ยวซ้าย	รถเลี้ยวซ้าย ชน รถเลี้ยวซ้าย	ชนจากรถที่เปลี่ยนช่องมาทางขวา	ชนรถที่กำลังออกจากทางเชื่อม	ถูกชนแซงแล้วเบียดเข้าช่องจราจร	ชนรถที่เกิดอุบัติเหตุ หรือรถที่จอดเสีย	เสียหลักและชนทางเชื่อมด้านซ้าย	เสียหลักและชนทางเชื่อม ขณะเข้าโค้ง	รถไหลไปชนกับรถคันหลัง
ชนคนเดินข้ามทางม้าลาย	รถเลี้ยวขวา ชน รถเลี้ยวซ้าย	รศทางตรง ชน รถที่กำลังกลับรถ	ถูกชนจากรถที่เปลี่ยนช่องมาทางซ้าย	ชนรถที่กำลังลงมาจากทางเท้า	ถูกรถที่กำลังแซงชนท้าย	ชนสัตว์	เสียหลักและชนทางเชื่อมด้านขวา	ไม่มี	ชนคนที่กำลังลงจากรถ
ชนคนเดินบนทางเท้า	รถเลี้ยวซ้าย ชน รถเลี้ยวซ้าย	ไม่มี	รศทางตรง (หรือเลี้ยวขวา) ถูกชนจากรถเลี้ยวขวา	ชนท้ายรถในช่องทางหลักขณะกลับรถ	ถูกชนด้านข้าง (ขณะเลี้ยว) จากรถที่ต้องการแซง	ชนสิ่งของ/วัสดุที่ตกจากรถคันหน้า	ชนเกาะกลางถนน	ไม่มี	ไม่มี
ชนคนเดินขณะเลี้ยว (ซ้าย/ขวา) เพื่อเข้าทางเชื่อม	รถเลี้ยวขวา ชน รถเลี้ยวซ้าย	ไม่มี	รศทางตรง (หรือเลี้ยวซ้าย) ถูกชนจากรถเลี้ยวซ้าย	ชนท้ายรถในช่องทางหลักเมื่อผ่านโค้ง	ไม่มี	ชนรถย้อนศร	เสียหลักตกถนนเนื่องจากหลบรถในทิศทางตรงข้ามวิ่งคู่กันมา	ไม่มี	ไม่มี
ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	รถที่กำลังเปลี่ยนช่องจราจร	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	เสียหลักแล้วข้ามเกาะกลางถนน	ไม่มี	ไม่มี
ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ถูกชนด้านข้างขณะกลับรถ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

อุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิต ปีใหม่ 66  
พื้นที่ กทม. จำนวน 14 ราย



ทางตรง

9 ราย

ทางแยกและ

จุดกลับรถ

3 ราย

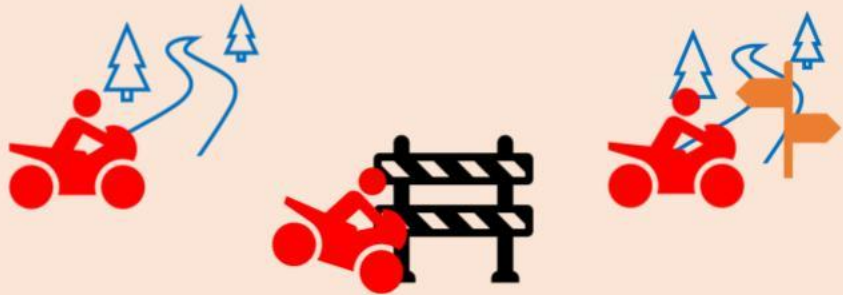
ทางโค้ง

2 ราย

จยย. เลี้ยวหลักล้มเอง

/ ชนวัตถุข้างทาง 35.7 %

(5 ราย)



จยย. ชับไปชนท้าย

รถอื่นที่จอดอยู่ 28.6 %

(4 ราย)



28.6 %

(4 ราย)

จยย. ถูก  
รถอื่นชน



เก้ง ชับไปชนท้าย  
รถอื่น 7.1 %

(1 ราย)



35.7 %

(5 ราย)

# จยย. เสียหลักล้ม

## เอง/ชนวัตถุข้างทาง



เสียหลักตกข้างทางด้านซ้าย

701



ชนวัตถุข้างทางหรือวัสดุอื่น  
ที่กองชั่วคราว

605



เสียหลักตกข้างทางด้านซ้าย แล้ว  
ชนวัตถุข้างทาง

703



เสียหลักตกข้างทาง ขณะเข้าโค้ง  
ซ้าย

รายที่ 1 วันที่ 29 ธ.ค. 2565 เวลา 03.30 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ล้มเอง)  
สถานที่เกิดเหตุ (ศรท): ถนนเจ้าคุณทหาร (ขาออก) ใกล้จุดกัลป์รถ ท่าทรายโชคประสาน  
เป็นถนนทางตรง ขนาด 3 ช่องจราจร ต่อทิศทาง มีเกาะกลางแบบยก

รายที่ 4 วันที่ 30 ธ.ค. 2565 เวลา 21.50 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ล้มเอง ชนแบร์ริเออร์)  
สถานที่เกิดเหตุ (ศรท): ถนนรามอินทรา ปากซอยรามอินทรา 42/1  
จุดเกิดเหตุ เป็นถนนทางตรง ขนาด 3 ช่องจราจร ต่อทิศทาง  
มีเกาะกลางแบบยก กันด้วยแท่งคอนกรีตแบร์ริเออร์ (เขตก่อสร้างฯ รถไฟฟ้า)

รายที่ 10 วันที่ 2 ม.ค. 2566 เวลา 0.30 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ล้มเอง และชนเสาไฟฟ้า)  
สถานที่เกิดเหตุ (ศรท): ถนนเลียบทางรถไฟ (ช่วงโค้ง) ใกล้ รพ.ศรีสวรรค์  
จุดเกิดเหตุ เป็นถนนทางคู่ขนาน (ถนนราชพฤกษ์) ทางแยก ผสมทางโค้งซ้าย  
ช่วงก่อนทางเข้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ดลิ่งชัน เป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจร  
(เดินรถทางเดียว) เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร และทิศทางตรง 2 ช่องจราจร

รายที่ 11 วันที่ 2 ม.ค. 2566 เวลา 4.00 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ล้มเอง ชนทางเท้า)  
สถานที่เกิดเหตุ (ศรท): ถนนลาดพร้าว บริเวณปากซอยลาดพร้าว 122  
จุดเกิดเหตุ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ต่อทิศทาง แบบมีเกาะกลางแบบยก  
กันด้วยแท่งคอนกรีตแบร์ริเออร์ (เขตก่อสร้างฯ รถไฟฟ้า)  
ไม่มีการตีเส้นจราจรบนพื้นทางที่ชัดเจน

รายที่ 12 วันที่ 2 ม.ค. 2566 เวลา 19.50 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ล้มเอง และชนตอม่อ)  
สถานที่เกิดเหตุ (ศรท): ถนนกำแพงเพชร 6 ขาออก สถานีรถไฟฟ้าทุ่งสองห้อง  
เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ไปกลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร  
(แบ่งทิศฯ ด้วยเส้นจราจรเหลือง (บางช่วง) และเป็นเกาะกลางแบบยก  
กันด้วยแท่งคอนกรีตแบร์ริเออร์ (บางช่วง) ตำแหน่งจุดเกิดอุบัติเหตุ  
เป็นทางโค้ง/ทางเปี้ยว กันด้วยแท่งคอนกรีตแบร์ริเออร์

# จยย. ขับไปชน

## ท้ายรถอื่นที่จอด

28.6 %  
(4 ราย)



# เก๋ง ขับไปชนท้าย

## รถอน

7.1

## ทลจอดอย

%

(1



รายที่ 2 วันที่ 29 ธ.ค. 2565 เวลา 11.20 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ชนท้ายรถบรรทุก)

สถานที่เกิดเหตุ (ศรท): ถนนเทพรัตน (ช่องทางด่วน) กม. 4+900 ขาเข้า แขวงบางนา  
จุดเกิดเหตุ เป็นถนน ช่องทางหลัก ขนาด 4 ช่องจราจร/ทิศทาง  
ส่วนทางคู่ขนาน ขนาด 4 ช่องจราจร/ทิศทาง

รายที่ 7 วันที่ 1 ม.ค. 2566 เวลา 5.00 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ชนรถจอด รถเก็บขยะ)

สถานที่เกิดเหตุ (ศรท): ถนนเลียบคลองทวีวัฒนา ซ.5  
เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ไปกลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง

รายที่ 13 วันที่ 3 ม.ค. 2566 เวลา 4.43 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย

(รถจักรยานยนต์ ชนกับอีกคัน ชนท้ายรถยนต์ขณะกำลังหยุดรอสัญญาณไฟจราจร ทางแยก)

สถานที่เกิดเหตุ (ศรท): ทางสามแยกคลองเจ๊ก ทิศทางลงสะพานฯ ถนนรามคำแหง ขาเข้า  
เป็นถนนรามคำแหง ขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร  
แบบเกาะยก แบริเออร์เซตก่อสร้าง) ตัดกับถนนเชื่อม ทล. 3902  
หรือถนนทางคู่ขนาน ทางหลวงหมายเลข 9 ตะวันออก

รายที่ 14 วันที่ 4 ม.ค. 2566 เวลา 4.00 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย

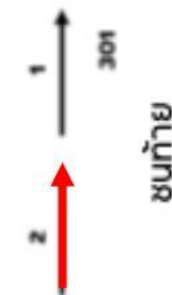
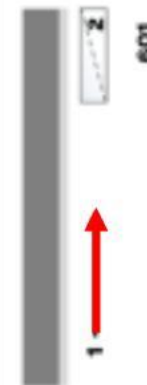
(รถจักรยานยนต์ ชนกับอีกคัน, ชนท้ายรถบรรทุก ขณะเคลื่อนตัว)

สถานที่เกิดเหตุ (ศรท): ถนนกาญจนาภิเษก (ทล.9) ช่องทางด่วน มุ่งหน้าพระราม 2  
หน้า สนง.ประปาภาชีเจริญ  
เป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจร/ทิศทาง (ช่องทางหลัก)  
และทางคู่ขนาน ขนาด 4 ช่องจราจร/ทิศทาง

รายที่ 5 วันที่ 31 ธ.ค. 2565 เวลา 4.00 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย

(รถเก๋ง (คนขับมีปัญหาสุขภาพ) หลับใน ชนพุ่งชนรถ จยย. และชน รถเก็บขยะ ที่จอดริมถนน)

สถานที่เกิดเหตุ (ศรท): ถนนสวนพลู (สาทรซอย 3) หน้า 7-11 สวนพลูซอย 8 ฝั่งตลาดสวนพลู  
จุดเกิดเหตุ เป็นถนนซอย ในเขตชุมชน (ขนาด 2 ช่องจราจร ไปและกลับ)  
ไม่มีเกาะกลาง และมีการจอดริมถนน





28.6 %

(4 ราย)

# จยย. ถูกรถอื่นขับมาชน



ถูกชนจากรถที่เปลี่ยนช่องทาง  
ทางซ้าย

รถที่วิ่งคู่กันมาเฉี่ยวชน

รถเลี้ยวขวา ถูก รถทางตรง ชน

ถูกชนด้านข้างขณะกลับรถ

รายที่ 3 วันที่ 30 ธ.ค. 2565 เวลา 16.50 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ชนกับอีกคัน ถูกรถยนต์  
ปาดหน้า / ตัดหน้าเฉี่ยวชน จากการเปลี่ยนช่องจราจรที่ 2 เป็นช่องจราจรที่ 1)

สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนกาญจนาภิเษก ปากซอยถนนบางบอน 2  
จุดเกิดเหตุ เป็นทางคู่ขนาน ขนาด 3 ช่องจราจร  
(ถนนทางตรง - เดินรถทางเดียว) ส่วนถนนช่องทางหลัก  
มีขนาด 3 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบบยกกัน

รายที่ 6 วันที่ 31 ธ.ค. 2565 เวลา 20.45 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ชนกับอีกคัน)

รถจักรยานยนต์ (ทิศทางตรง) กำลังขับรถตรงผ่านทางแยก ถูกรถแท็กซี่ (ทิศทางตรงข้าม) เลี้ยวขวา มาชน

สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ทางสี่แยก ใต้ด่วนพัฒนาการ ถนนพัฒนาการ  
จุดเกิดเหตุ เป็นทางสี่แยก ตัดกันระหว่างถนนถนนพัฒนาการ  
ขนาด 2-3 ช่องจราจร ต่อทิศทาง (มีเกาะกลางกัน) และถนนทางขึ้นลงทางด่วน  
และด่านเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษพัฒนาการ 1  
มีขนาด 2-4 ช่องจราจร ต่อทิศทาง

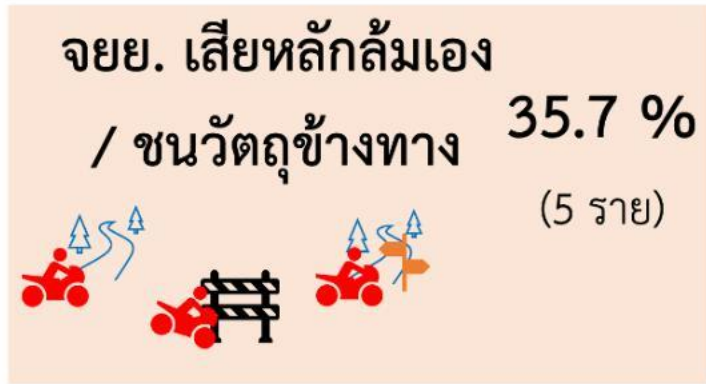
รายที่ 8 วันที่ 1 ม.ค. 2566 เวลา 8.30 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ชนกับอีกคัน)

จยย. ถูกรถบรรทุกตู้ทิบ ที่ขับตามมาเฉี่ยวชน บนช่วงถนนทางตรง

สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนลาดพร้าว ซาออก ปากซอยลาดพร้าว 43/2  
จุดเกิดเหตุ เป็นถนนทางตรง ขนาด 2 ช่องจราจร ต่อทิศทาง มีเกาะกลางยก  
กันด้วยแท่งคอนกรีตแบริเออร์ (เขตก่อสร้างฯ รถไฟฟ้า)  
ไม่มีการตีเส้นจราจรบนพื้นทางที่ชัดเจน

รายที่ 9 วันที่ 1 ม.ค. 2566 เวลา 22:38 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ กลับรถ ชนกับอีกคัน)

สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนประชาอุทิศ หน้าวิทยาลัยพาณิชยการเขตพุน  
จุดเกิดเหตุ เป็นถนนในเขตชุมชน ขนาด 4 ช่องจราจร ไป-กลับ  
ทิศทางละ 2 ช่องจราจร แบบเกาะสี่ จุดเกิดเหตุเป็นช่วงทางตรง



ประเด็นปัญหาจากการถอดบทเรียน



ข้อเสนอแนะเชิงมาตรการ

# 1) ประเด็นปัญหาการจอดรถริมถนน ที่เป็นอันตราย

- มาตรการควบคุมการจอดรถริมถนน บริเวณเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุและจัดให้มีพื้นที่จอดรถเหมาะสม
- บูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมการจัดชุดตรวจลาดตระเวน/เคลื่อนที่เร็ว เพื่อตรวจสอบความไม่ปลอดภัยจากปัญหาการจอดรถริมถนนที่เป็นอันตราย โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่(ช่วงเทศกาล)



กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม  
Department of Rural Roads  
ทางหลวงชนบท สะดวก ปลอดภัย ทัดตนวิสัยดี  
แขวงทางหลวงชนบทบุรีรัมย์  
โทร. 044611502

โครงการพัฒนาระบบจราจรทางหลวงชนบท  
ใส่ใจกำลังสาม  
เดินทางอุ่นใจ  
ปลอดภัยตลอดปีใหม่  
90  
กม/ชม.  
ขทช.บุรีรัมย์ จัดชุดตรวจลาดตระเวนเฝ้าระวังอุบัติเหตุ

บร.3009 บร.4023

วันที่ 29 ธันวาคม 2562 แขวงทางหลวงชนบทบุรีรัมย์ จัดชุดลาดตระเวนเฝ้าระวังอุบัติเหตุ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 ตามมาตรการ "ใส่ใจกำลังสาม เดินทางอุ่นใจ ปลอดภัยตลอดปีใหม่"



## 2) ประเด็นด้านความเปราะบางของผู้ใช้ จยย. และการออกแบบถนนที่ปลอดภัย เท่าเทียมกัน



พิจารณาการออกแบบถนนที่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ จยย. เช่น จัดทำ

ช่องทางรถจยย. แยกจากรถขนาดใหญ่ รถใช้ความเร็วต่างกัน เป็นกลุ่มที่มีความเปราะบาง และเสียชีวิตสูงสุด

ตรวจสอบ ปรับปรุงแก้ไขกายภาพของถนน เพิ่มความสามารถการมองเห็น การติดตั้งอุปกรณ์ป้ายเตือน เครื่องหมายจราจรพื้นทางและจัดการวัตถุสิ่งอันตรายข้างทาง

พิจารณามาตรการจัดการความเร็วในเขตเมืองและเขตชุมชน ที่เหมาะสมกับบริบทพื้นที่และประเภทถนน

2) ประเด็นด้านความ  
เพราะบางของผู้ใช้  
จยย. และการออกแบบ  
ถนนที่ปลอดภัยเท่า  
เทียมกัน

Dailynews - เติลนิวส์ออนไลน์  
2 วัน · 🌐

ผวาเสาไฟอากรรพณ์กิน 3 ศพ พรากชีวิตหนุ่มวิศวกรออสเตรเลียรายล่าสุด

เมียเชื้อสามีวิศวกรชาวออสเตรเลีย ถูกแก๊งเด็กวันพยามก่อกวน ทำให้พลัดเสียหลักล้มพาดเสาไฟฟ้าดับ วอนตำรวจเร่งติดตามมาสอบสวน ขณะที่ชาวบ้านพื้นที่ เทศบาลตำบลหนองปรือ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี ลืออากรรพณ์เสาไฟฟ้ากินคน 3 เดือน ตาย 3 ศพ...

#เสาไฟอากรรพณ์ #อากรรพณ์ #วิศวกรออสเตรเลีย #เด็กวัน

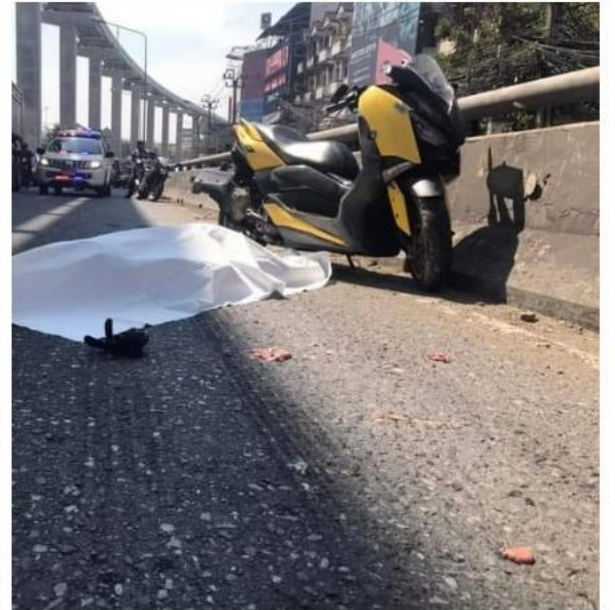
#เติลนิวส์ #เติลนิวส์ออนไลน์ #DailyNewsOnline



เสาไฟ..อากรรพณ์

DAILYNEWS.CO.TH

ผวาเสาไฟอากรรพณ์กิน 3 ศพ พรากชีวิตหนุ่มวิศวกรออสเตรเลียรายล่าสุด | เติลนิวส์  
เมียเชื้อสามีวิศวกรชาวออสเตรเลีย ถูกแก๊งเด็กวันพยามก่อกวน ทำให้พลัดเสียหลักล้มพาดเสา...



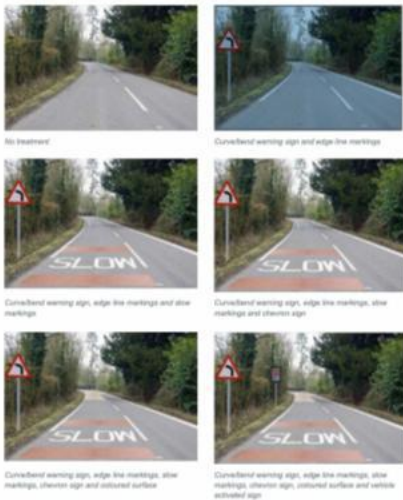
แก๊งออกจากซอย  
บึกไบค์ หลบไม่พ้นชนดับ



#### 4) แนวทางแก้ไขปัญหา

##### • การจัดการออกแบบถนน (Road Design)

การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรเตือนบริเวณทางโค้ง ป้ายจราจรเตือนทางโค้ง ป้ายเตือนลดความเร็ว และการเพิ่มความสามารถในการมองเห็นด้วยไฟฟาส่องสว่าง รวมไปถึงการคำนึงถึงพื้นที่หรือช่องทางเดินรถของรถจักรยานยนต์ ทั้งบนสะพานและอุโมงค์ และการเพิ่มขยายผิวจราจรบริเวณทางโค้งต่างๆ เป็นต้น



Source: Spigler et al. (2012).  
www.roadside.com www.roadside.com www.roadside.com www.roadside.com



แนวทางการจัดทำให้ถนนเป็นมิตรกับรถจักรยานยนต์ ตามมาตรฐาน Vicroads



#### 4) แนวทางแก้ไขปัญหา

##### • การจัดการวัตถุอันตรายข้างทาง (Roadside Design)

เร่งจัดการวัตถุอันตรายข้างทาง (เพื่อรองรับในกรณีรถจักรยานยนต์เสียหลักหลุดไปชนวัตถุตั้งก่่าว) เช่น ต้นไม้ เสาไฟฟ้า และวัสดุราวเหล็กบนสะพานต่างๆ (สะพานคลองตัน สะพานยมราช สะพานอโศกดินแดง) ใน กทม. ที่มีความเสี่ยงในการเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุ และเพิ่มการติดตั้งอุปกรณ์ราวกันอันตรายชนิดพิเศษ ซึ่งจะสามารถช่วยลดความรุนแรงของรถจักรยานยนต์



2) ประเด็นด้านความเปราะบางของผู้ใช้ จยย. และการออกแบบถนนที่ปลอดภัย เท่าเทียมกัน

### 3) ประเด็นด้านการจัดการจราจรและ มาตรการความปลอดภัย เขตก่อสร้าง



มาตรการจัดการจราจรและความ  
ปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างฯ การวาง  
แบรีเออร์คอนกรีตที่ปลอดภัย การ  
เพิ่มระบบป้ายเตือน ไฟกะพริบ และ  
ไฟฟ้าส่องสว่างในเวลากลางคืน

การตีเส้นจราจรบนพื้นทาง ในพื้นที่  
เขตก่อสร้าง โดยจำเป็นต้องตีเส้น  
จราจร เพื่อกำหนดสิทธิการใช้ทางที่  
ถูกต้อง ลดความสับสน และความ  
ขัดแย้งของผู้ร่วมใช้รถใช้ถนน

## 4) ประเด็นการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ และการมีส่วนร่วมพื้นที่

- ศปถ. เขต จัดตั้งศูนย์เฉพาะกิจฯ เฝ้าระวังอุบัติเหตุช่วงเทศกาลฯ เพื่อติดตาม เก็บรวบรวมข้อมูล และประสานงาน ในพื้นที่รับผิดชอบ
- ทีมสืบสวนอุบัติเหตุ ระดับ ศปถ. เขต
- ศปถ. เขต ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภาคีเครือข่าย และแนวร่วมในพื้นที่ ทำการวิเคราะห์ข้อมูล ร่วมถอดบทเรียน และหาวิธีแก้ไข ในพื้นที่ตนเอง

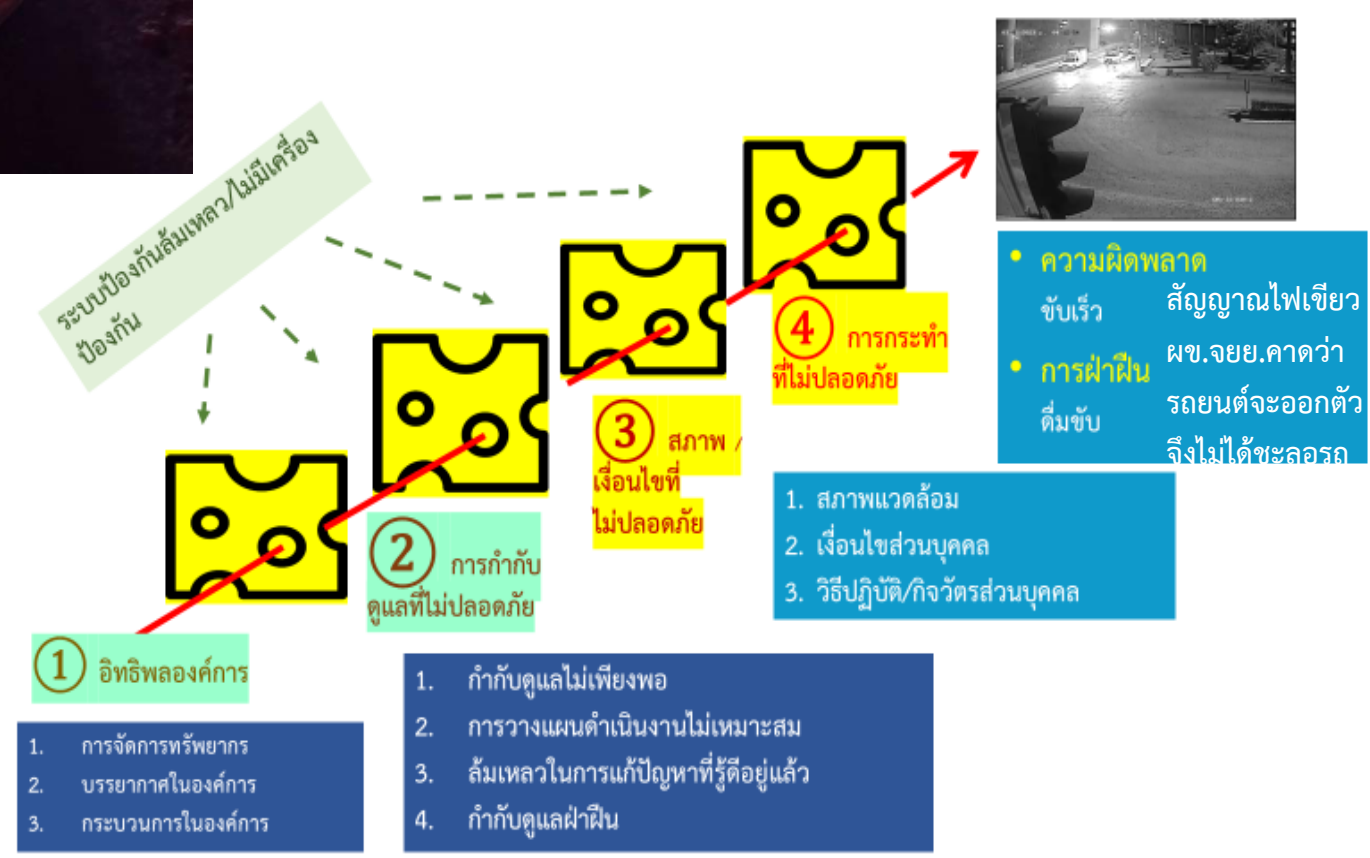
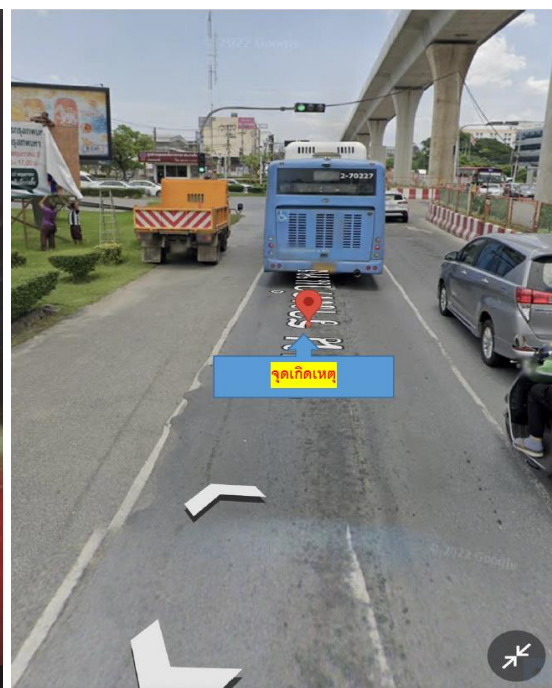
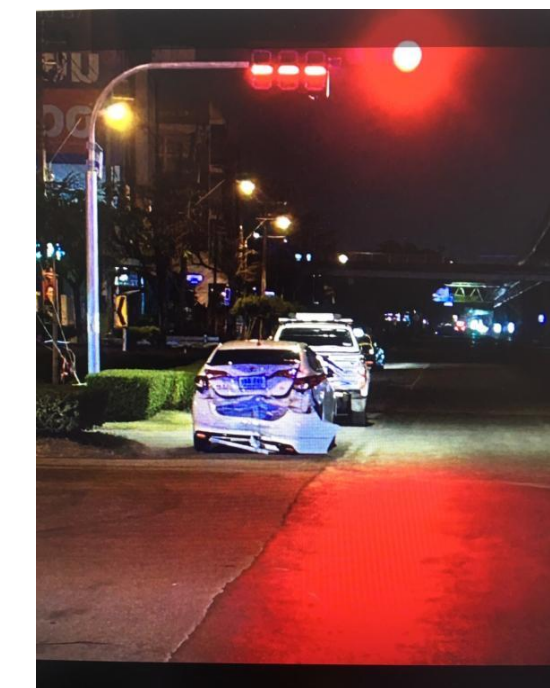








สถานที่เกิดเหตุ ถนนรามคำแหง บริเวณทางลง สะพานคลองเจ็ด ถนนรามคำแหงขาเข้า เขต สะพานสูง ท้องที่ สน.บางชัน วันที่ 3 ม.ค.66 เวลา 05.00 น. จยย.ชนท้ายรถยนต์ที่จอดติดไฟแดง ผู้ขับขี่รถจยย.เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ

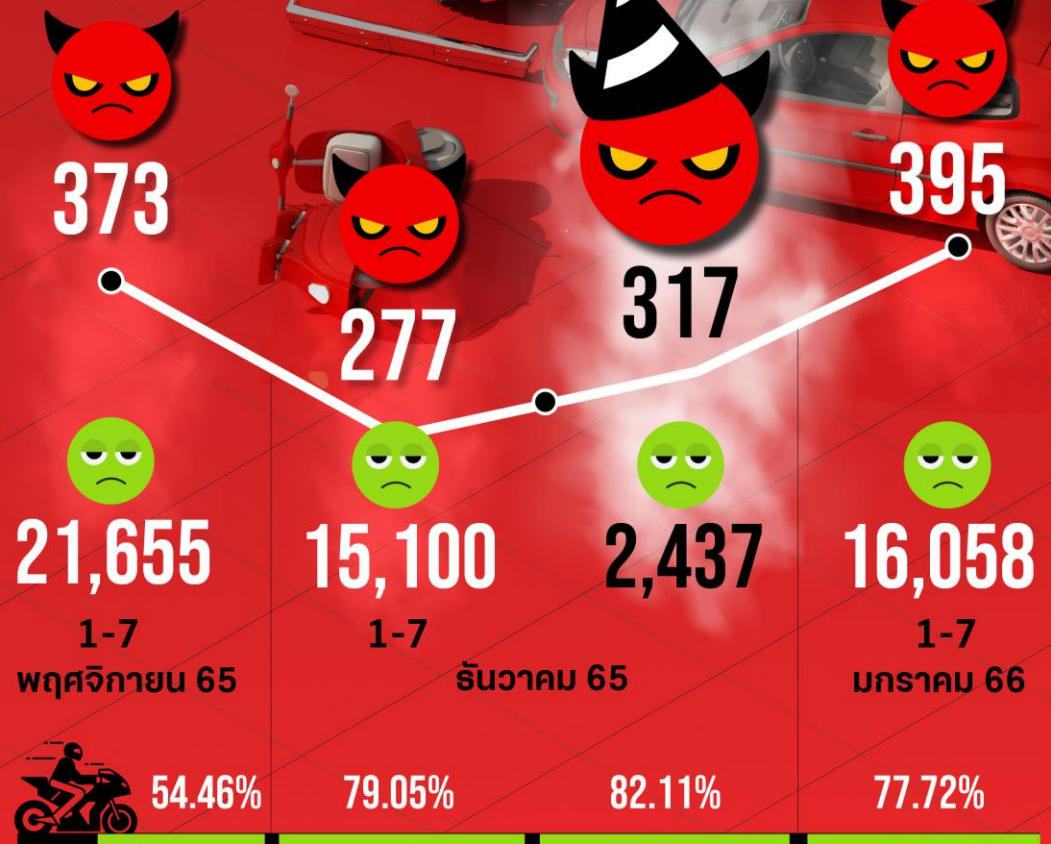


ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

# ถนนเมืองไทย 7 วันอันตราย หรือ 'ทุกวัน' อันตราย

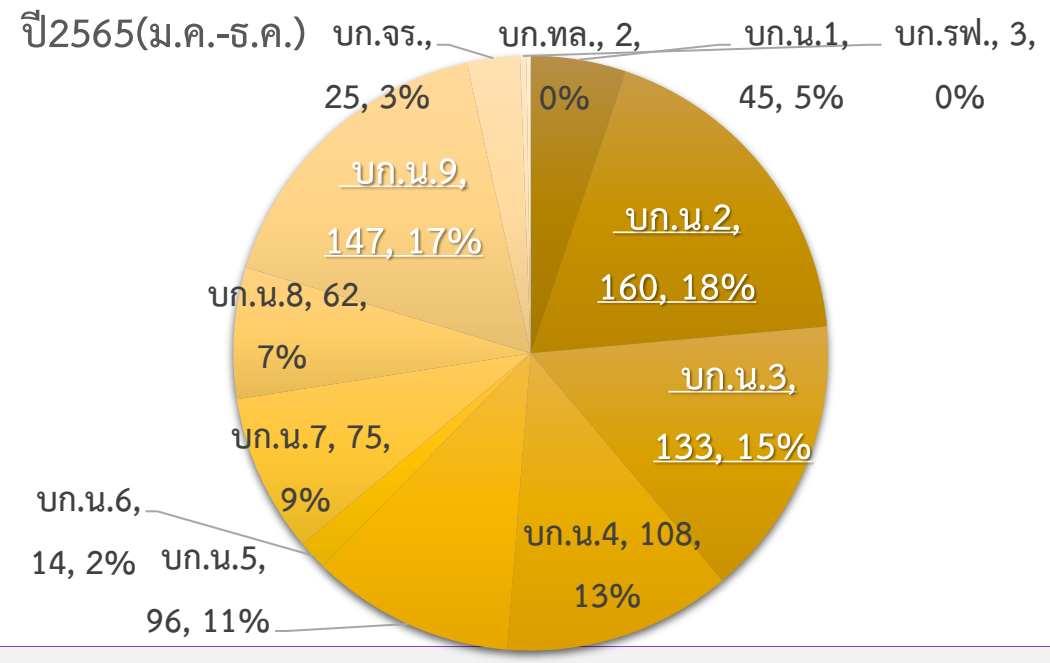
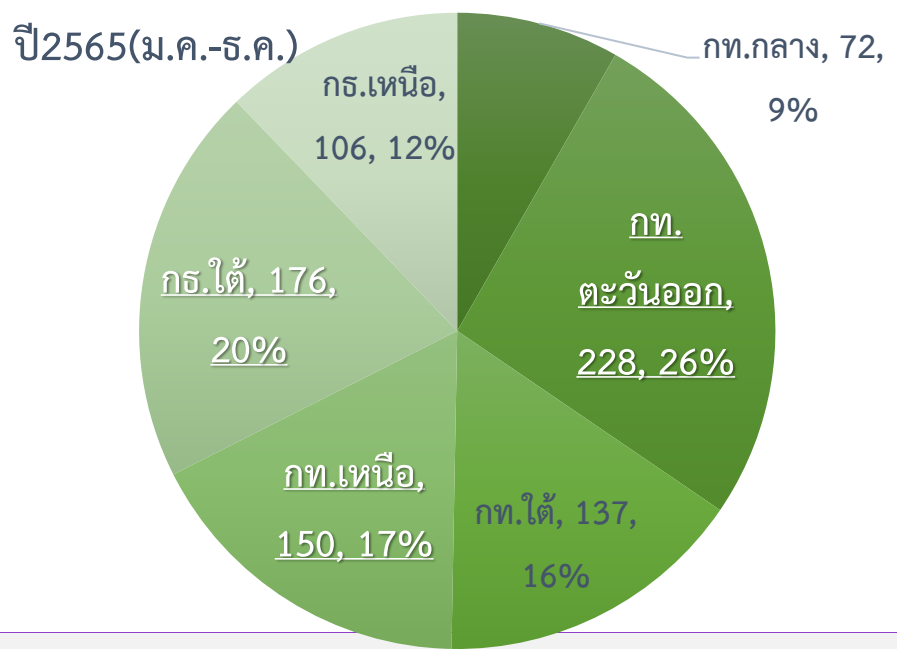
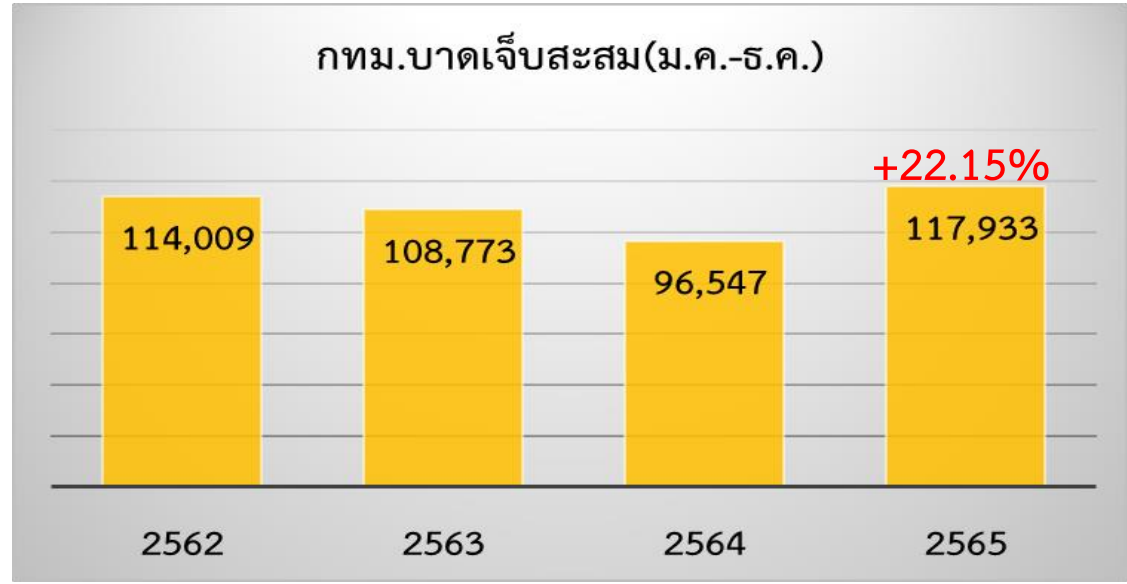
 เสียชีวิต  
 บาดเจ็บ  
 หน่วย : คน

7 วันอันตรายปีใหม่  
29 ธ.ค. 65 - 4 ม.ค. 66



จักรยานยนต์ ที่มา: ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ THAI RSC

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

เหตุการณ์ “หมอกระต่าย” ทำให้สวิตคนเดินเท้า  
แต่จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นคนเดินเท้ากลับเพิ่มขึ้น



เปรียบเทียบสถิติผู้เสียชีวิตที่เป็นคนเดินเท้า  
เดือนมกราคม-กันยายน 2564 และ 2565



เฉลี่ยต่อเดือน



ที่มา: ข้อมูล 3 ฐาน มาจากการบูรณาการข้อมูลของกรมควบคุมโรค สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางฯ

สาเหตุหลักของอุบัติเหตุ  
ที่เกิดกับคนเดินเท้า  
คือ **ความเร็ว**



เหตุการณ์ “หมอกระต่าย” ทำให้สวิตคนเดินเท้า  
แต่จำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นคนเดินเท้ากลับเพิ่มขึ้น



เปรียบเทียบสถิติผู้เสียชีวิตที่เป็นคนเดินเท้า  
เดือนมกราคม-กันยายน 2564 และ 2565

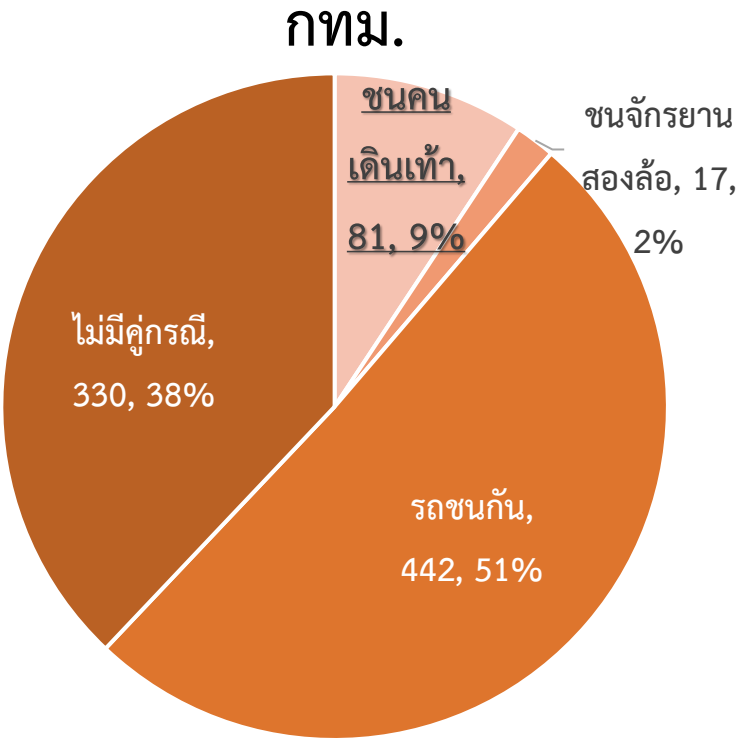


สถิติคนเดินเท้าเสียชีวิต  
ปี 65 สูงกว่า ปี 64

■ 2564 ■ 2565

**เปิดสถิติ**  
คนเดินเท้าเสียชีวิตในไทย 2560-2564

- ผู้เสียชีวิต 2,563 ราย เฉลี่ย 513 ราย/ปี
- เสียชีวิตจากรถยนต์ รถกระบะ รถตู้ 78.80%
- กลุ่มอายุ 50-54 ปี เสียชีวิตสูงสุด 9.05%

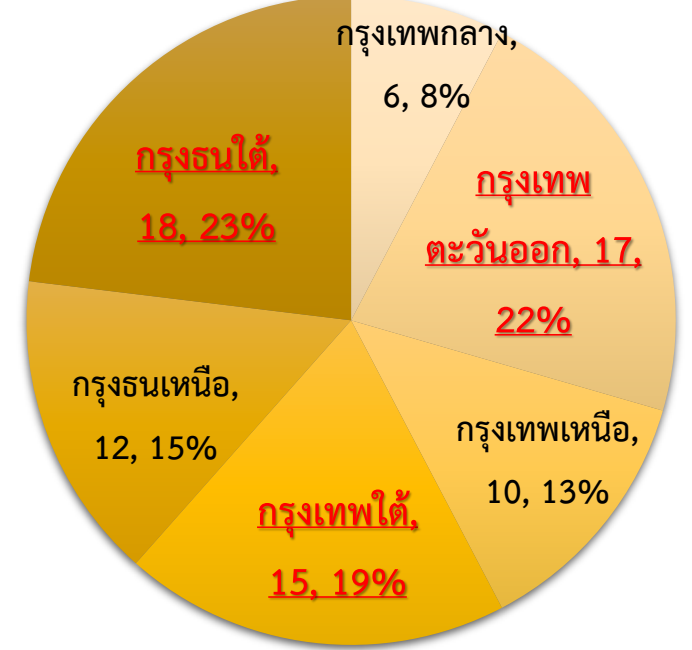
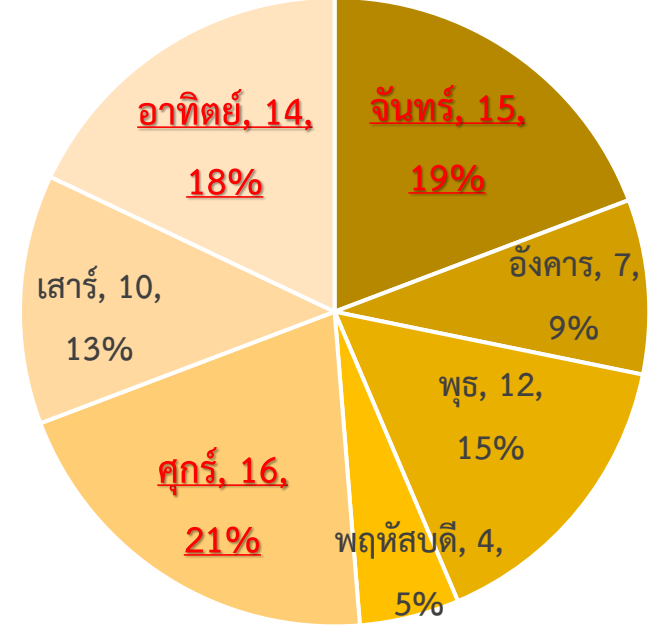
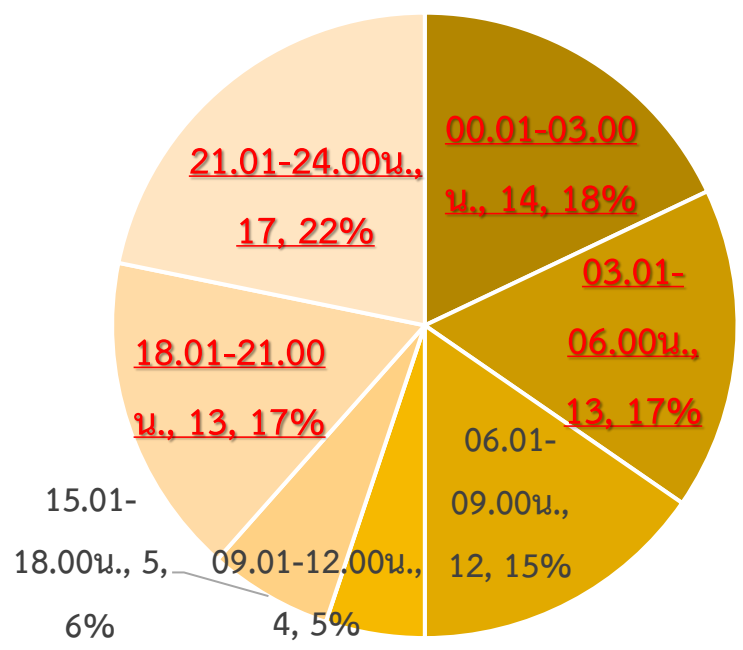


# ชนคนเดินถนน (กทม.)

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

ผู้เสียชีวิตเป็นคนเดินถนน/ข้ามถนนคิดเป็น 9%ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่เกิดเหตุขณะกำลังเดิน/วิ่งข้ามถนน

คน	2565												
	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	66	83	74	75	52	55	77	865
เดินถนน	8	9	7	4	6	4	5	7	6	10	7	5	78
คิดเป็น%	11%	12%	8%	5%	9%	6%	6%	9%	8%	19%	13%	6%	9%



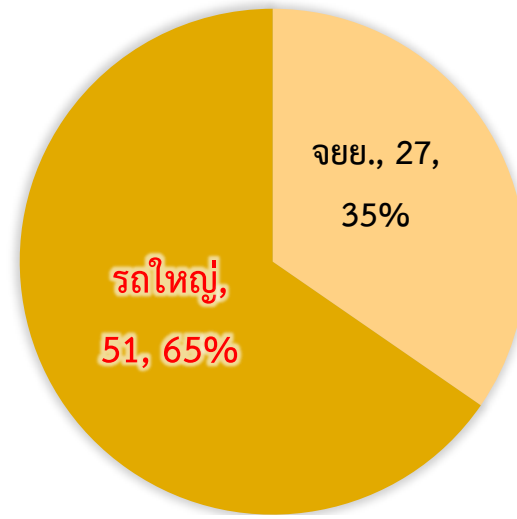
ส่วนใหญ่เกิดเหตุช่วงเย็นหลัง 18.00น.-6.00น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ยางตาของผู้ขับขี่มีขีดจำกัดในการมองเห็น และหากจุดที่ข้ามถนนมีแสงสว่างน้อยก็ทำให้เกิดความเสี่ยงเพิ่มขึ้นด้วย

เกิดเหตุมากที่สุดคือวันศุกร์ 21% วันจันทร์ 19% วันอาทิตย์ 18%

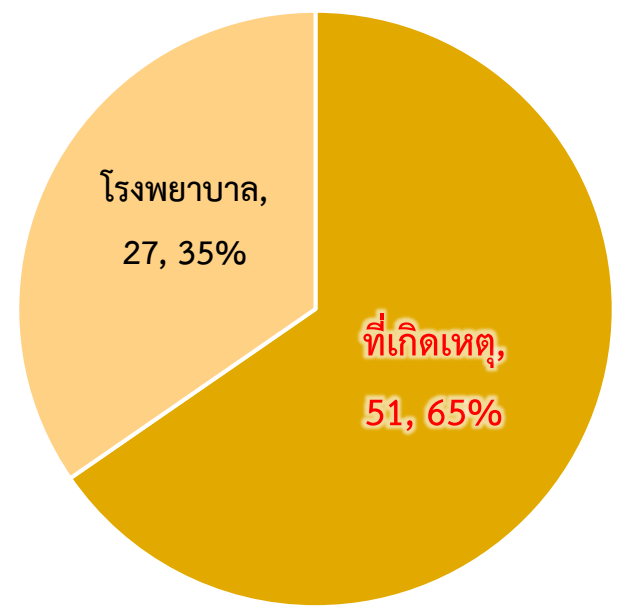
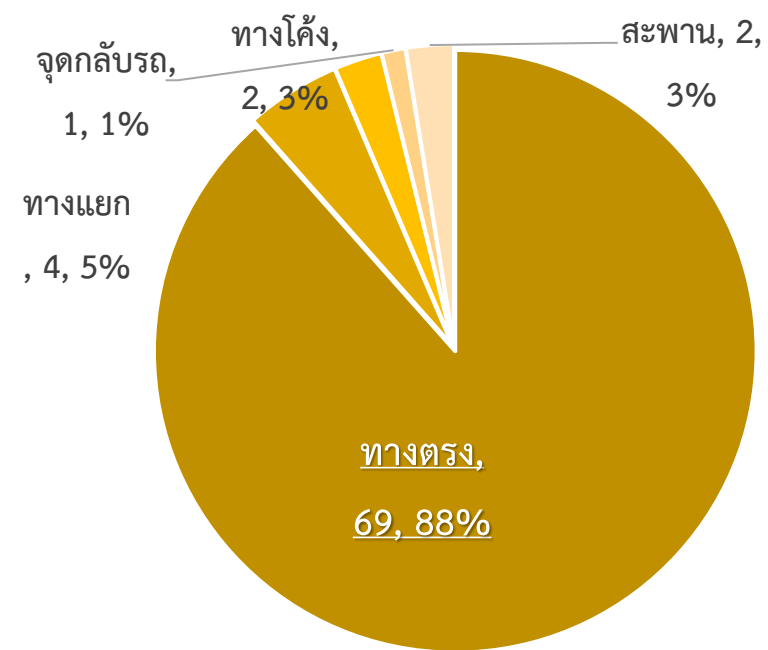
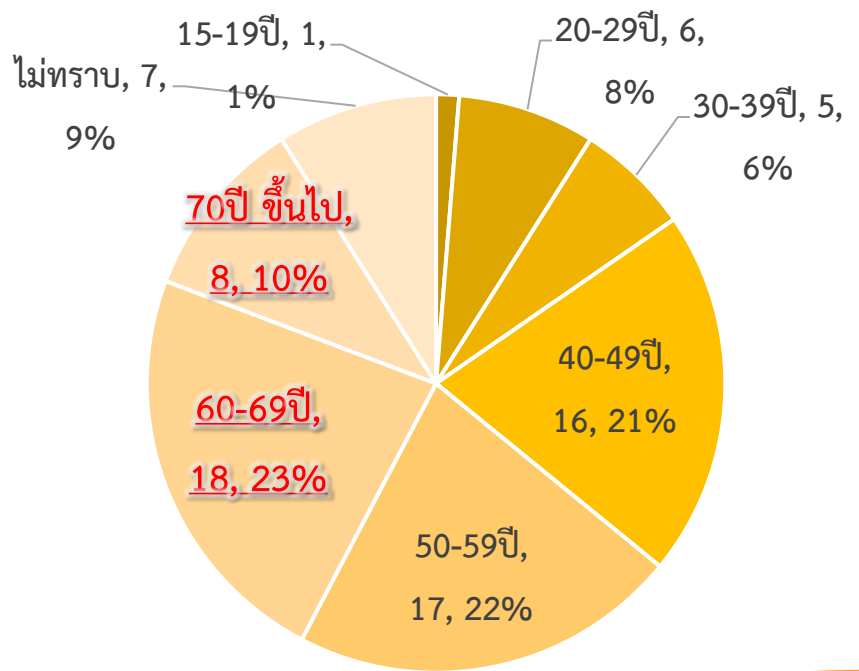
เกิดเหตุในกลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร 23% กรุงเทพมหานครตะวันออก 22% กรุงเทพมหานครใต้ 19%

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)

เพศ	2565												คิดเป็น %	
	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
ชาย	6	8	6	4	4	2	2	4	2	6	7	5	56	72%
หญิง	2	1	1	0	2	2	3	3	4	4	0	0	22	28%
รวม	8	9	7	4	6	4	5	7	6	10	7	5	78	100%



รถที่ก่อให้เกิดเหตุเป็น รถยนต์/กระบะเป็นส่วนใหญ่



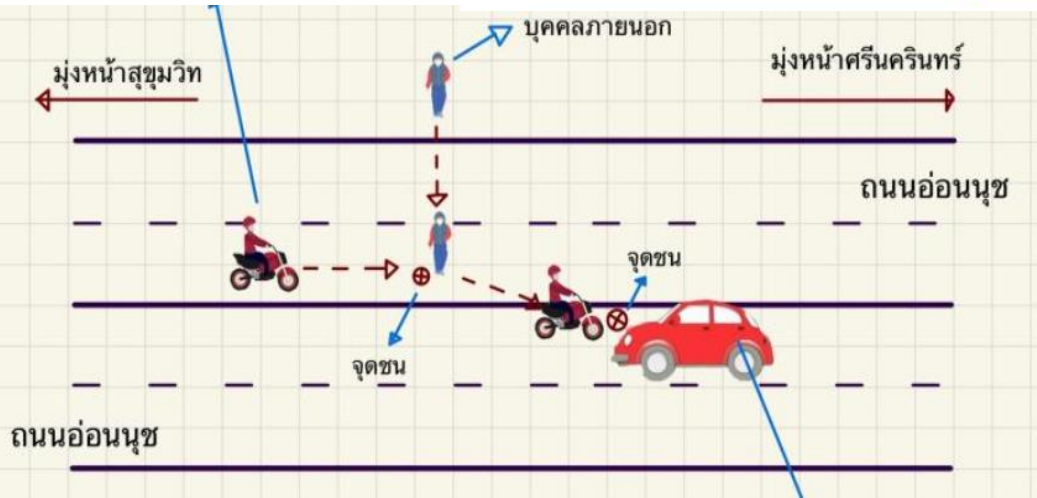
ผู้เสียชีวิตอยู่ในช่วงอายุ60-69ปี คิดเป็น23% ช่วงอายุ50-59ปี คิดเป็น22% ช่วงอายุ40-49ปี คิดเป็น21% ช่วงอายุ70ปีขึ้นไป10% เห็นได้ว่าผู้สูงอายุ(อายุ60ปีขึ้นไป) คิดเป็น33%ของจำนวนผู้ที่เสียชีวิตขณะเดินข้ามถนน และคิดเป็น33%ของผู้สูงอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด

เนื่องจากคนเดินถนนเป็นกลุ่มเปราะบาง เมื่อถูกชนมักจะเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ โดยเฉพาะจุดที่เป็นทางตรงเนื่องจากรถมักวิ่งมาด้วยความเร็ว





ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

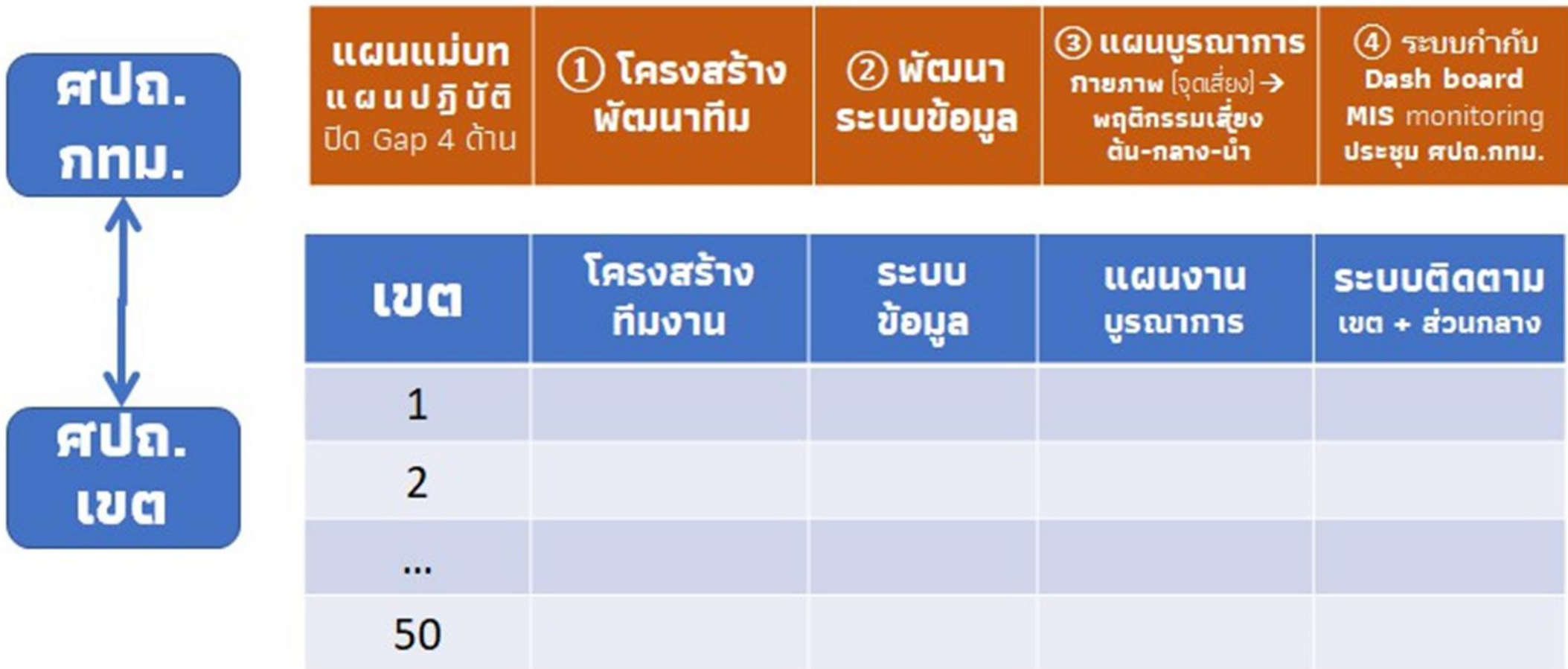


วันที่26/12/65 เวลา7.00น. จยย.ชนคนเดินข้ามถนน เหตุเกิดที่ ปากซอยอ่อนนุช 37/1 เขตคลองเตย ท้องที่ สน.พระโขนง จยย.มาจากสุขุมวิท ตามถนนอ่อนนุช ในช่องทางการเดินรถที่ 2 มุ่งหน้าถนนศรีนครินทร์ ผู้เสียชีวิต เดินข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย (รักษาก่อนเสียชีวิต)

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)



# [ร่าง] DASH Board : กำกับติดตาม ศปถ.เขต



## วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

### 3.1 โครงการ/กิจกรรม ปี2566 ที่เกี่ยวข้อง



## วาระที่ 3

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)



# ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)



## กิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของ กรุงเทพมหานคร

### การติดตามประเมินผลการสวมหมวกเด็ก

## กิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร (ต่อ)

### เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม พิทักษ์ความปลอดภัยบนท้องถนน



#### แนวคิดกิจกรรม

จัดกิจกรรมสร้างความเข้มแข็งให้กับตัวแทนเยาวชน เพื่อให้เป็น "ต้นแบบ" มีภาวะผู้นำและริเริ่มพฤติกรรมรักษาวินัยจราจร เป็นกำลังสำคัญในการเปลี่ยนท้องถนนกรุงเทพฯ ให้มีความปลอดภัย พร้อมทั้งส่งต่อพฤติกรรมรักษาวินัยจราจร ถึงเพื่อนๆ และส่งต่อสู่ผู้ใหญ่ เช่น พ่อแม่ ผู้ปกครอง และสมาชิกบนท้องถนนอื่นๆ

#### เป้าหมายของกิจกรรม

- สร้าง "เยาวชนดีดดาว" จากโรงเรียนใน 6 กลุ่มเขต ให้เป็น "ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยบนท้องถนน" และ
- สร้าง "โรงเรียนดีดดาว" ที่จะเป็นโรงเรียนต้นแบบ ประชาสัมพันธ์บนถนนขององค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน

#### กลุ่มเป้าหมาย

- เยาวชนระดับชั้นประถมศึกษาตอนปลาย (ป.4 – ป.6) จำนวน 72 คน จากโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร (18 โรงเรียน จาก 6 กลุ่มเขต)

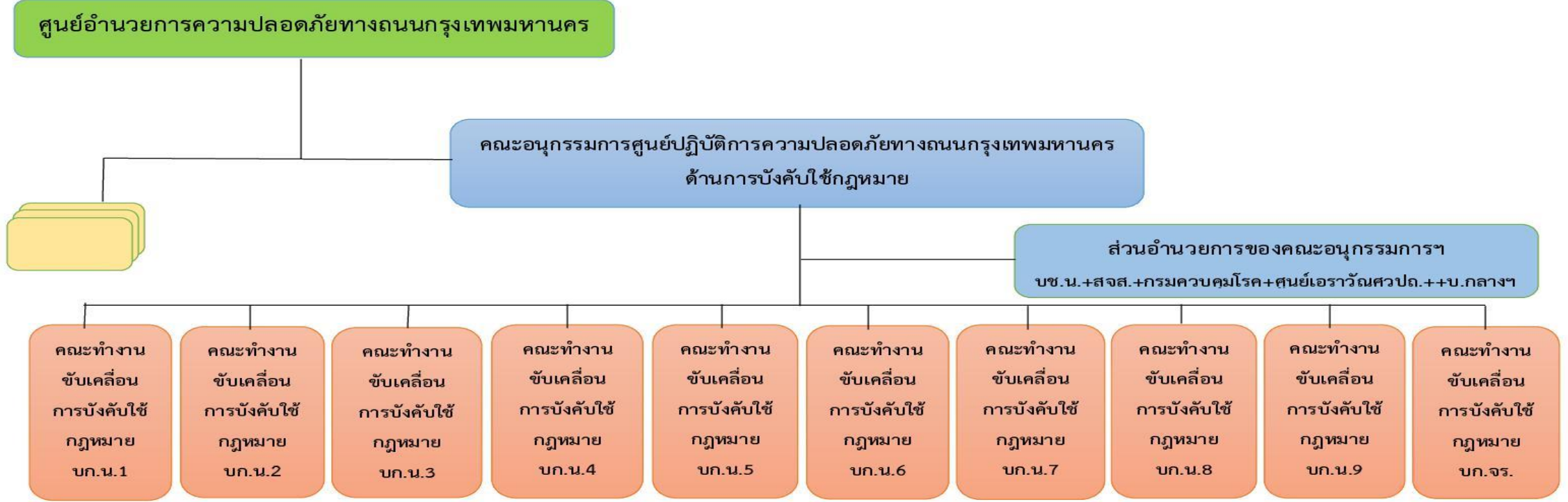
## กิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร (ต่อ)

### วิธีการดำเนินงาน



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

ขับเคลื่อนการทำงานคณะกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมาย ศปถ.กทม.และคณะทำงานขับเคลื่อนด้านการบังคับใช้กฎหมาย

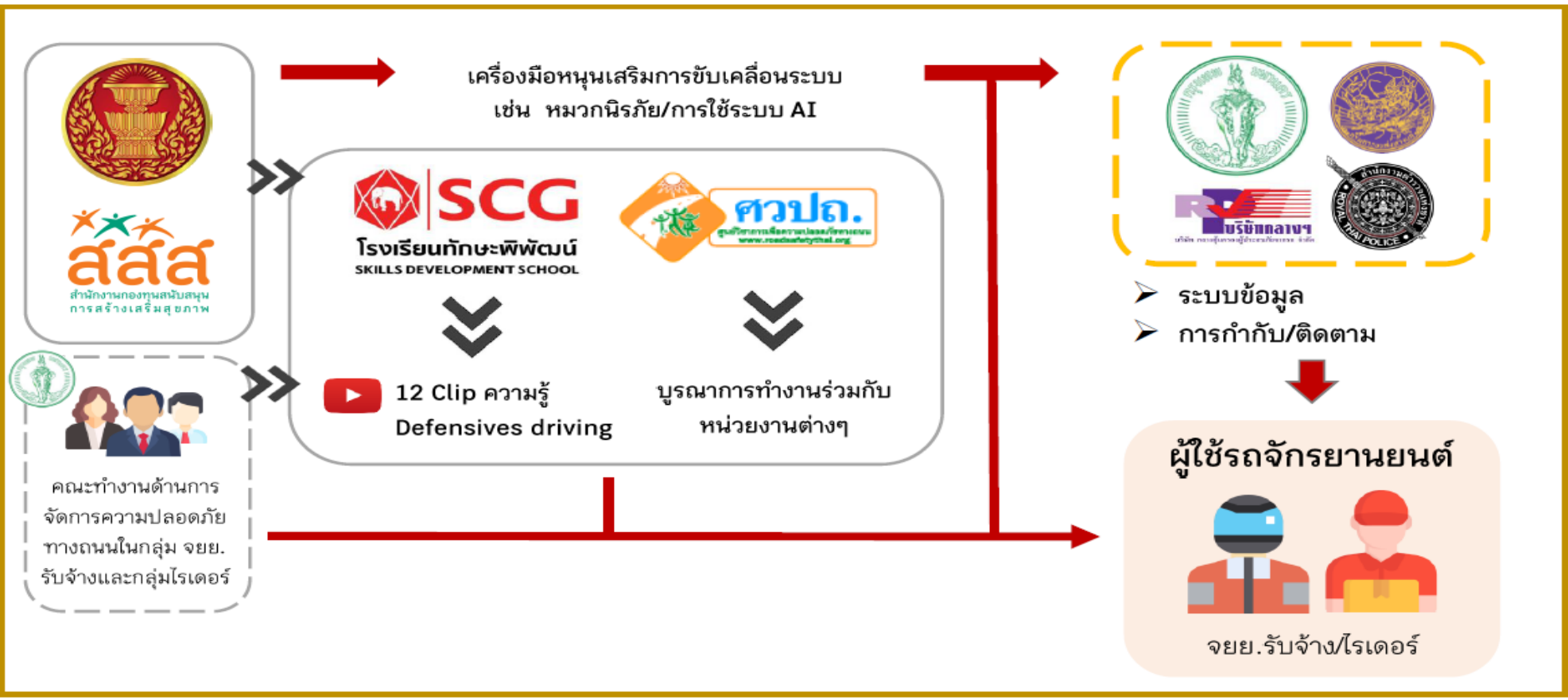


องค์ประกอบ	
รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล	ประธานคณะกรรมการ
ผู้อำนวยการเขต หรือเลขานุการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต ในพื้นที่	คณะกรรมการ
รองผู้กำกับ/สารวัตรจราจร สน.ในสังกัด	คณะกรรมการ
ผู้แทนจากกรมทางหลวง/ทางหลวงชนบท/การทางพิเศษ ในพื้นที่	คณะกรรมการ
ผู้แทนจากรถไฟฟ้ามหานคร ในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้า ในพื้นที่	คณะกรรมการ
อาจารย์มหาวิทยาลัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องถนนหรืออุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่	คณะกรรมการ



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.)

โครงการ "ความร่วมมือเพื่อสร้างการขับขี่ที่ปลอดภัยในกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์"



Outcomes

- ▶ แกนนำและเครือข่ายกลุ่ม จยย.รับจ้างและกลุ่ม ไรเดอร์มีความรู้ความเข้าใจในการขับขี่ที่ปลอดภัย
- ▶ มีการสื่อสารความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนไปยังเครือข่ายกลุ่มกลุ่ม จยย.รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์
- ▶ มีนโยบาย มาตรการและแนวทางเสริมสร้างความปลอดภัยในกลุ่ม จยย.รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์
- ▶ ระบบกำกับ/ติดตามประเมินผลการพัฒนาทักษะความรู้กลุ่มผู้ขับขี่ จยย.รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์

การประเมินผล —> ความรู้ / ทักษะ / การนำไปใช้ประโยชน์

- 1 ประเมินผล Pre/Post test กลุ่มแกนนำที่เข้าร่วมอบรม
- 2 ประเมินผลแบบ Focus Group ในประเด็นความเสี่ยงที่พบเจอและความเสี่ยงที่เกิดกับผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ
- 3 ประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stake Holder) เพื่อร่วมออกแบบการเชื่อมโยงข้อมูล หนุนเสริมการขับเคลื่อน



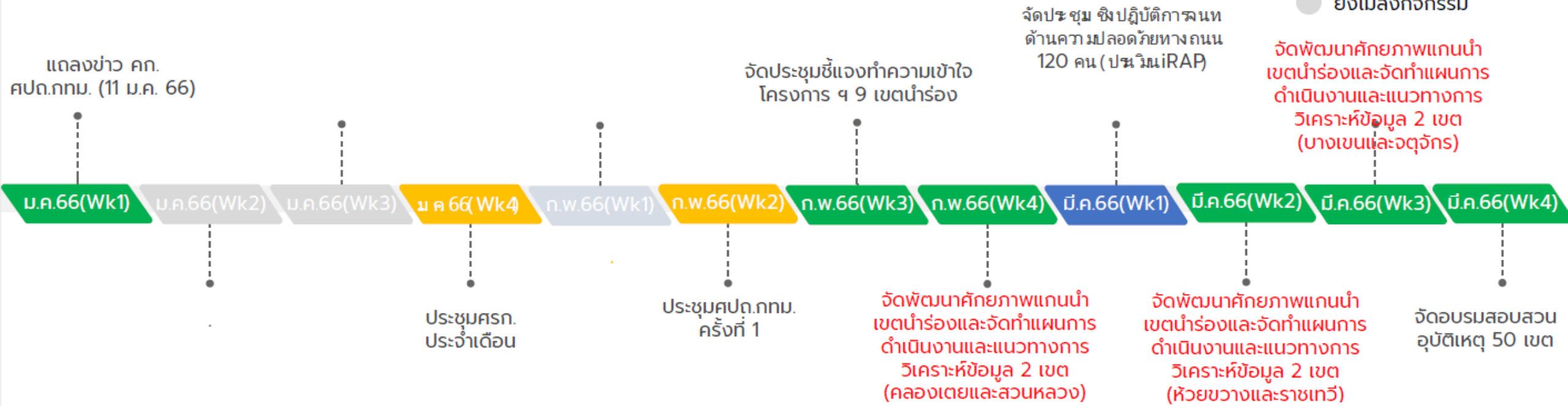
# ประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

## และวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ของศปด.เขตนำร่อง

คลองเตย สวนหลวง ห้วยขวาง ราชเทวี บางเขน จตุจักร ทวีวัฒนา บางขุนเทียน ทุ่งครุ

(Timeline) แผนกิจกรรม โครงการฯ x สจส. (Q2)  
มกราคม – มีนาคม 2566

- ก.ชมควบคุมฯ
- สจส. กทม.
- คก.iRAP
- ยังไม่ลงกิจกรรม



## วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ



## วาระที่ 4



# ขอบคุณ

คณะทำงานศูนย์ความร่วมมือป้องกัน  
อุบัติเหตุ กทม. (ศรท.)

