

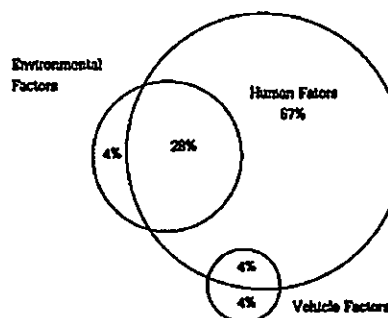
ชื่อโครงการ
หน่วยงานที่รับผิดชอบ
ปีงบประมาณ

โครงการลดอันตรายบริเวณจุดเสี่ยงในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๒๕๖๑

๑. หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นปัญหาระดับชาติที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญ เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรก่อให้เกิดความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สินนับเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เสียหายไปจำนวนมากในแต่ละปี ปัจจุบันแนวโน้มของผู้เสียชีวิตและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งในปี ๒๕๕๙ กรุงเทพมหานคร มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีผู้บาดเจ็บ จำนวน ๘๑,๐๓๒ คน และมีผู้เสียชีวิตจำนวน ๕๔๘ คน สาเหตุของอุบัติเหตุจราจรเกิดจากองค์ประกอบหลักๆ ๔ ส่วน ได้แก่ ๑.องค์ประกอบด้านคน (Road Users) อันได้แก่ ผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า ๒.องค์ประกอบด้านยานพาหนะ (Vehicles) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญและมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน มีสภาพชำรุด ขาดการบำรุงรักษา หรือไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เพียงพอ ๓.องค์ประกอบด้านถนน (Road) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการพัฒนาพื้นที่ก่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง ซึ่งโดยปกติจะต้องมีการออกแบบแนวเส้นทางให้เป็นแนวตรงมากที่สุดเพื่อความสะดวกและปลอดภัย แต่ในบางพื้นที่ไม่สามารถดำเนินการได้ โดยเฉพาะพื้นที่กรุงเทพมหานคร จึงต้องอาศัยการออกแบบที่ดีตามหลักวิศวกรรมจราจร ๔. องค์ประกอบด้านสภาพแวดล้อมของถนน (Road Environmental) เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน หรือมีส่วนทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงมากขึ้น เช่น สภาพดินฟ้าอากาศ หรือปัจจัยที่เกิดการมนุษย์เป็นผู้กระทำ เช่น การเผลอไฟ การปลูกสร้างสิ่งกีดขวางสายตาและการปลูกต้นไม้ข้างทาง

การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนพบว่ามีสาเหตุจากข้อผิดพลาด หรือข้อบกพร่องขององค์ประกอบหนึ่งหรือหลายองค์ประกอบร่วมกัน พบว่ามีสัดส่วนความผิดพลาดของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นปัจจัยร่วมอยู่ในสาเหตุของอุบัติเหตุถึงร้อยละ ๙๕ ตามด้วยความบกพร่องของถนนและสิ่งแวดล้อมร้อยละ ๒๘ และความบกพร่องของยานพาหนะร้อยละ ๘



รูปที่ 1-3 ปัจจัยร่วมสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ที่มา : Gordon Lee Road Environment Safety, Road

Safety Audit Training Course Queensland Department of Main Roads Australia

พื้นที่กรุงเทพมหานครพบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจำนวนมาก จากข้อมูลของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่ได้จัดเก็บข้อมูลรายงานการรับแจ้งเหตุและการใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุย้อนหลัง ๔ ปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙ ระดับความรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตสูงสุดอยู่ในพื้นที่ ๑๒ เขต ค่าเฉลี่ยการเสียชีวิตอยู่ระหว่าง ๑๓ - ๓๐ คนต่อปีต่อเขต โดยมีสถิติสูงสุดอยู่ในพื้นที่เขตลาดกระบัง บางขุนเทียน หนองจอก และประเวศ ตามลำดับ และจากรายงานฯ พบว่าจุดที่เกิดอุบัติเหตุจากรถมีลักษณะกระจายตัวตามแนวถนนสายสำคัญของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวเป็นเพียงรายงานรับแจ้งเหตุเท่านั้น การนำไปใช้เพื่อแก้ไขปัญหาลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลงจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์และตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) เพื่อค้นหาสาเหตุของการเสียชีวิตที่แท้จริงจากผู้เชี่ยวชาญหรือสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียงและได้รับความน่าเชื่อถือก่อนดำเนินการแก้ไขปัญหาต่อไป

ตารางแสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณจุดเสี่ยงอันตราย จำนวน ๑๒ เขต
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙

ลำดับ ที่	เขต	จำนวนผู้เสียชีวิต					จำนวนผู้บาดเจ็บ				
		๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	รวม	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	รวม
๑	ลาดกระบัง	๓๓	๒๖	๓๐	๓๓	๑๒๒	๙๘๖	๑,๐๗๕	๑,๑๕๕	๑,๕๔๕	๔,๗๖๑
๒	บางขุนเทียน	๒๘	๒๑	๓๓	๒๖	๑๐๘	๑,๒๘๒	๑,๓๐๘	๑,๕๒๐	๑,๙๐๘	๖,๐๑๘
๓	หนองจอก	๓๒	๒๐	๑๙	๒๓	๙๔	๔๑๒	๓๖๙	๔๓๑	๕๑๘	๑,๗๓๐
๔	ประเวศ	๑๙	๑๘	๒๘	๒๗	๙๒	๔๑๒	๓๖๙	๔๓๑	๕๑๘	๑,๗๓๐
๕	มีนบุรี	๒๙	๒๒	๑๗	๑๙	๘๗	๗๐๙	๗๓๐	๙๐๐	๘๘๖	๓,๒๒๕
๖	ตลิ่งชัน	๑๙	๑๘	๑๗	๒๑	๗๕	๖๘๘	๗๓๖	๘๑๗	๘๙๒	๓,๑๓๓
๗	สายไหม	๑๑	๑๗	๒๑	๒๒	๗๑	๗๗๐	๘๑๒	๙๕๗	๑,๑๐๕	๓,๖๔๔
๘	บางเขน	๑๑	๑๓	๒๔	๒๑	๖๙	๗๕๙	๗๓๕	๘๐๐	๑,๐๐๒	๓,๒๙๖
๙	ลาดพร้าว	๑๕	๑๘	๑๘	๑๗	๖๘	๑,๓๓๒	๑,๓๒๙	๑,๕๒๘	๑,๔๔๘	๕,๖๓๗
๑๐	ดอนเมือง	๑๙	๑๒	๑๒	๒๐	๖๓	๔๓๗	๔๑๑	๓๙๔	๓๘๒	๑,๖๒๔
๑๑	บางบอน	๑๖	๙	๑๘	๑๘	๖๑	๑,๐๙๑	๑,๑๗๐	๑,๕๕๘	๒,๑๐๐	๕,๘๑๙
๑๒	จอมทอง	๙	๑๒	๒๐	๑๓	๕๔	๗๙๘	๑,๑๑๒	๑,๑๘๓	๑,๑๖๓	๔,๒๕๖

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนถนน
ของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ลำดับที่ ...

**ตารางแสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ บริเวณเขตพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจ
ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙**

ลำดับ ที่	เขต	จำนวนผู้เสียชีวิต					จำนวนผู้บาดเจ็บ				
		๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	รวม	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	รวม
๑	พระโขนง	๙	๑๑	๔	๓	๒๗	๓๖๙	๔๗๔	๕๒๓	๕๕๕	๑,๙๒๑
๒	บางนา	๑๑	๑๘	๘	๑๑	๔๘	๖๙๐	๗๗๐	๘๑๐	๙๐๐	๓,๑๗๐

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนถนน
ของบริษัท กลางกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

แนวทางการแก้ไขอุบัติเหตุจราจรสามารถดำเนินการตามหลักสากล ๓E อันประกอบด้วย ด้านวิศวกรรม (Engineering) ด้านการรณรงค์ให้ความรู้ (Education) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) โดยการแก้ไขจะทำไปพร้อมเพียงกันครอบคลุมหลายสาขาวิชาชีพในเป้าหมายเดียวกัน อย่างไรก็ตามเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า ไม่ว่าเราจะมีวิธีป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่ดีเพียงไร อุบัติเหตุจราจรก็ยังคงเกิดขึ้น ดังนั้น เราจึงควรมีการเตรียมการเพื่อจัดการกับอุบัติเหตุให้มีผลกระทบน้อยที่สุด กระบวนการคือ E ที่ ๔ (Emergency Service) ซึ่งประกอบด้วย การนำส่งโรงพยาบาล การจัดการจราจรที่เกิดเหตุเพื่ออำนวยความสะดวกจราจรและป้องกันการเหตุที่อาจเกิดซ้ำซ้อน โดยแนวทางดำเนินการแก้ไขทั้ง ๓E และ ๔E เป็นมาตรการป้องกัน และการจัดการกับอุบัติเหตุ ซึ่งการแก้ไขที่ครบวงจรควรพิจารณาถึงทางเลือกในการเดินทางจากระบบขนส่งทางถนนไปเป็นระบบขนส่งในรูปแบบอื่นที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพที่สูงกว่า เช่น ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทางราง กรอบแนวคิดนี้คือ E ที่ ๕ (Efficiency of Transport System) หมายถึง การวางแผนระบบคมนาคมให้สอดคล้องกับการใช้ที่ดินและความต้องการเดินทาง อย่างไรก็ตาม การแก้ไขอุบัติเหตุจราจรในระยะสั้น ช่วง ๑ ปีหลังจากนี้ ภายใต้ทรัพยากรและอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรจะเป็นการดำเนินการตามหลัก ๓E เฉพาะด้านที่อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานการจราจรและขนส่ง ได้แก่ ด้านวิศวกรรม (Engineering) เข้าไปแก้ไของค์ประกอบด้านถนน (Road) และองค์ประกอบด้านสภาพแวดล้อมของถนน (Road Environmental) ที่เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยดำเนินการปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติม เครื่องหมาย สัญญาณ และอุปกรณ์จราจรให้ชัดเจนครบถ้วน การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแก้ไขกายภาพถนน การประสานงานเพื่อปรับปรุงวิสัยทัศน์ของถนน เช่น ตัดแต่งต้นไม้ริมทาง จัดเก็บป้ายโฆษณาที่บดบังป้ายจราจร โดย “โครงการลดอันตรายบริเวณจุดเสี่ยงในพื้นที่กรุงเทพมหานคร” นี้จะใช้ฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานครย้อนหลัง ๓-๕ ปี จากบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มาเป็นฐานในการสำรวจตรวจสอบและวิเคราะห์ (Road Safety Audit) หาสาเหตุและวิธีการแก้ไขโดยประสานความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาผู้เชี่ยวชาญ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อคัดเลือกพื้นที่ถนนและกำหนดกรอบวิธีดำเนินการแก้ไข โดยมีเป้าหมายพื้นที่ถนนสายสำคัญๆ ที่มีนัยสำคัญต่อการเดินทางของประชาชน มีความสำคัญต่อการลดจุดเสี่ยงอุบัติเหตุจราจรและความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร

และสอดคล้อง ...

และสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๑ ของสำนักการจราจรและขนส่งด้วย นอกจากการแก้ไขด้านวิศวกรรมแล้ว สำนักการจราจรและขนส่งจะพิจารณาดำเนินการตามหลัก E ที่ ๔ (Emergency Service) โดยการศึกษาวางแผนการจัดการจราจรแสดงหรือติดตั้งเครื่องหมายและระยะทางที่สั้นที่สุด เพื่ออำนวยความสะดวกกับพนักงานเจ้าหน้าที่ในการเคลื่อนย้ายผู้ประสบอุบัติเหตุไปยังโรงพยาบาลที่รับผู้ป่วยฉุกเฉินที่ใกล้ที่สุดในพื้นที่โดยรอบโครงการ เพื่อลดอันตรายการเสียชีวิตจากการความล่าช้าในการขนส่งผู้ประสบอุบัติเหตุอีกแนวทางหนึ่งด้วย

และเพื่อให้การดำเนินงานเพิ่มความปลอดภัยทางถนนได้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ การติดตามตรวจสอบ และประเมินผล (Monitoring and Evaluation) กิจกรรมแผนงานต่างๆ จึงเป็นสิ่งจำเป็นโดยการสนับสนุนเพิ่มบทบาทหน้าที่ของกล้อง CCTV ในพื้นที่โครงการเพื่อประโยชน์ต่อการศึกษาวเคราะห์ด้านต่างๆ ได้อีกช่องทางหนึ่ง

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อนำฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรมาดำเนินการศึกษา วิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร และกำหนดมาตรการแก้ไขตามหลักสากล ๓E และ ๔E เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรบนถนนที่กรุงเทพมหานครรับผิดชอบดูแล

๒.๒ เพื่อนำผลการศึกษาวเคราะห์และมาตรการลดอุบัติเหตุจราจรบนถนนที่กรุงเทพมหานครรับผิดชอบดูแล มาดำเนินการปรับปรุงแก้ไขด้านวิศวกรรม (Engineering) เช่น การปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติมเครื่องหมาย สัญญาณ และอุปกรณ์จราจร ให้ครบถ้วนชัดเจนถูกต้อง เพื่อลดข้อผิดพลาดองค์ประกอบทางถนนและองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม และลดข้อผิดพลาดของผู้ขับขี่ยานอันเป็นสาเหตุส่วนหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยเพิ่มมาตรการด้านการจัดเส้นทางจราจรในที่เกิดเหตุ (Emergency Service) ด้วย

๒.๓ เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่โครงการ

๒.๔ เพื่อกำจัดจุดเสี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่โครงการ

๓. ความสัมพันธ์กับภาพรวม (Theme) ในการพัฒนางานบริการ

สัมพันธ์กับภาพรวม (Theme) รอยยิ้ม เนื่องจากเป็นการพัฒนาถนนและจุดเสี่ยงอันตรายให้เกิดความปลอดภัยและสร้างความสุขแก่ประชาชน

๔. ความสอดคล้องกับนโยบาย

สอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ๒๐ ปี ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) ด้านที่ ๑ มหานครปลอดภัย มิติที่ ๑.๓ ปลอดภัย มิติที่ ๑.๓.๑.๑ ปรับปรุงสภาพถนนและจุดเสี่ยงอันตราย และแผนปฏิบัติการกรุงเทพมหานคร ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑ ด้านที่ ๑ มหานครปลอดภัย มิติที่ ๑.๓ ปลอดภัย มิติที่ ๑.๓.๑.๑ ปรับปรุงสภาพถนนและจุดเสี่ยงอันตราย

๕. กิจกรรมหลัก

๕.๑ รวบรวมสถิติอุบัติเหตุจราจรย้อนหลัง ๓-๕ ปี จาก บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๐

๕.๒ ประสาน ...

๕.๒ ประสานความร่วมมือจากสถาบันการศึกษาที่มีประสบการณ์และเชี่ยวชาญ ดำเนินการวิเคราะห์หาสาเหตุของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานในเดือนมกราคม ๒๕๖๑ การสำรวจทางกายภาพถนนและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอแนวทาง/มาตรการแก้ไขอุบัติเหตุ ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ - เดือนมีนาคม ๒๕๖๑ โดยคัดเลือกช่วงของถนนสายสำคัญๆ ในแต่ละพื้นที่เขตที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตสูงสุด จำนวน ๙ พื้นที่โครงการ และพื้นที่เขตสำคัญทางเศรษฐกิจ จำนวน ๑ พื้นที่โครงการ รวมจำนวน ๑๐ พื้นที่โครงการ ดังนี้

ลำดับ ที่	เขต	ถนน	ช่วงตำแหน่งอุบัติเหตุ	จำนวนจุดเสี่ยง
๑	ลาดกระบัง	ฉลองกรุง	หน้าโรงงาน FBT ถึง ฉลองกรุง ๘ (วัดมอญ)	๙
๒	บางขุนเทียน	บางขุนเทียน-ชายทะเล	บางขุนเทียน ๑๖ ถึง หน้าสถาบันพัฒนาข้าราชการกรมที่ดิน	๗
๓	หนองจอก	เชื่อมสัมพันธ์	เชื่อมสัมพันธ์ ๓ ถึง ตัดถนนสุวินทวงศ์	๙
๔	ประเวศ	เฉลิมพระเกียรติ ร.๙	เฉลิมพระเกียรติ ร.๙ ซ.๓๙ ถึง ม.ศุภาลัยสวนหลวง ร.๙	๙
๕	ตลิ่งชัน	พุทธมณฑลสาย ๑	ตัด ถ. บรมราชชนนี ถึง ตัดถนนสวนผัก	๕
๖	สายไหม	สายไหม	สายไหม ๓๘ ถึง ร้านอาหารครัวศรีสะเกษ	๓
๗	บางเขน	เทพารักษ์	ข.หมู่บ้านระเบียงทอง ๒ ถึง หน้า TR Plaza	๕
๘	ดอนเมือง	สรองประชา	ตัดถนนเขิดจุฬามาศ ถึง หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา	๖
๙	บางบอน	เอกชัย	เอกชัย ๓๔ ถึง เอกชัย ๑๓๐	๗
๑๐*	พระโขนง , บางนา	สุขุมวิท	ข.ปทุมณีวิถิ - แยกบางนา	๓

* ลำดับที่ ๑๐ พื้นที่เขตสำคัญทางเศรษฐกิจ

หมายเหตุ พื้นที่โครงการอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ เมื่อพบว่ามีปัญหาอุปสรรคภายหลัง

๕.๓ สำนักการจราจรและขนส่งดำเนินการแก้ไขตามแนวทาง/มาตรการแก้ไขอุบัติเหตุจากรถจักรยานระหว่างเดือนเมษายน - เดือนมิถุนายน ๒๕๖๑ โดยมีรายละเอียด เช่น

- (๑) ปรับปรุงเส้นจราจรที่ลบบเลือน
- (๒) จัดทำเส้นจราจรและเครื่องหมายจราจรพื้นทางใหม่
- (๓) ติดตั้งป้ายจราจรประเภทเตือน บังคับ และแนะนำ
- (๔) ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย ประเภท ร้วกันและราวกันอันตราย
- (๕) ติดตั้งสัญญาณไฟทางแยก
- (๖) ติดตั้งสัญญาณไฟกะพริบประกอบทางข้าม

(๖) จัดทำ ...

(๗) จัดทำทางข้าม (ม้าลาย)

(๘) ประสานสำนักงานเขตติดตั้งกิ่งไม้ที่บดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร

(๙) ติดตั้งป้ายเตือนหัวเกาะพร้อมปรับปรุงความชัดเจนของหัวเกาะ หรือเชิงลาด

ก่อนขึ้นสะพานรถยนต์ข้ามทางแยก

(๑๐) จัดทำมาตรการสงบการจราจร (Traffic Calming)

(๑๑) ติดตั้งป้ายเตือนจุดเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

(๑๒) ปรับปรุงบริเวณจุดกลับรถ

(๑๓) การติดตั้งป้ายแนะนำสำหรับรถฉุกเฉิน

ทั้งนี้ สำนักงานการจราจรและขนส่งจะนำแนวทาง/มาตรการข้างต้น มาปรับใช้แต่ละพื้นที่ตามเหมาะสมทางกายภาพ

๕.๕ จัดประชุมชี้แจงทำความเข้าใจและขอความร่วมมือเจ้าพนักงานจราจรกวดขันวินัยจราจร ในพื้นที่โครงการ ในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๑

๕.๖ จัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เส้นทางการนำส่งผู้ประสบอุบัติเหตุไปยังโรงพยาบาล แก่เจ้าหน้าที่กู้ภัยเมื่อเกิดเหตุ ในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๑

๕.๗ ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการฯ และจุดเสี่ยงอันตรายที่ได้ดำเนินการแก้ไขแล้วให้ ผู้ขับขี่รถยนต์ได้ทราบและระมัดระวัง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรและความเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ระหว่าง เดือนมิถุนายน - สิงหาคม ๒๕๖๑ ดังนี้

๑) ประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายโฆษณาในความดูแลของสำนักงานการจราจรและขนส่ง

๒) สื่อสิ่งพิมพ์ ได้แก่ แผ่นพับประชาสัมพันธ์

๓) สื่อออนไลน์ ได้แก่ เว็บไซต์และเฟสบุ๊ก ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง

๕.๘ สืบหาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในพื้นที่โครงการ จัดเก็บสถิติและประเมินผลตัวชี้วัด โครงการ ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ - เดือนกันยายน ๒๕๖๑

๖. ตัวชี้วัดของโครงการ

ตัวชี้วัด	ประเภท		เหตุผล
	เกินเป้าหมายได้	เกินเป้าหมายไม่ได้	
๖.๑ อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่โครงการ ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ โดยเทียบจากปีที่ผ่านมาในบริเวณเดียวกัน (สถิติที่ยอมรับได้ตามหลักสากลใช้สถิติ ๓ ปี)		✓	การเกิดอุบัติเหตุจราจร อาจมีสาเหตุมาจากหลายองค์ประกอบ ซึ่งสำนักงานการจราจรและขนส่ง จะดำเนินการแก้ไขในส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่องค์ประกอบด้าน ถนนและสภาพแวดล้อม เท่านั้น ดังนั้น การเกิดอุบัติเหตุจาก องค์ประกอบด้านอื่นๆ จึงเป็น ปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ จึงตั้งค่าเป้าหมายของอัตรา การเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งคาดว่า จะลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐

ตัวชี้วัด ...

ตัวชี้วัด	ประเภท		เหตุผล
	เกินเป้าหมายได้	เกินเป้าหมายไม่ได้	
๖.๒ จุดเสี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่โครงการ ได้รับการแก้ไขไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐		✓	พื้นที่ดำเนินการจุดเสี่ยงบางจุด อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น สำนักการจราจรและขนส่ง จึงไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ เพื่อดำเนินการได้
๖.๓ จัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เส้นทาง การนำส่งผู้ประสบอุบัติเหตุไปยังโรงพยาบาลแก่ เจ้าหน้าที่กู้ภัยเมื่อเกิดเหตุ อย่างน้อย ๑ ครั้ง	✓		การจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ดังกล่าว สามารถเพิ่ม การประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้าง ความรู้แก่ประชาชนและ เจ้าหน้าที่กู้ภัย มากกว่าค่า เป้าหมายได้
๖.๔ ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการฯ และจุดเสี่ยงอันตรายที่ได้ดำเนินการแก้ไขแล้วให้ ผู้ขับขี่รถยนต์ได้ทราบและระมัดระวัง ให้ปฏิบัติ ตามกฎจราจรและความเร็วไม่เกินที่กฎหมาย กำหนด จำนวน ๑ ครั้ง ดังนี้ ๑) ประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายโฆษณา ในความดูแลของสำนักการจราจรและขนส่ง ๒) สื่อสิ่งพิมพ์ ได้แก่ แผ่นพับประชาสัมพันธ์ ๓) สื่อออนไลน์ ได้แก่ เว็บไซต์และเฟสบุ๊ก ของสำนักการจราจรและขนส่ง	✓		การดำเนินการประชาสัมพันธ์ โครงการดังกล่าว สามารถเพิ่ม การประชาสัมพันธ์แก่ ผู้ขับขี่ รถยนต์ได้ทราบและระมัดระวัง ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรและ ความเร็วไม่เกินที่กฎหมาย กำหนด มากกว่าค่าเป้าหมายได้
๖.๕ จัดประชุมเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจ การดำเนินงานโครงการ พร้อมขอความร่วมมือเจ้าพนักงานจราจรในการกวดขันวินัย จราจร จำนวน ๑ ครั้ง เช่น ตรวจจับความเร็ว การใช้เข็มขัดนิรภัย/หมวกกันน็อก หรือตั้งจุด ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์	✓		การจัดประชุมดังกล่าว สามารถ เพิ่มการจัดประชุม เพื่อชี้แจง ทำความเข้าใจการดำเนินงาน โครงการดังกล่าว มากกว่า ค่าเป้าหมายได้
๖.๖ กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ดำเนินการ มีความพึงพอใจเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๕ โดยมี “กลุ่มเป้าหมาย” ดังนี้ (๑) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำนวน ๕๐ คน (๒) ประชาชน จำนวน ๒๐๐ คน (๓) ผู้ขับขี่รถยนต์ จำนวน ๒๐๐ คน (๔) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๒๐๐ คน	✓		กลุ่มเป้าหมายอาจมี ความพึงพอใจเฉลี่ยมากกว่า ค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ คือ ร้อยละ ๗๕

๗. วิธีการประเมินผลตัวชี้วัดโครงการ

๗.๑ ตัวชี้วัดลำดับที่ ๖.๑ ประเมินผลโดย นำสถิติข้อมูลมาเปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินการ

๗.๑.๑ วิธีคำนวณ :

๑) แหล่งข้อมูลที่ดำเนินการโดยสำนักงานการจราจรและขนส่ง

$$๑.๑) \quad X - Y = A$$

$$๑.๒) \quad \frac{A}{X} \times ๑๐๐ = B \%$$

โดย X = จำนวนสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่โครงการ
ก่อนดำเนินการ

Y = จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่โครงการ
หลังดำเนินการ

A = จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่โครงการ
ที่ลดลง/เพิ่มขึ้น

B = ร้อยละที่ลดลง/เพิ่มขึ้นของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรใน
พื้นที่โครงการ

๗.๑.๒ แหล่งที่มาสถิติข้อมูล จากบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ย้อนหลัง ๓-๕ ปี (พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๕๙)

๗.๒ ตัวชี้วัดลำดับที่ ๖.๒ - ๖.๕ ประเมินผลโดยใช้ผลดำเนินการตามค่าเป้าหมายกำหนดในรอบ
ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ พร้อมเปรียบเทียบสภาพก่อนดำเนินการและหลังดำเนินการจากเอกสาร/หลักฐานใน
การดำเนินการ เช่น หนังสือรายงานผลการดำเนินการ ภาพถ่าย รายงานการประชุม สื่อประชาสัมพันธ์

๗.๓ ตัวชี้วัดลำดับที่ ๖.๖ ประเมินผลโดยใช้แบบสอบถามความพึงพอใจของกลุ่มเป้าหมาย

๘. ระยะเวลาดำเนินการ

ธันวาคม ๒๕๖๐ – กันยายน ๒๕๖๑

๙. หุ้นส่วน

สำนักงานโยธา สำนักงานเขต สถานีตำรวจนครบาล และประชาชนที่สัญจรในพื้นที่โครงการ

๑๐. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑๐.๑ การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครลดลง
- ๑๐.๒ ประชาชนได้รับการดูแลคุณภาพชีวิตในการสัญจรทางบกให้มีความปลอดภัยมากขึ้น
- ๑๐.๓ สร้างความเชื่อมั่นให้กับสังคมและองค์กรต่างๆ ได้เห็นถึงความตระหนักต่อปัญหาอุบัติเหตุและบทบาทหน้าที่ของกรุงเทพมหานครที่ต้องการทำกรุงเทพมหานครให้เป็นมหานครแห่งความปลอดภัย

๑๐.๔ เป็นการพัฒนาการให้บริการสาธารณะของกรุงเทพมหานครที่เข้าถึงคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยตรงและเกิดความคุ้มค่า

ลงชื่อ.....ผู้เสนอโครงการ
(นายธนัทชัย เมฆประเสริฐราช)
ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน
สำนักการจราจรและขนส่ง

ลงชื่อ.....ผู้อนุมัติโครงการ
(นายธัญชัย หุนันวิวัฒน์)
ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง

**รายชื่อถนนสำรองที่จะดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง
ตามโครงการลดอันตรายบริเวณจุดเสี่ยงในพื้นที่กรุงเทพมหานคร**

ลำดับ ที่	เขต	ถนน	ช่วงตำแหน่งอุบัติเหตุ	จำนวนจุด อุบัติเหตุ
๑	หนองจอก	ฉลองกรุง	หน้าปั้มน้ำมันศาลเท็กซ์ ถึง หน้า บ.ไดนามิกรี ไซเคิล	๖
๒	ประเวศ	อ่อนนุช	ช.ประณตน์อม ถึง อ่อนนุช ๖๗	๖



BEST SERVICE

โครงการลดอันตรายบริเวณจุดเสี่ยงในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดย สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร



ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย
ประเภทรั้วกันและราวกันอันตราย



ปรับปรุงและจัดทำ
เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง



ปรับปรุงสัญญาณไฟ
ให้ใช้งานได้ตามปกติ



ติดตั้งป้ายจราจรประเภทเตือน
บังคับ และแนะนำ

ป้ายไว้นิลประชาสัมพันธ์โครงการ



BEST SERVICE

โครงการลดอันตรายบริเวณจุดเสี่ยงในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

โดย สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร



การติดตั้งป้ายแนะนำ
สำหรับรถฉุกเฉิน



ติดตั้งป้ายหยุดในถนนซอย
และจัดทำเส้น STOP LINE



ปรับปรุงทางข้ามให้ชัดเจน



การณรงค์ประชาสัมพันธ์

ป้ายไว้นิลประชาสัมพันธ์โครงการ

ความเป็นมาของโครงการ

อุบัติเหตุการจราจรทางถนนเป็นปัญหาระดับชาติที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญ เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรก่อให้เกิดความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สินนับเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เสียหายไปจำนวนมากในแต่ละปี ปัจจุบันแนวโน้มของผู้เสียชีวิต และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งในปี 2559 กรุงเทพมหานคร มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีผู้บาดเจ็บ จำนวน 81,032 คน และมีผู้เสียชีวิตจำนวน 548 คน

วัตถุประสงค์โครงการ

1. เพื่อนำฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรมาศึกษาและวิเคราะห์ หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร และกำหนดมาตรการแก้ไขตามหลักสากล เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรบนถนนที่กรุงเทพมหานครรับผิดชอบ ดูแล
2. เพื่อนำผลการศึกษาวิเคราะห์ และมาตรการลดอุบัติเหตุจราจรบนถนนที่กรุงเทพมหานครรับผิดชอบดูแลมาปรับปรุงแก้ไขด้านวิศวกรรม (ENGINEERING) เช่น การปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติม เครื่องหมายสัญญาณ และอุปกรณ์จราจร ให้ครบถ้วนชัดเจนและถูกต้อง
3. เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่โครงการ
4. เพื่อกำจัดจุดเสี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่โครงการ

แนวทางในการแก้ไขอุบัติเหตุจราจรจะดำเนินการแก้ไขตามหลักสากล ซึ่งประกอบด้วย :

- 1E ด้านวิศวกรรม (ENGINEERING)
- 2E ด้านการณรงค์ให้ความรู้ (EDUCATION)
- 3E ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (ENFORCEMENT)
- 4E ด้านการจัดการกับอุบัติเหตุให้มีผลกระทบน้อยที่สุด (EMERGENCY SERVICE) ประกอบด้วย การนำส่งโรงพยาบาล การจัดการจราจรในที่เกิดเหตุเพื่ออำนวยความสะดวก และป้องกันเหตุที่อาจเกิดซ้ำซ้อน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

- การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครลดลง
- ประชาชนได้รับการดูแลคุณภาพชีวิตในการสัญจรทางบกให้มีความปลอดภัยมากขึ้น
- สร้างความเชื่อมั่นให้กับสังคมและองค์กรต่างๆ ได้เห็นถึงความตระหนักต่อปัญหาอุบัติเหตุและบทบาทหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร ให้เป็นมหานครแห่งความปลอดภัย
- เป็นการพัฒนาการให้บริการสาธารณะของกรุงเทพมหานครที่เข้าถึงคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยตรงและเกิดความคุ้มค่า

พื้นที่ดำเนินการโครงการสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตสูงสุด (จุดเสี่ยง) ของช่วงถนนสายสำคัญ จำนวน 9 พื้นที่โครงการ และพื้นที่เขตสำคัญทางเศรษฐกิจจำนวน 1 พื้นที่โครงการ รวมจำนวน 10 พื้นที่โครงการ ดังนี้

ลำดับที่	เขต	ถนน	ช่วงตำแหน่งอุบัติเหตุ	จำนวนจุดเสี่ยง
1	ลาดกระบัง	ฉลองกรุง	หน้าโรงงาน FBT ถึง ฉลองกรุง 8 (วัดมอญ)	9
2	บางขุนเทียน	บางขุนเทียน-ชายทะเล	บางขุนเทียน 10 ถึง หน้าสถาบันพัฒนาข้าราชการกรมที่ดิน	7
3	หนองจอก	เชื่อมสัมพันธ์	เชื่อมสัมพันธ์ 3 ถึง คัดถนนสุวินทวงศ์	9
4	ประเวศ	เฉลิมพระเกียรติ ร.9	เฉลิมพระเกียรติ ร.9 ซ.39 ถึง ม.ศุภาลย์ สวนหลวง ร.9	9
5	คลองสาม	พุทธมณฑล สาย 1	ตัด อ.บรมราชชนนี ถึง คัดถนนสวนผัก	5
6	สายไหม	สายไหม	สายไหม 38 ถึง ซันอาหารควีวีวีสะเกษ	3
7	บางเขน	เทพารักษ์	ข.หมู่บ้านระเบียงทอง 2 ถึง หน้า TR PLAZA	5
8	ดอนเมือง	สรองประชา	คัดถนนเชิดวุฒากาศ ถึง หน่วยบัญชาการทหารพัฒนา	8
9	บางบอน	เอกชัย	เอกชัย 34 ถึง เอกชัย 130	7
10	พระโขนง , บางนา	สุขุมวิท	ข. ปุณณวิถี - แยกบางนา	3

* ลำดับที่ 10 พื้นที่เขตสำคัญทางเศรษฐกิจ

หมายเหตุ พื้นที่โครงการอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ เมื่อพบว่ามีปัญหาอุปสรรคภายหลัง

แผนพับประชาสัมพันธ์โครงการ
ด้านใน

แนวทางการดำเนินการแก้ไขของ สำนักงานการจราจรและขนส่ง

ด้านวิศวกรรม (ENGINEERING)

1. ปรับปรุงและจัดทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง
2. ติดตั้งป้ายจราจรประเภทเตือน บังคับ และแนะนำ
3. ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย ประเภทรั้วกันและราวกันอันตราย
4. ปรับปรุงสัญญาณไฟให้ใช้งานได้ตามปกติ
5. ติดตั้งสัญญาณไฟกะพริบประกอบทางข้าม
6. ติดตั้งป้ายหยุดในถนนซอยและจัดทำเส้น STOP LINE
7. จัดทำเส้นชะลอหรือติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว
8. การติดตั้งป้ายแนะนำสำหรับรถฉุกเฉิน
9. ปรับปรุงทางข้ามให้ชัดเจน

ด้านการณรงค์ให้ความรู้ (EDUCATION)

- การรณรงค์ประชาสัมพันธ์



ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

44 ถนนวิภาวดีรังสิต, แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400

โทร : 0 2354 1210 - 5 WEBSITE : WWW.BANGKOK.GO.TH/TRAFFIC/



โครงการลดอันตรายบริเวณจุดเสี่ยงในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

โดย สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร



BEST SERVICE

แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ
ด้านนอก



BEST SERVICE

**โครงการลดอันตรายบริเวณจุดเสี่ยงในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
โดย สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร**



**การติดตั้งป้ายแนะนำ
สำหรับรถฉุกเฉิน**



**ติดตั้งป้ายหยุดในถนนซอย
และจัดทำเส้น STOP LINE**



ปรับปรุงทางข้ามให้ชัดเจน



การณรงค์ประชาสัมพันธ์



BEST SERVICE

**โครงการลดอันตรายบริเวณจุดเสี่ยงในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
โดย สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร**



**ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย
ประเภทรั้วกันและราวกันอันตราย**



**ปรับปรุงและจัดทำ
เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง**



**ปรับปรุงสัญญาณไฟ
ให้ใช้งานได้ตามปกติ**



**ติดตั้งป้ายจราจรประเภทเตือน
บังคับ และแนะนำ**