

สรุปสาระสำคัญการประชุมศูนย์ความร่วมมือป้องกันอบ.กทม.(ศรท.)

วันที่ 17 สิงหาคม 2563

ณ ห้องประชุม601 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด(สนญ.)

ผู้ร่วมประชุม

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1. พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก | รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล(บช.น.) |
| 2. นพ.ธนะพงษ์ จินวงษ์ | ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) |
| 3. นายประสิทธิ์ คำเกิด | รองกรรมการผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |
| 4. นายกรณ์ เปี่ยมน้อย | นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง |
| 5. น.ส.ฮานีฟา วันเอเลาะ | นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง |
| 6. น.ส.ศิริพร รัตนทัศนีย์ | ผู้จัดการภาคอาวุโส,ภาคกรุงเทพ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |

ผู้ลาประชุม

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. นพ.พรเทพ แซ่เฮ้ง | ผู้อำนวยการศูนย์การแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ) |
| 2. นายธนนท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช | ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง(สจส.) |
| 3. นางภัททนิษฐ์ ขวัญอยู่ | หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง |

เริ่มประชุมเวลา 10.30น.

เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

➤ ผลการหารือ Grab bike

- สจส.ได้เชิญตัวแทนฝ่ายบริหารของ Grab bike มาพูดคุยแล้ว ทาง Grab แจ้งว่ายินดีให้ความร่วมมือกับทุกโครงการเนื่องจากบริษัทมีนโยบายเรื่องCSRอยู่

ที่ประชุม เห็นควรให้มีการจัดเวทีพูดคุยโดยเชิญผู้บริหารของสถานประกอบการDelivery ในกทม.ทุกบริษัทมาร่วม (เน้นกลุ่มรถจักรยานยนต์เนื่องจากความเสี่ยงสูง)เพื่อหาข้อสรุปเป็นกรอบกติกาเรื่องนโยบายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อเป็นการรับผิดชอบต่อสังคม ร่วมกัน โดยแนวทางการดำเนินการ

1. ให้ผู้ประกอบการเป็นเจ้าภาพในการขับเคลื่อน ไม่ได้เป็นเพียงผู้เข้าร่วมกิจกรรม โดยเชิญชวนให้จัดทำมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน (คณะทำงานเป็นที่ปรึกษา) รวมทั้งการกำหนดมาตรการที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน (หากเป็นไปได้ ศปถ.กทม.เชิญชวนสถานประกอบการทำ ISO39001 (ISO Road Safety))
2. มีการสอบ case (ประเด็นก่อนเกิดเหตุและหลังเกิดเหตุ)ที่มีการเกิดเหตุในกลุ่มรถจักรยานยนต์.Delivery แบบลงรายละเอียดและมีความชัดเจน เพื่อเชื่อมโยงสู่ระบบการจัดการ (การคัดเลือกบุคลากร ระบบการจัดการ การจ่ายค่าตอบแทนที่ขึ้นอยู่กับเวลาและความพึงพอใจของลูกค้าที่ทำให้พนักงานต้องขับรถด้วยความเร็ว ความพร้อมของเครื่องมือ(รถและอุปกรณ์ติดรถ)) เพื่อเสริมมาตรการ และผลักดันให้สถานประกอบการจัดเก็บข้อมูลการเกิดเหตุเองด้วย

3. การสื่อสารข้อมูล/

3. การสื่อสารข้อมูลที่จัดเก็บโดยคณะฯ ให้สถานประกอบการ Delivery ทราบ รวมถึงสื่อสารให้สังคมเข้าใจและยอมรับว่ารถที่ส่งของ Delivery ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนเป็นหลัก

****ทั้งนี้ ศปถ.ภทม.รับเป็นผู้นำหนด timeline การดำเนินการและแจ้งให้คณะฯทราบ**

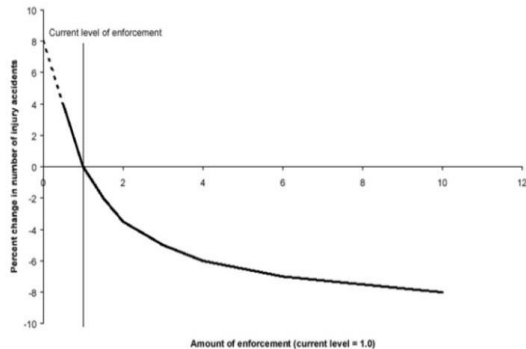
➤ **สถิติและผลการตั้งด่านเมาและด่านกวดขันวินัยจราจร**

- ปัจจุบันมีการตั้งด่านเมาโดยบก.จร.รวม 9 ด่าน เป็นด่านบนพื้นราบ 6 ด่าน บนทางด่วน 3 ด่าน ทำให้ไม่ครอบคลุมพื้นที่ เนื่องจากยังมีข้อจำกัดในการตั้งด่าน ส่วนด่านกวดขันวินัยจราจรเป็นการตั้งตามสถานการณ์ยังไม่สามารถตั้งด่านให้ครอบคลุมพื้นที่ได้เช่นกัน
- ผลการตั้งด่านเมา ด่านกวดขันวินัยจราจร และผลการตรวจจับความเร็ว(ตามที่มีข้อมูลในปัจจุบัน) ทาง บข.น.จะจัดส่งเพิ่มเติมให้ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลสนับสนุนการวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงที่พบเป็นไปในทิศทางเดียวกันหรือไม่
- เดือนต.ค.นี้ บข.น.จะมีโครงการร่วมกับบริษัทกลางฯเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กทม. โดยจะชวนศปถ.กทม.ร่วมโครงการด้วย (การขับเคลื่อนโดยความร่วมมือของภาคีเครือข่าย)

ที่ประชุม ข้อเสนอแนะดังนี้

1. เห็นควรให้มีการทำ baseline ข้อมูลการตั้งด่านเมาและสถิติการเกิดเหตุจากเมาขับ (ทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิต) เพื่อเป็นข้อมูล backup และนำเสนอกับผู้บังคับบัญชา/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงความจำเป็นในการตั้งด่าน รวมถึงสื่อสารกับสื่อมวลชนเพื่อให้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบว่าทำไมจึงต้องตั้งด่าน และเมื่อดำเนินการแล้วควรเก็บสถิติเพื่อดูว่าอุบัติเหตุจากเมาขับลดลงมากน้อยแค่ไหน และนำเสนอให้นำเสนอให้ผู้บังคับบัญชา/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องถึงความจำเป็นที่ต้องตั้งด่านต่อ รวมถึงสื่อสารกับสื่อมวลชนเพื่อให้ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบว่าจำเป็นต้องมีด่านและด่านเมาช่วยลดอุบัติเหตุเมาขับได้จริง
2. มีการกำหนดเป้าหมาย/ตัวชี้วัดที่ชัดเจน อาจตั้งเป้า อุบัติเหตุจากเมาขับลดลง 10%
3. สร้างการรับรู้ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบว่ามีการตั้งด่านตรงจุดไหนบ้าง ช่วงเวลาใด เนื่องจากเป็นการตั้งด่านเพื่อวัตถุประสงค์ในการป้องปรามมากกว่ามุ่งจับกุม(ลดแรงต้าน) ทั้งนี้ต้องมีการวางแผนรูปแบบด่านให้สอดคล้องด้วย
4. ตัวอย่างการวิเคราะห์เรื่องความสัมพันธ์ของการตั้งด่านเมากับการเกิดอุบัติเหตุเมาขับ และรูปแบบการตั้งด่าน/รณรงค์เรื่องด่านเมา

ความสัมพันธ์ระหว่างการบังคับใช้กฎหมายจราจรและการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
ศึกษาโดย Elvik [2001]

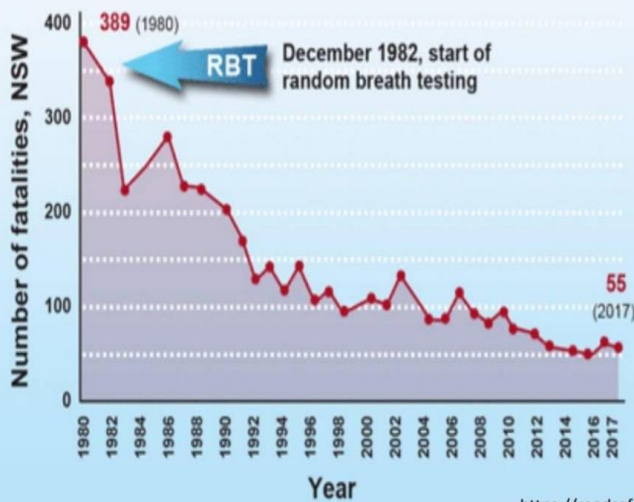


Henstridge et al [1997] ระบุความสัมพันธ์ระดับการสุ่มตรวจแอลกอฮอล์ กับอุบัติเหตุรุนแรงทางถนนในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ในช่วงปีพ.ศ. 2519-2535 [1976-1992]

- ↑ **เพิ่มการสุ่มตรวจระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจจากระดับที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันขึ้นมาร้อยละ 10**
- **สัมพันธ์กับการลดลงของอุบัติเหตุทางถนนที่ทำให้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส ↓ ร้อยละ 3.5 โดยมีค่าความยืดหยุ่นอยู่ที่ -0.35**

ที่มา : WHO ประเทศไทย

Number killed from alcohol-related crashes, 1980-2017

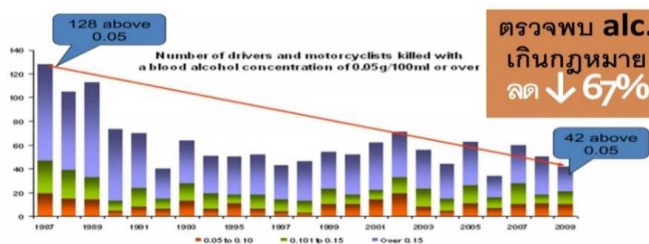


RBT : Random breath testing รัฐ NSW เริ่ม ค.ศ.1982. ส่งผลการเสียชีวิตจากการชนที่คนขับดื่มร่วมด้วยลดลงจาก **40%** → **15%** ในปี ค.ศ. 2017 โดยตำรวจเป้าตรวจวัดแอลกอฮอล์เฉลี่ยปีละ 5 ล้านครั้ง (ปชก. NSW 7.544 ล้านคน)

รถตำรวจทุกคันเป็น mobile RBT

- สุ่มเรียกตรวจรถเพื่อวัด **Alc.**
- จับกุมดำเนินคดีถ้าเกินกฎหมายกำหนด
- มีการตรวจวัดแอลกอฮอล์คนขับและคู่กรณี **ทุกราย** เมื่อมีการชน

<https://roadsafety.transport.nsw.gov.au/staying-safe/alcohol-drugs/drink-driving/rbt/index.html>



In 2009, a total of 42 drivers and motorcyclists were killed with a blood alcohol concentration (BAC) of 0.05 g/100ml and over



วงล้อมเหล็ก (Ring of Steel)



การตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ และ ผู้ขับขี่ที่ขาดความพร้อม

Harrison และคณะ (Harrison et al, 2003)

ได้แนะนำแนวทางปฏิบัติที่มีประสิทธิผล ดังนี้

1.เห็นได้ชัดเจน โดยควบคู่ไปกับการปฏิบัติการเคลื่อนที่ [เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่พยายามหลบเลี่ยงจากการถูกสุ่มตรวจระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจโดยขับรถเสี่ยงไปใช้ถนนเส้นรอง]

2.RBT เส้นทางนอกเมือง ทำควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายแบบเปิดเผย เพื่อเพิ่มการรับรู้ของผู้ขับขี่ต่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างเปิดเผยและการจับกุม

ที่มา : WHO ประเทศไทย

กรณีตัวอย่าง : สรุปประเด็น
“มาตรการดื่มขับ” ..

ประกอบการบูรณาการข้อมูล เพื่อ **กำกับ-ติดตาม-ประเมินผล** การดำเนินงานในมาตรการสำคัญ โดย ศปถ. จังหวัด-อำเภอ-ตำบล (อปท)

ศปถ. จังหวัด อำเภอ ตำบล	ต้นน้ำ		กลางน้ำ		ปลายน้ำ	
	เกิดนโยบาย มต.องค์กร สังคม ชุมชน ↑	แหล่งที่ดื่ม บิลิกอก้ากับ แสมควบคุมal.c. สรรพสามิต อื่น ๆ	กลุ่ม (A) ด่าน-คดีเมาขับ ส่งคุมประพฤติ	กลุ่ม (B) อุบัติเหตุเมาขับชน เจ็บ/ตาย	พฤติกรรม ดื่มขับ ↓ อุบัติเหตุ ↓	บาดเจ็บ/เสียชีวิต ที่ดื่มร่วมด้วย <20 ปี รวม
ตำบล ก.						
ตำบล ข.						
.....						

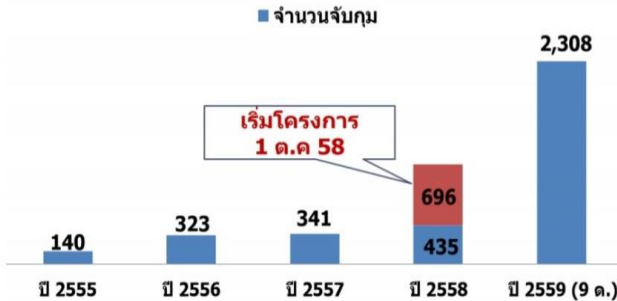
ศปถ.จังหวัด-อำเภอ : นำ **CASE** เจ็บ/ตาย วิเคราะห์ **Gap**

และวางแผนดำเนินการ ตั้งแต่ ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ ทั้งเทศกาล-ช่วงปกติ



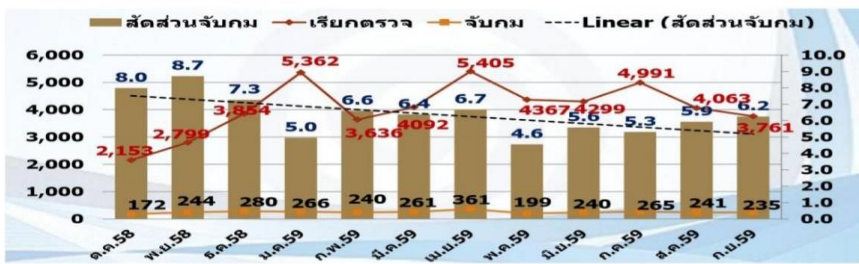
การประเมินผลโครงการพัฒนาความร่วมมือภาคีเครือข่าย ในการแก้ปัญหาเมาซ์ จ.ภูเก็ต

จำนวนจับกุมเมาแล้วขับ ปี 2555 – ก.ย.2559



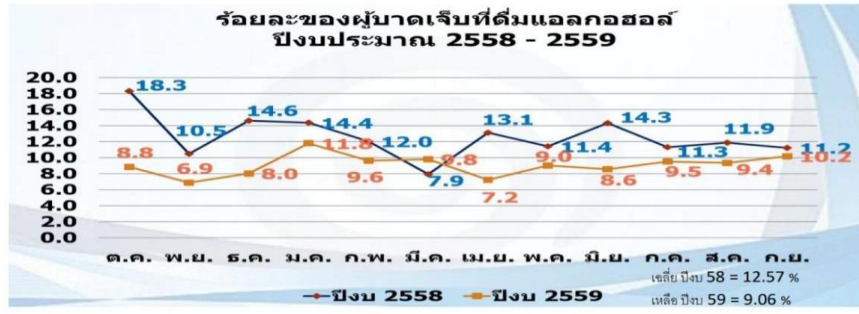
ศุรางค์ศรี ศิคมโนชญ์ นักวิชาการสาธารณสุข จ.ภูเก็ต

วิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research)



ปีงบประมาณ 2558

- เรียกตรวจ 48,782 ราย (ปชก.410,211 คน) คิดเป็น 1:10 ปชก.+ นทท.
- ดำเนินคดี 3,004 ราย



ปี พศ. 59 เทียบกับ 58

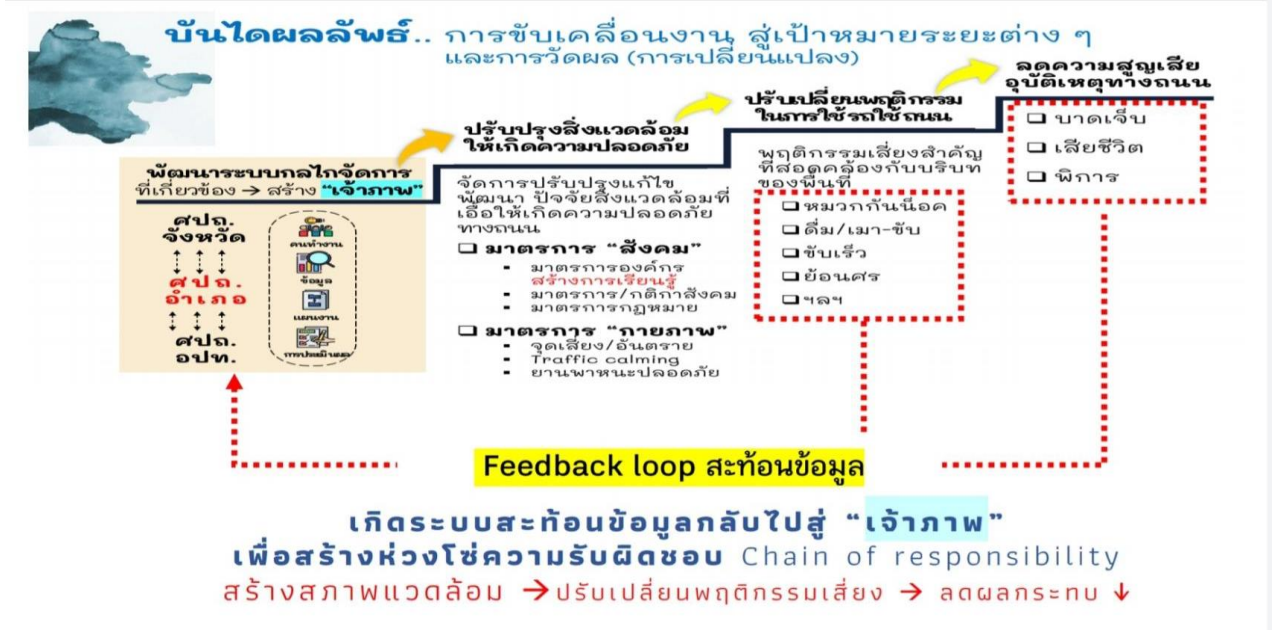
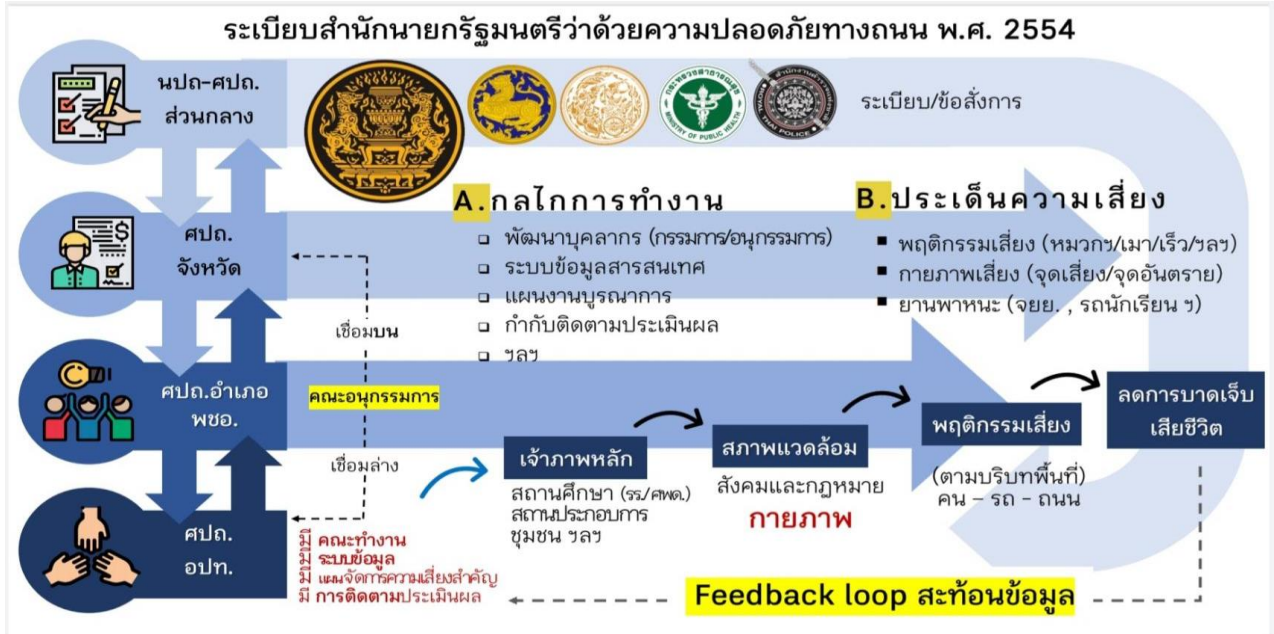
อุบัติเหตุที่มี alc. ร่วมด้วย

บาดเจ็บ ↓ 142 (19%)

- การจัดการข้อมูลของศปภ.กทม.กับศปภ.เขต
 - ปัจจุบันศปภ.เขตมีการกำหนด 1 เขต โชนตามนโยบายของศปภ.กทม. แต่ยังไม่มีการสืบสวนอุบัติเหตุตูดยศปภ.เขตเอง
 - ศปภ.เขตยังขาดความรู้ความชำนาญเรื่องการจัดการข้อมูล
 - ที่ประชุม ข้อเสนอแนะดังนี้
 - 1. สนับสนุนให้ ศปภ.เขต มีคนจัดการเรื่องข้อมูลเขตละ 1 คนโดยมีการจัดเวทีให้ความรู้ด้านการจัดการข้อมูลเพื่อให้สามารถดูข้อมูลเป็น ทราบแหล่งที่มาของข้อมูล วิเคราะห์และนำข้อมูลไปใช้ได้ (ศปภ.กทม.ร่วมกับบริษัทกลางๆเป็นการต่อยอด MOU Driver) โดยขอให้ร่างกำหนดการเพื่อนำเสนอที่ประชุมเดือนก.ย.63
 - 2. กระตุ้นให้ ศปภ.เขต มีการขับเคลื่อนร่วมกับภาคีเครือข่ายในพื้นที่ โดยใช้ข้อมูลเคสเสียชีวิตที่คณะฯจัดเป็นexcel ก่อนแล้วค่อยขยายเคสบาดเจ็บเป็นระยะต่อไป
 - 3. ทำอย่างไรให้/

3. ทำอย่างไรให้ ศปถ.เขต นำcaseอุบัติเหตุในพื้นที่มาคุยกันและนำไปสู่การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อให้การวิเคราะห์แบบเห็นความสัมพันธ์ของพฤติกรรมกับสภาพแวดล้อมและเชื่อมโยงไปสู่การหาเจ้าภาพจัดการอย่างตรงจุด เพื่อให้เกิดมาตรการทางสังคมควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมาย)

4. รูปแบบการจัดการของศปถ.เขต





รายงานสถานการณ์เดือนกรกฎาคม 2563

1. จากข้อมูลเดือนเมษายน - กรกฎาคม พบว่ากรม.อุบัติเหตุลดลงจากปี2562 คิดเป็น 17.65% จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง คิดเป็น 14.49% **ภาพรวมทั้งประเทศอุบัติเหตุเสียชีวิตสะสม7เดือนลดลง13.64% เดือน4-7 ลดลง 18.72%

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

- โรคระบาดCOVID-19 และโรงเรียนเปิดเทอมซ้ำ
 - ปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์.เพื่อการขนส่งสิ่งของและอาหารเพิ่มขึ้น(ธุรกิจ Delivery เติบโตอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์COVID-19)
2. เขตที่เกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต มากที่สุดคือ เขตบางขุนเทียน หนองจอก ลาดกระบัง
 3. เวลาเกิดเหตุมากที่สุด เปลี่ยนจากเวลา22.00-01.59น.และ02.00-05.59น. เป็นเวลา18.00-21.59น.และ22.00-01.59 น. เวลาที่เกิดเหตุเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือเวลา 10.00-13.59น. ซึ่งเป็นช่วงอาหารกลางวัน
 4. วันเกิดเหตุมากที่สุด เปลี่ยนจากวันจันทร์,เสาร์ เป็นวันศุกร์,อาทิตย์ โดยเกิดในช่วงเวลา18.00-21.59น.และ22.00-01.59น. มากที่สุด
 5. ช่วงอายุที่เกิดเหตุมากที่สุดคือกลุ่มวัยทำงานตอนต้น คิดเป็น30.51% (เพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น16.13% ผู้สูงอายุมีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มมากที่สุด คิดเป็น58.82% รองลงมาคือช่วงมัธยมต้น 33.33% และมัธยมปลาย 26.67%
 6. จากการเก็บข้อมูลการใส่/ไม่ใส่หมวก ได้ 61.17% ของ จน.ผู้เสียชีวิตจากการขับขี่/ซ้อนรถจักรยานยนต์.ปี2563 พบว่าผู้เสียชีวิตจากการขับขี่/ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์.ไม่สวมหมวกถึง63% สะท้อนให้เห็นว่าผู้ขับขี่/ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์.ไม่สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น
 7. ผู้สูงอายุ(61ปีขึ้นไป)ที่เสียชีวิต
 - 7.1 เพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น 52.94%
 - เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. 23% ลดลงจากปี2562 คิดเป็น -45.45%
 - เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์. 8% เพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น 100%

- เป็นคนเดินข้ามถนนที่ถูกรถจยย.ชน 35% เพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น 200%
- เป็นคนเดินข้ามถนนที่ถูกรถอื่นชน 23% เพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น 200% (มีเพียงรายเดียวที่ถูกชนข้างถนน)

7.2 ช่วงเวลาที่ผู้สูงอายุเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ 06.00-09.59น. คิดเป็น29.17% รองลงมาคือ10.00-13.59น.คิดเป็น 20.83%

7.3 ถนนที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เป็นถนนสายหลัก ซึ่งไม่มีทางม้าลาย มีสะพานลอยแต่สะพานลอยส่วนใหญ่สูงประกอบกับ โดยทางกายภาพผู้สูงอายุจะเดินขึ้นสะพานลอยไม่ไหว จึงเลือกเดินข้ามถนนแทนและลักษณะการเดินข้ามถนนก็จะเดินช้าๆไม่สามารถเดินเร็วๆได้

8. รถจยย.ที่เกิดเหตุไม่มีประกัน 23.86%

ที่ประชุม ข้อเสนอแนะดังนี้

1. เห็นควรสนับสนุนให้ ศปถ.เขต ร่วมสืบสวนอุบัติเหตุ case ผู้สูงอายุเสียชีวิต เพื่อชวนชุมชนทำมาตรการชุมชน และให้ความรู้/เสริมอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการเดินข้ามถนนอย่างปลอดภัยให้กับผู้สูงอายุ และจะเป็นการสอดคล้องกับโครงการสูงวัยไม่ตายบนถนนของกทม.ด้วย โดยชวนศปถ.กทม.ดำเนินการใน 2 กลุ่มดังนี้

1.1 สื่อสารกับชุมชนและผู้สูงอายุเพื่อให้รู้ถึงความเสี่ยง

1.2 สื่อสารกับกลุ่มคู่กรณี คือ รถยนต์ รถจยย. ให้เห็นถึงความสำคัญที่ต้องหยุดรถให้ผู้สูงอายุเดินข้ามถนน

2. ปัจจุบันผู้ขับขี่/ซ้อนท้ายรถจยย.ไม่สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น จึงควรรณรงค์เรื่องการสวมหมวกให้มากขึ้น

Case base I (คลิปประกอบใน PPT)

- วันพฤหัสบดีที่ 30 กรกฎาคม 2563 เวลา 15.15น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนเชื่อมสัมพันธ์ บริเวณหน้าบริษัทดินสอสยาม จำกัด เขตหนองจอก ท้องที่สน.หนองจอก มีผู้เสียชีวิต 3 ราย (เป็นคนในครอบครัวเดียวกันและหนึ่งในนั้นเป็นเด็กอายุ 8 ปี) คนขับรถกระบะคันที่ข้ามเลนมา(ขับด้วยความเร็ว)เป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยมหานคร
- พฤติการณ์ นศ.ได้ขับรถออกมาจากมหาวิทยาลัยมหานคร แล้วกลับรถ ก่อนถึงจุดเกิดเหตุเป็นคันคลองระบายน้ำซึ่งเป็นจุดที่พื้นถนนไม่เรียบ เมื่อรถวิ่งมาด้วยความเร็วทำให้รถเหินได้
- ถนนเชื่อมสัมพันธ์เกิดอุบัติเหตุรุนแรงบ่อยครั้ง และมีจุดที่เป็นลักษณะสะพานข้ามคลองระบายน้ำเช่นนี้ตลอดทั้งเส้น ที่ประชุม มีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ให้ ศปถ.เขตหนองจอก ทำการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก ทำอย่างไรให้ศปถ.เขตสามารถเชื่อมโยงไปสู่ต้นทาง (เจ้าภาพ)ได้ (ศปถ.กทม.รับเป็นผู้ประสาน ศปถ.เขตหนองจอก)

2. ศปถ.เขตหนองจอก เชิญชวนมหาวิทยาลัยมหานคร ขับเคลื่อนเรื่องมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา (หาเจ้าภาพจัดการเรื่องนศ.ขับรถเร็ว)

3. หากรือในส่วนของการแก้ไขเฉพาะหน้า ในส่วนที่ยังไม่สามารถจัดการเรื่องความเร็วได้ จะลดความเสี่ยงด้านกายภาพได้อย่างไร

4. สนับสนุนให้ ศปถ.เขต ทุกเขตมีการนำ Case ไปพูดคุยกันในวงประชุม ศปถ.เขต เพื่อให้ Feedback Loop สิ้นลง

Case base II (คลิปประกอบใน PPT)


- วันพุธที่ 5 สิงหาคม 2563 เวลา 8.45น. สถานที่เกิดเหตุ หัวถนนพระราม2 ขาเข้า แยกบางปะแก้ว เขตจอมทอง ท้องที่สน.บางมด มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (เป็นผู้ขับขี่รถจยย.อายุ 66 ปี)

ข้อสังเกต

1. เวลาเกิดเหตุเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน
2. ถนนพระราม2 เป็นถนนที่มีปริมาณรถหนาแน่นตลอดทั้งสาย โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน
3. จุดที่รถจยย.จอดข้างรถบรรทุกพ่วง เป็นจุดอันตราย
4. บริเวณเสาสัญญาณจราจร มีขอบทางยื่นออกมา(ตามภาพในPPTประกอบ) ซึ่งรูปแบบเช่นนี้ ไม่พบในเขตกท.ชั้นใน แต่กท.ชั้นนอกจะมีค่อนข้างมาก
5. อุบัติเหตุ รถบรรทุก/รถพ่วงชนรถจยย./คนเดินข้ามถนนเกิดขึ้นบ่อยครั้ง(เดือน4-7/63 รถบรรทุกชนรถจยย.18ราย เป็นรถพ่วงชนรถจยย.10ราย)
6. ข้อบังคับการห้ามรถบรรทุก10ล้อขึ้นไป,รถพ่วง ถนนพระราม2 (ทางแยกถนนสุขสวัสดิ์-สุดเขตกท.),ถนนสุขสวัสดิ์ (ทางแยกถนนสุขสวัสดิ์-สุดเขตกท.)เป็นถนนที่ยกเว้น(17สาย)ที่อนุญาตให้เดินรถบรรทุกได้ตลอดเวลา

ที่ประชุม ข้อเสนอแนะ สปถ.กท.ดังนี้

1. การแก้ไขระยะสั้น ทำอย่างไรให้รถจยย.ไม่มาจอดตรงบริเวณจุดที่เกิดเหตุ เนื่องจากเป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง
2. การแก้ไขระยะยาว เช่น ย้ายเสาสัญญาณไฟจราจรได้หรือไม่ หากย้ายไม่ได้ จะทำการแก้ไขหรือมีมาตรการอย่างไรเพื่อลดความเสี่ยงทางกายภาพ

 นัดหมายประชุมครั้งถัดไป สัปดาห์ที่2 ของเดือนก.ย. โดยบริษัทกลางฯจะประสานแจ้งวันนัดหมายล่วงหน้าอย่างน้อย5วัน

ปิดประชุม เวลา 12.30น.

ศิริพร รัตนทัศนีย์

ผู้บันทึก