

สรุปสาระสำคัญการประชุมศูนย์ความร่วมมือป้องกันอบ.กทม.(ศรท.)

วันที่ 10 กันยายน 2563

ZOOM Conference

ผู้ร่วมประชุม

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก | รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล |
| 2. นพ.ธนะพงษ์ จินวงษ์ | ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) |
| 3. นายประสิทธิ์ คำเกิด | รองกรรมการผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |
| 4. นางภัททนี ชวัญอยู่ | หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง |
| 5. นพ.คมชิต ชวนัสพร | หัวหน้ากลุ่มงานบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร |
| 6. นายกรณ์ เปี่ยมน้อย | นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง |
| 7. นายประชาธิ์ ทิมา | นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง |
| 8. น.ส.ประภัสสร อ่อนเข้ม | นักวิชาการสาธารณสุข |
| 9. น.ส.ฮานีฟา วันเอเลาะ | นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง |
| 10. นายปิยะพงษ์ คงเมือง | นักวิชาการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน |
| 11. น.ส.ศิริพร รัตนทัศน์ | ผู้จัดการภาคอาวุโส,ภาคกรุงเทพ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |

ผู้ลาประชุม

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. นพ.พรเทพ แซ่เอ็ง | ผู้อำนวยการศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ) |
| 2. นายธนันท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช | ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง(สจส.) |

เริ่มประชุมเวลา 10.00น.

เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

➤ ผลการหารือ Grab bike

- สจส.ยังไม่ได้มีการนัดหมายบริษัทที่ทำธุรกิจDelivery มาพูดคุยเพิ่มเติมตามที่ประชุมมีข้อเสนอแนะไว้ในการประชุมครั้งที่แล้ว

ที่ประชุม ขอให้ สจส. กำหนด Timeline การดำเนินการในเรื่องนี้และแจ้งความคืบหน้าให้คณะฯทราบผ่าน line group ด้วย

➤ ความร่วมมือเพื่อพัฒนาการบริหารจัดการข้อมูล

- สจส.ได้จัดทำโครงการ “พัฒนาศักยภาพการใช้ข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์และป้องกันอุบัติเหตุทางถนน” เป็นการอบรมเจ้าหน้าที่เขตทั้ง 50เขต(รุ่นที่1 วันที่16ก.ย.63 , รุ่นที่2 วันที่24ก.ย.63) โดยกำหนดวัตถุประสงค์
1. เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมได้รับความรู้ ความเข้าใจ ในการสืบค้น การบันทึก การวิเคราะห์สรุป และการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
2. เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานในเชิงป้องกันและ

การแก้ไขการเกิด/

การแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
ขั้นตอนการดำเนินการ

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ก.ย. ๖๓	ต.ค. ๖๓	พ.ย. ๖๓	ธ.ค. ๖๓
๑. สำนักการจราจรและขนส่งร่วมกับบริษัทกลางฯจัดทำโครงการ “พัฒนาศักยภาพการใช้ข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์และป้องกันอุบัติเหตุทางถนน”	→			
๒. จัดการฝึกอบรมหลักสูตร “พัฒนาศักยภาพการใช้ข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์และป้องกันอุบัติเหตุทางถนน”		→		
๓. เจ้าหน้าที่เขตที่เข้ารับการอบรมจัดทำข้อมูลและวิเคราะห์เบื้องต้นนำเสนอในที่ประชุม สปถ.เขต			→	
๔. ติดตามและประเมินผล				→

➤ ติดตามความคืบหน้าการจัดการแก้ไข/ป้องกัน case base จากการประชุมครั้งที่แล้ว

○ Case I อุบัติเหตุเมื่อวันที่30ก.ค.63 ถนนเชื่อมสัมพันธ์

- สืบเนื่องจากการประชุมครั้งที่แล้ว สจส.รับจะไปประสานสปถ.เขตหนองจอกในส่วนของการสืบสวนอุบัติเหตุและการเข้าไปเชิญชวนมหาวิทยาลัยมหานครร่วมเป็นเจ้าภาพเรื่องการจัดการความเร็ว
- คุณประจักษ์(สจส.)จะติดตามผลจากกลุ่มงานวิชาการฯและสปถ.เขตหนองจอก และแจ้งความคืบหน้าให้คณะฯทราบทาง line group

○ Case II อุบัติเหตุเมื่อวันที่5ส.ค.63 แยกบางปะแก้ว

- สืบเนื่องจากรยังติดประเด็นการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงด้านกายภาพถนน
- คุณกรณ์(สจส.)รับไปประสานส่วนงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหารือแนวทางแก้ไข และแจ้งผลให้คณะฯทราบทาง line group

ที่ประชุม มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. หากมีความคืบหน้าเรื่องจัดการแก้ไข หรือมีความคืบหน้าเรื่อง Case ขอให้สื่อสารใน Line group (ระหว่างทาง)เพื่อไม่ให้นานเกินไปอาจทำให้ลืมนได้ แล้วค่อยนำมาสรุปพูดคุยกันในการประชุมอีกครั้ง ทั้งนี้ ในสรุปสาระสำคัญการประชุมจะแจ้งเจ้าภาพที่รับผิดชอบในแต่ละเรื่องไว้ เพื่อเตือนความจำและสามารถติดตามเรื่องได้ ทั้งนี้ ขอให้เจ้าภาพที่รับเรื่องไปดำเนินการ แจ้งความคืบหน้า/ผลการจัดการให้คณะฯทราบผ่าน line group ด้วย
2. ขอให้นำภาพ Case ที่ติดตามมาประกอบใน PPT ด้วยเพื่อเป็นการย้ำเตือนจะทำให้คณะฯ Case ได้ง่ายขึ้น
3. เรื่องที่สจส. เห็นว่าน่าสนใจหรือมีประเด็นที่น่าจะนำไปโยนให้ศูนย์ฯถนน ก็สามารถนำไปพูดคุยต่อในสปถ.กทม.ได้
4. วันที่13ก.ย.63 กลุ่มปลดแอกสองล้อนัดรวมพลผ่าน Facebook (400-500คน) ที่ศาลาว่าการกรุงเทพฯ ยังไม่ทราบว่า เป็นการรวมพลเพื่อทวงถามเกี่ยวกับเรื่องใด

รายงานสถานการณ์เดือนสิงหาคม 2563

1. จากข้อมูลเดือนเม.ย. – ส.ค. พบว่ากทม. จำนวนอุบัติเหตุลดลงจาก ปี2562 คิดเป็น -16.18% จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง คิดเป็น -12.46% ใกล้เคียงกับภาพรวมทั้งประเทศที่ลดลง -17.42%

**ภาพรวมทั้งประเทศอุบัติเหตุเสียชีวิตสะสม 8 เดือนลดลง -13.81%

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

- โรคระบาดCOVID-19 และโรงเรียนเปิดเทอมช้า
 - ปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อการขนส่งสิ่งของและอาหารเพิ่มขึ้น(ธุรกิจ Delivery เติบโตอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์COVID-19)
2. กลุ่มเขตที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ กลุ่มเขตกรุงเทพมหานครตะวันออก(แม้ว่าจะมีสัดส่วนที่ลดลงจากปี2562) เขตที่เกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต มากที่สุดคือ เขตบางขุนเทียน หนองจอก ลาดกระบัง
3. เวลาเกิดเหตุมากที่สุด เปลี่ยนจากเวลา22.00-01.59น.และ02.00-05.59น.(ปี2562) เป็นเวลา18.00-21.59น.และ 22.00-01.59น. เวลาที่เกิดเหตุเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือเวลา18.00-21.59น.และ10.00-13.59น. ซึ่งเป็นช่วงอาหารกลางวัน และอาหารเย็น
4. วันเกิดเหตุมากที่สุด เปลี่ยนจากวันเสาร์,อาทิตย์(ปี2562) เป็นวันศุกร์,อาทิตย์ โดยทั้งวันศุกร์และวันอาทิตย์เกิดในช่วงเวลา18.00-21.59น.และ22.00-01.59น. มากที่สุด
5. เพศชายมีสัดส่วนการเสียชีวิตสูงกว่าเพศหญิง และส่วนใหญ่เป็นการเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ
6. ช่วงอายุที่เกิดเหตุมากที่สุดคือกลุ่มวัยทำงานตอนต้น 28.81% , วัยทำงานตอนกลาง 19.54% , วัยทำงานตอนปลาย 14.90% , ผู้สูงอายุ 10.26% กลุ่มที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มมากที่สุด คือ มัธยมปลาย 41.18% , ผู้สูงอายุ 24% เห็นได้ว่ากลุ่มผู้สูงอายุซึ่งเป็นกลุ่มเปราะบางมีอัตราการเสียชีวิตที่มีสัดส่วนสูงและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีกด้วย
7. สถานะของผู้ประสบภัยพบว่า เป็นผู้ขับขี่ 72.85%(ลดลงจากปี62คิดเป็น-23.61%) ผู้โดยสาร 13.91%(เพิ่มขึ้น 44.83%) คนเดินเท้า(เดินข้ามถนน) 11.59% %(เพิ่มขึ้น34.62%) โดยประเภทที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์.
8. ลักษณะถนนที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ ทางตรง 75% , ทางแยก 8% , สะพาน 6%
9. จากการเก็บข้อมูลการใส่/ไม่ใส่หมวกนิรภัย ได้ 59.59% ของ จำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับขี่/ซ้อนรถจักรยานยนต์.เดือนเม.ย.- ส.ค.63 พบว่าผู้เสียชีวิตจากการขับขี่/ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์. ไม่สวมหมวก 66% ซึ่งใกล้เคียงกับเดือนมิ.ย.และก.ค. สะท้อนให้เห็นว่าผู้ขับขี่/ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์.มีแนวโน้มไม่สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น
10. ผู้สูงอายุ(61ปีขึ้นไป) ที่เสียชีวิต
- 10.1 เพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น 24%
- เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. 29.03% ลดลงจากปี2562 คิดเป็น -30.77% (อยู่ในช่วงอายุ61-79ปี)
 - เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์. 9.68% เพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น 200% (อยู่ในช่วงอายุ61-79ปี)
 - เป็นคนขี่จักรยาน 6.45%
 - เป็นคนเดินข้ามถนนที่ถูกรถชน 54.84% เพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น 89% (ถูกชนขณะเดินข้ามถนน 16ราย ขณะอยู่ริมถนน 1 ราย)

10.2 ช่วงเวลาที่ผู้สูงอายุเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ 06.00-09.59น. คิดเป็น 32.26% รองลงมาคือ 18.00-21.59น. คิดเป็น 25.81% และ 10.00-13.59น. คิดเป็น 19.35% ช่วงเวลาที่เกิดเหตุเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือ 10.00-13.59น. เพิ่มขึ้น 200% , 18.00-21.59น. เพิ่มขึ้น 167% , 06.00-09.59น. เพิ่มขึ้น 67%

10.3 เกิดเหตุในวันธรรมดามากกว่าวันหยุด

10.4 ถนนที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เป็นถนนสายหลัก ซึ่งไม่มีทางม้าลาย มีสะพานลอยแต่สะพานลอยสูงและชัน โดยทางกายภาพของผู้สูงอายุเอง ทำให้เดินขึ้นสะพานลอยไม่ไหว

ที่ประชุม มีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ขอให้บริษัทกลางฯทำข้อมูลเพิ่มเติมในส่วนของคุณลักษณะเหตุ ประเภทที่เกิดเหตุและสถานะผู้ประสบภัย ของกลุ่มเขตกรุงเทพตะวันออก ซึ่งเป็นกลุ่มเขตที่มีอุบัติเหตุเกิดมากที่สุด เพื่อประกอบการวิเคราะห์สาเหตุ (เพิ่มเติมข้อมูลในการประชุมเดือนถัดไป)

2. ขอให้นำผลการบังคับใช้กฎหมาย (ตีหมับ, หมวกนิรภัย, เร็ว) มาประกอบการประมวลผลภาพรวม โดยบ.ชน.จะเป็นผู้จัดส่งสถิติการจับกุมทั้งสามเรื่องให้ทุกต้นเดือน(ก่อนการประชุมประจำเดือนของคุณฯ)

3. ภาพรวมอป.ใน กทม.ลดลง แต่ไม่ได้ลดลงทุกเขต ขอให้บริษัทกลางฯเพิ่มข้อสังเกตเป็นรายกลุ่มเขต และข้อมูลเหล่านี้ขอให้ส่งต่อให้ศปด.เขตเพื่อนำไปลงลึกในรายละเอียด อาจเป็นรูปแบบการสอบ case เชิงลึก เช่น caseผู้สูงอายุเสียชีวิตหรือกลุ่มที่น่าสนใจ ซึ่งจะทำให้เขตได้ฝึกและเห็นโจทย์ของตัวเองด้วย (เนื่องจากมี case จำนวนมาก กทม.ไม่สามารถดำเนินการได้เองทั้งหมดจึงควรกระจายให้ศปด.เขต)

** ทั้งนี้ สจส.ได้จัดทำข้อมูลจำแนกเป็นรายเขตตามข้อมูลของคุณฯ โดยให้ศปด.เขตแจ้งผลความคืบหน้ากลับมาที่สจส. คุณประชาวิทย์(สจส.)รับไปประสานติดตามผลจากกลุ่มงานวิชาการ และแจ้งให้คณะฯทราบทาง line group ทุกเดือนก่อนการประชุมคุณฯ

4. ข้อมูลที่บ่งชี้ เริ่มจะเห็นเงื่อนงำที่สำคัญตามกลุ่มอายุ คนกทม.เสียชีวิตด้วยเหตุปัจจัยที่ต่างกัน เนื่องจากการเดินทางที่ต่างกัน ขอให้บริษัทกลางฯนำกลุ่มอายุมา sub group กับช่วงเวลา(แจกแจงความสัมพันธ์ของกลุ่มอายุกับช่วงเวลาเกิดเหตุ) เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ด้านควรตั้งช่วงเวลาใด และถ้าเห็นข้อมูลแล้วหลายๆท่านอาจมีสมมุติฐานเพิ่มเติม ขอให้แจ้งสมมุติฐานเพิ่มเติมใน line group เพื่อรวบรวมนำมาวิเคราะห์และหาหรือแนวทางป้องกันแก้ไขต่อไป ทั้งนี้จะทำให้การจัดการข้อมูลชี้เฉพาะลงไปในกลุ่มเฉพาะ และเป็นการร่วมกันฝึกวิเคราะห์ไปด้วยอีกทาง

5. จากนโยบาย 1 เขต 1 โชน ของศปด.กท. คณะฯนี้จะช่วยเรื่องนี้ได้โดยช่วยชี้เป้าหลักๆเพิ่มเติมให้กับเขต และขอให้ สจส. รวบรวมความคืบหน้า และการขับเคลื่อน ทั้งของศปด.กท.และศปด.เขตทั้ง50เขต ส่งให้คณะฯทาง line group เพื่อนำมาประกอบการประมวลผลภาพรวมและการประมวลผลระดับพื้นที่

6. หากบริษัทกลางฯทำอย่างไรให้เก็บข้อมูลคนสวม/ไม่สวมหมวก เป็นรายเดือนได้ทุกจังหวัด เนื่องจากเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์

7. เนื่องจากพื้นที่กรุงเทพชั้นใน (บก.น.1,5,6) เป็นพื้นที่ที่รถไม่สามารถใช้ความเร็วได้ ทำให้มีความจำเป็นในการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบ้าง ไม่สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ทำให้ สน.ในพื้นที่ตามต้นจะทำเรื่องส่งคืนกล้องตรวจจับความเร็วบางหนึ่งคืน โดยบ.ชน.จะสอบถามความต้องการของ สน.ในพื้นที่กรุงเทพชั้นนอก และจะพิจารณาจัดสรรกล้องที่รับคืนมาให้นำไปใช้ในการตรวจจับความเร็วในพื้นที่

8. สถิติการออกไปสั่งของหน่วยงานในสังกัด บข.น.(รวมทุกข้อหา) ประจำเดือนก.ค.63 รวม 188,382 ฉบับ และจากสถิติผลการจับกุมเรื่องเมาแล้วขับ พบว่า มีแอลกอฮอล์ คิดเป็น 23.47% และมีปริมาณเกินกฎหมายกำหนด คิดเป็น 20.28% ของจำนวนที่ตรวจพบแอลกอฮอล์

สถิติผลการจับกุมความผิดเกี่ยวกับการจราจร(เมาแล้วขับ) ของงานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ กก.5 บก.จร.

ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม 2563

เดือน	ตรวจวัดทั้งหมด (ราย)	พบมีแอลกอฮอล์ (ราย)	เกินกฎหมายกำหนด (ราย)	แยกผู้ขับขี่ (พบมีแอลกอฮอล์เกิน)		แยกประเภทรถ (พบมีแอลกอฮอล์เกิน)		
				ชาย	หญิง	รถยนต์	จักรยาน	รถบรรทุก
มกราคม	9,222	2,162	403	321	82	376	27	0
กุมภาพันธ์	3,055	716	165	135	30	157	8	0
มีนาคม	2,685	626	134	108	26	131	3	0
เมษายน	0	0	0	0	0	0	0	0
พฤษภาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
มิถุนายน	2,488	579	108	89	19	104	4	0
กรกฎาคม	4,001	951	206	152	54	203	3	0
สิงหาคม	4,495	1,056	219	160	59	217	2	0
กันยายน								
ตุลาคม								
พฤศจิกายน								
ธันวาคม								
รวม	25,946	6,090	1,235	965	270	1188	47	0

** หมายเหตุ เดือน เม.ย. - พ.ค. งด ร.43 เนื่องจาก โควิด 19

9. ทำอย่างไรให้ ศปด.เขต มีการนำเคลสไปพูดคุยกันในการประชุม เพื่อให้ศปด.เขตรู้สึกใกล้ชิดกับประเด็นและคุ้นเคยกับการใช้ข้อมูล เพื่อนำไปสู่การแก้ไขอย่างจริงจัง อีกทั้งเป็นการฝึกให้ศปด.เขตมองหาเจ้าภาพที่จะมาร่วมจัดการรอบ.อีกด้วย โดยหลังจากอบรมตามโครงการของสจส.แล้ว อาจต้องมีการบ้านให้กลับไปทำแล้วนำเสนอในที่ประชุมศปด.เขต โดยขอให้ผจก.สาขาของบริษัทกลางฯร่วมประชุมโดยจำลองรูปแบบคล้ายกับที่คณะฯประชุมกันนี้ เพื่อให้มีการใช้ข้อมูล โดยเริ่มจากเขตที่มีความเสี่ยงสูง หรือเขตที่มีความพร้อมในการขับเคลื่อน

Case base I (คลิปประกอบใน PPT)


วันศุกร์ที่ 21 สิงหาคม 2563 เวลา 07.30น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนนิมิตรใหม่ บริเวณจุดกลับรถใกล้เคียงปากซอยนิมิตรใหม่53 (ถนน6เลน แบ่งฝั่งละ3เลน มีเกาะกลาง) เขตคลองสามวา ท้องที่สน.นิมิตรใหม่ รถจยย.ได้เลี้ยวขวากลับรถ จะมุ่งหน้าลำลูกกา โดยตัดช่องทางจะมายังช่องทางซ้ายสุด เป็นจังหวะเดียวกันที่มีรถกระบะวิ่งมาจากมินบุรีมุ่งหน้าลำลูกกาด้วยความเร็วในช่องทางที่2 นับจากซ้ายสุด เป็นเหตุให้ชนกัน ผู้ขับขี่รถจยย.กระเด็นไปกระแทกกับเสาไฟฟ้า ส่วนผู้โดยสารศรีษะกระแทกพื้น เสียชีวิตในที่เกิดเหตุทั้งสองราย

ข้อสังเกต

1. รถจยย. กลับรถแล้วไม่ชิดขวา แต่ตัดตรงมาเลนซ้ายสุดเลย ในขณะที่รถกระบะขับมาด้วยความเร็ว
2. ถนนที่เกิดเหตุเป็นถนนทางตรง รถที่สัญจรไปมามีใช้ความเร็ว

ที่ประชุม มีข้อเสนอแนะดังนี้

1. จากข้อสังเกตในข้อ 2 ที่เกิดเหตุเป็นถนนทางตรง 6 เลน รถใช้ความเร็วสูงมาก ขอให้ บ.ข.น. จัดสรรกล้องวงจรปิดให้กับ สน. นิมิตรใหม่เพื่อนำไปใช้ตรวจจับความเร็วบนถนนนิมิตรใหม่
2. ตามคลิปบริเวณก่อนถึงจุดกลับรถไม่มีป้ายเตือนหรือป้ายบ่งชี้ให้ทราบว่าข้างหน้ามีจุดกลับรถ และถนนดังกล่าวมีต้นไม้ใหญ่ข้างทางอาจเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คนขับรถกระบะมองไม่เห็นเพราะเมื่อพ้นแนวต้นไม้ก็เจอจุดกลับรถเลย ขอให้ ศป.กท.ม.และศป.น. นำไปพิจารณาเพิ่มเติมว่า มีการจัดการความเร็วทางกายภาพบนถนนเส้นนี้หรือไม่ เช่น มีป้ายเตือนความเร็ว หรือป้ายเตือนป้ายเตือนให้รู้ว่าข้างหน้ามีจุดกลับรถ หรือเตือนเป็น rubber stick หรือการทำเส้นบิเลน หรืออื่นๆ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับมาตรการทางวิศวกรรม สิ่งสำคัญที่เป็นโจทย์ใหญ่คือการจัดการเรื่องความเร็ว
3. ส่วนโจทย์ที่ 2 ของเรื่องนี้ คือ Case นี้แม้ว่าคนขับจะสวมหมวกนิรภัย แต่เมื่อเกิดเหตุปรากฏว่าหมวกกระเด็นหลุดจากศีรษะ แสดงให้เห็นว่าสวมหมวกไม่ถูกวิธี คือไม่ใส่สายรัดคาง ต้องประมวลความเสี่ยงที่พบ เช่น ทำอย่างไรให้สวมหมวกอย่างถูกวิธี จะมีวิธีสื่อสารสร้างการรับรู้อย่างไรให้เกิดความตระหนักและเห็นความเสี่ยงว่าการตัดหน้ารถในระยะกระชั้นชิดอันตรายมาก โดยเฉพาะการกลับรถแล้วเข้าเลนซ้ายสุดทันที
4. โจทย์เรื่องวินรถจยย. ซึ่งมีอยู่ทุกเขตในกท.ม. จึงต้องรวบรวมความเสี่ยงร่วม และหาแนวทางหรือมาตรการร่วมกันทั้งตำรวจ กท.ม. และขนส่ง (จะตั้งหลักกับกรณีของวินรถจยย. อย่างไร)
5. ถนนนิมิตรใหม่ เป็นถนนเลนกว้างไม่มีไหล่ทาง ซึ่งเป็นถนนในความรับผิดชอบของกท.ม. ดังนั้นการแก้ไขเฉพาะหน้าคือ ทำอย่างไรให้รถที่วิ่งมาทางตรงรู้ว่าข้างหน้ามีจุดกลับรถและโดยพฤติกรรมต้องลดความเร็วลง จะโดยวิศวกรรมจราจรรูปแบบใดก็ได้ คุณประชาธิษัฏ(สจส.) รับไปประสานเขตและส่วนงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น โดยจะแจ้งผลให้คณะฯทราบทาง line group

 Case base II (คลิปประกอบใน PPT)

วันเสาร์ที่ 22 สิงหาคม 2563 เวลา 16.20น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนทวีวัฒนา-กาญจนาภิเษก17 (ถนน2เลนสวนกัน ไม่มีเกาะกลาง มีฟุตบาท ไม่มีไหล่ทาง) เขตทวีวัฒนา ท้องที่สน.ศาลาแดง รถจยย.(อ้อมสุนัขแล้วขับขึ้นรถใช้มือข้างเดียวบังคับรถ) แชนซ้ายแล้วเสียหลักล้มไปด้านขวาชนกับรถเก็บขยะกท.ม.ที่วิ่งอยู่เลนซ้ายสุด ผู้เสียชีวิตเป็นผู้ขับขึ้นรถจยย.อายุ 54 ปี

ข้อสังเกต

1. อุบัติเหตุจากรถจยย. แชนด้านซ้ายของรถบรรทุก ในพื้นที่แคบ เกิดขึ้นบ่อยครั้ง
2. การขับขึ้นรถจยย. โดยใช้มือข้างเดียวบังคับรถ (อีกมือถือของหรืออ้อมเด็ก/สุนัข) มีให้เห็นทั่วไป
3. พฤติกรรมใช้มือข้างเดียวบังคับรถจยย. + การแชนด้านซ้ายของรถบรรทุกในพื้นที่แคบ = ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตสูงมาก

ที่ประชุม มีข้อเสนอแนะดังนี้

1. รถจยย. แชนด้านซ้ายของรถบรรทุก ประกอบกับถนนไม่มีไหล่ทางแต่มีร่องระบายน้ำ ทำให้พื้นถนนบริเวณดังกล่าวไม่เท่ากัน เมื่อขับขึ้นรถโดยใช้มือข้างเดียวบังคับรถ อีกมืออ้อมสุนัข จึงเกิดเสียหลักล้มไปหารถบรรทุก
2. โจทย์ของเรื่องนี้คือ เราจะพบเห็นแบบแผนแบบนี้ค่อนข้างเยอะในกท.ม. คนขับรถจยย. รู้สึกว่าตนเองเอาอยู่แม้จะ

บังคับรถด้วย/


บังคับรถด้วยมือข้างเดียว ถนนไม่มีไหล่ทางยังกล้าแซงรถใหญ่ อาจต้องถอยกลับมาทบทวน และ ขอให้ สจส. นำเสนอ ศปถ.กทม. พิจารณาจัดทำสปอต หรือการรณรงค์ใหญ่ ให้ผู้ขับขี่รถจยย.ในกทม.รับรู้ถึงความเสี่ยง และรับรู้ว่าการที่บังคับรถด้วยมือข้างเดียว (อีกข้างถือของ อุ้มสุนัข หรือโทรศัพท์) แล้วต้องแซงหรือซิกแซกตามรถ โดยเฉพาะการตีคู่กับรถใหญ่(รถบรรทุก) สุ่มเสี่ยงที่จะทำให้รถเสียหลัก และรถใหญ่จะมีจุดอับสายตาที่ทำให้มองไม่เห็นรถจยย.ที่ตีคู่มา จำเป็นต้องหาวิธีการรณรงค์เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมลักษณะนี้

3. การรณรงค์เรื่องไม่ให้รถแซงซ้าย มีความพยายามทำมาโดยตลอด แต่ผู้ขับขี่รถจยย.ไม่ให้ความสำคัญ ศปถ.กทม. น่าจะมีการยก case มาทำให้ผู้ขับขี่รถจยย.เกิดความตระหนัก

4. การรณรงค์ไม่ควรวใส่ Key Massage หลายเรื่องพร้อมๆกัน และบางเรื่องอาจถูกต้าน ดังนั้น ในระยะแรก น่าจะรณรงค์ทำอะไรให้รถจยย.ในกทม.ตระหนักและลดการขับรถด้วยมือข้างเดียวบังคับรถ ส่วนการรณรงค์เรื่องแซงซ้าย ก็เปลี่ยนจากการห้ามมาเป็นคำแนะนำ ทำให้รู้ว่าผู้ขับขี่ต้องประเมินสถานการณ์ว่าถ้าพื้นที่ไม่พอให้เว้นระยะห่าง (ด้านข้าง) อย่าแซง (ไม่ได้ห้ามความเสี่ยง แต่ลดความเสี่ยงโดยหาจุดสมดุลง่ายๆ เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ)

5. การติดป้ายเตือนที่ท้ายรถใหญ่/รถบรรทุกให้เห็นชัดเจน หรือจัดทำสติ๊กเกอร์กิ่งสะท้อนแสงมีข้อความเตือนสั้นๆ เช่น เลี่ยงการแซงซ้าย หรือ ระวังอย่างแซงซ้าย เป็นต้น ติดที่ด้านท้ายรถให้มองเห็นชัดเจน ก็จะช่วยRemind (เตือน)ได้ เสนอ ศปถ.กทม. จัดทำเพื่อติดรถใหญ่ของกทม. เป็นการนำร่อง โดย คุณกรณ์(สจส.) รับผิดชอบ. เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อโดยจะแจ้งผลให้คณะฯทราบทาง line group ในส่วนของรถเก็บขยะ เรามักจะเห็นเวลาที่รถเก็บขยะมาเต็มคันรถก็จะมีรถเอาถุงขยะสีดำมาแขวนล้นออกมาจากรถ ซึ่งก็เป็นความเสี่ยงอีกแบบหนึ่งที่เป็นอีกโจทย์หนึ่ง

6. การให้ผู้ขับขี่รถเปิดไปใหญ่หนักรถ ก็เป็นอีกหนึ่งวิธีที่ช่วยให้รถอื่นมองเห็นได้ชัดเจนขึ้น

 นัดหมายประชุมครั้งถัดไป สัปดาห์ที่ 2 ของเดือนต.ค. สถานที่ กองบังคับการตำรวจจราจร(บก.จร.) โดยบริษัทกลางฯจะประสานแจ้งวันนัดหมายล่วงหน้าอย่างน้อย5วัน

ปิดประชุม เวลา 12.00น.

ศิริพร รัตนทัศนีย์

ผู้บันทึก