

สรุปสาระสำคัญการประชุมศูนย์ความร่วมมือป้องกันอบ.กทม.(ศรท.)

วันที่ 15 ตุลาคม 2563

ณ ห้องประชุมชั้น2 กองบังคับการตำรวจจราจร

ผู้ร่วมประชุม

1. พ.ต.อ.พายัพ สมบูรณ์ ผู้กำกับ5 กองบังคับการตำรวจจราจร
2. นายธนันท์ชัย เมฆประเสริฐวณิช ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง(สจส.)
3. นพ.ธนะพงษ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)
4. นายกรณ์ เปี่ยมน้อย นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง
5. น.ส.นภัสสรมน ไวกีฬา พยาบาลวิชาชีพชำนาญการพิเศษ
6. น.ส.ประภัสสร อ่อนเข้ม นักวิชาการสาธารณสุข
7. น.ส.ฮานีฟา วันเอเลาะ นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง
8. น.ส.ศิริพร รัตนทัศนีย์ ผู้จัดการภาคอาวุโส,ภาคกรุงเทพ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
9. นายธวัชชัย ขนาน ผู้จัดการศูนย์บริการนวมินทร์
10. นายจาตุรนต์ สุขเจริญ ผู้จัดการศูนย์บริการวิชัยเวช

ผู้ลาประชุม

1. พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
2. นพ.พรเทพ แซ่เฮ้ง ผู้อำนวยการศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอร์ว่าวัน)
3. นายประสิทธิ์ คำเกิด รองกรรมการผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
4. นางภัททณีย์ ขวัญอยู่ หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง
5. นายประชารักษ์ ทิมา นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานการจราจรและขนส่ง

เริ่มประชุมเวลา 13.30น.

เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

➤ ผลการหารือ Grab bike

- สจส.ยังไม่ได้มีการนัดหมายบริษัทที่ทำธุรกิจDelivery มาพูดคุยเพิ่มเติมตามที่ประชุมมีข้อเสนอแนะไว้ในการประชุมครั้งที่แล้ว แต่จากการพูดคุยกับ Grab ทราบว่าทางบริษัทมีการตรวจสอบ อบรม และจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อใช้ในการกำกับดูแล
- สจส.เสนอให้มีการแบ่งกลุ่มกลยุทธ์ในการรณรงค์ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ออกเป็น 3 กลุ่ม โดยผลักดันให้เป็นผู้ขับขี่ คือ
กลุ่มที่ 1 Delivery (ผู้เกี่ยวข้องในการกำกับกลุ่มนี้ คือภาคเอกชน) ซึ่งจะมีการเชื่อมโยงข้อมูลของGrab กับ สจส. เพื่อจัดทำโครงการร่วมกัน
กลุ่มที่ 2 จยย.รับจ้าง ผู้เกี่ยวข้องในการกำกับกลุ่มนี้ คือ กทม./ ตำรวจ / ขนส่ง หากลงพื้นที่ร่วมกันเพื่อจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างให้ถูกกฎหมาย แล้วค่อยๆขยับไปเรื่องความปลอดภัย

กลุ่มที่ 3 รดจยย.ที่อยู่ตามบริษัทต่างๆ หรือ แมสเซนเจอร์ (ผู้เกี่ยวข้องในการกำกับกลุ่มนี้ คือภาคเอกชน) โดยสนับสนุนให้มีมาตรการกำกับดูแลภายในองค์กร

ที่ประชุม เห็นชอบด้วยโดยควรแปลงจากเรื่องสืบเนื่อง เป็นการวาง Action Plan ทั้งนี้ ขอให้ศูนย์เอร์ราวัฒน์ช่วยในเรื่องการวิเคราะห์ข้อมูลกลุ่ม Delivery (คุณหมอรณะพงษ์จะหาชื่อหมอที่เก็บเคส Delivery ให้)

- ด้วยศปด.กทม.อยากให้มีการส่งข้อมูลอุบัติเหตุกรณีเสียชีวิตรายวันให้ศปด.เขต สจส.จะตัดข้อมูลเฉพาะของเขตนั้นๆ ส่งให้กับศปด.เขตโดยมุ่งกลุ่มที่ได้รับการอบรมไปแล้วเพื่อต่อยอดเรื่องการใช้และวิเคราะห์ข้อมูล สำหรับข้อมูลรายเดือนสจส.จะจัดทำรายงานเป็นรายเขตในรูปแบบคล้ายกับที่ใช้ในการประชุมขณะนี้โดยนำรายงานสรุปสาระสำคัญไปปรับให้สอดคล้องและจัดส่งศปด.เขต

ที่ประชุม เสนอให้มีการจัดทำข้อมูล on web เพื่อใช้ข้อมูลเป็นตัวกระตุ้นให้พื้นที่ทำงาน เห็นความเสี่ยง เห็นเจ้าภาพการทำงาน ทำอย่างไรให้ผู้ที่ได้รับการอบรมเรื่องข้อมูลไปแล้วทั้ง 2 รุ่นจะได้ทำการบ้านของตนเอง โดยสจส.รับไปดำเนินการต่อให้เป็นรูปธรรม โดยสรุปการส่งต่อข้อมูลให้ศปด.เขตแบ่งเป็น 2 รูปแบบคือ

1. ข้อมูลเชิงวิเคราะห์ ซึ่งจัดทำเป็นรายเดือน เพื่อให้ศปด.เขต นำไปวิเคราะห์ความเสี่ยง หาเจ้าภาพร่วม และนำไปสู่กระบวนการป้องกันแก้ไข
2. ข้อมูลรายละเอียดกรณีเสียชีวิตเป็นรายเคส เพื่อชี้เป้าให้ศปด.เขต นำไปสืบสวนอุบัติเหตุต่อ

- จากกรณีศึกษาเคสที่ผู้ขับขี่รถจยย.อุ้มสุนัขโดยใช้มือข้างเดียวบังคับรถ ขับตึกไปกับรถเก็บขยะแล้วรถเสียหลัดล้มไปทางรถเก็บขยะทำให้ถูกทับเสียชีวิต ได้มีการเสนอให้มีการจัดทำสโตน หรือการรณรงค์ในส่วนจยย.กับรถบรรทุก และการที่ผู้ขับขี่รถจยย.บังคับรถโดยใช้มือข้างเดียว ทางสจส. มีโครงการรณรงค์เป็นงบฯรณรงค์เรื่อง COVID-19 โดยจะนำไปจัดทำสโตนและ Infographic เรื่องนี้เพิ่มเติมเข้าไปด้วย

ที่ประชุม เสนอเพิ่มเติม ในกทม.มีกรณีรถเล็กชนกับรถใหญ่ที่ไม่ได้มีแค่รถขยะเพียงอย่างเดียว มียังบรรทุก รถเมล์ เป็นต้น ทำอย่างไรให้ผู้ขับขี่รู้ว่า รถเล็กไม่ควรอยู่ใกล้รถใหญ่ (social distancing) เนื่องจากมีจุดบอดที่รถใหญ่จะมองไม่เห็นรถเล็ก ทำอย่างไรจึงจะสื่อสารให้คนไทยเข้าใจเรื่องการเว้นระยะห่างจากรถใหญ่

- ติดตามความคืบหน้าการจัดการแก้ไข/ป้องกัน case base จากการประชุมครั้งที่แล้ว
 - Case I อุบัติเหตุเมื่อวันที่ 30 ก.ค.63 ถนนเชื่อมสัมพันธ์ เป็นถนนทางตรง และเมื่อไม่นานมานี้ได้เกิดอุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิตอีกครั้ง และในจุดที่ไม่ไกลจากจุดเดิม
 - การแก้ไขทางกายภาพ และการหาเจ้าภาพร่วมในการจัดการความเร็ว เช่น มหาวิทยาลัยมหานคร (ทำอย่างไรให้เกิดการตอบรับและความร่วมมือ)

ที่ประชุม สจส.รับไปพิจารณาขยับเรื่องมหาวิทยาลัยปลอดภัย รวมถึงการทำ road safety audit และกำหนดรูปแบบการแก้ไขทางกายภาพเพื่อให้รถวิ่งช้าลง โดยแบ่งเป็นการแก้ไขระยะสั้น และระยะยาว

- Case II อุบัติเหตุเมื่อวันที่ 5 ส.ค.63 แยกบางปะแก้ว

- ประเด็นการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงด้านกายภาพถนน

ที่ประชุม สจส.รับไปทำ road safety audit และกำหนดรูปแบบการแก้ไขทางกายภาพ อีกทั้งเคลสนี้ยังเป็นประเด็นรถพ่วงที่เวลาเลี้ยวส่วนพ่วงจะไปเลี้ยวตามในทันทีแต่จะพ่วงตรงมาก่อนจึงจะหักเลี้ยว ต้องสื่อสาร

ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้เรื่องการจราจรเล็กใกล้รถใหญ่เป็นความเสี่ยง

- Case III อุบัติเหตุเมื่อวันที่ 21 ส.ค.63 ถนนนิมิตรใหม่ เป็นถนนที่มีทางตรงยาวมาก และมีโค้งอันตรายไม่ต่ำกว่า 4 โค้ง

- ประเด็นการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงด้านกายภาพถนน

ที่ประชุม สจส.รับไปดูแลเรื่องการจัดการแก้ไขด้านกายภาพเพื่อปรับพฤติกรรมจราจรเร็ว ทั้งนี้ ควรมีการจัดการด้านการบังคับใช้กฎหมายควบคู่ไปด้วย ทั้งนี้เห็นควรให้มีการเก็บข้อมูลในส่วนของที่มาของพฤติกรรมเสี่ยงด้วย เช่น รถกระบะขับเร็วมากเพราะต้องรีบไปชนของ เป็นต้น

ที่ประชุม มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

1. ทำอย่างไรให้สภ.เขตเกิดการจัดการข้อมูล และข้อมูลนำไปสู่การจัดการให้เกิดเจ้าภาพ เช่น มหาวิทยาลัยมหานคร เป็นเจ้าภาพในฝั่งของ Action unit (หน่วยปฏิบัติการ) ส่วนสภ.เขต เป็นเจ้าภาพในฝั่งกลไกและระบบการจัดการ ดังนั้น นอกจากการพัฒนาให้สภ.เขตทำข้อมูลเป็นแล้ว ควรเสริมทักษะให้สภ.เขตมีวิธียุทธศาสตร์บ้านเป็น (เสริมทักษะให้สภ.เขตมีวิธีเข้าไปทำงานกับเจ้าภาพที่เป็น Action unit) ซึ่งเป็นศาสตร์ของการสร้างกระบวนการใช้กระบวนการที่เป็น positive approach และการเจรจาต่อรอง



รายงานสถานการณ์เดือนกันยายน 2563

1. จากข้อมูลเดือนเม.ย. – ก.ย. พบว่ากทม. จำนวนอุบัติเหตุลดลงจาก ปี 2562 คิดเป็น -12.63% จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง คิดเป็น -9.65% ใกล้เคียงกับภาพรวมทั้งประเทศที่ลดลง -14.54%

**ภาพรวมทั้งประเทศอุบัติเหตุเสียชีวิตสะสม 8 เดือนลดลง -12.86%

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

- โรคระบาด COVID-19
- ปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อการขนส่งสิ่งของและอาหารเพิ่มขึ้น (ธุรกิจ Delivery เติบโตอย่างรวดเร็วจากสถานการณ์ COVID-19)

2. กลุ่มเขตที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ กลุ่มเขตกรุงเทพมหานครตะวันออก มีจำนวนเหตุเพิ่มขึ้นจากปี2562 คิดเป็น3.88% จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นคิดเป็น9.62%(โดยเพิ่มขึ้นในเขตคลองสามวา บางกะปิ ประเวศ สะพานสูง หนองจอก) เขตที่เกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดคือ เขตบางขุนเทียน หนองจอก ลาดกระบัง คลองสามวา จอมทอง พื้นที่บ.น.ที่เกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดคือ บก.น.2 บก.น.3 โดยบก.น.ที่มีสัดส่วนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือพื้นที่บก.น.8
3. เวลาเกิดเหตุมากที่สุด เปลี่ยนจากเวลา22.00-01.59น.และ02.00-05.59น. เป็นเวลา18.00-21.59น.และ22.00-01.59น. (เวลาที่เกิดเหตุเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือเวลา 18.00-21.59น.คิดเป็น24.64% และ 10.00-13.59น. คิดเป็น 16.22% ซึ่งเป็นช่วงอาหารกลางวันและอาหารเย็น , เวลาที่เกิดเหตุลดลงมากที่สุดคือ02.00-05.59น. คิดเป็น 40.48%)
4. วันเกิดเหตุมากที่สุดเปลี่ยนจากวันเสาร์,อาทิตย์ เป็นวันศุกร์,อาทิตย์ (วันที่เกิดเหตุเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือวันพุธ คิดเป็น 20.51% , วันที่เกิดเหตุลดลงมากที่สุดคือวันเสาร์ คิดเป็น45.45%)
5. เพศชายมีสัดส่วนการเสียชีวิตสูงกว่าเพศหญิง ส่วนหนึ่งอาจมีผลจากเพศหญิงไม่ค่อยเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และโดยสารรถจักรยาน.ในระยะใกล้มากกว่าเพศชาย อีกทั้งจะใช้ความระมัดระวังมากกว่าด้วย และส่วนใหญ่เป็นการเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ
6. ช่วงอายุที่เกิดเหตุมากที่สุดคือกลุ่มวัยทำงานตอนต้น 28.22% , วัยทำงานตอนกลาง 20.82% , วัยทำงานตอนปลาย 14.79% , ผู้สูงอายุ 9.59% กลุ่มที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มมากที่สุด คือ ผู้สูงอายุ 25% , มัธยมต้น 22.22% , มัธยมปลาย 21.74% เห็นได้ว่ากลุ่มผู้สูงอายุซึ่งเป็นกลุ่มเปราะบางมีอัตราการเสียชีวิตที่มีสัดส่วนสูงและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีกด้วย
7. สถานะของผู้ประสบภัยพบว่า เป็นผู้ขับขี่ 73.15%(ลดลงจากปี62คิดเป็น-20.77%) ผู้โดยสาร 13.70%(เพิ่มขึ้น 38.89%) คนเดินเท้า(เดินข้ามถนน) 11.51% %(เพิ่มขึ้น44.83%) โดยประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์.
8. ลักษณะถนนที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ ทางตรง 75% , ทางแยก 8% , สะพาน 5%
9. จากการเก็บข้อมูลการใส่/ไม่ใส่หมวกนิรภัย ได้ 61.30% ของ จำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับขี่/ซ้อนรถจักรยานยนต์.เดือนเม.ย.-ก.ย.63 พบว่าผู้เสียชีวิตจากการขับขี่/ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์. ไม่สวมหมวก 68% สะท้อนให้เห็นว่าผู้ขับขี่/ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์.มีแนวโน้มไม่สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากไม่มีการตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร ทั้งนี้ ตามนโยบายของผบ.ตร.กำหนดให้มีการทบทวนแนวทางการตั้งด่านเพื่อความโปร่งใสและป้องกันข้อร้องเรียน ดังนั้นเดือนต.ค.นี้จึงยังไม่มีมีการตั้งด่าน คาดว่าจะดำเนินการได้ในเดือนพ.ย.
10. ตามเอกสารประกอบหน้า12-14 พบว่า แต่ละช่วงอายุที่เกิดเหตุมีช่วงเวลาเกิดเหตุที่แตกต่างกัน
 - ช่วงอายุ7-12ปี เริ่มขับขี่รถแล้ว สถานะผู้โดยสารเสียชีวิตมากที่สุด ช่วงเวลาที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ 22.00-01.59น.
 - ช่วงอายุ13-15ปี สถานะผู้ขับขี่เสียชีวิตมากที่สุด ช่วงเวลาที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ 02.00-05.59น.
 - ช่วงอายุ16-18ปี สถานะผู้ขับขี่เสียชีวิตมากที่สุด ช่วงเวลาที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ 18.00-21.59น.
 - ช่วงอายุ19-22ปี สถานะผู้ขับขี่เสียชีวิตมากที่สุด ช่วงเวลาที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ 18.00-21.59น.
 - ช่วงอายุ23-34ปี สถานะผู้ขับขี่เสียชีวิตมากที่สุด ช่วงเวลาที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ 18.00-21.59น.
 - ช่วงอายุ35-46ปี สถานะผู้ขับขี่เสียชีวิตมากที่สุด ช่วงเวลาที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ 10.00-13.59น.
 - ช่วงอายุ47-60ปี สถานะผู้ขับขี่เสียชีวิตมากที่สุด ช่วงเวลาที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ 10.00-13.59น.
 - ช่วงอายุ61ปีขึ้นไป สถานะคนเดินข้ามถนนเสียชีวิตมากที่สุด ช่วงเวลาที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ 10.00-13.59น.

11. จากสถิติผลการจับกุมเรื่องเมาแล้วขับของงานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ กก.5 บก.จร.(สะสม.ค.-ก.ย.63(ยกเว้นเดือนเม.ย.-พ.ค.3ไม่มีการตรวจเนื่องจากCOVID-19) ทั้งหมด29,250ราย พบว่า มีแอลกอฮอล์ คิดเป็น 23.35% และมีปริมาณเกินกฎหมายกำหนด คิดเป็น 20.82% ของจำนวนที่ตรวจพบแอลกอฮอล์

ที่ประชุม มีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ทำอย่างไรให้กล้องวงจรปิดที่มีและที่จะติดตั้งเพิ่มทั้งของกมท. และ บข.น. สามารถนำมาใช้ประโยชน์เรื่องป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ด้วย โดยใช้ AI เข้ามาช่วยในการจัดการ และการวิเคราะห์
2. การวิเคราะห์ข้อมูลภาพรวมของทั้งกมท.ตามที่ ศรท.จัดทำอยู่นี้ หากจะทำให้ศปถ.เขตนมองเห็นภาพได้ชัดขึ้นก็ต้องทำข้อมูลลักษณะนี้เป็นรายเขต เน้นเขตที่มีการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตมากที่สุด 10อันดับแรก โดยสนับสนุนและผลักดันให้จนท.เขตที่ได้รับการอบรมเรื่องข้อมูลไปก่อนหน้านี้สามารถดำเนินการเองได้

Case base I (คลิปประกอบใน PPT)

วันที่44	วัน	เวลา	สถานที่	ลักษณะเหตุ	สถานะ	เพศ	อายุ	อาชีพ	พฤติกรรมเสี่ยง
19 พ.ค.63	อังคาร	23:00	ถนนเลียบวงแหวนกาญจนาภิเษกหน้าลำลูกกา	รถจยย.ชนเสาไฟฟ้า	ผู้ขับขี่	ชาย	24	Grab	ขับเร็ว/ไม่สวมหมวก
5 มิ.ย.63	ศุกร์	23:02	ถนนวัชรพล(เยื้องทางเข้าซอย 2/3)	รถจยย.หักหลบจักรยาน2ล้อข้ามเลนไปประสานงานรถเก๋ง	ผู้ขับขี่	ชาย	37	Grab	ขับเร็ว
8 มิ.ย.63	จันทร์	15:30	ถนนพญาไท แยกจุฬา12	รถจยย.ชนคนเดินข้ามถนน	เดินถนน	หญิง	81	Grab	ขับเร็ว
4 ก.ค.63	เสาร์	15:50	ถนนศรีนครินทร์-ร่มเกล้า มุ่งหน้าซอยมัสทีน	รถจยย.ชนท้ายรถกระบะ	ผู้ขับขี่	ชาย	44	Lineman	ขับเร็ว/ไม่สวมหมวก
13 ส.ค.63	พฤหัสบดี	18:26	ถนนลาดพร้าว ปากซอยลาดพร้าว17	รถจยย.ชนต้นไม้	ผู้ขับขี่	ชาย	44	Grab	
12 ก.ย.63	เสาร์	16:10	ถนนกรุงเทพกรีฑา ระหว่างซอย 37-39 หน้าตรอก.กรุงเทพกรีฑา	รถเก๋งเลี้ยงรดเข้าตรอก.รถจยย.ที่ตามหลังมาชนแล้วกระเด็นตกน้ำ	ผู้ขับขี่	ชาย		Grab	ไม่เว้นระยะห่าง/ไม่สวมหมวก
7 ต.ค.63	พุธ	5:35	ถนนพหลโยธินขาเข้า ปากซอยพหลโยธิน44	รถตึกฯชะลอความเร็ว รถจยย.ที่วิ่งตามหลังมาเบรคกระทันหันเสียหลักล้มไปในช่องทางที่2แล้วถูกรถเมสสาย26ทับ	ผู้ขับขี่	ชาย	49	Grab	ขับเร็ว/ไม่เว้นระยะห่าง

ข้อสังเกต

จากข้อมูลที่เก็บได้ส่วนหนึ่ง พบว่าผู้ขับขี่รถจยย. Delivery เสียชีวิตทุกเดือน โดยพฤติกรรมเสี่ยงที่พบเกิดจากการขับที่เร็ว เพราะต้องเร่งรีบเพื่อทำรอบการส่งให้ได้จำนวนครั้งมากๆเนื่องจากมีความสัมพันธ์กับรายได้

ที่ประชุม มีข้อเสนอแนะดังนี้

สจส.จะทวนสอบข้อมูลร่วมกับGrab เพื่อขับเคลื่อนเป็นโครงการให้เป็นรูปธรรม และหากมีข้อมูลเพิ่มเติมจะได้ส่งต่อให้ศรท.นำมาประกอบการวิเคราะห์

Case base II (คลิปประกอบใน PPT)

วันที่20 กันยายน 2563 เวลา8.30น. สถานที่เกิดเหตุ บริเวณจุดกลับรถหน้าบริษัทพัสดุภัณฑ์ไทย(จุดกลับรถเกาะกลางฝั่งขาเข้า มีป้ายห้ามรถตั้งแต่หกล้อขึ้นไปกลับรถ และฝั่งขาออก มีป้ายห้ามเลี้ยวขวาถนนเลียบมอเตอร์เวย์กรุงเทพฯ-ชลบุรี) แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง ท้องที่สน. จรเข็น้อย ผู้เสียชีวิตเป็นชายอายุ46ปี ทำงานที่บริษัทพัสดุภัณฑ์ไทย

ลักษณะเหตุ\

ลักษณะเหตุ : รถจยย.มาจากฝั่งขาเข้า เมื่อถึงจุดกลับรถได้เลี้ยวตัดหน้ารถบรรทุกหกล้อที่วิ่งทางตรงฝั่งขาออก

ข้อสังเกต

1. ผู้ขับขี่รถจยย.ใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางประจำ จนเกิดความเคยชิน ขาดความระมัดระวัง
2. ที่ทำงานอยู่ตรงกับจุดกลับรถ และตรงไปเป็นมอเตอร์เวย์ ผู้ขับขี่รถจยย.จึงกลับรถบริเวณดังกล่าว
3. ป้ายเตือนต่างๆค่อนข้างเล็กและเตี้ย ทำให้รถบรรทุกมองไม่เห็น

ที่ประชุม มีข้อเสนอแนะดังนี้

ปัจจัยที่ทำให้เกิดส่วนหนึ่งมาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจยย.และรถบรรทุก อีกส่วนหนึ่งเกิดจากปัจจัยทางกายภาพซึ่งอาจต้องทำ road safety audit เพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขทางกายภาพ การแก้ไขเฉพาะหน้าอาจเพิ่มเรื่องการมองเห็นหรือลดการบดบัง

พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจยย.ที่ใช้จุดกลับรถนี้เพื่อตัดเข้าบริษัทที่อยู่ตรงข้ามจุดกลับรถแทนการไปกลับรถที่จุดกลับรถด้านหน้าเนื่องจากจุดกลับรถถัดไปอยู่ไกล ทำอย่างไรให้ลดความคุ้นชินของผู้ขับขี่เพื่อลดข้อผิดพลาด


การสร้างการตระหนักรู้(ทำให้กลัว ทำให้รู้) ทำอย่างไรให้คลิปเหล่านี้มีการเผยแพร่ให้เกิดการรับรู้โดยจัดทำเป็นคลิปที่สอดแทรกการวิเคราะห์ถอดบทเรียนเพื่อการเรียนรู้

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

เห็นควรส่งคลิปCASE ต่างๆในการประชุมสรุป.ให้กับสภ.เขตที่เกี่ยวข้อง เพื่อชวนสภ.เขตขับเคลื่อนร่วมกับชุมชนหรือองค์กรในพื้นที่(มีกลไกการจัดการ)

เคสที่สภ.เขตหรือสน.มีการแก้ไขปรับปรุง ขอให้นำมาพูดคุยแลกเปลี่ยนในการประชุมครั้งต่อไป เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนและถอดบทเรียน เพื่อเป็นกรณีศึกษาหรือเป็นต้นแบบ โดยเลือกเคสที่เกิดจากความร่วมมือของสภ.เขตกับตำรวจมาแลกเปลี่ยนร่วมกัน หรือกรณีที่สน.มีความเห็นหรือประเด็นข้อเสนอในการแก้ไขเชิงกายภาพ ขอให้ทางบ.ช.รวบรวมและนำเสนอในที่ประชุมเพื่อให้ทางสจส.ช่วยประสานส่วนงานที่เกี่ยวข้องทำการแก้ไข

ขอให้ส่งข้อมูลการขับเคลื่อนระดับพื้นที่ของสภ.เขต/สน.ต่างๆ(ถ้ามี) ให้คณะทราบบททางไลน์กลุ่ม

 นัดหมายประชุมครั้งถัดไป สัปดาห์ที่ 2 ของเดือนพ.ย. โดยบริษัทกลางฯจะประสานแจ้งวันนัดหมายล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วัน

ปิดประชุม เวลา 16.30น.

ศิริพร รัตนทัศนีย์

ผู้บันทึก