

สรุปสาระสำคัญการประชุมศูนย์ความร่วมมือป้องกันอบ.กทม.(ศรท.)

วันที่ 12 พฤศจิกายน 2563

ณ ห้องประชุมชั้น2 กองบังคับการตำรวจจราจร

ผู้ร่วมประชุม

1. พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
2. พ.ต.อ.พายัพ สมบูรณ์ ผู้กำกับ5 กองบังคับการตำรวจจราจร
3. นพ.พรเทพ แซ่เฮ้ง ผู้อำนวยการศูนย์การแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ)
4. นายธนันท์ชัย เมฆประเสริฐวณิช ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง(สจส.)
5. นพ.ธนะพงษ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)
6. พ.ต.ท.ชาญชัย วรรณฤตินะ สว.จราจร สน.บางพลัด
7. นายกรณ์ เปี่ยมน้อย นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
8. น.ส.ประภัสสร อ่อนเข้ม นักวิชาการสาธารณสุข
9. น.ส.ฮานีฟา วันเอเลาะ นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
10. น.ส.ศิริพร รัตนทศนีย์ ผู้จัดการภาคอาวุโส,ภาคกรุงเทพ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
11. นายธวัฒน์ชัย ขนาน ผู้จัดการศูนย์บริการนวมินทร์
12. นายจาตุรนต์ สุขเจริญ ผู้จัดการศูนย์บริการวิชัยเวช

ผู้ลาประชุม

1. นายประสิทธิ์ คำเกิด รองกรรมการผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
2. นางภัททณีย์ ขวัญอยู่ หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
3. นายประจักษ์ ธิมา นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง

เริ่มประชุมเวลา 10.00น.

เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

- 1.1 ความคืบหน้าการขับเคลื่อนเรื่องบริษัทที่ทำธุรกิจ Delivery
 - 1.1.1 คุณหมอพรเทพ รับประสานในส่วนของ resident EP ทำวิจัยเกี่ยวกับ MCA ใน Delivery driver ที่ รพ.เลิดสิน เพื่อขอข้อมูลมาประกอบการวิเคราะห์
 - 1.1.2 ผอ.ธนันท์ชัย รับติดตามเรื่องการแลกเปลี่ยนข้อมูลกันทาง Grab
- 1.2 ช่องทางแลกเปลี่ยนข้อมูลกับ ศปถ.เขตเพื่อนำไป Action
 - 1.2.1 สจส. จัดทำตัวเลขสถิติจำนวนผู้เสียชีวิต/บาดเจ็บ ในพื้นที่ กทม.รายวันโดยใช้ข้อมูลจาก Thai RSC เพื่อส่งให้ ศปถ.เขต 50 เขต
 - 1.2.2 ข้อมูลที่นำไป Action มีทั้งข้อมูลเชิงสถิติและข้อมูลที่เป็น Case base (รูปแบบคลิป/ภาพ) ดังนั้นจึงควรส่งต่อให้ ศปถ.เขต ทั้ง 2 รูปแบบ โดยเฉพาะข้อมูลที่เป็น Case จะใกล้ตัวมากกว่า เพราะข้อมูลที่เป็นเชิงสถิติ/

เป็นเชิงสถิติ ศปถ.เขต ต้องย่อยสองชั้น ซึ่งอาจจะนึกไม่ออกว่าจะขับเคลื่อนอย่างไร แต่ถ้าเป็น Case จะทำให้มองภาพ+คิด Action ได้ง่ายขึ้น โดยอาจทยอยส่ง Case ในรูปแบบคลิปหรือภาพ(หากมีข้อมูลที่ตกผลึกเป็นบทเรียนเพื่อเป็นตัวอย่างได้ยิ่งดี) รวมถึงการสร้างช่องทางแบบ 2 way เมื่อมีการส่งข้อมูลใน line group ศปถ.เขต แล้วควรเก็บ Re Action ของเขตด้วย (คาดหวังการนำข้อมูลไป Action) แล้วค่อยๆ เชียร์เขตอื่นๆขยับเพิ่มเติม ซึ่ง ศปถ.เขตเองก็ได้รับการอบรมเรื่องสืบสวน อบ. เรื่องการใช้ข้อมูล มีคู่มือ+เครื่องมือในการขับเคลื่อน สำหรับโครงการของ ศปถ.เขต กำลังค่อยๆขยับเพิ่ม โดยการสนับสนุนข้อมูลอาจใช้ช่องทาง MOU Driver ที่ สจส. จะขอให้ทาง จุฬาฯ ทำข้อมูลใน ส่วนของ 10 เขตที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดให้ แต่ทั้งนี้ข้อมูลที่ได้มาจากการประชุมที่ผ่านมาของ ศรท.ก็ สามารถนำไปให้ ศปถ.เขต ใช้ได้ทั้งข้อมูลที่เป็นเชิงสถิติ+Case base โดย สจส. คาดว่าจะเริ่ม ดำเนินการในส่วนนี้ได้ในเดือน ธ.ค. 63

1.3 ความคืบหน้าการจัดการแก้ไข/ป้องกัน case base จากการประชุมที่ผ่านมา

1.3.1 เคสที่เป็นรูปแบบสำคัญที่แต่ละเขตมีโอกาสเจอคล้ายๆกัน เช่น เคสชนท้าย ,เลี้ยว U-Turn ,รถจยย. กักรถบรรทุก ควรนำมาทำเป็นซีรีส์ไว้ เคสที่เจอบ่อยๆซ้ำๆควรมีบทเรียนในการจัดการร่วมกันโดย กลุ่มเป้าหมาย คือ เขต ได้บทเรียนนำไปประยุกต์ใช้โดยรวมกลุ่มการทำงานกับ สน.+เครือข่ายในพื้นที่ ในส่วนของคลิปที่เป็นแบบแผนที่เจอบ่อยๆ หากสมาชิกท่านใดมีคลิปในลักษณะนี้ รบกวน ขอให้ส่งให้ฝ่ายเลขานุการด้วย ทั้งนี้ขอรบกวน บชน.ช่วยประสานระดับ สน. เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ + สามารถคัดเลือกเคสที่เป็นตัวอย่างได้ดี

1.3.2 การถอดบทเรียนจาก Case baseเพื่อเป็นเครื่องมือให้ศปถ.เขตนำไปวิเคราะห์และขับเคลื่อนต่อ

1. การวิเคราะห์+ข้อเสนอแนะ ประเด็นด้านกายภาพโดย สจส.
2. การวิเคราะห์+ข้อเสนอแนะ ประเด็นด้านพฤติกรรมโดย บชน. , ศ.เอราวัณ , ศปถ.
3. รวบรวม Case+การวิเคราะห์+ข้อเสนอแนะโดย บ.กลางๆ

1.4 การจัดทำสปอต หรือการรณรงค์ใหญ่ให้ผู้ขับขี่รถจยย.ในกทม.รับรู้ถึงความเสี่ยง และรับรู้ว่าการที่บังคับรถ โดยมีข้อข้างเดียวเป็นความเสี่ยง

1. สื่อรณรงค์เรื่องพฤติกรรมตามที่มีการวิเคราะห์จากข้อมูลในการประชุม ศรท. ทาง สจส.จะขับเคลื่อนผ่านศูนย์บริหารซึ่งมีงบประมาณประจำปีอยู่ โดยจะขยับในปีหน้า เพื่อใช้ในโครงการปรับพฤติกรรมคนกทม. ส่วนด้านกายภาพ สจส.จะได้เชิญ สนย.+หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมารับทราบ + ขับเคลื่อนตามมติ ศปถ.

1.5 การตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ และกวดขันวินัยจราจร

1.5.1 ด้านตรวจมี 3 ระดับ คือ

1. ด้านมั่นคง ยังคงเป็นไปตามปกติ
2. จุดตรวจหรือที่ชาวบ้านเรียกว่าด่าน (ป้องกันอาชญากรรม+อุบัติเหตุจราจร) ซึ่งแนวทางการตั้งจุดตรวจ คือโปร่งใส ตรวจสอบได้ มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ตรวจสอบการปฏิบัติงาน มีขั้นตอนที่

เป็นมาตรฐาน โดยมีการคาดการณ์ตั้งจุดตรวจ(เมา)เต็มรูปแบบที่ สน.ทองหล่อ ซึ่งอยู่ในขั้นตอนรวบรวมข้อมูล+ความคิดเห็นจากประชาชนเสนอ ผบ.ตร.พิจารณาเห็นชอบ+กำหนดเป็นแนวทาง จึงยังไม่มีที่ตั้งจุดตรวจ/จุดกวดขันวินัยจราจรในตอนนี้ ทั้งนี้ปัญหาที่ซ่อนเข้ามาในตอนนี้ คือ PM2.5 + กทม. ประกาศห้ามรถบรรทุกเข้า 2 วงรอบ (วงรอบรัชดา ห้ามรถ 6 ล้อเข้า , วงรอบกาญจนา ห้าม 10 ล้อเข้า) ตั้งแต่ 6.00 -21.00 น.

3. จุดสกัด (กรณีมีเหตุเร่งด่วนเช่นจุดสกัดโจรปล้นธนาคาร เป็นต้น) ยังคงดำเนินการได้ตามปกติที่ประชุม มีข้อเสนอว่า รูปแบบจุดตรวจที่กำลังปรับปรุงน่าจะมีการตรวจสอบประวัติฐานความผิดเดิมในฐานข้อมูลของ ตร.+ฐานข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น ฐานข้อมูลขนส่ง(เรื่องใบขับขี่) ด้วย

รายงานสถานการณ์เดือนตุลาคม 2563

1. จากข้อมูลเดือนเม.ย.-ต.ค. พบว่ากทม.จำนวนอุบัติเหตุลดลงจากปี2562 คิดเป็น -10.46% จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงคิดเป็น -6.64% ในขณะที่ภาพรวมประเทศสะสมเม.ย.-ต.ค.ลดลง -12.52%

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ปัจจุบันการใช้รถใน กทม. กลับสู่สภาวะปกติ ปัจจัยเรื่อง Covid-19 แทบไม่ส่งผลให้การใช้รถลดลงเลย
2. New Normal ทำให้คน กทม.สั่งสินค้า Online มากขึ้น โดยจะเห็นว่าบริษัทห้างร้านต่างๆปรับตัวหันมาแข่งขันด้านการบริการ+ขายสินค้า Online กันมากขึ้น โดยการขนส่งสินค้าจะมีทั้งทางรถกระบะและรถจยย. แต่ส่วนใหญ่จะเป็นรถจยย. เนื่องจากคล่องตัว+ทำได้มากกว่า
2. กลุ่มเขตที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือกลุ่มเขตกรุงเทพตะวันออก สัดส่วนเทียบภาพรวมกทม.คิดเป็น29.93% จำนวนผู้เสียชีวิตคิดเป็น 30.28% และเป็นกลุ่มเขตเดียวที่มีสถิติเพิ่มขึ้นจากปี2562 จำนวนครั้ง 5.13% จำนวนผู้เสียชีวิต 11.86%
3. พื้นที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดตามพื้นที่รับผิดชอบบข.น.คือ บก.น.2และบก.น.3 ซึ่งเป็นพื้นที่เดียวกับกลุ่มเขตกรุงเทพตะวันออก โดย
 3. บก.น.2 จำนวนอุบัติเหตุเทียบภาพรวมกทม.คิดเป็น 18.49% จำนวนผู้เสียชีวิตคิดเป็น 18.12% แต่ลดลงจากปี2562 จำนวนครั้ง -10.59% จำนวนผู้เสียชีวิต -9%
 4. บก.น.3 จำนวนอุบัติเหตุเทียบภาพรวมกทม.คิดเป็น 16.55% จำนวนผู้เสียชีวิตคิดเป็น 17.43% และเพิ่มขึ้นจากปี2562 จำนวนครั้ง 6.25% จำนวนผู้เสียชีวิต 16.92%
 5. บก.น.8 จำนวนอุบัติเหตุเทียบภาพรวมกทม.คิดเป็น 9% จำนวนผู้เสียชีวิตคิดเป็น 8.94% และเพิ่มขึ้นจากปี2562 จำนวนครั้ง 32.14% จำนวนผู้เสียชีวิต 39.29%
4. เขตที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด 10 เขตคือ 1.ลาดกระบัง 2.บางขุนเทียน 3.หนองจอก 4.จตุจักร 5.คลองสามวา 6.มีนบุรี 7.จอมทอง 8.ประเวศ 9.ดอนเมือง 10.สายไหม ซึ่งลำดับที่1,2,3,5,6 และ8 อยู่ในโซนกรุงเทพตะวันออก

ที่ประชุม ในส่วนของกลุ่มเขตกรุงเทพตะวันออก(ประกอบด้วย11 เขต พื้นที่รวมคิดเป็น1ใน4ของพื้นที่กทม.)

ซึ่งเป็นโซนที่/

ซึ่งเป็นโซนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ประกอบกับมีบริบทกึ่งเมืองกึ่งชนเมือง การให้ ศปถ.เขตนำข้อมูลไปวิเคราะห์เองอาจเป็นโจทย์ยากเกินไป เนื่องจากมีทั้งโจทย์เชิงพฤติกรรม บริบท วัฒนธรรม จึงควรมีการตีกรอบให้แคบลง และมองเห็นความเป็นไปได้ในการขับเคลื่อนให้สัมฤทธิ์ผล หากให้โจทย์ใหญ่ไป การขับเคลื่อนยาก อาจทำให้ถอดใจได้ โดยส่วนหนึ่งเป็นการให้ข้อสังเกตเชิงลึก อีกส่วนคือการลงพื้นที่เพื่อชวนศปถ.เขตวิเคราะห์ อาจเป็นWork shop โดยอาจจับประเด็นเป็น 2 แบบคือ

1. กลุ่มพฤติกรรม เช่น กลุ่มรถจยย. ควรจัดการในช่วงเวลาใด
2. Location เช่น ระบุว่าถนนเส้นนี้รอบครึ่งปีที่ผ่านมามีคนเสียชีวิตเท่านี้ ซึ่งจะทำให้จำเป็นต้องได้ชัดเจนขึ้น แล้วพยายามสื่อให้คนในพื้นที่ เห็นถึงความหนักหนาของปัญหา ซึ่งจะทำให้เป้าแคบลงกว่าการจับประเด็นกลุ่มรถจยย. เนื่องจากกรุงเทพตะวันออกมีนิคมอุตสาหกรรม มีรถบรรทุกมาก ซึ่งส่วนใหญ่ก็จะเป็นกลุ่มรถใหญ่ที่ชนรถจยย.ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย

โดยอาจทำคู่ขนานกันไปทั้ง 2 ด้าน แต่เราควรจะมีจุดที่ต้องนำข้อมูลมาวิเคราะห์เชิงลึกอย่างจริงจังแล้วส่งต่อให้เขตเป็นคนเลือกว่าจะขับเคลื่อนรูปแบบไหน จะขับเคลื่อนโดยเลือกกลุ่มเป้าหมายหรือเลือกเป็นพื้นที่ ทั้งนี้ควรชวน ศปถ.เขตในกลุ่มเขตกรุงเทพตะวันออกมาประชุมย่อย เพื่อให้ได้เห็นภาพและชวนให้เกิดการขับเคลื่อนมากขึ้น อีกด้านหนึ่งโซนกรุงเทพตะวันออกมีนิคมอุตสาหกรรม มีโรงงานอุตสาหกรรมอยู่มากน่าจะชวนมาเป็นเจ้าภาพร่วม ทั้งนี้อาจมีการขยายผลโดยเรียนผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ เพื่อสั่งการไปที่ประธานกลุ่มเขตให้มีการจัดประชุมระดับกลุ่มเขต และเชิญ บก.น.ร่วมประชุม (หน่วยจัดการคือกลุ่มเขต โดยมีบก.น.เข้าไปเสริม การทำวงเรียนรู้เพื่อแลกเปลี่ยนบทเรียนเป็นการแลกเปลี่ยนวิธีการทำงาน การออกแบบการทำงานของแต่ละกลุ่มเขตด้วย) หากขับเคลื่อนในรูปแบบนี้ ปีหน้าประธานกลุ่มเขตจะติดตามรายงานการขับเคลื่อนของศปถ.เขตในกลุ่มของตนเอง ไม่ใช่แค่รายงานเฉพาะของเขตตัวเองอย่างเดียว ซึ่งจะทำให้เป็นระบบมากขึ้น

5. เวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือเวลา18.00-21.59น.(23.11%) และ 22.00-01.59น.(24.57%) เวลาที่เกิดเหตุเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือเวลา18.00-21.59น.คิดเป็น 26.67% เวลาที่เกิดเหตุลดลงมากที่สุดคือเวลา02.00-05.59น. คิดเป็น -25.51% ซึ่งให้เห็นว่าพฤติกรรมการเดินทางของคนทม.เปลี่ยนส่งผลให้ช่วงเวลาเกิดเหตุเปลี่ยน
6. วันเกิดเหตุมากที่สุดคือวันศุกร์(15.33%) และวันอาทิตย์(17.52%) วันที่เกิดเหตุเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือวันพุธ คิดเป็น 7.69% , วันที่เกิดเหตุลดลงมากที่สุดคือวันเสาร์ คิดเป็น40.74%)
7. เพศชายมีสัดส่วนการเสียชีวิตสูงกว่าเพศหญิง และส่วนใหญ่เป็นการเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ
8. ช่วงอายุที่เกิดเหตุมากที่สุดคือกลุ่มวัยทำงานตอนต้น 30.28% , วัยทำงานตอนกลาง 19.72% , วัยทำงานตอนปลาย 13.30% , ผู้สูงอายุ 10.09% กลุ่มที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มมากที่สุดคือ มัธยมต้น 44.44% ,มัธยมปลาย 37.50%, ผู้สูงอายุ 22%

ที่ประชุม ช่วงวัยที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือวัยทำงาน แนวทางการขับเคลื่อนควรนำเรื่องมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนมาเป็นเครื่องมือช่วย ส่วนเด็กช่วงม.ต้น-ม.ปลายเกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจาก

เป็นช่วงเปิดเทอม เด็กกลุ่มนี้จึงมีการใช้รถจักรยานมากขึ้น แนวทางการขับเคลื่อนควรตั้งโรงเรียนและเด็กนักเรียนมาเป็นเจ้าภาพร่วมแก้ไข

9. สถานะของผู้ประสบภัยพบว่า เป็นผู้ขับขี่ 74.31%(ลดลงจากปี62คิดเป็น-16.49%) ผู้โดยสาร 13.30%(เพิ่มขึ้น41.46%) คนเดินเท้า(เดินข้ามถนน) 10.55% (เพิ่มขึ้น31.43%) โดยประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์.

10. ลักษณะถนนที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ ทางตรง 76% , ทางแยก 7% , สะพาน 6%

11. จากการเก็บข้อมูลการใส่/ไม่ใส่หมวกนิรภัย ได้ 59.37% ของ จำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับขี่/ซ้อนรถจักรยานยนต์ เดือนเม.ย.-ต.ค.63 พบว่าผู้เสียชีวิตจากการขับขี่/ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์. ไม่สวมหมวก 70% และมีแนวโน้มไม่สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากไม่มีการตั้งจุดตรวจกวาดค้นวินัยจราจร

ที่ประชุม ทำอย่างไรให้คนสวมหมวกเหมือนสวมแมส การไม่ใส่แมสจะถูกมองจากคนรอบข้างว่าเป็นคนเอาเชื้อมาแพร่ แต่พอไม่ใส่หมวกถูกมองว่าเป็นเรื่องเฉพาะตัวไม่กระทบคนรอบข้าง ทำอย่างไรให้มองว่าการไม่สวมหมวกส่งผลกระทบต่อคนรอบข้าง(ใช้มวลชนกดดันให้คนใส่หมวกเหมือนการต้องใส่แมส) ทั้งนี้อาจเริ่มจากทำให้เห็นถึงผลกระทบต่อคนใกล้ตัวก่อน เช่นการไม่สวมหมวก เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้ต้องผ่าตัด พิจารณาส่งผลให้คนในครอบครัวลำบาก (ทำอย่างไรเวลามีcaseแล้วให้caseเชื่อมโยงไปถึงครอบครัว แล้วค่อยๆนำเสนอให้คนเห็น+ คล้อยตามว่ามันไม่ใช่แค่หัวของตนเองแต่คนรอบข้างรับผลกระทบไปหมด

12. จากสถิติการออกใบสั่งเทียบการชำระค่าปรับ พบว่าการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้กล้องไม่ได้ผล เนื่องจากถ้าถูกใบสั่งแล้วไม่ไปชำระค่าปรับก็ไม่มีผลกระทบอะไร ทำให้ไม่เกิดความเกรงกลัว

ที่ประชุม ตามกฎหมายหากไม่ชำระค่าปรับให้อายัดทะเบียน ไม่สามารถต่อภาษีได้ แต่ก็มีกรณีความกันจนถึงตอนนี้ กฤษฎีกาตีความให้สามารถอายัดทะเบียนได้โดยมีผลย้อนหลัง 1 ปี แต่ต้องออกใบสั่งและแจ้งเตือน 2 ครั้งก่อนจึงจะอายัด (ซึ่งเจ้าพนักงานมีหน้าที่ต้องแจ้งการกระทำผิดคือตามกฎหมายต้องออกใบสั่ง(ต้นทุนใบสั่งฉบับละ19บาท) หลักการตามเงื่อนไขดังกล่าวไม่สอดคล้องกับงบประมาณทำให้ผู้ปฏิบัติต้องออกค่าใช้จ่ายตัวเอง) ถ้าจะทำให้คนมาชำระค่าปรับมากขึ้น ก็ต้องมีมาตรการที่ส่งผลกระทบต่อตัวผู้ถูกใบสั่ง เมื่อกฎหมายสามารถบังคับได้อย่างจริงจัง ก็จะทำให้คนไม่ยอมเสียค่าปรับและส่งผลให้ต้องขับรถดีขึ้นด้วย (เป้าหมายไม่ได้ต้องการค่าปรับมากขึ้น แต่ต้องการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมคน)

ที่ประชุม มีความเห็นเพิ่มเติม

1. เสนอให้มีการขับเคลื่อนกลุ่ม Delivery (ด้วยพบว่ามีการฝ่าไฟแดง + ไม่สวมหมวกจำนวนมาก) โดยเริ่มที่ Grab ซึ่ง สจส.ได้มีการพูดคุยก่อนหน้านี้แล้ว โดยให้ทำการสำรวจ+จัดส่งทะเบียนรถโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์. เพื่อทำการตรวจสอบประวัติการทำ พรบ.+ประวัติการถูกใบสั่ง เพื่อเป็นข้อมูลให้ทาง Grab ทวนสอบการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มพนักงานของตน

2. ศูนย์เฮอร์คิว รับดำเนินการในส่วนของคุณข้อมูลการบาดเจ็บทางศีรษะ เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนประเด็นการสวม/ไม่สวมหมวกนิรภัย
3. ทำอย่างไรให้วินรถจยย./ Delivery มีความเป็นมืออาชีพมากขึ้น

Case base I (คลิปประกอบใน PPT)

วันอาทิตย์ที่ 25 ตุลาคม 2563 เวลา 21.15 น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนเชื่อมสัมพันธ์ ซอย 4 แขวงโคกแฝด เขตหนองจอก ท้องที่ สน.หนองจอก ลักษณะถนน เป็นช่วงลงสะพานข้ามคลอง ไฟส่องสว่างน้อย

ลักษณะเหตุ : รถจยย. มาจากด้านถนนสุวินทวงศ์มุ่งหน้าหนองจอก เมื่อถึงที่เกิดเหตุเป็นช่วงลงสะพานข้ามคลองชนท้ายรถกระบะ (รถสำนักงานเขตหนองจอก ไม่มีพ.ร.บ.) ที่จอดข้างทางซ้ายมือ ห่างจากสะพานประมาณ 15 เมตร

ข้อสังเกต

1. ช่วงเย็นวันอาทิตย์ สนง.เขตมีการจัดถนนคนเดินบนถนนคลองลำไทร ใกล้เคียงเชื่อมสัมพันธ์ซอย 4 (ก่อนถึงสะพานข้ามคลอง) โดยจะมีการจัดที่จอดรถไว้ให้ที่ถนนคลองลำไทรและห้ามจอดรถบนถนนเชื่อมสัมพันธ์ แต่เนื่องจากที่จอดอาจไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ที่มาซื้อของจากรถบนถนนเชื่อมสัมพันธ์จำนวนมาก (ในช่วงเกิดเหตุซึ่งเป็นเวลาที่ตลาดวาย เหลือรถกระบะคันเกิดเหตุจอดอยู่คันเดียว)
2. ก่อนและบริเวณจุดเกิดเหตุ เส้นแบ่งช่องจราจรไม่ชัดเจน เนื่องจากเพิ่งจะมีการปรับปรุงพื้นถนน
3. บริเวณที่เกิดเหตุ ไฟส่องสว่างค่อนข้างน้อย มองเห็นไม่ชัดเจน
4. มีป้ายห้ามจอดตามช่วงเวลา คือ 06.00-10.00 น. , 16.00-20.00 น.
5. ผู้เสียชีวิตเป็นคนพื้นที่ อายุ 23 ปี นับถือศาสนาอิสลาม ในวันเกิดเหตุออกจากบ้านกำลังจะไปหาเพื่อน เกิดเหตุห่างจากบ้านประมาณ 5-6 กม. สวมหมวกนิรภัย
6. สถานที่เกิดเหตุใกล้เคียงกับเหตุเสียชีวิต 3 ราย เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563
7. กรณีนี้รถจยย. มีประกันภัยตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เบื้องต้นได้รับการเยียวยาตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถแล้วคือค่ารักษาตามจริงไม่เกิน 30,000 บาท และค่าปลงศพ 35,000 บาท (ในส่วนของคุณเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ใช้สิทธิจากประกันภัยฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ)

ที่ประชุม มีความเห็น

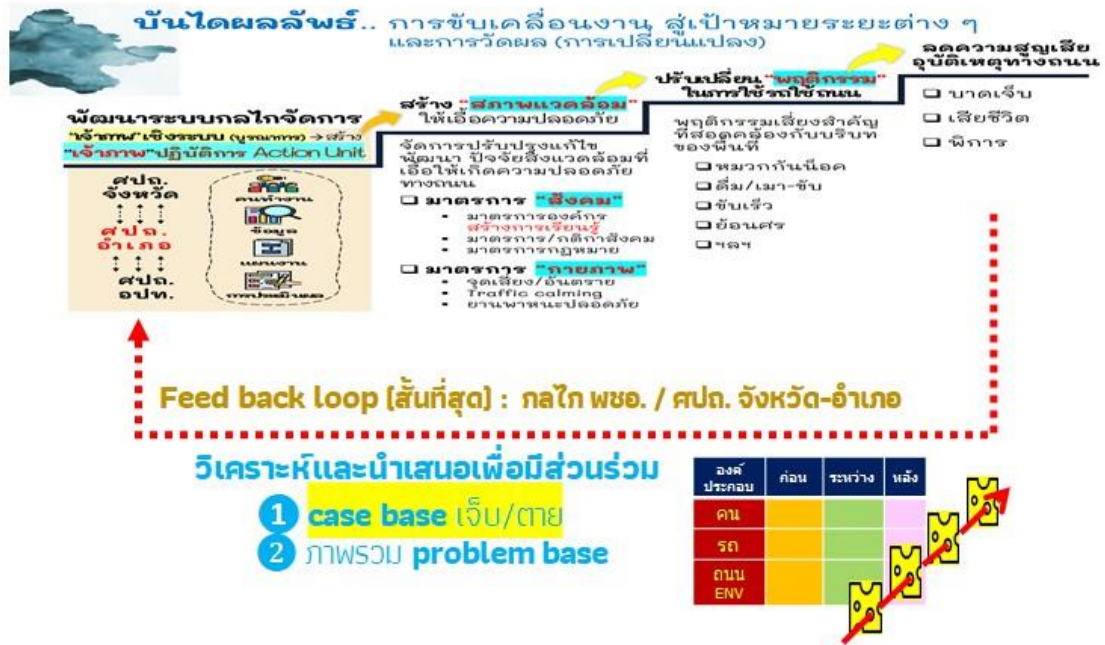
1. เนื่องจากถนนเชื่อมสัมพันธ์เป็นถนนที่เกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตบ่อยมาก น่าจะมีการขวนศพล.เขตหนองจอกจัดการถนนเส้นนี้ให้เป็นถนนตัวอย่างเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนน
2. ตามคลิปรถจยย. ไม่ได้มีการเบรกเลย อาจเกิดจากระยะการมองเห็น หรือ รถกระบะที่จอดไม่ได้อยู่ในระยะสายตาทำให้เกิดชนท้าย
3. กรณีนี้มีแบบแผนเรื่องการจอดรถข้างทาง และรถจยย. ที่ชนท้ายรถที่จอดข้างทาง ซึ่งพบเห็นได้บ่อย จึงควรผลักดันให้มีการจัดการทั้งสองแบบนี้

ถอดบทเรียนการแก้ไขปัญหา “จุดกลับรถบริเวณปากซอยจรูญสุนิหวงศ์95” (PPT ศปถ.เขตบางพลัด)

- จุดกลับรถปากซอยจรูญสุนิหวงศ์95 เป็นจุดกลับรถที่มีความยาวมาก ประกอบกับตรงจุดกลับรถเป็นซอยลักษณะเหมือนเป็นสี่แยกกลายๆ มีชุมชนจำนวนมาก รถที่เข้าออกจากซอยตัดกระแสรถที่มาทางตรงมีมาก ประกอบกับมีรถวิ่งย้อนศรเพื่อมาใช้จุดกลับรถนี้ก็มีจำนวนมาก ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถจัดการแก้ไขได้ทันที จึงเลือกจุดนี้เป็นจุดเสี่ยงที่ต้องแก้ไข (เหตุที่มีจุดกลับรถบริเวณนี้เนื่องจากเพื่อให้สถานีดับเพลิงบางอ้อสามารถอำนวยความสะดวกกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินได้ทันที แต่เมื่อมีการสร้างรถไฟฟ้าจึงมีการตั้งเสาไฟฟ้า ทำให้เกิดปัญหาต่อมุมมองของผู้ขับขี่รถ)
- แนวทางการแก้ไข ในขั้นแรกมีการเสนอให้ปิดจุดกลับรถฝั่งลงสะพานพระรามเจ็ด ซึ่งจะทำการจราจรดีขึ้น แต่ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนแต่เป็นจำนวนไม่มากนักเนื่องจากมีจุดกลับรถอีกจุดเลยจากจุดกลับรถนี้ไปประมาณ200เมตร หลังจากดำเนินการแล้วพบว่าอุบัติเหตุลดลงอย่างเห็นได้ชัดและการจราจรคล่องตัวมากขึ้น
- รูปแบบการจัดการ เป็นการจัดการร่วมกันของศปถ.เขตบางพลัด และสน.บางพลัด โดยสน.บางพลัดมีการนำเสนอสภาพปัญหา (ข้อมูลสถิติเป็นตัวเลขและรูปภาพประกอบ) และแนวทางแก้ไขในที่ประชุมศปถ.เขตและใช้มติที่ประชุมของศปถ.เขตขับเคลื่อนแก้ไข แต่การดำเนินการแก้ปัญหาในช่วงแรกไม่ได้รับความร่วมมือจากประชาชนในพื้นที่ ต้องมีการเก็บข้อมูลหลังดำเนินการเพื่อนำมาปรับวิธีการจัดการ

ที่ประชุม เห็นควรสนับสนุนให้มีการถอดบทเรียน สน.และศปถ.เขตที่มีการขับเคลื่อนเพื่อเป็นการจัดการความรู้และเผยแพร่ให้กับสน.และศปถ.เขตอื่นๆเป็นกรณีศึกษาด้วย โดยในปี2564 ควรมีการเชิญสน.และเขตมาร่วมแลกเปลี่ยนในวงประชุมด้วย ทั้งนี้ ขอให้บริษัทกลางฯจัดทำรูปแบบในการนำเสนอเพื่อให้ผู้มาร่วมประชุมง่ายต่อการนำเสนอและง่ายต่อการถอดบทเรียนของที่ประชุมด้วย โดยรูปแบบการนำเสนอควรต้องอธิบายรูปแบบการก่อตัว(ทำงานเป็นทีม) การจัดการข้อมูล(นำข้อมูลมาวิเคราะห์และแก้ปัญหาร่วมกันอย่างไร) การขับเคลื่อนและผลลัพธ์(บันไดผลลัพธ์) แต่ให้ผู้นำเสนอสามารถนำเสนอได้ง่ายและเข้าใจง่ายด้วย





✚ นัดหมายประชุมครั้งถัดไปในเดือนธันวาคม บริษัทกลางฯจะประสานแจ้งวันนัดหมายล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วัน

ปิดประชุม เวลา 12.30น.

ศิริพร รัตนทัศนีย์

ผู้บันทึก