

สรุปสาระสำคัญการประชุมศูนย์ความร่วมมือป้องกันอบ.กทม.(ศรท.)

วันที่ 2 มีนาคม 2564

ณ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ผู้ร่วมประชุม

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. พ.ต.อ.ธรรมนัญญู บุญเรือง | รองผู้บังคับการ กองบังคับการตำรวจจราจร |
| 2. พ.ต.ท.นิติโชติ วิจารณ์ | สารวัตรงานสถิติและวิจัยอุบัติเหตุ กองกำกับ5 กองบังคับการตำรวจจราจร |
| 3. นพ.พรเทพ แซ่เฮ้ง | ผู้อำนวยการศูนย์การแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ) |
| 4. นายประสิทธิ์ คำเกิด | รองกรรมการผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |
| 5. นายศักดิ์ พึ่งชื่น | นายช่างโยธาชำนาญการ สำนักการจราจรและขนส่ง |
| 6. นายกรณ์ เปี่ยมน้อย | นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง |
| 7. น.ส.ฮานีฟา วันเอเลาะ | นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง |
| 8. น.ส.วริยา สุขยานุติษฐ์ | นักวิชาการสาธารณสุข ศูนย์การแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ) |
| 9. น.ส.เพ็ญภา พรสุพิกุล | นักวิจัยอาวุโส ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) |
| 10. น.ส.ปญชรัศม์ รุ่งโรจทรัพย์ | นักวิชาการ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) |
| 11. นายปิยะพงษ์ คงเมือง | ผู้ช่วยนักวิชาการ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) |
| 12. นายเมธา พุทธเมธา | ผู้จัดการศูนย์บริการนวมินทร์ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |
| 13. น.ส.ศิริพร รัตนทัศนีย์ | ผู้จัดการภาคอาวุโส,ภาคกรุงเทพ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |

ผู้ลาประชุม

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก | รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล |
| 2. นพ.ธนพงษ์ จินวงษ์ | ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) |
| 3. นายธนนท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช | ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง(สจส.) |

เริ่มประชุมเวลา 10.00น.

วาระที่1 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

- เนื่องจากในรอบนี้ การทวนสอบข้อมูลยังไม่แล้วเสร็จ จึงขอรายงานข้อมูลในการประชุมรอบถัดไป
- จากข้อมูล 3 ฐาน(กระทรวงสาธารณสุข) กรุงเทพฯเสียชีวิต ปี2562 839 ราย ปี2563 828 ราย ลดลง -1.31%

วาระที่2 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

- รายละเอียดแผน ศรท.ปี2564
ตามมติที่ประชุมครั้งที่1/2564 เห็นชอบให้มีการขับเคลื่อนตามแผน มีเป้าหมายให้ ศปถ.กทม. ศปถ.เขต 50เขต บข.น. และ 88สน. นำไปใช้ประโยชน์ในการขับเคลื่อนระดับพื้นที่โดยผ่านกลไกการจัดการเชิงระบบ และเชิงปฏิบัติการ

ด้านที่1 เชิงระบบ มุ่งเน้นการจัดการข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล Feedback กลับไปยังหน่วยงานในระดับพื้นที่

ในปี2563/

ในปี 2563 มีการพัฒนา ศปถ.เขตโดยการอบรมการใช้ข้อมูลไปแล้ว ปี 2564 ควรมีการขยายผลเพื่อความต่อเนื่อง มีการจัดกลุ่ม ศปถ.เขตเพื่อสนับสนุนได้ตรงโจทย์ (ลดจุดอ่อน เสริมจุดแข็ง) รวมถึงการใช้ข้อมูลชี้นำไปหาเจ้าภาพระดับพื้นที่ ทำอย่างไรให้ ศปถ.เขตเรียนรู้ว่าในประเด็นปัญหาเรื่องนี้ใครควรมาเป็นเจ้าภาพขับเคลื่อนการจัดการบ้าง ศรท.สนับสนุน ข้อมูลเพื่อให้ระดับพื้นที่นำไปพูดคุยกับเจ้าภาพได้ เพื่อหนุนให้เกิดมาตรการทางสังคม – มาตรการองค์กร

การจัดการข้อมูลเชิงระบบ ปัจจุบันเรื่องอุบัติเหตุทางถนนมีเจ้าภาพหลายเจ้าภาพ หนึ่งในนั้นก็มิฉะนั้นของ ท่าน ศุภชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย วุฒิสภา มีคณะกรรมการกฤษฎีกาเป็นคณะใหญ่ และมีคณะอนุเป็นคณะทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน มีท่านสว.นพ.ทวีวงศ์เป็นประธาน มุ่งเน้นรณรงค์เรื่องความปลอดภัยในกลุ่มรถจักรยานยนต์เป็นหลัก ซึ่งสิ่งที่ ศรท.กำลังทำ อยู่สอดคล้องกับคณะดังกล่าว โดย ศรท.เองอาจดูไม่เป็นทางการแต่ก็มีการนำความรู้ทางวิชาการ สถิติมาผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อน ดังนั้น ศรท.เองควรกำหนดเป้าหมาย เช่น การเพิ่มเครือข่าย การเพิ่มการใช้ข้อมูลโดย ศปถ.เขต เพื่อให้การขับเคลื่อนมีทิศทางชัดเจนและประเมินได้ว่าการขับเคลื่อนบรรลุเป้าหมายหรือไม่

นอกจากนี้ ข้อมูล ศรท.ยังสามารถสนับสนุนการทำงานของตำรวจและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย เนื่องจาก นอกเหนือจากพฤติกรรมเสี่ยงแล้ว ทางกายภาพก็มีส่วนสำคัญ เดิมหลายหน่วยงานไม่ได้มีการจัดเก็บ ศึกษาและนำข้อมูลมาใช้สนับสนุนการขับเคลื่อน เช่น สจส.เอง จากการใช้ข้อมูลใน Thairsc พบว่าเขตบางบอนมีผู้เสียชีวิตน้อยแต่บาดเจ็บเยอะ ส่วนใหญ่เกิดเหตุบนถนนเอกชัย จากนั้นจึงทำการสำรวจพื้นที่พบว่าบริเวณดังกล่าวเป็นแหล่งชุมชนมีต่างด้าวพักอาศัยอยู่ เยอะ ไม่ค่อยเป็นระเบียบ ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย ส่วนเขตลาดกระบังมีผู้บาดเจ็บน้อยแต่เสียชีวิตเยอะ เขตคลองเตยส่วนใหญ่เป็นเหตุรถจักรยานยนต์ชนกับรถบรรทุกแต่ความรุนแรงไม่เท่ากับเขตลาดกระบังเนื่องจากรถใช้ความเร็วต่างกัน อุบัติเหตุในพื้นที่กรุงเทพฯ เกิดในจุดซ้ำๆ บ่อยๆ ไม่มีที่จุด เช่น บนสะพานข้ามแยกคลองตัน (ปี 63=4 ราย) มีการแก้ไขทางกายภาพไปแล้ว เบื้องต้นแต่ก็ยังมีอุบัติเหตุซ้ำอีก หากต้องแก้ไขถาวรต้องทุบทำสะพานใหม่ซึ่งต้องใช้งบประมาณสูง เนื่องจากสะพานมีลักษณะเป็นโค้งตัว S วงกว้าง อีกทั้งยังไม่สามารถห้ามรถจักรยานยนต์บนสะพานได้อย่างจริงจัง

ในปัจจุบัน ศปถ.ทท.ใช้รูปแบบการสั่งการจากส่วนกลางให้พื้นที่ขับเคลื่อน ในอนาคตจะเปลี่ยนเป็นการสนับสนุน ให้มีการกำหนดมาตรการเองระดับพื้นที่โดยส่วนกลางสนับสนุนด้านข้อมูล เนื่องจาก 50 เขตมีบริบทและปัจจัยเสี่ยงที่ต่างกัน นอกจากข้อมูลสถิติแล้วการสอบสวนอุบัติเหตุระดับ ศปถ.เขตก็มีความสำคัญในการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงและความเสี่ยงทางกายภาพ

เขตที่มีอุบัติเหตุมากที่สุดปี 2563 (จากข้อมูลผู้ใช้ลิ? พ.ร.บ.)

1. บางขุนเทียน	2,492 ครั้ง
2. บางกะปิ	2,267 ครั้ง
3. บางบอน	2,179 ครั้ง
4. ประเวศ	2,022 ครั้ง

ทั้งนี้ ศวปถ.มีการทดลองทำ BBS ใน 3 พื้นที่ คือ เชียงใหม่ อุตรดิตถ์ ร้อยเอ็ด MODEL นี้ได้แนวคิดมาจาก อ.วีระ ชื้อสุวรรณ โดยจัดอบรมให้ตำรวจ อนุกรรมการบังคับใช้กม. ผู้นำชุมชน สถานศึกษา ให้มีทักษะการสื่อสารกับประชาชนทั่วไป เพื่อลดแรงต้านทางสังคมในแบบ face to face เทคนิคนี้จะได้ผลดีกับกลุ่มคนที่ทำเป็นประจำหรือชั่วคราว เช่นกรณีหมวกนิรภัย จะใช้กับกลุ่มคนที่สวมเป็นประจำหรือสวมเป็นครั้งคราว เมื่อจำนวนคนสวมมากขึ้นจะเป็นการกดดันให้คนที่ไม่เคยสวมรู้สึกตัวเองเป็นแกะดำและจะกลายเป็น Roll Model ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน

การอบรมBBS นอกเหนือจากสำรวจ ผู้นำชุมชน ควรเพิ่มเทคนิคซึ่งเป็นส่วนหนึ่งใน สปถ.เขตด้วย ซึ่งจะทำให้เกิดการขับเคลื่อนเข้าหากันของส่วนกลางกับพื้นที่ (ทำให้เทคนิคหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบเห็นว่าการขับเคลื่อน สปถ.เขตเพื่อลดอุบัติเหตุเป็นหน้าที่โดยตรงไม่ใช่งานฝาก ไม่ใช่การเพิ่มงาน(ซึ่งจะทำให้หน้าพนักงานเบา) ควรทำให้เห็นว่าหน้าที่หลักในงานประจำจะหมุนเรื่องอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างไร ทำแล้วได้งานได้ผลงานด้วย จะทำให้ผู้ปฏิบัติสมัครใจทำมากขึ้น

อีกหนึ่งโครงการของศวปถ.คือ Story Telling เรื่องเล่าความเจ็บปวด เป็นการสอบสวน case เก็บข้อมูลจากผู้ได้รับผลกระทบเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นกับครอบครัว โดยเป็นการอบรมให้คนนำเรื่องดังกล่าวไปทำสื่อแบบไม่มุ่งเน้น درآمدแต่เน้นถึงผลกระทบที่ตามมาซึ่งนำไปเชื่อมโยงกับBBSได้ด้วย

ทั้งนี้ ที่ประชุมเห็นว่าการทำสื่อ Story ต้องคำนึงถึงการตลาดด้วยเพื่อให้เข้าถึงประชาชนในยุคปัจจุบันได้จริง จะเห็นได้จากตัวอย่างคลิปสอนCPR ใน YouTube มีคนเข้าชมน้อยมากแต่คลิปไม่มีเนื้อหาสาระกลับมีคนเข้าชมจำนวนมาก ดังนั้น หากยังคงทำรูปแบบเดิมไม่มีทางที่สื่อจะเข้าถึงประชาชนได้

ในช่วงปีที่ผ่านมาเห็นได้ชัดว่าสถานการณ์COVID คนใส่แมส ในขณะที่การรณรงค์เรื่องหมวกนิรภัยทำมาเป็นสิบปี แต่ก็ไม่ได้ผลเท่าที่ควร คนไม่ใส่แมสจะถูกสังคมประณามในขณะที่คนไม่สวมหมวกจะถูกมองเฉยๆ ทั้งนี้อาจเพราะการสวมแมสคนจะมองว่าเพื่อป้องกันตัวเองจากCOVIDเพราะไม่รู้ว่ามีใครติดเชื้อบ้าง ในขณะที่การสวมหมวกถูกมองเป็นเรื่องเฉพาะตัวบุคคล ทำให้การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกมีกระบวนการที่ซับซ้อนกว่า อีกส่วนหนึ่งที่ทำให้มีความต่างระหว่างการใส่แมสกับการสวมหมวกคือคนมองเรื่องแมสเป็นเรื่องใกล้ตัวเพราะมีการออกข่าวทุกวัน มีการสื่อสารผ่านหลากหลายช่องทางรวมทั้ง Social ให้คนทราบและตระหนักถึงอันตรายของCOVIDและความเดือดร้อนหากเกิดการติดเชื้อ มีความเสี่ยงถึงชีวิตทุกคนจึงต้องสวมแมส ในขณะที่เรื่องอุบัติเหตุยังถูกมองเป็นเรื่องไกลตัว อีกสิ่งที่ยังขาดอยู่คือการสื่อสารข้อมูลเชิงลึกของอุบัติเหตุเพื่อสะท้อนให้ประชาชนทราบ จะมีวิธีการอะไรที่impact สร้างความตระหนักให้คนเกิดการเปลี่ยนแปลง

การจัดการข้อมูลเชิงระบบมี 2 มิติ

1. จากฐานข้อมูลที่มี (เป็นจำนวน)
2. จากข้อมูลเชิงลึก เช่น พิกัด สาเหตุ พฤติกรรม(ข้อมูลจาก ศรภ.) และการสอบสวนอุบัติเหตุ(จากการขับเคลื่อนของ สปถ.เขต) ศรภ.สนับสนุนข้อมูลสถิติและการวิเคราะห์เบื้องต้นเพื่อให้ สปถ.เขตนำไปใช้ในการสอบสวนอุบัติเหตุในพื้นที่ต่อไป

การจัดกลุ่ม สปถ.เขตต้องใช้ทั้งข้อมูลสถิติและปัจจัยความเสี่ยงมาประกอบกันเพื่อให้สามารถสนับสนุน coach ได้ง่ายและชัดเจนขึ้น และยังทำให้เกิดการแข่งขันของ สปถ.เขตกันเองด้วย ทั้งนี้ สปถ.เขตเองก็มีบางส่วนที่เริ่มมีการขยับแล้วก็เริ่มมีคำถามเพิ่มเติมทั้งในส่วนของพื้นที่ตรงจุดไหนเกิดเหตุบ่อย สาเหตุหรือปัจจัยเสี่ยงคืออะไร ซึ่งจากข้อมูลสถิติที่มีการวิเคราะห์(ย่อย)แล้วระดับหนึ่งอาจตอบไม่ได้ทั้งหมดต้องใช้การสอบสวนอุบัติเหตุในพื้นที่มาช่วยเสริม (อาจเสริมโดยการประสาน 9บก.น. ตัวแทนจาก 6กลุ่มเขต และหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องมาร่วมพูดคุยหรือแนวทาง ป้องกัน แก้ไขร่วมกัน เนื่องจากกรุงเทพฯมีเจ้าภาพในส่วนของถนนหลายเจ้าภาพ (ลดความซ้ำซ้อนในการประชุม)

การหาเจ้าภาพในพื้นที่ เช่น ชุมชน ค่อนข้างทำได้ยาก เนื่องจากบริบทของกรุงเทพฯจะต่างจากจังหวัดอื่น ชุมชน

จะเป็นลักษณะจัดตั้งไม่ใช่ชุมชนในพื้นที่จริงแบบต่างจังหวัด การดึงชุมชนให้มีส่วนร่วมเป็นเจ้าของในพื้นที่จึงเป็นโจทย์ยาก อาจต้องใช้ฝ่ายพัฒนาสังคมมาร่วมเลือกกลุ่มชุมชนหรือองค์กรในพื้นที่มาร่วมเป็นเจ้าของ

เจ้าภาพระดับพื้นที่ อาจแบ่งเป็นสองส่วนคือ

1. เจ้าภาพเชิงกลไก(ควรเสริมความรู้เชิงระบบและสถิติเชิงวิเคราะห์) เช่น ตำรวจ เทศกิจ ศูนย์บริการสาธารณสุข ที่จะไปสร้างเจ้าภาพเชิงActionในพื้นที่ หรือหามาตรการการทำงานร่วมกัน
2. เจ้าภาพเชิงActionในพื้นที่ แบ่งเป็นเจ้าภาพเชิงกายภาพ เช่น ขวางทางหลวง ทางหลวงชนบท สจส. และเจ้าภาพเชิงพฤติกรรม เช่นองค์กรเอกชน สถานศึกษา ชุมชน โดยส่วนกลางสนับสนุนเจ้าภาพเชิงกลไก แล้วให้เจ้าภาพเชิงกลไกไปชวนเจ้าภาพเชิงActionในพื้นที่ให้ลงมือปฏิบัติ

ด้านที่2 เซึ่งประเด็นเสียงสำคัญ ในส่วนของธุรกิจ Delivery อาจดำเนินการในลักษณะ

1. ให้ดาว Delivery ที่ขับเคลื่อนได้ตามมาตรฐาน แบบเดียวกับที่บริษัทกลางฯดำเนินการกับบริษัทเอกชน (มาตรการองค์กร)
2. ชวนผู้ประกอบการ Delivery มาเป็นเจ้าภาพร่วม

วาระที่ 3 CASE BASE

CASE 1 วันที่3/02/64 เวลาประมาณ12.50น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนสุขาภิบาล5 ซอย55 หน้าหมู่บ้านราชพฤกษ์(เป็นถนนสี่เลนฝั่งละสองเลน ไม่มีเกาะกลาง) ท้องที่สน.สายไหม(บ.ก.น.2) เขตสายไหม(กรุงเทพฯเหนือ) รถจยย. ยี่ห้อเวสป่า 125cc. ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน(ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายเป็นหญิง)กลับจากพักผ่อนช่วงกลางวันเพื่อจะกลับมาทำงานที่โรงงาน โดยขี่มาจากฝั่งตลาดวงศกร เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้เลี้ยวขวาเพื่อจะเข้าซอยที่ทำงานตัดหน้ารถจยย. ยี่ห้อยามาฮา เอ็นแม็กซ์ 155cc.(สีแดง)มาทางตรงมุ่งหน้าตลาดวงศกรที่มาด้วยความเร็ว(ไม่มีการเบรก) เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกัน ผู้ขับขี่รถจยย.ทางตรงเพศหญิง อาชีพ Grab bike เสียชีวิต

ข้อสังเกต

1. รถจยย.เลี้ยวขวา ไม่ได้เปิดไฟเลี้ยว อาจเกิดจากด้วยเคยชินเส้นทาง
2. รถจยย.ทางตรงขี่มาด้วยความเร็วอาจเกิดจากการทำเวลารับงาน-ส่งของ

ข้อเสนอแนะ

1. หาเจ้าภาพขับเคลื่อนเพื่อลดความเสี่ยง เช่น องค์กรที่ผู้ประสบภัยทำงานอยู่
2. ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ถึงความเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง

CASE 2 วันที่5/02/64เวลาประมาณ20.56น. สถานที่เกิดเหตุ ภายในซอยอารีย์ หน้ากรมประชาสัมพันธ์(เป็นถนนสองเลนสวนกัน มีไหล่ทาง ไม่มีเกาะกลาง) ท้องที่สน.พญาไท(บ.ก.น.1) เขตพญาไท(กรุงเทพฯกลาง) รถจยย.ฮอนด้าฟอร์ซ่า300 สีดำ ขับขี่จากหอพักคุณหญิง(ตรงข้ามกระทรวงการคลัง) เพื่อเดินทางไปร้านชาบูฟูฟู กลางซอยพระราม6 ซอย30 โดยขี่มาตามถนนภายในซอย(ทางตรง) เมื่อมาถึงบริเวณหน้ากรมประชาสัมพันธ์ มีรถยนต์ที่ขี่มาจากทิศทางตรงข้ามได้เลี้ยวขวาเพื่อเข้ากรมประชาสัมพันธ์ เฉี่ยวชนทางด้านขวาของรถจยย. เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจยย.เป็นชาย อายุ 34ปีได้รับบาดเจ็บ

ข้อสังเกต

1. รถยนต์เลี้ยวขวา โดยเปิดไฟสัญญาณแล้วเลี้ยวทันที
2. รถจยย.ทางตรงขับเข้ามาด้วยความเร็วไม่มาก แต่หยุดรถไม่ทันด้วยไม่ทันระวัง และไม่วังชิดซ้าย

ข้อเสนอแนะ

1. ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ถึงความเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง

ความเห็นเพิ่มเติม

1. ทั้งสองเคสเป็นเรื่องที่พบเห็นได้โดยทั่วไป ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครชั้นนอกและกรุงเทพมหานครชั้นใน อีกทั้งจะเห็นว่าเกิดขึ้นได้ไม่จำเพาะเวลา พฤติกรรมเสี่ยงที่เหมือนกันคือการเลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด ประเด็นนี้ควรให้ความรู้เรื่องการเปิดไฟเลี้ยว (ตามพ.ร.บ.จราจรทางบกกำหนดให้ต้องเปิดไฟเลี้ยวล่วงหน้าอย่างน้อย30ม.)
2. หากวิเคราะห์โดยใช้ Swiss Cheese Model จะพบว่านอกเหนือจากพฤติกรรมเสี่ยง มีคนที่เกี่ยวข้องที่ต้องไปปรับปรุงระบบค่อนข้างเยอะ ทั้งหน่วยงานเจ้าของถนน เช่น ไฟส่องสว่าง เส้นจราจรไม่ชัดเจน ป้ายจราจรที่อาจทำให้ผู้ขับขี่ตัดสินใจผิดในการเลี้ยวหรือมองทาง มีผลให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุด้วยเช่นกัน (การใช้ Swiss Cheese Model จะทำให้เห็นความเสี่ยงทางพฤติกรรมและความเสี่ยงทางกายภาพ)
3. ประเด็นเพิ่มเติมที่มีการพูดคุยกันในรัฐสภาคือ ถนนไม่มีอะไรบอกเลยว่าเป็นซอย เส้นจราจรไม่ชัดเจน ไม่มีเส้นชะลอรถ/หยุดรถ ซึ่งจะพบเห็นอุบัติเหตุในลักษณะนี้บ่อย
4. อาจต้องใช้กายภาพมาช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจเกิดจากความเคยชิน

CASE 3 วันที่21/02/64 เวลา01.50น. ที่เกิดเหตุบริเวณถนนรามอินทราเข้า ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าแฟชั่นไอส์แลนด์ ท้องที่สน.บางชัน(บก.น.4) เขตคันนายาว(กรุงเทพตะวันออก) เลนขวาพบรถเก๋งเสียหลักพุ่งชนรถจักรยานที่จอดทำงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู(มีการใช้สัญญาณไฟ ป้ายบอกทาง และแบริเออร์ปิดกั้นช่องจราจรสองช่องทางด้านขวา เปิดให้รถใช้ในการจราจร ช่องทางซ้ายสุดหนึ่งช่อง) คนงานให้การว่า ที่เกิดเหตุเลนขวาจะมีรถจักรยานที่จอดทำงานอยู่เพื่อกำบังโครงสร้างต่างๆ ตามปกติ โดยก่อนถึงตัวรถจักรยานประมาณ 500ม.ได้ทำการติดตั้งสัญญาณไฟ รวมทั้งป้ายบอกป้ายเบี่ยง วางไว้เพื่อแจ้งเตือนให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนได้มองเห็นตามขั้นตอนอยู่แล้ว แต่ในช่วงเกิดเหตุขณะที่ทุกคนกำลังปฏิบัติงานอยู่ ก็ได้ยินเสียงรถเก๋งคันดังกล่าวขับมาด้วยความเร็วสูง ก่อนจะพุ่งชนสิ่งกีดขวาง และป้ายแจ้งเตือนกระจายตามถนน ก่อนพุ่งชนรถจักรยานที่จอดทำงานอยู่

ข้อสังเกต

1. การติดตั้งสัญญาณไฟ / ป้ายบอก / ป้ายเบี่ยง ก่อนถึงตัวรถจักรยาน ประมาณ500ม. เป็นระยะที่ปลอดภัยเพียงพอหรือไม่
2. ปัจจุบันรถใช้ความเร็วโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

1. ศปถ.เขต ประสานผู้รับเหมาเพื่อสำรวจการติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้า

ความเห็นเพิ่มเติม

ปัจจัยเสี่ยงอาจเกิดจากการตีมิช ขับ ่วงขับ หรือการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ เนื่องจากสภาพรถมีความเสียหายมาก ในที่เกิดเหตุมีการตั้งกรวยยางก่อนถึงรถจักรยาน 500ม. ซึ่งน่าจะเพียงพอต่อการชะลอรถ อีกทั้งรถจักรยานก็เป็นรถใหญ่มองเห็น

ได้แต่ไกล

มติที่ประชุม เห็นควรให้ สจส.นำ case base ส่งต่อให้ ศปถ.เขตเพื่อสำรวจและส่งข้อมูลสะท้อนกลับมายัง ศปถ.กทท. และขอให้ สจส.รวบรวมผลแจ้งให้ ศรท.ทราบด้วยเพื่อจะได้นำมาปรับปรุงการวิเคราะห์ case และรูปแบบการเสนอแนว ทางแก้ไขต่อไป


วาระที่ 4 เรื่องสืบเนื่อง

- 4.1 การจัดทำอินโฟกราฟิกระหว่างพันธมิตรเรื่องหมวกนิรภัยและพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ อยู่ระหว่างดำเนินการ
- 4.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มเด็กมัธยมตามช่วงเวลาเดินทางไป-กลับสถานศึกษา อยู่ระหว่างดำเนินการ
- 4.3 ศูนย์เฝ้าระวังประสานขอความร่วมมือในการทำ Emergency Lens สำหรับ ร.พ.ภูมิพล ร.พ.นพรัตน์ราชธานี และ ร.พ. ตากสิน

จัดประชุม Emergency Lens ครั้งที่1 วันที่17/02/64 ณ ห้องประชุมรังสิตพรมณกุล กองบังคับการตำรวจจราจร จากการประชุมที่ผ่านมา ได้ข้อสรุปเบื้องต้นว่า เห็นควรให้มีการประชุมคณะเล็กในเดือน 03/64 เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องกับสภาวะปัจจุบันและสภาพถนน เนื่องจากมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายด้าน จากนั้นจะทำการเชิญประชุมเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การจัดทำ Emergency Lens และสรุปในส่วนของ 3 ร.พ.นี้อีกครั้ง

วาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ

1. ศปถ.กทท.จะจัดประชุมครั้งที่1/64 วันที่25 มี.ค.64 สจส.ขอให้ให้นำข้อมูลของศรท.ไปนำเสนอในที่ประชุม ศปถ.กทท. ด้วย(บรรจุเป็นวาระ) เพื่อให้ ศปถ.กทท.ออกเป็นมติที่ประชุมในการดำเนินงาน **ที่ประชุม** เห็นควรให้นำเสนอที่มาของ ศรท. การใช้ problem based(การจัดการเชิงระบบ) และ case based(การจัดการเชิงประเด็นเสี่ยงสำคัญ) โดยมอบหมายให้เลขาฯ ศรท.เป็นผู้จัดทำ PPT และนำเสนอ
2. เห็นควรให้เชิญผู้ประกอบการ Delivery และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาพูดคุยให้เห็นความสำคัญและตระหนักเรื่อง อุบัติเหตุ ทั้งนี้ วรรณหน่วยงานที่มีสภาพบังคับธุรกิจ Delivery มาร่วมประชุมเพื่อให้เกิด feed back

 นัดหมายประชุมครั้งถัดไป เดือนเมษายน2564 บริษัทกลางฯจะประสานแจ้งวันนัดหมายล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วัน ปิดประชุม เวลา 12.20น.

ศิริพร รัตนทัศนีย์

ผู้บันทึก