

สรุปสาระสำคัญการประชุมศูนย์ความร่วมมือป้องกัน อบ.กทม.(ศรท.)

วันที่ 27 เมษายน 2564

ZOOM Conference

ผู้ร่วมประชุม

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก | รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล |
| 2. พ.ต.อ.สันต์ ulyangkur | รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 1 |
| 3. พ.ต.อ.พรเทพ สุติปัญญา | รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 3 |
| 4. พ.ต.อ.วิวัฒน์ ชินคำ | รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 5 |
| 5. พ.ต.อ.เศรษฐศักดิ์ ยัมเจริญ | รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 8 |
| 6. พ.ต.อ.ภูวนาท ฤทธาเวช | รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 9 |
| 7. พ.ต.ท.สมชาย องค์กรเพลลิน | สว.ฝอ.บก.น.2 |
| 8. พ.ต.ต.หญิง พรทิพย์ สะตะ | สว.ฝอ.บก.น.9 |
| 9. ร.ต.อ.นพคุณ เสวกพันธ์ | รอง สว.งานสายตรวจ 3 กก.1 บก.จร. |
| 10.ร.ต.อ.บดินทร์ จุลเรือง | รอง สว.ฝอ.บก.น.4 |
| 11.ร.ต.อ.สุร ทองเปลว | รอง สว.ฝอ.บก.น.8 |
| 12.ร.ต.ท.หญิง กัลยรัตน์ กันยาโน | รอง สว.ฝอ.บก.น.2 |
| 13.ส.ต.ท.กิตติพงษ์ ชูชัย | ผบ.หมู่ ฝอ.บก.น.3 |
| 14.นพ.พรเทพ แซ่เฮ้ง | ผู้อำนวยการศูนย์การแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ) |
| 15.นพ.ธนะพงษ์ จินวงษ์ | ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) |
| 16.นายประสิทธิ์ คำเกิด | รองกรรมการผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |
| 17.นายบุญสม สุวรรณปิฎกกุล | หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานจราจรและขนส่ง |
| 18.นายสุทัศน์ รัศมีแพทย์ | หัวหน้าฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตสายไหม |
| 19.ว่าที่ร.ต.ณรงค์ กานต์ภูิกานนท์ | หัวหน้าฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตบางพลัด |
| 20.นายภรณ์ เปี่ยมน้อย | นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานจราจรและขนส่ง |
| 21.นายประจักษ์ ธิมา | นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานจราจรและขนส่ง |
| 22.นายอุทัย สัมพันธ์ | เจ้าพนักงานเทศกิจชำนาญการ สำนักงานเขตบางพลัด |
| 23.นายวิษณุวีร์ มากเพ็ง | เจ้าพนักงานเทศกิจชำนาญการ สำนักงานเขตลาดกระบัง |
| 24.นายองอาจ อนันต์ธนะ | เจ้าพนักงานเทศกิจชำนาญการ สำนักงานเขตวัฒนา |
| 25.นายสันติ ทับสุริย์ | เจ้าพนักงานเทศกิจปฏิบัติการ สำนักงานเขตดินแดง |
| 26.นายเกรียงศักดิ์ เทพพิทักษ์ | เจ้าพนักงานเทศกิจ ผู้ช่วยเลขา (ศวปถ.) เขตภาษีเจริญ |
| 27.นางสาวธานีฟา วันอะเลาะ | นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักงานจราจรและขนส่ง |
| 28.นางสาววริยา สุขยานุติษฐ์ | นักวิชาการสาธารณสุข ศูนย์การแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ) |
| 29.นางสาวเพ็ญภา พรสุพิกุล | นักวิจัยอาวุโส ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) |
| 30.นายศุภชัย ตั้งศรีวงศ์ | ที่ปรึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนประจำสำนักงานจราจรและขนส่ง |
| 31.นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์ | ผู้จัดการภาคอาวุโส,ภาคกรุงเทพ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |

ผู้ลาประชุม

1. นายธนนท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักงานจราจรและขนส่ง(สจส.)

เริ่มประชุม/

เริ่มประชุมเวลา 10.00น.

วาระที่1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 รายงานผลการนำเสนอรายงาน ศรท. ต่อที่ประชุม สปท.กทท. ครั้งที่1/2564

ตามที่ประชุมได้มอบหมายให้ฝ่ายเลขาฯเป็นตัวแทนรายงานข้อมูล ศรท. ต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร ในการประชุม สปท.กทท.ครั้งที่1/2564 เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2564 ที่ผ่านมา โดยมีนายสกลสิทธิ์ ทิพย์กุล รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธานการประชุม

ฝ่ายเลขาฯได้รายงานต่อที่ประชุมให้ทราบถึงที่มาของศูนย์ความร่วมมือป้องกัน อบ.กทท.(ศรท.) เกิดจากความร่วมมือของกองบัญชาการตำรวจนครบาล (บชน.) ศูนย์เอราวัณสำนักงานแพทย์ สำนักงานการจราจรและขนส่ง (สจส.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด วัตถุประสงค์ บทบาทหน้าที่

ศูนย์ความร่วมมือป้องกัน อบ.กทท.(ศรท.)

ที่มา ศรท.เกิดจากความร่วมมือของหน่วยงาน(บชน. , สจส.กทท. , ศูนย์เอราวัณ สำนักงานแพทย์ , ศวปถ. , บริษัทกลางฯ) โดยมีวัตถุประสงค์ นำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิตมาวิเคราะห์เชิงระบบและเชิงประเด็นเสี่ยงสำคัญ เพื่อสนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ขับเคลื่อนป้องกัน/แก้ไข เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในระดับนโยบายและระดับพื้นที่ (เริ่มตั้งแต่เดือนเม.ย.63 เป็นต้นมา)



การขับเคลื่อนด้านข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และการวิเคราะห์ problem based และ case based เพื่อสนับสนุนแนวทางการขับเคลื่อนป้องกันอุบัติเหตุในระดับพื้นที่

การขับเคลื่อน



ประชุมเดือนละครั้ง วิเคราะห์ข้อมูล problem based และ case based จัดทำสรุปรสาระสำคัญและข้อเสนอแนะ

แผนงาน ศรค. ปี2564

แผนงานศูนย์ความร่วมมือป้องกัน อบ.กทม.(ศรค.) ปี2564



ทั้งนี้ ได้นำเสนอ ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณา 8 ข้อ

ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณา

1. สนับสนุนให้ ศปด.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่
2. มีช่องทางรวบรวมแผน - การดำเนินการ - การติดตามผล ศปด.เขต 50 เขต
3. มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือเขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน
4. เปิดช่องให้ ศปด.เขต สามารถ outsourcing ทีม/แนวร่วม มาเสริมด้านวิชาการฯ ได้
5. ขอให้ ศปด.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ กม. และด้านอื่นๆ
6. ขอให้ ศปด.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ศรค. กรณีมี case base ในพื้นที่เขตนั้นๆ
7. ขอให้ ศปด.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรค. ไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขตที่ จะต้องมีมาตรการในแก้ไขต่อไป
8. ขอให้ ศปด.กทม. และ ศปด.เขต ขวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน Delivery สถานศึกษา

ประธานการประชุม รับข้อเสนอแนะทั้ง 8 ข้อ โดยมีข้อสั่งการให้ฝ่ายเลขาฯ สปถ.กทม.รับไปดำเนินการต่อ และให้รายงานในที่ประชุม สปถ.กทม.ครั้งที่ 2/2564

สรุปผลการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ ๑ /๒๕๖๔

วันพฤหัสบดีที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๔ เวลา ๑๓.๓๐ น.

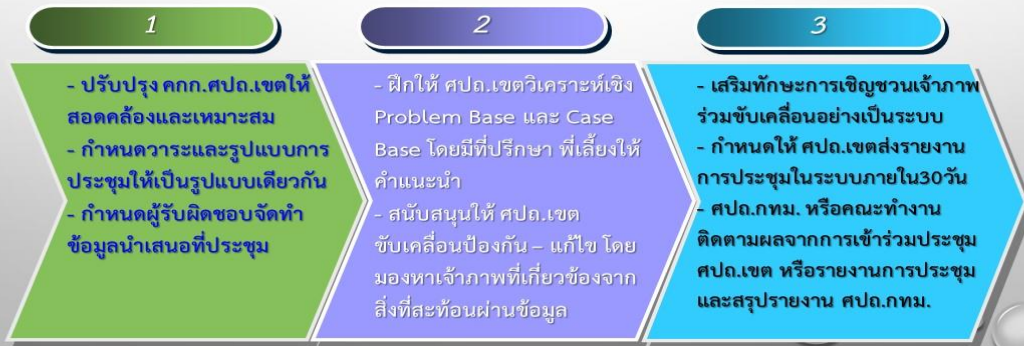
ณ ห้องประชุม ชั้น ๔ อาคารธานีพรรัตน์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ดินแดง

ระเบียบวาระที่	หัวข้อ	มติที่ประชุม	แนวทางการดำเนินงาน	หน่วยงานรับผิดชอบ
๔.๑	เรื่องเพื่อพิจารณา การปรับปรุงโครงสร้างการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร	ให้ฝ่ายเลขานุการตรวจสอบความเหมาะสมของคณะกรรมการ	ฝ่ายเลขานุการจัดทำร่างคณะกรรมการเสนอในครั้งถัดไป	กน.สงส.
๔.๒	แผนงานการดำเนินการบริหารจัดการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร ปี ๒๕๖๔	รับทราบ	-	-
๔.๓	การวิเคราะห์จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้ใช้ชีวิตในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุกรุงเทพมหานคร (ศรภ.)	๑. ให้ฝ่ายเลขานุการนัดประชุมกับวิศกรรับ ส่งอาหาร บริษัทกลางฯ และตำรวจที่เกี่ยวข้องในเรื่องการดำเนินของศูนย์ให้บริการ ๒. ให้ฝ่ายเลขานุการตรวจสอบประกาศของสปถ.เขต ว่าสามารถนำหน่วยงานภายนอกเข้าช่วยร่วมได้หรือไม่ ๓. ให้ฝ่ายเลขานุการพิจารณาข้อเสนอของทางวิศกรกลางฯ และรายงานในที่ประชุมครั้งถัดไป	๑. จัดการประชุมหาแนวร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๒. หาแนวทางในการแต่งตั้งหน่วยงานภายนอกเข้ามาช่วยงานสปถ.เขต ๓. ฝ่ายเลขานุการรับเรื่อง และดำเนินการต่อไป	กน.สงส. กน.สงส. กน.สงส.

จากนั้นได้มีการประชุมย่อยเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2564 ณ ห้องประชุมกองนโยบายและแผนงาน สจส. เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อเสนอแนะทั้ง 8 ข้อ ดังนี้

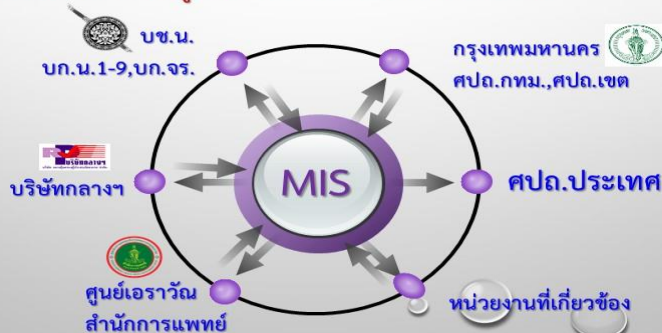
1. สนับสนุนให้ สปถ.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่

- จัดทำรูปแบบการประชุม สปถ.เขตทั้ง 50 เขต ให้เป็นรูปแบบเดียวกัน โดยเน้นให้มีการนำข้อมูลสถิติแบบ Problem Base และ Case Base มาวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางป้องกัน - แก้ไข ในระดับพื้นที่ได้อย่างเป็นระบบ โดยใช้รูปแบบการประชุมเดียวกันกับการประชุมศรภ. โดยใช้ข้อมูลสถิติและการวิเคราะห์จาก www.Thairsc.com ศรภ. และสจส.
- เนื่องจาก สปถ.เขตมีการจัดประชุมปีละ 4 ครั้ง จึงควรเร่งดำเนินการให้สามารถใช้ประชุม สปถ.เขตครั้งที่ 2/2564

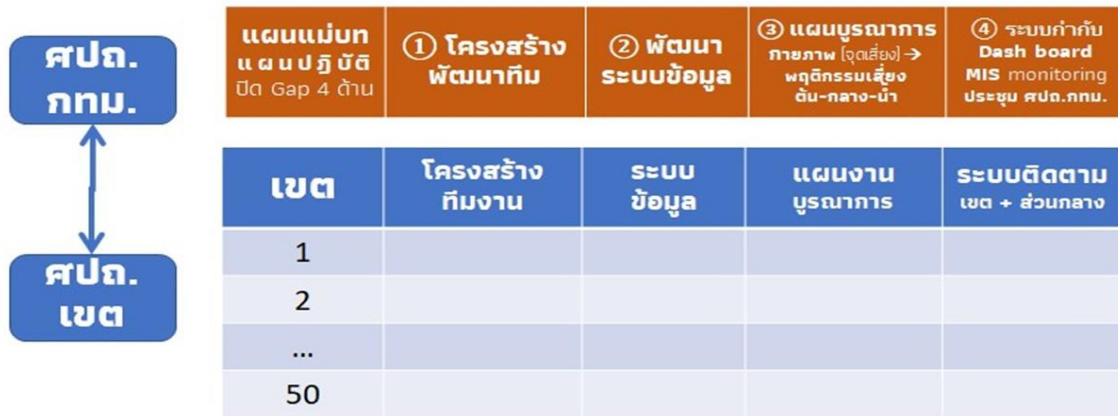


2. มีช่องทางรวบรวมแผนงาน - การดำเนินการ - การติดตามผล สปถ.เขต 50 เขต

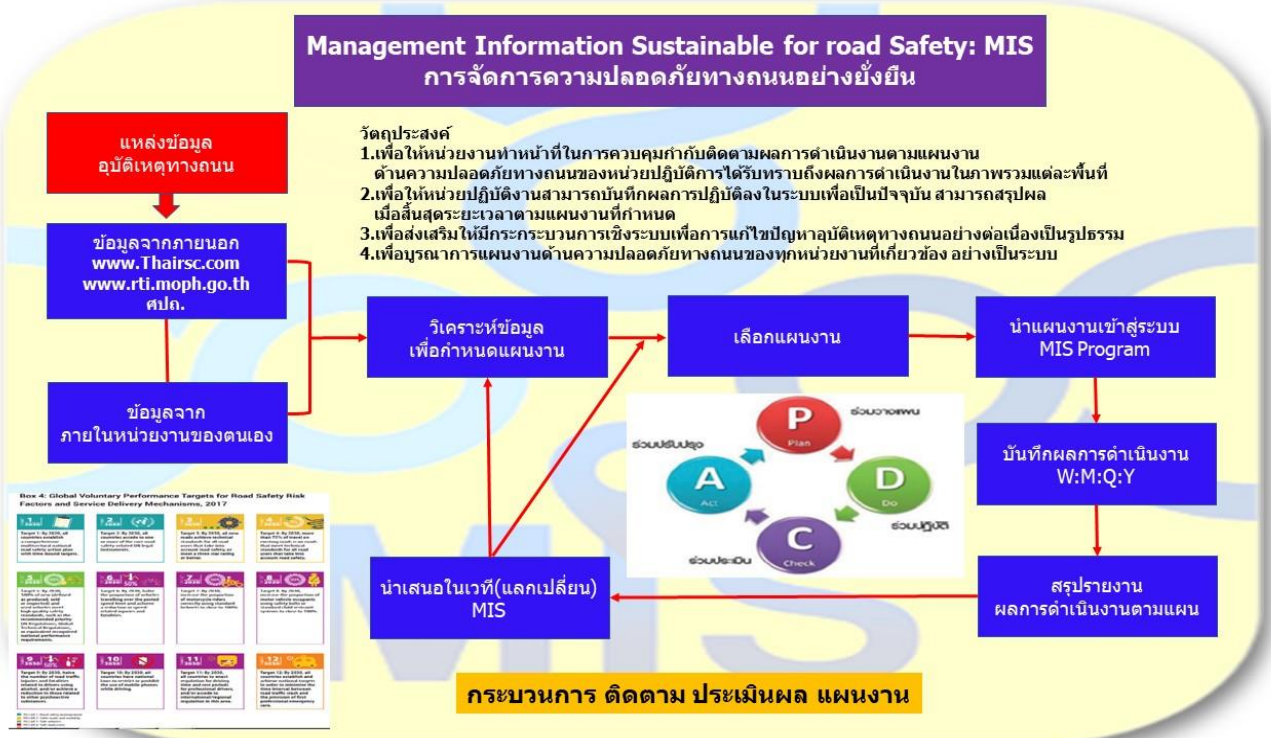
- มีระบบให้ สปถ.เขตทั้ง 50 เขต รายงานการขับเคลื่อน สปถ.กทม.สามารถ Monitor ได้ง่ายและเร็วขึ้น สปถ.เขตสามารถดูการดำเนินการของ สปถ.เขตอื่นได้เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เชื่อมต่อการรายงานไปยัง สปถ.ประเทศได้ ผ่านระบบMIS(อาจเป็นช่องทางใช้งานระบบMISโดยตรง หรือเชื่อมต่อระบบที่กทม.มีเข้ากับระบบMIS
- MISเป็นช่องทางในการรวบรวมแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องความปลอดภัยทางถนนของกทม.ไว้ด้วยกันเพื่อให้ง่ายต่อการนำมาบูรณาการร่วมกัน
- จัดเวทีประชุมเพื่อทำความเข้าใจและเรียนรู้ระบบ (ควรแล้วเสร็จภายในเดือนมิ.ย.64)



[ร่าง] DASH Board : กำกับติดตาม สปภ.เขต

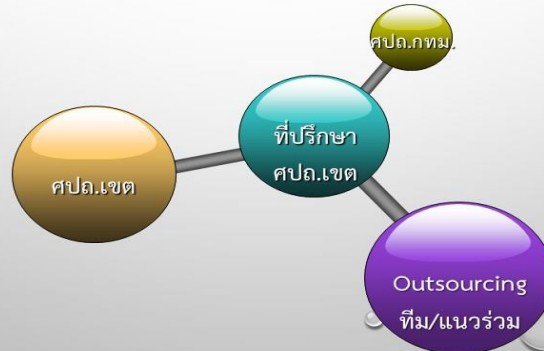


Management information Sustainable For Road Safety : MIS การเสริมสร้างประสิทธิภาพการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่และการบริหารข้อมูลเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน มีกระบวนการ ติดตาม ประเมินผล แผนงาน MIS เป็นช่องทางในการรวบรวมแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเรื่องความปลอดภัยทางถนนเช่น สปภ.กทม. สปภ.เขต บข.น. บก.น. และศ.เอราวัณ เพื่อให้ง่ายต่อการนำมาบูรณาการร่วมกัน โดยมีรายละเอียดดังนี้



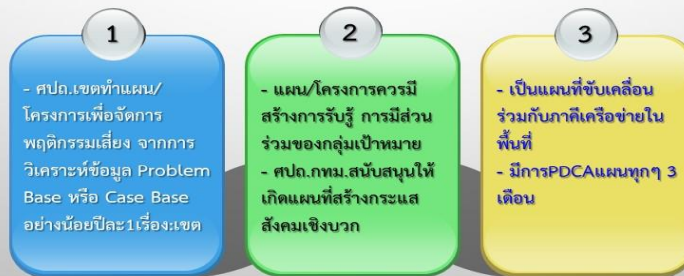
3. มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือ สปถ.เขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน

- สปถ.กทม. แต่งตั้งคณะที่ปรึกษาทำหน้าที่ ให้คำแนะนำทั้งเชิงวิชาการ แผนงาน และเชิงปฏิบัติการ เพื่อสนับสนุนการทำงาน ของ สปถ.เขต 50เขต เชื่อมโยงนโยบาย และแผนยุทธศาสตร์ของ สปถ.กทม. กับแผนปฏิบัติการของ สปถ.เขตโดยคณะนี้ต้องสามารถให้คำแนะนำได้อย่างเป็นรูปธรรม สปถ.เขตนำไปใช้ได้จริง โดยกำหนดบทบาทหน้าที่และช่องทางการสื่อสารให้ชัดเจน
- ที่ปรึกษา ร่วมกับ Outsourcing(ทีม/แนวร่วม) รวบรวมประเด็นต่างๆที่ได้จาก สปถ.เขต นำเสนอ สปถ.กทม.อีกทางหนึ่ง



5. ขอให้ สปถ.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ กม. และด้านอื่นๆ

- เนื่องจากปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน คือพฤติกรรมเสี่ยง จึงจำเป็นต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการจัดการจุดเสี่ยงซึ่งเป็นปัจจัยทางกายภาพ
- การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงหลักจำเป็นต้องบูรณาการ ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ และดำเนินการอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง



6. ขอให้ สปถ.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ศรค. กรณีมี CASE BASE ในพื้นที่เขตนั้นๆ

เพื่อร่วมกันวิเคราะห์ Case Base และกำหนดแนวทางป้องกัน - แก้ไข โดยขอให้ สปถ.เขตรับข้อเสนอแนะกลับไปขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรมในพื้นที่ และแจ้งผลการดำเนินการกลับมายัง สปถ.กทม. และ ศรค. เพื่อนำกลับมาใช้ในการวิเคราะห์เพิ่มเติม ทั้งนี้ ยังเป็นการทำให้ สปถ.เขต เรียนรู้รูปแบบการประชุมอีกด้วย โดยสจส.เป็นผู้ประสานสปถ.เขต



7. ขอให้ ศปด.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรก. ไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขตที่จะต้องมีการในแก้ไขต่อไป

เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอย่างตรงจุด มีการรายงาน และติดตาม ประเมินผลอย่างเป็นระบบ สกส.เป็นตัวเชื่อม ติดตาม แจ้งผลการดำเนินการของศปด.เขตให้ ศปด.กทม. และ ศรก.ทราบ (แจ้งผ่านline group และการประชุม)



โดยพิคัดที่เกิดเหตุ(Lat/Long) และปัจจัยเสี่ยงทางกายภาพ ได้รับข้อมูลจากสถานีตำรวจนครบาล กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 - 9 กองบังคับการตำรวจจราจร

8. ขอให้ ศปด.กทม. และ ศปด.เขต ขวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน DELIVERY สถานศึกษา

บูรณาการแผน/โครงการ/กิจกรรมเพื่อขับเคลื่อนแบบมุ่งเป้าแต่ละลดความซ้ำซ้อน เพิ่มประสิทธิภาพ เนื่องจากทุกหน่วยงานขับเคลื่อนโดยมีเป้าหมายร่วมกันคือลดอุบัติเหตุในกลุ่มวัยทำงานซึ่งมีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุด กลุ่มDelivery ซึ่งมีแนวโน้มเติบโตอย่างรวดเร็วและมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีนัยสำคัญ และกลุ่มวัยเรียนโดยเฉพาะมหาวิทยาลัยและมัธยม ที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น



Intelligent Road Safety Culture :IRSC การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน มีมาตรการองค์กร 3 ระดับ (ระดับเยาวชน / วัยทำงาน / ชุมชน) สามารถกำหนดเป้าหมายเชิงปริมาณเชิงคุณภาพ

เห็นควรให้มีการรวบรวมเครื่องมือ และเครือข่ายที่ขับเคลื่อนทั้ง 3 ด้านในแต่ละพื้นที่เขต เพื่อให้ ศปด.เขตใช้เป็นตัวช่วยเรื่องชวนหน่วยงานเจ้าภาพร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ศปด.กทม.พิจารณากระชับการทำงานร่วม ศรก. ให้มาเสริมกลไกจัดการข้อมูลที่มีอยู่ ให้ต่อเนื่องและเป็นระบบมากขึ้น

ความคืบหน้าการดำเนินการ ตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อ

ความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอ 8 ข้อ

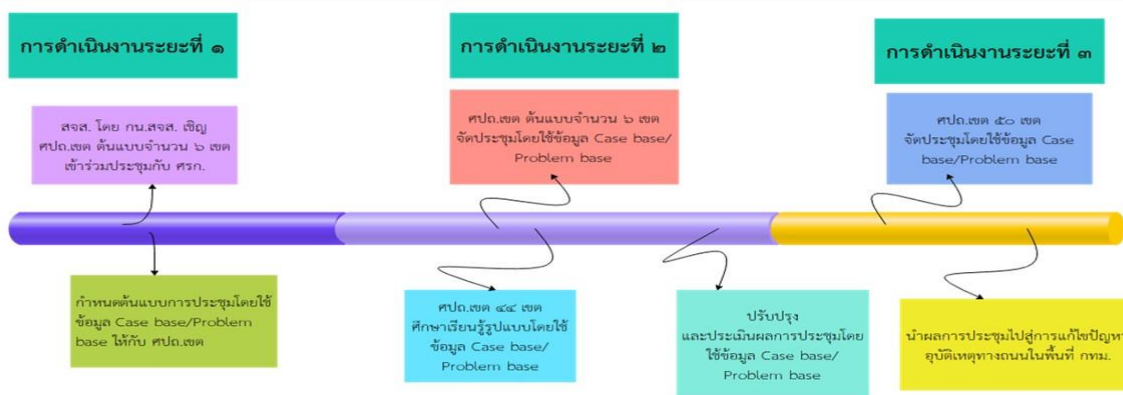


1. สนับสนุนให้ ศปถ.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่
 - ➔ เชิญผู้แทน ศปถ.เขต นำร่อง เข้าร่วมประชุมเพื่อสังเกตการณ์กระบวนการวิเคราะห์ในการประชุม ศรท. ผ่านระบบ ZOOM ในวันอังคารที่ 27 เมษายน ประกอบด้วย 6 เขต คือ เขตวัฒนา เขตสายไหม เขตดินแดง เขตลาดกระบัง เขตภาษีเจริญ เขตบางพลัด
2. มีช่องทางรวบรวมแผน - การดำเนินการ - การติดตามผล ศปถ.เขต 50 เขต
 - ➔ กลุ่มงานวิชาการจรจร ร่วมกับ กลุ่มงานสถิติและวิจัย สจส.วางแผนดำเนินการ (ตามร่างฯ)
3. มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือเขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน
 - ➔ ผนวกงานในโครงการจ้างที่ปรึกษาประจำสำนักงานการจรจรและขนส่ง (In - house) ฯ
4. เปิดช่องให้ ศปถ.เขต สามารถ outsourcing ทีม/แนวร่วม มาเสริมด้านวิชาการฯ ได้
 - ➔ แฉ่งในการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับเขต

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร

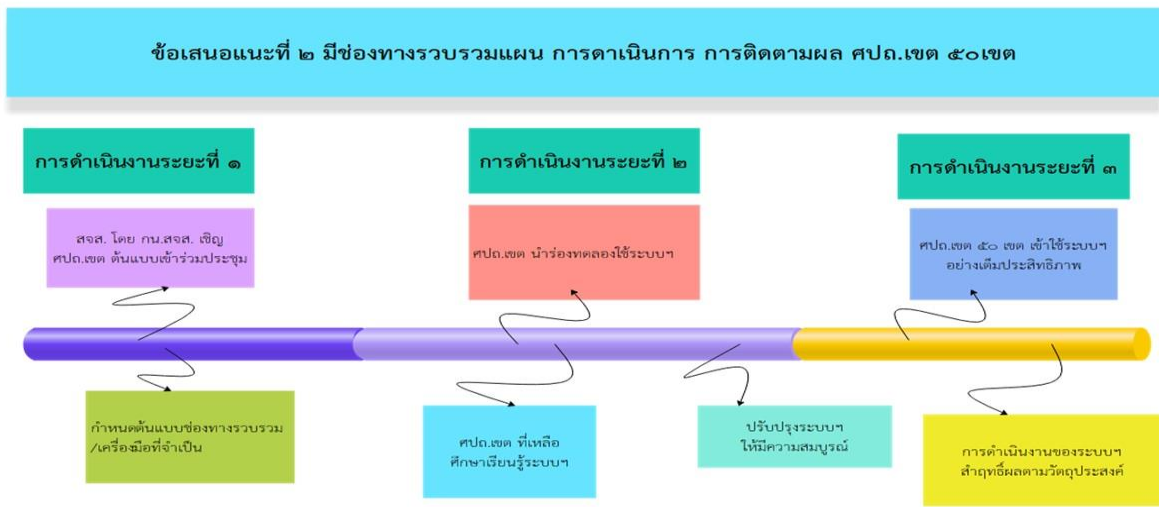
ข้อเสนอแนะที่ 1 แบ่งการดำเนินการเป็น 3 ระยะ โดยระยะที่ 1 ได้เชิญผู้แทน ศปถ.เขตนำร่องจาก 6 กลุ่มเขต เข้าร่วมประชุม ศรท.ครั้งที่ 3/2564 เพื่อเรียนรู้รูปแบบประชุมและกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลจาก problem based และ case based และนำไปกำหนดเป็นต้นแบบการประชุม ศปถ.เขต จากนั้นจะจัดทำเป็นมาตรฐานแล้วขยายผลให้ครบทุกเขต

ข้อเสนอแนะที่ ๑ สนับสนุนให้ ศปถ.เขต มีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ Problem base และ Case base ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร

ข้อเสนอแนะที่ 2 กลุ่มงานวิชาการจรรยาธรรมร่วมกับกลุ่มงานสถิติและวิจัย สจส. วางแผนดำเนินการเป็น 3 ระยะ(ตามร่าง) โดยเสริมภารกิจหลักให้ขับเคลื่อนได้ไม่เป็นการเพิ่มภาระให้ สปถ.เขตจนเกินไป



5. ขอให้ สปถ.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง (ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ และด้านอื่นๆ
 - ➔ แจ้งในการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับเขต
6. ขอให้ สปถ.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ศรท. กรณีมี case base ในพื้นที่เขตนั้นๆ
 - ➔ กลุ่มงานวิชาการจรรยาธรรม สจส.ประสาน สปถ.เขต ที่มี case base ในพื้นที่ ร่วมประชุมกับ ศรท.
7. ขอให้ สปถ.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรท. ไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขต ที่จะต้องมีมาตรการในแก้ไขต่อไป
 - ➔ กน.สจส. สรุปรายชื่อข้อมูลหลังการประชุม ศรท.ประจำเดือน นำแจ้ง สปถ.เขต พิจารณาดำเนินการ
8. ขอให้ สปถ.กทม. และ สปถ.เขต ชวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน Delivery สถานศึกษา
 - ➔ สปถ.เขต พิจารณาเสนอ และรายงาน สปถ.กทม.

(ร่าง)ขั้นตอนการดำเนินการส่งข้อมูลผู้เสียชีวิตรายเดือนของ ศรท. ไปยัง สปถ.เขต

ลำดับ	กระบวนการ	ระยะเวลา	ผู้เกี่ยวข้อง
1	รับข้อมูลจาก ศรท. ในการประชุม	รายเดือน	กลุ่มสถิติและวิจัย
2	จำแนกรายละเอียดรายบุคคล ประกอบด้วย ข้อมูลผู้เสียชีวิต สาเหตุและพฤติกรรมเสี่ยง จุดที่เกิดเหตุ ลักษณะการเกิดเหตุ พิกัด รูปถ่ายแผนที่ (ถ้ามี) ฯลฯ	1 สัปดาห์หลังการประชุม	กลุ่มสถิติและวิจัย
3	เสนอ ผอ.กน. ส่งกลุ่มงานวิชาการจรรยาธรรม		
4	กลุ่มงานวิชาการส่ง สปถ.เขต	5 วันทำการ	กลุ่มวิชาการจรรยาธรรม
5	สปถ.เขต ตอบกลับผลการดำเนินการ	1 เดือน	กลุ่มวิชาการจรรยาธรรม
6	สรุปและนำเสนอผลในกลุ่มไลน์ที่เกี่ยวข้อง	ภายใน 3 วันหลังได้รับแจ้งจากกลุ่มงานวิชาการจรรยาธรรม	กลุ่มสถิติและวิจัย

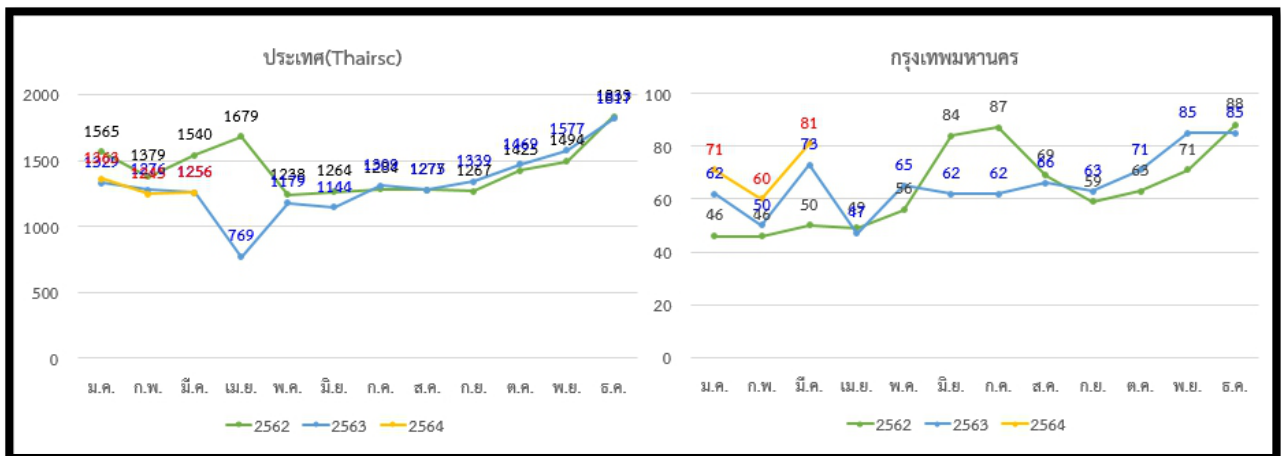
การเตรียมการและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อ

1. กำหนดเป้าหมายเชิงปริมาณ / เชิงคุณภาพ / Timeline ครก. ที่เป็นรูปธรรม โดยนำข้อเสนอแนะของสมาชิกความร่วมมือกับข.น.การดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อและขั้นตอนการดำเนินการส่งข้อมูลผู้เสียชีวิตรายเดือนของ ครก. ไปยัง สปถ.เขต มาจัดทำเป็น Action Plan / Gantt Chart (VISION : ลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กทม.)
2. การเชื่อมโยงข้อมูลต้องทำให้ชัดเจน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าดูและนำข้อมูลต่างๆไปใช้ขับเคลื่อนในระบบพื้นที่ได้
3. ควรเพิ่มช่องทางการรวบรวมข้อมูลสถิติและการวิเคราะห์ problem based / case based ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถสืบค้นและนำข้อมูลไปใช้ขับเคลื่อนในระดับพื้นที่ในภายหลังได้ โดยอาจนำไปไว้ใน MIS หรือ www.thairsc.com
4. หลังจากสถานการณ์COVID ดีขึ้นแล้ว ควรต่อยอดการขับเคลื่อนในส่วนของการสนับสนุนเครื่องมือ ความรู้ต่างๆ ให้กับ สปถ.เขต
5. ควรให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้องในส่วนของการจัดทำข้อมูลและการนำข้อมูลจาก MIS ไปใช้ประโยชน์ เพื่อให้เกิดความร่วมมือและเต็มใจที่จะขับเคลื่อน (ขยายผลต่อจากปี2563)
6. เพิ่มวาระประชุมให้ สปถ.เขต / บก.น. ที่เข้าร่วมประชุมนำเสนอการขับเคลื่อน

วาระที่2 รายงานสถานการณ์เดือนมีนาคม 2564

1. เปรียบเทียบกับภาพรวมประเทศ

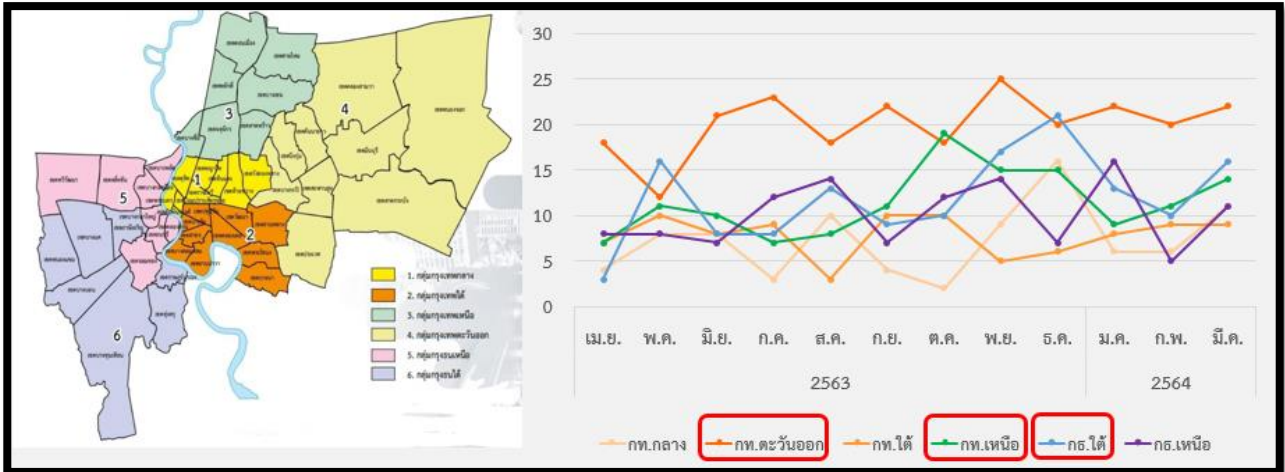
แนวโน้มผู้เสียชีวิตภาพรวมประเทศเป็นไปในทิศทางเดียวกับปี63 แตกต่างจากกรุงเทพฯซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น



ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

- โรคระบาดCOVID-19
- พรก.ฉุกเฉิน / มาตรการควบคุมการระบาดCOVID-19
- Work from home / การเรียนออนไลน์
- ปริมาณการใช้รถโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ เพื่อการขนส่งสิ่งของและอาหารเพิ่มขึ้นจำนวนมาก
- ความร่วมมือด้านข้อมูลของ ข.น.+ศ.เอราวัณ+บ.กลางๆ ทำให้การจัดเก็บข้อมูลของกรุงเทพฯมีความถูกต้อง ชัดเจนขึ้น

2. ข้อมูลจำแนกตามกลุ่มเขต



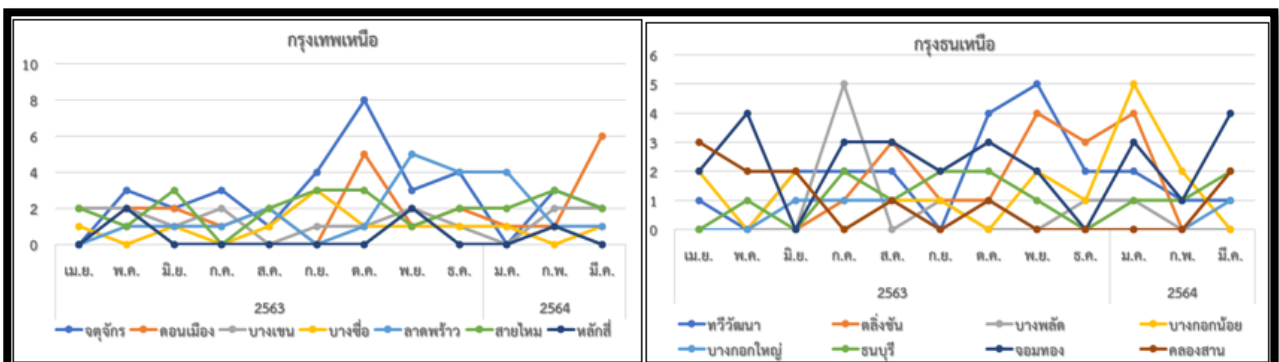
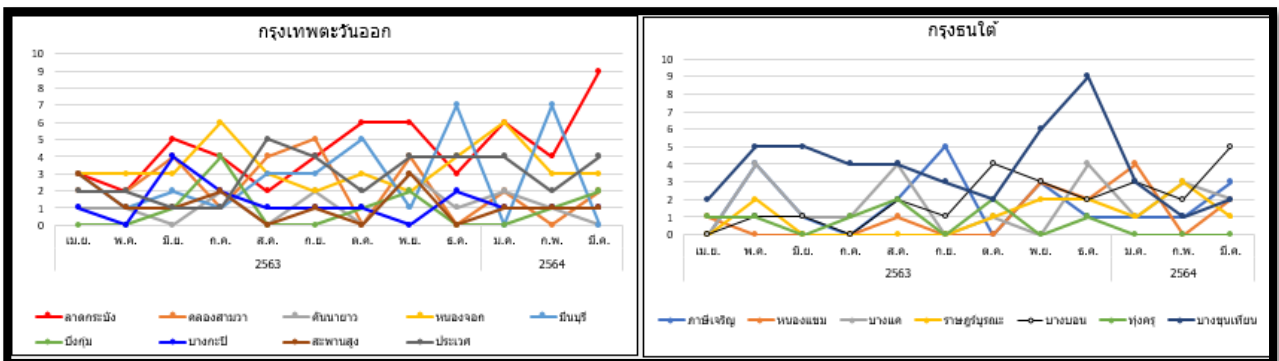
กลุ่มเขตที่มีการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตมากที่สุดคือ 1.กรุงเทพตะวันออก 2.กรุงธนใต้ 3.กรุงเทพเหนือ

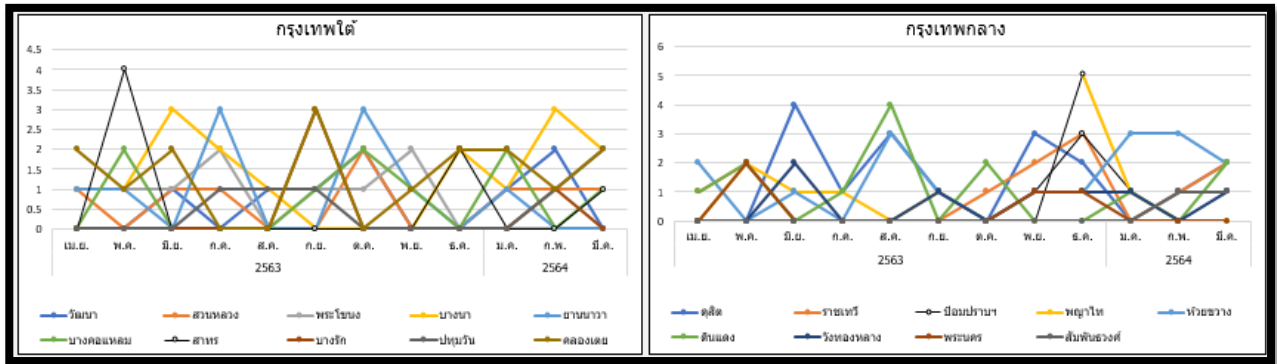
กรุงเทพตะวันออก ปัจจัยเกี่ยวข้อง

1. เป็นพื้นที่ที่มีสิ่งปลูกสร้างเกิดขึ้นจำนวนมาก ทั้งหมู่บ้านจัดสรร การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่างๆ
2. ถนนกว้างทางตรง รถทำความเร็วได้ และมีจุดกลับรถเยอะ เช่น ถนนเชื่อมสัมพันธ์(หนองจอก) ถนนสุขวิทนวงศ์ (หนองจอก) ถนนนิมิตใหม่(คลองสามวา) ถนนราษฎร์อุทิศ(มีนบุรี) ถนนเลียบบวารี่(หนองจอก)
3. มีนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ และเป็นพื้นที่รอยต่อกับจว.ฉะเชิงเทราซึ่งมีนิคมอุตสาหกรรมจำนวนมาก มีรถบรรทุกวิ่งผ่านพื้นที่จำนวนมาก

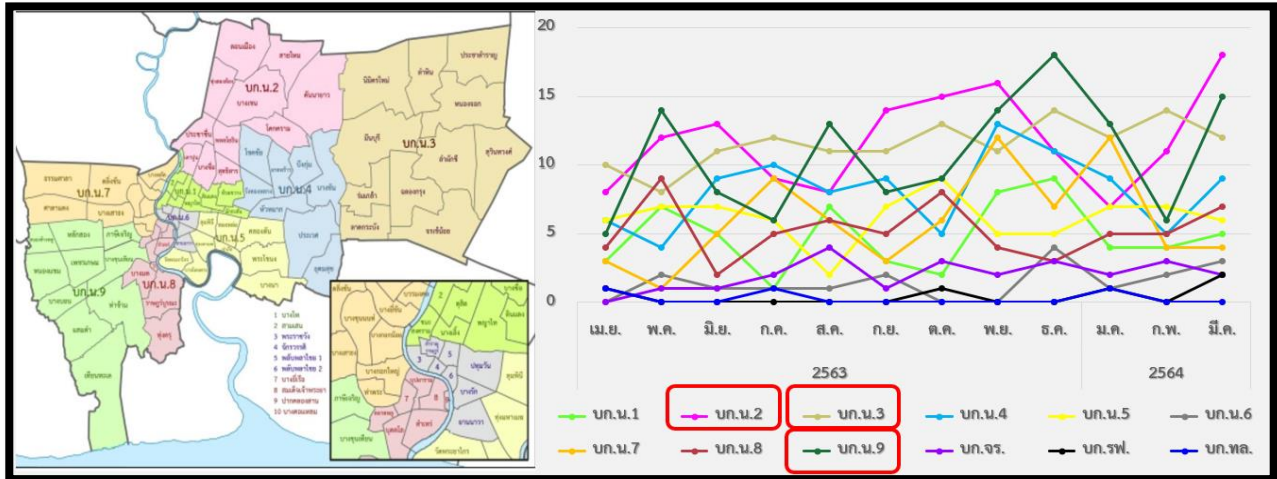
กรุงธนใต้ ปัจจัยเกี่ยวข้อง

1. มีนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ และเป็นพื้นที่รอยต่อกับจว.สมุทรสาครซึ่งมีนิคมอุตสาหกรรมจำนวนมาก มีรถบรรทุกวิ่งผ่านพื้นที่จำนวนมาก
2. ถนนกว้างทางตรง รถทำความเร็วได้ เช่น ถนนพระราม2 ถนนกาญจนาภิเษก ถนนเอกชัย-บางบอน ถนนเพชรเกษม ถนนราชพฤกษ์





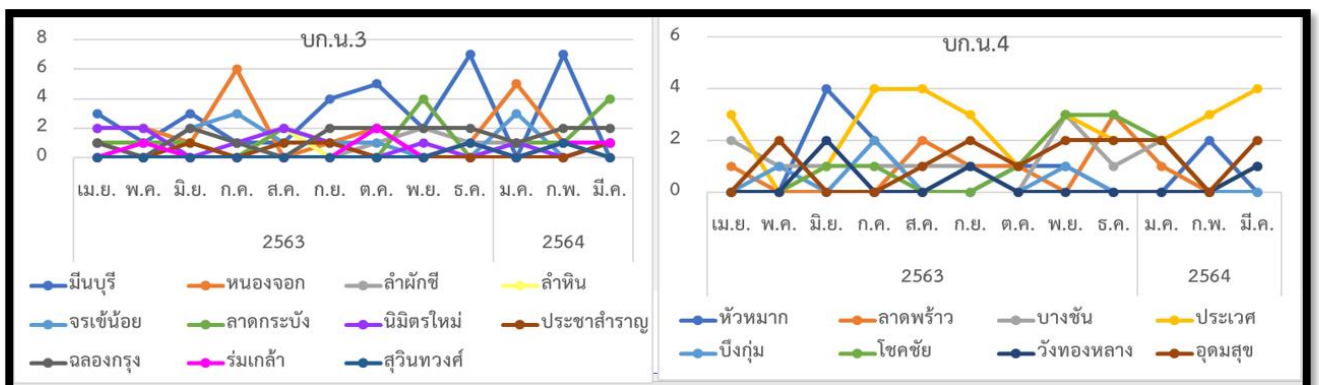
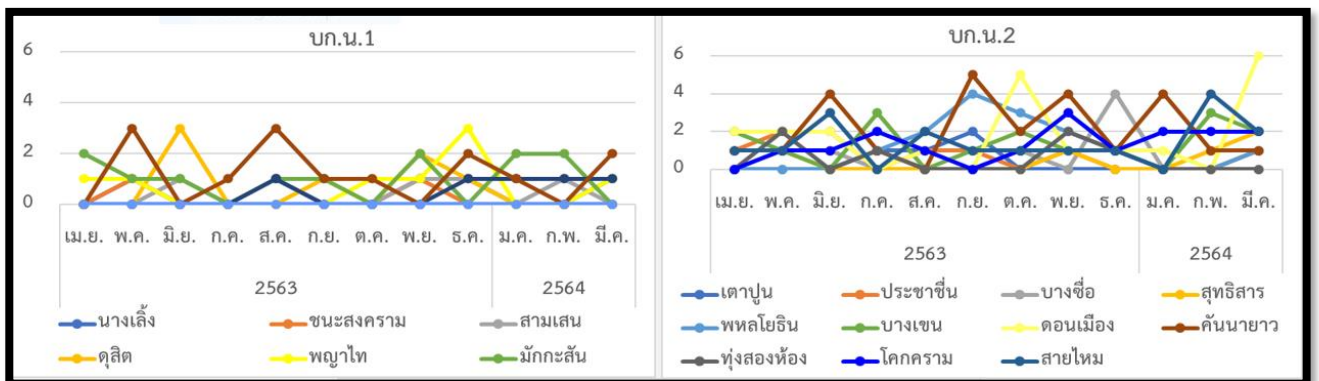
3. ข้อมูลจำแนกตาม บก.น.

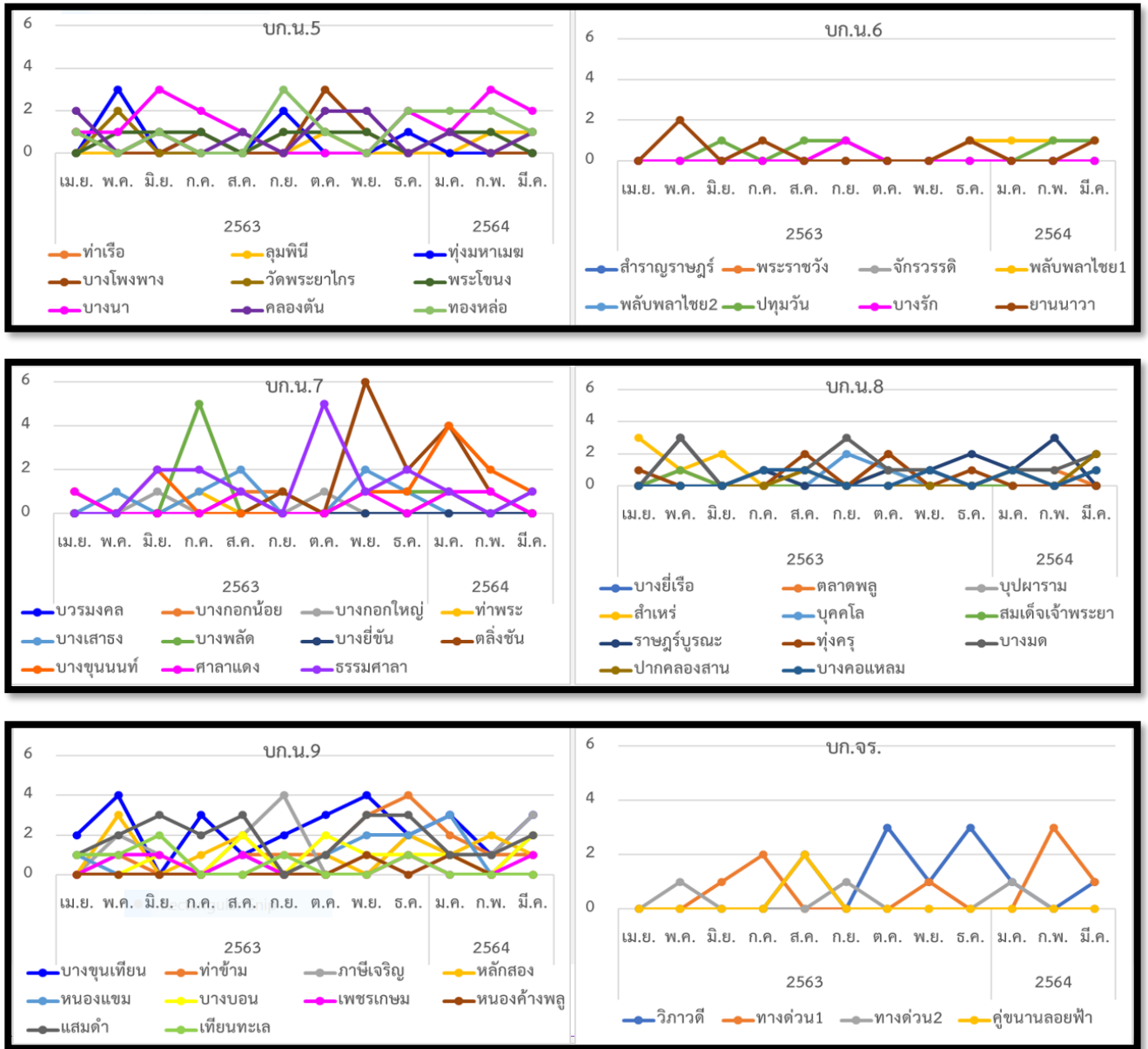


บก.น.2 รับผิดชอบพื้นที่ กรุงเทพมหานครเหนือ และกรุงเทพตะวันออกบางส่วน

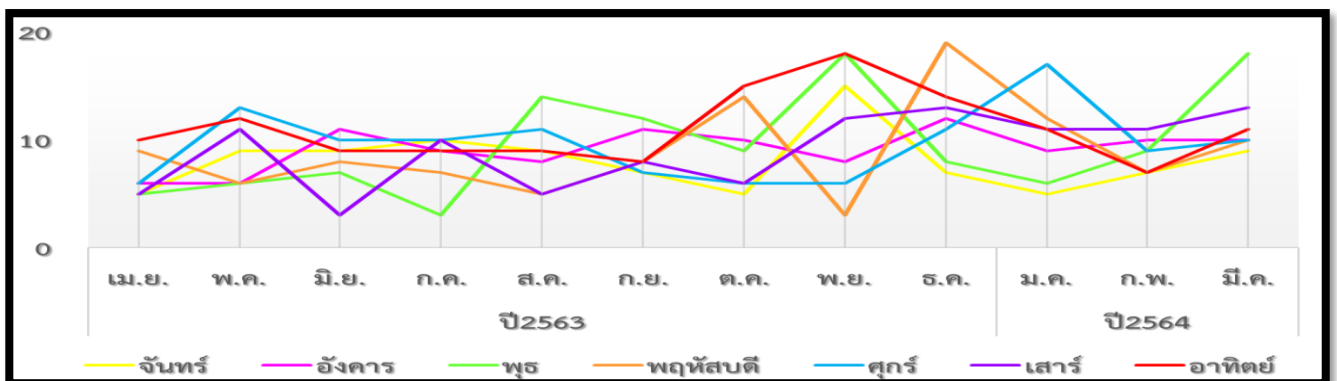
บก.น.3 รับผิดชอบพื้นที่ กรุงเทพตะวันออก

บก.น.9 รับผิดชอบพื้นที่ กรุงเทพมหานครใต้

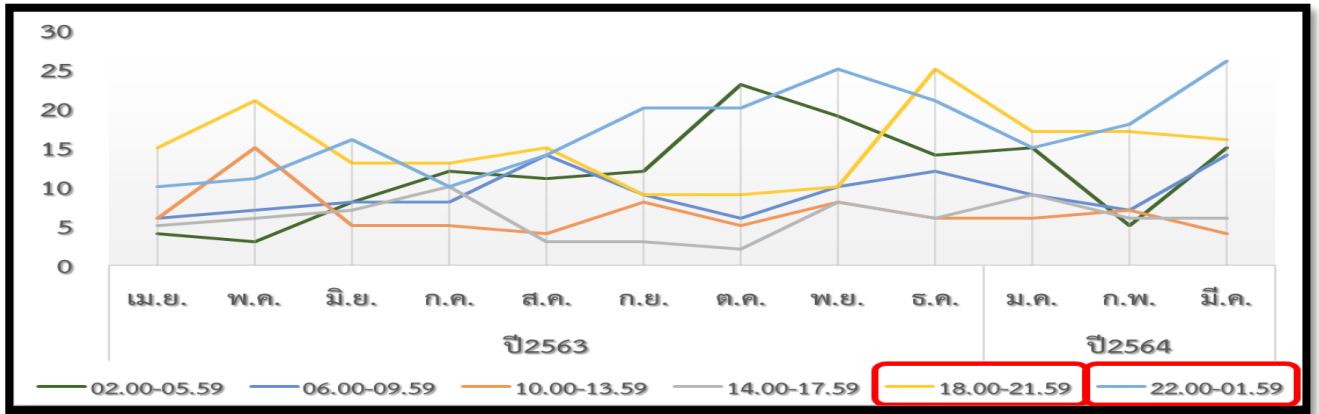




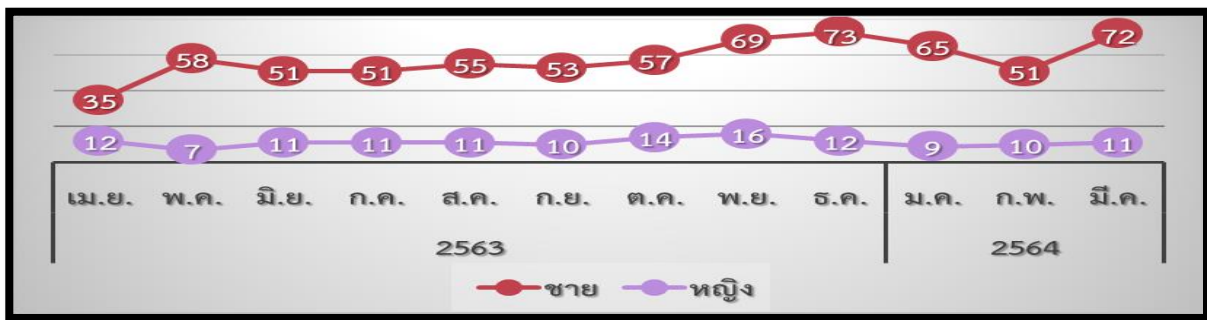
4. ข้อมูลจำแนกตาม วัน เวลา เพศ อายุ



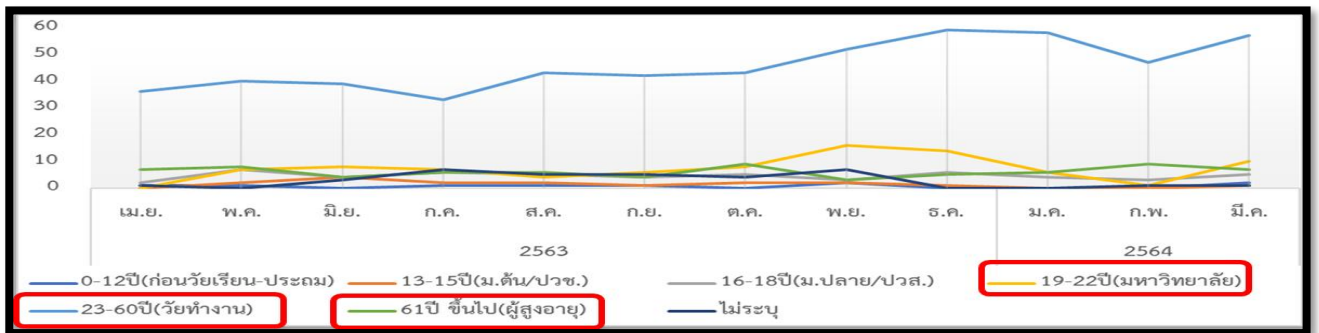
*วันเกิดเหตุจะกระจายตัวมากขึ้น และมีการเปลี่ยนแปลงไปในแต่ละเดือน



*เวลาเกิดเหตุมีแนวโน้มมักกลับมาเป็นเวลา 22.00-01.59 น. และ 02.00-05.59 น. แต่ช่วงเวลา 18.00-21.59 น. ก็ยังคงเป็นช่วงเวลาที่เกิดเหตุมาก

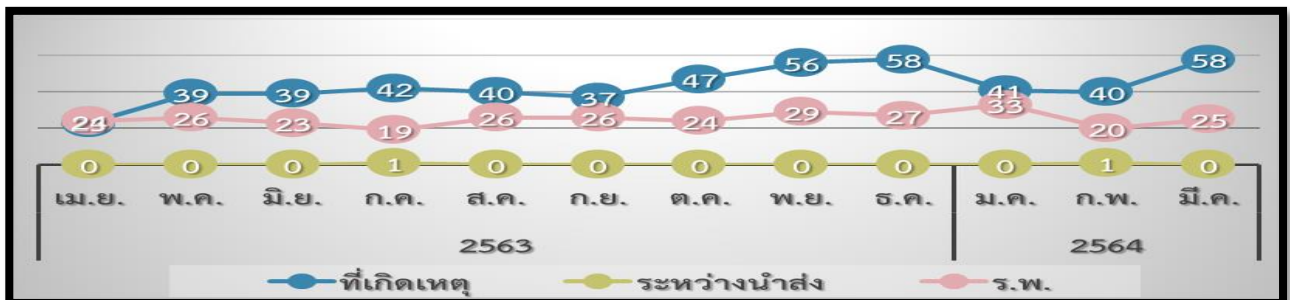


*เพศชายเสียชีวิตมากกว่าเพศหญิง

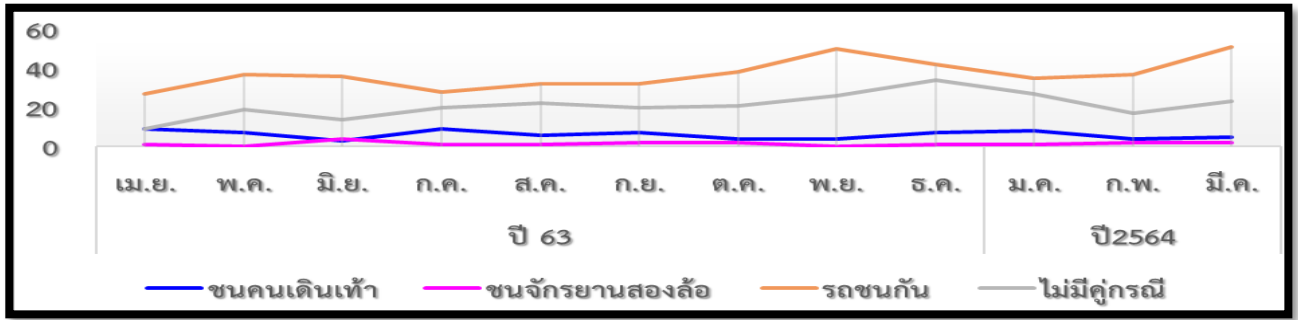


*ช่วงอายุที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ 1. กลุ่มวัยทำงานคิดเป็น 74.31% 2. กลุ่มผู้สูงอายุคิดเป็น 10.09% 3. กลุ่มวัยเรียนมหาวิทยาลัยคิดเป็น 7.80%

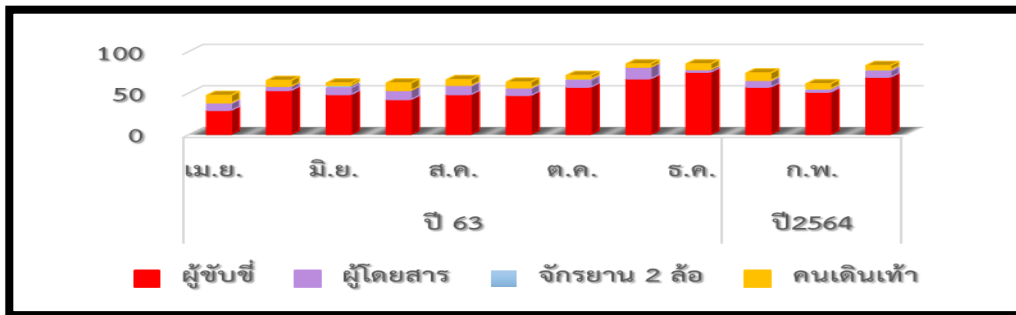
5. ข้อมูลจำแนกตาม สถานที่เสียชีวิต(ความรุนแรง) ลักษณะเหตุ สถานะผู้ประสบภัย



*เสียชีวิตในที่ที่เกิดเหตุ มากกว่าที่ร.พ. คิดเป็น 2:1

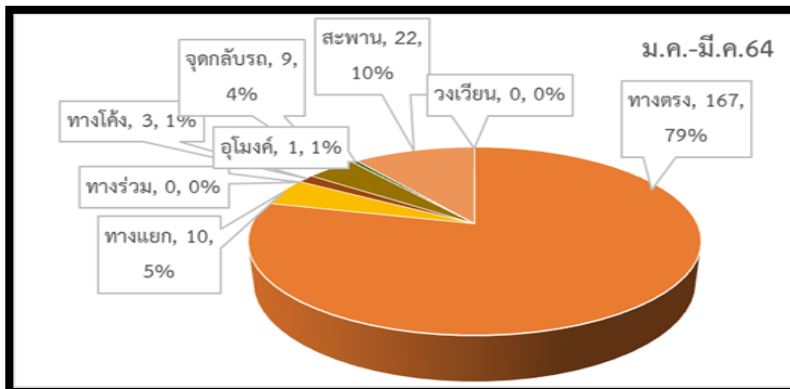


*ลักษณะเหตุ เกิดจากรถชนกันมากที่สุดคิดเป็น58.02% เกิดเหตุฝ่ายเดียวไม่มีคู่กรณีคิดเป็น31.60% รถชนคนเดินข้ามถนนคิดเป็น8.02% รถที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจยย.

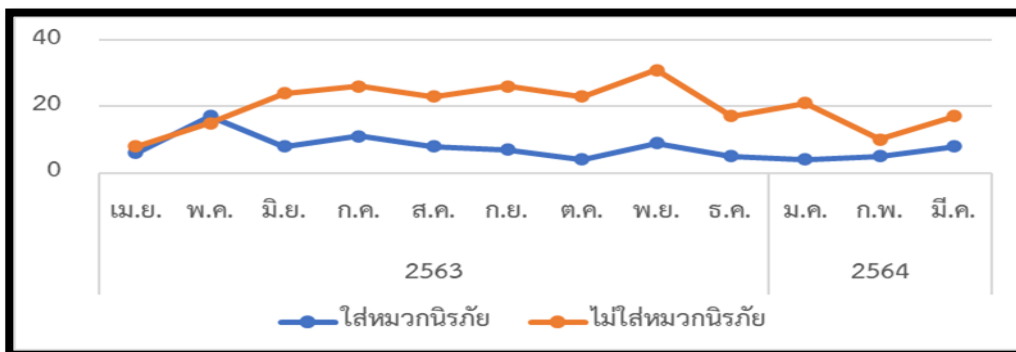


*ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจยย.

6. ข้อมูลเชิงกายภาพถนน และพฤติกรรมกรสวมหมวกนิรภัย



*ถนนทางตรงเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคิดเป็น77%



*สัดส่วนการไม่สวมหมวกยังคงมีแนวโน้มสูงกว่าการสวมหมวกนิรภัย

7. สถิติการกวาดค้นวินัยจราจร

สถิติผลการจับกุมความผิดเกี่ยวกับการจราจร(แยกแยะด้วย) ของงานตรวจพิสูจน์อุบัติเหตุ กภ.5 บก.จร.
ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม 2564

เดือน	ตรวจวัดทั้งหมด (ราย)	พบมีแอลกอฮอล์ (ราย)	เกินกฎหมายกำหนด (ราย)	แยกผู้ขับขี่ (พบมีแอลกอฮอล์)		แยกประเภทรถ (พบมีแอลกอฮอล์เกิน)		
				ชาย	หญิง	รถยนต์	จักรยาน	รถจักรยาน
มกราคม	0	0	0	0	0	0	0	0
กุมภาพันธ์	0	0	0	0	0	0	0	0
มีนาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
เมษายน	898	220	110	82	28	106	4	0
พฤษภาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
มิถุนายน	0	0	0	0	0	0	0	0
กรกฎาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
สิงหาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
กันยายน	0	0	0	0	0	0	0	0
ตุลาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
พฤศจิกายน	0	0	0	0	0	0	0	0
ธันวาคม	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	898	220	110	82	28	106	4	0

** หมายถึง เดือน ม.ค. - มิ.ค. 43 ตาม 2.0 รหัสกั 1
แผนงานอุบัติเหตุฯ เริ่ม 1 เม.ย. 64
ตั้งแต่วันที่ 12 เม.ย. 64 ถึง 2.43 ตาม 2.0 น. 5

*จากสถิติจุดตรวจแอลกอฮอล์ พบการดื่มซ้ำคิดเป็น 24.50% (ปี 63 = 23.35%) ของจำนวนผู้ถูกตรวจทั้งหมด และพบปริมาณแอลกอฮอล์เกินกม.กำหนดถึง 50% (ปี 63 = 20.82%)

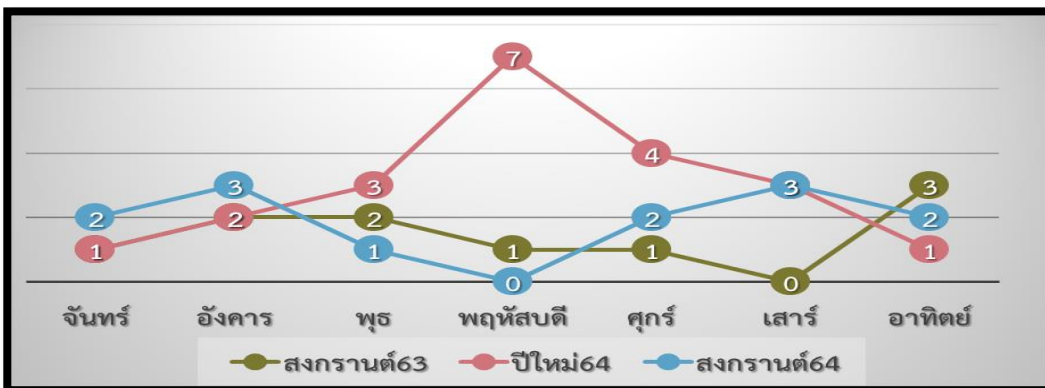
สถิติใบสั่งจราจร ปี 2564

หน่วยงาน	ม.ค.										ก.พ.										มี.ค.									
	ทั้งหมด	ใบสั่งใหม่	ใบเตือน	จ่ายแล้ว	คืนเดือน	ยกเลิก	หมดอายุ	ชำระ	สูญหาย	ยังไม่จ่าย	ทั้งหมด	ใบสั่งใหม่	ใบเตือน	จ่ายแล้ว	คืนเดือน	ยกเลิก	หมดอายุ	ชำระ	สูญหาย	ยังไม่จ่าย	ทั้งหมด	ใบสั่งใหม่	ใบเตือน	จ่ายแล้ว	คืนเดือน	ยกเลิก	หมดอายุ	ชำระ	สูญหาย	ยังไม่จ่าย
กภ.1 บก.จร.	46,407	6,636	34,487	4,275	113	896	-	-	42,132	41,804	39,681	423	1,067	60	573	-	-	40,737	48,488	44,581	1,129	1,722	91	965	-	-	46,766			
กภ.2 บก.จร.	37,965	6,535	27,244	3,731	23	432	-	-	34,234	19,762	18,467	776	448	-	71	-	-	19,314	42,868	39,303	1,895	1,349	7	314	-	-	41,519			
บก.น.1	977	-	917	72	1	7	-	-	925	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
บก.น.4	3,883	1	3,651	219	7	5	-	-	3,664	2,545	2,059	480	5	1	-	-	-	2,540	3,020	2,527	412	79	2	-	-	-	2,941			
บก.น.5	12,628	955	10,290	1,293	48	42	-	-	11,335	8,797	8,569	30	174	16	8	-	-	8,623	5,951	4,589	463	139	14	746	-	-	5,812			
บก.น.8	2,055	696	1,270	63	4	22	-	-	1,992	1,907	1,907	-	-	-	-	-	-	1,907	1,851	1,851	-	-	-	-	-	-	1,851			
รวมทั้งหมด	103,935	14,823	77,859	9,653	196	1,404	-	-	94,282	74,815	70,683	1,709	1,694	77	652	-	-	73,121	102,178	92,851	3,899	3,289	114	2,025	-	-	98,889			

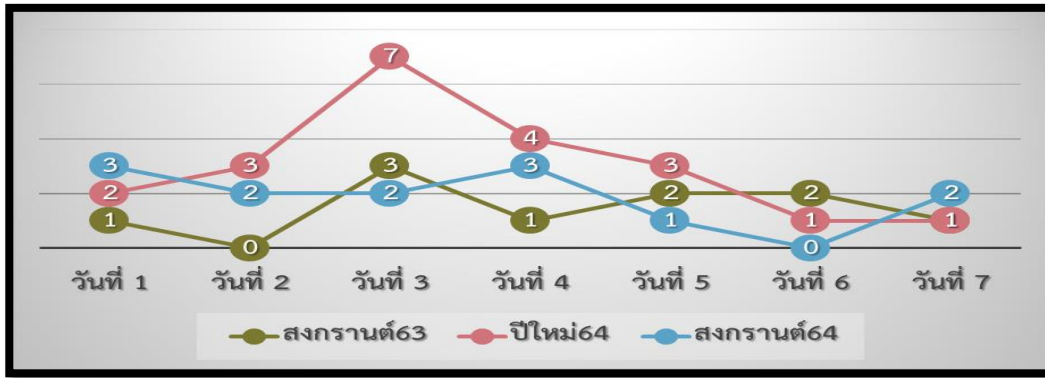
*จากสถิติการออกใบสั่งจราจร พบว่ายังการชำระค่าปรับน้อยมาก นั้นหมายถึงคนไม่กลัวการถูกใบสั่ง เพราะคิดว่าจะไม่มีผลกระทบกับตัวเอง

8. ข้อมูลช่วง 7 วันเทศกาลสงกรานต์ 2564 (10-16 เม.ย. 64)

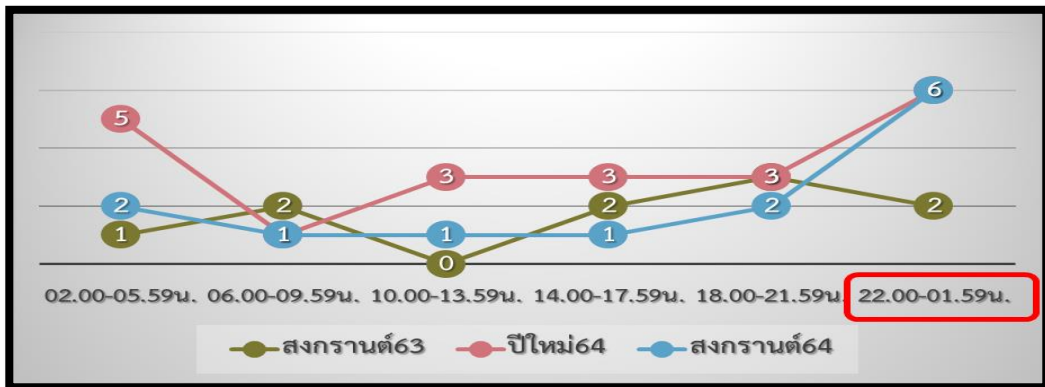
จำนวนผู้เสียชีวิตช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2564 (ข้อมูล ณ วันที่ 26 เม.ย. 64) รวมสะสม 13 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2563 จำนวน 3 ราย คิดเป็น 30% (ข้อมูลปก. 11 ราย เนื่องจากเสียชีวิตหลังปิดศูนย์ 2 ราย)



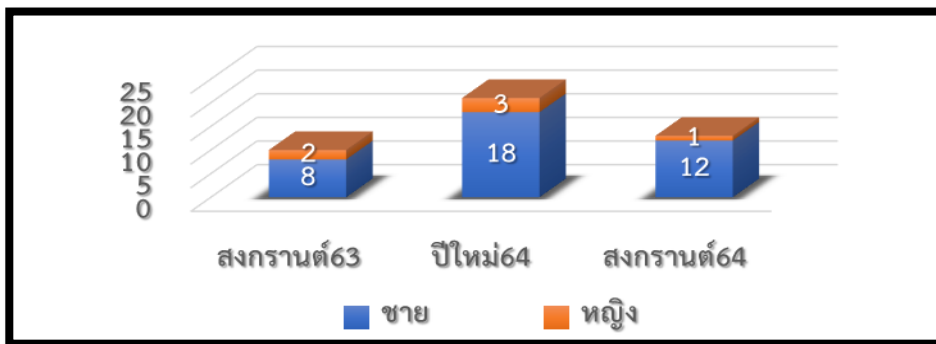
*สงกรานต์ 64 แม้จะอยู่ในสถานการณ์ COVID-19 มีการประกาศงดเล่นน้ำสงกรานต์ แต่ก็มีแตกต่างจากสงกรานต์ปี 63 คือไม่มีการประกาศ พ.ร.ก.ฉุกเฉิน ผู้คนยังคงเดินทางเป็นปกติ (สถานการณ์ใกล้เคียงปีใหม่ 64 คือไม่มีการประกาศ พ.ร.ก.ฉุกเฉิน ไม่ห้ามเดินทาง แต่งดกิจกรรม)



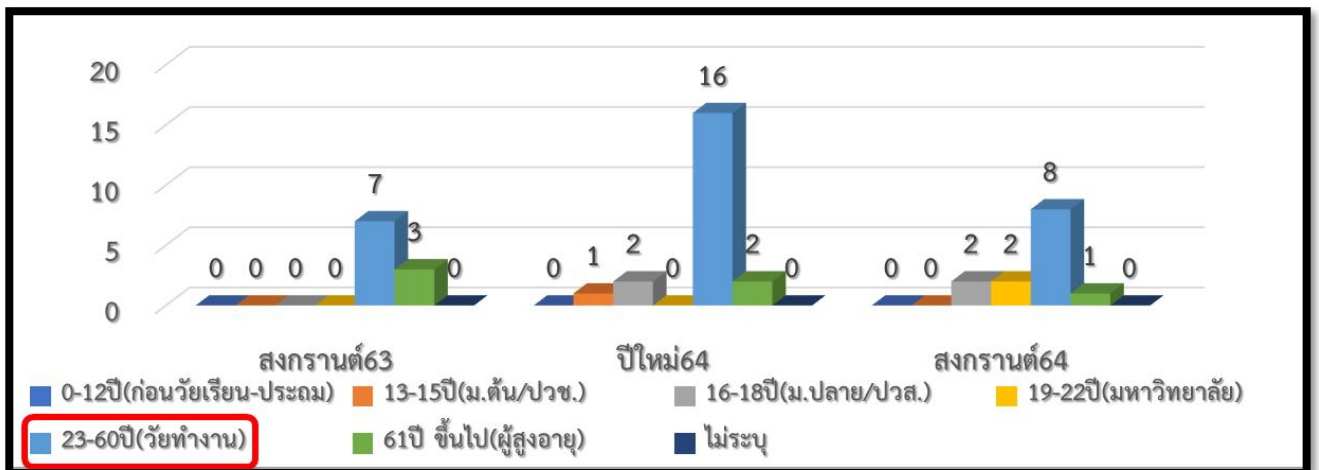
*สงกรานต์63-ปีใหม่64-สงกรานต์64 มีความคล้ายกันคือจำนวนอุบัติเหตุจะเกิดมาก ในช่วงวันที่3-4ของเทศกาล



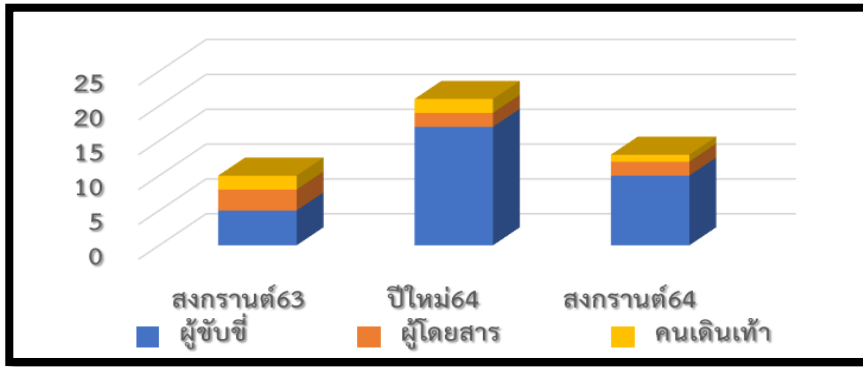
*ช่วงเวลาเกิดเหตุสงกรานต์ปี64คล้ายกับปีใหม่64 คือเกิดมากช่วงเวลา 22.00 - 01.59น.



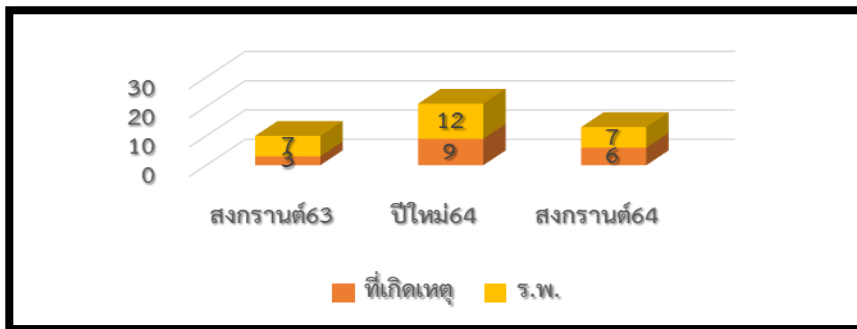
*เพศชายเสียชีวิตมากกว่าเพศหญิง ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่



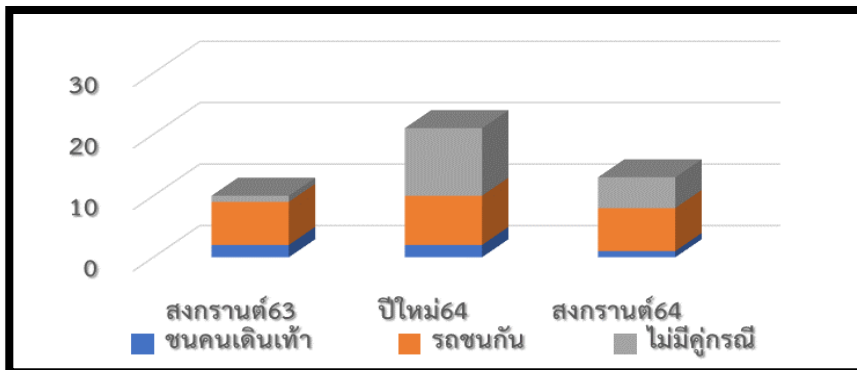
*ช่วงอายุที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ กลุ่มวัยทำงาน



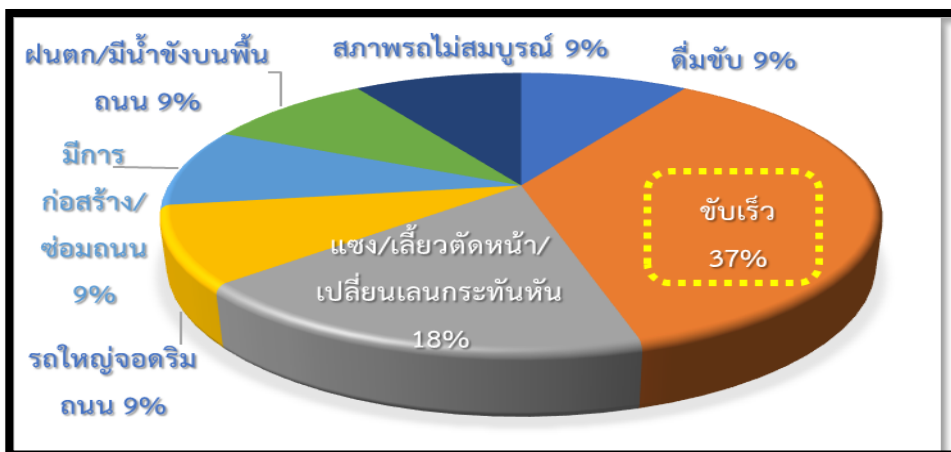
*ผู้เสียชีวิตมากที่สุดยังคงเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์.



*อัตราเสียชีวิตที่โรงพยาบาลค่อนข้างสูง เนื่องจากการเตรียมความพร้อมช่วงเทศกาลทำให้มีการนำส่งร.พ.ได้เร็ว

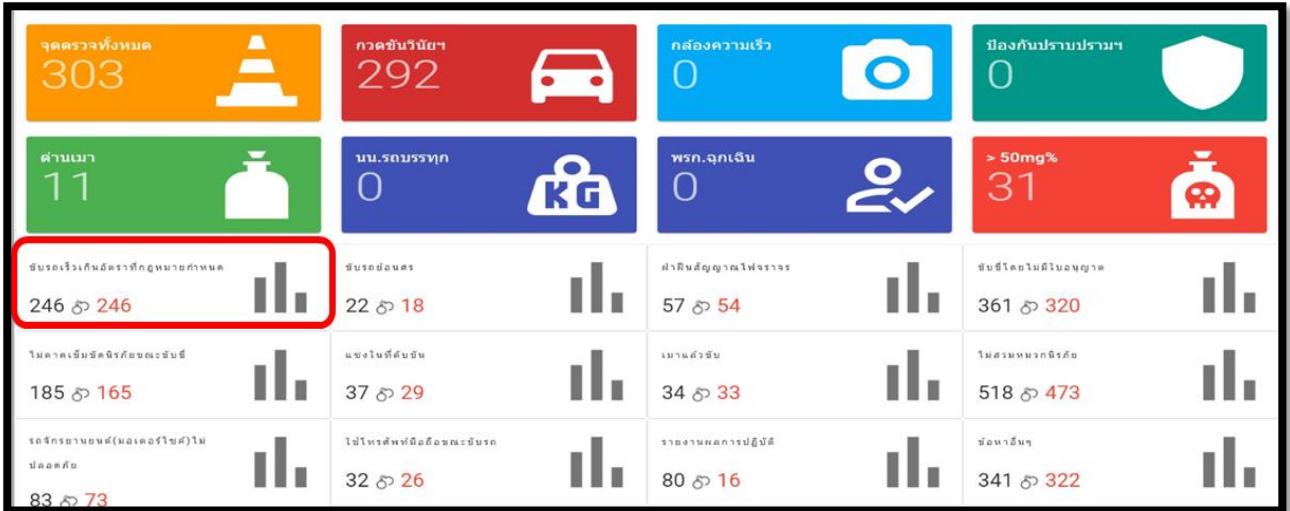


*ลักษณะเหตุช่วงสงกรานต์2564 เกิดจากรถชนกันมากที่สุดคล้ายกับช่วงสงกรานต์2563 ซึ่งจะต่างกับช่วงปีใหม่2564ที่รถเกิดเหตุฝ่ายเดียวมากที่สุด

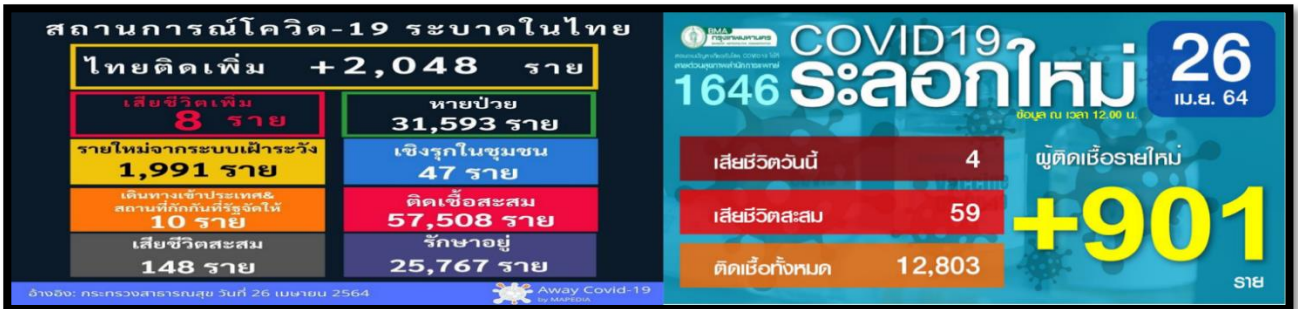


*พฤติกรรมเสี่ยงอันดับ1 คือ ชนเร็ว 37% รองลงมาคือ แข่ง/เลี้ยวตัดหน้า/เปลี่ยนเลนกะทันหัน 18% สอดคล้องกับสถิติการจับกุมกวดขันวินัยจราจรช่วงเทศกาลสงกรานต์2564

ผลการจับกุม กวดขันวินัยจราจรช่วงเทศกาลสงกรานต์2564

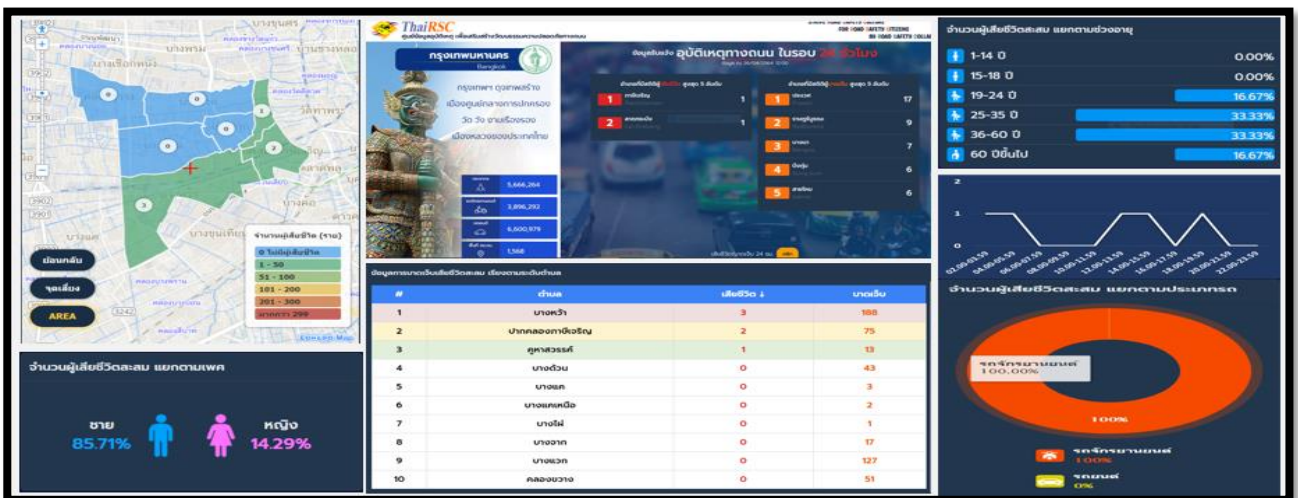


จากสถานการณ์ COVID19 ระลอกใหม่ พบคนไทยติดเชื้อจำนวนมากโดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ ซึ่งผู้ติดเชื้อต้องเข้ารับตัวโรงพยาบาลอย่างน้อย 10 วัน ทำให้ในปัจจุบันมีความจำเป็นต้องใช้เตียงในโรงพยาบาลจำนวนมาก



จากข้อมูลบริษัทกลางฯ พบว่ามีผู้ประสบภัยจากรถเข้ารับตัวในโรงพยาบาลเฉลี่ยวันละ 134.83คน เป็นคนไข้ใน (IPD) เฉลี่ยวันละ 69.20คน(นอนรักษาตัวในโรงพยาบาลเฉลี่ยคนละ 2 วัน) หากลดคนเจ็บ คนตายจากอุบัติเหตุทางถนนลงได้ จะช่วยลดความแออัดในโรงพยาบาลและเพิ่มจำนวนเตียงเพื่อรองรับผู้ป่วยCOVIDได้อีกมาก ได้ประโยชน์ 2 ต่อ (ลดแรงกดดันเตียง +สวมหมวกนิรภัย)

ตัวอย่างการวิเคราะห์ ระดับเขต



เขตภาษีเจริญ (ข้อมูลเดือนม.ค.-มี.ค.64) เคสเสียชีวิตในพื้นที่เขตภาษีเจริญ เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ โดยช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน และช่วงเวลาที่เกิดเหตุกระจายในช่วงกลางวัน แต่เกิดในช่วงกลางคืนมากที่สุด

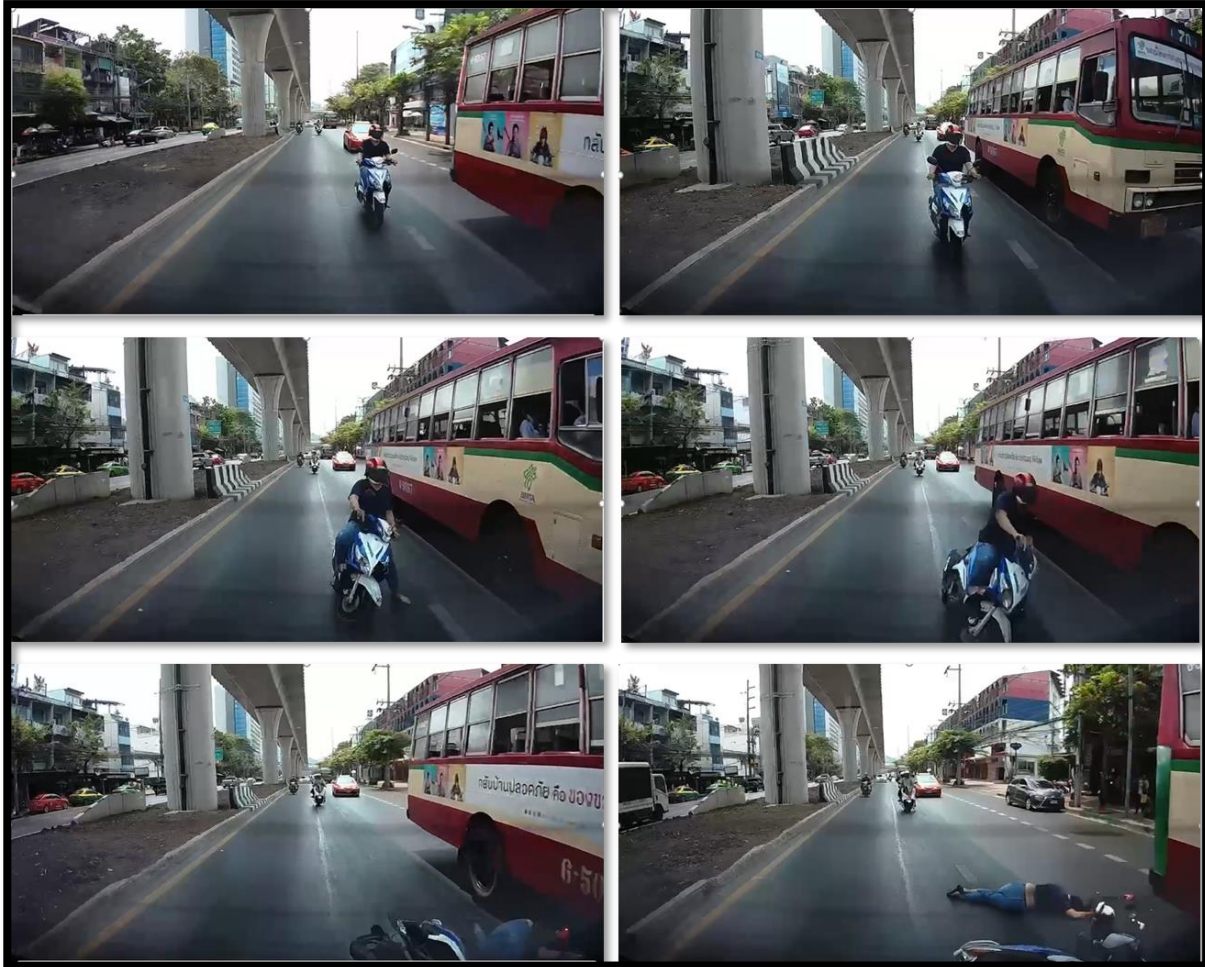
แขวงที่เกิดเหตุ/

แขวงที่เกิดเหตุเสียชีวิตและบาดเจ็บมากคือ บางหว้า ปากคลองภาษีเจริญ ถนนที่เกิดเหตุมากที่สุดคือถนนเพชรเกษม ถนนราชพฤกษ์ ซึ่งเป็นถนนที่สายหลักและค่อนข้างยาว

ขวนคิด กรณีที่เขตไม่สามารถดำเนินการปรับปรุง แก้ไขปัจจัยเสี่ยงได้เอง ควรมองหาเจ้าภาพร่วม เช่น ถนนราชพฤกษ์ ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของ กทม. แต่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท สำนักงานบำรุงทาง ศปถ.เขตสามารถนำข้อมูลไปพูดคุยและชวนหน่วยงานดังกล่าวร่วมกันขับเคลื่อนแก้ไขปัญหาได้ และยังได้ภาคีเครือข่ายรวมลดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นด้วย

วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

3.1 Case base



อุบัติเหตุรถจยย.มีผู้เสียชีวิตบนถนนเพชรเกษม วันที่16-03-64 เวลา13.30 บริเวณเพชรเกษมขาเข้าซอยเพชรเกษม 24/1 เขตภาษีเจริญ ท้องที่สน.ภาษีเจริญ

พฤติการณ์ รถจยย.ขับเข้ามาตามถนนเพชรเกษม มุ่งหน้าวงเวียนใหญ่ในช่องทางเดินรถที่2นับจากซ้าย โดยขับเข้าไปใกล้ รถเมล์ที่วิ่งอยู่ช่องทางเดินรถที่1 มุ่งหน้าทิศทางเดียวกัน เมื่อถึงที่เกิดเหตุ รถจยย.ได้เบรกเนื่องจากรถคันหน้าชะลอตัวแล้ว เกิดเสียหลักล้มไปหารถเมล์ทางซ้ายมือ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่(หญิง)อายุ33ปี ถูกล้อหลังรถเมล์ทับศีรษะเสียชีวิต(นำส่ง นิตินเวชศิริราช) รถจยย.คันเกิดเหตุไม่มีประกันภัยตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

การเยียวยาที่ทายาทได้รับในกรณีนี้ เบิกจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ 35,000บาท (กองทุนเรียกคืนจากเจ้าของรถที่ไม่จัดทำประกันภัยพร้อมเงินเพิ่ม20%)

ข้อสังเกต

1. สภาพถนน แบ่งช่องทางเดินรถเป็น 6 ช่อง ฝั่งละ 3 ช่อง มีเกาะกลางถนน ในกรุงเทพฯ จะพบเห็นรถจยย. วิ่งใน ช่องทางเดินรถที่ 2,3 มากกว่าช่องทางเดินรถที่ 1 นับจากซ้าย ในกรณีนี้ รถเมล์วิ่งในช่องทางเดินรถที่ 1 นับจากซ้าย รถจยย. ส่วนใหญ่จึงมาวิ่งในช่องทางเดินรถที่ 2 และ 3
2. รถจยย. มักขับขี่ใกล้รถใหญ่ เช่น รถเมล์ รถบรรทุก ทำให้เกิดความเสี่ยง ทั้งจากจุดอับสายตาของรถใหญ่ ทั้งแรงดูดของรถใหญ่ที่อาจทำให้รถจยย. เสียหลักล้ม หรือกรณีเสี่ยหลักล้มเข้าไปหารถใหญ่แล้วถูกทับ
3. รถจยย. ขับขี่ตามหลังรถคันที่วิ่งอยู่ด้านหน้าในระยะใกล้ เมื่อรถคันด้านหน้าชะลอทำให้รถจยย. ต้องเบรกรถกระทันหัน
4. สมรรถภาพยานพาหนะ และความคุ้นชินกับยานพาหนะที่ใช้มีผลต่อการตัดสินใจในภาวะฉุกเฉิน เช่น หากระบบเบรกไม่ดี เมื่อต้องเบรกในระยะกระชั้นชิดรถจะล้ลอค ทำให้เสี่ยการทรงตัว หรือการขาดความรู้ความเข้าใจ ผู้ขับขี่ใช้เบรกไม่ถูกต้อง การใช้เบรกหน้า การใช้เบรกหลัง ใช้เบรกไม่สัมพันธ์กัน เมื่อเบรกรถทำให้รถเสี่ยการทรงตัวได้
5. ถนนมีรอยน้ำเป็นทางยาว หากเป็นคราบน้ำมันอาจทำให้เกิดการลื่นและเกิดอุบัติเหตุได้ (ศปภ.เขตภาษีเจริญแจ้งว่าตามข้อมูลที่ได้เคสนี้ไม่ใช่คราบน้ำมัน)

แนวทาง/ข้อหาหรือ

1. ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ ผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงการอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างเครือข่ายกระจายข่าวสาร
2. รมรงค์ให้หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจยย. เข้าใกล้รถใหญ่

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เนื่องจากมีหน่วยงานระดับพื้นที่เข้าร่วมประชุมด้วย เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการนำไปขับเคลื่อนต่อ ขอให้ระบุในส่วนของแนวทางขับเคลื่อนออกเป็น ส่วนกลาง(ภาคนโยบาย) และ ส่วนพื้นที่(ภาคปฏิบัติ)

ขวนคิด ศปภ.กทม. ทำอย่างไรที่จะประมวลเคสที่พบเห็นได้ทั่วไป(common) มาหาวิธีการประชาสัมพันธ์ในภาพรวม ศปภ.เขตภาษีเจริญในฐานะเจ้าของพื้นที่ อยาจะแก้ไขอย่างไร (ตัวแทนศปภ.เขตภาษีเจริญอยากให้มีการจัดอบรมการขับขี่ปลอดภัย การใช้เบรก การบังคับรถ การเว้นระยะห่าง ระยะปลอดภัยจากรถใหญ่(อาจเชิญผู้เชี่ยวชาญจากฮอนด้า)ให้กับผู้ใช้รถจยย.ในพื้นที่

หากผู้ขับขี่รถจยย. ยังคงใช้หลายช่องทางจราจร และมีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่เว้นระยะห่างมากพอ รวมถึงยังขาดทักษะในการขับขี่ ก็ยังคงมีเหตุในลักษณะนี้เกิดขึ้นได้กับทุกพื้นที่ ทำอย่างไรให้การวิเคราะห์ค่อยๆประมวลและชี้ timeline ให้เห็น

ตัวอย่างที่จะนำมาประกอบการวิเคราะห์ได้คือ



อุบัติเหตุใดๆก็ตามหากสามารถย้อน timeline ไปได้ว่ามาจากการกระทำอะไร อุตุวิหวัที่จุดไหนจึงจะไม่เกิดซ้ำและมี ความยั่งยืนมากที่สุด จาก swiss cheese จะเห็นว่า

รูโหว่ที่4 การกระทำไม่ปลอดภัย เช่น ใช้เบรกไม่ถูก หรือ ฝ่าฝืนกฎหมาย หรือมีเรื่องอื่นมาเกี่ยวข้อง เช่น ขาดทักษะ ในการคาดการณ์/ทักษะในการตัดสินใจ/ทักษะในการควบคุมรถ

รูโหว่ที่3 สภาพแวดล้อมไม่ปลอดภัย เช่น รถใหญ่มากเปลี่ยนเลนบ่อย หรือมีคราบน้ำมันบนพื้นถนน

สิ่งที่ต้องวิเคราะห์ต่อคือ ต้องหารูโหว่ที่1 ปัจจัยองค์กร/สังคม และ รูโหว่ที่2 การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย ให้เจอ

จาก case based ข้างต้น รูโหว่ที่1 คู่กรณีมักเป็นรถใหญ่โดยเฉพาะรถเมล์ ชวนขสมก.มาคิดร่วมกันในฐานะเจ้าภาพ จะมึระบบกำกับดูแลให้คนขับรถขสมก.มีวิธีกำกับหรือเตือนภัยได้อย่างไร

ดังนั้น การวิเคราะห์ case based ไม่ควรจะวิเคราะห์แค่รูโหว่ที่4 คือวิเคราะห์แค่เพียงว่าขับรถประมาทเป็นเหตุให้ ผู้อื่นถึงแก่ความตาย แต่ต้องวิเคราะห์ timeline ย้อนไปที่รูโหว่ที่3 , 2 , 1 ด้วย การแก้ที่รูโหว่ที่1 , 2 จะเป็นการแก้ที่ยั่งยืน

การดำเนินการของ ศปถ.เขตซึ่งเป็นกลไกในพื้นที่ คือ เมื่อมี case เราจะต้องวิเคราะห์ให้ case โยงไปถึงเจ้าภาพหลัก ที่เกี่ยวข้อง แล้วชวนมาปรับสภาพแวดล้อม กติกา หรือปรับพฤติกรรมเสี่ยง และหากทุก case ที่เกิดขึ้นในทุกเขตมี กระบวนการวิเคราะห์แบบนี้ จะทำให้เป็นระบบมากขึ้น



นอกจากนี้ ยังพบว่ารถจยย.ที่ไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับในพื้นที่กรุงเทพฯแม้ไม่มากเท่าต่างจังหวัดแต่ก็ยังมีจำนวน ไม่น้อย ซึ่งส่งผลการเยียวยา ส่วนหนึ่งมาจากประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจเรื่องการทำ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ในบทบาทของบริษัทกลางฯ ได้ขับเคลื่อนรณรงค์เรื่องการทำประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อให้สามารถทำการเยียวยาเมื่อเกิดเหตุได้ตรงตามเจตนารมณ์ของ พงร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่กำหนดให้จัดตั้ง บริษัทกลางฯขึ้น ทั้งกรณีบาดเจ็บเข้ารับรักษาตัวในโรงพยาบาล บริษัทกลางฯมีระบบ e-claim ให้ทุกโรงพยาบาลใช้ในการรับ มอบอำนาจค่ารักษาโดยที่ผู้ประสบภัยไม่ต้องทำการสำรองจ่าย หรือกรณีเสียชีวิต(ทุกช่องทางที่ได้รับข้อมูล)บริษัทกลางฯจะทำการตรวจสอบการทำประกันภัย หากพบว่ารถคันเกิดเหตุมีการทำประกันภัยไว้ จะทำการจ่ายค่าปลงศพที่หน้าห้องนิติเวช หรือ หน่วยงานศพเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้กับผู้ประสบภัย/ทายาท ดังนั้น ข้อมูลที่ได้จาก ศรก.สามารถนำมาใช้ประโยชน์ด้านการเยียวยาเพิ่มเติมนอกเหนือจากการนำมาวิเคราะห์และใช้ขับเคลื่อนลดอุบัติเหตุ

ความคุ้มครองตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ปรับเพิ่มความคุ้มครองตั้งแต่วันที่1/4/63)

ลักษณะอาการ	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร/ บุคคลภายนอก
บาดเจ็บ 	ตามจริงไม่เกิน 30,000	ตามจริงไม่เกิน 80,000
เสียชีวิต 	35,000	500,000
สูญเสียอวัยวะ/ ทุพพลภาพ 	35,000	200,000-500,000 (ตามความเสียหายที่ได้รับ)
ค่าชดเชย 	ไม่คุ้มครอง	200 บาท/วัน สูงสุดไม่เกิน 20 วัน

ตัวอย่างกรณีของตำรวจจราจรสน.บางเขนที่ขับซิ่งรถจยย.ไปเกี่ยวกับสายเคเบิลแล้วเสียหลักล้ม ต้องเข้ารักษาตัวในโรงพยาบาลหลายวันแล้วเสียชีวิต บริษัทกลางฯได้ทำการจ่ายค่าปลงศพให้กับทายาทที่ทำงานศพเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ กรณีของประชาชนทั่วไปบริษัทก็เร่งดำเนินการเช่นเดียวกัน

ข้อเสนอแนะ ทำอย่างไรให้การวิเคราะห์ case ของตำรวจค่อยๆโยงไปสู่เงื่อนไข โยงไปสู่ผู้ที่ต้องมากำกับดูแล ต่อไป case ทุก case ในกรุงเทพฯจะโยงให้การเจ็บการตายไปถึงผู้ที่ต้องรับผิดชอบ จะทำให้ในอนาคตเรื่องความปลอดภัยจะถูกจัดการเชิงระบบมากขึ้น เช่น เคสสายเคเบิลพาดลงมาบนถนน เกิดขึ้นได้อย่างไร(กสทช.มีประกาศให้หน่วยงานเจ้าของสายเคเบิลต้องรับผิดชอบจัดการสายเคเบิลให้เป็นระเบียบเรียบร้อย) ส่วนใหญ่ผู้ปฏิบัติในพื้นที่จะเป็นผู้รับเหมากำกับจึงอาจยังไม่เป็นรูปธรรมมากนัก ความร่วมมือของหน่วยงานในการควบคุมกำกับดูแลยังไม่100%

ตัวอย่าง

มีตราฟยับเยิน! ชนวินาศสันตะโร 27 คัน รถบรรทุกต้นเหตุ เผยนาทีเกิดเหตุ คนเจ็บเพียบ



เมื่อเวลา 14.00 น.วันที่ 26 เม.ย.64 สภ.กลางดง จ.นครราชสีมา ได้รับแจ้งอุบัติเหตุรถเฉี่ยวชนกันหลายคัน บริเวณถนนมิตรภาพ ช่วง กม.36-37 ขาเข้าสระบุรี ต.พญาเย็น อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา

สอบสวน ต้นขั้รถบรรทุกทุกขย่เก่าของเทศบาลนครนครราชสีมา นำมาส่งที่โรงกำจัดขย่ของโรงปูนที่พีไอ อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี เมื่อถึงทางลงเนินกลางดง ฝนกำลังตกหนัก มีรถจำนวนมากวิ่งเต็มทั้ง 3 ช่องจราจรอย่างช้าๆ ต้นขั้เหยียบเบรก แต่พบว่าเบรกไม่สามารถใช้การได้

https://www.khaosod.co.th/around-thailand/news_6363818

กรณีรถบรรทุกทุกขย่(บริษัท) ขนขย่เก่าของเทศบาลนครนครราชสีมา(outsourc) เกิดเหตุ เมื่อเวลา 14.00 น.วันที่ 26 เม.ย.64 อุบัติเหตุรถเฉี่ยวชนกันหลายคัน บริเวณถนนมิตรภาพ ช่วง กม.36-37 ขาเข้าสระบุรี ต.พญาเย็น อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา

จากการสอบสวน ชัรบถบรรทุกขะเก่าของเทศบาลนครนครราชสีมา นำมาส่งที่โรงกำจัดขยะของโรงปูนที่พีไอ อ.มวกเหล็ก จ.สระบุรี เมื่อถึงทางลงเนินกลางดง ฝนกำลังตกหนัก มีรถจำนวนมากวิ่งเต็มทั้ง 3 ช่องจราจรอย่างช้าๆ ตนจึงเหยียบเบรก แต่พบว่าเบรกไม่สามารถใช้การได้

หากวิเคราะห์ตามรูป swiss cheese ข้างต้น อาจเป็นเรื่องคนขับใช้ความเร็วไม่เหมาะสม สภาพถนนเป็นทางลาดชัน ระยะยาว ระบบเบรกไม่ดี หรือปัจจัยอื่นๆ แต่ปฏิเสธไม่ได้คือรูโหว่ที่ 1 และ 2 เวลาเทศบาลจ้าง outsource มาขนขยะ มีการกำกับดูแลคนขับอย่างไร กำกับดูแลมาตรฐานรถอย่างไร

ข้อเสนอแนะจากตัวแทน ศปถ.เขตภาษีเจริญ : ศปถ.เขตใช้ข้อมูลจาก www.thairsc.com ของบริษัทกลางฯเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิเคราะห์ ซึ่งบริษัทกลางฯมีการปรับรูปแบบรายงาน ทางผู้บริหารของ ศปถ.เขตต้องการข้อมูลย้อนหลังมาเปรียบเทียบ ซึ่งมีปัญหาในการดูข้อมูลดังกล่าวจากระบบใหม่ ทำให้เกิดข้อจำกัดในการใช้ข้อมูลย้อนหลังที่จะมาใช้วิเคราะห์ และอยากให้บริษัทกลางฯลงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยเสี่ยงทางกายภาพหรือพฤติกรรมเสี่ยง ซึ่งเป็นข้อมูลเบื้องต้นที่สน. หรือโรงพยาบาลแจ้ง ในระบบ www.thairsc.com ด้วย เพื่อเป็นตัวช่วยในการวิเคราะห์ของ ศปถ.เขต และอยากสร้างทีมสอบสวนอุบัติเหตุในพื้นที่ หากมี case based กับข้อมูลจาก www.thairsc.com มาประกอบกัน จะทำให้ ศปถ.เขตเข้มแข็งขึ้นเพราะมีฐานข้อมูลและมีทีมสอบสวนอุบัติเหตุ ทั้งยังเป็นการบูรณาการความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ต่อไป

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ประชุม หากสามารถนำบทวิเคราะห์ ให้เขตมาสืบค้นภายหลังใน www.thairsc.com ได้ จะทำให้ ศปถ.เขตมีข้อมูลไว้ดูภาพใหญ่ได้ (รองกจก.บริษัทกลางฯรับข้อเสนอแนะ)

ข้อเสนอแนะจากรองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 8 : อยากให้ ศปถ.เขตจัดการประชุมให้บ่อยขึ้น หากเป็นไปได้จัดประชุมเดือนละครั้ง(อาจเป็นการประชุมผ่านzoom) เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้นำข้อมูลมาช่วยกันวิเคราะห์และหาแนวทางแก้ไขได้เร็วขึ้น และขอให้โรงเรียนในกทม.เข้าร่วมประชุมเพื่อให้ครูอาจารย์มีส่วนร่วมในการสร้างการรับรู้ในกลุ่มนักเรียนด้วย

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ที่ผ่านมา ศปถ.เขตจัดประชุมปีละ 2 - 4 ครั้งแต่ต่อไป ศปถ.เขตเข้มแข็งขึ้นก็จะมีการจัดประชุมบ่อยขึ้น และเสนอให้ ศปถ.เขตดึงอาจารย์มหาวิทยาลัยในพื้นที่มาเป็นคกก.ศปถ.เขตด้วย(เป็นการหาเจ้าภาพร่วมขับเคลื่อนในกลุ่มวัยเรียนด้วย) ในส่วนของการจัดประชุมตามข้อเสนอแนะข้างต้นเห็นควรนำร่อง 6 เขตที่เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้อแล้วขยายผลไปยัง ศปถ.เขตอื่นๆต่อไป ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของ ศปถ.เขตในการลดอุบัติเหตุได้อย่างจริงจังมากขึ้น

นัดหมายประชุมครั้งถัดไป เดือนพฤษภาคม2564 บริษัทกลางฯจะประสานแจ้งวันนัดหมายล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วัน

ปิดประชุม เวลา 12.20น.

ศิริพร รัตนทัศนีย์

ผู้บันทึก