

การประชุมศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.) ครั้งที่ 5/2565

ณ ห้องประชุม 601 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

วันพุธที่ 31 สิงหาคม พ.ศ.2565

วิสัยทัศน์ :เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร

พันธกิจ :สะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง สาเหตุ ให้เจ้าภาพผ่านกลไก ศปถ.

ผู้ร่วมประชุม

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1.นายทศไนย ลิ้มเจียมรังสี | นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ |
| 2.นางสาววริยา สุขยานุติษฐ์ | ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร
(ศูนย์เอราวัณ) |
| 3.นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ | ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัย
ทางถนน (ศวปถ.) |
| 4.นางสาววริยา สุขยานุติษฐ์ | ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร
(ศูนย์เอราวัณ) |
| 5.นายธนันท์ชัย เมฆประเสริฐวณิช | ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน
สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) |
| 6.นายบุญสม สุวรรณปิฎกกุล | หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร กองนโยบาย
และแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
(สจส.) |

7.นางสาวศิริพร รัตนทัศน์

ผู้จัดการภาคอาวุโส ภาคกรุงเทพฯ

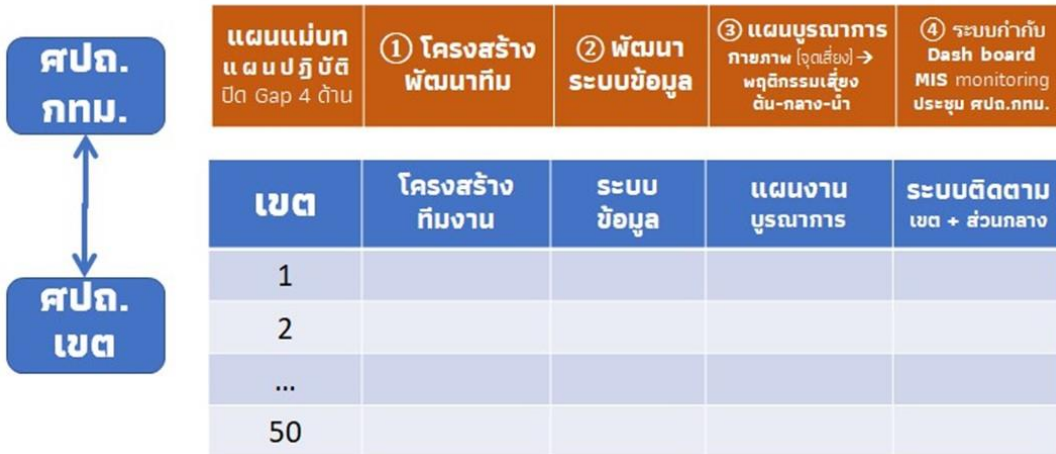
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

11.นายวัฒน์ชัย ขนาน

ผู้ช่วยผู้จัดการภาคกรุงเทพฯ

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด

[ร่าง] DASH Board : กำกับติดตาม ศปถ.เขต



วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 ปรับปรุงข้อเสนอแนะ 8 ข้อ ให้สอดคล้องกับนโยบายผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ

ในเรื่องของการปรับปรุงข้อเสนอแนะ 8 ข้อ ขณะนี้สจส.กำลังอยู่ระหว่างการดำเนินการ จะทำการส่งเป็นไฟล์เพื่อทำการบรรจุเข้าที่ประชุมในครั้งถัดไป

1.2 ความคืบหน้าการดำเนินการจาก Case Base ครั้งที่ 4/2565



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุทางถนน(ศก)

1.2 ความคืบหน้าการดำเนินการจากcase base ครั้งที่4/65



CASE BASE จากการประชุมครั้งที่4/65
 วันพฤหัสบดีที่5พ.ค.65 เวลา18.40น. บริเวณถนนเลียบริดจิ้งคองทวิวัฒนา เขตทวิวัฒนา ท้องที่ สน.ศาลาแดง จ.ย. **เกี่ยวข้องกับกระแะ** เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจยย.เป็นชายอายุ 26ปีได้รับบาดเจ็บแผลลอกตามร่างกาย **ผู้โดยสารรถจยย.เป็นเด็กหญิงอายุ2ปีสวมองได้รับบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตที่รพราชพิพัฒน์(วันที่7พ.ค.65)**
พฤติกรรม กระแะมาจากทางถนนเพชรเกษมตามถนนเลียบริดจิ้งคองทวิวัฒนามุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้เกี่ยวข้องกับรถจยย.ที่ออกมาจากช่องทางสะพานข้ามคลองทวิวัฒนา(ทางเข้า.ร.คลองทวิ)เพื่อเลี้ยวขวาเข้าถนนเลียบริดจิ้งคองทวิวัฒนามุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี ผลแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่(ชายอายุ24ปี)รถกระแะ78mg%
***จากการประชุมครั้งที่แล้ว สจส.รับไปดำเนินการ**

จากการวิเคราะห์เคสนี้มีข้อเสนอแนะจากที่ประชุมว่าถนนเส้นนี้มีความเสี่ยงสูงเนื่องจากทั้งสองข้างทางเป็นแหล่งชุมชนและมีซอยค่อนข้างที่จะเยอะประกอบกับเป็นถนนที่มีความกว้างและมีรถจอดตลอดสองข้างทาง เบื้องต้นสจส.มีการประสานกับเขตและสน.พื้นที่ในการลงสำรวจพื้นที่ โดยวิศวกรของสำนักงานจราจรและขนส่งได้มีแนวคิดที่จะปิดช่องกั้นช่องทางที่รถจักรยานยนต์ออกมาไม่ให้รถจักรยานยนต์ผ่านไปได้ เนื่องจากโดยปกติแล้วสะพานข้ามคลองนี้ไม่ได้ใช้สำหรับรถจักรยานยนต์ แต่ให้ใช้สำหรับแค่คนเดินข้ามเท่านั้น ทางสจส.กำลังพิจารณาหาแนวทางการปรับปรุงแก้ไขเพื่อไม่ให้มีช่องที่รถจักรยานยนต์จะสามารถผ่านเข้าไปได้จากการลงพื้นที่ของสจส.พบว่าทั้งสองข้างทางจะมีรถจอดอยู่ตลอดแทบทั้งแนว คิดว่าจะต้องมีการติดตั้งป้ายห้ามจอดในบริเวณถนนเส้นนี้เพื่อไม่ให้รถที่จอดข้างทางบดบังทัศนวิสัยของรถที่จะออกจากซอยและในบริเวณที่รถจักรยานยนต์ออกมาเป็นสะพานข้ามจากแหล่งชุมชนและโรงเรียนที่มีทางข้ามทางม้าลาย ด้วยถนนเส้นนี้มีชอกซอยค่อนข้างเยอะ จึงมีการจอดรถที่ริมถนนอยู่ตลอดทั้งแนว ทำให้รถที่วิ่งผ่านไปมาของถนนเส้นนี้จะวิ่งช่องทางขวาเป็นหลักและเคสนี้จะมีเรื่องการตีมีขับเข้ามาร่วมด้วย จึงคิดว่ามีหลายประเด็นที่เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

นพ.ชนะพงศ์

ฝากไว้ 2 ประเด็นคือ 1.ควรจะมีการหารือกับทางผู้นำชุมชนว่าจะมีแนวทางในการเดินทางอย่างไรที่ปลอดภัย 2.จะเห็นว่าถนนเส้นนี้มีความพยายามที่จะจัดการกับความเร็วดูโดยการตีเส้น Optical Speed bar แต่ก็เห็นว่ารถที่ผ่านไปมายังไม่ได้มีการชะลอความเร็วแต่อย่างใด เรียงตามทาง สจส.ว่ามีมาตรการเพิ่มเติมในการจัดการเรื่องความเร็วหรือไม่ เนื่องจากถ้ายังจัดการกับความเร็วไม่ได้ ทั้งคนเดินข้ามถนนหรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก็ยังคงมีความเสี่ยงอยู่ดี

สจส.

สจส.รับไปดำเนินการในส่วนนี้

ที่ประชุม

จากข้อสังเกตจะเห็นว่าถนนเส้นนี้จะมีลักษณะทางกายภาพที่คล้ายกันกับถนนเส้นอื่นๆในพื้นที่กรุงเทพฯ คือเป็นถนนทางตรงที่มีระยะทางค่อนข้างยาว ซึ่งจะมีอยู่ในทุกโซนพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่กรุงเทพฯรอบนอกและมักพบปัญหาการใช้ความเร็วในทางตรง ถ้าสามารถจัดการความเร็วในพื้นที่นี้ได้ สามารถนำไปเป็นโมเดลให้กับเขตพื้นที่อื่นเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ได้ในการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ได้

คุณประสิทธิ์

คิดว่าสำหรับถนนที่เป็นทางตรงควรทำ rumble strip หรือเส้นชะลอความเร็วบริเวณก่อนถึงทางข้ามทางม้าลาย อาจจะช่วยเป็นการป้องกันการเกิดเหตุได้ ช่วยป้องกันได้ทั้งคนข้ามถนนและช่วยเตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วลง

ที่ประชุม

สำหรับใน case นี้ เนื่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นคนในพื้นที่ ผู้เป็นพ่อคือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ นำลูกวัย 3 ขวบ นั่งไปด้านหน้าด้วยเพื่อที่จะไปตลาด เหตุการณ์นี้พ่อได้รับบาดเจ็บส่วนลูกเสียชีวิต คิดว่าน่าจะนำ case นี้ไปพูดคุยกับชุมชนว่าปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากอะไรและเชิญชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหานี้ร่วมกัน

สจส.

จะเห็นว่าหน้าซอยที่รถจักรยานยนต์ออกมานั้นมีป้ายโฆษณาที่บดบังการมองเห็นของผู้ขับขี่ซึ่งในส่วนนี้ก็มีหลายจุดในกรุงเทพมหานคร จะประสบปัญหาเรื่องป้ายเช่นเดียวกัน

ที่ประชุม

เรื่องป้ายโฆษณาหรือป้ายหาเสียงที่ติดตั้งในพื้นที่ ในส่วนนี้คิดว่าผู้ที่อนุญาตให้ติดตั้งหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้นอาจจะเพิ่มเงื่อนไขในการติดป้ายเหล่านี้ ให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลักและไม่ให้บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น

คุณประสิทธิ์

ประเด็นเรื่องป้ายโฆษณาหรือป้ายหาเสียงที่ติดตั้งอยู่ในระดับสายตาของผู้ขับขี่ เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้บดบังการมองเห็นของผู้ขับขี่ในการขับออกจากทางแยกหรือทางออกจากซอย อาจทำให้สูญเสียต่อการเกิดเหตุ ต้องมีข้อกำหนดว่าห้ามไม่ให้มีป้ายติดตั้งบริเวณทางแยกหรือทางออกจากซอย คิดว่าในเรื่องป้ายก็เป็นปัจจัยด้านความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

สจส.

ในส่วนของป้ายหาเสียง จากการลงพื้นที่ตรวจสอบปัจจุบันไม่มีป้ายเหล่านี้แล้ว แต่จะมีในเรื่องของกิ่งไม้บางส่วนที่ยังบดบังการมองเห็นและมีรถจอดที่ริมฟุตบาท บริเวณทางออกหน้าซอย ทำให้ผู้ขับขี่ที่จะออกจากซอยมองไม่เห็นรถที่มาอีกฝั่ง

ที่ประชุม

รบกวนให้ทาง สจส.สรุปความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาของ case นี้เพื่อแจ้งให้ที่ประชุมทราบในการประชุมครั้งถัดไป

1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”



1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์พื้นที่กวดขันวินัยจราจรและสวมหมวกนิรภัย100%



ความคืบหน้า โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

ความคืบหน้าในส่วนที่ 1 มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ 6 สน. เพื่อกวดขันวินัยจราจรและสวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งหมดจำนวน 31 ป้าย

1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

สัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยด้วยเครื่องมือ Behavior Base Safety : BBS

วันที่ 18 กรกฎาคม 2565 รุ่นที่1 เวลา 09.00 – 12.00 น. และรุ่นที่2 เวลา 13.30 – 16.30 น.



ความคืบหน้าใน ส่วนที่ 2 มีการอบรมสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนด้วยเครื่องมือ Behavior Base Safety : BBS โดยมีการอบรมผ่านทางออนไลน์ เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2565 ให้กับทางเจ้าหน้าที่ตรวจทั้งหมดกว่า 3,000 นาย ในพื้นที่ บช.น.ทั้งหมด

1.3 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

ฝึกการใช้เครื่องมือ Behavior Base Safety : BBS ภาคสนาม 6 สน. วันที่ 29-31 ส.ค. 2565



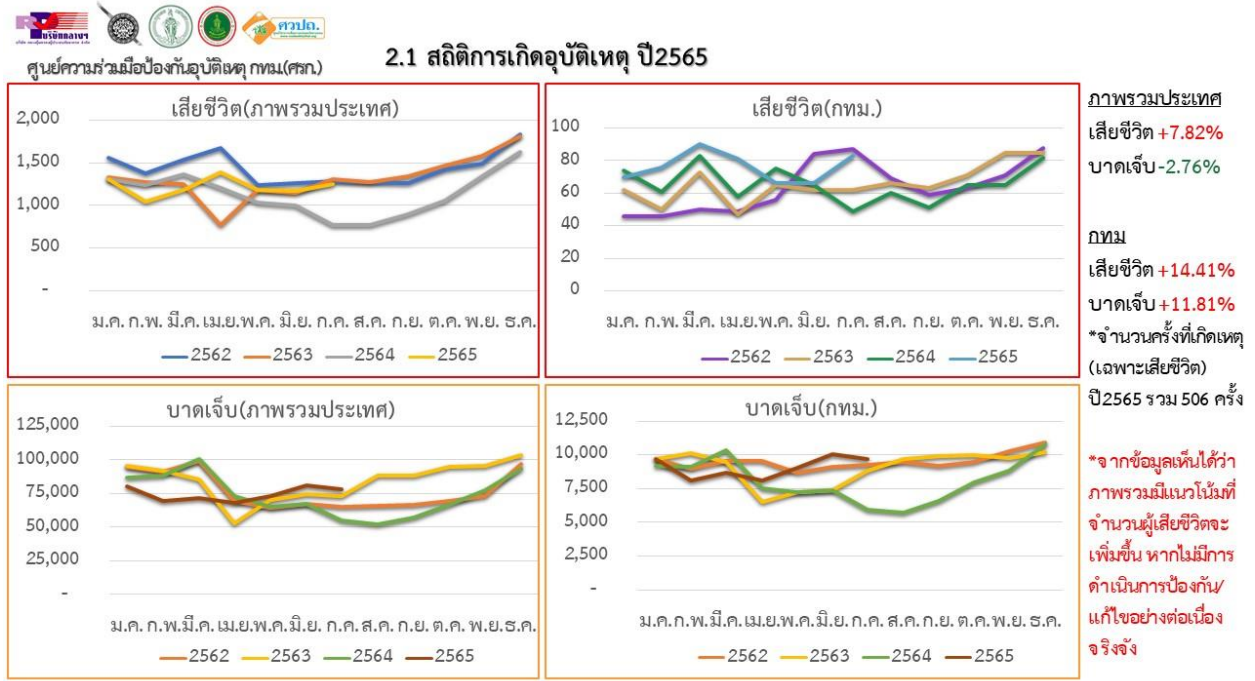
ความคืบหน้าใน ส่วนที่ 3 ฝึกการใช้เครื่องมือ Behavior Base Safety : BBS ภาคสนามโดยนำร่องกับ 6 สน. กลุ่มเป้าหมาย ในวันที่ 29-31 สิงหาคม พ.ศ. 2565 ในส่วนนี้มีเจ้าหน้าที่เทศกิจในเขตพื้นที่มาเข้าร่วม และสน.มีนบุรีได้เชิญชวนนักเรียนเทคนิคมาเข้าร่วมด้วย จะเห็นว่าในส่วนนี้เป็นความร่วมมือในการขับเคลื่อนร่วมกันระหว่าง สน.และสำนักงานเขต

Behavior Base Safety : BBS

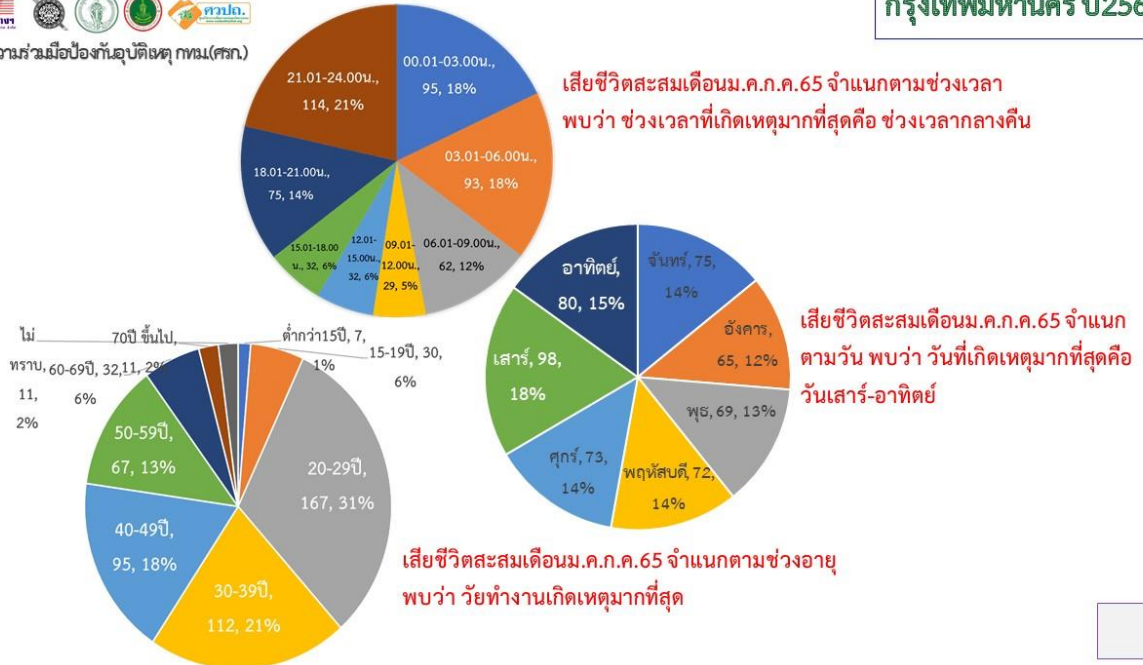
หลักการพื้นฐานเมื่อมีการบังคับใช้ในเชิงบวกจะไม่มุ่งเน้นเพียงแค่การจับปรับ แต่พยายามที่จะสะท้อนให้เห็นถึงความห่วงใย สะท้อนให้เห็นผลลัพธ์เมื่อไม่ปฏิบัติตาม เช่น จะเกิดอะไรขึ้นเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย จะมีผลกระทบอย่างไรและตั้งทำการเตือนด้วยความห่วงใย ซึ่งไม่ได้คาดหวังว่าจะมีการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้ผู้ขับขี่ทบทวนว่ามีคนมาตักเตือนด้วยความเป็นห่วงเป็นใย เพราะฉะนั้นหลักการของ BBS จะเริ่มให้ความเปลี่ยนแปลงในครั้งที่ 2-3 จะไม่ได้เปลี่ยนแปลงโดยทันที แต่ข้อดีของ BBS คือจะไม่เจอแรงต้านในครั้งแรก โดยที่ผ่านมานั้นการบังคับใช้ในเชิงจับปรับผู้ขับขี่ก็รู้สึกต่อต้านในเชิงลบว่าโดนแต่จับปรับไม่มีการแนะนำหรือตักเตือนใดๆ ไม่ใช่แค่ในเรื่องของหมวกนิรภัย รวมไปถึงเรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัยก็สามารถใช้หลักของ Behavior Base Safety : BBS ได้เช่นเดียวกัน

วาระที่ 2 เรืองแจ้งเพื่อทราบ

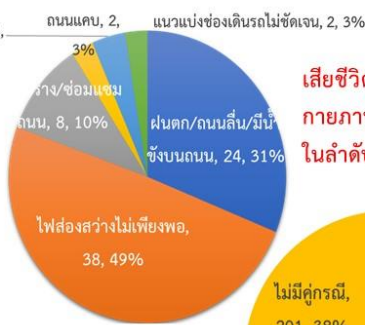
2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปี 2565



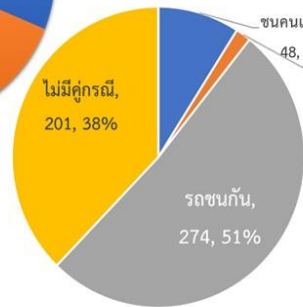
ภาพรวมของการเกิดอุบัติเหตุทั้งประเทศ เสียชีวิตเพิ่มขึ้น +7.82% บาดเจ็บลดลง -2.76% ส่วนภาพรวมของกรุงเทพมหานคร เสียชีวิตเพิ่มขึ้นถึง +14.41% บาดเจ็บเพิ่มขึ้น 11.81% โดยจำนวนครั้งที่เกิดเหตุ (เฉพาะเคสเสียชีวิต) รวม 506 ครั้ง จากข้อมูลจะเห็นได้ว่าภาพรวมมีแนวโน้มที่ผู้เสียชีวิตจะเพิ่มขึ้น หากไม่มีการดำเนินการหามาตรการป้องกันแก้ไขอย่างต่อเนื่องจริงจัง



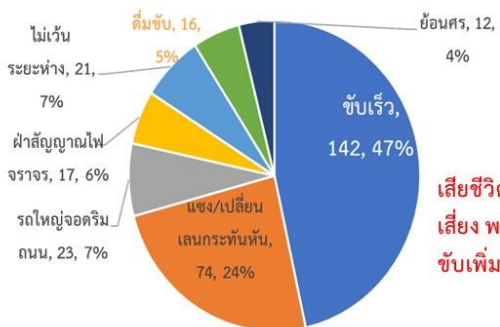
ช่วงวันที่เกิดเหตุมากที่สุดคือวันเสาร์-อาทิตย์ คิดเป็น 18% , ช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดจะเกิดเหตุตอนกลางคืนเวลา 21.01-24.00 น. คิดเป็น 21% , และช่วงอายุที่เสียชีวิตสะสมมากที่สุดคือวัยทำงานหรือในช่วงอายุ 20-29 ปี



เสียชีวิตสะสมเดือนม.ค.ค.65 จำแนกตามปัจจัยเสี่ยงเชิงกายภาพ พบว่า ฝนตกถนนลื่น และไฟส่องสว่างไม่เพียงพออยู่ในลำดับต้นๆ



เสียชีวิตสะสมเดือนม.ค.ค.65 จำแนกตามลักษณะเหตุ พบว่า เหตุรถชนกันมากที่สุด



เสียชีวิตสะสมเดือนม.ค.ค.65 จำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง พบว่า ขับเร็วยังคงเป็นอันดับ1 และพบว่ามีกรณีดื่มขับเพิ่มขึ้นในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา

ปัจจัยเสี่ยงในทางกายภาพพบว่า ฝนตกถนนลื่นและไฟส่องสว่างไม่เพียงพออยู่ในลำดับต้นๆ ลักษณะของการเกิดเหตุพบว่า เหตุรถชนกันมากที่สุด ,ในด้านพฤติกรรมเสี่ยงพบว่า การขับเร็วยังคงเป็นอันดับแรกและพบว่ามีกรณีดื่มขับเพิ่มขึ้นในช่วงเวลา 3 เดือนที่ผ่านมา จะเห็นว่าลักษณะเหตุที่ไม่มีคูกรณีก็มีเปอร์เซ็นต์เพิ่มสูงขึ้น สะท้อนให้เห็นว่าอาจมีปัจจัยหรือองค์ประกอบอื่นๆเข้ามาเกี่ยวข้อง ทำให้เกิดเหตุโดยไม่มีคูกรณีหรือล้มเอง ส่วนประเด็นเรื่องการดื่มขับที่มีเปอร์เซ็นต์เพิ่มสูงขึ้น เมื่อข้อมูลตัวเลขสะท้อนให้เห็นว่าเริ่มมีการดื่มขับเพิ่มมากขึ้น อาจต้องมาหารือร่วมกันกับทาง บข.น. ว่าจะต้องมีด่านตรวจจับมาแล้วขับกลับมาหรือไม่

นพ.ธนะพงศ์

เรียนถามว่ามีมาตรการเร่งด่วนที่ สจส.และศปถ.กทม. พอดีจะขยับทำได้ทันที เช่นการชนทำยรถที่จอดริมทาง คิดว่าน่าจะเป็นมาตรการที่น่าจะแก้ได้ ถือเป็น มาตรการระยะสั้นได้หรือไม่

สจส.

นโยบายของท่านผู้ว่าฯในการแก้ไขปัญหาเรื่องของจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุ ท่านผู้ว่าฯให้สจส.กำหนดจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยที่ผ่านมาจะใช้ข้อมูลที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ 100 จุดเสี่ยง ให้ลงไปทำการศึกษาว่าใน 100 จุดเสี่ยงที่เกิดเหตุบ่อยครั้ง สาเหตุหลักนั้นคืออะไร ท่านผู้ว่าฯต้องการให้ทางสจส.กำหนดว่าบริเวณไหนควรจะออกมาตรการแบบไหนในการแก้ไขปัญหาทั้งด้านการเกิดอุบัติเหตุและด้านการจราจร ซึ่งในส่วนนี้มีความจำเป็นที่จะต้องเก็บข้อมูลเชิงลึกเนื่องจากต้องการกำหนดเฉพาะจุด อาจจะต้องทำการประสานไปยังสน.พื้นที่ในการเก็บข้อมูลเชิงลึกในการเกิดอุบัติเหตุ ในส่วนนี้อาจจะต้องขอความร่วมมือบริษัทกลางฯ และบข.น.ในการขอข้อมูลเชิงลึกเพื่อนำวิเคราะห์หาสาเหตุและกำหนดแนวทางการแก้ไขป้องกัน

พล.ต.ต.จิรสันต์

ในส่วนของเรื่องการเมาแล้วขับ สถานการณ์ในประเทศเริ่มผ่อนคลายและมีการเปิดประเทศโดยคาดว่าประชาชนจะกลับมาใช้ชีวิตตามปกติ มีการดื่มกินตามร้านอาหาร ทางตำรวจได้ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้น คาดว่าน่าจะมีการขับรถเผลวชนหรือกรณีเมาแล้วขับมากขึ้น ทางตำรวจจึงมีการตั้งด่านเพื่อตรวจวัดแอลกอฮอล์ จะเห็นว่าผลการจับกุมเรื่องเมาแล้วขับเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกันกับข้อมูลจากทางกทม.ได้ประสานนำข้อมูลจากอบถ.มานำเสนอ

ที่ประชุม

ในหลายๆจุดที่มีรถใหญ่จอดริมทางและเกิดอุบัติเหตุ เป็นจุดที่ไม่ใช่จุดห้ามจอด ไม่มีป้ายห้าม แต่ในเชิงกายภาพไม่ควรที่จะให้จอดเนื่องจากมีความเสี่ยงเสนอว่าถ้าเขตและสน.ในพื้นที่มองภาพออกว่าตรงจุดที่เป็นจุดที่จอดแล้วเสี่ยงหรือเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุรถชนท้ายบ่อยครั้ง ใช้วิธีทางกายภาพเข้ามาบังคับโดยการทาสีขาวแดงห้ามจอด อาจเป็นอีกวิธีที่ทำให้พฤติกรรมคนเปลี่ยนได้

สจส.

เห็นด้วยกับการกำหนดพื้นที่เฝ้าระวังเรื่องของรถใหญ่จอดริมทาง เป็นไปได้ถ้ามีข้อมูลที่มาพอ อาจจะทำหนดลงในแผนที่จุดเสี่ยงเป็นข้อมูลให้กับประชาชนในการระมัดระวังในการเดินทาง ซึ่งท่านผู้ว่าฯมีนโยบายเกี่ยวกับการทำแผนที่จุดเสี่ยงหรือ heat maps นำเสนอให้กับประชาชน อาจจะต้องมีการขอความร่วมมือในการรวบรวมในส่วนนี้

พล.ต.ต.จิรสันต์

ในกรณีของรถใหญ่จอดริมทางทำให้เกิดอุบัติเหตุชนท้าย ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ชั้นนอกเป็นหลักและส่วนใหญ่ไม่ค่อยทาสีขาวแดง เห็นด้วยว่าในส่วนของกทม. และบช.น.ควรมีความร่วมมือกันในการพิจารณาจุดเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ในกรณีของการแก้ไข คิดว่าควรเน้นย้ำในการสร้างจิตสำนึกแก่ผู้ขับขี่ อาจจะทำให้เขตพื้นที่ช่วยประสานพันธ์ในเรื่องของการไม่จอดริมทางเนื่องจากจุดนั้นมีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เน้นการประสานพันธ์ในระดับพื้นที่ ในกรณีที่เกิดเหตุบ่อยครั้ง อาจพิจารณาตีเส้นขาวแดงเพื่อห้ามจอด

นพ.ธนะพงศ์

เรื่องรถใหญ่ที่จอดริมทาง ในส่วนนี้มีกฎหมายที่สามารถบังคับใช้กับตัวผู้ประกอบการได้ ในเรื่องของการจอดรถผิดในที่ห้ามจอด มีโทษปรับสูงสุดถึง 50,000 บาท ถ้าขนส่งบังคับใช้ก็จะกำกับดูแลเรื่องนี้ได้ แต่คิดว่าอาจจะขอความร่วมมือไปยังผู้ประกอบการก่อนในเบื้องต้น

2.2 Case Base (1)



2.2 CASE BASE (1)

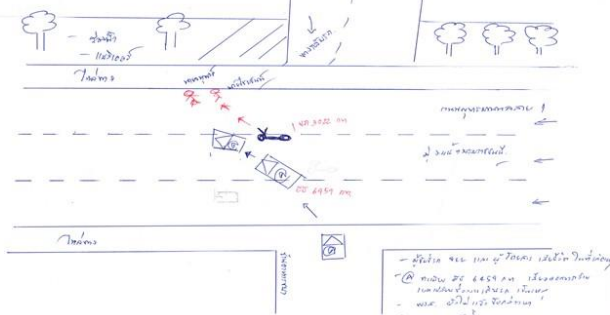


วันจันทร์ที่ 21 มี.ค. 65
เวลา 0.30น. บริเวณหน้า
ร้านขา ถนนพุทธ
มณฑลสาย 1 แขวงบาง
คิ้ว เขตภาษีเจริญ
ท้องที่ สน.ภาษีเจริญ
รถยนต์ออกจาก
ร้านอาหารเดียวรถ
จยย. ที่มาทางตรง เป็น
เหตุให้ผู้ขับขี่และ
ผู้โดยสาร รถจยย.
เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ
(ปริมาณแอลกอฮอล์
คนขับรถยนต์เกินกว่า
กม.กำหนด)



2.2 CASE BASE (1)

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กรม(ศก.)



3122

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (พ.ร.บ.)

ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์

- คุ้มครอง (ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร)
- ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (ผู้โดยสารและผู้ขับขี่)
- ผู้โดยสารและผู้ขับขี่ (ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร)
- ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (ผู้โดยสารและผู้ขับขี่)

รถจักรยานยนต์

- คุ้มครองผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
- ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (ผู้โดยสารและผู้ขับขี่)
- ผู้โดยสารและผู้ขับขี่ (ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร)
- ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (ผู้โดยสารและผู้ขับขี่)

รถบรรทุก

- คุ้มครองผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
- ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (ผู้โดยสารและผู้ขับขี่)
- ผู้โดยสารและผู้ขับขี่ (ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร)
- ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (ผู้โดยสารและผู้ขับขี่)

กรมการขนส่งทางบก | สำนักงานขนส่งภาคบังคับ | กรมการขนส่งทางบก

สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

รถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ก่อให้เกิดเหตุมีประกันภัย และทั้งสองฝ่ายเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ (ประมาทรวม)

1. ทายาทผู้ขับขี่รถจยย. จะได้รับค่าปลงศพ 35,000 บาท จากกรมธรรม์รถจยย.
2. ทายาทผู้โดยสารรถจยย. จะได้รับค่าสินไหมจากกรมธรรม์รถจยย. และกรมธรรม์รถยนต์ที่ฝ่ายละ 500,000 บาท (ไม่รวมภาคสมัครใจ)
3. ผู้ขับขี่รถยนต์จะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามจริงไม่เกิน 30,000 บาท จากกรมธรรม์รถยนต์

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (พ.ร.บ.)

ค่าประกันภัยภาคบังคับ

- ค่าประกันภัยภาคบังคับ
- ค่าประกันภัยภาคสมัครใจ
- ค่าประกันภัยภาคสมัครใจ
- ค่าประกันภัยภาคสมัครใจ

ค่าสินไหมทดแทน

- ค่าสินไหมทดแทน
- ค่าสินไหมทดแทน
- ค่าสินไหมทดแทน
- ค่าสินไหมทดแทน

กรมการขนส่งทางบก | สำนักงานขนส่งภาคบังคับ | กรมการขนส่งทางบก

2.2 CASE BASE (1)



ข้อสังเกต ในด้านพฤติกรรมหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ ในฝั่งของรถยนต์ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง โดยการขับรถออกจากร้านอาหารจากช่องทางซ้ายเพื่อที่จะไปอยู่ช่องทางขวาทันทีโดยไม่ใช้ความระมัดระวัง ประกอบกับมีการตีมแล้วขับร่วมด้วยอาจทำให้มีผลต่อการตอบสนองและการตัดสินใจ ส่วนในฝั่งของรถจักรยานยนต์ขับขี่มาด้วยความเร็วสูงโดยไม่ใช้ความระมัดระวังในการขับขี่เช่นเดียวกัน แต่ก็ยังมีปัจจัยอื่นร่วมด้วย เช่น บริเวณหน้าร้านมีจุดกลับรถจากในคลิปจะเห็นว่าหลังเกิดเหตุมีรถยนต์สีขาวขับตามมาคาดว่ารถจักรยานยนต์ผู้เสียชีวิตอาจจะเบี่ยงหลบรถคันสีขาวที่กำลังจะกลับรถ รวมถึงป้ายหน้าร้านอาหารที่วางล้าออกมาบนไหล่ทางและรถที่จอดริมทางด้านซ้ายอาจทำให้บังกีดขวางทางออก

สน.ภาษีเจริญ

จากสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่เกิดเหตุอยู่ใกล้จุดกลับรถ และช่วงเกิดเหตุเป็นเวลากลางคืน ถนนโล่ง ทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็ว แนวทางในการแก้ไข คิดว่าต้องมีป้ายเตือนว่าเป็นทางร่วมทางแยกให้ลดความเร็วลงเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ส่วนเรื่องของป้ายที่ตั้งล้าออกมาที่ไหล่ทางคิดว่าจะต้องมีการพูดคุยขอความร่วมมือร้านค้าหรือผู้ประกอบการให้ตั้งป้ายโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลัก

เขตภาษีเจริญ

ในส่วนของสำนักงานเขตภาษีเจริญ จากเหตุการณ์ร้านชบาที่เกิดเหตุในเวลา กลางคืน ปัญหาที่เห็นชัดคือเรื่องของป้ายที่บดบัง ทำให้รถยนต์ต้องเบี่ยงออกไป ทางเลนขวา ในส่วนนี้สำนักงานเขตภาษีเจริญรับไปดำเนินการแก้ไขและคิดว่าใน case นี้จะเป็น case ตัวอย่างที่จะนำไปศึกษาเพื่อถอดบทเรียนไม่ให้เกิดขึ้นซ้ำอีก ในอนาคต

สจส.

สอบถามทางเจ้าหน้าที่ตำรวจว่าใน case นี้ได้มีการสอบถามค่าผู้ขับขี่รถยนต์ หรือไม่ว่าเหตุผลอะไรจึงเบี่ยงรถออกไปทางขวาทันทีเมื่อออกจากร้าน ถ้าสังเกตดู แล้วช่องทางซ้ายก็ยังพอที่จะขับไปได้แต่อาจจะแคบลงเล็กน้อย

สน.ภาษีเจริญ

ผู้ขับขี่แจ้งว่าต้องการที่จะไปวิ่งเลนขวาจึงออกไปอย่างกะทันหัน โดยผู้ขับขี่รถยนต์ ยอมรับว่าประมาท

คุณประสิทธิ์

มีความเห็นที่สอดคล้องกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสน.ภาษีเจริญ คิดว่าป้ายหน้าร้านเป็น ส่วนหนึ่งที่ทำให้รถยนต์ต้องตีวงกว้าง เมื่อตีวงกว้างโอกาสที่จะกลับไปใช้ช่องทาง แรกนั้นเป็นไปได้ยากประกอบกับมีรถจอดที่ไหล่ทางมาค่อนข้างเยอะ ในส่วน ของแนวทางการแก้ไขคิดว่าร้านค้าก็ควรจะเข้ามามีส่วนร่วมด้วยเนื่องจากป้าย หน้าร้านก็อาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

พล.ต.ต. จิรสันต์

เห็นตรงกับคุณประสิทธิ์ว่าลักษณะที่เกิดเหตุป้ายหน้าร้านเป็นตัวบังคับให้ต้องตีวง เพื่อออกจากร้านประกอบกับรถที่จอดใกล้ทางออกของร้านชบาที่จอดล้ำออกมาที่ ไหล่ทาง คิดว่าในส่วนนี้จะเป็นประเด็นข้อพิจารณาได้ว่าป้ายหน้าร้านและรถที่ จอดขวางเป็นปัจจัยทำให้ผู้ขับขี่ต้องเบี่ยงออกไปเพื่อใช้ช่องทางขวา

2.2 Case Base (2)



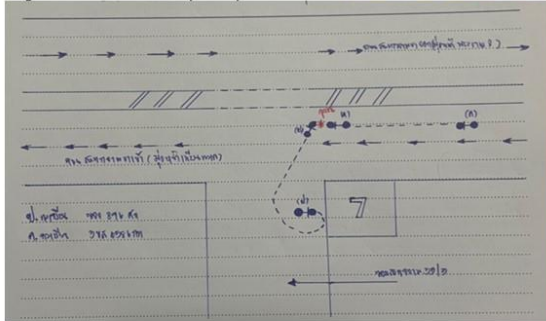
2.2 CASE BASE (2)



วันอังคารที่ 8 มี.ค.65 เวลา 23.00น. บริเวณปากซอย สะแกงาม35/3 ถนนสะแกงาม แขวงสามตำเขตกบางขุนเทียน ท้องที่ สน.สามตำ รถจยย. MIO ออกจากซอยเฉี่ยวชนรถจยย. GPX ที่มาทางตรง เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจยย. MIO ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตที่ รพ.พีเอ็มจี ส่วนผู้ขับขี่รถจยย. GPX ได้รับบาดเจ็บ



2.2 CASE BASE (2)



การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ(พ.ร.บ.)

ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บ

- ค่าชดเชย (กรณีบาดเจ็บ)
- ค่ารักษา (กรณีบาดเจ็บ)
- ค่าขนส่งผู้บาดเจ็บกรณีบาดเจ็บหนัก
- ค่าใช้จ่ายอื่น

ผู้ขับขี่ที่เสียชีวิต

กรณีผู้ขับขี่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ภาคบังคับ จะได้รับค่าชดเชย 30,000 บาท

กรณีผู้โดยสารบาดเจ็บ

กรณีผู้โดยสารบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์ภาคบังคับ จะได้รับค่าชดเชย 15,000 บาท

กรณีผู้โดยสารเสียชีวิต

กรณีผู้โดยสารเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ภาคบังคับ จะได้รับค่าชดเชย 15,000 บาท

สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

รถจยย.MIOไม่มีประกันภัยและเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ ส่วนรถจยย.GPXฝ่ายถูกมีประกันภัย

- 1.ทายาทผู้ขับขี่รถจยย.MIO จะได้รับค่ารักษาก่อนเสียชีวิตตามจริงไม่เกิน30,000 บาทและปลงศพ35,000บาท โดยใช้สิทธิจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ (กองทุนเรียกเก็บคืนจากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถพร้อมดอกเบี้ย20%)
- 2.ผู้ขับขี่รถจยย.GPX จะได้รับค่ารักษาก่อนเสียชีวิตตามจริงไม่เกิน30,000บาทจากกรมธรรม์รถจยย.ของตนเอง ส่วนเกินจากนั้นต้องเรียกร้องทางแพ่งจากผู้ขับขี่ฝ่ายผิด

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ(พ.ร.บ.)

กรณีผู้ขับขี่เสียชีวิต

- ค่าชดเชยกรณีเสียชีวิต
- ค่าใช้จ่ายอื่น

กรณีผู้โดยสารบาดเจ็บ

- ค่าชดเชยกรณีบาดเจ็บ
- ค่าใช้จ่ายอื่น

กรณีผู้โดยสารเสียชีวิต

- ค่าชดเชยกรณีเสียชีวิต
- ค่าใช้จ่ายอื่น

กรณีผู้ขับขี่บาดเจ็บ

- ค่าชดเชยกรณีบาดเจ็บ
- ค่าใช้จ่ายอื่น

กรณีผู้ขับขี่เสียชีวิต

- ค่าชดเชยกรณีเสียชีวิต
- ค่าใช้จ่ายอื่น

2.2 CASE BASE (2)



ข้อสังเกต คาดว่าเกิดจากปัจจัยทางพฤติกรรม การขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย จะเห็นว่ารถจักรยานยนต์ของผู้เสียชีวิตออกจากซอยด้วยความเร็วและไม่หยุดชะลอตัวรถที่มาจากทางตรง ส่วนรถจักรยานยนต์คู่กรณีขี่มาจากทางตรงด้วยความเร็วโดยไม่ชะลอเมื่อถึงแยก ปัจจัยด้านกายภาพอาจเป็นรถจักรยานยนต์ที่จอดชายของอยู่บริเวณปากซอยซึ่งอาจทำให้บังการมองเห็นได้

นพ.ธนะพงศ์ ใน case นี้ คิดว่าตำรวจและกทม.อาจจะต้องหารือร่วมกันเพื่อไปสร้างความร่วมมือกับพ่อค้าแม่ค้าในการแก้ไขปัญหาเรื่องของจุดที่จอดรถชายของ

ที่ประชุม เรื่องของรถที่จอดชายของบริเวณหน้าปากซอย ควรลงไปพูดคุยขอความร่วมมือจากพ่อค้าแม่ค้าให้ช่วยขยับจากพื้นที่เดิมที่อยู่ริมถนนใหญ่ให้ขยับเข้ามาในซอยบริเวณข้างเขว่นโดยไม่ให้เกิดขวางทางเข้าหรือการตีวงเลี้ยว

พล.ต.ต.จิรสันต์

ในประเด็นการแก้ปัญหาเรื่องพ่อค้าแม่ค้าที่จอดขายของคิดว่าอาจจะไม่ได้แก้ได้ง่ายเนื่องจากอาจมีผลต่อรายได้ของพ่อค้าแม่ค้าในส่วนนี้คิดว่าต้องมีการลงพื้นที่ไปพูดคุยดูก่อนอีกประเด็นที่น่าสนใจคือการแก้ไขด้วยการห้ามเลี้ยวโดยการนำเอาแบรีเออร์พลาสติกสีส้มมาตั้งกันบริเวณทางแยกเพื่อไม่ให้รถที่ออกจากซอยเลี้ยวไปทางขวาได้ อาจจะประชาสัมพันธ์สร้างความรับรู้ให้กับประชาชนในพื้นที่ก่อนเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน

สจส.

เพิ่มเติมเรื่องแบรีเออร์ จากที่ได้รับจัดสรรมา 100 ตัว ปัจจุบันใกล้ที่จะหมดแล้ว ถ้าทางเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องการที่จะใช้ รบกวนรีบทำหนังสือประสานมายัง สจส. โดยด่วน

นพ.ธนะพงศ์

จากคลิปจะเห็นว่าการออกจากซอยของผู้เสียชีวิตนั้น ลักษณะเหมือนการย้อนศร ซึ่งค่อนข้างที่จะมีความอันตราย คิดว่าการนำแบรีเออร์มาตั้งที่บริเวณเกาะกลางถนนหน้าซอย อาจเป็นตัวช่วยในการแก้ไขปัญหาในส่วนนี้ได้

คุณประสิทธิ์


จะเห็นว่าทั้ง 2 case ที่นำมาวิเคราะห์ ส่วนใหญ่จะเป็นเคสที่ขับช้อออกมาจากหัวมุมหรือหน้าปากซอยทั้งหมด คิดว่าเคสนี้เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายที่ไม่เคารพวินัยจราจร รถที่มาจากทางตรงก็ไม่ได้ขับชิดซ้ายเนื่องจากมีรถของพ่อค้าแม่ค้าจอดขายของอยู่ ส่วนรถที่ออกจากซอยก็เลี้ยวรถออกไปโดยไม่ได้มองรถทางด้านขวา และยังมีเรื่องของร้านสะดวกซื้อที่เป็นเจ้าของพื้นที่ที่มีรถมาจอดขายของ ในส่วนนี้คิดว่าน่าจะลงพื้นที่ไปพูดคุยหารือกับร้านสะดวกซื้อในเรื่องของรถที่จอดขายของว่าสามารถปรับเปลี่ยนให้มาอยู่ในจุดที่ไม่บดบังหรือจุดทางแยกตรงนั้นปลอดภัยหรือไม่

ที่ประชุม

ฝากทางเขตพื้นที่ว่าในทุก case ที่พูดคุยร่วมกัน อยากให้นำเข้าไปพูดคุยกันต่อในที่ประชุม ศปถ.เขตด้วย เนื่องจากในที่ประชุม ศปถ.เขต จะมีสน.พื้นที่เข้ามาร่วมประชุมด้วย นำ case base ที่เกิดขึ้นในพื้นที่มาพูดคุยกันในที่ประชุมเพิ่มเติมว่าในพื้นที่นี้มีลักษณะเหตุที่มีความคล้ายกันกับ case นี้หรือไม่


บริษัทกลางฯ

จะเห็นว่าใน case นี้ รถจักรยานยนต์ของผู้เสียชีวิตนั้นไม่มีประกันภัย พ.ร.บ. ซึ่งทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วจะไม่ได้รับการเยียวยาตามสิทธิ จึงอยากขอความร่วมมือช่วยกันรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้รถจักรยานยนต์ทุกคันนั้นมีการทำประกันภัย พ.ร.บ. เพราะอย่างน้อยเมื่อเกิดเหตุขึ้นจะได้รับการดูแลในส่วนองค่าใช้จ่ายในการเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาล



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรภ.)


2.2 CASE BASE (2)



จากข้อมูล อบถ.
นำเสนอสู่ → **มาตรการบูรณาการ**

โดยกลไก ศปถ.

- นปถ-ศปถ. ส่วนกลาง
- ศปถ. จังหวัด
- ศปถ.อำเภอ พชอ.
- ศปถ. อปท.



จยย. ออกจากซอย

- ฝ่าฝืน / ไม่ชะลอ-หยุดก่อนเลี้ยว
- จยย. ทางตรง
- ไม่ชะลอเมื่อถึงแยก

1. รุดจอดปากซอย : บังระยะมองเห็นรถเลี้ยว / ชื่อของแม่ค้าปากซอย ?

2. แม่ค้า : ชายของปากซอย

เจ้าภาพ	ต้นน้ำ	กลาง-ปลายน้ำ	แผนงาน-โครงการ ศปถ.เขต + ภาศึ
มาตรการสำคัญ	(ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)	(ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)	
ด้านกายภาพ	สภาพแวดล้อม ถนน (ทล-ทช-กทม)		1) โครงการด้านกายภาพ
ด้านสังคม	การเรียนรู้ ปชส.กฎหมาย ฯลฯ (กทม-เขต)		2) โครงการด้านสังคมการเรียนรู้
			3) ฯลฯ

2.2 Case Base (3)



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ ททท.(ศรท.)

2.2 CASE BASE (3)

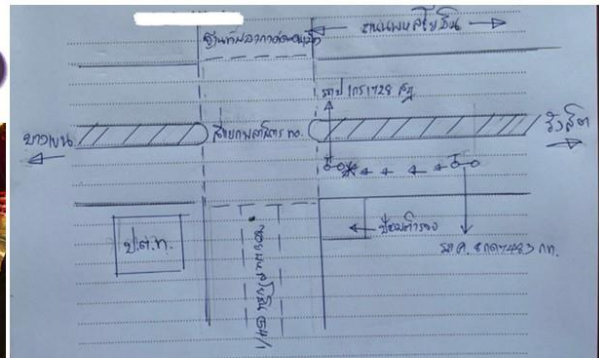


วันจันทร์ที่ 28 มี.ค. 65
เวลา 0.05 น. บริเวณแยก
พลาธิการ ถนน
พหลโยธิน แขวงคลอง
ถนน เขตสายไหม ท้องที่
สน.สายไหม
รถจยย.X-MAX ชนท้าย
รถจยย.PCX ที่จอดติด
ไฟแดง เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่
รถจยย.X-MAX และ
ผู้โดยสารจยย.PCX
เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ ททท.(ศรท.)

2.2 CASE BASE (3)



การประกันภัยรถยนต์ (พ.ร.บ.)

ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

- ทุพพลภาพ (ทุพพลภาพ)
- สูญเสียอวัยวะ (ทุพพลภาพ)
- เสียชีวิต

ทรัพย์สินที่เสียหาย

- ทรัพย์สินที่สูญหายหรือเสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทรัพย์สินที่เสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการเก็บกู้ทรัพย์สินที่เสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการกำจัดทรัพย์สินที่เสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการเก็บกู้ทรัพย์สินที่เสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการกำจัดทรัพย์สินที่เสียหาย

บทเฉพาะกิจ

- ค่าชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น 10,000 บาท

- ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร 1 คน สูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท

กรมการประกันภัย โทร. 0-2622-1111 โทร. 1678

สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

รถจยย. ทั้งสองฝ่ายมีประกันภัย ผลคดีผู้ขับขี่รถจยย.X-MAX เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ

1. ทายาทผู้ขับขี่รถจยย.X-MAX จะได้รับค่าปลงศพ 35,000 บาท จากกรมธรรม์รถจยย. ของตนเอง
2. ผู้ขับขี่รถจยย.PCX จะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามจริง รวมค่าอนามัยรวมแล้วไม่เกิน 80,000 บาท และค่าชดเชยตามจำนวนวันนอนวันละ 200 บาท รวมไม่เกิน 20 วัน (ค่ารักษาเบื้องต้นใช้สิทธิจากกรมธรรม์รถจยย. ของตนเอง ค่ารักษาส่วนเกินเบื้องต้นใช้สิทธิจากฝ่ายผิด)
3. ทายาทผู้โดยสารรถจยย.PCX จะได้รับค่าปลงศพ 500,000 บาท (ค่าปลงศพเบื้องต้นใช้สิทธิจากกรมธรรม์รถจยย. ของตนเอง ค่าสินไหมส่วนเกินใช้สิทธิจากฝ่ายผิด)

การประกันภัยรถยนต์ (พ.ร.บ.)

กรมการประกันภัย

ฝ่ายที่รับผิดชอบ

- ค่าปลงศพผู้ประสบภัย
- ค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบภัย
- ค่าชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทรัพย์สินที่เสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการเก็บกู้ทรัพย์สินที่เสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการกำจัดทรัพย์สินที่เสียหาย

ฝ่ายที่ไม่รับผิดชอบ

- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทรัพย์สินที่เสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการเก็บกู้ทรัพย์สินที่เสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการกำจัดทรัพย์สินที่เสียหาย

ค่าเสียหายเบื้องต้น

- ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร 1 คน สูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท

- ผู้โดยสาร 1 คน สูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท

กรมการประกันภัย โทร. 0-2622-1111 โทร. 1678

ข้อสังเกต คาดว่าเกิดพฤติกรรมการขับซึ่งเป็นหลัก โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ Xmax ขับขี่มาด้วยความเร็ว ไม่มีการชะลอความเร็วเพื่อมองรถจักรยานยนต์ที่จอดรอสัญญาณไฟจราจร รวมถึงจุดดึงดูดยานพาหนะที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ Xmax อาจจะสังเกตเห็นเพียงสัญญาณไฟจราจรหรือสัญญาณไฟ Countdown จึงไม่ได้สังเกตว่ามีรถจอดรออยู่บริเวณนั้น ส่วนทางด้านของรถจักรยานยนต์ Pcx ที่จอดรอสัญญาณไฟจราจรอยู่ มีข้อสังเกตว่าไฟท้ายของรถจักรยานยนต์ Pcx นั้นมีความผิดปกติหรือไม่ และเรื่องของการจอดรอสัญญาณไฟที่ไม่ปลอดภัย อาจเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ได้ ซึ่งบริเวณจุดเกิดเหตุนี้เป็นจุดที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ จึงคาดว่าเป็นที่พฤติกรรมกรรมของผู้ขับขี่

นพ.ธนະพงษ์ โดยส่วนตัวมีข้อสังเกตเรื่องของไฟท้ายรถจักรยานยนต์ Pcx มีความผิดปกติหรือไม่ แต่โดยปกติแล้วไฟท้ายรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่นี้ก็ค่อนข้างที่จะสังเกตได้ง่ายในระดับนี้ แต่รถ Xmax ที่มาด้วยความเร็วสูงนั้นและประกอบกับการที่ถูกถึงสายตาดูด้วยไฟสัญญาณจราจรหรือกำลังจอดไปที่ไฟที่กำลัง countdown หรือไม่ จึงทำให้ไม่ได้สังเกตว่ามีรถจอดรออยู่บริเวณนั้น และในเชิงกายภาพ การจอดรอสัญญาณไฟจราจรถ้าเป็นไปได้ควรจะจอดรอในเลนซ้าย คิดว่าเลนซ้ายน่าจะ เป็นตำแหน่งการจอดรอที่ผู้ขับขี่นั้นจะ safe ตนเองได้

ที่ประชุม เรียนถามผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องว่าจุดเกิดเหตุนี้เป็นสำนักงานเขตใดที่เป็นผู้รับผิดชอบดูแล

เขตสายไหม จากข้อมูลอุบัติเหตุใน case นี้ เรียนที่ประชุมว่าบริเวณที่เกิดเหตุจะเป็นพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเขตดอนเมืองแต่ในส่วนของสำนักงานเขตสายไหมก็พร้อมที่จะแก้ไขปัญหาในส่วนนี้ร่วมกัน

ที่ประชุม ถ้าดูจากพฤติกรรมการขับและช่วงเวลาในการเกิดเหตุแล้วนั้นอาจจะมีเรื่องของการดื่มขับเข้ามาร่วมด้วย รบกวนเจ้าหน้าที่ตำรวจสน.สายไหมดำเนินการติดตามผลแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ Xmax

สน.สายไหม รับทราบดำเนินการในส่วนนี้

คุณสมบัติ

เรื่องปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ คิดว่าเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลักจะเห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ Pcx ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยรวมถึงการขับขี่ด้วยความเร็วหรือการจอดรอสัญญาณไฟที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ทั้งสองคัน

สรุป.

พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยเมื่อจะหยุดรอสัญญาณไฟจราจรควรจะจอดรอสัญญาณไฟที่ช่องทางซ้ายในส่วนนี้คิดว่าอาจจะต้องมีมาตรการในการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

ที่ประชุม

จากความเห็นเป็นส่วนใหญ่ที่วิเคราะห์ว่าในเชิงพฤติกรรมอาจจะมีผลมากกว่าในเชิงกายภาพ แต่คิดว่ายังสามารถจัดการในเชิงกายภาพในส่วนของ Human Error หรือข้อผิดพลาดของตัวบุคคล นั้นยังสามารถที่จะทำได้อยู่ โดยการนำกายภาพมา Force พฤติกรรมคนส่วนหนึ่งและค่อยปรับในเชิงพฤติกรรมควบคู่กันไป

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ ททท.(ศรท.)
จากข้อมูล อบถ.
นำเสนอสู่ → มาตรการบูรณาการ
โดยกลไก ศปถ.

2.2 CASE BASE (3)

ระบบป้องกันล้มเหลว/ไม่มีเรื่องป้องกัน

จยย. พุ่งชน
- ไม่ชะลอ ไม่มอง จยย.ที่จอดรอ , ตีမ်ขับ หรือสารเสพติดร่วมด้วย ?
- จุดตั้งจุดสายตา สัญญาณไฟเหลือง-เขียว ? หรือ ไฟท้ายไม่ชัด ?
จยย. หยุดรอ ไฟท้าย ? , หมวกนิรภัย

1. ตรวจสอบ
- ไฟส่องสว่าง (ตรวจสอบความสว่าง)
- ไฟท้าย จยย. , สัญญาณไฟ
2. จุดจอดรอที่ปลอดภัย ?

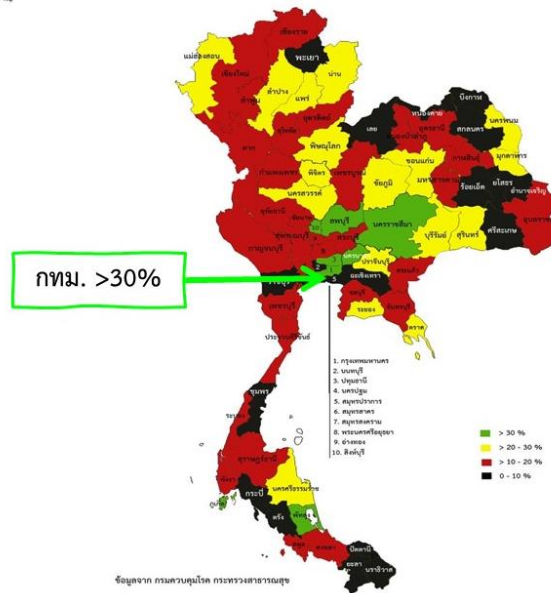
	เจ้าภาพ มาตรการสำคัญ	ต้นน้ำ (ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)	กลาง-ปลายน้ำ (ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)	แผนงาน-โครงการ ศปถ.เขต + ภาคี
 ศปถ. จังหวัด	ด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม ถนน (ทล-ทช-กทท)			1) โครงการด้านกายภาพ 2) โครงการด้านสังคมการเรียนรู้ 3) ฯลฯ
 ศปถ.อำเภอ พชอ.	ด้านสังคม การเรียนรู้ ปชส.กฎหมาย ฯลฯ (กทท-เขต)			
 นปถ-ศปถ. ส่วนกลาง	มาตรการสำคัญ			

วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ

4.1 แผนที่แสดงอัตราการสวมหมวกนิรภัย ปี พ.ศ. 2564



4.1 แผนที่แสดงอัตราการสวมหมวกนิรภัย ปี พ.ศ. 2564



โดยข้อมูลจากกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้จัดทำแผนที่แสดงอัตราการสวมหมวกนิรภัย ของปี 2564 จะเห็นว่ากรุงเทพมหานครจะอยู่ประเภทสีเขียวคือมากกว่า 30% แต่เมื่อดูภาพรวมทั้งประเทศจะเห็นว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยนั้นค่อนข้างน้อย

ที่ประชุม

เนื่องจากการประชุมในวันนี้มี สน.จำนวน 3 สน. เข้ามาร่วมประชุมด้วยจึงอยากสอบถามว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยลดลงจากช่วงก่อนโควิดหรือไม่

สน.ภาษีเจริญ

ประเด็นเรื่องการสวมหมวกนิรภัยช่วงก่อนโควิดและช่วงปัจจุบันนี้ไม่ได้ลดลงเนื่องจากทางสน.มีการกวดขันวินัยให้มีการสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง

สน.สายไหม

ในช่วงเทศกาลมีการระดมตั้งจุดสกัดตรวจจับปรับในพื้นที่ของสน.สายไหม จากการประเมินคิดว่าการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น

สน.แสมดำ

ในเรื่องของการไม่สวมหมวกนิรภัย สน.แสมดำ มีการกวาดขันวินัยจราจรเพื่อให้มีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ตามช่วงเวลาและช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆตามที่ได้รับมอบหมาย

สรุป

การกวาดขันวินัยจราจรในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ยังคงเป็นสิ่งที่สำคัญ เนื่องจากถ้าไม่มีการกวาดขัน ผู้ขับขี่ก็จะไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากช่วงโควิดมีการตั้งจุดกวาดขันน้อยลง อัตราการสวมหมวกก็ลดลง แต่เมื่อสถานการณ์โควิดเริ่มดีขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจกลับมากวาดขันวินัยจราจร อัตราการสวมหมวกก็เริ่มกลับมาในทิศทางที่ดีเพิ่มมากขึ้น

ที่ประชุม

สอบถามไปยังท่านรองฯจรัสรัตน์ว่ากฎหมายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่นั้นสามารถมาช่วยแก้ปัญหานี้ได้หรือไม่

พล.ต.ต.จรัสรัตน์

คิดว่ากฎหมายการตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ก็มีส่วนในการช่วยแก้ปัญหา เนื่องจาก การตัดแตมนั้นมีผลต่อเนื่องไปถึงการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่และการเพิกถอนใบขับขี่ ในส่วนนี้เป็นมาตรการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายนั้นมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ผู้ใช้รถใช้ถนนก็จะเคารพกฎหมายมากยิ่งขึ้น โดยกฎหมายตัวนี้จะมผลบังคับใช้ในวันที่ 9 มกราคม 2566


ที่ประชุม

ทางตำรวจมีมาตรการจัดการอย่างไร สำหรับผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่และผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่กระทำความผิด

พล.ต.ต.จรัสรัตน์


ในกรณีที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ สำหรับตัวกฎหมายใหม่จะมีโทษที่หนักขึ้น มีโทษถึงขั้นจำคุก และในกรณีที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่แล้วไปกระทำความผิด จะมีการเพิ่มโทษไปอีก 1 ใน 3

4.2 นโยบาย - ข้อเสนอของ ตำรวจ/มหาดไทย/กทม.



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศก.)

4.2 นโยบาย-ข้อเสนอของตร./มหาดไทย/กทม.



เวทีพัฒนาศักยภาพตำรวจในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
19 สิงหาคม 2565
ณ โรงแรมรามาดา พลาล่า กรุงเทพมหานคร


เกี่ยวกับความประหลาดใจ นายแพทย์วิฑูรย์ ชาติบัญชาชัย ประธานองค.

วัตถุประสงค์การประชุม ภายหลังจากที่ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีการดำเนินการอย่างจริงจัง และมีผลออกมาในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้ ซึ่งลดลงอย่างต่อเนื่องมาอย่างต่อเนื่อง การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และกทม. บุคลากรต้องมีความรู้ ความสามารถด้านความรู้ ความสามารถด้านกฎหมาย และความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างมาก

3. ผลสัมฤทธิ์ในการดำเนินงานของศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก (กทม.) ในการดำเนินงานร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

4. กทม. คือหน่วยงานที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการดำเนินงานร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

5. ผลสัมฤทธิ์ในการดำเนินงานของศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก (กทม.) ในการดำเนินงานร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน



คำนำ
ที่ ๓๓ ๒๕๖๕ ๒๕๖๕

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

เรื่อง การขอรับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

ปวงข้าพเจ้าขอเรียนขอรับทราบถึงมติของคณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ เรื่อง การขอรับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก (กทม.)

ตามที่ กทม. ได้ยื่นขอรับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก (กทม.) เมื่อวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๕ โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ประธานกรรมการศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นประธาน ซึ่งคณะกรรมการศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้มีมติเห็นชอบการขอรับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ กทม. เมื่อวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๕ ดังนี้

๑. ให้กำหนดมาตรฐานของใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ กทม. ให้เป็นไปตามที่ กทม. กำหนด และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ

๒. ให้กำหนดมาตรฐานของใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ กทม. ให้เป็นไปตามที่ กทม. กำหนด และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ

๓. ให้กำหนดมาตรฐานของใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ กทม. ให้เป็นไปตามที่ กทม. กำหนด และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ

๔. ให้กำหนดมาตรฐานของใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ กทม. ให้เป็นไปตามที่ กทม. กำหนด และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ

๕. ให้กำหนดมาตรฐานของใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ กทม. ให้เป็นไปตามที่ กทม. กำหนด และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ

๖. ให้กำหนดมาตรฐานของใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ กทม. ให้เป็นไปตามที่ กทม. กำหนด และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ

๗. ให้กำหนดมาตรฐานของใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ กทม. ให้เป็นไปตามที่ กทม. กำหนด และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ

๘. ให้กำหนดมาตรฐานของใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ กทม. ให้เป็นไปตามที่ กทม. กำหนด และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ

๙. ให้กำหนดมาตรฐานของใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ กทม. ให้เป็นไปตามที่ กทม. กำหนด และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ

๑๐. ให้กำหนดมาตรฐานของใบอนุญาตประกอบวิชาชีพการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ กทม. ให้เป็นไปตามที่ กทม. กำหนด และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ และแจ้งให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (สพป.) ทราบทราบ

ในส่วนนี้เป็นนโยบายจากทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่มีข้อสั่งการเชิงนโยบายในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของทุกจังหวัด โดย พล.ต.อ.ดำรงศักดิ์ กิตติประภัสร์ รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ มีข้อสั่งการ 5 ข้อ ดังนี้

1. อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุที่ทำให้คนไทยต้องเสียชีวิตเฉลี่ยประมาณปีละ 20,000 คน บาดเจ็บกว่า 1 ล้านคน แม้ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร มีจำนวนที่ลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปี แต่สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี 2565 มีแนวโน้มที่จะมากกว่าปี 2564 ซึ่งเป็นวาระเร่งด่วนที่จะต้องหามาตรการในการจัดการเพื่อชะลอความสูญเสียนี้ให้ได้โดยเร็ว
2. ในปี 2565 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีนโยบายสำคัญที่จะนำมาใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คือ โครงการอาสาจราจร, สุภาพบุรุษจราจร และมีมาตรการตาม พ.ร.บ.จราจร ฉบับปรับปรุงใหม่หลายมาตรการ อาทิเช่น การดื่มแล้วขับ, การใช้เข็มขัดนิรภัยในทุกที่นั่ง, ที่นั่งนิรภัยในเด็กหรือ Car Seat, การตัดคะแนนความประพฤติ มาตรการเหล่านี้ หากมีการดำเนินการอย่างจริงจัง จะมีผลอย่างมากในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะต้องเร่งออกแนวทางในการปฏิบัติ

สนับสนุนปัจจัยในการดำเนินงาน และ ภา.จว.ทุกจังหวัดจะต้องนำนโยบายและแนวทางการดำเนินงานไปสู่ การปฏิบัติอย่างเป็นเอกภาพ เข้มแข็ง จริงจัง ต่อเนื่องตลอดทั้งปี

3.กลไกสำคัญในการดำเนินงานระดับพื้นที่คือการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความ ปลอดภัยทางถนนจังหวัดด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะต้องประชุมกันอย่างต่อเนื่องทุกเดือน เพื่อ เรียนรู้และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

4.ภา.จว.ต้องปฏิบัติงานร่วมกับภาคีเครือข่ายในทุกกิจกรรมรวมถึงการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ได้ทราบ นโยบาย มาตรการและให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมาย

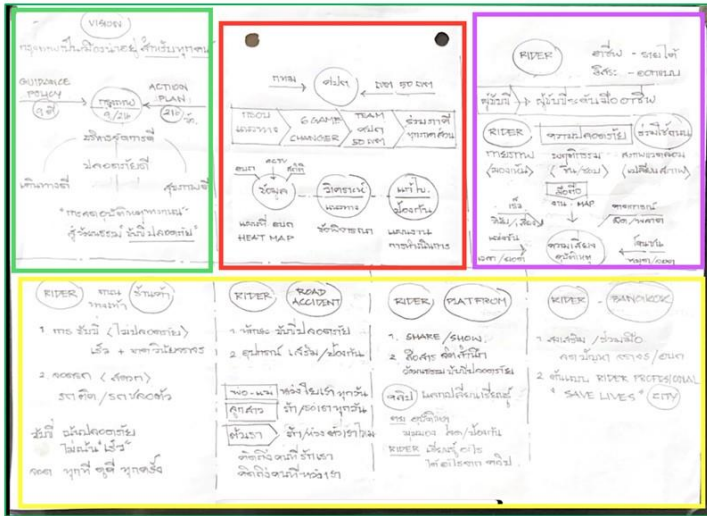
5.สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้พัฒนาระบบฐานข้อมูลทางถนน(อบถ.ตร.) เพื่อเป็นเครื่องมือในการกำหนด แผนบังคับใช้กฎหมายและมาตรการป้องกันตลอดจนเป็นเครื่องมือในการกำกับติดตามประเมินผลการ ดำเนินงานในพื้นที่

โดยนโยบายนี้ ผลสำเร็จในการดำเนินงาน พันธกิจที่สำคัญ คือการลดการบาดเจ็บ การเสียชีวิต ของคนไทย อันจะเป็นการสงวนรักษาทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งเป็นความสำคัญด้านความมั่นคงของประเทศ

นโยบายจากกระทรวงมหาดไทยที่ได้มีหนังสือสั่งการลงมาที่กรุงเทพมหานคร เรื่องการรณรงค์
 สวมหมวกนิรภัย 100% เพื่อให้หน่วยงานส่วนราชการของกรุงเทพมหานคร ปฏิบัติตามข้อกำหนด
 ดังนี้



4.2 นโยบาย-ข้อสั่งการของตร./มหาดไทย/กทม.



1. กำหนดมาตรการองค์กรและมาตรการอื่นๆ ตามที่เห็นสมควร โดยให้ทุกส่วนราชการเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100 % ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
2. นำระบบเทคโนโลยีมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง กับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย
3. รณรงค์ประชาสัมพันธ์ โดยเน้นให้ข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่หน่วยงาน ผู้นำองค์กร และผู้นำชุมชน ปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ผ่านทาง Social Media และสื่อประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ โดยในส่วนนี้ได้มีการทำสื่อรณรงค์เป็นรูปแบบของไวเนลจำนวน 800 ผืน เกี่ยวกับเรื่องของการรณรงค์ให้มีการสวมหมวกนิรภัย 100% เพื่อไปติดตั้งยังสถานที่ราชการทั้งหมด รวมถึงจะมีการจัดประกวดโรงเรียนปลอดภัยโดยมีการมอบรางวัลให้จำนวน 5 โรงเรียน เพื่อชื่นชมและสนับสนุนโรงเรียนที่เป็นตัวอย่างในการปฏิบัติที่ดี

4.ให้ดำเนินการรณรงค์อย่างต่อเนื่อง โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 21 สิงหาคม 2565 เป็นต้นไป

5.ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร กำกับ ติดตาม ให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต รายงานผลการดำเนินงานให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานครทราบทุกครั้งที่มีการประชุม

นพ.ธนะพงศ์

เพิ่มเติมในส่วนนี้ จากข้อที่ 1 ตัวมาตรการองค์กร ต้องลงไปในทุกระดับจนถึงระดับชุมชน อยากให้มีการระบุว่าตัวมาตรการองค์กรนั้นมองทั้งมิติขององค์กรใน กทม.ตั้งแต่ ระดับโรงเรียน โรงงาน ลงมาที่เขต ชุมชนทุกชุมชน จากข้อที่ 3 ต้อง แปลงออกมาเป็นรูปธรรม เช่น ในส่วนของผู้นำชุมชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ต้องสวม หมวกนิรภัยเพื่อเป็นแบบอย่างให้กับคนในชุมชน สร้างความรู้ เริ่มต้นทำเป็น แบบอย่าง และควรระบุเรื่องนี้เป็นวาระติดตามทุกครั้งที่มีการประชุม มี กระบวนการติดตามผลลัพธ์ที่ได้ เช่น เปร้เช่นการสวมหมวกนิรภัยมีการขยับ เพิ่มขึ้นหรือไม่ อาจจะต้องติดตามไปถึงผลลัพธ์โดยทางศูนย์เฮอร์วีนจะต้องมี ข้อมูล Head injury มารายงานทุกเดือนว่าการบาดเจ็บที่ศีรษะจากการไม่สวม หมวกนิรภัยลดลงหรือไม่ ถ้าตัวเลขลดลงนั้นหมายความว่ามาตรการสวมหมวก นิรภัยเป็นไปในทางที่ดี เพราะฉะนั้นตัวเลข Head injury ในโรงพยาบาลก็ต้อง ลดลงเช่นเดียวกัน

ที่ประชุม

ในส่วนนี้ จะต้องเป็นการใช้ข้อมูลที่มาจากทั้ง 3 ฝ่าย คือ 1.สจส.กทม. ในเรื่องของการ Action 5 ข้อ 2.บช.น. เรื่องสถิติในการตรวจจับหรือจุดตรวจต่างๆ 3.เรื่อง Head injury ของศูนย์เฮอร์วีน

สจส.

ในส่วนของเรื่องการจัดประกวดโรงเรียนปลอดภัยโดยมีการมอบรางวัลให้จำนวน 5 โรงเรียน เพื่อชื่นชมและสนับสนุนโรงเรียนที่เป็นตัวอย่างในการปฏิบัติที่ดีมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บของนักเรียนน้อยลงโดยจะวัดจากตัวชี้วัดและจะมีคณะกรรมการมาลงไปตรวจสอบเพื่อทำการพิจารณาให้รางวัลต่อไป

บริษัทกลางฯ

เพิ่มเติมในเรื่องการมอบหมวกนิรภัยให้กับทางกทม.จำนวน 126,117 ใบโดยหลักเกณฑ์ในการมอบหมวกให้กับโรงเรียนจำนวน 437 โรงเรียน ในสังกัดของ กทม.โดยการสำรวจความต้องการใช้หมวกนิรภัยของทุกโรงเรียน มีการสนับสนุนร่วมกันระหว่างสมาคม, บริษัทกลางฯ และบริษัทประกันวินาศภัยอีกจำนวน 8 บริษัท เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องจากการที่ได้รับหมวกนิรภัยทั้ง 126,117 ใบ อยู่บนศีรษะของเด็กนักเรียน กระตุ้นให้โรงเรียนมีมาตรการโดยการตั้งรางวัลให้กับโรงเรียนที่ปฏิบัติในเรื่องของการสวมหมวกได้ดีอาจจะได้รับเงินรางวัล (ต้องมีการกำหนดกฎเกณฑ์) ในรายละเอียดและมาตรการทางกทม.อยู่ระหว่างพูดคุยในรายละเอียดเพิ่มเติมว่าจะกำหนดตัวชี้วัดหรือหลักเกณฑ์อย่างไร

บริษัทกลางฯ

ประเด็นเรื่องของแบริเออร์กั้น บริษัทกลางฯเคยทำร่วมกันกับแขวงทางหลวงสระบุรี โดยโครงการนี้แขวงทางหลวงสระบุรีได้รับการบริจาคอย่างเต็มที่หมดสภาพนำมาดัดแปลงแปรสภาพทำเป็นอุปกรณ์เพื่อการจัดการและการจราจรมาทำเป็น ทำเป็นวงเวียนหรือฐานตัวตั้งกรวยยาง ในส่วนนี้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริงและมีแนวคิดที่จะขยายไปในแขวงทางหลวงทั้ง 4-5 ภูมิภาค ตอนนี้อยู่ในระหว่างการประชุมร่วมกันในการพิจารณาออกแบบให้ตอบโจทย์แก่ผู้ที่จะนำไปใช้ คิดว่าถ้าสามารถปฏิบัติได้อาจทำให้มีอุปกรณ์ที่มีราคาไม่แพงนำมาใช้การจัดการจราจร ในส่วนของโครงการนี้ถ้ามีข้อยุติกับทางแขวงทางหลวงเรื่องของการกำหนดรูปแบบเรียบร้อยแล้วอาจนำมาใช้นำเสนอในที่ประชุมต่อไป ถ้ามีหน่วยงานใดที่ขาดอุปกรณ์ด้านการจราจรและมีความสนใจในอุปกรณ์ลักษณะนี้ ทางบริษัทกลางฯ ยินดีที่จะสนับสนุนในส่วนนี้ให้เพิ่มเติม

สจส.

เพิ่มเติมประเด็นในเรื่องของมาตรการสวมหมวกนิรภัยที่ในช่วงนี้กทม.มีมาตรการเรื่องของการสวมหมวกนิรภัย 100% และมีประเด็นต่อเนื่องในส่วนนี้ ที่จะต้องมีการสรุปผลการตอบรับของมาตรการนี้ให้ผู้บริหารกทม.ทราบ จึงอยากจะรบกวนทางบช.น.ขอข้อมูลเกี่ยวกับคดีการจับปรับเรื่องการสวมหมวกนิรภัยในกรุงเทพมหานคร แยกเป็นรายเดือน เนื่องจากจะต้องมีการสรุป ก่อนและหลังมาตรการ ว่ามีคดีที่เกี่ยวกับการจับปรับเรื่องหมวกนิรภัยมากน้อยเพียงใด เพื่อที่จะสรุปว่ามาตรการที่กรุงเทพมหานครได้ผลมากน้อยเพียงใด

บช.น.

รับทราบในส่วนนี้ สามารถประสานมาได้ทันที

ที่ประชุม

ในประเด็นบางส่วนที่อาจต้องทำเป็นคณะย่อยออกไปเพื่อที่เวลาในการประชุมนั้นจะได้มีความกระชับมากยิ่งขึ้นและไม่เป็นการรบกวนเวลาท่านอื่น และเรื่องของคุณะอนุกรรมการบังคับใช้กฎหมายที่จะมีการพูดคุยเพื่อหารือเกี่ยวกับการจัดประชุมคณะอนุกรรมการบังคับใช้กฎหมาย ความคืบหน้าในส่วนนี้จะมีการแจ้งให้ทราบในการประชุมครั้งถัดไป

ผู้บันทึก

ธนาคม ทองนาค