

การประชุมศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.) ครั้งที่ 6/2565

Zoom Conference

วันอังคารที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2565

วิสัยทัศน์ :เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

พันธกิจ :สะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง สาเหตุ ให้เจ้าภาพผ่านกลไก ศปถ.

ผู้ร่วมประชุม

- | | |
|------------------------------|--|
| 1.พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก | รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล |
| 2.นายประสิทธิ์ คำเกิด | รองกรรมการผู้จัดการ
บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |
| 3.นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ | ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
(ศวปถ.) |
| 4.นางสาววริยา สุขยานุติษฐ์ | ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร
(ศูนย์เอราวัณ) |
| 5.นายกรณ์ เปี่ยมน้อย | นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน
สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) |
| 6.นายบุญสม สุวรรณปิฎกกุล | หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร กองนโยบายและแผนงาน
สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) |

7.นายประจักษ์ ธิมา

นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน

สำนักงานการตรวจและขนส่ง (สจส.)

8.นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์

ผู้จัดการภาคอาวุโส ภาคกรุงเทพฯ

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

9.นายธวัฒน์ชัย ขนาน

ผู้ช่วยผู้จัดการภาคกรุงเทพฯ

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 ความคืบหน้าการดำเนินการจาก case base ครั้งที่ 4/2565



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุทางถนน(ศกท.)

1.1 ความคืบหน้าการดำเนินการจาก case base ครั้งที่ 4/65



การติดตามผลดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงจาก Case Base บริเวณถนนเลียบบคลองทวีวัฒนาโดยทาง สจส.กทม เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบและรับไปดำเนินการแก้ไขในส่วนนี้

สจส.

ผลความคืบหน้าการดำเนินการแก้ไข สำนักงานวิศวกรรมจราจรได้ๆ ตรวจสอบแล้วพบว่าบริเวณดังกล่าว มีการติดตั้งป้ายเตือน ทาสีขอบทาง ประกอบทางข้ามซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานไว้แล้ว ซึ่งในจุดนี้สำนักงานวิศวกรรมจราจร ได้เคยเสนอในที่ประชุม ศปถ.เขตทวีวัฒนา ให้ปิดไม่ให้รถจักรยานยนต์ ใช้ทางเดินข้ามของทวีวัฒนาเป็นทางผ่าน ซึ่งในที่ประชุมไม่เห็นด้วย และมอบให้สำนักการโยธาพิจารณาหาแนวทางแก้ไข

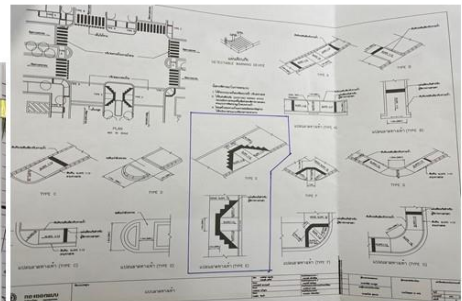
ปัจจุบันยังไม่มีมาตรการแก้ไข กรณีติดตั้งป้ายจราจร หรือจัดทำเครื่องหมายจราจรเพิ่มเติม เป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ เนื่องจากจุดที่เป็นปัญหายังมิได้มีการแก้ไข ทำให้การแก้ไขจุดเสี่ยงนี้ไม่สัมฤทธิ์ผล จึงขอเสนอแนะแนวทางเพื่อใช้เป็นแนวทางแก้ไข 2 แนวทาง (ต่อ)

แนวทางที่ 1) จัดทำเสาเหล็กกั้นบริเวณทางขึ้นลงให้มีช่องทางขึ้นลงให้แคบลง เพื่อให้รถชะลอความเร็วก่อนเข้าสู่ถนนหลัก แนวทางที่ 2) ปรับลดทางขึ้นลงบริเวณทางเท้าที่เปิดกว้างประมาณ 3 เมตร ให้แคบลงเหลือทางลาดขึ้นลงไม่เกิน 80 เซนติเมตร โดยใช้ลักษณะรูปแบบของทางขึ้นลงคนพิการของสำนักการโยธา แบบ TYPE-E ซึ่งทั้งสองแนวทางนี้ได้ประสานไปยังสำนักการโยธา เพื่อเร่งพิจารณาดำเนินการแก้ไขต่อไป



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ ถนน(ศก.)

ความคืบหน้าการดำเนินการแก้ไข

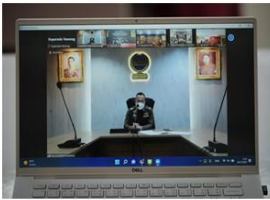
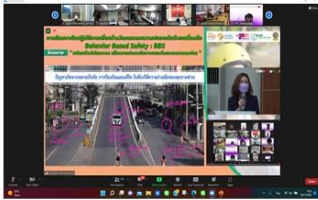


1.2 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุทางถนน(ศรท.)

1.2 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”



สัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยด้วยเครื่องมือ Behavior Base Safety : BBS ผู้เข้าอบรม ตำรวจจราจรระดับรอง ผกก.ลงมา สังกัด บข.น.ทั้งหมด (onsite + online)



จุดตรวจกวดขันวินัยจราจร และ การฝึก BBS ภาคสนาม (6สน.)



โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร” บข.น ร่วมกับบริษัทกลางฯ มีการลงนาม MOU ทั้งหมด 6 องค์กร ได้แก่ กรุงเทพมหานคร, ฮอนด้า และ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยมีการขับเคลื่อนดังนี้

1.ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ 35 ป้าย ในพื้นที่ 6 สน. ได้แก่ สน.ฉลองกรุง , สน.ลาดกระบัง, สน.ร่มเกล้า, สน.จรเข้่น้อย, สน.มีนบุรี, และ สน.ลำผักชี เพื่อดำเนินการในการกวดขันวินัยจราจร ให้มีการสวมหมวกนิรภัย 100% และมีการตั้งจุดตรวจเพื่อกวดขันวินัยจราจร

2.สัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยด้วยเครื่องมือ Behavior Base Safety : BBS การสื่อสารเชิงบวกให้กับทางจราจรทั้งหมดใน บข.น เพื่อที่จะมีการปรับในเรื่องของการที่จะลดข้อเสนอแนะเชิงลบของประชาชนในการดำเนินการตั้งจุดตรวจมีผู้เข้าร่วมอบรม ตั้งแต่ระดับตำรวจจราจรระดับรองผู้กำกับลงมาในสังกัด บข.น ทั้งหมด

1.2 โครงการ “เสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร”

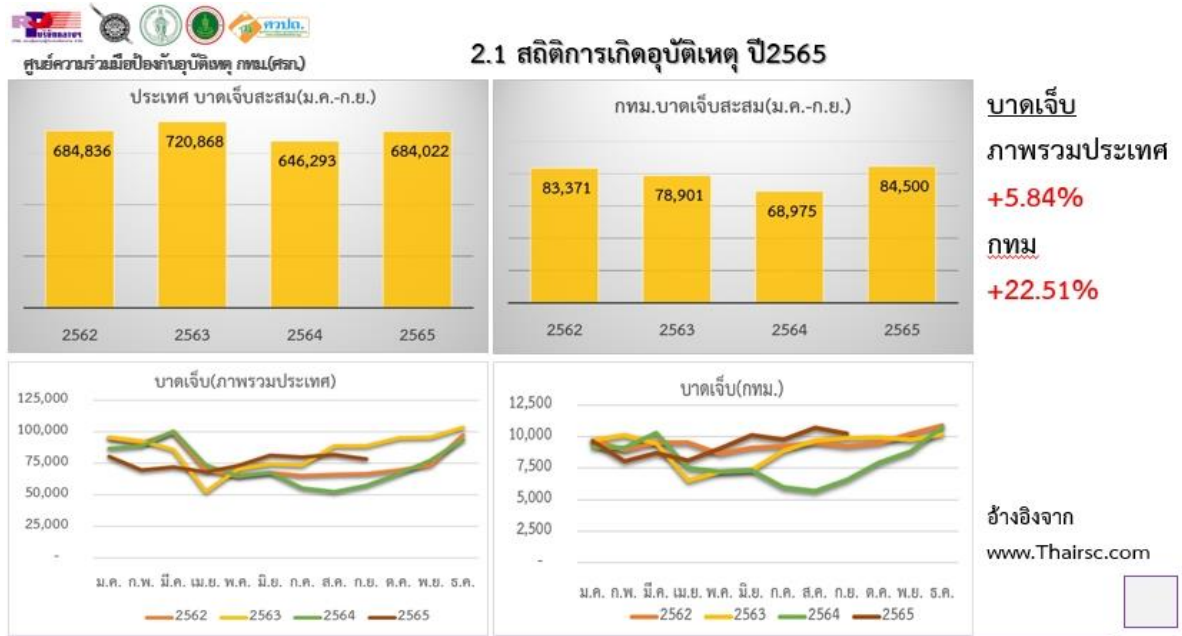


Nex step จัดประชุมผู้แทนหน่วยงาน(โรงงาน)ในนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง
กำหนด เดือนพ.ย.65 หลังประชุมเอเปค

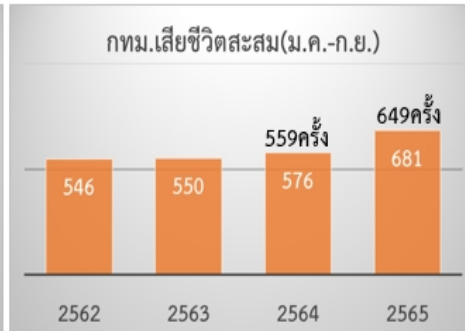
3.เดินทางหรือร่วมกับผู้อำนวยการนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง เรื่องการเชิญชวนเพื่อจัดประชุมผู้แทนหน่วยงานจากโรงงานทั้งหมดที่อยู่ในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง มาประชุมร่วมกันเพื่อให้ข้อเสนอแนะและแนวทางในการขับเคลื่อนโครงการเสริมสร้างวินัยจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการองค์กร รวมถึงการสนับสนุนของภาคีเครือข่าย โดยมีกำหนดการจัดประชุมผู้แทนหน่วยงาน ภายในเดือน พฤศจิกายน พ.ศ.2565 (หลังจากการจัดประชุม APEC 2022)

วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปี 2565



จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจะเห็นว่า 9 เดือนที่ผ่านมา การเกิดอุบัติเหตุกรณีบาดเจ็บ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีการขยับเพิ่มขึ้นค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับพื้นที่ต่างจังหวัด ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีการเกิดอุบัติเหตุกรณีบาดเจ็บเพิ่มมากขึ้นถึง +22.51% ส่วนในพื้นที่ต่างจังหวัดมีการเกิดอุบัติเหตุกรณีบาดเจ็บ เพิ่มขึ้นเพียง +5.84%



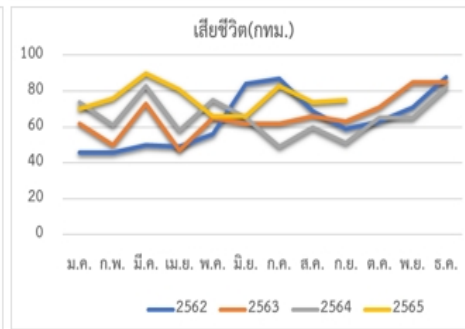
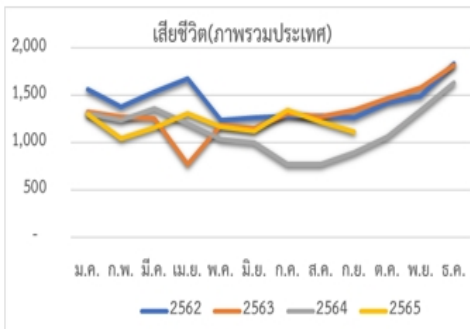
เสียชีวิต

ภาพรวมประเทศ

+12.58%

กทม.

+18.23%



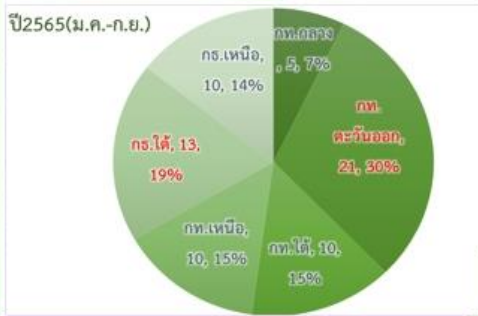
ปริมาณการใช้รถใช้ถนน

เพิ่มมากขึ้น ทั้งรถยนต์

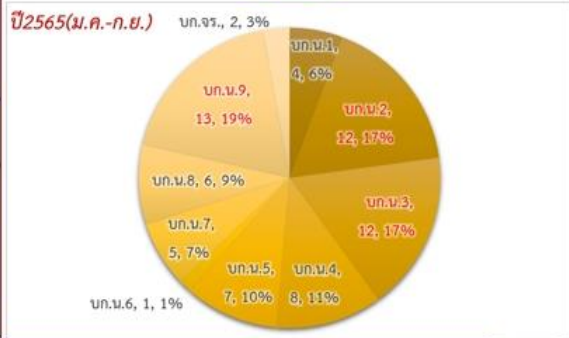
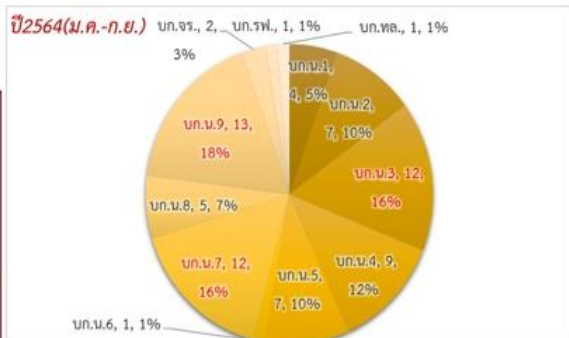
และรถจักรยานยนต์

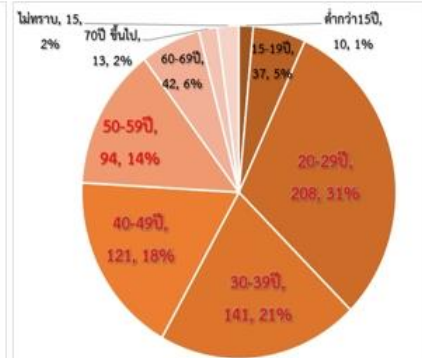
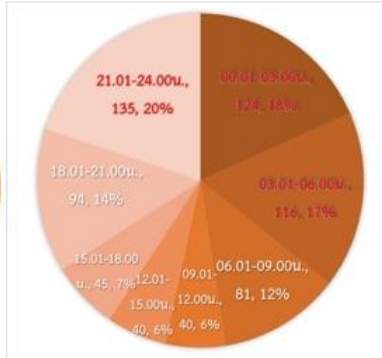
จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในกรณีเสียชีวิต โดยในภาพรวมทั้งประเทศมีการเกิดอุบัติเหตุกรณีเสียชีวิต เพิ่มขึ้น +12.58% และในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีการเกิดอุบัติเหตุกรณีเสียชีวิตเพิ่มขึ้นถึง +18.23% ซึ่งโดยสาเหตุหลักส่วนหนึ่งเกิดจาก ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพิ่มมากขึ้นทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์รวมถึงพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย

กรุงเทพมหานคร ปี2565



เมื่อแยกตามกลุ่มเขต จะเห็นว่าในพื้นที่ที่เกิดเหตุ จะอยู่ในโซนกรุงเทพฝั่งรอบนอกเป็นหลัก(เฉพาะเคสเสียชีวิต) โดยเป็นโซนพื้นที่ที่มีการขยายหรือตัดถนนใหม่ มีหมู่บ้านหรือชุมชนใหม่เกิดขึ้นส่งผลให้มีการเดินทางสัญจรไปมาเพิ่มมากขึ้น

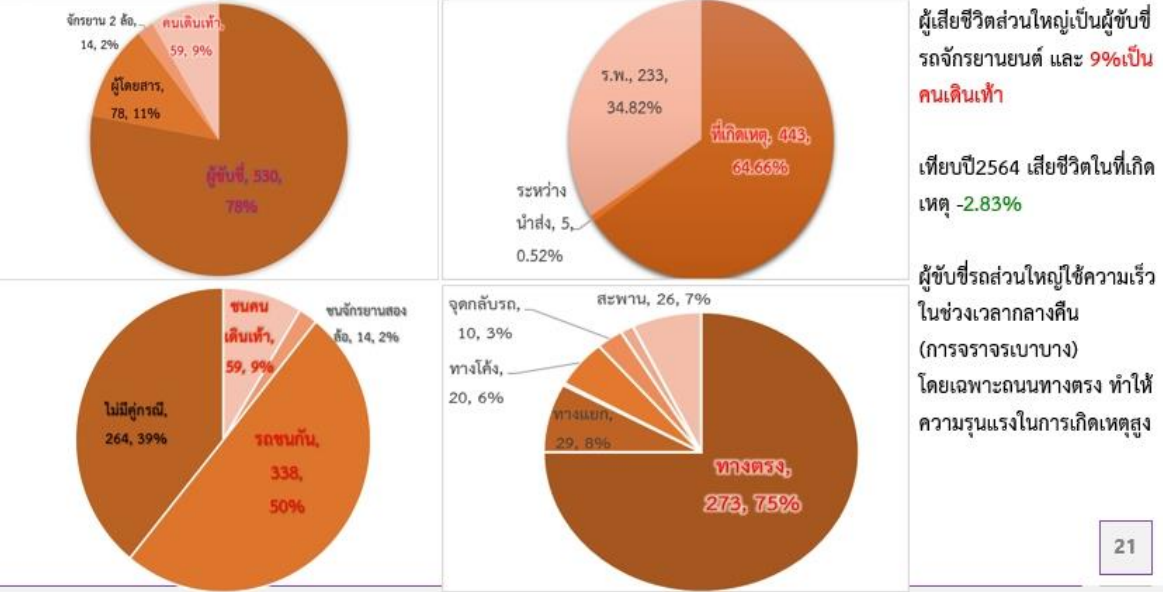




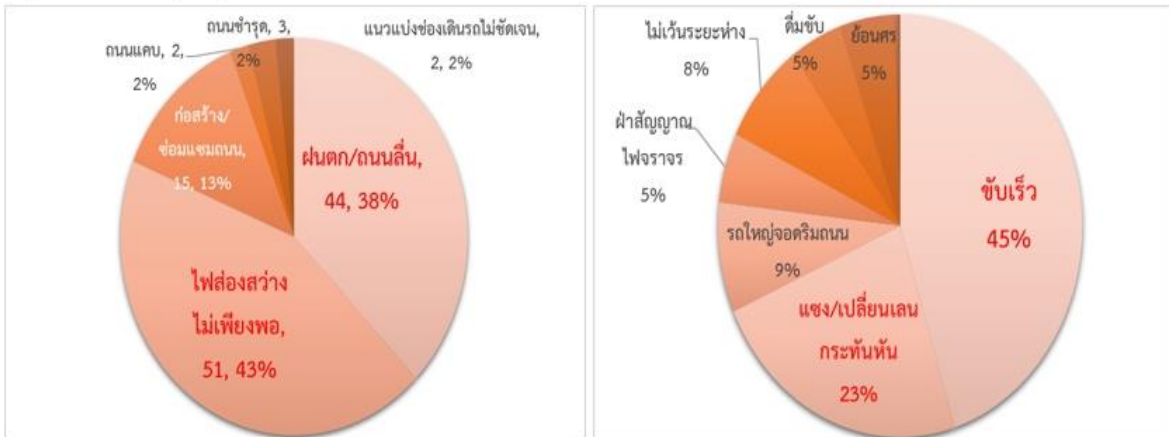
วันเสาร์-อาทิตย์เกิดเหตุมากที่สุด วันอาทิตย์เกิดเหตุเพิ่มขึ้นจากปี2563 **2.87%**
 ช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ **21.01-24.00น.** และ **00.01-03.00น.**
 ช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน อายุ **20-29ปี** และ **30-39ปี**
 ผู้สูงอายุ(60ปีขึ้นไป)เสียชีวิตคิดเป็น **8.08%**



วันเสาร์-อาทิตย์เกิดเหตุมากที่สุด วันอาทิตย์เกิดเหตุเพิ่มขึ้นจากปี 2564 +2.87%
 ช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ 21.01-24.00 น. และ 00.01-03.00 น. ช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน อายุ 20-29 ปี และ 30-39 ปี ผู้สูงอายุ(60ปีขึ้นไป)เสียชีวิตคิดเป็น 8.08%



ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และ 9% เป็นคนเดินเท้า เมื่อเทียบปี 2564 เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ -2.83% ผู้ขับขี่รถส่วนใหญ่ใช้ความเร็วในช่วงเวลากลางคืนที่มีการจราจรเบาบาง โดยเฉพาะถนนทางตรง ทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง



ปัจจัยเสี่ยงด้านกายภาพ

ยังคงเป็นเรื่องของไฟส่องสว่างและฝนตกถนนลื่น

พฤติกรรมเสี่ยง

การขับซึ่ด้วยความเร็ว เร่งแซงหรือเปลี่ยนเลนกะทันหัน

ที่ประชุม

ในการเก็บข้อมูลในส่วนนี้ก็ยังคงให้ความสำคัญในเรื่องของการดื่มขับเนื่องจากพฤติกรรมความเสี่ยงในการดื่มขับก็ยังคงมีเพิ่มขึ้น แต่ในการจัดเก็บข้อมูลเคสเสียชีวิตในกรณีดื่มขับยังพบปัญหาในการติดตามข้อมูลและความล่าช้าของข้อมูล

ศูนย์เฮอร์วอล์น

เรื่องการดื่มขับ ทางศูนย์เฮอร์วอล์นได้ทำหนังสือขอข้อมูลคนไข้ที่เสียชีวิตโดยเฉพาะในช่วงเทศกาล แต่ได้กลับมาเพียง 4-5 ราย จากทั้งหมด 16 รายที่เสียชีวิตในช่วงสงกรานต์ ปี 2564

บริษัทกลางฯ

ทางบริษัทกลางฯ จึงขอความร่วมมือกับทาง บช.น ให้ช่วยติดตามผลการตรวจในช่วงเทศกาลเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ใช้ข้อมูลในการวางแผนประเมินในเรื่องของการดื่มขับได้

บช.น.

ในส่วนนี้จะดำเนินการประสานกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจช่วยติดตามและทำการรวบรวมให้

นพ.ธนะพงศ์

ประเด็นเรื่องการก่อสร้างและซ่อมแซมถนนที่เป็นอีกสาเหตุหนึ่ง
ในทางกายภาพที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อยากให้ทาง
กรุงเทพมหานครมีการ Take Action ระบุพิชิตกับทางผู้รับเหมา
เพื่อหาสาเหตุและแนวทางการแก้ไข

สจส.

ในเรื่องของการก่อสร้างซ่อมแซมถนน ส่วนใหญ่จะเป็นการ
ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า โดยในส่วนนี้ ทางสจส.จะทำหนังสือ
กำชับส่งไปยังเขตพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มีการลง
พื้นที่ตรวจสอบและดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

ที่ประชุม

ประเด็นที่มีการหารือกับทางศูนย์เฮอร์ว็ทในเรื่องของ Head
injury ที่มีการพูดคุยในวงประชุมครั้งก่อน ในส่วนของข้อมูลถ้าดู
ในเชิงตัวเลขหรือสถิตินั้นสามารถพอทำได้ แต่คิดว่าต้องมีการ
พูดคุยหารือกันในเรื่องของการติดต่อประสานขอข้อมูลว่า
ต้องการรายละเอียดหรือข้อมูลประมาณไหน

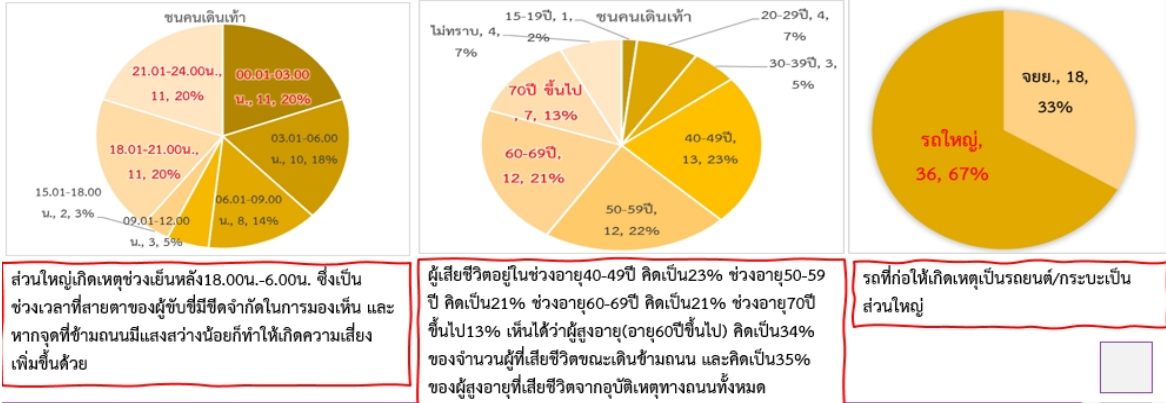
ศูนย์เฮอร์ว็ท

ในส่วนของคนไข้ที่เป็น Record ของกรุงเทพมหานคร ต้องมีการ
ลงวินิจฉัยโรคก่อนการ Admit และก่อนที่จะเสียชีวิต ต้องดูว่า
เป็นรหัสร่วมกันระหว่าง Head injury และอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้อง
กับ Traffic Accident มาลิงก์กันแล้วดึงข้อมูลออกมาเพื่อใช้
ประโยชน์ โดยมีหน่วยงานที่เป็นหน่วยงานวิชาการของสำนัก
การแพทย์ซึ่งอยู่ใกล้กับศูนย์เฮอร์ว็ท คิดว่าในส่วนนี้สามารถเข้า
มาคุยกันได้ว่าต้องการตัวเลขอะไรบ้าง ศูนย์เฮอร์ว็ทพร้อมให้
ความร่วมมือในการให้ข้อมูล

	2565												
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
จำนวนรวม	70	76	90	81	66	66	83	74	75				681
เดินถนน	8	9	7	4	6	4	5	7	6				56
คิดเป็น%	11%	12%	8%	5%	9%	6%	6%	9%	8%				8%

ชนคนเดินเท้า ปี2565

คนเดินถนน/ข้ามถนนเสียชีวิตคิดเป็น8%ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่เกิดขณะเดิน/วิ่งข้ามถนน



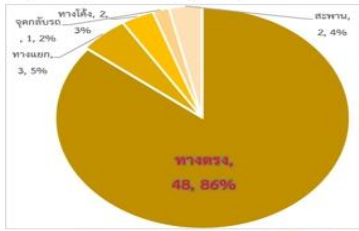
การชนคนเดินเท้า ปี 2565

คนเดินถนน/ข้ามถนนเสียชีวิตคิดเป็น 8% ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่เกิดขณะเดิน/วิ่งข้ามถนน

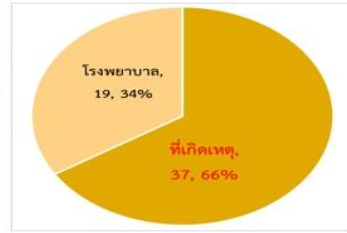
ส่วนใหญ่เกิดเหตุช่วงเย็นหลัง 18.00 น.- 6.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่สายตาของผู้ขับขี่มีขีดจำกัดในการมองเห็น และหากจุดที่ข้ามถนนมีแสงสว่างน้อยก็ทำให้เกิดความเสี่ยงเพิ่มขึ้นด้วย

ผู้เสียชีวิตอยู่ในช่วงอายุ 40-49 ปี คิดเป็น 23% ช่วงอายุ 50-59 ปี คิดเป็น 21% ช่วงอายุ 60-69 ปี คิดเป็น 21% ช่วงอายุ 70 ปีขึ้นไป 13% เห็นได้ว่าผู้สูงอายุ(อายุ 60ปีขึ้นไป) คิดเป็น 34% ของจำนวนผู้ที่เสียชีวิตขณะเดินข้ามถนน และคิดเป็น 35% ของผู้สูงอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด

รถที่ชนคนเดินข้ามถนนมากที่สุด คือ รถยนต์และรถกระบะ เป็นส่วนใหญ่



เกิดเหตุทางตรงมากถึง 86% ส่วนหนึ่งอาจเกิดจากผู้ขับขี่ ขับรถด้วยความเร็ว



ผู้ประสบภัยเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ คิดเป็น 66% สะท้อนให้เห็นถึงความรุนแรงในการเกิดเหตุ



ลักษณะเหตุรถเฉี่ยวชนคนเดินถนนเกิดมากที่สุดในพื้นที่กลุ่มเขต กรุงเทพมหานคร คิดเป็น 27% รองลงมาคือกลุ่มเขตกรุงเทพมหานครเหนือ 21% และกรุงเทพมหานครใต้ 21% ส่วนหนึ่งเกิดจากสภาพถนน ส่วนใหญ่เป็นถนน 4 เลน (ฝั่งละ 2 เลน) มีเกาะกลางแต่ไม่มีที่กั้นสามารถเดินข้ามได้ตลอดแนว รถใช้ความเร็ว เป็นแหล่งชุมชน

ลักษณะเหตุรถเฉี่ยวชนคนเดินถนนเกิดมากที่สุดในพื้นที่กลุ่มเขต กรุงเทพมหานคร คิดเป็น 27% รองลงมาคือกลุ่มเขตกรุงเทพมหานครเหนือ 21% และกรุงเทพมหานครใต้ 21% ส่วนหนึ่งเกิดจากสภาพถนน ส่วนใหญ่เป็นถนน 4 เลน (ฝั่งละ 2 เลน) มีเกาะกลางแต่ไม่มีที่กั้นสามารถเดินข้ามได้ตลอดแนว รถใช้ความเร็ว เป็นแหล่งชุมชน

เกิดเหตุทางตรงมากถึง 86% ส่วนหนึ่งอาจเกิดจากผู้ขับขี่ ขับรถด้วยความเร็ว

ผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุคิดเป็น 66% สะท้อนให้เห็นถึงความรุนแรงในการเกิดเหตุ

สจส.

รบกวนขอข้อมูลถนนที่เกิดเหตุชนคน อยากนำไปใช้ในการ
นำเสนอเนื่องจากทางกรุงเทพมหานคร กำลังให้ความสนใจใน
นโยบายทางข้ามปลอดภัยเพื่อที่จะนำข้อมูลมาดำเนินการ
ปรับปรุงแก้ไขต่อไป

นพ.ธนະพงศ์

คิดว่าประเด็นที่สจส.สอบถามเป็นประเด็นที่น่าสนใจแต่การ
อธิบายลงรายละเอียดในแต่ละพื้นที่ คิดว่าทีมกลางสามารถไป
วิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกเนื่องจากมีความจำเพาะในรายเขต
ค่อนข้างเยอะ อยากให้มีการระบุว่าเขตพื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุ
ในกทม. พื้นที่ใดมีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด 3-5 อันดับ เพื่อใช้
ข้อมูลในการวิเคราะห์แบบแผนการเกิดอุบัติเหตุ และดำเนินการ
แก้ไขต่อไป

การวิเคราะห์ Case Base

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2565 เวลา 07.05 น. บริเวณ แยกราชประสงค์ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน ท้องที่ สน.ลุมพินี บก.น.5 โดยสารประจำทางสาย 40 มาจากถนนเพลินจิตมุ่งหน้าไปแยกเฉลิมเผ่า ขณะขับซึ่งมาถึงแยกราชประสงค์ในช่องทางที่ 2 นับจากซ้าย (ชิดเกาะกลาง) ได้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง ฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์ที่มาในทิศทางจากแยกศาลาแดงมุ่งหน้าแยกประตูน้ำ ช่องทางที่ 2 นับจากซ้าย เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ผู้ขับขี่รถโดยสารเป็นชาย อายุ39ปี มีใบอนุญาตขับรถชนิด ใบอนุญาตขับรถชนิดชั่วคราว จังหวัด เบตง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นชาย อายุ39ปี มีใบอนุญาตขับรถชนิด ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล จังหวัด กรุงเทพมหานคร

สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
กรณีนี้รถจยย.คันที่ก่อให้เกิดเหตุมีประกันภัย และเป็นฝ่ายเสียหาย ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่จะได้รับค่าปลงศพเบื้องต้น35,000บาท เมื่อผลคดีจะได้รับส่วนเกินค่าสินไหมอีก465,000บาทโดยใช้สิทธิจากบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถคันที่เป็นฝ่ายประมาท (รวมค่าสินไหมกรณีเสียชีวิต500,000บาท)

จากเหตุการณ์ เมื่อวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2565 เวลา 07.05 น. บริเวณ แยกราชประสงค์ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน ท้องที่ของ สน.ลุมพินี บก.น.5 เกิดเหตุรถโดยสารประจำทางสาย 40 ขับมาจากถนนเพลินจิตมุ่งหน้าไปแยกเฉลิมเผ่า ขณะขับซึ่งมาถึงแยกราชประสงค์ในช่องทางที่ 2 นับจากซ้าย (ชิดเกาะกลาง) ได้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง ฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์ที่มาในทิศทางจากแยกศาลาแดง มุ่งหน้าแยกประตูน้ำ ช่องทางที่ 2 นับจากซ้าย เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง เป็นชายอายุ 39 ปี มีใบอนุญาตขับรถซึ่งสารณะถูกต้อง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นชายวัย 39 ปี มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

การเยียวยาตามสิทธิ พ.ร.บ. กรณีนี้รถจักรยานยนต์คันที่เกิดเหตุมีประกันภัย พ.ร.บ. และเป็นฝ่ายเสียหายเอง จึงไม่ต้องพิสูจน์ถูกผิด ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าปลงศพเบื้องต้น 35,000 บาท เมื่อผลคดีจะได้รับส่วนเกินค่าสินไหมอีก 465,000 บาท โดยใช้สิทธิจากบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยคันที่เป็นฝ่ายประมาท รวมค่าสินไหมทั้งสิ้น 500,000 บาท



สน.ลุมพินี

จากการสอบถามข้อมูลจากร้อยเวร รถโดยสารประจำทางได้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง(ช่วงคาบเกี่ยวระหว่างไฟเหลืองและแดง หรือไฟcountdown) จึงทำให้เฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์เป็นเหตุทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ต่อมาได้ดำเนินการแจ้งข้อหาผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง ในข้อหา ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย และอยู่ระหว่างรวบรวมสำนวนส่งฟ้องศาลต่อไป จะเห็นว่าในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตามแยกไฟแดงใหญ่ จะเกิดเหตุการณ์แบบนี้ค่อนข้างบ่อย ทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นประเด็นปัญหาใหญ่ สะท้อนให้เห็นว่าในเรื่องของการฝ่าไฟแดงในกทม. เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ นำมาถึงการบาดเจ็บและเสียชีวิต

ศูนย์เฮอร์วีน

สัญญาณไฟจราจรแบบมีตัวเลขนับถอยหลังหรือไฟ countdown มีข้อดีแต่ก็มีความเสี่ยงเช่นกัน ตัวอย่างเช่น เมื่อสัญญาณไฟกำลังนับถอยหลังลง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขี่เข้ามาด้วยความเร็วมักมีความมั่นใจว่าขี่ด้วยความเร็วเท่านี้จะผ่านสัญญาณไฟไปได้ทันพอดี โดยไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัย

นพ.ธนะพงศ์

ตำแหน่งของสัญญาณไฟจราจร ควรที่จะทำให้ผู้ขับขี่ทุกช่องทางมองเห็นสัญญาณไฟของทุกฝั่ง วิธีแก้โดยมาตรฐานคือเซตให้ระบบมีการหน่วงสัญญาณ หรือ All Red ให้ทุกทิศทางมีสัญญาณไฟแดงเป็นช่วงเวลาสั้นๆประมาณ 1-2 วิ พร้อมกันทุกฝั่ง เพื่อความปลอดภัยต่อรถที่จะสัญจรผ่านสี่แยกหรือสามแยก รวมถึงคนเดินเท้าและคนเต็มข้ามถนน และเรื่องของการของการอบรมคัดเลือกพนักงานก่อนเข้ามาทำงานใน ขสมก. รวมถึงกระบวนการกำกับติดตามของตัวผู้ขับขี่นั้นเป็นอย่างไร

สจส.

ในส่วนนี้ทางกรุงเทพมหานครเสนอให้เชิญทาง ขสมก. มาหารือเกี่ยวกับมาตรการองค์กรในการควบคุมผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางรวมถึงรถเอกชนร่วมบริการ ว่าองค์กรมีการบังคับใช้บทลงโทษสำหรับพนักงานขับรถโดยสารประจำทางที่กระทำ ความผิดมากอย่างไร รวมถึงให้ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในรอบปีที่ผ่านมา

ที่ประชุม

จากนโยบายของทางกรุงเทพมหานครที่พูดถึงเรื่องความปลอดภัยถ้าเราเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่มีความตระหนักถึงความปลอดภัยมากขึ้นอาจทำให้ผู้ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะเกิดความมั่นใจที่จะใช้บริการ

สจส.

จากพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอันตราย เห็นควรให้มีการออกมาตรการเพื่อกระตุ้นเตือนให้สังคมเกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญ

ที่ประชุม

หรือว่าจะทำอย่างไรให้มีการสื่อสารเพื่อสร้างความรับรู้ในความเสี่ยงลงไปถึงผู้ใช้รถใช้ถนน อาจส่งเสริมสร้างความรับรู้ ผ่านช่องทาง การสื่อสาร เช่น สวพ.91 หรือ จส.100 ไปถึงผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ถนน ให้ตระหนักถึงการขับขี่ที่คำนึงถึงความปลอดภัย

นพ.ธนะพงศ์

เก็บโจทย์เหล่านี้มาเป็น key message ในส่วนของ สจส.ที่จะต้องขยับในเรื่องของการสื่อสาร คิดว่าโจทย์คือจะทำอย่างไรให้รถจักรยานยนต์จะออกตัวจากไฟแดง ให้ผู้ขับขี่คิดว่าควรระมัดระวังและคำนึงถึงความปลอดภัย มองซ้ายมองขวาให้รอบคอบก่อนที่จะออกรถ ยกตัวอย่าง key message ของประเทศออสเตรเลีย ผุดแคมเปญ look and look again (มองแล้วมองซ้ำอีกครั้ง)

ศูนย์เอราวัณ

ปัญหาใหญ่คือรถจักรยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร ไม่เคารพสัญญาณไฟจราจร คิดว่าต้องใช้มาตรการขั้นเด็ดขาด เช่น การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด จับจริงปรับจริง ให้รู้สึกเจ็บหลาย

ประเด็นหรือของการวิเคราะห์ Case Base เพื่อนำไปสู่การขับเคลื่อนและติดตามรวบรวมผลเพื่อนำไปสู่การแลกเปลี่ยนเรียนรู้



ประเด็นหรือ : การนำการวิเคราะห์ case base ไปสู่การขับเคลื่อนและการติดตาม การรวบรวมผล เพื่อนำไปสู่การแลกเปลี่ยนเรียนรู้

2.2 CASE BASE (2)

วันที่เกิด 21.65 เวลา 23.00น. บริเวณซอยสะพานมิตรภาพกรุงเทพฯ-จีน ซอย 3 ถนนมิตรภาพ ซอย MO ออกรถบรรทุกคันแรก 2 คัน ขับมาทาง เป็น 2 คัน มีรถกระบะคันหนึ่ง 1 คัน มีรถจักรยานยนต์ 1 คัน มีรถจักรยานยนต์ 1 คัน มีรถจักรยานยนต์ 1 คัน

2.2 CASE BASE (2)

จากข้อมูล ของ...

ขั้นตอน	ผู้เกี่ยวข้อง	ระยะเวลา	สถานะ
แจ้งเหตุ	เจ้าหน้าที่
สืบสวน
สรุปผล



2.2 CASE BASE (1)

วันที่เกิด 21.65 เวลา 00.30น. บริเวณใต้สะพานมิตรภาพ กรุงเทพฯ-จีน ซอย 3 ถนนมิตรภาพ ซอย MO ออกรถบรรทุกคันแรก 2 คัน ขับมาทาง เป็น 2 คัน มีรถกระบะคันหนึ่ง 1 คัน มีรถจักรยานยนต์ 1 คัน มีรถจักรยานยนต์ 1 คัน มีรถจักรยานยนต์ 1 คัน

2.2 CASE BASE (1)

จากข้อมูล ของ...

1. สอบสวน
2. สรุปผล
3. แจ้งเหตุ
4. สืบสวน

จากการวิเคราะห์ Case Base ที่ผ่านมา ประเด็นเหล่านี้จะอย่างไรให้มีการจัดการในเรื่องของการสรุปรวบรวมผลเพื่อจัดทำเป็น KM ให้เขตอื่นๆ ได้ดูว่าแบบแผนจากอุบัติเหตุลักษณะนี้จากการวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่การแก้ไขนั้น มีวิธีการหรือแนวทางการแก้ไขอย่างไร

ที่ประชุม

ถ้าจะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด เมื่อมีการวิเคราะห์เคส เขตนำไปขยับและสะท้อนผลลัพธ์กลับมา ควรมีแหล่งข้อมูลที่อยู่ตรงกลางที่สามารถสืบค้นข้อมูลและให้เขตอื่นๆ เข้ามาเรียนรู้ได้

บริษัทกลางฯ

ถ้าจะทำให้เป็น KM จะต้องมีเวทีที่จะสรุปในแต่ละเคสว่าปัจจัยใดบ้างที่ทำให้เกิดความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุ นำข้อสรุปมาถอดเป็นบทเรียนว่าอะไรเป็นปัจจัยที่สามารถควบคุมดำเนินการได้และมีข้อสรุปในการดำเนินการแก้ไขอย่างไร

สจส.

ในปีนี้ สจส.ได้ร่วมกับกรมควบคุมโรค จะมีการจัดสัมมนาเชิงบูรณาการให้กับสำนักงานเขต คิดว่าน่าจะนำเคสเหล่านี้มาวิเคราะห์เพื่อถอดเป็นบทเรียนให้กับเขต ส่วนเรื่องรายละเอียดรบกวนให้ทางกรมควบคุมโรคเป็นผู้อธิบายเพิ่มเติม

กรมควบคุมโรค

โครงการนี้โดยหลัก project ที่ทำร่วมกับ ศปถ.กทม.จะมีเรื่องการพัฒนาศักยภาพบุคลากร เช่น อบรมเรื่องการสอบสวนเบื้องต้นให้กับเจ้าหน้าที่เทศกิจ, อบรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนให้กับพนักงานฝ่ายโยธา, อบรมเกี่ยวกับความรู้เทคนิคการถ่ายภาพเบื้องต้นให้กับเจ้าหน้าที่กู้ภัย เป็นต้น ในอีกส่วนหนึ่งคือเรื่องที่มีการขอให้เขตนำร่องลงพื้นที่สอบสวน เมื่อเวลามีเคสที่ทีมจะลงไปสอบสวนและนำมาพูดคุยร่วมกัน โดยการนำ 6 เขตเข้ามาร่วมและจะมีการเชิญทุกเขตเข้ามาร่วมแลกเปลี่ยนด้วย

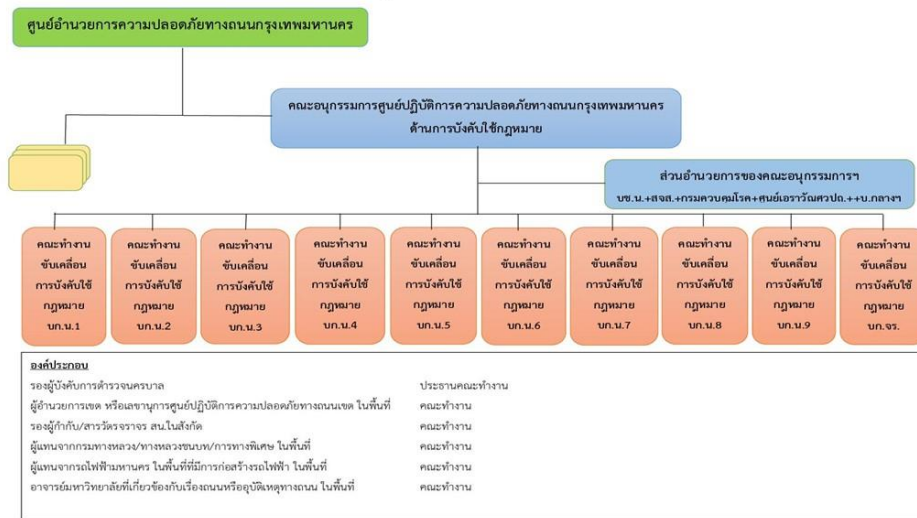
สรุป

ใช้เวทีที่กรมควบคุมโรคจะทำร่วมกับสจส.กทม. แต่ปรับรูปแบบการสัมมนารวม ถ้าเขตยังไม่สามารถที่จะลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุได้ทั้งหมด อาจจะเริ่มต้นจากการให้วิเคราะห์ผ่านเคสเหล่านี้ก่อน การวิเคราะห์ผ่าน Case Base สรุปรวมแบบแผนความเสี่ยงในพื้นที่กทม.ให้แต่ละเขตร่วมกันแสดงความคิดเห็นแลกเปลี่ยนมุมมองหรือเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา เป็นโจทย์ที่ต้องประสานให้ทางสจส.ช่วยดำเนินการในการติดตามผล

สจส.

รับทราบดำเนินการ

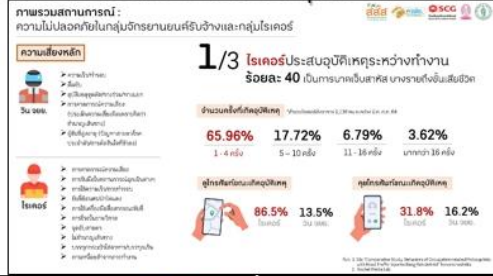
2.2 คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย



คณะอนุบังคับใช้กฎหมายของกรุงเทพมหานคร จะมีแยกย่อยออกมาเป็น คณะอนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศรท.) มีคณะทำงานขับเคลื่อนในระดับพื้นที่ 10 บก. แบ่งเป็น 9 บก.บ. 1 บก.จ. มีสำนักงานเขตและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมถึง อาจารย์มหาวิทยาลัยเข้าร่วมด้วย โดยคณะนี้มีท่านรองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลที่ควบคุมงานจราจรเป็นประธานคณะทำงาน ในส่วนนี้ทางสจส.ได้รับไปดำเนินการในเรื่องของการอนุมัติคำสั่งและนำเสนอท่านผู้ว่าฯลงนาม

2.3 คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร

ด้านความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง และกลุ่มไรเดอร์



นพ.ธนะพงศ์

เมื่อเชื่อมโยงกับวาระที่ 1 จะเห็นว่า การเสียชีวิตในพื้นที่ กทม. เพิ่มขึ้น 18% เพิ่มขึ้นจากปี 2564 ถึง 8% โดยสมมุติฐานการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่กทม. ส่วนหนึ่งมาจากกลุ่มมอเตอร์ไซด์และคนเดินเท้า โดยมีความเชื่อมโยงกันระหว่างกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์

ที่ประชุม

เมื่อดูจากรายชื่อคณะอนุกรรมการจะเห็นได้ว่าจะยังไม่มีรายชื่อในส่วนของบริษัทรับผิดชอบกำกับดูแลกลุ่มไรเดอร์ เนื่องจากว่าในเรื่องของการก่อตั้งต้องมีการวางรูปแบบให้ชัดเจนก่อน การจะตั้งชื่อหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเข้ามาเกรงว่าจะเป็นประเด็นปัญหา อ้างอิงตามข้อ 2.9 ถ้าหน่วยงานมีการเข้าร่วมเพื่อที่จะขับเคลื่อนในมาตรการองค์กร อาจมีการแต่งตั้งชุดปฏิบัติงานเพิ่มเติม

บริษัทกลางฯ

ถ้าเป็นไปได้ควรพิจารณาเชิญนายกสมาคมไรเดอร์มาเข้าร่วมเป็นคณะอนุกรรมการหรือที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการชุดนี้ เนื่องจากนายกสมาคมไรเดอร์มีความเข้าใจเกี่ยวกับไรเดอร์เป็นอย่างดี

สจส.

อยากให้มีการตรวจสอบความถูกต้องของรายชื่ออนุกรรมการพิจารณาว่าควรระบุทั้งชื่อและตำแหน่ง หรือระบุเพียงแค่อำเภออย่างใดอย่างหนึ่ง เนื่องจากหากเกิดการโยกย้ายอาจต้องทำการแก้ไขรายชื่ออนุกรรมการอีกครั้ง

2.4 สรุปความคืบหน้าและผลการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน (สจส.)

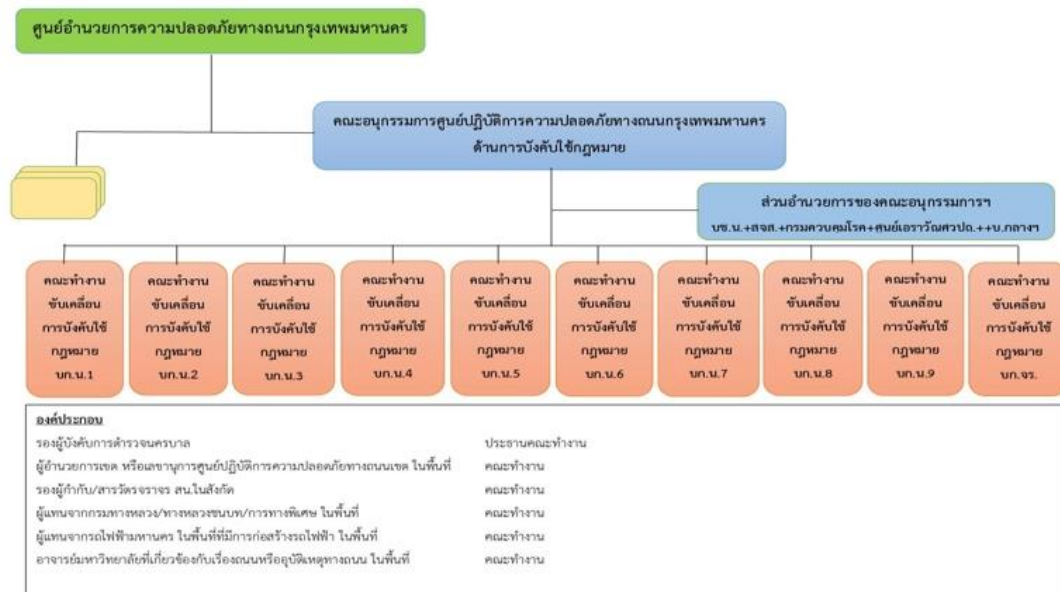
การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปก.กทม.) ครั้งที่ 4/2565 วันศุกร์ที่ 21 ตุลาคม 2565 เวลา 09.30 น.	การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปก.กทม.) ครั้งที่ 4/2565 วันศุกร์ที่ 21 ตุลาคม 2565 เวลา 09.30 น.
<p>ประเด็นและสาระสำคัญของการประชุม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร สั่งการ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล ร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง (สำนักการโยธา) ปรับมาตรฐานถนนให้สอดคล้องกัน เพื่อให้มีมาตรฐาน IRAP ระดับ 3 ดาว 2. มาตรฐานทางเท้า ควรมีขนาดสอดคล้องกับขนาดของถนน 2/3/4 เลน และคำนึงถึงความปลอดภัยโดยเพิ่มอุปกรณ์ประกอบถนน ทางเท้า เช่น ป้ายเตือน guard rail เสาล้มลุก ป้ายบอกทาง 3. การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น guard rail ให้มีความเหมาะสม และปลอดภัย 4. มาตรฐานของถนนควรมีการอ้างอิงกับกรมทางหลวง เพื่อให้มีความต่อเนื่อง และความเข้าใจของประชาชน 5. รายงานข้อมูลอุบัติเหตุรายวัน/เดือน/ปี ให้ผู้บริหารทราบ 6. มาตรการองค์กร จอความร่วมมือหน่วยงาน กรุงเทพมหานคร ภาครัฐ เอกชน ในการสวมหมวกนิรภัย 100% 7. สั่งการฝ่ายสำรวจรวบรวมประเด็นหมวกนิรภัยของนักเรียนร่วมกับสำนักการศึกษา เพื่อจัดทำหลักเกณฑ์มอบรางวัล 	<p>ประเด็นและสาระสำคัญของการประชุม</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. เรื่องเลนของจักรยานยนต์ มอบหมายฝ่ายเลขาฯ รวบรวมข้อมูลออกแบบเพิ่มเติมให้เหมาะสม เริ่มจากถนนทางตรงยาว สะพานข้ามแยก 9. การแต่งตั้งคณะกรรมการด้านบังคับใช้กฎหมาย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มอบหมายฝ่ายเลขาฯ รวบรวมและหารือกับปรึกษาด้านกฎหมาย เพื่อดำเนินการต่อไป 10. การแต่งตั้งคณะกรรมการด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ สั่งการให้ดำเนินการแก้ไขการแต่งตั้งคณะกรรมการตามที่ประชุมเห็นชอบ เพื่อดำเนินงานและติดตามความคืบหน้า 11. แผนวันหยุดดำเนินการตามตัวชี้วัด โดยจัดทำกรอบตัวชี้วัดของศปก.กทม. ให้สอดคล้องกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และขยายผลไปยัง ศปก.เขต 12. ประเด็นพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง/สีชมพู ก่อนคืนพื้นที่เพื่อเปิดใช้งาน ควรมีกระบวนการเพื่อตรวจสอบก่อนคืนพื้นที่ (มอบหมาย สขย.) 13. พัฒนาระบบติดตามข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (สจส.จะประสานกับสำนักอนามัย สำหรับการแพทย์ร่วมกับ กระทรวงสาธารณสุข)

ประเด็นและสาระสำคัญของการประชุม

1. รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร สั่งการให้สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล ร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่ง (สำนักการโยธา) ปรับมาตรฐานถนนให้สอดคล้องกันเพื่อให้มีมาตรฐาน IRAP ระดับ 3 ดาว
2. มาตรฐานทางเท้า ควรมีขนาดสอดคล้องกับขนาดของถนน 2/3/4 เลน และคำนึงถึงความปลอดภัยโดยเพิ่มอุปกรณ์ประกอบถนน ทางเท้า เช่น ป้ายเตือน guard rail เสาล้มลุก และป้ายบอกทาง
3. การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น guard rail ให้มีความเหมาะสมและปลอดภัย
4. มาตรฐานของถนนควรมีการอ้างอิงกับกรมทางหลวง เพื่อให้มีความต่อเนื่องและความเข้าใจของประชาชน

- 5.รายงานข้อมูลอุบัติเหตุรายวัน/เดือน/ปี ให้ผู้บริหารทราบ
- 6.มาตรการองค์กร ขอความร่วมมือหน่วยงานกรุงเทพมหานคร ภาครัฐ เอกชน ในการสวมหมวกนิรภัย 100%
- 7.สั่งการฝ่ายเลขารวบรวมประเด็นหมวกนิรภัยของนักเรียนร่วมกับสำนักงานการศึกษา เพื่อจัดทำหลักเกณฑ์มอบรางวัล
- 8.เรื่องเลนของรถจักรยานยนต์ ได้มีการมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการ รวบรวมข้อมูล ออกแบบเพิ่มเติมให้เหมาะสม เริ่มจากถนนทางตรงยาวและสะพานข้ามแยก
- 9.การแต่งตั้งอนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร สั่งการฝ่ายเลขานุการรวบรวมและหารือที่ปรึกษาด้านกฎหมายเพื่อดำเนินการต่อไป
- 10.การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ สั่งการให้ดำเนินการแก้ไขการแต่งตั้งคณะกรรมการตามที่ประชุมเห็นชอบ เพื่อดำเนินงานและติดตามความคืบหน้า
- 11.แผนวันหยุดดำเนินการตามตัวชี้วัด โดยจัดทำกรอบตัวชี้วัดของ ศปถ.กทม.ให้สอดคล้องกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และขยายผลไปยัง ศปถ.เขต
- 12.ประเด็นพื้นที่ก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง/สีชมพู ก่อนคืนพื้นที่เพื่อเปิดใช้งาน ควรมีกระบวนการเพื่อตรวจสอบก่อนคืนพื้นที่ (มอบหมาย สนย.)
- 13.พัฒนารับติดตามข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (สจส.จะประสานกับสำนักอนามัยสำนักงานการแพทย์ ร่วมกับ กระทรวงสาธารณสุข)

วาระที่ 3 เสนอเพื่อพิจารณา



3.1 การปรับเปลี่ยนรูปแบบการประชุม ศรท.ไปสู่การประชุมคณะอนุบังคับใช้กฎหมาย

สืบเนื่องจากการแต่งตั้งคณะกรรมการบังคับใช้กฎหมาย จะมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบบางส่วนของส่วนอำนวยการของคณะกรรมการ เพื่อให้ไม่ให้เกิดการทับซ้อน จากรูปแบบการประชุมของ ศรท. ให้ไปอยู่ในส่วนของ ส่วนอำนวยการของคณะกรรมการ ส่วนอำนวยการจะเป็นส่วนที่อยู่ตรงกลางระหว่างคณะกรรมการชุดใหญ่กับคณะกรรมการ

คณะกรรมการจะมีการขับเคลื่อนจะมีการวิเคราะห์ Case Base ทำงานเชื่อมต่อกันในระดับพื้นที่ โดยทางตำรวจเป็นหน่วยงานหลัก เนื่องจากตำรวจมีข้อมูลเกี่ยวกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างมาก และให้ทางเขตเป็นฝ่ายช่วยสนับสนุน เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนไปได้พร้อมกันพร้อมทั้ง 10 บก.

สจส.

คณะอนุกรรมการเรื่องข้อมูล ศปถ.กทมได้ก่อตั้งไว้เมื่อปี 2563 โดยมีหน่วยที่กำกับโดย ศปถ.กทม มีบางส่วนที่เพิ่มเติมเข้ามาทุกหน่วยงานมีระบบจัดเก็บข้อมูลอยู่แล้ว จากการประชุมพิจารณาว่า กทม.ควรมีระบบการจัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ของกทม.เอง จึงได้ข้อสรุปว่าควรขับเคลื่อนในส่วนที่เกิดปัญหาในส่วนของข้อมูล นำข้อมูลจากหลายแหล่งมารวบรวมเพื่อใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยรูปแบบที่กำลังคิดค้นอยู่ถ้าเสร็จสมบูรณ์แล้วจะมีการนำเข้าสู่คณะอนุกรรมการเรื่องข้อมูลให้มีการประชุมพิจารณาก่อนเทศกาลปีใหม่ โดยจะมีการวิเคราะห์ข้อมูล เน้นการวิเคราะห์เชิงลึกหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่กทม. เนื่องจากต้องนำเสนอข้อมูลให้กับทางศปถ.ชุดใหญ่

ที่ประชุม

มติที่ประชุมมีความเห็นให้มีการขับเคลื่อนเลยทันที เมื่อคณะในเรื่องของข้อมูลที่ขับเคลื่อนได้อาจจะมาปรับรูปแบบบางส่วนและร่วมกันวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อลดความซ้ำซ้อน

กรมควบคุมโรค

มีประเด็นในเรื่องการจัดการข้อมูลการบูรณาการข้อมูลของกทม. จากข้อมูลที่มีทำอย่างไรถึงจะนำมาตรวจสอบความซ้ำซ้อน ความต่างเพื่อที่จะได้ข้อมูลในภาพรวมของกทม. โดยจะมีศูนย์ข้อมูลของทางสจส.ที่ตรวจสอบความซ้ำซ้อนเพื่อรายงานไปยังศูนย์ถนนหรือรายงานไปยังกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

นพ.ธนะพงศ์

ที่เราคุยเรื่องบอดี้อของส่วนอำนวยการ มีบทเป็นพีเลี้ยงให้กับ ตำรวจ สามารถทำงานกับสำนักงานเขตได้ สามารถที่ตาม Function ที่ถูกเขียนไว้ 4 ด้าน โดยเฉพาะด้านการวิเคราะห์และการบูรณาการ ส่วนการของแบบบอดี้อหรือโครงสร้างนี้ คิดว่าต้อง Balance ให้มีความสมดุลระหว่างแนวราบและแนวตั้ง ทีม สจส. ต้องลงลึกหรือเจาะลงโดยอาศัยความเชี่ยวชาญ ส่วนเรื่องของ อนุกรรมการข้อมูลให้มีบทบาทมากขึ้น ต้องมองภาพกว้างว่า ความเสี่ยงหลักคืออะไร เช่น เหตุใดมักเกิด Case อุบัติเหตุใน โชนที่กำลังมีการก่อสร้าง ปัจจัยใดที่เป็นปัญหาหรือเป็นต้นเหตุ ในการเกิดอุบัติเหตุและดำเนินการหาแนวทางการแก้ไข

3.2 รูปแบบการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทาง ถนนและผู้บริหารกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดข้อสั่งการและการขับเคลื่อน

ที่ประชุม

สืบเนื่องจากการประชุม ศปถ.กทม เมื่อครั้งที่ 4/2565 ท่าน ผอ.ธนนท์ชัยมีโจทย์มาว่าจะรายงานข้อมูลอุบัติเหตุอย่างไรให้ เกิดข้อสั่งการจากผู้บริหาร ไม่ใช่แค่การรายงานผู้บาดเจ็บและ เสียชีวิต ทั้งนี้ควรทำให้ข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ให้เห็นภาพที่ ชัดเจน เพื่อให้ทางผู้บริหารพิจารณาและมีข้อสั่งการได้ทันที

สจส.

เรียนแจ้งที่ประชุม 2 ประเด็น ประเด็นที่ 1 พิจารณามีการเกิด อุบัติเหตุซ้ำซ้อนในพื้นที่ไหน และรายงานว่าในพื้นที่นั้นมีการ ออกมาตรการในการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุอย่างไร เช่น เกิดเหตุ บริเวณทางโค้ง ทางขึ้นสะพาน หรือบริเวณจุดเดิมซ้ำกันภายใน 1-2 เดือนที่ผ่านมา โดยวิเคราะห์ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุว่า เกิดจากสาเหตุอะไร เพื่อนำเสนอกับทาง ศปถ.กทม ว่าควรจะมี มาตรการในการแก้ไขในพื้นที่นั้นอย่างไร

ประเด็นที่ 2 พฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ เช่น กรณีการเกิดอุบัติเหตุโดยการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่พบเห็นเป็นประจำในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในส่วนนี้ควรนำเสนอกับ ศปถ.กทม. เพื่อเสนอให้มีการออกมาตรการในการกระตุ้น เพื่อลดพฤติกรรมที่ซ้ำที่อันตราย และก่อให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ที่ประชุม

เห็นควรว่า ถ้ามองในมุมของการนำเสนอให้เกิดข้อสั่งการ เห็นด้วยในการนำเสนอประเด็นที่เกิดเหตุซ้ำๆ พฤติกรรมหรือจุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดเหตุซ้ำๆ ให้แก่ผู้บริหารได้พิจารณา ถ้าจะขับเคลื่อนเพิ่มเติมในรูปแบบของการรายงานเพื่อนำไปสู่นโยบาย อาจใช้เคสตัวอย่างมาวิเคราะห์ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดเหตุซ้ำๆ ทำให้เกิดข้อสั่งการ

นพ.ธนะพงศ์

จัดทำข้อมูลเชิงวิเคราะห์ ทำข้อมูลเป็นตัวเลขให้เห็นข้อมูลตัวเลข เห็นกราฟสถิติแนวโน้มที่เกิดอุบัติเหตุ ตัวอย่างเช่น ในเทศกาลปีใหม่ สจส.ได้ประชาสัมพันธ์แจ้งเตือนประชาชน ให้ใช้ความระมัดระวังในการเดินทางไปพื้นที่ที่มีความแออัด โดยอาจยกตัวอย่าง Case อีแควอน ที่ประเทศเกาหลีใต้ เพื่อให้ประชาชนเห็นข้อมูลแล้วตระหนักถึงความสำคัญในการขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

สจส.

อยากให้มีการรวบรวมข้อมูลเพื่อมาสกัดสาระสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่แต่ละพื้นที่ อาจต้องรวบรวมใช้ข้อมูลของบริษัทกลางๆ ร่วมกับข้อมูลของทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สจส.

จากมติที่ประชุมกทท.ทางท่านรองฯวิษณุ สั่งการเกี่ยวกับเรื่อง
ของข้อมูล แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ 1.ข้อมูลที่ใช้ในการ Alert เตือน
รายวันหรือรายสัปดาห์ ข้อมูลคร่าวๆในการเปรียบเทียบเสียชีวิต
สะสมเพิ่มขึ้นกี่ % 2.สั่งการให้มีข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในการประชุม
ทุกครั้ง ข้อมูลรายละเอียดนี้จะใช้ในที่ประชุม ศปถ.กทท. เพื่อให้
ผู้บริหารพิจารณาในการมอบนโยบายต่อไป

ฝ่ายเลขาฯ

วางรูปแบบการนำเสนอในการประชุม ศปถ.กทท. ครั้งต่อไป ว่า
จะอย่างไรให้การนำเสนอกระชับมากยิ่งขึ้น ในเวลาไม่เกิน 15
นาที

วาระที่ 4 แนวทางการพัฒนาระบบและการจัดการข้อมูลสารสนเทศ ด้านความปลอดภัยทางถนน



แนวทางการพัฒนาระบบและการจัดการข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนน สำหรับบุคลากรในกลไก ศปถ.

แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดจุดเน้นให้กลไก จัดการระดับพื้นที่ โดยเฉพาะกลไก ศปถ. อำเภอก - ศปถ. อปท. หรือ “ด่านหน้า” ต้องเป็น จุดจัดการหรือสมรภูมิสำคัญ ในการจัดการปัญหาแบบบูรณาการที่ต้องการความร่วมมือของ “เจ้าภาพและแนวร่วมต่างๆ” ในการจัดการปัญหามากยิ่งขึ้น ดังนั้น การจัดการข้อมูลถือเป็นหัวใจสำคัญที่จะเป็นจุดเริ่มในวงจรแก้ปัญหาในระดับพื้นที่ ทำเป็นบทสรุปและเผยแพร่โดยการนำข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนนจัดทำเป็น e-book เผยแพร่ในเว็บไซต์แก่สาธารณะเพื่อนำไปใช้ประโยชน์

นพ.ธนะพงศ์

สามารถนำไปต่อยอดโดยการทำเป็นโลโก้ของหน่วยงานได้เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ศึกษาค้นคว้า และคิดว่าข้อมูลที่มีประโยชน์ของหน่วยงานอื่นก็น่าจะทำให้ลึกลงกันได้ระหว่างหน่วยงาน โดยเผยแพร่สู่สาธารณะเพื่อใช้ศึกษาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน