

การประชุมศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรท.) ครั้งที่ 1/2566

Zoom Conference

วันพฤหัสบดีที่ 26 มกราคม พ.ศ.2566 เวลา 13.30 - 16.00 น.

วิสัยทัศน์ : เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กทม.

พันธกิจ : สะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง สาเหตุ ให้เจ้าภาพผ่านกลไก ศปถ.

ผู้ร่วมประชุม

- | | |
|------------------------------|---|
| 1.พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก | รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล |
| 2.พ.ต.ท.ประกอบ อินเขต | รองผู้กำกับจราจร สน.พระโขนง |
| 3.พ.ต.ต.โจ เสาประโคน | สารวัตรจราจร สน.บางชัน |
| 4.นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ | ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) |
| 5.รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ | ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย |
| 6.นางนงนุช ตันติธรรม | รองผู้อำนวยการกองป้องกันบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข |
| 7.นายบุญสม สุวรรณปิฎกกุล | หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง |
| 8.นางสิริมา ศรีแมนม่วง | หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง |
| 9.นายภรณ์ เปี่ยมน้อย | นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง |
| 10.นายประชาธิ์ ทิมา | นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง |
| 11.นางสาวพิมพ์พิศา วงศ์ชยกิจ | วิศวกรไฟฟ้าปฏิบัติการ กองเทคโนโลยีจราจร สจส. |
| 12.นางสาวฮานีฟา วันเอเลาะ | นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ กน.สจส. |
| 13.นางสาววริยา สุขยานุติษฐ์ | ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ) |
| 14.นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์ | ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารองค์กรและลูกค้าสัมพันธ์
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |
| 15.นายธนาคม ทองนาค | พนักงานปฏิบัติการฝ่ายสื่อสารองค์กรและลูกค้าสัมพันธ์
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |

ผู้ลาประชุม

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1.นายประสิทธิ์ คำเกิด | รองกรรมการผู้จัดการ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด |
| 2.นายธนันท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช | ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง(สจส.) |
| 3.นพ.ยุทธนา เศรษฐนันท์ | ผู้อำนวยการศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ) สำนักการแพทย์ |

เริ่มประชุมเวลา 13.30น.

วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม



คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ด้านการบังคับใช้กฎหมายและคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเคอร์ ความคืบหน้าล่าสุดเรื่องอยู่ที่หน้าห้องท่านผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร คาดว่าภายในสัปดาห์หน้าหรือไม่เกินสองสัปดาห์จะมีคำสั่งออกมา และขยับในการประชุมเพื่อขับเคลื่อนโครงการนี้ต่อไป

ภาพรวมประเทศ/



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ ถนน(ศกท.)

ภาพรวมประเทศ



สรุป-ข้อพิจารณา NY 2566

1. ภาพรวม

- เดินทางออก | 3.9% เข้าเพิ่ม 1%
- ทอย "ออกเร็ว" ช่วง 26-28 ธ.ค. (ยอดตายถึง 178)
- ออกเร็ว+กลับเร็ว (1-2 มค) → อ่อนล้าหลับใน ↑
- ยอดตายลดลง | 4.8% : 333 → 317 ราย 16 ราย
- ผู้ปกครองครู, เด็กเยาวชน ตายเพิ่ม

3. ความเสี่ยง/ประเด็นอื่น ๆ

- เยาวชน <20 ปี สัมผัส+บาดเจ็บ เข้า รพ. 642 ราย แต่ตรวจ alc. และค่าเอนไซม์ไม่ถึง 10%
- อุบัติเหตุใหญ่ (ตาย 2 หรือเจ็บ 4) 21 ครั้ง ส่วนใหญ่ / เร็ว หลับใน-ดื่ม จอย.ฮาเล้ง รถตู้

2. ความเสี่ยงสำคัญ / ผลกระทบ

- **อวยตาย 87.3%**
- ความเสี่ยงสำคัญ → เร็ว ดึกหน้า/ทัศนวิสัย ต้มยิบ
- **80%** ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่/ชิว้น อวย.ไม่สวมหมวก
- ครึ่งหนึ่ง (51%) ผู้เสียชีวิตเป็นหัวหน้าครอบครัว
- เด็กเยาวชนตายเพิ่ม 3% เกือบครึ่ง (53%) ตายใกล้บ้าน รัศมี 5km

ข้อพิจารณา : ด้านกายภาพ (อนุ 2 ศปด.-แผนแม่บท ยุทธ 3)

1. รูปแบบการชนที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด 3 อันดับแรก คือ
 - 1.1) ชนกับรถอีกคัน (เสียชีวิต 156 ราย)
 - 1.2) ชนไม่มีผู้ขับขี่ (เสียชีวิต 113 ราย)
 - 1.3) ชนกับรถมากกว่า 1 คัน (เสียชีวิต 23 ราย)
2. จุดเสี่ยงที่นำไปเสียชีวิต โดยเฉพาะ อวย. ได้แก่ จุดกลับรถ : 113 ครั้ง เจ็บ 103 / ตาย 23 ราย ทางแยก : 217 เจ็บ 226 ตาย 38 ราย
3. การตกจากรถ (58%) ที่สบนถนนทางหลวง โดยส่วนใหญ่เป็นชนทางตรงบนถนนบีทีที 4 หรือถนนเชื่อมต่อภายในและระหว่างอำเภอ (ถนนสายเล็ก)
 - 1) เกิดบนถนนในเขตชุมชน ขนาด 2 ช่องจราจร ไปและกลับ (แบบไม่มีเกาะกลาง) และส่วนใหญ่ ร้อยละ 78.0 เกิดบนถนนจราจรทางตรงเป็นหลัก
 - 2) จุดเกิดชนที่มีผู้เสียชีวิต ตั้งแต่ 50 ขึ้นไปมีความเร็วตามกฎหมายกำหนด (80 กม./ชม.) และจุดเกิดชนที่มีผู้บาดเจ็บในลักษณะของ (ถนนภายในชุมชน) **จุดมีความเร็วที่ 80 กม./ชม. ในเขตชุมชนมักถือว่าสูงเกินไป** และเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และบูรณาการสู่แผนการจราจร

สรุป - ต้องกำกับเรื่อง ปรับปรุงจุดเสี่ยง + มาตรการจำกัดความเร็วในเขตชุมชนและเขตเมือง เช่น

- ปรับให้กฎหมายจราจรท้องถิ่น < 80 กม/ช.
- เพิ่มมาตรการกายภาพ Traffic calming สบความเร็ว โข่งปูนต่าง ๆ

ภาพรวมประเทศ จะเห็นว่ามีการเดินทางออกต่างจังหวัดเพิ่มขึ้น และทยอยออกเร็วช่วง วันที่ 26-28 ธ.ค. ออกเร็วและกลับเร็ว ในช่วง 1-2 มกราคม ยอดผู้เสียชีวิตลดลง 4.8% จากปี 2565 ยอดผู้เสียชีวิต 333 ราย ในปี 2566 ยอดผู้เสียชีวิต 317 ราย ลดลง 16 ราย

รูปแบบชนที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด 3 อันดับแรก คือ 1.ชนกับรถอีกคน (เสียชีวิต 156 ราย) 2.ชนไม่มีผู้ขับขี่ (เสียชีวิต 113 ราย) 3.ชนกับรถมากกว่า 1 คัน (เสียชีวิต 23 ราย)

ปัจจัยเสี่ยงด้านกายภาพที่เกิดอุบัติเหตุ แบ่งเป็น จุดกลับรถ 113 ครั้ง บาดเจ็บ 103 ราย เสียชีวิต 23 ราย , ทางแยก 217 ครั้ง บาดเจ็บ 226 ราย และ เสียชีวิต 38 ราย

ข้อเสนอแนะ/



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ ททท.(ศก)

ข้อเสนอแนะ (เพิ่มเติม)

- การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในเขตชุมชน ด้วยมาตรฐาน iRAP และติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกทางถนน โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มผู้ใช้ จยย.
- จำเป็นต้องพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุ และแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุ ให้ความละเอียดมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพิ่มข้อมูลผังการชน (Collision Diagram) และการถ่ายภาพเกิดเหตุ
- พัฒนาบุคลากรและองค์ความรู้ในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะด้านการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และการสร้างเวทีเพื่อร่วมวิเคราะห์ปัญหาในพื้นที่ตนเอง

ข้อมูล ผู้เสียชีวิต

บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
บริษัทกลางฯ

- ครึ่งหนึ่ง **51%** เป็นหัวหน้าครอบครัว (39→51%)
- กลุ่มเด็กเยาวชน เพิ่มขึ้น **3%** (25 → 28%)
- 71% สมองได้รับกระทบกระเทือน
- สาเหตุ "**ขับเร็ว**" เพิ่มขึ้น 49 → **54%**
- เกินครึ่ง (**53%**) ตายใกล้บ้านรัศมี **5 กม.** (3/4 รัศมี 10 กม.)
- มีการชนท้ายเพิ่มขึ้นเท่าตัว (13% → 25%)
- เกือบครึ่ง (46%) รถไม่มี พรบ. คุ้มครอง

ประเด็นพิจารณา
ภาพรวมการเสียชีวิตจากดื่มแล้วขับลดลงจากปี 2565 ประมาณ 2.24% จากเกิดจาก 2 ปัจจัยสำคัญ
1 ต้นน้ำ - มีการตั้งด่านชุมชนเพิ่มมากขึ้น ร่วมกับการณรงค์สร้างความเข้าใจกับประชาชน
2 กลางน้ำ - เพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย

ต้นน้ำ : ค่าชุมชน เพิ่มขึ้นจากปี 65 ถึง **6 เท่า**

กลางน้ำ : หนักความมาเพิ่ม **17%**
มาตรการด้านบังคับใช้กฎหมาย

ปลายน้ำ : การเสียชีวิตจากดื่มแล้วขับลดลง **2.24%**

↑ เห็นปี 2564
ปีงบ 756,000 → 23,236 คดี
ปีงบ 756,000 → 43,000 คดี
ปีงบ 756,000 → 16,894 คดี
ปีงบ 756,000 → 6,992 คดี

↑ **เพิ่ม 1.5 เท่า**

ความเสี่ยงสำคัญและผลกระทบ ในภาพรวม รถจักรยานยนต์เสียชีวิต 87.3% ความเสี่ยงหลักยังคงเป็นการขับขี่ด้วยความเร็ว ต้มขับ ตัดหน้ากระชั้นชิด , 80% ของผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ไม่สวมหมวกนิรภัย , ผู้เสียชีวิตเป็นหัวหน้าครอบครัวถึง 51% , ผู้เสียชีวิตเป็นเด็กและเยาวชนเพิ่มขึ้น 3% , เสียชีวิตใกล้บ้านในรัศมี 5 กิโลเมตร ถึง 53% , มีการชนท้ายเพิ่มขึ้นเท่าตัว

สรุปปริมาณจราจร/

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

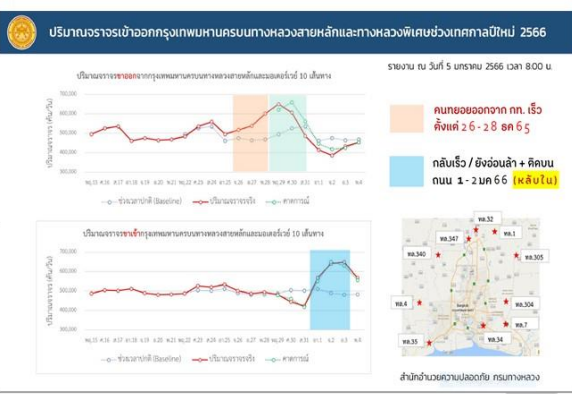


สรุปปริมาณจราจรเข้าออกกรุงเทพมหานครบนทางหลวงสายหลักและมอเตอร์เวย์ 7 วัน

สรุปปริมาณจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 เทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 และช่วงเวลาปกติ

	ขาเข้า	ขาออก	รวม
ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 (29 ธันวาคม 2565 - 4 มกราคม 2566)	3,770,312	3,428,939	7,199,251
ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 (29 ธันวาคม 2564 - 4 มกราคม 2565)	3,731,430	3,566,634	7,298,064
ช่วงเวลาปกติ (15 ธันวาคม 2565 - 21 ธันวาคม 2565)	3,457,683	3,424,485	6,882,268
เทียบช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565	↑ 1.0%	↓ 3.9%	↓ 1.4%
เทียบช่วงเวลาปกติ	↑ 9.0%	↑ 0.1%	↑ 4.6%

สำนักบริหารความปลอดภัย กรมทางหลวง



สรุปปริมาณจราจรจราจรเข้าออกกรุงเทพมหานครบนทางหลวงสายหลักและมอเตอร์เวย์ 7 วัน เทียบกับช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 และช่วงเวลาปกติ เมื่อเทียบช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 ขาเข้าเพิ่มขึ้น +1.0% ขาออกลดลง -3.9% รวมลดลง -1.4% และเทียบกับในช่วงเวลาปกติ ขาเข้าเพิ่มขึ้น +9.0% ขาออกเพิ่มขึ้น +0.1% รวม 4.6% จากสถิติ จะเห็นว่ามีคนบางกลุ่มที่ไม่ได้เดินทางออกต่างจังหวัด และในช่วงเทศกาลบางช่วงของถนนในกรุงเทพถนนจะค่อนข้างโล่ง ทำให้มีการใช้ความเร็วและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากยิ่งขึ้น

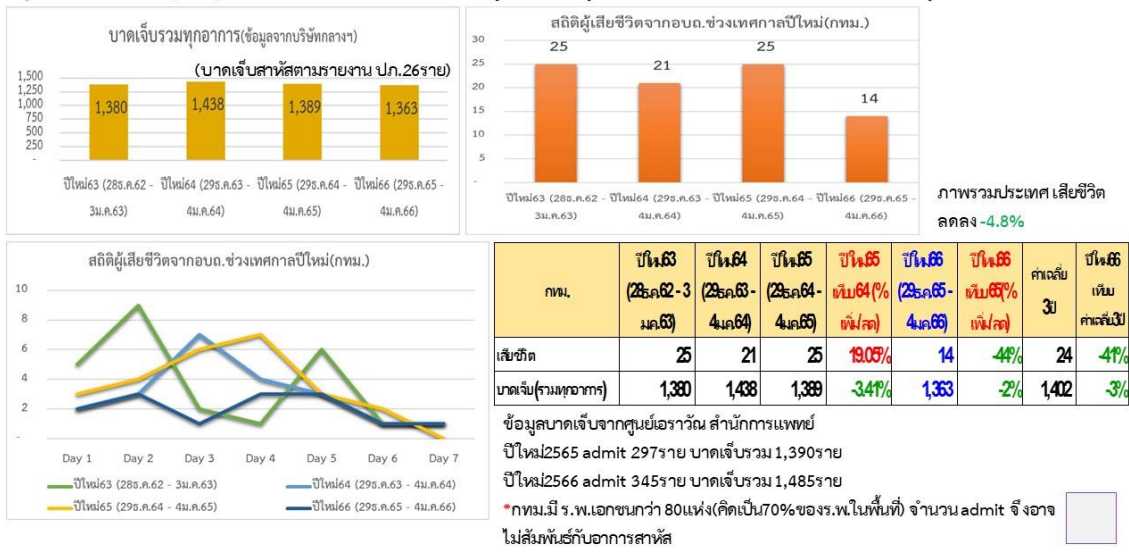
จากข้อมูลพบว่า คนทยอยออกจากกรุงเทพมหานครเร็ว ตั้งแต่วันที่ 26-28 ธันวาคม 2565 และทยอยกลับในช่วงวันที่ 1-2 มกราคม 2566

สถิติการเกิดอุบัติเหตุ/



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กรม (ศรท.)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วง 7 วัน เทศกาลปีใหม่ กรุงเทพมหานคร



สถิติข้อมูลการบาดเจ็บ โดยภาพรวมจะเห็นว่าอาการบาดเจ็บใกล้เคียงกับปีก่อน แต่มีการ admit เพิ่มขึ้นและจำนวนรวมของการบาดเจ็บเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ปีใหม่ 2565 admit 237 ราย บาดเจ็บรวม 1,390 ราย และปีใหม่ 2566 admit 345 ราย บาดเจ็บรวม 1,485 ราย

ด้วย กรุงเทพมหานคร มีโรงพยาบาลเอกชนมากกว่า 80 แห่ง โดยคิดเป็น 70% ของโรงพยาบาลในพื้นที่ จำนวน admit จึงอาจจะไม่สัมพันธ์กันกับอาการสาหัส

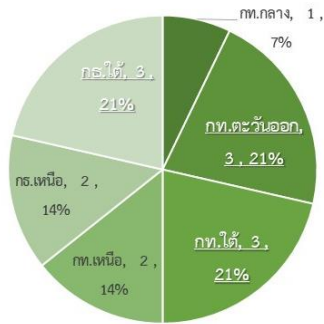
ภาพรวมของประเทศ ผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2564 มีจำนวน 25 ราย ผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 มีจำนวน 14 ราย จะเห็นว่าผู้เสียชีวิตลดลง คิดเป็น -4.8%

พื้นที่เกิดเหตุ/



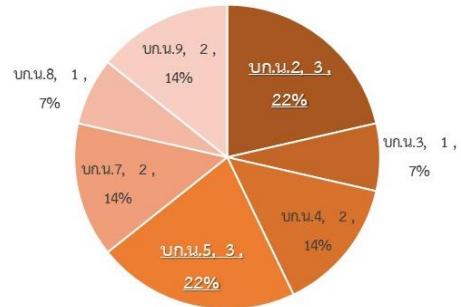
ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศก.)

พื้นที่เกิดเหตุ



เขตที่เกิดเหตุเสียชีวิต

- กรุงเทพมหานคร = เขตห้วยขวาง
- กรุงเทพมหานครตะวันออก = เขตลาดกระบัง เขตคันนายาว เขตสะพานสูง
- กรุงเทพมหานครใต้ = เขตสวนหลวง เขตบางนา เขตสาทร
- กรุงเทพมหานครเหนือ = เขตลาดพร้าว เขตหลักสี่
- กรุงเทพมหานครเหนือ = เขตทวีวัฒนา เขตคลองจั่น
- กรุงเทพมหานครใต้ = เขตบางแค เขตราษฎร์บูรณะ เขตบางบอน



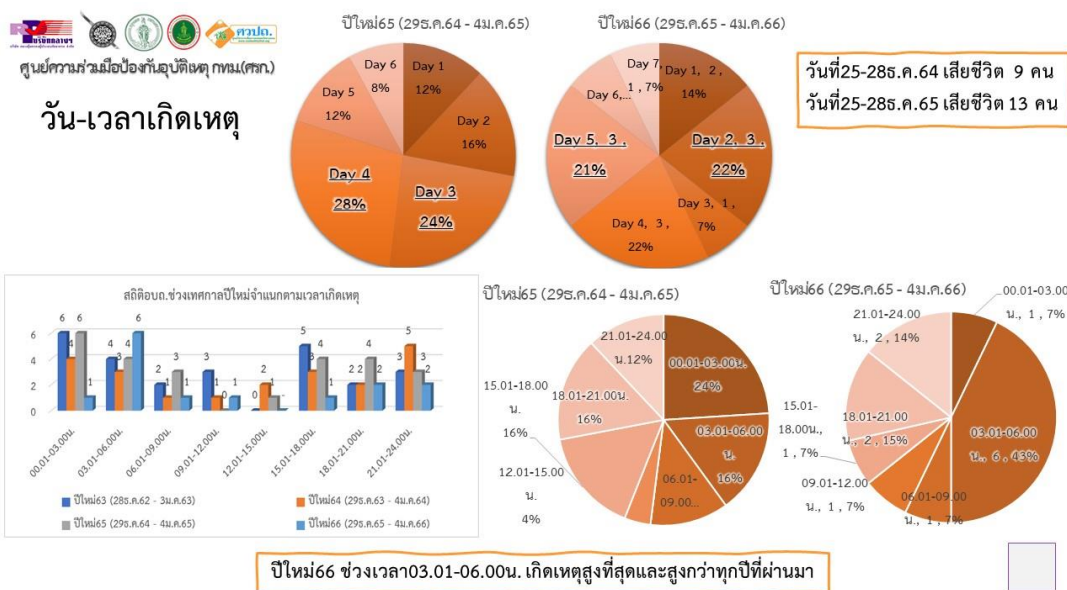
ท้องที่สน. ที่เกิดเหตุเสียชีวิต

- บก.น.2 = สน.พหลโยธิน สน.คันนายาว สน.ทุ่งสองห้อง
- บก.น.3 = สน.จตุจักร
- บก.น.4 = สน.บางชัน สน.โชคชัย
- บก.น.5 = สน.ทุ่งมหาเมฆ สน.บางนา สน.คลองตัน
- บก.น.7 = สน.ตลิ่งชัน สน.ศาลาแดง
- บก.น.8 = สน.ราษฎร์บูรณะ
- บก.น.9 = สน.ท่าข้าม สน.หลักสอง

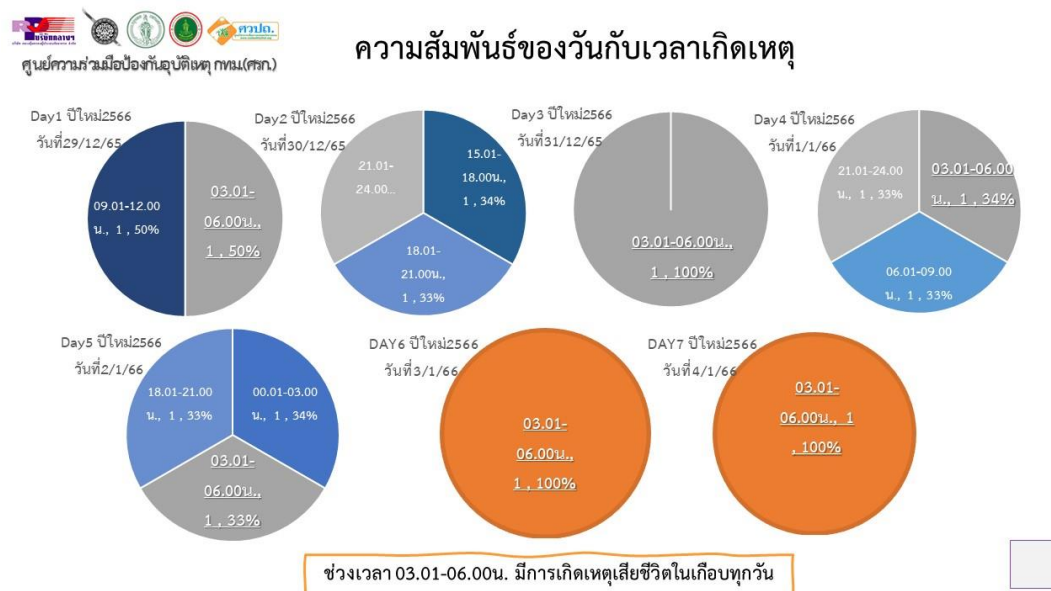
เมื่อแยกตามพื้นที่ที่เกิดเหตุ ในกลุ่มเขต การเกิดเหตุเสียชีวิตค่อนข้างที่จะกระจายไปหลายเขต แต่เขตที่เกิดเหตุเสียชีวิตมากที่สุดจะเป็น พื้นที่กรุงเทพมหานครใต้ คิดเป็น 21% , พื้นที่กรุงเทพมหานครใต้ คิดเป็น 21% , และกรุงเทพมหานครตะวันออก 21% รองลงมาจะเป็นพื้นที่กรุงเทพมหานครเหนือและกรุงเทพมหานครเหนือ คิดเป็น 14% เสียชีวิตน้อยที่สุดจะเป็นพื้นที่ กรุงเทพมหานครกลาง คิดเป็น 7%

ในกลุ่มพื้นที่ บก.น.ที่เกิดเหตุเสียชีวิตมากที่สุดจะเป็น บก.น.2 และ บก.น.5 คิดเป็น 22% รองลงมาจะเป็น บก.น.4 บก.น.7 และ บก.น.9 คิดเป็น 14 % เสียชีวิตน้อยที่สุดจะเป็นพื้นที่ บก.น.3 และ บก.น.8 คิดเป็น 7%

วัน-เวลา/



วันและเวลาที่เกิดเหตุ ช่วงวันที่ 25-28 ธันวาคม 2564 เสียชีวิต 9 ราย ส่วนวันที่ 25-28 ธันวาคม 2565 เสียชีวิต 13 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2564 จำนวน 4 ราย และช่วงเวลาที่เกิดเหตุสูงที่สุดและสูงกว่าทุกปีที่ผ่านมา คือ ช่วงเวลา 03.01 - 06.00 น.



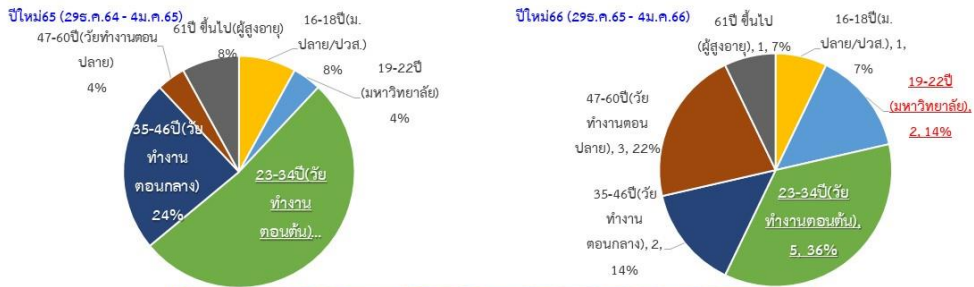
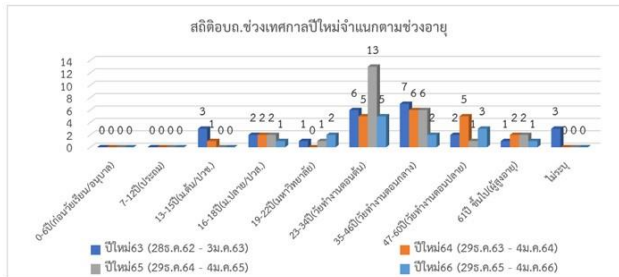
ความสัมพันธ์ของวันและเวลาที่เกิดเหตุ ในช่วงเวลาที่มีการเกิดเหตุเสียชีวิตในเกือบทุกวัน คือช่วงเวลา 03.01 - 06.00 น.

ช่วงอายุ/



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กรม(ศก.)

ช่วงอายุ



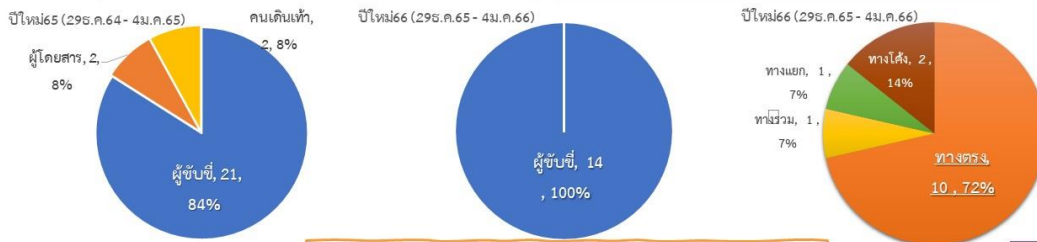
ช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ 23-34 ปี แต่เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี กลุ่มนี้ ลดลง -38%
ช่วงอายุ 19-22 ปี มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

ช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือช่วงอายุ 23-24 ปี คิดเป็น 36% แต่เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี กลุ่มนี้ ลดลง -38% และช่วงอายุ 19-22 ปี หรือวัยเรียนมหาวิทยาลัย มีแนวโน้มการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น คิดเป็น 10%



ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กรม(ศก.)

เพศ - สถานะ

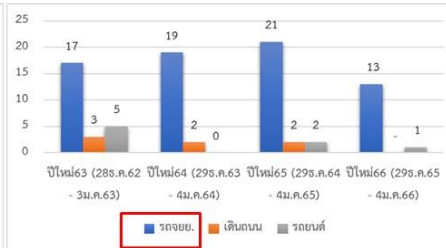
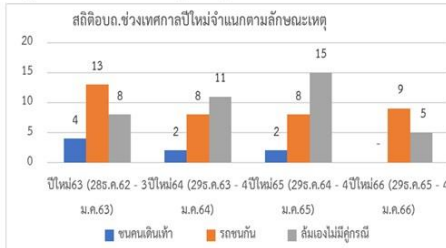


เพศชายยังคงเสียชีวิตมากที่สุด ส่งผลกระทบถึงรายได้และความเป็นอยู่ในครอบครัว
รถจักรยานยนต์เกิดเหตุมากที่สุด ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่

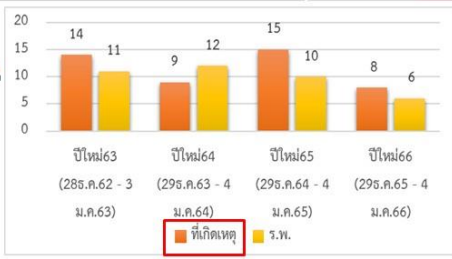
เพศที่เสียชีวิตมากที่สุดยังคงเป็นเพศชาย ถ้านำไปเชื่อมโยงกับช่วงอายุที่เสียชีวิต จะเห็นว่าผู้เสียชีวิตที่เป็นเพศชายและอยู่ในช่วงวัยทำงาน นั้นอาจส่งผลกระทบต่อรายได้และความเป็นอยู่ในครอบครัว

รถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในปีใหม่ 2566 จะเป็นรถจักรยานยนต์ และเป็นผู้ขับขี่ คิดเป็น 100% และใน ส่วนของปัจจัยทางกายภาพ จะเกิดเหตุทางตรงเป็นหลัก คิดเป็น 72% รองลงมาเป็นทางโค้ง คิดเป็น 14%

ลักษณะเหตุ - ความรุนแรง



*ไม่มีคู่อันตราย รถที่เกิดเหตุเป็นรถจักรยานยนต์ทั้งหมด



รถไม่ทำประกันเพิ่มขึ้น ส่งผลต่อการเยียวยาหลังเกิดเหตุ

ลักษณะเหตุและความรุนแรง จะเห็นว่าในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 จะเป็นการชนกันระหว่างรถกับรถมากกว่าไม่มีคู่อันตราย ซึ่งในปีนี้ลักษณะเหตุที่เกิดมากที่สุดจะเป็นรถชนกัน จำนวน 9 ราย รองลงมาจะเป็นสัมผัสไม่มีคู่อันตราย จำนวน 5 ราย โดยแบ่งเป็นรถจักรยานยนต์ 13 ราย และ รถยนต์ 1 ราย

ความรุนแรงจากการเกิดเหตุถึงขั้นเสียชีวิตในที่เกิดเหตุมากถึง 8 ราย และ เสียชีวิตที่โรงพยาบาลจำนวน 6 ราย

ในเรื่องของการเยียวยา ในปีนี้พบว่า มีรถที่เกิดเหตุเสียชีวิตและไม่ทำประกัน พ.ร.บ. เพิ่มขึ้น ส่งผลให้เมื่อเกิดเหตุบาดเจ็บหรือถึงขั้นเสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะไม่ได้รับการเยียวยาในส่วนนี้ จากข้อมูลพบว่า ผู้เสียชีวิตที่ไม่มีประกัน พ.ร.บ. คิดเป็น 50% และผู้บาดเจ็บ(ทุกอาการ) ที่ไม่มีประกัน พ.ร.บ. คิดเป็น 14%

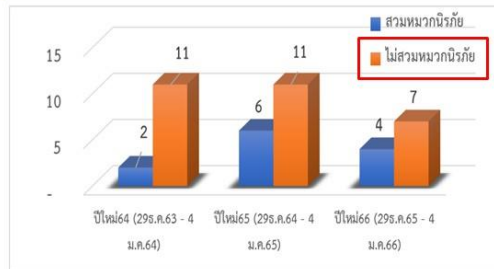
พฤติกรรมเสี่ยง

ปีใหม่66 (29ธ.ค.65 - 4ม.ค.66)



*กรณีดื่มขับ รอผลตรวจแอลกอฮอล์ผู้เสียชีวิต ส่วนผลตรวจแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่คู่กรณี(กรณีมีคู่กรณี)ผลทุกเคสเป็น 0

ตรวจแอลกอฮอล์	ทราบผล	รอผลตรวจ	ไม่ตรวจ	รวม
ปีใหม่65 (29ธ.ค.64 - 4ม.ค.65)	7	16	2	25
ปีใหม่66 (29ธ.ค.65 - 4ม.ค.66)	2	10	2	14



พฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ จะเป็นการขับเร็วมากที่สุดเป็นอันดับแรก คิดเป็น 46% รองลงมา เป็นรถใหญ่จอดริมทาง คิดเป็น 27% , การแข่งหรือเลี้ยวตัดหน้ากะทันหัน คิดเป็น 27%

และยังมีเรื่องของกรณีดื่มขับที่ได้มาในบางส่วน แต่ยังมีอีกบางส่วนที่อยู่ระหว่างรอผลตรวจแอลกอฮอล์ของผู้เสียชีวิตเพิ่มเติม ส่วนผลตรวจแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่คู่กรณี(ในกรณีเกิดเหตุที่มีคู่กรณี) พบว่าผลของทุกเคส มีแอลกอฮอล์เป็น 0

และเรื่องการสวมหมวกนิรภัย จากข้อมูลยังพบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยยังมีอยู่ค่อนข้างมาก ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566

สรุปผลการเรียกตรวจตามมาตรการหลัก

มาตรการ	จำนวนผู้บาดเจ็บ(คน)																รวม
	แยกเพศ		แยกอายุ (ปี)								แยกอาชีพ						
	ชาย	หญิง	อายุ 1-14	อายุ 15-19	อายุ 20-29	อายุ 30-39	อายุ 40-49	อายุ 50-59	อายุ 60-69	อายุ 70ปีขึ้นไป	เจ้าหน้าที่ของรัฐ	เกษตรกร	ค้าขาย	รับจ้าง	นักเรียน/นักศึกษา	อื่นๆ	
ไม่สวมหมวกกันชน	6,250	1,789	42	837	3,390	2,475	1,021	238	35	1	6	90	1,578	4,157	1,103	1,105	8,039
รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	647	76	3	111	371	154	64	19	1	-	-	7	88	391	159	78	723
ดื่มแล้วขับ	302	43	-	2	122	133	60	23	5	-	1	2	47	273	9	13	345
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	737	228	2	34	276	375	192	72	14	-	10	23	212	491	74	155	965
ไม่มีใบขับขี่	3,570	759	19	536	1,938	1,173	501	130	27	5	8	29	731	2,282	704	575	4,329
ความเร็วกว่ากำหนด	1,104	974	-	-	385	475	503	580	135	-	1	-	337	721	10	1,009	2,078
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	400	55	2	37	175	144	60	29	8	-	-	3	88	262	42	60	455
ขับรถย้อนศร	372	23	2	17	150	139	46	32	9	-	-	5	61	204	34	91	385
แข่งในที่คับขัน	186	55	-	1	65	79	58	25	13	-	4	2	49	139	18	29	241
ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ	108	45	-	8	46	55	28	11	4	1	-	5	35	86	11	16	153

%การดำเนินคดีเทียบกับเรียกตรวจ

ไม่สวมหมวกกันชน 73% , ดื่มแล้วขับ 6% , ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร 18% , ย้อนศร 19.58% , แข่งในที่คับขัน 3.1%

21

สรุปผลการเรียกตรวจตามมาตรการหลัก ที่เป็นการจัดการกระบวนกลางน้ำ หรือ การกวดขันจากทางเจ้าหน้าที่ตำรวจ สัดส่วนการดำเนินคดีเมื่อเทียบกับการเรียกตรวจ ไม่สวมหมวกกันชน คิดเป็น 73% , ดื่มแล้วขับ คิดเป็น 6% , ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร คิดเป็น 18% , ขับย้อนศร คิดเป็น 19.85% และการแข่งในที่คับขัน คิดเป็น 3.1%

สถิติผลการปฏิบัติ จุดตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2566 บข.น. วันที่ 29 ธ.ค.65 - 4 ม.ค.66								
หน่วย	A ตรวจวัด ทั้งหมด (ราย)	B พบมีแอลกอฮอล์ (ราย)	C เกินกฎหมาย กำหนด (ราย)	แยกผู้ขับขี่		แยกประเภทรถ (พบมีแอลกอฮอล์เกิน)		
				ชาย	หญิง	รถยนต์	จยย.	รถบรรทุก
บก.น.1	12	12	12	12	0	2	9	0
บก.น.2	108	0	0	45	2	14	4	0
บก.น.3	24	4	4	21	3	12	12	0
บก.น.4	352	40	37	36	4	15	21	0
บก.น.5	137	31	17	18	0	0	18	0
บก.น.6	205	8	8	8	0	1	7	0
บก.น.7	111	11	11	11	0	5	6	0
บก.น.8	247	37	37	35	2	14	23	0
บก.น.9	0	0	0	0	0	0	0	0
บก.จร.	3121	313	237	187	50	210	27	0
รวม	4317	456	363	373	61	273	127	0

พบมีแอลกอฮอล์(B) คิดเป็น 10.56% ของจำนวนที่ตรวจ(A) และ 79.61%ของจำนวนที่พบ(B) เกินกฎหมายกำหนด(C)

ผลตรวจแอลกอฮอล์จากด่านตรวจ จากจำนวนที่เรียกตรวจจำนวน 4,317 ราย พบว่ามีแอลกอฮอล์ คิดเป็น 10.56% ของจำนวนที่ตรวจ และ 79.61% ของจำนวนที่ตรวจพบ มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จากข้อมูลทำให้เห็นว่า การดื่มขับในช่วงเทศกาลยังเป็นเรื่องที่ควรให้ความสำคัญอยู่ เนื่องจากการดื่มขับเป็นสาเหตุและปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ



กระบวนการ “ต้นน้ำ”

กรุงเทพมหานครขับเคลื่อนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 มีการเร่งปรับปรุงกายภาพจุดเสี่ยง ตรวจสอบจุดก่อสร้างรวมถึงมีหน่วยซ่อมเร็ว มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ Social และยังมี การจัดกิจกรรมรณรงค์ปีใหม่ปลอดภัย เครื่องดื่มแอลกอฮอล์

กระบวนการ “กลางน้ำ”

เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มมากขึ้น มีการตั้งจุดตรวจเพื่อกวดขันวินัยจราจรและตรวจเมาเพิ่มมากขึ้น โดยปี 2566 มีจุดตรวจกวดขันวินัยจราจร จำนวน 293 จุด ตรวจเมา จำนวน 128 จุด

กระบวนการ “ปลายน้ำ”

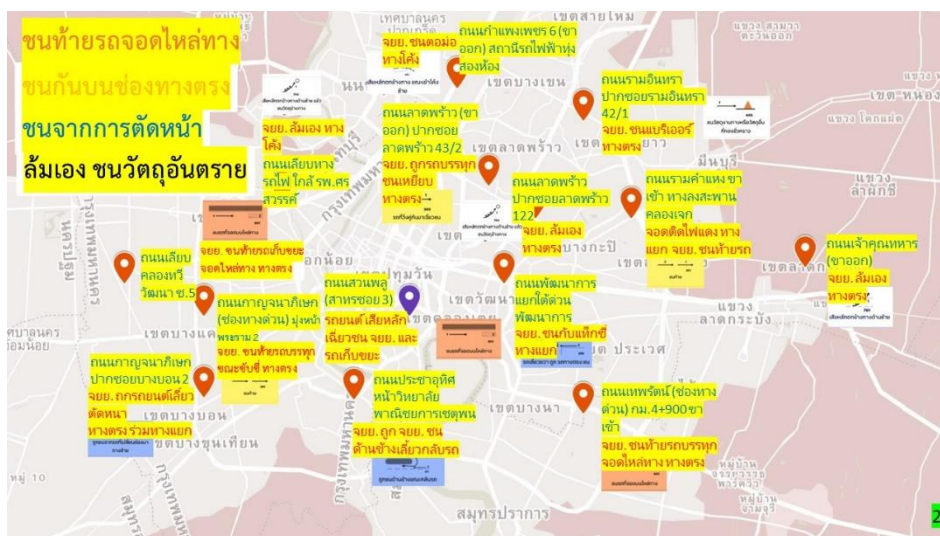
กระบวนการทั้งต้นน้ำและกลางน้ำ ส่งผลให้การเสียชีวิตลดลง แต่การบาดเจ็บก็ยังคงเพิ่มสูงขึ้น

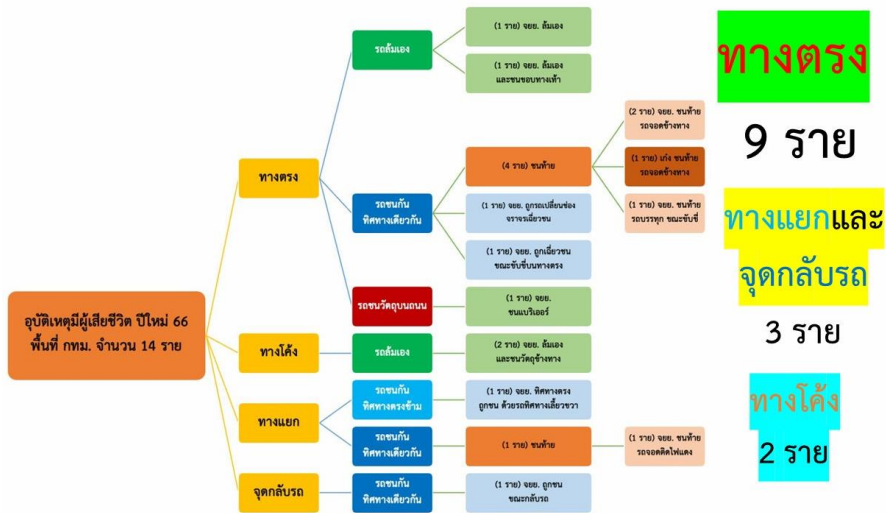
สถิติข้อมูลการเสียชีวิตในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่มีผู้เสียชีวิตจำนวน 14 ราย



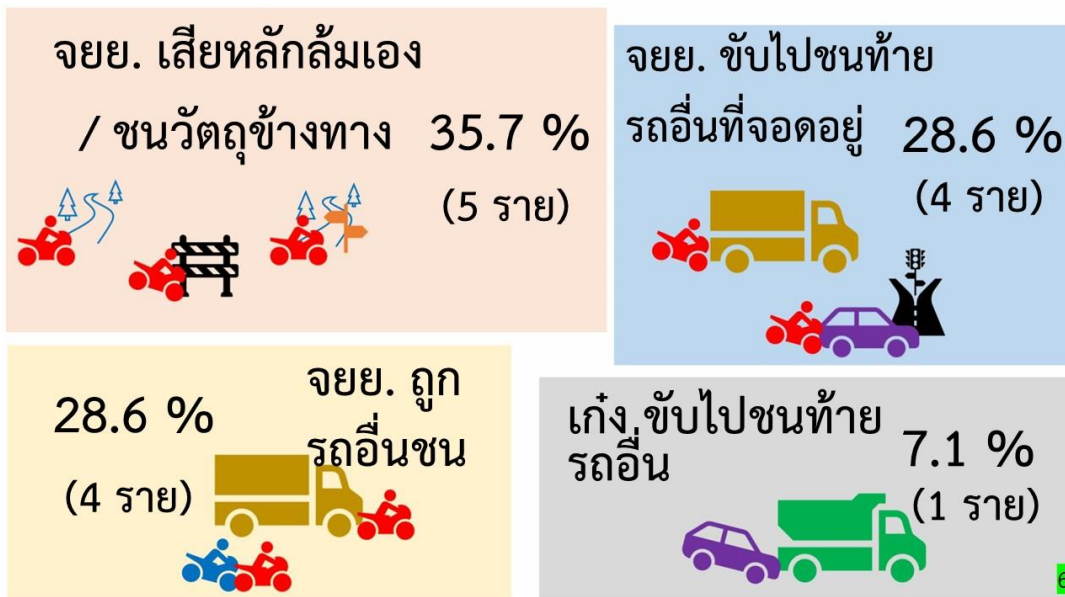
เมื่อแยกตามรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ จะแยกเป็น 4 ประเภท

- 1.ชนท้ายรถที่จอดบริเวณไหล่ทาง
- 2.ชนกันบนช่องทางตรง
- 3.ชนจากการตัดหน้า
- 4.ล้มเองหรือชนวัตถุอันตรายข้างทาง



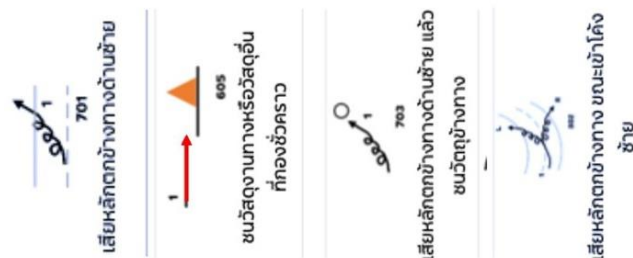


เมื่อพิจารณาจากลักษณะทางกายภาพ พบว่า เกิดเหตุจากทางตรง จำนวน 9 ราย เกิดเหตุจากทางแยก และจุดกลับรถ จำนวน 3 ราย และเกิดเหตุจากทางโค้งจำนวน 2 ราย



เมื่อคิดเป็นสัดส่วนจะเห็นว่า ลักษณะการเกิดเหตุที่เกิดบ่อยมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์เสียหลักล้มเอง หรือชนวัตถุข้างทาง มีจำนวน 5 ราย คิดเป็น 35.7% , รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ชับไปชนท้ายรถอื่นที่จอดอยู่ มีจำนวน 4 ราย คิดเป็น 28.6% , รถจักรยานยนต์ที่ถูกรถอื่นชน มีจำนวน 4 ราย คิดเป็น 28.6% , และ รถยนต์ชับไปชนท้ายรถคันอื่น มีจำนวน 1 ราย คิดเป็น 7.1%

รายละเอียดของลักษณะเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละ Case จำนวนทั้งหมด 14 ราย



รายที่ 1 วันที่ 29 ธ.ค. 2565 เวลา 03.30 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ส้มแดง)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนเจ้าคุณทหาร (ขาออก) ใกล้จุดกลับรถ ท่าทรายไปศรีประสม
เป็นถนนทางตรง ขนาด 3 ช่องจราจร คัดทิศทาง มีเกาะกลางแบบยก

รายที่ 4 วันที่ 30 ธ.ค. 2565 เวลา 21.50 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ส้มแดง ชนเบร็วเอร์)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนรามอินทรา ปากซอยรามอินทรา 42/1
จุดเกิดเหตุ เป็นถนนทางตรง ขนาด 3 ช่องจราจร คัดทิศทาง
มีเกาะกลางแบบยก กับด้วยแท่งคอนกรีตแบริเออร์ (เชกเกอร์) รางรถไฟฟ้า

รายที่ 10 วันที่ 2 ม.ค. 2566 เวลา 0.30 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ส้มแดง และชนเสาไฟฟ้า)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนเลียยทางรถไฟ (ช่วงโค้ง) ใกล้ รท.ศรีสวรรค์
จุดเกิดเหตุ เป็นถนนทางคู่ขนาน (ถนนราชนาครักษ์) ทางแยก สมทบทางโค้งซ้าย
ช่วงก่อนทางเข้าด้านกับด้านทางพิเศษ ดัดขึ้น เป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจร
(เดินรถทางเดียว) เลี้ยวซ้าย 1 ช่องจราจร และทิศทางตรง 2 ช่องจราจร

รายที่ 11 วันที่ 2 ม.ค. 2566 เวลา 4.00 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ส้มแดง ชนทางโค้ง)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนลาดพร้าว บริเวณปากซอยลาดพร้าว 122
จุดเกิดเหตุ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร คัดทิศทาง แบบมีเกาะกลางแบบยก
กับด้วยแท่งคอนกรีตแบริเออร์ (เชกเกอร์) รางรถไฟฟ้า
ไม่มีการตีเส้นจราจรบนพื้นทางที่ชัดเจน

รายที่ 12 วันที่ 2 ม.ค. 2566 เวลา 19.50 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ส้มแดง และชนคนขี่)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนกำแพงเพชร 6 ซอยบริเวณไฟฟ้านครหลวง
เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ไปกลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร
(แบ่งทิศทาง ด้วยเส้นจราจรเหลือง (บางช่วง) และเป็นเกาะกลางแบบยก
กับด้วยแท่งคอนกรีตแบริเออร์ (บางช่วง) กำแพงจุดเกิดอุบัติเหตุ
เป็นทางโค้งทางเบี่ยง กับด้วยแท่งคอนกรีตแบริเออร์



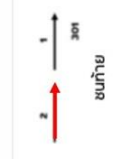
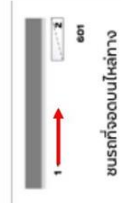
รายที่ 2 วันที่ 29 ธ.ค. 2565 เวลา 11.20 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ชนท้ายรถบรรทุก)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนเพชรตัด (ช่องทางด่วน) กม. 4+900 ซาเข้า แขวงบางนา
จุดเกิดเหตุ เป็นถนน ช่องทางหลัก ขนาด 4 ช่องจราจร/ทิศทาง
ส่วนทางคู่ขนาน ขนาด 4 ช่องจราจร/ทิศทาง

รายที่ 7 วันที่ 1 ม.ค. 2566 เวลา 5.00 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ชนรถจอด รถเก็บขยะ)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนเลียยคลองทวีวัฒนา ซ.5
เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ไปกลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง

รายที่ 13 วันที่ 3 ม.ค. 2566 เวลา 4.43 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย
(รถจักรยานยนต์ ชนกับอีกคัน ชนท้ายรถบรรทุก ขณะกำลังหยุดรอสัญญาณไฟจราจร ทางแยก)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ทางสามแยกคลองจิก ทิศทางลงสะพานา ถนนรามคำแหง ซาเข้า
เป็นถนนรามคำแหง ขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร
แบบเกาะยก แบริเออร์เชกเกอร์) ติดกับถนนเชื่อม พท. 3902
หรือถนนทางคู่ขนาน ทางหลวงหมายเลข 9 ตะวันออก

รายที่ 14 วันที่ 4 ม.ค. 2566 เวลา 4.00 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย
(รถจักรยานยนต์ ชนกับอีกคัน, ชนท้ายรถบรรทุก ขณะเคลื่อนตัว)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนกาญจนาภิเษก (พท.9) ช่องทางด่วน มุ่งหน้าพระราม 2
หน้า สนง.ประปาภาชีงจริย
เป็นถนนขนาด 3 ช่องจราจร/ทิศทาง (ช่องทางหลัก)
และทางคู่ขนาน ขนาด 4 ช่องจราจร/ทิศทาง

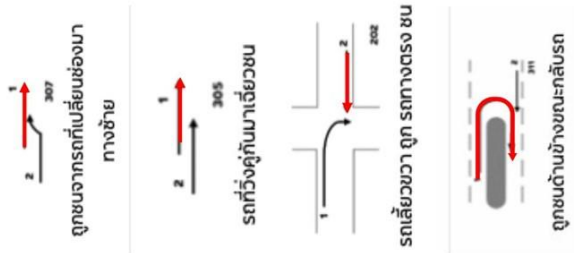
รายที่ 5 วันที่ 31 ธ.ค. 2565 เวลา 4.00 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย
(รถเก๋ง (คนขับมีปัญหาลุสสุขภาพ) หลับใน ชับพุ่งชนรถ จยย. และชน รถเก็บขยะ ที่จอดริมถนน)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนสวนพลู (สำหรับซอย 3) หน้า 7-11 สวนพลูซอย 8 มิ่งตลาดสวนพลู
จุดเกิดเหตุ เป็นถนนซอย ในเขตชุมชน (ขนาด 2 ช่องจราจร ไปและกลับ)
ไม่มีเกาะกลาง และมีการจอดรถริมถนน





รายที่ 3 วันที่ 30 ธ.ค. 2565 เวลา 16.50 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ชนกับอีกคัน ถูกรถยนต์ ปาดหน้า / ตัดหน้าเฉี่ยวชน จากการเปลี่ยนช่องจราจรที่ 2 เป็นช่องจราจรที่ 1)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนกาญจนาภิเษก ปากซอยถนนบางบอน 2
 จุดเกิดเหตุ เป็นทางคู่ขนาน ขนาด 3 ช่องจราจร (ถนนทางตรง - เลี้ยวขวาเพียง) ส่วนถนนช่องทางหลัก มีขนาด 3 ช่องจราจร มีเกาะกลางแบบยกขึ้น

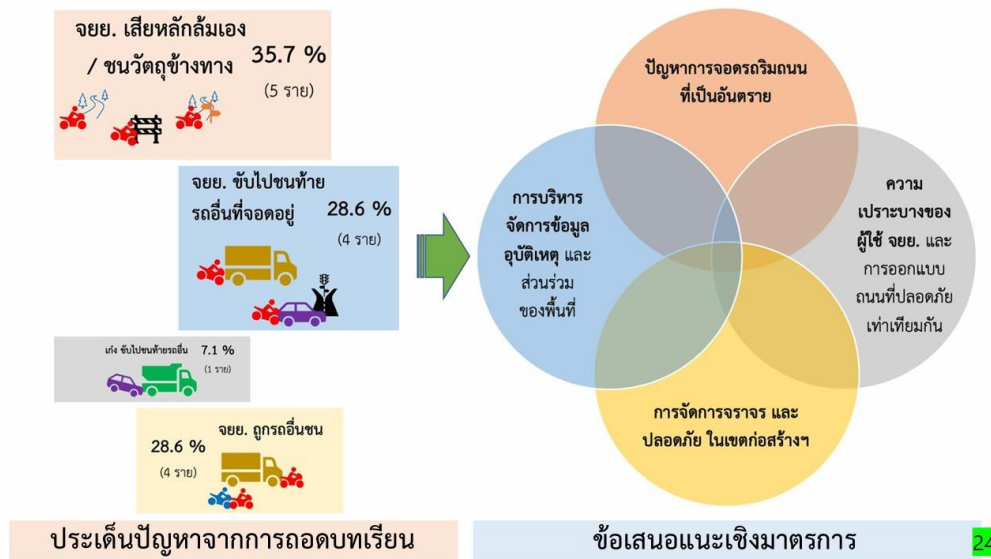
รายที่ 6 วันที่ 31 ธ.ค. 2565 เวลา 20.45 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ชนกับอีกคัน)
 รถจักรยานยนต์ (ทิศทางตรง) กำลังขับรถตรงผ่านทางแยก ถูกรถแท็กซี่ (ทิศทางตรงข้าม) เฉี่ยวขวา มาชน
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ทางสี่แยก ได้ค้นพบพัฒนาการ ถนนพัฒนาการ
 จุดเกิดเหตุ เป็นทางสี่แยก ตัดกันระหว่างถนนถนนพัฒนาการ ขนาด 2-3 ช่องจราจร ต่อทิศทาง (มีเกาะกลางกั้น) และถนนทางขึ้นลงทางด่วน และด้านเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษพัฒนาการ 1 มีขนาด 2-4 ช่องจราจร ต่อทิศทาง



รายที่ 8 วันที่ 1 ม.ค. 2566 เวลา 8.30 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ ชนกับอีกคัน)
 จยย. ถูกรถบรรทุกทับ ที่ขับตามมาเฉี่ยวชน บนช่วงถนนทางตรง
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนลาดพร้าว ซาออก ปากซอยลาดพร้าว 43/2
 จุดเกิดเหตุ เป็นถนนทางตรง ขนาด 2 ช่องจราจร ต่อทิศทาง มีเกาะกลางยกกั้นด้วยแท่งคอนกรีตเรียบเรื่ออร์ (เขตก่อสร้างฯ รถไฟฟ้า) ไม่มีการปิดเส้นจราจรบนพื้นที่ทางที่ชัดเจน

รายที่ 9 วันที่ 1 ม.ค. 2566 เวลา 22:38 น. มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (รถจักรยานยนต์ กลับรถ ชนกับอีกคัน)
สถานที่เกิดเหตุ (ศรค): ถนนประชาอุทิศ หน้าวิทยาลัยพณิชยการเชตุพน
 จุดเกิดเหตุ เป็นถนนในเขตชุมชน ขนาด 4 ช่องจราจร ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร แบบเกาะสี่ จุดเกิดเหตุเป็นช่วงทางตรง

การถอดบทเรียนจากรูปแบบการชนทั้ง 4 แบบ ได้มาเป็นข้อเสนอแนะเชิงมาตรการ ดังนี้



- 1.การบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุและมีส่วนร่วมของพื้นที่
- 2.ปัญหาการจราจรติดขัดที่เป็นอันตราย
- 3.ความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการออกแบบถนนที่ปลอดภัย
- 4.การจัดการจราจร และ ความปลอดภัยในเขตก่อสร้าง

1) ประเด็นปัญหาการจอดรถริมถนน ที่เป็นอันตราย

มาตรการควบคุมการจอดรถริมถนน บริเวณเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุและจัดให้มีพื้นที่จอดรถที่เหมาะสม

บูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมการจัดชุดรถลาดตระเวน/เคลื่อนที่เร็ว เพื่อตรวจสอบความไม่ปลอดภัยจากปัญหาการจอดรถริมถนนที่เป็นอันตราย โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่(ช่วงเทศกาล)



ประเด็นปัญหาการจอดรถริมถนนที่เป็นอันตรายโดยในส่วนนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาเสนอให้มีการควบคุมการจอดรถริมถนน โดยเฉพาะบนถนนสายหลัก บริเวณที่เสี่ยงเกิดอุบัติเหตุและจัดให้มีพื้นที่จอดรถที่เหมาะสม ปลอดภัยกับผู้ใช้งาน และบูรณาการ การทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมการจัดชุดรถลาดตระเวน หรือชุดเคลื่อนที่เร็วเพื่อตรวจสอบความไม่ปลอดภัยจากปัญหาการจอดรถริมถนนที่เป็นอันตราย โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ในช่วงเทศกาล

2) ประเด็นด้านความเปราะบางของผู้ใช้ จยย. และการออกแบบถนนที่ปลอดภัย เท่าเทียมกัน



พิจารณาการออกแบบถนนที่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ จยย. เช่น จัดทำช่องทางรถจยย. แยกจากรถขนาดใหญ่ รถใช้ความเร็วต่างกัน เป็นกลุ่มที่มีความเปราะบาง และเสียชีวิตสูงสุด

ตรวจสอบ ปรับปรุงแก้ไขกายภาพของถนน เพิ่มความสามารถการมองเห็น การติดตั้งอุปกรณ์ป้ายเตือน เครื่องหมายจราจรบนทางและจัดการวัตถุสิ่งอันตรายข้างทาง

พิจารณามาตรการจัดการความเร็วในเขตเมืองและเขตชุมชน ที่เหมาะสมกับบริบทพื้นที่และประเภทถนน

ประเด็นด้านความเปราะบางของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการออกแบบถนนที่ปลอดภัย เท่าเทียมกัน ในส่วนนี้จะมีการพิจารณาการออกแบบถนนที่มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เช่น จัดทำช่องทางรถจักรยานยนต์แยกจากรถขนาดใหญ่ เนื่องจากใช้ความเร็วที่ต่างกันและเป็นกลุ่มที่มีความเปราะบางและเสียชีวิตสูง

การตรวจสอบแก้ไขด้านกายภาพของถนน เพิ่มความสามารถในการมองเห็น การติดตั้งป้ายเตือน เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและจัดการวัตถุสิ่งอันตรายข้างทาง

การพิจารณามาตรการจัดการความเร็วในเขตเมืองและเขตชุมชนที่เหมาะสมกับบริบทพื้นที่และประเภทถนน

3) ประเด็นด้านการจัดการจราจรและ มาตรการความปลอดภัย เขตก่อสร้าง



มาตรการจัดการจราจรและความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างฯ การวางเบริเออร์คอนกรีตที่ปลอดภัย การเพิ่มระบบป้ายเตือน ไฟกะพริบ และไฟฟ้าส่องสว่างในเวลากลางคืน

การตีเส้นจราจรบนพื้นทางในพื้นที่เขตก่อสร้าง โดยจำเป็นจะต้องตีเส้นจราจร เพื่อกำหนดสิทธิการใช้งานที่ถูกต้อง ลดความสับสน และความขัดแย้งของผู้ร่วมใช้รถใช้ถนน

ประเด็นด้านการจัดการจราจรและมาตรการความปลอดภัยในพื้นที่ที่มีการก่อสร้าง พิจารณาให้มีมาตรการจัดการจราจรและความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง อาจเป็นการวางเบริเออร์คอนกรีตที่ปลอดภัย การเพิ่มระบบป้ายเตือน ทำไฟกะพริบและไฟฟ้าส่องสว่างในเวลากลางคืน และการตีเส้นจราจรบนพื้นทางในพื้นที่เขตก่อสร้างโดยจำเป็นที่จะต้องตีเส้นจราจรเพื่อกำหนดสิทธิการใช้งานที่ถูกต้อง ลดความสับสนและความขัดแย้งของผู้ร่วมใช้รถใช้ถนน

4) ประเด็นการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ และการมีส่วนร่วมพื้นที่

- ศปถ. เขต จัดตั้งศูนย์เฉพาะกิจฯ เผื่อระวังอุบัติเหตุช่วงเทศกาล เพื่อติดตาม เก็บรวบรวมข้อมูล และประสานงาน ในพื้นที่รับผิดชอบ
- ทีมสืบสวนอุบัติเหตุ ระดับ ศปถ. เขต
- ศปถ. เขต ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภาคีเครือข่าย และแนวร่วมในพื้นที่ ทำการวิเคราะห์ข้อมูล ร่วมถอดบทเรียน และหาวิธีแก้ไขในพื้นที่ตนเอง



ประเด็นการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ และการมีส่วนร่วมของพื้นที่ เสนอให้ทาง ศปถ.เขต จัดตั้งศูนย์เฉพาะกิจ เพื่อเผื่อระวังอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล เพื่อติดตาม เก็บรวบรวมข้อมูลและประสานงานในพื้นที่ที่รับผิดชอบ จัดตั้งทีมสืบสวนอุบัติเหตุระดับ ศปถ.เขต และศปถ.เขตร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภาคีเครือข่าย และแนวร่วมในพื้นที่ ทำการวิเคราะห์ข้อมูล ร่วมถอดบทเรียนและหาวิธีแก้ไขในพื้นที่ตนเอง

นพ.ธนะพงศ์ คิดว่าข้อมูลในส่วนของที่ปรึกษาและข้อมูลของบริษัทกลางๆ เป็นข้อมูลที่ดี แต่มีประเด็นที่เห็นข้อมูลชุดใหญ่ของบริษัทกลางๆ พบว่า 53% ของผู้เสียชีวิตในภาพรวมทั่วประเทศ เสียชีวิตในรัศมีใกล้บ้านไม่เกิน 5 กิโลเมตร ซึ่งไม่แน่ใจว่าการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ กทม. มีลักษณะที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกันหรือไม่ และประเด็นในเรื่องของการจอดรถริมทางที่เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการชนท้าย อย่างเช่นเคสที่เพิ่งเกิดล่าสุด รถจักรยานยนต์ชนท้ายรถขยะของกทม. คิดว่าเคสนี้เป็นความรับผิดชอบของกทม.โดยตรงกทม.ต้องวิเคราะห์และต้องมีมาตรการที่เป็นรูปธรรมในการเซฟชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นไปได้หรือไม่ที่กทม. จะพัฒนาระบบ Road Safety Audit เพื่อพิจารณาหาสาเหตุของความเสี่ยงสำหรับกลุ่มรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ กทม.

รศ.ดร.กัญวีร์ ในจำนวน 14 รายที่เสียชีวิต อยากทราบว่าเคสที่เมาขับมีทั้งหมดกี่เคส และประเด็นเรื่องการล้มเอง เยอะที่สุดคือ 5 ราย อยากให้มีรายงานว่าใน 5 รายนี้ สภาพถนน ผิวถนน เป็นอย่างไร เป็นทางโค้งหรือทางแยก เมาแล้วขับหรือไม่ และในเรื่องการชนท้ายรถคันอื่น 4 ราย อยากให้มีภาพถ่ายของท้ายรถบรรทุกหรือรถขยะว่ามีไฟท้ายรถที่ส่องสว่างเพียงพอ หรือมีป้ายสะท้อนแสงที่เพียงพอต่อการมองเห็นหรือไม่

สจส. ในประเด็นเรื่องรถขยะหรือรถน้ำของกทม.ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทางสจส.ได้ทำหนังสือ กำชับไปยังพนักงานขับรถของกทม.ทุกคน ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และในเรื่องของอุปกรณ์ที่ทำให้ท้ายรถขยะเห็นได้ชัดเจน ในส่วนนี้หัวหน้าบุญสมรับไปดำเนินการ

พล.ต.ต.จิรสันต์ เรียนที่ประชุมเพื่อเป็นข้อมูลเพิ่มเติม จากข้อมูลอุบัติเหตุของปีก่อน ประเด็นแรก จะเห็นว่ารถชนคนเดินทางเท่านั้นค่อนข้างเยอะ แต่ในปีนี้นั้นลดลง เนื่องจากทาง บข.น. มีการสั่งการให้แต่ละพื้นที่วิเคราะห์จุดเสี่ยงและตั้งจุดตรวจเพื่อกวดขันวินัยจราจร ประเด็นที่สองรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุล้มเองที่มีตัวเลขผู้เสียชีวิตถึง 9 ราย จะเห็นว่าปัญหานี้ก็ยังคงไม่หมดไป อาจเกิดจากหลายปัจจัยหลัก ในส่วนนี้คิดว่าจะต้องวิเคราะห์เชิงลึกให้มากขึ้น และเนื่องจากช่วงเทศกาลรถจะโล่งทำให้ผู้ขับขี่จะใช้ความเร็ว ทาง บข.น. มีมาตรการในการตั้งจุดตรวจเพื่อที่จะให้มีการชะลอความเร็วลง และเรื่องของพื้นที่เกิดเหตุ จะเห็นได้ว่าจากข้อมูล พื้นที่ บก.น.3 มียอดผู้เสียชีวิตลดลงจากปีก่อน คิดว่าการแก้ไขปัญหาลำนี้ ถ้าแก้ไขได้ตรงจุดก็จะมีส่วนในการลดอุบัติเหตุลงได้ สำหรับปี 2566 ต้องมีการวิเคราะห์เจาะลึกหาสาเหตุเพื่อที่จะได้มีการลงไปแก้ไขได้อย่างตรงจุดตรงประเด็น

นพ.ธนะพงศ์ ประเด็นรถขยะกทม. ผากข้อพิจารณาในการแก้ไขปัญหาเรื่องรถขยะของกทม.ที่จอดริมทางที่เป็นสาเหตุให้รถจักรยานยนต์พุ่งชนในหลายๆเคส นอกเหนือจากการแก้ไขที่ตัวปัจเจกหรือตัวบุคคลแล้ว แยกย่อยจากตัวปัจเจกควรเพิ่มในเรื่องของการอบรมหรือเพิ่มกิจกรรมในการกำกับ นอกจากนี้ยังมีเรื่องของสภาพแวดล้อม เช่น ตัวรถ ไฟส่องสว่างของท้ายรถ หรือลักษณะของถนน สภาพของถนน จึงมีความเห็นว่าจะมีการจัดการแก้ไขโดยให้ทำเป็น package

Inhouse จากข้อมูลพบว่าในกรณีที่เกิดเหตุรถจักรยานยนต์ล้มเอง ความรุนแรงมักเกิดจากรถจักรยานยนต์ชนวัตถุอันตรายข้างทาง เช่น การชนแบรีเออร์ การชนเสาไฟฟ้า และการชนเสาตอม่อ บริเวณทางโค้ง

รศ.ดร.กัณวีร์ จากรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ จะเห็นปัญหาในเชิงรายละเอียดค่อนข้างเยอะ โดยสาเหตุที่เรามักพบได้มากคือการชนท้ายรถบรรทุกที่จอดริมข้างทาง ยกตัวอย่างเคสรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถบรรทุกบริเวณถนนบางนา-ตราด เคสนี้ เกิดจากรถบรรทุกที่จอดริมข้างทางและยังบรรทุกสิ่งของยื่นออกมาเกินจากตัวรถ และในเคสนี้เกิดในช่วงเวลากลางวัน ไม่แน่ใจว่ามีการเมาขับเข้ามาร่วมด้วยหรือไม่ จึงเรียนถามทางบข.น.ว่าผลการตรวจแอลกอฮอล์นั้นจะได้มาเมื่อไหร่

พล.ต.ต.จิรสันต์ ในส่วนของผลการตรวจแอลกอฮอล์ ทางข.น.ได้มีการประสานไปยังฝ่ายสอบสวนให้ช่วยเร่งรัดติดตามผลตรวจมาโดยเร็วที่สุด

รศ.ดร.กัณวีร์ อีกหนึ่งประเด็น เคสที่ชนบริเวณถนนรามอินทรา ในพื้นที่ work zone ปัจจุบันพื้นที่ work zone ก็เป็นปัญหาหนึ่ง ของกทม. เนื่องจากกทม.มีพื้นที่ที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าค่อนข้างเยอะ ในเคสนี้อยากให้ทาง inhouse ช่วยอธิบายเพิ่มเติมว่าเหตุที่เกิดขึ้นมาจากสาเหตุของพื้นที่ work zone หรือไม่

Inhouse จากข้อมูลเคสรามอินทรา มีการวางแบริเออร์เพื่อปิดช่องทางจราจรทางด้านซ้าย และไม่มี การตีเส้นถนนเพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบ จึงอาจเป็นเหตุทำให้รถจักรยานยนต์พุ่งชนแบริเออร์

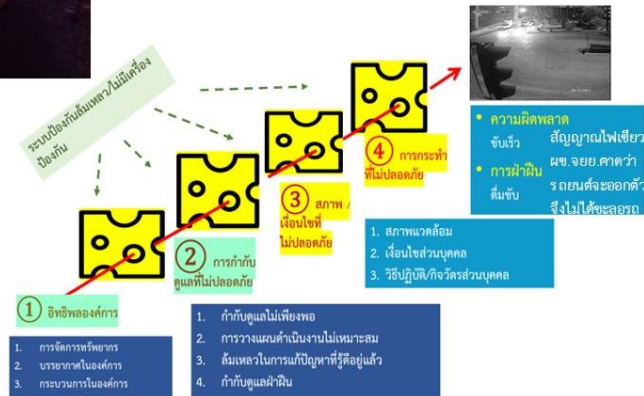
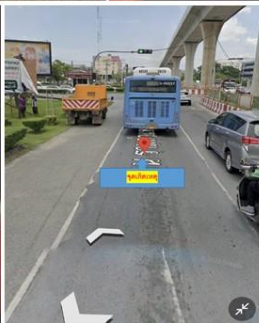
รศ.ดร.กัณวีร์ ผ่าข้อพิจารณาไปยังที่ปรึกษาว่า กทม.อาจจะต้องมีการทำ Road Safety Audit ในบริเวณ ที่เป็น work zone โดยให้ผู้รับเหมามีการรายงานเข้ามาเป็นระยะ ยกตัวอย่างกรณีโครงการก่อสร้างถนนของกรมทางหลวง จะมี recruitment ว่าที่ปรึกษาที่รับผิดชอบคุมงานก่อสร้างของโครงการจะต้องทำ Report Road Safety Audit รายงานในทุกเดือน เนื่องจากในเขตก่อสร้างหรือ work zone นั้นสภาพของหน้างานจะเปลี่ยนแปลงได้ตลอด มีการเปลี่ยนการกั้นถนนหรือปรับเปลี่ยนช่องทางจราจรตลอดเวลา ดังนั้นสภาพของการจราจรก็จะเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา เพราะฉะนั้นที่ปรึกษาต้องทำการตรวจสอบและชี้ปัญหาเพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาที่ทันต่อเหตุการณ์ ถ้าเป็นไปได้ ในโครงการรถไฟฟ้าต่างๆควรมีข้อกำหนดหรือข้อบังคับในการทำ Report Road Safety Audit ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง ไม่ควรละเลยในเรื่องนี้เนื่องจากเป็นเรื่องของความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

นพ.ธนะพงศ์ เพิ่มเติมในเรื่องการทำ Road Safety Audit ในบริเวณที่เป็น work zone คิดว่าจะต้องนำเสนอสิ่งที่ประมวลเบื้องต้นใน ศปถ.กทม. ให้ท่านผู้ว่าฯรับทราบ

Case Base (1)



สถานที่เกิดเหตุ ถนนรามคำแหง บริเวณทางลง สะพานคลองเจ็ด ถนนรามคำแหงขาเข้า เขต สะพานสูง ท้องที่ สน.บางชัน วันที่ 3 ม.ค.66 เวลา 05.00 น. จยย.ชนท้ายรถยนต์ที่จอดติดไฟแดง ผู้ขับขี่ รถจยย.เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ



Case Base อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถยนต์ วันที่ 3 มกราคม พ.ศ.2566 เวลา 05.00 น. บริเวณแยกไฟแดงสะพานคลองเจ็ด ถนนรามคำแหงขาเข้า เขตสะพานสูง พื้นที่ สน.บางชัน ลักษณะการเกิดเหตุ รถจักรยานยนต์ที่มาด้วยความเร็วพุ่งชนท้ายรถยนต์ที่จอดติดไฟแดงด้วยความแรง เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ

โดยมีข้อสังเกตดังนี้ จากเหตุการณ์นี้คาดว่ารถจักรยานยนต์คาดการณ์ว่ารถยนต์กำลังจะออกตัวจากแยกไฟแดง จึงไม่ได้มีการลดความเร็วลงเมื่อถึงบริเวณแยกไฟแดง และอาจมีเรื่องของการเมาขับเข้ามาร่วมด้วย จากการสอบถามญาติผู้เสียชีวิตให้ข้อมูลว่าก่อนเกิดเหตุ ผู้เสียชีวิตได้ไปกินเลี้ยงสังสรรค์ก่อนจะขับขึ้นรถจักรยานยนต์เพื่อกลับที่พัก แต่เนื่องจากผลการตรวจแอลกอฮอล์ยังไม่ออกจึงไม่สามารถชี้ได้ว่ามีปัจจัยการดื่มขับเข้ามาร่วมด้วยหรือไม่

นพ.ธนะพงศ์ ประเด็นของเคสนี้เรื่องการตรวจแอลกอฮอล์ เรียนถามทาง บข.น.ว่าในส่วนนี้มีการกำหนดเป็นมาตรฐานในการตรวจแอลกอฮอล์หรือไม่ว่าจะต้องรายงานผลภายในกี่ชั่วโมง

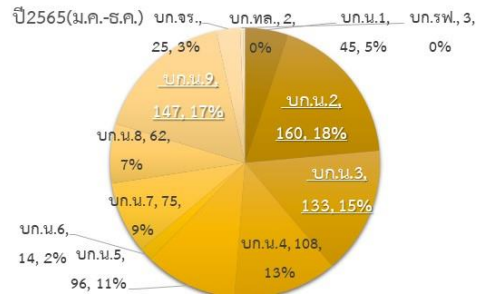
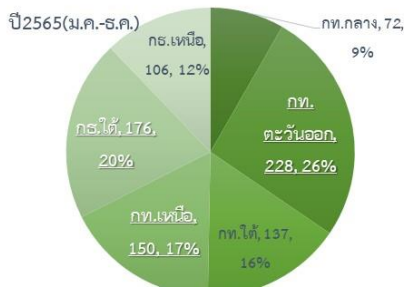
พล.ต.ต.จิรสันต์ เรียนแจ้งให้ทราบว่าในกระบวนการสอบสวนยังไม่มีกำหนดว่าจะต้องรายงานผลตรวจแอลกอฮอล์ภายในกี่วันหรือกี่ชั่วโมง ในส่วนนี้สิ่งที่ทำได้อาจจะเป็นการเร่งรัดเป็น case by case โดยพนักงานสอบสวนจะต้องไปเร่งรัดในกรณีพิเศษ และในส่วนของผู้เชี่ยวชาญในการตรวจนั้นอาจมีข้อจำกัดต่างๆในการตรวจ

นพ.ธนะพงศ์ ประเด็นเรื่องการตรวจแอลกอฮอล์ ฝากให้ฝ่ายเลขานุการประมวลว่า ในเรื่องการตรวจแอลกอฮอล์ เมื่อจะมีการเสนอไปยัง ศปด.กทม จะทำอย่างไรให้มีระบบการกำกับ การตรวจแอลกอฮอล์ที่เป็นมาตรฐาน และฝากไปยังกองป้องกันการบาดเจ็บในเรื่องของการตรวจแอลกอฮอล์จากศพ ในพื้นที่ต่างจังหวัดก็พบปัญหาการรายงานผลที่ช้าเช่นเดียวกัน

ฝ่ายเลขานุการ จะเห็นว่าเคสนี้ภาพที่ได้จากกล้อง CCTV นั้น ภาพค่อนข้างไกลและในการประสานขอคลิปจาก สจส. ในส่วนนี้พบปัญหาจากกล้องวงจรปิด ใน 14 เคส ได้คลิปที่ชัดที่สุดมาเพียง 1 คลิป จึงได้มีการหารือกับทางสจส.ว่าจะดำเนินการแก้ไขปรับปรุงอย่างไร

สจส. จากปัญหาเรื่องภาพจากกล้อง CCTV ได้มีการนำเรียนผู้บริหารว่าจะขอให้เจ้าหน้าที่จากทาง กทจ. ที่มีความเชี่ยวชาญเรื่องกล้อง เข้ามาร่วมประชุมกับคณะศรค.เพื่อหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเรื่องของกล้อง CCTV ซึ่เป้าว่ากล้องตัวไหนสามารถมองเห็นพื้นที่เกิดเหตุและได้ภาพเหตุการณ์ที่ชัดเจน และความรวดเร็วของภาพที่ได้เพื่อนำมาวิเคราะห์ต่อไป

ฝ่ายเลขานุการ สรุปประมวลผล ในปีใหม่ 2566 ในการขับเคลื่อนของ ต้นน้ำและกลางน้ำ ส่งผลให้ปลายน้ำมีผลลัพธ์ที่ค่อนข้างดีขึ้น แต่อาจต้องเพิ่มเติมว่าในส่วนไหนที่ยังข้อที่ควรแก้ไขอยู่ จะเห็นได้ว่านอกเหนือจากเทศกาลปีใหม่ ในทุกๆวันก็ยังคงมีผู้เสียชีวิตอยู่ เพราะฉะนั้นคณะศรค.จึงไม่ได้ให้ความสำคัญเฉพาะในช่วงเทศกาล แต่พยายามที่จะลดอุบัติเหตุจากเหตุการณ์ในช่วงเทศกาลเพื่อนำมาปรับใช้ในการแก้ไขปัญหาต่อไป



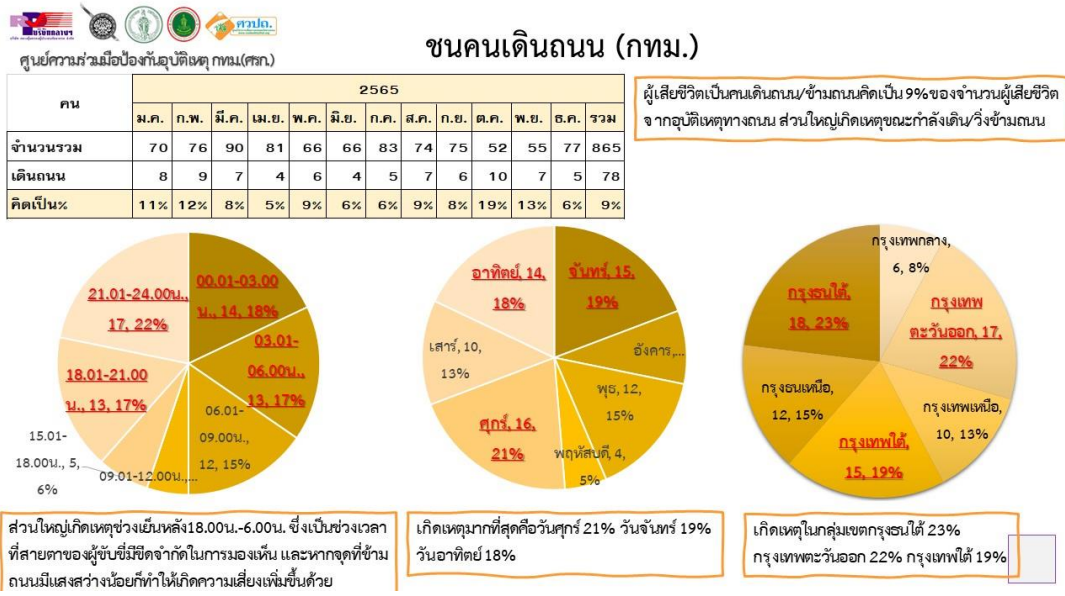
ภาพรวมการเสียชีวิตสะสมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี 2565 เพิ่มขึ้น +9.77% และภาพรวมการบาดเจ็บสะสมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้น +22.15% เมื่อแยกตามโซนพื้นที่ที่เกิดเหตุมากที่สุด อันดับแรกเป็น โซนกรุงเทพตะวันออก คิดเป็น 26% รองลงมาเป็นโซนกรุงธนใต้ คิดเป็น 20% และเมื่อแยกตามกลุ่มบก.น. ท้องที่ที่เกิดเหตุมากที่สุดเป็นอันดับแรก คือ บก.น. 2 โดยคิดเป็น 18% รองลงมาเป็น บก.น.9 คิดเป็น 17% และ บก.น.3 คิดเป็น 15%



- รศ.ดร.กัญวีร์** ประเด็นเรื่องข้อมูลการสวมหมวกของผู้เสียชีวิตใน 14 Case ช่วงเทศกาลในผู้เสียชีวิตทั้ง 14 Case นี้ สวมหมวกนิรภัยก็ร้าย ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยก็ร้าย หรือมีแต่สวมไม่ถูกต้องจึงหลุดออกจากศีรษะ เพื่อชี้ให้เห็นว่าผู้เสียชีวิตทั้งหมดไม่ได้สวมหมวกนิรภัยก็เปอร์เซ็นต์
- นพ.ธนะพงศ์** ในส่วนนี้คิดว่าเป็นเรื่องที่ดี แต่กังวลหน่วยงาน กลุ่มเจ้าหน้าที่กู้ชีพ โดยการที่จะโน้มน้าวให้ช่วยเก็บข้อมูลในส่วนนี้ค่อนข้างที่จะมีข้อจำกัดเยอะเนื่องจากด้วยความเร่งรีบ หรือเหตุผลต่างๆ คิดว่าข้อมูลชุดนี้อาจจะต้องใช้เป็นการ survey ในการสำรวจแทน ถ้าใช้เป็น Routine base หรือการเก็บข้อมูลแบบระบบเฝ้าระวัง ก็มีโอกาที่จะเกิดการ Error ได้
- รศ.ดร.กัญวีร์** สามารถแยกเฉพาะ 13 Case นี้ได้หรือไม่ ว่ามีการสวมหมวกหรือไม่อย่างไร เนื่องจาก Case อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะมีภาพถ่ายของผู้ประสบอุบัติเหตุ
- ฝ่ายเลขาฯ** สำหรับ 13 Case นี้ เรื่องของการไม่พบหมวกในที่เกิดเหตุหรือไม่สวมหมวก ในส่วนนี้สามารถแยกข้อมูลให้ได้ เนื่องจากจะมีภาพถ่ายในจุดเกิดเหตุ ณ เวลาที่เกิดเหตุ ในส่วนนี้จะดำเนินการดึงข้อมูลเพื่อสรุปเพิ่มเติมและแจ้งให้ที่ประชุมทราบต่อไป
- นพ.ธนะพงศ์** มีประเด็นเพิ่มเติมเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายเรื่องการสวมหมวก เป็นไปได้หรือไม่ในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ช่วยเชื่อมโยงไปยังข้อหาอื่นๆ โดยพูดให้เข้าใจง่ายคือถ้าไม่สวมหมวกจะโยงไปถึงข้อหาอื่นได้ เช่น ดัดแปลงสภาพรถ ,ใบขับขี่ เป็นต้น
- พล.ต.ต.จิรสันต์** เห็นด้วยในส่วนนี้ สามารถกำหนดนโยบายลงไปให้ทางทุกสน.ปฏิบัติตามได้ โดยให้แนวทางว่า ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยจะเป็นจุดพ่วงเล็งและเชื่อมโยงไปถึงข้อหาอื่นได้ แต่ก็ต้องคำนึงว่าการบังคับใช้กฎหมายนั้นจะมีประสิทธิภาพหรือไม่
- นพ.ธนะพงศ์** ผ่าทางทีมเลขาฯ ในปี 2566 เมื่อนำเสนอเรื่องหมวกเข้า ศปถ.ภทม. เรื่องหมวกน่าจะเป็นเรื่องหลักในการ Kickoff แบบมีส่วนร่วม
- รศ.ดร.กัญวีร์** สอบถามเรื่องการสวมหมวกนิรภัย เป็นไปได้หรือไม่ว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุแล้วไม่สวมหมวกนิรภัย บริษัทกลางฯ จะไม่จ่ายค่าชดเชยเยียวยา
- ฝ่ายเลขาฯ** ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กำหนดไว้ว่าไม่สามารถที่จะปฏิเสธการจ่ายได้ แม้กระทั่งกรณีเมาแล้วขับก็ต้องจ่ายค่าชดเชยเยียวยาให้กับผู้ประสบภัย เนื่องจาก พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มองในแง่ของการชดเชยเยียวยาเป็นหลัก และยังเป็น พ.ร.บ.ภาคบังคับ ที่กฎหมายกำหนดไว้ว่ารถทุกคันต้องทำประกันภัย เมื่อเป็นกฎหมายภาคบังคับ จึงไม่สามารถที่จะยกเว้นบางส่วนได้

ฝ่ายเลขานุการ

เรื่องของการแยกประเภทการสวมหมวกของผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต ในส่วนนี้จะทำการรวบรวมข้อมูลและแบ่งแยกเป็น 3 ส่วน คือ 1.สวม 2.ไม่สวม 3.หมวกกว้าง

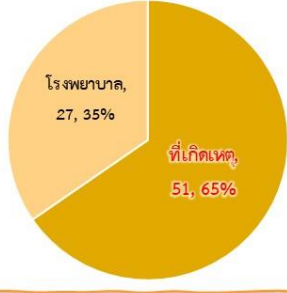
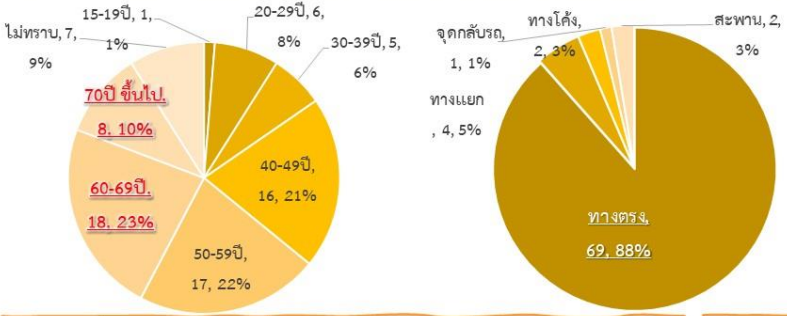
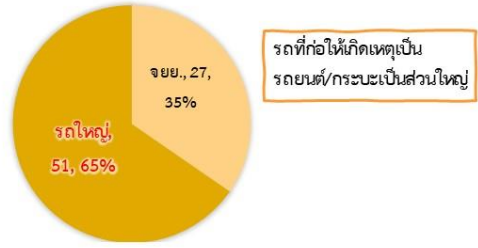


ข้อมูลการชนคนเดินเท้า ในปี 2566 จะเห็นว่าสถิติการชนคนเดินเท้าเสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้นกว่าปี 2565

ผู้เสียชีวิตเป็นคนเดินเท้าและคนข้ามถนนคิดเป็น 9% ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่เกิดเหตุขณะวิ่งข้ามถนน โดยวันและเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือวันศุกร์ช่วงเย็นหลังเวลา 18.00 - 6.00 น. และเกิดเหตุในกลุ่มเขตกรุงธนใต้มากที่สุด คิดเป็น 23%

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุทางถนน(ศรท.)

เพศ	2565													คิดเป็น	
	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	%	
ชาย	6	8	6	4	4	2	2	4	2	6	7	5	56	72%	
หญิง	2	1	1	0	2	2	3	3	4	4	0	0	22	28%	
รวม	8	9	7	4	6	4	5	7	6	10	7	5	78	100%	



ผู้เสียชีวิตอยู่ในช่วงอายุ60-69ปี คิดเป็น23% ช่วงอายุ50-59ปี คิดเป็น22% ช่วงอายุ40-49ปี คิดเป็น21% ช่วงอายุ70ปีขึ้นไป10% เห็นได้ว่าผู้สูงอายุ(อายุ60ปีขึ้นไป) คิดเป็น33%ของจำนวนผู้ที่เสียชีวิตขณะเดินข้ามถนน และคิดเป็น33%ของผู้สูงอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด

เนื่องจากคนเดินถนนเป็นกลุ่มเปราะบาง เมื่อถูกชนมักจะเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ โดยเฉพาะจุดที่เป็นทางตรงเนื่องจากรถมักวิ่งมาด้วยความเร็ว

รถที่ก่อให้เกิดเหตุเป็นรถยนต์หรือรถกระบะเป็นส่วนใหญ่ และเนื่องจากคนเดินถนนเป็นกลุ่มเปราะบาง เมื่อถูกชนมักจะเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ โดยเฉพาะจุดที่เป็นทางตรง เนื่องจากรถมักวิ่งมาด้วยความเร็ว ช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุด อยู่ในช่วงอายุ 60-69 ปี คิดเป็น 23%

Case Base (2)

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ ถนน(ศรท.)

ระบบป้องกันล้มเหลว/ไม่มีช่อง

1 อิทธิพลองค์การ

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยากาศในองค์การ
3. กระบวนการในองค์การ

2 การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

1. กำกับดูแลไม่เพียงพอ
2. การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม
3. สัมทรวโหมกับการแก้ปัญหาที่รู้ดีอยู่แล้ว
4. กำกับดูแลฝ่าฝืน

3 สภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อม ทางม้าลายขีดจาง ไม่มีป้ายเตือน
2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
3. วิถีปฏิบัติ/กิจกรรมส่วนบุคคล

4 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

- ความผิดพลาด คนเดินข้ามถนน มองด้านหน้า ไม่ได้มองด้านขวา เมื่อถึงกลางถนนคาดว่ากระแจะอีกด้านที่ติดสัญญาณไฟจะเคลื่อนตัวจึงรีบวิ่ง
- การฝ่าฝืน ผู้ขับซึ้งยอ ไม่หยุดให้คนข้ามถนน บริเวณทางม้าลาย

วันที่ 26/12/65 เวลา 7.00 น. จยย.ชนคนเดินข้ามถนน เหตุเกิดที่ ปากซอยอ่อนนุช 37/1 เขตคลองเตย ท้องที่ สน.พระโขนง จยย.มาจากสุขุมวิท ตามถนนอ่อนนุช ในช่องทางการเดินรถที่ 2 มุ่งหน้าถนนศรีนครินทร์ ผู้เสียชีวิต เดินข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย (รักษาก่อนเสียชีวิต)

49

Case Base อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนคนเดินข้ามถนน วันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2565 เวลา 07.00 น. บริเวณปากซอยอ่อนนุช 37/1 เขตคลองเตย ท้องที่ สน.พระโขนง ลักษณะการเกิดเหตุ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขี่มาจากถนนสุขุมวิทมุ่งหน้าถนนศรีนครินทร์ ที่ช่องทางที่ 2 นับจากขอบทางด้านซ้าย เมื่อถึงบริเวณจุดทางข้ามม้าลาย ได้เกิดอุบัติเหตุชนกับผู้ข้ามก่อนที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะพุ่งมากระแทกกับรถยนต์ที่จอดติดไฟแดงอยู่เลนตรงข้าม ในเหตุการณ์นี้ผู้ข้ามทางม้าลายได้รับบาดเจ็บและเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาล ก่อนที่จะเสียชีวิตในเวลาต่อมา

โดยมีข้อสังเกตดังนี้ จากเหตุการณ์นี้คาดว่าผู้ข้ามถนน เดินข้ามถนนโดยมองด้านหน้า ไม่ได้มองด้านขวา เมื่อถึงช่วงกลางถนนระหว่างเลน 1 กับ 2 คาดว่ารถที่ติดสัญญาณไฟจราจรฝั่งตรงข้ามจะเคลื่อนตัวจึงรีบวิ่งข้าม ประกอบกับรถจักรยานยนต์ที่ไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย โดยอาจมีปัจจัยทางสภาพแวดล้อมร่วมด้วย เช่น ทางม้าลายที่ซีดจาง และไม่มีป้ายเตือนก่อนถึงทางม้าลาย

รศ.ดร.กัณวีร์

อุบัติเหตุใน Case นี้เชื่อมโยงกับข้อมูลการชนคนเดินข้าม ทั้ง 78 รายที่ถูกชนแล้วเสียชีวิตเกิน 90% เป็นคนเดินข้ามและส่วนใหญ่เป็นช่วงเวลากลางคืนซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ามีปัจจัยในการมองเห็นข้ามาร่วมด้วย จึงอยากทราบว่าในบรรดาคนข้ามถนนที่ถูกชนเสียชีวิต มีกี่% ที่ถูกชนบริเวณทางข้ามมาลัยและถูกชนบริเวณทางข้ามที่ไม่มีทางมาลัย และในบริเวณที่ถูกชน เป็นถนนรูปแบบลักษณะใด เป็นถนนกึ่งเลน มีเกาะกลางหรือไม่

ฝ่ายเลขานุการ

ในส่วนนี้ต้องรบกวนทางสจส.ช่วยรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม

สจส.

ประเด็นเรื่องการชนคนเดินทางข้าม ทางกรุงเทพมหานครได้มีการประชุมหารือร่วมกัน โดยมีท่านรองวิษณุ รองฯผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นประธาน หารือร่วมกันเกี่ยวกับทางข้ามที่มีลักษณะเป็นถนน 4 เลนที่ไม่มีเกาะกลาง ท่านมีแนวคิดว่าจะทำเกาะกลางขนาดเล็ก และมีป้ายเตือนสำหรับทางข้าม ให้มีจุดพักสำหรับรอข้ามถนนเพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนน โดยจะมีการเริ่มดำเนินการในช่วงปีงบประมาณ 2566

ฝ่ายเลขานุการ

นอกเหนือจากเรื่องเกาะกลางทางข้าม ยังมีเรื่องของป้ายเตือนกำหนดความเร็วก่อนถึงทางข้าม เพื่อให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วลงจนถึงจุดข้าม ในส่วนนี้ได้มีการพูดคุยกันในปี 2565 จึงเรียนสอบถามทาง สจส. ถึงความคืบหน้าในประเด็นนี้

สจส.

ทางสจส.ได้มีการดำเนินการปรับปรุงทางมาลัยเกือบทุกจุด และมีการติดตั้งป้ายเตือนเพิ่มเติม ส่วนในเรื่องของป้ายเตือนก่อนถึงทางข้ามความคืบหน้าในส่วนนี้จะนำเสนอเรียนให้ทราบในที่ประชุม ศปถ.กทม.ครั้งต่อไป

นพ.ธนะพงศ์

ประเด็นในเรื่องการกำหนดความเร็วก่อนถึงทางข้าม เป็นกฎหมายพ.ร.บ.จราจรทางบก ล่าสุดที่ออกในราชกิจจานุเบกษา ข้อ 12 ความว่า ในกรณีที่ทางเดินรถหรือช่องเดินรถใดมีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดในกฎกระทรวงนี้ ให้การขับรถในทางเดินรถหรือช่องเดินรถนั้นใช้อัตราความเร็วไม่เกินที่เครื่องหมายจราจรดังกล่าวกำหนด โดยพูดให้เข้าใจง่ายคือ ถ้ามีการ marking ลงไปบนพื้นถนน สามารถนำไปกำหนด speed zone เพื่อจำกัดความเร็วในพื้นที่นั้นได้ และใน Case ชนคนข้ามที่อ่อนนุชคิดว่ามีหลายปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งเรื่องของพฤติกรรมและเรื่องของกายภาพ สิ่งที่ต้องแก้ไขในส่วนแรกคือปัจจัยทางกายภาพที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เช่น มีเรื่องของซอย ทางข้ามที่เป็นถนน4เลน และในการทำเกาะกลางยังไม่มั่นใจว่าจะเป็นการป้องกันผู้ข้ามได้จริงหรือไม่ และไม่แน่ใจว่าในจุดนี้ยังเหมาะสมที่จะเป็นทางข้ามหรือไม่

รศ.ดร.กัญวีร์

ในประเด็นนี้ การทำเกาะกลาง ทำแล้วอาจจะปลอดภัยกับคนข้าม แต่ก็มีความเสี่ยงในด้านของผู้ขับขี่ ต้องดูรูปแบบของการออกแบบและตำแหน่งของเกาะกลาง เนื่องจากถนนในกทม.มีความหลากหลาย ต้องปรับรูปแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่นั้น

นพ.ธนะพงศ์

สิ่งที่ต้องแก้ไขทั้งเรื่องของกายภาพและเรื่องพฤติกรรมของตัวบุคคล ในมุมมองคนข้ามต้องการวิธีการสื่อสารสร้างความรับรู้ในการคาดการณ์ และการประเมินสถานการณ์ก่อนข้ามถนน

รศ.ดร.กัญวีร์

ปัจจัยหนึ่งทางด้านกายภาพที่ควรพิจารณาปรับแก้คือการตีเส้นหยุดก่อนถึงบริเวณทางข้าม ควรตีเส้นหยุดให้ห่างจากทางข้ามทางม้าลายอย่างน้อย 2 เมตรขึ้นไป เพื่อความปลอดภัยของผู้ข้ามทาง โดยการตีเส้นให้ห่างจากทางข้ามทางม้าลายจะช่วยให้ผู้ข้ามสามารถมองเห็นรถในเลนที่สองได้มากขึ้นเพื่อประเมินสถานการณ์ก่อนที่จะตัดสินใจข้ามถนน รวมถึงการตีเส้นหยุดที่ห่างออกมาจากบริเวณทางข้ามนั้น ทำให้รถที่มาจากหลายช่องทางมองเห็นคนข้ามถนนได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

โครงการ/กิจกรรม ที่เกี่ยวข้องในปี 2566

กิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร (คป)

เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม
พิทักษ์ความปลอดภัยบนท้องถนน

แนวคิดกิจกรรม
จัดกิจกรรมสร้างความเข้าใจให้กับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ผู้คนในสังคมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่ถูกต้อง พร้อมกันนี้เพื่อพัฒนาระบบจราจร ให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น พร้อม ผู้ปกครอง และสมาชิกในครอบครัว

เป้าหมายของกิจกรรม

- สร้าง "เยาวชนคิดต่าง" จากโรงเรียน 6 กลุ่มเขต 16 เป็น "ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยบนท้องถนน" และ
- สร้าง "โรงเรียนคิดต่าง" ที่เป็นโรงเรียนต้นแบบ ประการและระบบองค์กร ด้านความปลอดภัยทางถนน

กลุ่มเป้าหมาย

- เยาวชนระดับชั้นประถมศึกษาตอนปลาย (ป.4 - ป.6)
- จำนวน 72 คน จากโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร (18 โรงเรียน จาก 6 กลุ่มเขต)

วิธีการดำเนินงาน

1. ฝึกอบรมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ผู้คนในสังคมเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน
 - สร้างการมีส่วนร่วมและ
 - สนองคืนเยาวชน
 - จัดกิจกรรมร่วมกับผู้ปกครอง และผู้เกี่ยวข้องในชุมชน
 - สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนน
2. คัดเลือกเยาวชน ระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 โรงเรียนต้นแบบกรุงเทพมหานคร จาก 431 โรงเรียน คิดเป็นร้อยละ 18 โรงเรียน จาก 6 กลุ่มเขต (กลุ่มเขต 1 โรงเรียน) โดยมีโรงเรียนคัดเลือกจำนวนรวมทั้งสิ้น 4 คน รวม 72 คน
3. จัดเวที 18 โรงเรียน ครั้งที่ 1 เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้ปกครอง ผู้ครู อาจารย์ และ "โรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยบนท้องถนน"
4. จัดกิจกรรม Online ฝึกอบรม Young Road Safety Camp เพื่อเสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนให้กับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
5. จัดกิจกรรม Online นำเสนอผลงาน ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ผู้คนในสังคมเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน
6. จัดเวที 18 โรงเรียน ครั้งที่ 2 เพื่อรายงานผลการดำเนินงานกิจกรรมของ 18 โรงเรียน พร้อมคัดเลือกนักเรียนที่ชนะเลิศ กิจกรรม "เยาวชนคิดต่างปลอดภัย" และโรงเรียนที่มีคะแนนสูงสุดจากจุด 5 โรงเรียน
7. จัดงาน Road Safety All Stars Day และงานรณรงค์โรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน ณ สนามกีฬา "เยาวชนคิดต่างปลอดภัย"

การติดตามประเมินผลการสวมหมวกเด็ก

54

โครงการที่ 1 “เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม พิทักษ์ความปลอดภัยบนท้องถนน” กิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร โดยแนวคิดกิจกรรมคือการจัดกิจกรรมเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับตัวแทนเยาวชน เพื่อให้เป็นต้นแบบ มีภาวะผู้นำและริเริ่มพฤติกรรมรักษวินัยจราจร เป็นกำลังสำคัญในการ

เปลี่ยนท้องถนนกรุงเทพมหานครให้มีความปลอดภัย พร้อมทั้งส่งต่อพฤติกรรมรักชีวิตวินัยจราจรถึงเพื่อนๆและส่งต่อไปสู่ผู้ใหญ่ เช่น พ่อแม่ ผู้ปกครอง และสมาชิกบนท้องถนน

เป้าหมายของกิจกรรม

- 1.สร้าง“เยาวชนติดดาว”จากโรงเรียนใน 6 กลุ่มเขต ให้เป็น “ผู้พิทักษ์ความปลอดภัยบนท้องถนน”
- 2.สร้าง“โรงเรียนติดดาว”ที่จะเป็นโรงเรียนต้นแบบ ประกาศวัฒนธรรมองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน

กลุ่มเป้าหมาย คือเยาวชนระดับชั้นประถมศึกษาตอนปลาย หรือ ป.4 ถึง ป.6 จำนวน 72 คน จากโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร (18 โรงเรียนจาก 6 กลุ่มเขต)

รศ.ดร.กัญวีร์ ประเด็นโครงการ “เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม พิทักษ์ความปลอดภัยบนท้องถนน” มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้ทาง สจส.พิจารณา ดังนี้ 1.Show Case ให้กับเด็กนักเรียนได้ดู อาจจะเลือกเป็นคลิปที่ไม่ได้มีความรุนแรงมาก สื่อให้เห็นจากเหตุการณ์ตัวอย่างว่า ถ้าข้ามถนนโดยไม่ระมัดระวังอาจก่อให้เกิดเหตุเหมือนคลิปกดังกล่าว 2.ยกประเด็นตัวอย่าง เช่น ถ้าสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันศีรษะได้ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ , การใช้ Car Seat สามารถลดความรุนแรงหรือป้องกันไม่ให้เสียชีวิตได้

สจส. **รับทราบดำเนินการในส่วนนี้**

นพ.ธนะพงศ์ เห็นด้วยกับการวัดผลที่ตัวเด็ก แต่อยากเห็นปลายทางของโครงการนี้ที่มีการวัดผลในเชิงระบบ โจทย์คือสำนักงานการศึกษาจะประยุกต์หรือ scale up โครงการนี้ได้ด้วยระบบของ กทม.อย่างไร อยากเห็นการขับเคลื่อนในเชิงระบบ

ฝ่ายเลขานุการ เรียนแจ้งที่ประชุมเพิ่มเติมในประเด็นนี้ เนื่องจากสำนักงานการศึกษาให้โรงเรียนในสังกัด กรุงเทพมหานคร มีชั่วโมงสำหรับการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน ให้เด็กไปเตือนผู้ใหญ่ หรือลูกไปเตือนพ่อแม่ โดยให้แต่ละโรงเรียนกำหนดรูปแบบของตัวเองและอีกประเด็น สืบเนื่องจากโครงการหมวกเด็ก 126,117 ใบ ที่ทางสมาคมประกันวินาศภัยและบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด มอบให้กับกรุงเทพมหานคร ได้มีการพูดคุยเรื่องกระบวนการติดตามประเมินผล เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนที่เป็นรูปธรรม หรือนำไปใช้สวมจริง จึงมีการพูดคุยเพื่อกำหนดการประเมินผลกับทางสำนักงานการศึกษาซึ่งจะต้องเป็นผู้ดำเนินการและต้องมีการบรรจุลงในวาระในศปถ.กทม.เพื่อรายงานให้ที่ประชุมทราบ



โครงการ "ความร่วมมือเพื่อสร้างการขับขี่ที่ปลอดภัยในกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์"



- การประเมินผล —> ความรู้ / ทักษะ / การนำไปใช้ประโยชน์
- 1 ประเมินผล Pre/Post test กลุ่มแกนนำที่เข้าร่วมอบรม
 - 2 ประเมินผลแบบ Focus Group ในประเด็นความเสี่ยงที่พบเจอและความเสี่ยงที่เกิดกับผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ
 - 3 ประชุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stake Holder) เพื่อร่วมออกแบบการเชื่อมโยงข้อมูล หนุนเสริมการขับเคลื่อน

โครงการที่ 2 การขับเคลื่อนการทำงานคณะกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะมีการขับเคลื่อนรวมทั้ง 10 คณะ หรือ 10 บก. ในปีนี้จะมีการขับเคลื่อนที่เป็นกระบวนการกลางน้ำที่จะเห็นภาพชัดเจนมากขึ้น จะมีการใช้ข้อมูลเพื่อประมวลผลในการวางแผน โดยการนำข้อมูลมาใช้เพื่อวางแผนในการตั้งจุดตรวจหรือด้านอื่นๆ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายหรือการดำเนินการในกระบวนการกลางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สจส. เรียนแจ้งความคืบหน้าของคณะกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมาย ได้มีการนำเสนอไปยังท่านผู้ว่าฯ ปัจจุบันเรื่องอยู่ที่ห้องผู้ว่าฯ และคาดว่าจะเซ็นอนุมัติโครงการไม่เกิน สัปดาห์

ฝ่ายเลขาฯ ถ้ามีความคืบหน้าในโครงการนี้จะนำมาสรุปเพิ่มเติมให้ที่ประชุมได้ทราบต่อไป

โครงการที่ 3 “ความร่วมมือเพื่อสร้างการขับขี่ที่ปลอดภัยในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์”

เมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2566 นายณรงค์ เรืองศรี รองปลัดกรุงเทพมหานคร ในฐานะประธาน คณะอนุกรรมการด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ ไปเป็น ประธานเปิด โครงการ “ความร่วมมือเพื่อสร้างการขับขี่ที่ปลอดภัยในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์” ซึ่งได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนหลายหน่วยงาน อาทิ โรงเรียนทักษะพิพัฒนา (SCG) ,บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ,กรุงเทพมหานคร ,สสส. ,ศวปถ. ฯลฯ

ผู้เข้าร่วมงานจะได้รับชมรับชมวีดิทัศน์สื่อการเรียนรู้ทักษะการขับขี่ปลอดภัย และมีการเสวนาการสร้าง ความร่วมมือเพื่อสร้างการขับขี่ที่ปลอดภัยในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ มีวิทยากรจาก สสส. , สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร , โรงเรียนทักษะพิพัฒนา (SCG), บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ จำกัด

กิจกรรมที่จะเกิดขึ้น

1. การฝึกอบรมและทำ Workshop ในรูปแบบ Onsite โดย SCG
2. กิจกรรม 12 คลิป 12 คัน ของรถจักรยานยนต์ที่เป็นไรเดอร์

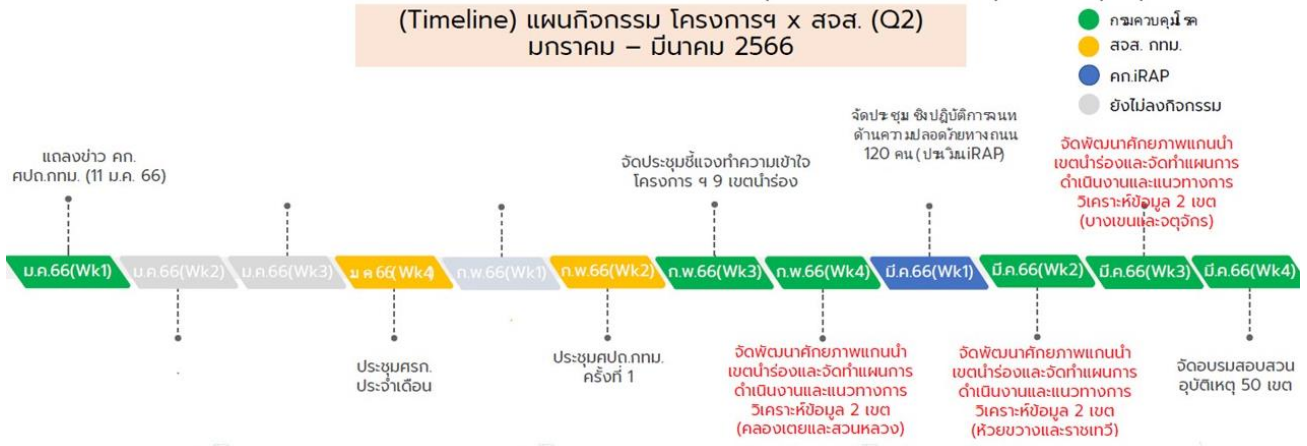
บท.รณะพงค์

ต้องมีการปรับปรุงเรื่องระบบการจัดการ ในส่วนนี้ดำเนินการร่วมกับสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน หรือ สสปท. หน่วยงานในสังกัด กระทรวงแรงงาน ปัจจุบัน สสปท.กำลังทำคู่มือเรื่องความปลอดภัยของกลุ่มไรเดอร์ ได้มีการ ประชุมร่วมกันโดยที่ประชุมมีความเห็นตรงกันว่า จะจับมือกับทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการใช้ข้อมูลการตัดแต้มใบขับขี่ที่ทางตำรวจมี ให้เชื่อมโยงกับ platform ต้นสังกัดของ กลุ่มไรเดอร์ ในกรณีถ้าไรเดอร์โดนตัดแต้ม บริษัทต้นสังกัดหรือ platform จะต้องรับทราบ ซึ่งในส่วนนี้ platform ต้องไปขยับใน 2 step คือ 1. platform จะต้องสื่อสารให้กลุ่มไรเดอร์รู้ว่าข้อมูลการตัดแต้มใบขับขี่จะไม่เป็นข้อมูลที่ถูกปกปิด ทาง platform จะสามารถรู้ได้ว่าไรเดอร์คนไหนโดนตัดแต้มใบขับขี่กี่แต้ม 2.ปรับใช้เรื่องการตัดแต้มให้มีส่วนในการ ประเมินผลงานของกลุ่มไรเดอร์

สรุปโครงการนี้จะขับเคลื่อนในทั้งสองด้าน คือ 1.การพัฒนาทักษะปัจเจกหรือตัวบุคคล 2. การวางระบบ safety ในกลุ่มไรเดอร์ ปรับปรุงเรื่องเงื่อนไขเพื่อลดความเสี่ยงในเชิง สภาพแวดล้อมของไรเดอร์

ควรมีการนำ Case ที่เกิดอุบัติเหตุจากกลุ่มไรเดอร์ มาวิเคราะห์เชิงลึกในที่ประชุม ศรท.ครั้งต่อไป โดยวิเคราะห์ในมุมของ Human Factor และสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อไรเดอร์ เพื่อส่ง ข้อมูลไปยัง platform ในการพิจารณาถึงปัญหาที่เกิดขึ้น

(Timeline) แผนกิจกรรม โครงการฯ x สอส. (Q2)
มกราคม – มีนาคม 2566



โครงการที่ 4 การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน โดยมี สปส.เขตนำร่อง 9 เขต ได้แก่ คลองเตย สวนหลวง ห้วยขวาง ราชเทวี บางเขน จตุจักร ทวีวัฒนา บางขุนเทียน และ ทุ่งครุ

การขับเคลื่อนในส่วนแรก วันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2566 จะเป็นการจัดประชุมเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจโครงการ 9 เขตนำร่อง โดยมีการบรรยายในเรื่องของกลไกการทำงานของ สรท./สปส. ในช่วงเช้า รวมถึงการทำ workshop ฝึกปฏิบัติในช่วงบ่าย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ช่วงเช้าจะมีการบรรยายใน 3 หัวข้อหลักดังนี้

1. “การทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของสปส.สู่สปส.เขต” โดย นายธนนท์ชัย เมฆประเสริฐวิวิช ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
2. “ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและการนำไปใช้ประโยชน์” โดยกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค
3. “กลไกการทำงานของสรท.และการวิเคราะห์เชื่อมโยงข้อมูลสู่สปส.เขต” โดย นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารองค์กรและลูกค้าสัมพันธ์ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด

กิจกรรมในช่วงบ่าย จะมีการทำ work shop ฝึกปฏิบัติ ในหัวข้อ “วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงสำคัญและหาแนวทางการแก้ไขปัญหาของพื้นที่กรุงเทพมหานคร” โดยนายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร ผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และ รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย

วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ

ประเด็นเพิ่มเติมที่ 1

เรื่องการตรวจแอลกอฮอล์ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร หรือกับที่ประชุมเรื่องการติดตามผลตรวจ แอลกอฮอล์ที่มีความล่าช้า รวมถึงข้อจำกัดต่างๆของทางโรงพยาบาล จึงหารือร่วมกันในที่ประชุมว่าจะหาวิธีการ ใดๆที่ทำให้ได้ผลตรวจแอลกอฮอล์กลับมารวดเร็วขึ้น โดยมีข้อสรุปแล้วดังนี้ ทางกองป้องกันการบาดเจ็บ จะทำหนังสือเชิญร่วมกับ บข.น. ส่งไปยังโรงพยาบาลเพื่อเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาหารือร่วมกัน

นพ.ธนะพงศ์ มีความเห็นว่าควรเชิญรพ.หรือตัวแทนมาหารือร่วมกันร่วมในการวางแผนทางเพื่อปฏิบัติใน เรื่องของการตรวจแอลกอฮอล์ เพื่อรองรับการตรวจแอลกอฮอล์ในช่วงปกติและช่วงเทศกาล

ฝ่ายเลขานุการ ในประเด็นนี้ไม่ได้เกี่ยวกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจเพียงอย่างเดียว แต่เกี่ยวข้องกับทาง โรงพยาบาลด้วยที่ต้องให้เกิดความรู้และให้ความร่วมมือ จากปัญหาที่พบคือโรงพยาบาล ในกรุงเทพมหานครค่อนข้างที่จะมีหลากหลายอยู่มาก ตำรวจก็ไม่สามารถที่จะไปสั่งรพ.ได้ จะมีสองมติคือ 1.เชิญชวนรพ.มาประชุมหารือเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันและให้ความ ร่วมมือในการตรวจ 2.นำประเด็นนี้เข้าหารือในคณะบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้มีการ ดำเนินการที่เป็นระบบ

ประเด็นเพิ่มเติมที่ 2

เรื่องผลตรวจแอลกอฮอล์ที่รอผลถึง 45 วัน ความล่าช้าของผลตรวจในพื้นที่กรุงเทพมหานครจากการที่ ได้พูดคุยกับเจ้าหน้าที่ตำรวจและเอราวัณ มีข้อตกลงว่าในกรณีเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่กรุงเทพฯ จะแบ่ง โชนว่าเกิดเหตุโซนไหนให้นำส่งรพ.ไหน ซึ่งเป็นรพ.รัฐทั้งหมด เช่น รพ.ศิริราช รพ.ภูมิพล มีการกำหนดโซนว่า เกิดเหตุในสน.พื้นที่ไหนให้นำส่งรพ.ไหน และในการชันสูตรทั้งหมดจะไม่มีการนำส่งไปยังรพ.เอกชน จะนำส่งรพ. รัฐที่มีนิติเวช 6 รพ. 6 โซน จึงทำให้เกิดความล่าช้า เนื่องจากว่าในทางนิติเวช ไม่ได้ผ่าชันสูตรเฉพาะเคส ที่เกิด จากอุบัติเหตุเพียงอย่างเดียว

ศูนย์เอราวัณ จากที่เคยขอผลจากรพ.จุฬาฯและรพ.ศิริราช ทางรพ.แจ้งว่าต้องรอผลชันสูตรและผล ปริมาณแอลกอฮอล์พร้อมกัน ซึ่งรอประมาณ 30-45 วัน ส่วน รพ.ศิริราชจะรอผลประมาณ 60-70 วันทำการ

กรมควบคุมโรค ใน ปี 2566 ทราบมาว่า ทางฝั่งตำรวจได้ของบประมาณสำหรับค่าตรวจแอลกอฮอล์ ในส่วน นี้คิดว่าถ้ามีช่องทางในการเบิกจ่ายจากงบประมาณของตำรวจ คาดว่ารพ.น่าจะให้ความ ร่วมมือในการตรวจแอลกอฮอล์มากขึ้น

ผู้บันทึก

ธนาคม ทองนาค