รายงานการประชุม ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุกทม. (ศรก.)
ครั้งที่ 2/2566
เมื่อวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ.2566
ณ ห้องประชุมรังสิพราหมณกุล บก.จร

ผู้เข้าร่วมประชุม

1.พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก	รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
2.พ.ต.อ.สันทัด ลยางกูร	รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 1
3.พ.ต.อ.กัมปนาท อรุณคีรีโรจน์	รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 5
4.พ.ต.อ.นิติวัฒน์ แสนสิ่ง	รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 6
5.พ.ต.อ.อชิรวิทย์ ทองจันดี	รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 9
6.พ.ต.อ.สมโภช สุวรรณจรัส	รองผู้บังคับการตำรวจจราจร
7.พ.ต.อ.พรเทพ เฉลิมเกียรติ	ผกก.ฝอ.กองบังคับการตำรวจนครบาล 1
8.ว่าที่ พ.ต.อ.ประทีป ศรีหรั่งไพโรจน์	ผกก.5 กองบังคับการตำรวจจราจร
9.พ.ต.ท.อรรถพล สุคันธรส	กองบังคับการตำรวจนครบาล 2
10.พ.ต.ท.ลภัทธร พรหมวิเศษ	ฝอ.3 บก.อก. กองบัญชาการตำรวจนครบาล
11.พ.ต.ท.สมชัย บุญจง	สว.ฝอ. กองบังคับการตำรวจจราจร
12.พ.ต.ต.นพคุณ เสวกพันธ์	สว.(สอบสวน) กก.3 กองบังคับการตำรวจจราจร
13.ร.ต.อ.หญิง อนุสรา พุ่มไสว	รอง สว.(สอบสวน) สน.ลุมพินี
14.นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
15.รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์	ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย
16.นางนงนุช ตันติธรรม	รองผู้อำนวยการกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค
17.นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารองค์กรและลูกค้าสัมพันธ์ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
18.นายบุญสม สุวรรณปิฎกกุล	หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
19.นายกรณ์ เปี่ยมน้อย	นักวิชาการสถิติชำนาญการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
20.นายโอฬาร ยอดสูงเนิน	นายช่างโยธาชำนาญงาน กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
21.นายพานนท์ ศรีสุวรรณ	นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค
22.นางสาวรุ่งนภา คุณเศรษฐ	นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค
23.นางสาวชลธิชา คำสอ	นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค
24.นายณรงค์วิทย์ นกจัน	ผู้จัดการโครงการ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค
25.นางสาวปริศนา วังสตัง	เจ้าหน้าที่การเงินและธุรการ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค
26.ว่าที่ร้อยตรีหญิงนิตยา ศรีวะรมย์	ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ)
27.นางสาววริยา สุขยานุดิษฐ	ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร(ศูนย์เอราวัณ)

28.นางสาวจิรนันท์ ทิพงษ์	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
29.นางสาวปุญชรัศมิ์ รุ่งโรจน์ทรัพย์	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
30.นายธนาคม ทองนาค	ฝ่ายสื่อสารองค์กรและลูกค้าสัมพันธ์
	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

<u>ผู้ลาประชุม</u>

1.นายธนันท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช	ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
2.นพ.ยุทธนา เศรษฐนันท์	ผู้อำนวยการศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร (ศูนย์เอราวัณ)

เริ่มประชุมเวลา 09.30 น.

ประธานกล่าวเปิดประชุม และดำเนินการตามระเบียบวาระการประชุมดังต่อไปนี้

<u>วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม</u>

1.1 นิยามของคนเดินเท้า จากข้อมูลของ บ.กลางฯ

ข้อมูลจากเว็ปไซต์ ThaiRSC ใช้คำนิยามของคนเดินเท้าว่า “คนนอก” คำว่าคนนอกในที่นี้มีความหมายว่า คนเดินเท้าที่เดินข้ามถนนและคนเดินข้างถนน รวมถึงจักรยานสองล้อ ซึ่งในส่วนนี้จะยังไม่มีข้อมูลรายละเอียดแสดงในเว็ปไซต์ ThaiRSC แต่มีการเก็บข้อมูลและคลีนข้อมูลจากทางหลังบ้าน เพื่อแยกข้อมูลออกมาว่าเป็นคนเดินเท้าที่อยู่ริมถนนหรือเป็นคนเดินข้ามถนน

1.2 การพัฒนาระบบของทีมกทม.ในการทำ Road Safety Audit เพื่อพิจารณาหาสาเหตุความเสี่ยงสำหรับกลุ่มรถจักรยานยนต์และบริเวณที่เป็น Work Zone

จากมติที่ประชุมครั้งก่อน ได้มีการมอบให้สำนักการจราจรและขนส่งดำเนินการศึกษา กำหนดแนวทางและแผนปฏิบัติการ (Action Plan) การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) สำหรับกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์และกลุ่มเปราะบางเพื่อให้สำนักงานเขตนำไปสู่การปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งการติดตามและประเมินผล

ซึ่งทางสจส.ได้นำเสนอโครงการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident Investigation) โดยของบประมาณ พ.ศ. 2567 เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนถนนอย่างละเอียดเพื่อนำมาสู่มาตรการป้องกัน ลดและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ซึ่งผู้บริหารมีความเห็นตรงกันว่าอาจมีโครงการที่เร่งด่วนกว่า จึงเปลี่ยนจากโครงการสอบสวนเชิงลึกเป็นค่าใช้จ่ายศึกษาความเป็นไปได้ในการออกแบบช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์บริเวณสะพานข้ามแยกหรืออุโมงค์ลอดทางแยก ในเบื้องต้นจะเริ่มทำ 6 แห่ง โดยจะขอเป็นงบเร่งด่วนของปี 2566 ภายใต้งบประมาณ 34 ล้านบาท

ในส่วนของการอบรม ศปถ.เขต จะมีการจัดสัมมนาที่เกี่ยวกับ Road Safety Audit ในช่วงเดือน พ.ค. – มิ.ย. 66 นี้ และจะมีการอบรมของที่ปรึกษาประจำที่จะอบรมในกรุงเทพมหานคร 1 วัน ซึ่งในส่วนนี้ได้รับความร่วมมือกับกรมควบคุมโรค

<u>รศ.ดร.กัณวีร์</u> มีข้อแนะนำเพิ่มเติม จากที่ทางสจส.พูดถึงเรื่องของโครงการที่จะ In-depth Accident Investigation แต่อยากจะนำเสนออีกโครงการ คือการทำ Road Safety Audit จากข้อมูลที่ฝ่ายเลขาฯนำเสนอช่วงแรก ในเรื่องของคนเดินเท้าที่เกิดเหตุโดนรถชนและเสียชีวิต เดือนนึงประมาณเกือบ 50 ราย (ทั่วประเทศ) ในส่วนของข้อมูลตรงนี้ถ้าได้ข้อมูลของคนเดินเท้าที่ถูกรถชนเสียชีวิตในพื้นที่กทม. จะสามารถเชื่อมโยงกับการทำ Road Safety Audit ถ้ากทม.จะขยับในส่วนของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์หรือกลุ่มเปราะบาง อยากจะให้เน้นไปที่กลุ่มคนเดินเท้าด้วย โดยใช้ข้อมูลที่คนเดินเท้าที่ถูกรถชน ข้ามถนนแล้วโดนรถชน รวมถึงเดินอยู่ข้างทางแล้วโดนรถชน ว่าเกิดขึ้นที่ถนนเส้นไหนบ้างเกิดอย่างไร ลงพื้นที่ไป Audit ดูว่า มีความเสี่ยงหรือความไม่ปลอดภัยอย่างไรบ้าง น่าจะเป็นโครงการที่มีประโยชน์สำหรับกทม.

รศ.ดร.กัณวีร์ จากนโยบายท่านรองฯผู้ว่า อยากจะให้ทาง AIT ศึกษาดูความเป็นไปได้ว่าถ้าเรามีเลน รถจักรยานยนต์บนสะพานหรือทางลงอุโมงค์ให้กลุ่มนี้ใช้ เนื่องจากมีข้อถกเถียงค่อนข้างมาก ว่าทำไมรถจักรยานยนต์ถึงใช้สะพานกับอุโมงค์ไม่ได้ จึงมีข้อโต้แย้งมาว่า เขามีสิทธิที่จะใช้ได้สะพานกับอุโมงค์ได้เหมือนกับรถยนต์ทั่วไป ดังนั้นถ้าเราจะทำให้เขาใช้ได้อย่างปลอดภัย เราจะใช้แบบที่ใช้อยู่ในปัจจุบันไม่ได้ จะเห็นว่าในปัจจุบันรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ขึ้นทุกสะพานและลงทุกอุโมงค์ ถึงแม้จะรู้ว่าผิดกฎหมายแต่ก็ยังใช้ตามปกติ ดังนั้นถ้าเราจะทำให้เขาใช้ได้อย่างปลอดภัย ควรทำเป็นเลนสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ และอาจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบของกฎหมายจราจร รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขว่า ถ้ากฎหมายอนุญาตให้รถจักรยานยนต์ขึ้นสะพานหรือลงอุโมงค์ได้ ผู้ขับขี่จะต้องขับขี่ในช่องทางของรถจักรยานยนต์เท่านั้น ถ้าออกมาขับขี่ในช่องทางของรถยนต์ถือว่ามีความผิด ถ้าจะเริ่มต้นโครงการนี้อาจจะต้องปรึกษาหารือกับทางท่านรองฯจิรสันต์เพิ่มเติมในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายหรือการปรับเปลี่ยนรูปแบบของกฎหมายจราจร และใน 6 ไซส์นี้ คงต้องคัดเลือกเพียงบางแห่งเท่านั้น เนื่องจากว่าไม่สามารถที่จะทำได้ทุกสะพานหรือทุกอุโมงค์ จากการที่ได้เช็คข้อมูลกับเขตทางมาในเบื้องต้น มีเพียงบางจุดที่มีเขตทางเพียงพอที่จะสามารถจัดช่องทางจราจรใหม่เพื่อให้มีช่องทางรถจักรยานยนต์ได้ ในส่วนนี้ถ้าจุดไหนที่ไม่สามารถทำได้ก็ต้องมาหารือกันต่อไปว่าจะแก้ไขปัญหานี้อย่างไร

นพ.ธนะพงษ์ จุดไหนที่มีโอกาสที่คาดว่าจะทำได้ คิดว่าควรมีการตั้งวงกึ่งประชาวิจารณ์ เพื่อพูดคุยในเรื่องของการออกแบบเลนรถจักรยานยนต์

รศ.ดร.กัณวีร์ คิดว่าในอนาคตถ้ากรุงเทพมหานครมีโครงการที่จะสร้างสะพานหรือสร้างอุโมงค์ใหม่ขึ้น อาจจะต้องมีกระบวนการในการทำประชาวิจารณ์เพื่อออกแบบพื้นที่ช่องทางการขับขี่ของรถจักรยานยนต์ 6 ไซส์ นำร่องก่อนว่าจะออกแบบอย่างไร ความกว้างเท่าไหร่ สามารถแซงได้หรือไม่ และทางขึ้นควรจะต้องมี partition อย่างไร ต้องทำ marking อย่างไร ถ้าต่อไปกทม.ออกแบบสะพานเพิ่มอาจจะใช้รูปแบบของการออกแบบในลักษณะนี้เป็นต้นแบบได้

พล.ต.ต.จิรสันต์ ในเรื่องของการขึ้นสะพานหรือลงอุโมงค์ ศาลปกครองได้ตัดสินว่าการห้ามขึ้นสะพานต้องออก 7 ข้อบังคับ แต่เมื่อออกข้อบังคับแล้วผู้ขับขี่ก็ยังฝ่าฝืน ขณะนี้ยังอยู่ในขั้นของอุทธรณ์ ฝากทางกทม.ว่าถ้าจัดระบบให้รถจักรยานยนต์ใช้ได้อย่างปลอดภัยก็ดีว่าเป็นสิ่งที่ดี

1.3 การจัดการแก้ไขปัญหารถขยะกทม.จอดริมทางเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุชนท้าย

ประเด็นปัญหารถขยะของกทม.ที่จอดริมทาง สืบเนื่องจากครั้งที่แล้วมีพูดคุยหารือกันว่า การจัดการปัญหารถใหญ่ที่จอดริมทางเป็นเหตุให้รถจักรยานยนต์ชนท้าย ให้ทางสจส.ช่วยชี้แจงรายละเอียดเพิ่มเติมในประเด็นนี้

สจส. ในส่วนนี้จะมี 2 เหตุการณ์ที่เกี่ยวเนื่องกันคือ เหตุการณ์ที่ 1 ช่วงเดือนมีนาคม 65 มีกระบะชนท้ายรถบรรทุกน้ำที่กำลังรถน้ำต้นไม้อยู่ริมเกาะกลางถนน ทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ เหตุการณ์ที่ 2 รถบรรทุกน้ำกทม.ฝ่าฝืนกลับรถบริเวณทางข้ามเกาะกลางถนนสีลม จากมติที่ประชุม ศปถ.กทม ครั้งที่1/2566 มอบสำนักการจราจรและขนส่งพิจารณามาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานครกำชับบุคลากรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และเสนอผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครกำหนดบทลงโทษพนักงานในหน่วยงานราชการของกรุงเทพมหานคร กรณีกระทำผิดกฎจราจร รวมถึงการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ให้ความรู้การปฏิบัติตามกฎจราจรเผยแพร่ผ่านสำนักงานเขต และช่องทางสื่อประชาสัมพันธ์ของกรุงเทพมหานคร และในส่วนนี้ทางสำนักการจราจรและขนส่งได้ทำการแจ้งไปยังสำนักงานเขตทุกเขตเพื่อให้มีการกำกับดูแลอย่างเคร่งครัด และจะมีการติดตามผลต่อไป

รศ.ดร.กัณวีร์ ประเด็นเรื่องรถขยะ คิดว่าพนักงานก็ไม่ได้ทำผิดกฎอะไร เนื่องจากว่ารถขยะจะเป็นลักษณะในการขับไปจอดเก็บขยะไป น่าจะไปดูในเรื่องของตัวรถมากกว่าว่าตัวรถสามารถปรับปรุงอะไรได้บ้าง มาตรการแก้ไขในระยะสั้นที่สามารถไปตรวจสอบและปรับปรุงได้ทันที ลองไปตรวจสอบดูว่าตัวรถนั้นมีป้ายสะท้อนแสงหรือไฟส่องสว่างของตัวรถมากน้อยเพียงใด และเพียงพอหรือไม่ ส่วนมาตรการแก้ไขในระยาว เรื่องสีของตัวรถ ตัวรถขยะควรใช้สีที่มีความสว่างมองเห็นได้ชัดเจนในเวลากลางคืน เช่น สีเหลือง สีแดง เป็นต้น รวมถึงชุดของพนักงานควรเป็นเสื้อที่สะท้อนแสง มีสีที่สว่าง สามารถมองเห็นได้ชัดในเวลากลางคืน ถ้าต่อไปจะมีการสั่งซื้อรถขยะทำให้เป็นสีอื่นที่ทำให้มีความปลอดภัยได้หรือไม่

สจส. รับทราบและนำไปพิจารณาปฏิบัติ ที่ทำหนังสือไปก็จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์และมอบโล่ห์รางวัลและอุปกรณ์ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานเพื่อเป็นรางวัลให้กับเจ้าหน้าที่ในหน่วยงาน และให้สำนักงานเขตดูแลอุปกรณ์ส่องสว่างของรถให้มีประสิทธิภาพเพื่อความปลอดภัย

พล.ต.ต.จิรสันต์ ตามที่อ.กัณวีร์เสนอ เป็นข้อเสนอที่ดี คิดว่ามาตรการระยะสั้นนั้นสามารถทำการแก้ไขได้เลย แต่ในส่วนของสีรถที่เป็นสีเขียว คิดว่าคงเป็นสีของ กทม. แต่ก็เห็นด้วยนะครับว่ามันมีความมืดไป ซึ่งในส่วนนี้คิดว่าอาจจะมีการปรับเปลี่ยนหรือแก้ไขได้ อาจจะเพิ่มอุปกรณ์เสริม เช่น ไฟกะพริบหรือไฟแจ้งเตือนด้านท้ายรถ

ฝ่ายเลขาฯ จำได้ว่าการประชุม ศปถ.กทม ในครั้งที่ผ่านมา มีการพูดคุยกันในเรื่องของสเปคของไฟที่จะติดตั้งที่ท้ายรถ และทางหลวงให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมมาว่า เห็นควรให้ใช้รูปแบบเดียวกันกับที่ทางหลวงใช้

สจส. รับทราบในส่วนนี้จะมีการประสานงานกับสำนักสิ่งแวดล้อมอีกครั้ง

ฝ่ายเลขาฯ ในส่วนของประเด็นนี้จะมีอีกเคสที่มีความเกี่ยวข้องกันคือเรื่องของ พนักงานกวาดถนนกทม.ที่ถูกรถยนต์ชนเสียชีวิต ที่เขตบางขุนเทียน โดยเคสนี้จะมีการนำข้อมูลมาพูดคุยกันในวาระถัดไป

นพ.ธนะพงศ์ เป็นไปได้หรือไม่ เวลามีเคสแบบนี้เกิดขึ้น ถือโอกาส เสนอให้ทำเป็น package ในการแก้ไขปัญหาเรื่องความปลอดภัยของรถขยะกทม. มี 3 ส่วน คือ 1.มาตรฐานไฟส่องสว่างของตัวรถโดยเฉพาะช่วงท้ายรถ 2.สีของตัวรถขยะ ปรับเป็นโทนสีสว่างได้หรือไม่ 3.ชุดยูนิฟอร์มของพนักงาน ปรับแก้ให้สว่างหรือมองเห็นชัดได้หรือไม่ อยากเห็น package นี้ และมีการทำ Action plan

สจส. รับไปดำเนินการครับ

1.4 ข้อมูลการสวมหมวกนิรภัยของเคสเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566

จากครั้งที่แล้ว อ.กัณวีร์ มีคำถามในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัยในช่วงปีใหม่ที่ผ่านมา ได้ข้อมูลมาว่า ในช่วงปีใหม่ จากผู้เสียชีวิตทั้งหมด 14 ราย พบว่ามีการสวมหมวกนิรภัย 43% และ ไม่สวมหมวกนิรภัย 57%

1.5 รายงานผลตรวจแอลกอฮอล์เคสเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่2566

สืบเนื่องจากช่วงเทศกาลปีใหม่ เนื่องจากทุกเคสที่เสียชีวิตต้องมีการตรวจแอลกอฮอล์ทั้งหมด ปัญหาคือเคสที่มีการตรวจแล้วก็ยังคงไม่ได้ผลตรวจกลับมาทั้ง 10 เคสนี้ ในเบื้องต้นได้มีการหารือกับท่านรองฯจิรสันต์ในการประสานไปยังท่านรองฯที่ดูแลในส่วนของงานสอบสวนให้ช่วยกำชับหรือสั่งการไปยังผู้ปฏิบัติ จึงขอหารือในที่ประชุมเพิ่มเติมว่า อาจจะต้องทำเป็นหนังสือไปที่งานสอบสวนของบก.น. และให้ทางบก.น.สั่งการลงไปที่สน.ในฝั่งของพนักงานสอบสวนเพื่อให้แจ้งผลกลับมา จึงหารือกับที่ประชุมว่าตัวหนังสือนี้จะออกในนามของอนุกรรมการบังคับใช้กฎหมายได้หรือไม่ โดยจะเริ่มทดลองในช่วงเทศกาลช่วง 7 วัน เทศกาลสงกรานต์กับเทศกาลปีใหม่ที่ผ่านมาว่าจะได้ผลกลับมาหรือไม่ จากนั้นค่อยขยายผลไปให้ครบ 365 วัน

พล.ต.ต.จิรสันต์ ในส่วนนี้สามารถลองทำดูได้ และให้ฝ่ายเลขาฯร่างหนังสือโดยออกในนามคณะอนุบังคับใช้กฎหมาย

กรมควบคุมโรค ในเรื่องของการส่งตรวจแอลกอฮอล์จากทราบกันว่าสสส.มีการสนับสนุนในเรื่องของค่าตรวจแอลกอฮอล์ แต่ในพื้นที่ต่างจังหวัดยังพบปัญหาคือพนักงานสอบสวนส่งตรวจแต่ไม่ไปรับผล และในส่วนของกทม.มีเพียงไม่กี่รพ.ที่ส่งมาเบิก ยังหาวิธีว่าจะทำอย่างไรในกทม.

ฝ่ายเลขาฯ ครั้งที่แล้วจะเป็นประเด็นที่กรมควบคุมโรคหารือไว้ในกรณีบาดเจ็บ เพราะในกรณีเสียชีวิตจะเป็นการส่งไปชันสูตรที่ 6 รพ.เป็นหลัก คือ รพ.ศิริราช รพ.จุฬาฯ รพ.วชิระ รพ.รามาฯ รพ.ภูมิพล และรพ.ตำรวจ จะส่งชันสูตรเพียงแค่ 6 รพ.นี้ในการชันสูตร ในส่วนของรพ.เอกชนหรือรพ.อื่นๆจะไม่มีการชันสูตร พอเป็นประเด็นที่บาดเจ็บ ใน 6 รพ.นี้ เมื่อส่งชันสูตรจะค่อนข้างที่จะล่าช้า โดยเฉลี่ยประมาณ 2 เดือนถึงจะได้ผลกลับมา อาจจะทำให้เวลาที่ติดตามผลแอลกอฮอล์จากการชันสูตรพลิกศพจึงใช้เวลาค่อนข้างมาก แต่ในประเด็นของกรมควบคุมโรค กรณีที่บาดเจ็บ จะมี 2 แบบ คือ 1. กรณีบาดเจ็บแต่สามารถตรวจแอลกอฮอล์จากเครื่องเป่าได้ 2.กรณีบาดเจ็บและนำส่งรพ.ทันทีกรณีนี้ต้องไปเจาะเลือดตรวจ ในส่วนนี้ไม่ทราบว่าพนักงานสอบสวนในกทม.ทราบหรือไม่ว่าค่าใช้จ่ายตรงนี้สามารถเบิกได้ หรือมีเงื่อนไขหรือกฎกติกาแบบไหน คิดว่าน่าจะต้องมีการทบทวนในส่วนนี้ อาจจะเป็นการที่กรมควบคุมโรคทำหนังสือไปที่บช.น.และแจ้งเวียนให้พนักงานสอบสวนทราบอีกครั้ง เชื่อว่ายังมีพนักงานสอบสวนอีกจำนวนมากที่ไม่ทราบเงื่อนไขหรือกฎกติกานี้ จากนั้นเมื่อทำหนังสือเวียนให้ทราบแล้ว ค่อยกลับมาดูว่ามี Feedback อย่างไร ปัญหามันมาจากการที่ไม่รับรู้หรือไม่ ถ้าไม่ใช่ค่อยมาตั้งข้อสังเกตอีกครั้งว่าเกิดจากอะไรได้อีกบ้าง

กรมควบคุมโรค ในกรุงเทพจะลำบากเพราะส่วนใหญ่เป็นรพ.เอกชน แต่ถ้าเป็นในต่างจังหวัดจะค่อนข้างง่ายเนื่องจากส่วนใหญ่จะเป็นรพ.ของสาธารณสุข หรือถ้าไม่ใช่ สสจ.ก็จะทำการประสานและส่งมาเบิกที่กรมได้ ส่วนในกทม.ต้องไปทำความเข้าใจกับทางรพ.ด้วย แต่แนวทางในกทม. อาจจะเป็นทางตำรวจสำรองจ่ายก่อนและส่งมาเบิกได้ เพราะว่าโอกาสที่จะให้รพ.ส่งบิลมาเก็บที่กองค่อนข้างทำได้ยาก แต่ถ้าเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจสำรองจ่ายก่อน พร้อมนำผลแนบและส่งเบิก ขั้นตอนนี้ของสสส.ในส่วนนี้ไม่ยุ่งยาก แนวทางนี้น่าจะพอเป็นไปได้ ซึ่งแนวทางของกทม.ก็จะแตกต่างไปกับพื้นที่ต่างจังหวัด และแนวทางในการส่งตรวจแอลกอฮอล์ ได้ทำหนังสือไปยัง ผบ.ตร. และทางตร.ก็มีหนังสือสั่งการไปยังทุกหน่วย ในส่วนนี้ก็ขึ้นอยู่กับว่าแต่ละหน่วยนั้นรับทราบมากน้อยเพียงใด

ฝ่ายเลขาฯ ในส่วนนี้คิดว่าหนังสือน่าจะออกไปนานแล้ว เมื่อออกไปนานแล้ว และเนื่องจากคนในหน่วยมีการผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนเข้าออก หรือย้ายข้ามสายงาน ก็จะเกิดการตกหล่น มีทั้งที่ทราบและไม่ทราบ รวมถึง ณ ตอนนี้ถ้าให้พนักงานสอบสวนสำรองจ่ายไปก่อนแล้วเบิกคืนภายหลัง พนักงานสอบสวนก็ไม่ทราบว่าจะเบิกอย่างไร รูปแบบขั้นตอนเป็นอย่างไร ยิ่งยากกว่าที่จะให้รพ.วางบิลกับทางกรมฯ คิดว่าน่าจะมีการตั้งวงหารือพูดคุยกันในเรื่องนี้สำหรับพื้นที่ กทม. ว่าควรจะวาง Flow อย่างไร

นพ.ธนะพงศ์ ถ้าเราจะขยับให้มีความชัดเจนในเรื่องนี้ของกทม. โดยทางกองป้องกันการบาดเจ็บกรมควบคุมโรคฝากให้ช่วยทำข้อมูลว่าในช่วงเทศกาลเวลาเกิดเหตุ จะเก็บข้อมูลเฉพาะเคสรุนแรง ในเทศกาลนึง 7 วัน โดยเฉลี่ยจะมีเคสรุนแรงอยู่ที่ประมาณ 3,000 ราย แต่จำนวนครั้งจริงที่เกิดเหตุ ตกประมาณครึ่งนึง หรือ 1,500 ราย และในจำนวน 1,500 รายนี้ ในกทม.คนที่เป่าได้ส่วนใหญ่มักจะเป็นคู่กรณีที่เป็นรถยนต์ เนื่องจากไม่ได้บาดเจ็บรุนแรง ยกตัวอย่างเช่นเคส เบนลี่ย์ คือเป่าได้ แต่พอเป่าได้ก็มีโอกาสที่จะหลุดและไม่มีข้อมูล จึงฝากทางกองป้องกันการบาดเจ็บ คือ 1.ทำข้อมูลว่าใน 100 ครั้งของการเกิดอุบัติเหตุในกทม. มีการเป่าเท่าไหร่ คิดเป็นกี่ % และเป็นตรวจเลือดเท่าไหร่ คิดเป็นกี่ % 2.ส่วนกรณีถ้าการตรวจเลือดผู้เสียชีวิตนั้นไม่ต้องเป็นห่วงเนื่องจากมีกฎหมายของแพทย์นิติเวชที่ให้แพทย์นิติเวชมีสิทธิได้เลยโดยไม่ต้องถามญาติผู้เสียชีวิตและทำเป็น Routine อยู่แล้วใน 6 รพ.ของกทม. เพราะฉะนั้นโจทย์ของเราจริงๆคือเคสที่เกิดเหตุและมาที่รพ.ต้องเป่า บางทีเราไม่มีข้อมูล หรือตรวจเลือด ซึ่งอาจจะมีซักประมาณ 10% ของเคสทั้งหมด ซึ่งไม่ทราบว่าตัวเลขนั้นเยอะหรือไม่ ถ้าไม่เยอะคิดว่าการบริหารจัดการงบ คงมีการพูดคุยกันและหาข้อสรุปได้ไม่ยาก

กรมควบคุมโรค ข้อมูลของกทม.ตอนนี้ทางกองไม่มีข้อมูลเลย ยิ่งจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจะไม่ทราบเลย จะทราบเพียงคนที่มาที่รพ.หรือข้อมูลของสาธารณสุข

นพ.ธนะพงศ์ ถ้าอย่างนั้นกองป้องกันการบาดเจ็บยิ่งต้องทำการบ้าน เพราะเรากำลัง Monitor ภาพใหญ่ คือเวทีใหญ่ของศูนย์ถนนเรารู้จำนวนครั้ง ส่วนที่กรมควบคุมโรครายงานเป็นเคส เดี๋ยวเราเอามาแมทช์กัน คิดว่ารอบนี้ถือเป็นโอกาสทำการบ้านเรื่องนี้เลย ฝากทางกองป้องกันการบาดเจ็บ ส่วนเรื่องรายละเอียดเดี๋ยวมาช่วยกันทำ คือต้องทำเพราะไม่อย่างนั้นเวลารายงานทีไรจะ under ทุกทีและเวลารายงานก็จะ Monitor อะไรไม่ได้

กรมควบคุมโรค ประเด็นที่บูรณาการข้อมูลที่นครศรีธรรมราช พอเราได้จำนวนเคสรวมทั้งหมดและของตำรวจจะมีจำนวนครั้งอยู่ว่าครั้งนึงมีคนเจ็บอยู่กี่คน เราสามารถหาจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุได้จากข้อมูลที่เราเก็บมาจาก 3 ฐาน ทั้ง บริษัทกลางฯ ,รพ. ,อบถ.ตร

ฝ่ายเลขาฯ เบื้องต้นในเรื่องนี้ถ้าอยากทำให้เป็นรูปธรรมจริงๆ อาจจะต้องขอเชิญประชุมนอกรอบกันซักครั้ง และเราจะเชิญตัวแทนจากรพ.รัฐและเอกชนที่รับเคสอุบัติเหตุเยอะๆมาร่วมให้ข้อคิดเห็น อาจจะเชิญผอ.รพ.เจริญกรุงประชารักษ์มาร่วมด้วยเนื่องจากท่านค่อนข้างที่จะคลุกคลีกับเรื่องของอุบัติเหตุ เชิญมาให้ความเห็นในมุมของรพ.รัฐและเชิญผอ.รพ.เอกชนที่มีรพ.ในเครือ รวมถึงเชิญฝั่งตำรวจมาร่วมด้วยเพื่อพูดคุยหารือกันในการวาง process รวมถึงการ PDCA เพื่อให้เดินไปตามเป้าที่ประสงค์ไว้

1.6 ความคืบหน้าโครงการ “เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม พิทักษ์ความปลอดภัยบนท้องถนน” เพื่อสร้างเยาวชนและโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน

สืบเนื่องจากครั้งที่แล้วทางกทม.มี Project ในเรื่องของโครงการ เด็กเริ่มผู้ใหญ่ร่วม พิทักษ์ความปลอดภัยบนท้องถนน เพื่อสร้างเยาวชนและโรงเรียนต้นแบบสร้างความปลอดภัยทางถนนตามที่ อ.กัณวีร์และนพ.ธนะพงศ์ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ครั้งก่อน ในเรื่องของการขับเคลื่อนโครงการ จึงขอให้ทาง สจส.ช่วยแจ้งความคืบหน้าของโครงการนี้

สจส. ในส่วนของโครงการนี้ จะเป็นเกี่ยวกับเรื่องของโรงเรียนติดดาว เยาวชนติดดาว และโรงเรียนต้นแบบ จะมีวิธีการดำเนินการทั้งหมด 6 ขั้นตอน ขั้นตอนที่ 1 คือการลงพื้นที่เพื่อคัดเลือก 3 รร. จาก 50 เขต ใน 6 กลุ่มเขต รวมทั้งสิ้น 18 รร. และจะมีนักเรียน รร.ละ 4 คน รวมทั้งสิ้น 72 คน ซึ่งเราได้ลงพื้นที่ของรร.ต้นแบบที่คัดเลือกไว้ในเดือนก.พ.เรียบร้อยแล้ว ในครั้งแรกจะมีการลงพื้นที่ 18 รร.และคัดเลือกเยาวชนระดับประถมศึกษาระหว่างชั้น ป.4-ป.6 และมีการจัดกิจกรรม on-site เปิดค่าย Youth Road Safety Camp และการจัดกิจกรรม Online โดยการนำเสนอผ่าน Application มีการทำสมุดพกออนไลน์ซึ่งให้เยาวชนได้มีส่วนร่วม และจะมีการกรรมการลงพื้นที่ตรวจสอบผลการดำเนินการในครั้งที่ 2 ประมาณช่วงเดือน มิ.ย. ต่อมาจะมีการจัดงานมอบโล่ห์รางวัล Road Safety Allstar Day ให้กับเยาวชนติดดาวที่มีผลการดำเนินการลงในระบบออนไลน์และรวบรวมคะแนนจากเยาวชนที่คัดเลือกรวมถึงให้รางวัลกับรร. ในส่วนของตัวกิจกรรมนี้ได้รับความสนใจจากผู้บริหารการศึกษาและบุคลากรเป็นอย่างมากทั้งนี้รร.ต้นแบบคือการจัดกิจกรรม on-site จะมีทั้งหมด 4 ฐาน ได้แก่ 1.รู้ให้แม่น 2.สร้างแฟนคลับ 3.กำชับผู้ใหญ่ 4.ปรับใช้กับโรงเรียน

นพ.ธนะพงศ์ โดยหลักคิดว่าเป็นโครงการที่ดีและน่าสนใจ เราทำ 18 รร. จาก 438 รร. ถ้าทำแล้ว work คิดว่าน่าจะมีการประเมินและขยายผลต่อ แต่ระหว่างทางมีโอกาสหรือไม่ที่จะมีเวทีให้หน่วยงานหรือภาคีได้เข้าไปช่วยเสริม ยกตัวอย่างเช่น ทีมตำรวจที่จังหวัดร้อยเอ็ด มี Project 1โรงพัก รักโรงเรียน คือ 1 โรงพักจะต้องทำงานร่วมกับ 1โรงเรียน หรือในเคสของจังหวัดน่าน เมื่อจะทำงานอะไรที่เกี่ยวกับเด็กจะให้เด็กทำกิจกรรมหนึ่งและลงข้อมูลผ่าน Application โดยให้เด็กถ่ายรูปความเสี่ยง จะเรียกกิจกรรมนี้ว่า photo voice จะมีการประกวดกันว่าภาพใครจะได้รับรางวัลโดยภาพที่ได้รับรางวัลนั้นเป็นภาพร้านขายข้าวหลาม ซึ่งเป็นสินค้า OTOP ของจังหวัดน่าน โดยขายบนฟุตบาทและไม่มีเทศกิจคนไหนกล้าจับร้านนี้เพราะขายดี สุดท้ายท่านนายกเทศมนตรีน่านสั่งการให้ย่ายแผงขายข้ามหลามเข้าไปขายด้านใน จากภาพเด็กคนหนึ่ง เวลาเดินไปรร.ต้องเดินหลบร้านข้าวหลามลงมาเดินบนพื้นถนน เหตุการณ์นี้จะเป็นตัวอย่างที่มีกิจกรรมให้เด็กได้ครีเอท โดยหลักคิดว่าเป็นโครงการที่ดีและน่าสนใจ

<u>รศ.ดร กัณวีร์</u> เห็นด้วยกับโครงการนี้ถือว่าเป็นโครงการที่ดี สำหรับปลูกฝังเด็กๆตั้งแต่เล็ก แต่เมื่อมองถึงเป้าหมายของเรา จึงอยากถามทางกทม.ว่าเป้าหมายของโครงการนี้ต้องการเห็นอะไร ต้องการเห็นมีการจัดกิจกรรมหรือให้เด็กๆมีส่วนร่วมเพียงอย่างเดียว หรืออยากให้เป็นเป้าหมายที่มีการเปลี่ยนแปลง จึงอยากทราบว่าในเรื่องของการประเมินผล ไม่แน่ใจว่าจะประเมินผลในเรื่องอะไรบ้าง และเรามีเป้าหมายที่คิดไว้แล้วหรือไม่ว่าเราอยากจะเห็นการเปลี่ยนแปลงในเรื่องใด เช่น เรื่องของการเดินทางของเด็กเล็กในการเดินทางไป-กลับรร.ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ในการนั่งรถจักรยานยนต์มารร. เด็กๆมีการสวมหมวกหรือไม่ หรือการนั่งรถยนต์มารร.ได้คาดเข็มขัดหรือไม่ หรือถ้ามีน้องหรือเด็กเล็กมีการใช้ Car Seat หรือไม่ อาจจะต้องวางเป้าหมายของโครงการด้วยว่าเราจะสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ได้อย่างไรบ้าง เนื่องจากที่เคยเห็นมาในเขตกทม.ส่วนใหญ่รถที่มารับเด็กนักเรียนเป็นรถจักรยานยนต์และไม่สวมหมวกนิรภัย ดังนั้นอยากให้โครงการนี้ผนวกกับในสิ่งที่เราอยากเห็นการเปลี่ยนแปลงและเห็นพฤติกรรมที่เป็นในด้านของความปลอดภัยของเด็กๆ จึงอยากฝากทางสจส.ว่าเมื่อมีโครงการลักษณะถ้าเราตั้งเป้าหมายไว้ในส่วนนี้อาจจะมีอะไรเปลี่ยนแปลงในทางที่ดี

<u>ฝ่ายเลขาฯ</u> ต้องรบกวนทีมงาน สจส. เพราะเห็นว่าในตัว Project นี้ไม่ใช่แค่เยาวชนแต่เป็นเรื่องของรร.ต้นแบบด้วย ถ้ามีผังหรือมี Flow ที่วาง process จนจบกระบวนการนอกเหนือจากเยาวชนและไปสร้างรร.ต้นแบบหรือสร้างให้ยั่งยืนต่อได้ และอยากให้มานำเสนอ คกก.ชุดนี้ในการประชุมครั้งต่อไป

<u>วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ</u>

2.1 คำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

คำสั่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครที่ 2/2566 เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ลงวันที่ 15 ก.พ.66

<u>อำนาจหน้าที่</u>

2.1 ด้านการวิเคราะห์ปัญหาและพัฒนาระบบข้อมูล

2.1.1 นำข้อมูลอุบัติเหตุกรณีเสียชีวิต(case based)หรือกรณีที่สำคัญ เช่น สาธารณะให้ความสนใจ เป็นต้น ในพื้นที่กทม. มาวิเคราะห์ร่วมกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางป้องกันและแก้ไข ตั้งแต่กระบวนการต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ นำเสนอ คกก.ศปถ.กทม.

2.1.2 รวบรวมปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย การอำนวยความสะดวกด้านการจราจร การป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน เพื่อนำมาวิเคราะห์สาเหตุแนวทางการแก้ไขเสนอ คกก.ศปถ.กทม. เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกทม.

2.2 ด้านแผนงานและการดำเนินการ

2.2.1 กำหนดมาตรการ และบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานครอบคลุมมิติทางด้านวิศวกรรม ด้านการเรียนรู้-สื่อสารประชาสัมพันธ์ และด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีมาตรการที่ครบวงจร ตั้งแต่ ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ

2.2.2 ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้ข่าวสารอย่างรวดเร็ว เมื่อเกิดปัญหาการจราจร และอุบัติเหตุในกรณีปกติ หรือเหตุการณ์ฉุกเฉิน

2.3 ด้านการกำกับติดตามและประเมินผล

2.3.1 รายงานผลการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย การอำนวยความสะดวก การจราจร และการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ให้ คกก.ศปถ.กทม.ทราบทุกเดือน

2.3.2 ติดตามผลการบูรณาการ อำนวยการ สั่งการ กำกับดูแล ตรวจสอบและประเมินผลการแก้ไขปัญหาจราจร และอุบัติเหตุทางถนนในเขตกทม.

2.4 ให้ประธานอนุกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งบุคคลเป็นคณะทำงานขับเคลื่อนด้านการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มเติมได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

2.5 ปฏิบัติงานอื่นตามที่ คกก.ศปถ.กทม.มอบหมาย

<u>โดยบทบาทหน้าที่/อำนาจหน้าที่ แบ่งออกเป็น 3 ด้านหลัก</u>

1.การวิเคราะห์ปัญหาและพัฒนาระบบข้อมูล จะมีในเรื่องของการดูข้อมูล รวบรวมปัญหาต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ กทม.

2.การกำหนดมาตรการบูรณาการความร่วมมือ ทั้งในเรื่องของวิศวกรรม การเรียนรู้ การสื่อสารประชาสัมพันธ์และการบังคับใช้กฎหมาย มีมาตรการครบวงจรทั้งกระบวนการ ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ

3.การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้ข่าวสารอย่างรวดเร็ว เมื่อเกิดปัญหาการจราจร และอุบัติเหตุในกรณีปกติ หรือเหตุการณ์ฉุกเฉินและมีการติดตามประเมินผล

โดยในคณะกรรมการชุดนี้ จะมีท่าน พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เป็นประธาน และจะมีสหสาขาเข้ามาร่วม และในฝั่งของวิศวะ มีรศ.ดร.กัณวีร์เข้ามาร่วมด้วย รวมถึง สวพ.91และจส.100 เข้ามาร่วมในด้านของการประชาสัมพันธ์

ในโครงสร้างของคณะอนุกรรมการจะมีกรอบโครงสร้างดังนี้ โดยจะมีส่วนอำนวยการของคณะอนุกรรมการ ยกชุดศรก. เข้ามาเป็นส่วนอำนวยการด้วย มีคณะทำงานทั้งหมด 10 คณะ โดยคณะทำงานจะมี รองผู้บังคับการตำรวจนครบาลของแต่ละบก. เป็นประธานคณะทำงาน และมีผอ.เขตที่อยู่ในพื้นที่บก.นั้นเป็นรองประธาน รองผู้กำกับหรือสารวัตรจราจรสน.ในสังกัด ผู้แทนจากกรมทางหลวง/ทางหลวงชนบท/การทางพิเศษ ผู้แทนจากรถไฟฟ้ามหานคร ในพื้นที่ที่มีการก่อสร้าง รวมถึงอาจารย์มหาวิทยาลัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องถนนหรืออุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

มีการวางกรอบในการประชุมคร่าวๆ เพื่อให้ท่านประธานและที่ประชุมพิจารณาดังนี้ โดยรูปแบบของการประชุมในบางช่วงอาจจะเป็น onsite และบางช่วงก็อาจจะเป็น online

นพ.ธนะพงศ์ หัวใจของคณะอนุฯบังคับใช้กฎหมายเป็นวงที่ได้ใช้ข้อมูลและเป็นการเชื่อมข้อมูลจาก อบถ.ตร เพื่อจะโยงการวิเคราะห์ไปสู่หน่วยงานอื่น ยกตัวอย่างเช่น จังหวัดสมุทรปราการ เคสส่วนใหญ่ก็เป็นเคสชนท้ายรถบรรทุกที่จอดริมทาง 18% ของการเสียชีวิต จึงนำเรื่องนี้เข้ามาเสนอในวงประชุม จากนั้นคณะกรรมการมีความเห็นว่าเรื่องนี้เป็นโจทย์ที่ต้องบูรณาการกับหลายภาคส่วน จึงนำไปหารือกันต่อในศูนย์ถนนจังหวัดโดยมีผู้ว่าฯเป็นประธาน สุดท้าย จากอนุฯบังคับใช้กฎหมายแก้เป็น package โดยท่านผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการช่วยออกราชกิจจานุเบกษากำหนดจุดห้ามจุด ทางหลวง ,ทางหลวงชนบท , จะต้องกำหนดจุดจอดรถที่ปลอดภัยอย่างไร คือเป็น package ของตัวจังหวัดแต่ เป็นข้อมูลที่มาจากตำรวจ คิดว่าของเรามีข้อมูลแล้วแต่ทำอย่างไรให้หน่วยงานอื่นๆได้มามีส่วนร่วม รวมถึงรับรู้ และมาช่วยกันขยับ หรือเคสที่เราเห็นเป็นโจทย์รวม 2 เดือนต่อครั้งหรือไตรมาสละ1ครั้ง

ฝ่ายเลขาฯ คณะอนุบังคับใช้กฎหมายที่วางไว้คือ 2 เดือนครั้ง แต่คณะทำงานท่านรองฯจิรสันต์แจ้งว่า โดยปกติจะมีการประชุมทุกเดือน และในส่วนของคณะทำงาน 10บก. จะเป็นการประชุมประจำเดือน แต่อนุกรรมการบังคับใช้กฎหมายนี้จะเป็นเดือนเว้นเดือน หรือสองเดือนครั้ง

กรมควบคุมโรค อนุบังคับใช้กฎหมายถ้าประชุมไตรมาสละ 1 ครั้ง ปีนึงก็ 4 ครั้ง ส่วนศรก. กับ อำนวยการ หรือคณะทำงานแต่ละบก. ก็มีการประชุมกันทุกเดือน ในส่วนของบก.ก็นำข้อมูลอบถ.มาวิเคราะห์ที่สาธารณสุข ซึ่งทางกรมมีค่าใช้จ่ายในการประชุมให้ รายละเอียดจะอยู่ในวาระเสนอเพื่อพิจารณา

ฝ่ายเลขาฯ ในตัวกำหนดการประชุมอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงได้ และอาจต้องมีวาระพิเศษถ้าเป็นช่วงของเทศกาล แต่คิดว่าช่วงเทศกาลใหญ่ๆ คณะอนุฯนี้น่าจะต้องมีการประชุมก่อนครั้งนึงหรือประชุมสรุปตอนท้าย

นพ.ธนะพงศ์ วางกรอบประชุมคือชุดใหญ่ประชุมไตรมาสละ 1 ครั้ง ส่วนชุดเล็ก ก็เป็นการประชุมร่วมที่ซึ่งทางตำรวจก็มีอยู่แล้ว ออกแบบการประชุมทั้งวงเล็กและวงใหญ่ให้สอดคล้องกับการส่งไม้เข้าสู่ศูนย์ถนนของกทม.

พล.ต.ต.จิรสันต์ ในการประชุมคณะทำงานและได้ข้อสรุปหรือกรณีที่ต้องแก้ไขอุบัติเหตุเร่งด่วน อาจจะหมายถึงว่าในทางธุรการ ผ่านเรื่องเข้าศปถ.กทม.เพื่อนำไปสู่การแก้ไข

ฝ่ายเลขาฯ สรุปคร่าวๆว่าในคณะทำงานถ้าเจอประเด็นที่เป็นประเด็นกรณีเร่งด่วนและไม่ได้อยู่ในวงรอบของการประชุมไตรมาสของคณะอนุฯ ให้แจ้งมาที่ฝ่ายเลขาฯ เพื่อที่จะให้ฝ่ายเลขาฯหรือส่วนอำนวยการทำเรื่องส่งต่อให้ศปถ.กทม.และสรุปประมวลรายงานในที่ประชุมอนุฯเมื่อถึงวาระ

กรมควบคุมโรค บางเรื่องถ้าบก.สามารถที่จะบริหารจัดการหรือประสานเพื่อแก้ไขเองได้อาจจะไม่ต้องทำเรื่องเสนอขึ้นมาถึงคณะอนุฯ แต่อาจมีบางปัญหาที่ใหญ่เกินที่จะต้องอาศัยความร่วมมือมาจากหลายฝ่าย ก็ให้ลองเสนอขึ้นมาเมื่อประชุมชุดใหญ่ให้นำผลมารายงานความคืบหน้าต่อไป

พล.ต.ต.จิรสันต์ ประเด็นนี้ได้มีการสั่งการไปที่บก. จากนั้นบก.ก็จะไปร่วมกับหน่วยงาน ดังนั้นถ้าเจ้าหน้าที่มีศักยภาพที่สามารถแก้ไขได้ ก็จะทำการแก้ไขในเบื้องต้นก่อน ตามที่เรียนในที่ประชุมหมายถึงว่าถ้ามันเป็นปัญหาใหญ่ก็ต้องเป็นหน่วยต่างๆ แต่โดยส่วนใหญ่จะให้บก.แก้ไขก่อนและมารายงานให้รับทราบ

2.2 คำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์

คำสั่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครที่ 1/2566 เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ ลงวันที่ 15 ก.พ. 66

2.อำนาจหน้าที่

2.1 ให้คำแนะนำ อำนวยการ ประสานการปฏิบัติงาน เพื่อสนับสนุนแผนงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มรถจยย.รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ของกทม.

2.2 ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มรถจยย.รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ของกทม.

2.3 ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของเครือข่ายรถจยย.รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ของกทม.

2.4 จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มรถจยย.รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ของกทม.

2.5 ประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการธุรกิจรับส่งอาหารเพื่อสนับสนุนให้เกิดมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มรถจยย.รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ในเขตกทม.

2.6 รายงานผลการดำเนินงานต่อ คกก.ศปถ.กทม. เพื่อพิจารณากำหนดแนวทาง มาตรการ นโยบาย ด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มรถจยย.รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ของกทม.

2.7 เชื่อมประสานและผลักดันการนำข้อเสนอเชิงนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

2.8 เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ

2.9 แต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่

ในคณะอนุกรรมการชุดนี้มีท่านรองปลัดกรุงเทพมหานครเป็นประธาน โดยการเริ่มต้นของคณะอนุกรรมการชุดนี้ เป็นการจัดอบรมตัวแทนไรเดอร์และตัวแทนกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้ง 50 เขตในกรุงเทพมหานคร โดย SCG และภาคีเครือข่าย จากเริ่มแรกที่มีเพียงโปรเจคของ SCG และ ศวปถ. ที่เป็น Action plan ขณะนี้เป็นคณะอนุกรรมการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงอยากเรียนหารือกับคุณหมอธนะพงศ์ว่าตาราง Roadmap ของการประชุมคณะอนุกรรมการคณะนี้ จะวางเป็นไตรมาสหรือวางอย่างไรดี

นพ.ธนะพงศ์ ต้องถามทาง สจส. เนื่องจากท่านประธานบอกว่าอยากให้คณะนี้ดูเรื่องของไรเดอร์และวินจักรยานยนต์ไปด้วย ที่นี้โจทย์ไรเดอร์ดำเนินโครงการใกล้ที่จะจบปิดโปรเจค สำหรับวันประชุมก็ให้ล้อกัน อาจจะเป็นรายไตรมาส ตั้งเป็นกึ่งๆชุดเล็ก จะมีการประชุมวงเล็กของคณะทำงาน ทางผอ.ธนันท์ชัยได้มีการมาหารือว่าได้รับโจทย์มาว่าอยากให้ไปขยับเรื่องวินจักรยานยนต์รับจ้าง ประธานศปถ.กทม.อยากเห็นวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความปลอดภัย 1 คือเรื่องหมวกกันน็อค สำหรับเรื่องหมวกกันน็อคถ้าจะทำเรื่องนี้ในภาพใหญ่ก็เป็นเรื่องที่ไม่ง่าย จึงมองว่าอาจจะต้องทำเป็น package ที่เขต โดยทำร่วมกับต้นน้ำก็คือวินรถจักรยานยนต์หรือเจ้าของวิน ร่วมกับทางกทม.ขณะเดียวกันทางตำรวจจะมีการกำกับ คือการจับกุมตักเตือนและแจ้งไปที่วินด้วย จะเป็นมาตรการที่เสริมกันระหว่างต้นน้ำกับกลางน้ำ

รอง ผบก.จร. จากกรณีดังกล่าวจะเห็นว่าวินรถจักรยานยนต์รับจ้างค่อนข้างที่จะปฏิบัติฝ่าฝืนกฎจราจรกันเยอะ ในฝ่าฝืนโดยมีผู้โดยสาร เช่น การขับขี่รถย้อนศร จึงได้คุยในที่ประชุมว่าเนื่องจากว่าเขตมีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องของวินรถจักรยานยนต์อยู่แล้วในส่วนหนึ่ง แต่ในส่วนของขนส่งมีมาตรการในการควบคุมวินรถจักรยานยนต์ กรณีที่วินรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืน หากเจ้าหน้าที่ตำรวจพบหรือตรวจพบจากกล้องก็อาจจะต้องรายงานไปที่เขตหรือวินให้ทราบว่ามีการฝ่าฝืนโดยเบื้องต้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการตรมกฎหมาย อาจเป็นการว่ากล่าวตักเตือนหรือการเปรียบเทียบปรับเนื่องจากถ้ามีการฝ่าฝืนบ่อยครั้ง ความเสี่ยงจะตกอยู่ที่ผู้โดยสารและผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมด้วย เพราะฉะนั้นต้องหาวิธีที่จะควบคุมในส่วนนี้ให้ได้ ไม่ว่าจะเป็นการที่สำนักงาน

เขตหรือกรมการขนส่งทางบกเองที่อาจจะมับทลงโทษที่หนักขึ้น เช่น เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่หรือการถอดเสื้อวิน มาตรการเหล่านี้อาจทำให้เกิดความเกรงกลัว เนื่องจากในปัจจุบันไม่มีการควบคุมที่เคร่งครัด ผู้ขับขี่ก็ไม่มีความเกรงกลัว และยังฝ่าฝืนเป็นประจำ เราจะเห็นบ่อยครั้งว่ารถจักรยานยนต์รับจ้างมักชอบขี่ย้อนศร และส่วนใหญ่ที่พบจะมีผู้โดยสารซ้อนท้ายอยู่ด้วย จึงอยากเรียนแจ้งที่ประชุมไว้เพื่อทราบถึงปัญหาในส่วนนี้

พล.ต.ต.จิรสันต์ ต้องเรียนว่า ในส่วนของคณะอนุฯนี้มีท่านรองปลัดกรุงเทพมหานครเป็นประธาน ประการที่ 1 จึงจะรบกวนผู้แทนจาก สจส.นำเรียนท่านประธานในเรื่องของการกำหนดกรอบการประชุมว่าท่านประธานเห็นชอบหรือไม่ ประการที่ 2 ในส่วนของไรเดอร์และจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างที่คุณหมอธนะพงศ์และรองฯสมโภชกล่าวในข้างต้น คิดว่าในส่วนนี้มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ในส่วนของไรเดอร์และจักรยายนต์รับจ้างต้องเรียนว่าทางตำรวจได้มีการดำเนินการมาก่อนหน้านี้ ได้มีการเชิญทุกแพลตฟอร์มของไรเดอร์ มาพูดคุยและหารือร่วมกันในเรื่องของมาตรการที่จะบังคับใช้กับผู้ขับขี่ไรเดอร์ เช่นเดียวกันกับวินจักรยานยนต์รับจ้าง แต่ก็ยังขาดในส่วนของการติดตามผลว่าได้มการดำเนินการในมาตรการหรือไม่ โดยมีการจัดอบรมให้กับผู้ขับขี่และมีการสร้าง Line group เพื่อให้ผู้บริหารของทุกแพลตฟอร์มเข้ามาอยู่ในกลุ่มนี้ และเมื่อผู้ขับขี่ในแพลต์ฟอร์มของท่านทำผิดกฎหมายหรือถูกจับกุม จะมีการรายงานเข้าไปยัง Line group นี้ เพื่อให้ทางต้นสังกัดพิจารณามาตรการในการว่ากล่าวตักเตือนหรือลงโทษ ในส่วนที่ท่านรองฯสมโภชเรียนแจ้งเมื่อข้างต้น เห็นด้วยว่าในการออกใบสั่ง ผู้ขับขี่ก็ไม่ได้เกรงกลัวและก็ยังมีการกระทำผิดกฎหมายอยู่ แต่ก็มีมาตรการในด้านควบคุมรูปแบบอื่น วินจักรยานยนต์รับจ้าง ในการลงโทษด้วยการถอดเสื้อวินหรือการเพิกถอนใบอนุญาตนั้น กรมการขนส่งทางบก ในฐานะเป็นผู้กำกับดูแลต้องเข้ามาร่วมด้วยในส่วนนี้ โดยทำงานร่วมกันกับตำรวจและเก็บข้อมูลของการกระทำผิด เพราะฉะนั้นในถ้าวงเล็กหรือในส่วนของคณะอนุฯไรเดอร์และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ถ้าสามารถทำได้ตามที่กล่าวในข้างต้นจะเป็นเรื่องที่ดีมาก จะเห็นว่าในบางครั้งขณะที่บางสี่แยกไฟแดงที่ก็มีตำรวจยืนอยู่ แต่ก็ยังมีการฝ่าสัญญาณไฟจราจรกันเป็นประจำแบบไม่เกรงกลัว และการออกใบสั่งหรือการบังคับใช้กฎหมายนั้นก็ยังไม่มีประสิทธิภาพ แต่ในวันที่ 1 เมษายน 2566 นี้เป็นต้นไป กรมการขนส่งทางบกจะเริ่มการอายัดทะเบียนสำหรับผู้ที่โดนใบสั่งแล้วไม่จ่าย แต่ต้องมาดูกันอีกทีว่าจะช่วยให้การกระทำผิดที่ฝ่าฝืนกฎหมายลดลงหรือไม่ จึงฝากผู้แทนสจส.ช่วยนำเรียนท่านรองปลัดกรุงเทพมหานครในฐานะประธานให้รับทราบด้วย

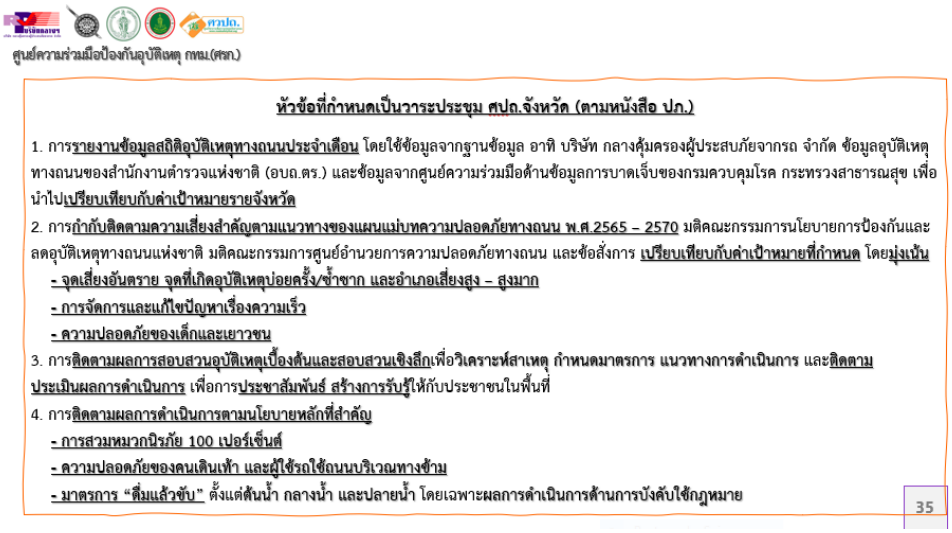
ฝ่ายเลขาฯ นอกเหนือจากการนำเรียนท่านรองปลัดกรุงเทพมหานครในฐานะประธานแล้วนั้น ในส่วนของคณะทำงานตามที่คุณหมอธนะพงศ์กล่าวว่า ในคณะชุดเล็กอาจจะต้องกำหนดว่าอะไรบ้างที่เกี่ยวข้องกับในส่วนของคณะทำงาน รวมถึงเรื่องของการวางรูปแบบหรือกำหนดการในการจัดประชุม

นพ.ธนะพงศ์

ฝ่ายเลขาฯ

คิดว่าการจัดประชุมน่าจะเดือนละครั้ง โดยใช้คณะทำงานชุดเดียวกับตัวโครงการเดิม

จากที่ทางสจส.ได้กล่าวในข้างต้น ในเรื่องของการอบรมให้กับเจ้าหน้าที่เขตในการวิเคราะห์จุดเสี่ยงทั้ง 50 เขต มีกรอบและแผนในการดำเนินการ รวมถึงจะมีการนำรถมาใช้ในการสำรวจถนนเป้าหมาย ในเรื่องของกายภาพที่จะดำเนินการในเรื่องนี้ และในส่วนของการดำเนินการจะมีการวิเคราะห์ เพื่อที่จะนำไปใช้กับ iRAP ของทางกทม.จะมีการดูในเรื่องของการปรับปรุงกายภาพถนนและนอกเหนือจากการปรับปรุงกายภาพของถนนยังมีการเสริมศักยภาพของทีมงานศปถ.เขตใน 2 ด้าน คือ 1.จัดทำแผนกับ 9 เขตนำร่อง โดยมีกรมควบคุมโรคเข้ามาสนับสนุนในโครงการนี้ ส่วนกระบวนการต่อไป อยู่ระหว่างการกำหนดวันเพื่อลงพื้นที่ให้คำแนะนำ รวมถึงการติดตามการทำแผนของศปถ.ทั้ง 9 เขต ในส่วนนี้ต้องรบกวนทางหัวหน้าบุญสมสจส. ช่วยประสานในเรื่องการนัดหมายเขตทั้ง 9 เขต ในการลงพื้นที่ อาจจะต้องวางแพลนกำหนดวันล่วงหน้า เพื่อที่จะได้หารือกันกับทีมงานที่เกี่ยวข้องว่าสามารถลงพื้นที่ได้วันไหนบ้าง และอีกด้านนึงนอกเหนือจากการอบรมการทำแผนสำหรับ 9 เขตแล้ว เนื่องจากเจ้าหน้าที่เทศกิจที่เป็นฝ่ายเลขาฯของศปถ.เขตทั้ง50เขต ได้มีการผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันในรอบงบประมาณที่ผ่านมา ทำให้หลายๆคนเข้าไม่ถึงข้อมูล จึงมีการจัดอบรม ในส่วนนี้ทางกรมควบคุมโรคได้เข้ามาช่วยเป็นเจ้าภาพให้ในการจัดอบรม โดยมีการอบรมในเรื่องของการสอบสวนและวิเคราะห์ข้อมูลให้กับทาง 50 เขต ซึ่งจัดไปเมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2566 ที่ผ่านมา



ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ให้สจส.กำหนดวาระประชุมศปถ.เขต ให้สอดคล้องกับวาระประชุมที่ ปภ.กำหนดให้ ศปถ.จังหวัดทุกจังหวัดดำเนินการ เพื่อให้เป็นรูปแบบเดียวกันและตรงเป้าประสงค์ที่มีการเสริมองค์ความรู้ให้บุคลากรของเขตไปแล้ว แต่สิ่งที่สำคัญน่าจะเป็นเรื่องของข้อมูลและการติดตามความเสี่ยง

สจส.(คุณกรณ์)

ในส่วนของการที่อยากให้ศปถ.เขตมีการวิเคราะห์ ตรงนี้ก็เห็นด้วย แต่ว่าประเด็นที่อยากจะนำเสนอก็คือกรณีการที่จะให้ศปถ.ทั้ง50 เขตวิเคราะห์ข้อมูลในการประชุมศปถ.เขต ประเด็นปัญหาก็คือด้านบุคลากรและความพร้อมของเขต เนื่องจากการวิเคราะห์ข้อมูลต้องใช้บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ซึ่ง 50 เขต มีเปอร์เซ็นต์น้อยมากที่จะมีบุคลากรที่จะทำการวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอได้ แต่ถ้าให้ส่วนกลางหรือสจส.ไปช่วยทาง 50 เขต สจส.เองก็มีข้อจำกัดในเรื่องของบุคลากรเช่นเดียวกัน มีเพียง 5 คน ถ้าจะไป support ทั้ง 50 เขตคิดว่าอาจจะเกินกำลัง อาจจะรบกวนทางทีมศรก.ลงไปช่วยในช่วงแรกในการที่จะกำหนดแนวทางหรือว่าการ support ในเรื่องของข้อมูลให้กับทางเขตทั้ง 50 เขต ก็น่าจะเป็นแนวทางที่ดี

นพ.ธนะพงศ์

ในส่วนแรก ในเชิงลึก เชงคุณภาพ ขอให้เขตที่กองป้องกันการบาดเจ็บได้งบจากสสส.ทั้ง 9 เขต มีทีมไป approach เขตทั้ง 9 เขต ตามที่สจส.เสนอ เพราะวันนั้นเราเทรนเรื่องของการเข้าถึงข้อมูล ThaiRSC ของบริษัทกลางฯ เทรนเรื่องการวิเคราะห์เคสในเบื้องต้น ถ้าดูในตารางก็หัวข้อที่ 3 คือมีการติดตาม หรือมีผลการสอบสวนอุบัติเหตุเบื้องต้น และอีกส่วนคือเชื่อมกับการประชุมอบถ.ตร ของทางตำรวจ เป็นไปได้หรือไม่ถ้าจะให้เขตทั้ง 9 เขต กำหนดวาระประจำเพิ่มเติมและให้สน.ที่เข้าร่วมประชุม ศปถ.เขตเป็นผู้นำเสนอรายงานอุบัติเหตุ การวิเคราะห์ case based ในพื้นที่ เพื่อให้คกก.ร่วมพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไขป้องกัน

ฝ่ายเลขาฯ 9 เขต เน้นว่าต้องมีการวิเคราะห์เนื่องจากได้มีการอบรมและมีทีมพี่เลี้ยงลงไปช่วย ส่วน 41 เขตที่เหลือให้มีการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุในที่ประชุมเบื้องต้นก่อน และในอนาคตอาจจะขยายผลไปยัง 41 เขตที่เหลือในการวิเคราะห์ case based และในเรื่องของการกำหนดวาระให้ชัดเจนเพื่อให้คนที่เกี่ยวข้องรับรู้ว่าจะต้องเตรียมข้อมูลเพื่อมารายงานในเรื่องใด

สจส. รับทราบและจะดำเนินการในส่วนนี้

นพ.ธนะพงศ์ เห็นด้วยในเรื่องของการกำหนดวาระ คิดว่าถ้างั้นน่าจะกำหนดว่าการประชุมต่อจากนี้ ทุกเขตจะต้องมีการกำหนดวาระให้ทางตำรวจมานำเสนอ อาจเป็นวาระการติดตามเพื่อบูรณาการ เช่น ตำรวจมารายงานในเรื่องของจุดเสี่ยงหรือความเสี่ยงอะไรที่ต้องแก้ไข แต่ฝ่ายเลขาฯต้องช่วยในการติดตามความคืบหน้า เพราะฉะนั้นเป็นไปได้หรือไม่ ที่จะให้ทางสจส.กทม ระบุเป็นวาระ Routine ในหัวข้อ เคสที่สำคัญให้ทางตำรวจได้มานำเสนอในส่วนนี้

พล.ต.ต.จิรสันต์ เห็นด้วยในการกำหนดวาระในส่วนนี้ ให้กำหนดตามที่คุณหมอธนะพงศ์บอก แต่ต้องรบกวนพี่บุญสมประสานในแต่ละเขตเรื่องของการกำหนดวาระ

สจส. ทางสจส.รับประสานในส่วนนี้แต่รบกวนขอต้นเรื่องจากฝ่ายเลขาฯ

สืบเนื่องจากหมวก 126,117 ที่สนับสนุนในเรื่องของหมวกเด็ก ตอนนี้กทม.ได้วาง Project ในการตั้งทีมที่ปรึกษาที่จะมาวิจัยการสวมหมวกโดยใช้กล้อง แต่อีกด้านนึงที่ต้องฝากไว้ว่า การใช้กล้อง CCTV ตรวจจับ ในส่วนนี้คือการประเมินผล แต่ในการ Action จะทำอย่างไรให้เด็กสวมหมวก อาจต้องมาคุยกันต่อในรายละเอียดเชิงลึกของเรื่องนี้ เบื้องต้นได้คุยกับรองฯไวทยา(รองผู้อำนวยการสำนักจราจรและขนส่ง) ว่าต้องไปคุยเพิ่มเติมกับบางสำนักศึกษา ดังนั้นต้องรบกวนทางสจส.ในเรื่องของการนัดหมายเพื่อที่จะไปพูดคุยในรายละเอียดให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น และถ้ามีความคืบหน้าในส่วนนี้จะแจ้งให้ที่ประชุมได้ทราบต่อไป

2.3 รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุ(เสียชีวิต)สะสม ณ ก.พ.2566

ข้อมูลอุบัติเหตุสะสม ณ ตอนนี้ ในส่วนของปี 66 ภาพรวมเสียชีวิตทั้งประเทศ เพิ่มขึ้น +11.12% ส่วนภาพรวมเสียชีวิตของกทม. เพิ่มขึ้น +4.79% เทียบกับค่าเป้าหมายของกทม. ณ ตอนนี้ ปี2566 เป้าหมายของกทม.ไม่เกิน 793 แต่ในสองเดือนที่ผ่านมาอยู่ที่ 153 จะเห็นว่าถ้าดูจากเทรนในกรอบด้านล่าง จะเห็นว่าของกทม.ยังคงเพิ่มขึ้นน้อยกว่าภาพรวมประเทศ และในส่วนของภาพรวมการบาดเจ็บในต่างจังหวัด บาดเจ็บลดลง แต่ในกทม.การบาดเจ็บเพิ่มขึ้น

*ในช่วงวันและเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุด จากเดิม 2565 เกิดเหตุในวันเสาร์มากที่สุด และเกิดเหตุในช่วง 21.00 น. - 24.00 น. มากที่สุด แต่ในปี 2566 เกิดเหตุวันอาทิตย์มากที่สุด และเกิดเหตุมากที่สุดในช่วงเวลา 24.00 น. - 03.00 น.

*กลุ่มวัยทำงานยังคงเสียชีวิตมากที่สุด แต่พบว่าผู้สูงอายุเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี65

*ส่วนใหญ่เป็นเหตุรถชนกัน รถที่เกิดเหตุมากที่สุดเป็นรถจยย. และในส่วนของชนคนเดินเท้าก็ยังไม่ได้ลดลงจากปีที่แล้ว

*ความรุนแรง การเสียชีวิตในที่เกิดเหตุยังคงใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา

*ปัจจัยเสี่ยงทางกายภาพ ยังคงคล้ายกับปี65 ปัจจัยเสี่ยงหลักคือไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ

*พฤติกรรมเสี่ยง หลักยังคงเป็น ขับเร็ว แซง/เปลี่ยนเลนกะทันหัน ทั้งนี้ ดื่มขับยังคงมีปัญหาในการจัดเก็บข้อมูลทำให้%น้อย

*วันที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดของทุกปี คือวันที่ 12,13

*สงกรานต์ช่วงโควิด ไม่มีการจัดงานรื่นเริง งดเล่นน้ำ แต่ปี2566 เริ่มกลับสู่สถานการณ์ปกติ คาดว่าการเดินทางออกตจว. และการดื่มฉลองและเล่นน้ำในกทม.จะเพิ่มมากขึ้น อาจจะทำให้ความเสี่ยงในช่วงเทศกาลนี้มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นจากปี 2565

กลุ่มคนเสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ จะมี 2 ช่วงวัยเป็นหลักคือ ช่วงอายุ 20-29ปี คิดเป็น 44% เสียชีวิตในช่วงเวลา 03.00-06.00 คิดเป็น 72%

และช่วงอายุ 40-49ปี คิดเป็น25% เสียชีวิตในช่วงเวลา 21.00-24.00 คิดเป็น 50%

สถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วง 7 วัน เทศกาลสงกรานต์ 2565

จะเห็นว่าเกิดเหตุมาที่สุดในช่วงเวลา 03.00-06.00 และช่วง 21.00-24.00 เสียชีวิตในที่เกิดเหตุใกล้เคียงกับร.พ. ส่วนใหญ่เกิดเหตุฝ่ายเดียว ไม่มีคู่กรณี และผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ก็ยังคงเป็นเพศชายและเป็นผู้ขับขี่

พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นความเสี่ยงมากที่สุดยังคงเป็นการขับเร็ว คิดเป็น 80% แต่การจัดเก็บพฤติกรรมเสี่ยง ดื่มขับยังคงเป็นปัญหาที่ต้องจัดการ

เรื่องการสวมหมวกในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ยังคงไม่สวมหมวกถึง 75% และเจ้าของรถยังไม่ค่อยให้ความสำคัญกับการทำประกันภัยตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

รศ.ดร.กัณวีร์ จากข้อมูลอุบัติเหตุจะเห็นว่าเกิดเหตุในช่วงกลางคืนเยอะมาก ฝากทางสจส.ว่าถ้าอยากจะมุ่งเป้า ควรที่จะต้องตรวจสอบสภาพถนนของกทม.ในช่วงกลางคืนเพราะเชื่อว่าน่าจะมีปัญหาอย่างแน่นอน

ฝ่ายเลขาฯ อีกด้านคือเรื่องของไฟส่องสว่าง ในที่ประชุมศปถ.เขต หลายพื้นที่มีสะท้อนเรื่องของไฟส่องสว่างที่ยังคงเป็นปัญหาที่ต้องได้รับการแก้ไข

รศ.ดร.กัณวีร์ แน่นอนว่าไฟส่องสว่างมีความสำคัญ เรื่องของไฟส่องสว่างที่ยังเป็นปัญหา ในการแก้ไขสำหรับบางพื้นที่อาจต้องติดต่อประสานหลายหน่วยงาน แต่การแก้ไขที่ช่วยในเรื่องของการส่องสว่างได้และสจส.สามารถทำได้เองทันที โดยที่ไม่ต้องรอหน่วยงานอื่นมาร่วมด้วย เช่น การตีเส้นถนนให้ชัดเจน ป้ายถนนหรือป้ายสะท้อนแสง หรือหลักนำทาง เป็นต้น

สจส. ในเรื่องของไฟส่องสว่างมีการร้องเรียนผ่านใน Traffy Foundue เข้ามาค่อนข้างที่จะมาก ซึ่งทางท่านรองฯ วิษณุ ที่ดูแลรับผิดชอบสจส. กล่าวว่าการแก้ไขเรื่องไฟฟ้าส่องสว่าง ปัจจุบันแก้ไขไปแล้วประมาณ 70% ของในส่วนที่ร้องเรียนเข้ามา และภายในปีนี้จะเร่งทำให้ได้ 100% แต่ต้องเรียนว่ามีถนนบางเส้นที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของกทม. ในส่วนนี้ทางสจส.ได้มีการประสานให้ได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนเช่นเดียวกัน

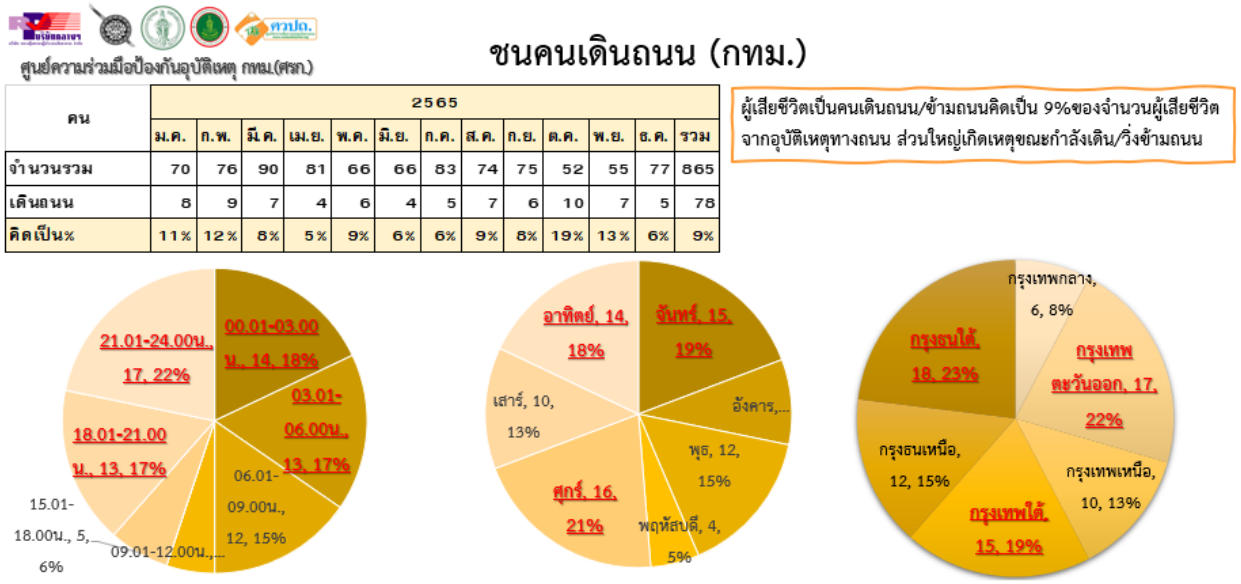
นพ.ธนะพงศ์ เรียนสอบถามทางสจส.ว่า ระดับเขตพื้นที่ มีใครที่สามารถระบุว่าเรื่องไหนเป็น Priority ที่ต้องรีบแก้ไข

สจส. ในด้านการแก้ไข ไม่มีเกณฑ์เป็นทางการ แต่จากนโยบายของผู้บริหารกทม. เมื่อมีการร้องเรียนผ่านทาง Traffy Foundue หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเร่งดำเนินการแก้ไขให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด

นพ.ธนะพงศ์ จากข้อมูลของฝ่ายเลขาฯ มีเคสไหนที่เกี่ยวพันธ์กับประเด็นอุปกรณ์ชำรุดหรือไม่มีไฟส่องสว่างและมีตัวอย่างหรือไม่ คิดว่าข้อมูลตรงนี้สามารถใช้ประกอบในการนำเสนอผู้บริหารได้

ฝ่ายเลขาฯ ข้อมูลในส่วนนี้จะดำเนินการเพิ่มเติมให้ในการประชุมครั้งต่อไป

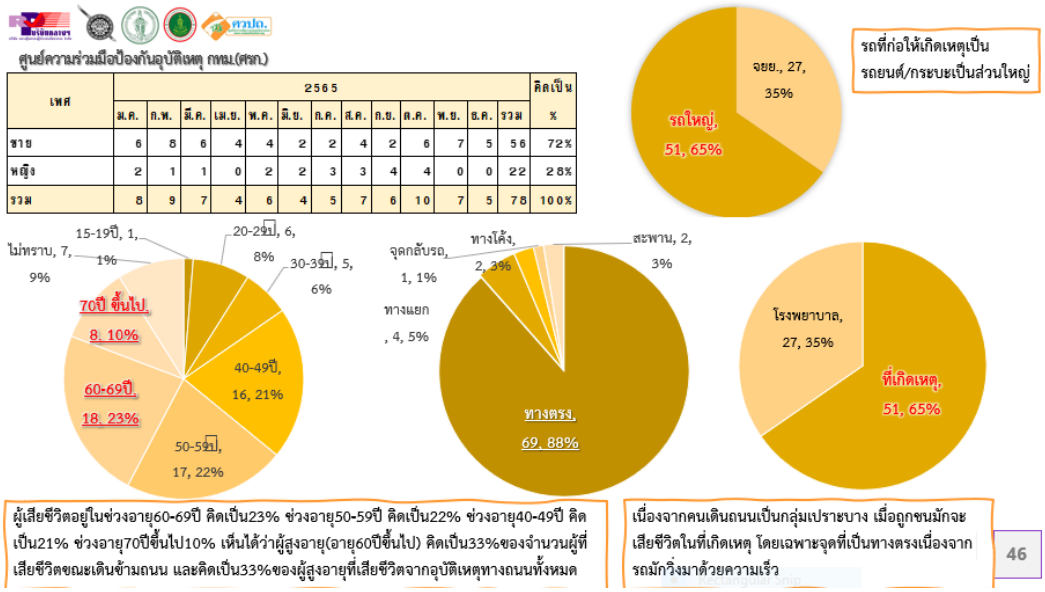
ชนคนเดินถนน (กทม.)



คน	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	52	55	77	865
เดินถนน	8	9	7	4	6	4	5	7	6	10	7	5	78
คิดเป็น%	11%	12%	8%	5%	9%	6%	6%	9%	8%	19%	13%	6%	9%

ผู้เสียชีวิตเป็นคนเดินถนน/ข้ามถนนคิดเป็น 9% ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่เกิดเหตุขณะกำลังเดิน/วิ่งข้ามถนน ส่วนใหญ่เกิดเหตุช่วงเย็นหลัง 18.00น.-6.00น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่สายตาของผู้ขับขี่มีขีดจำกัดในการมองเห็น และหากจุดที่ข้ามถนนมีแสงสว่างน้อยก็ทำให้เกิดความเสี่ยงเพิ่มขึ้นด้วยเกิดเหตุในกลุ่มเขตกรุงธนใต้ 23% กรุงเทพตะวันออก 22% กรุงเทพใต้ 19% และเกิดเหตุมากที่สุดคือวันศุกร์ 21% วันจันทร์ 19% วันอาทิตย์ 18%

ช่วงอายุ



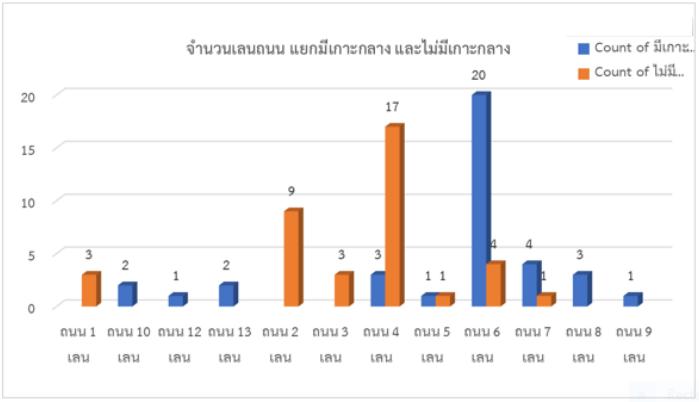
ผู้เสียชีวิตอยู่ในช่วงอายุ 60-69 ปี คิดเป็น 23% ช่วงอายุ 50-59 ปี คิดเป็น 22% ช่วงอายุ 40-49 ปี คิดเป็น 21% ช่วงอายุ 70 ปีขึ้นไป 10% เห็นได้ว่าผู้สูงอายุ (อายุ60ปีขึ้นไป) คิดเป็น 33% ของจำนวนผู้ที่เสียชีวิตขณะเดินข้ามถนน และคิดเป็น 33% ของผู้สูงอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด เนื่องจากคนเดินถนนเป็นกลุ่มเปราะบาง เมื่อถูกชนมักจะเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ โดยเฉพาะจุดที่เป็นทางตรงเนื่องจากรถมักวิ่งมาด้วยความเร็ว และรถที่ก่อให้เกิดเหตุเป็นรถยนต์/กระบะเป็นส่วนใหญ่

2.4 รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุ(เสียชีวิต) กรณีชนคนข้ามถนนปี2565 จำแนกตามกายภาพถนน

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรก.)

2.4 รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุ(เสียชีวิต) กรณีชนคนข้ามถนนปี2565 จำแนกตามกายภาพถนน

คน	2565													2566		
	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	ม.ค.	ก.พ.	รวม
จำนวนรวม	70	76	90	81	66	66	83	74	75	52	55	77	865	77	76	153
เดินข้ามถนน	8	9	7	4	6	4	5	7	6	10	7	5	78	8	8	16
คิดเป็น%	11%	12%	8%	5%	9%	6%	6%	9%	8%	19%	13%	6%	9%	10%	11%	10%

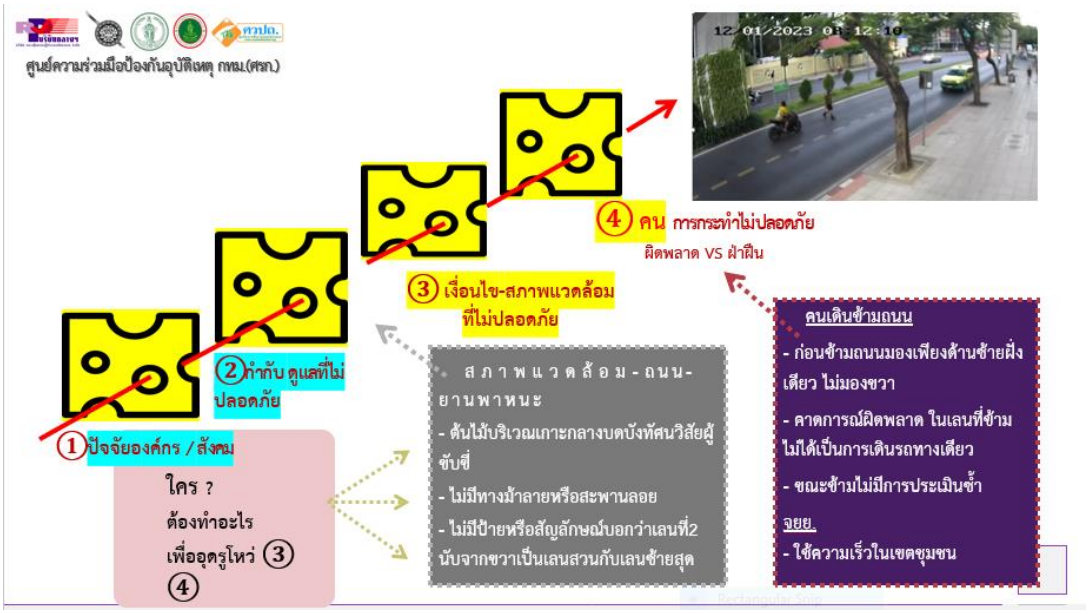


ส่วนใหญ่เกิดบนถนน
ถนนสี่เลน ไม่มีเกาะกลาง
ถนนหกเลน มีเกาะกลาง

จากข้อมูลพบว่า ส่วนใหญ่เกิดบนถนนถนนสี่เลน ที่ไม่มีเกาะกลาง ถนนหกเลน มีเกาะกลาง จะเห็นว่าถนนที่ 6 เลนมีเกาะกลาง จะเกิดอุบัติสูงที่สุด และถนน 4 เลนไมมีเกาะกลาง จะเกิดอุบัติเหตุเยอะเช่นเดียวกัน จากข้อมูลเฉพาะผู้เสียชีวิตที่เดินข้ามถนน จะเห็นว่าเกิดเหตุเดือนละ 8 ราย (ม.ค.-ก.พ.66)

Case Base

วันที่ 12 มกราคม 2566 เวลา 8.30น. สถานที่เกิดเหตุ หน้าตลาดเจริญผล ถนนพระราม1(ถนน 4 เลน ฝั่งละ 2 เลน มีเกาะกลาง ไม่มีทางม้าลาย) เขตปทุมวัน ท้องที่ สน.ปทุมวัน พฤติการณ์ จยย.ยามาฮ่าR3 ขับขี่(ชายอายุ22ปี)มาจากแยกปทุมวันมุ่งหน้าแยกเจริญผลในช่องทางที่2นับจากขวา เมื่อถึงหน้าตลาดได้เฉี่ยวชนคนเดินข้ามถนนจากฝั่งด้านหน้าสนามกีฬาแห่งชาติไปฝั่งหน้าตลาดเจริญผล(ชายอายุ83ปี)ได้รับบาดเจ็บกะโหลกศีรษะแตก สมองฟกช้ำ เสียชีวิตที่รพ.ตำรวจ



จากการวิเคราะห์ในเบื้องต้น ในส่วนของการกระทำแบ่งเป็นสองส่วน คนเดินข้ามถนนและรถจักรยานยนต์ จะเห็นว่ารถจักรยานยนต์ก็ขับขี่มาไวพอสมควรและตรงที่เกิดเหตุนี้เป็นเขตชุมชน ในขณะเดียวกันคนข้ามเองก็มองแต่เพียงด้านซ้ายไม่มองด้านขวา เพราะฉะนั้นเขาอาจจะไม่ทราบว่าเป็นเลนที่มีรถวิ่งสวนมาได้ และในขณะข้ามก็ไม่ได้มีการประเมินสถานการณ์ซ้ำก่อนที่จะข้าม และในเรื่องของสภาพแวดล้อมทางกายภาพพบว่ามีต้นไม้บริเวณเกาะกลางที่บบังทัศนวิสัยผู้ขับขี่ ไม่มีทางม้าลายหรือสะพานลอยให้ผู้ข้าม และไม่มีป้ายหรือสัญลักษณ์บอกว่าเลนที่ 2 นับจากขวาเป็นเลนสวนกับเลนซ้ายสุด

รองผบก.น.6 เคสนี้เป็นผู้สูงอายุ วัย 83 ปี แต่งกายคล้ายไปออกกำลังกาย ต้องเรียนว่าสนามศุภชลาศัยเป็นสถานที่สำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคนส่วนใหญ่ก็จะมาใช้ออกกำลังกาย แต่โดยกายภาพไม่มีสะพานลอยให้ข้ามและไม่มีทางม้าลายให้ข้าม และลักษณะของถนนเป็นแบบ 3:1 คือเปิดเลนสวนเพื่อระบายรถ และในส่วนของเกาะกลางสังเกตว่าจะมีคนข้ามอยู่ตลอด และถนนค่อนข้างที่จะโล่ง คิดว่าสามารถแก้ไขได้ทางที่ดีที่สุดเกาะกลางต้องมีที่กั้นเพื่อบังคับให้คนเดินไปข้ามยังจุดข้ามที่ปลอดภัย

นพ.ธนะพงศ์ อาจจะทำเป็น 2 ขั้นตอน ส่วนที่ 1) หาวิธีที่จะมีกิ่งๆเกาะกลางให้เยื้องออกมาจากตัวเสา BTS เนื่องจากว่าตัวเสานั้นบดบังคนข้าม และเพื่อป้องกันไม่ให้คนมาข้ามแบบชิดกับเสา เพราะว่าการข้ามแบบชิดกับเสาจะทำให้รถจักรยานยนต์มองไม่เห็นคนข้าม ส่วนที่ 2) ถ้าจะทำทางข้ามคิดว่าต้องจัดการเรื่องความเร็ว และทำให้คนข้ามรับรู้ว่าข้ามไปถึงเกาะกลางแล้วยังมาทางขวาอีกช่องทางที่ต้องมอง

<u>รศ.ดร.กัณวีร์</u> ในเคสนี้ในเรื่องของเส้นก็อาจจะมีส่วน เนื่องจากถ้าเป็นการวิ่งคนละทิศทางจะต้องเป็นเส้นทึบสีเหลือง เพราะการตีด้วยเส้นสีเหลืองจะบ่งบอกว่าอีกเลนนึงเป็นคนละทิศทาง เพราะฉะนั้นสิ่งที่จะแก้ได้เลยทันทีคือการตีเส้น อีกประเด็นคือจุดเกิดเหตุเป็นเขตเมือง ในเรื่องของการใช้ความเร็วควรจะต้องควบคุม ไม่ควรเกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อาจจะต้องลงไปทำสำรวจดูว่ามีคนใช้ถนนเส้นนี้ข้ามไปข้ามมาเยอะหรือไม่ เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขต่อไป

<u>มติที่ประชุม</u> จาก Case base (เคสคุณตาวัย 83 ปี ข้ามถนนถูกรถจยย.ชนเสียชีวิต บริเวณหน้าตลาดเจริญผล ถนนพระรามที่ 1) พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก รองผบช.น. ได้สั่งการให้ รอง ผบก.น.6 ลงพื้นที่ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำการสำรวจและวางแผนการแก้ไขจุดเสี่ยง

<u>วาระที่ 3 : เรื่องเพื่อพิจารณา</u>

3.1 เตรียมความพร้อมเทศกาลสงกรานต์2566

แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน กรุงเทพมหานคร ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2566

<u>ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน</u>

1.จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) ในพื้นที่กรุงเทพมหานครลดลง ไม่น้อยกว่า 5 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปี ย้อนหลัง

2.จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และพื้นที่เขตเสี่ยงลดลง ไม่น้อยกว่า 5 เปอร์เซ็นต์เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง

3.จำนวนผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุในพื้นที่กรุงเทพมหานครลดลงไม่น้อยกว่า 5 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง

4.จำนวนผู้เสียชีวิตในพฤติกรรมเสี่ยงหลัก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ลดลงไม่น้อยกว่า 5 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลสงกรานต์เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง

<u>ส่วนในด้านการดำเนินการจะมีภารกิจของแต่ละหน่วยงาน</u>

1.สำนักการจราจรและขนส่ง

- จัดตั้งศูนย์ประสานการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566
- ตรวจสอบ ทำความสะอาด แก้ไข จัดซ่อมเครื่องหมายจราจร และระบบกล้อง CCTV ให้พร้อมใช้
- ติดตั้งป้ายเตือนระวังเกิดอุบัติเหตุจุดเสี่ยง
- ตรวจสอบความเรียบร้อยของสถานีขนส่งมวลชนต่างๆ
- ประชาสัมพันธ์/รณรงค์ เรื่องความปลอดภัยในการขับขี่และวินัยจราจร
- จัดหน่วยซ่อมเคลื่อนที่เร็ว ซ่อมบำรุงเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟจราจร ตลอด 24 ชั่วโมง

2.สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเตรียมความพร้อมด้านอุปกรณ์ช่วยเหลือฉุกเฉิน เครื่องมือกล และรถยกขนาดใหญ่ ประจำตามจุดเส้นทางการเดินทางในถนนสายหลัก หรือจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

3.สำนักการโยธา เตรียมความพร้อมด้านอุปกรณ์ช่วยเหลือฉุกเฉิน เครื่องมือกล และรถยก ขนาดใหญ่ ประจำตามจุดเส้นทางการเดินทาง ในถนนสายหลักหรือจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

4.สำนักการแพทย์ เตรียมรับสถานการณ์ฉุกเฉินโดยเตรียมความพร้อม ด้านเจ้าหน้าที่ด้านอุปกรณ์เครื่องมือแพทย์ ด้านเวชภัณฑ์ทางการแพทย์ และจัดหน่วยฉุกเฉินพร้อมทีมแพทย์และเจ้าหน้าที่เพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

5.สำนักอนามัยเตรียมรับสถานการณ์ฉุกเฉินโดยเตรียมความพร้อม ด้านเจ้าหน้าที่ ด้านอุปกรณ์เครื่องมือแพทย์ ด้านเวชภัณฑ์ทางการแพทย์

6.สำนักเทศกิจจัดเจ้าหน้าที่สนับสนุน ร่วมอำนวยความสะดวกด้านจราจร

7.สำนักงานเขต

- จัดตั้งศูนย์อำนวยการร่วมป้องกัน และลดอุบัติเหตุฯ และจัดทำแผนฯ ของสำนักงานเขต

- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจสอบสภาพถนน ป้ายเครื่องหมายจราจร และประสานหน่วยงานดำเนินการปรับปรุง

- ร่วมตรวจสอบสถานบริการ ร้านอาหารที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ให้กับเยาวชนอายุต่ำกว่า 20 ปี

- ตรวจสอบจุดที่มีการก่อสร้าง พร้อมปรับผิวจราจรให้อยู่สภาพสมบูรณ์ เพื่อรองรับการใช้งาน

- ประสานกรมขนส่งทางบกตรวจสองสภาพรถ และสมรรถนะของพนักงานขับรถ

- ประสานกับสถานีตำรวจนครบาลท้องที่ เพื่อจำหนดจุดตรวจร่วม/จุดบริการประชาชนพร้อมสนับสนุนเจ้าหน้าที่เข้าร่วม

- รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบวินัยจราจร

- สำรวจสิ่งอันตรายข้างทาง และแก้ไขให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ โดยประสานหน่วยงานดำเนินการ

8.สำนักงานประชาสัมพันธ์ สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร ประชาสัมพันธ์/รณรงค์สร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน

9.กองโรงงานช่างกลสำนักการคลังจัดหน่วยวปฏิบัติงานพิเศษ พร้อมเครื่องมือวัสดุอุปกรณ์รถซ่อมเคลื่อนที่เร็ว รถโมบายและรถยกลากจูง พร้อมตลอด 24 ชั่วโมง

มีการจัดกิจกรรมสร้างแนวร่วมภาคประชาชน เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ณ จุดบริการประชาชน 11 จุด ในเขตกรุงเทพมหานคร ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากทางสจส. เรียนว่าต้องขอความร่วมมือกับทาง บช.น. ในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับและการใช้ความเร็ว

นพ.ธนะพงศ์ เรียนถามทางสจส.ว่า เทศกาลสงกรานต์ในปีนี้การเล่นน้ำอาจกลับมาเป็นปกติ ทางกทม.คาดการณ์ได้หรือไม่ว่าจะมีจุดไหนที่อาจเกิดอุบัติมากขึ้นและจะมีแนวทางในการป้องกันอย่างไรบ้าง เนื่องจากถ้ามีการเล่นน้ำสิ่งที่จะตามมาก็คือการดื่มแล้วขับ ตรงส่วนนี้ก็จะเป็นโจทย์ที่ทางตำรวจเข้ามาร่วมด้วย

สจส. เบื้องต้นท่านผู้ว่าฯได้มีการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เกี่ยวกับมาตรการในเทศกาลสงกรานต์อาจจะมีการแถลงข่าวทางกทม.จะมีการดำเนินการในส่วนของภาพรวมอย่างไรบ้าง

รองผบก.จร. เรียนที่ประชุมว่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ แต่ละบก.ยังกำหนดพื้นที่ในการตั้งจุดกวดขันวินัยจราจร ตั้งจุดตรวจเมา และจุดตรวจเมาส่วนใหญ่จะเน้นไปในช่วงเวลากลางคืนเป็นหลัก และในพื้นที่ที่มีจุดจัดงาน สน.พื้นที่ก็จะรายงานมาที่บก.เพื่อขออนุมัติในการตั้งจุดตรวจ

มติที่ประชุม รับทราบ

และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่กำลังจะมาถึง ต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ต้องทำงานและประสานงานร่วมกันมากขึ้นกว่าเดิม เนื่องจากในปีใหม่ครั้งที่แล้วยังพบปัญหาในการประสานงาน และต้องฝากทางเอราวัณในเรื่องของการรายงานข้อมูลทันที เมื่อมีเคสเพื่อที่จะได้ทวนสอบโดยทันที ฝากผู้ที่รับผิดชอบช่วยประสานในส่วนนี้ รวมถึงในส่วนของทางตำรวจต้องรบกวนท่านประธานช่วยเน้นย้ำ ผู้ประสานงานของแต่ละบก.ที่อยู่ในไลน์กลุ่มศรก.ในเรื่องของการทวนสอบข้อมูลทั้งในช่วงเทศกาลและนอกเทศกาล

พล.ต.ต.จิรสันต์ รับทราบ ต้องเรียนว่าในส่วนของทางตำรวจมี ฝ.3 และบก.จร ที่รับผิดชอบอยู่

มติที่ประชุม รับทราบ

3.2 คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนด้านการบังคับใช้กฎหมาย (บช.น.) จะมีองค์ประกอบตามร่างคำสั่งดังนี้

3.2 คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนด้านการบังคับใช้กฎหมาย

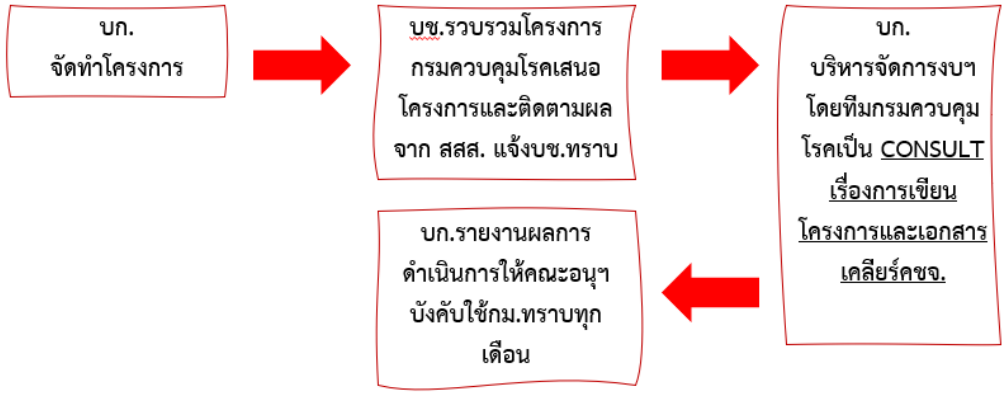
1. องค์ประกอบ

1.1 รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 1 (รับผิดชอบงานจราจร)	ประธานคณะทำงาน
1.2 ผู้อำนวยการเขต ในพื้นที่	รองประธานคณะทำงาน
1.3 รองผู้กำกับ(จราจร) หรือสารวัตรจราจร สน.ในสังกัด	คณะทำงาน
1.4 เลขานุการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต ในพื้นที่	คณะทำงาน
1.5 ผู้แทน บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	คณะทำงาน
1.6 ผู้แทน กรมทางหลวง ในพื้นที่	คณะทำงาน
1.7 ผู้แทน ทางหลวงชนบท ในพื้นที่	คณะทำงาน
1.8 ผู้แทน การทางพิเศษ ในพื้นที่	คณะทำงาน
1.9 ผู้แทน รถไฟฟ้ามหานคร (ในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้า)	คณะทำงาน
1.10 อาจารย์มหาวิทยาลัย หรือผู้เชี่ยวชาญ หรือทำงานเกี่ยวกับการวิเคราะห์ หรือป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่	คณะทำงาน
1.11 ผู้กำกับการ ฝ่ายอำนวยการ กองบังคับการตำรวจนครบาล 1	คณะทำงานและเลขานุการ
1.12 สารวัตร ฝ่ายอำนวยการ กองบังคับการตำรวจนครบาล 1	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

ฝ่ายเลขาฯ ในส่วนนี้รบกวนแจ้งองค์ประกอบของคณะทำงานแต่ละบก.ช่วยกลับไปวางว่าในองค์ประกอบของคณะทำงานขับเคลื่อนด้านการบังคับใช้กฎหมาย หรือมีอะไรที่จะเพิ่มเติมหรือตัดออก โดยให้ส่งกลับมาเพื่อที่ทางฝ่ายเลขาฯเพื่อนำมาดำเนินการจัดทำเป็นคำสั่งคณะทำงาน และให้ท่านประธานได้ลงนามต่อไป

มติที่ประชุม รับทราบ โดยพล.ต.ต.จิรสันต์ ได้มอบหมายให้ ฝ.3 ดูแลในส่วนนี้และกำหนดวันที่จะส่งให้ ภายในวันที่ 10 เมษายน 2566

งบประมาณและกรอบการดำเนินการ



ในส่วนของกรอบงบประมาณทางกรมจะของบประมาณจากสสส.เพื่อมา support การทำงานของบก.ทั้ง 10 แห่ง ในเบื้องต้นน่าจะได้ประมาณ บก.ละ 100,000 บาท จะใช้ในการจัดประชุม จัดกิจกรรม รวมถึงการสอบสวนเคส หรือจะเป็นค่าอาหาร อาหารว่าง ค่าน้ำมัน โดยที่จะขอให้ทางแต่ละ บก. เขียนโครงการ ในส่วนนี้จะร่าง Format และรายละเอียดค่าใช้จ่ายจะ list เป็นหัวข้อให้หรือถ้าทางบก.มีอะไรที่จะเพิ่มเติมก็สามารถใส่รายละเอียดเข้าไปได้ และอยากจะให้ทางแต่ละ บก. ทำสัญญารับทุนจากทางกองฯ

ฝ่ายเลขาฯ เสนอว่าอาจจะให้แต่ละบก. ลองวางดูว่าจะมอบหมายใครที่เป็นธุรการหรือผู้ประสานงานแต่ละบก.ในเรื่องนี้ และจะตั้งไลน์กลุ่ม เพื่อที่จะเป็นช่องทางในการ consult และเป็นช่องทางในการสื่อสารในเรื่องของการทำโครงการหรือการเบิกจ่าย

พล.ต.ต.จิรสันต์ ต้องขอบคุณทางกรมควบคุมโรคที่ได้ผลักดันและขับเคลื่อนในส่วนนี้ ทั้งในเรื่องของการสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินงานและเมื่อแต่ละบก.ตั้งคณะทำงานเสร็จเรียบร้อย เห็นควรว่าต้องจัดเจ้าหน้าที่ธุรการของบก. และมอบหมายเพื่อที่จะมีการประชุมกันในเรื่องของการจัดประชุมหรือการเบิกจ่าย รวมถึงการสอบสวน รวมถึงตั้งกลุ่มไลน์ตามที่ฝ่ายเลขาฯบอกเพื่อใช้เป็นช่องทางในการสื่อสาร

3.3 ร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ด้านเด็กและเยาวชน (ฝ่ายเลขาฯ)

3.3 ร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ด้านเด็กและเยาวชน

2. อำนาจหน้าที่

2.1 บูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และเครือข่ายเด็กและเยาวชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต จัดทำแผน กำหนดกิจกรรมและมาตรการเชิงบูรณาการเพื่อจัดการ ความเสี่ยงและขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ให้สามารถลดผลกระทบและลดความสูญเสียในกลุ่มเด็กและเยาวชนได้อย่างเป็นรูปธรรม

2.2 พัฒนาระบบเฝ้าระวังและวิเคราะห์สาเหตุกรณีอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ทั้งในด้านการพัฒนาทีม พัฒนาระบบการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูล และให้มีการนำเสนอในที่ประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครทุกครั้ง

2.3 พัฒนาระบบสนับสนุนการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ทั้งในด้านการให้คำปรึกษาเชิงวิชาการ การสนับสนุนให้ผู้แทนเด็กและเยาวชนได้นำเสนอสถานการณ์ กรณีการเกิดอุบัติเหตุ (case) ความเสี่ยงสำคัญในกลุ่มเด็กและเยาวชนและกิจกรรมที่ดำเนินการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พร้อมผลการดำเนินงานมานำเสนอในวาระศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครทุกเดือน รวมถึงขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับการขับเคลื่อนการจัดการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนให้ทำงานอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

2.4 พัฒนาระบบกำกับติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่อง ในการขับเคลื่อนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

2.5 รายงานผลการดำเนินงานโครงการด้านเด็กและเยาวชนต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครอย่างต่อเนื่อง

2.6 แต่งตั้งฝ่ายต่างๆ ชุดปฏิบัติงานตามความเหมาะสม เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่

จากการประชุมศปถ.กม.ครั้งที่ผ่านมา ตามที่คุณหมอธนะพงศ์ได้มีการเสนอให้มีการตั้งคณะด้านเด็กและเยาวชน ฝ่ายเลขาฯจึงได้ดำเนินการในการร่างคำสั่งแต่งตั้งออกมาเป็นที่เรียบร้อย ในส่วนนี้เป็นองค์ประกอบที่เสนอให้ที่ประชุมพิจารณาร่วมกันก่อนที่จะดำเนินการส่งให้ทางสจส.นำไปดำเนินการต่อ

3.3 ร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ด้านเด็กและเยาวชน

1. องค์ประกอบ

1.1 รองปลัดกรุงเทพมหานคร	ประธานอนุกรรมการ
1.2 รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล(รับผิดชอบงานจราจร) หรือผู้แทน	รองประธานอนุกรรมการ
1.3 ผู้อำนวยการสำนักศึกษา กรุงเทพมหานคร	รองประธานอนุกรรมการ
1.4 ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร(สจส.) หรือผู้แทน	อนุกรรมการ
1.5 ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษากรุงเทพมหานคร (สพป.กรุงเทพมหานคร) หรือผู้แทน	อนุกรรมการ
1.6 ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษากรุงเทพมหานคร เขต1 (สพม.กรุงเทพมหานคร เขต1) หรือผู้แทน	อนุกรรมการ
1.7 ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษากรุงเทพมหานคร เขต2 (สพม.กรุงเทพมหานคร เขต2) หรือผู้แทน	อนุกรรมการ
1.8 ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งทางบก หรือผู้แทน	อนุกรรมการ
1.9 นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) หรือผู้แทน	อนุกรรมการ
1.10 นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารองค์กรและลูกค้าสัมพันธ์ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	อนุกรรมการ
1.11 เลขาธิการ สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย หรือผู้แทน	อนุกรรมการ
1.12 ประธานสภาเด็กและเยาวชนกรุงเทพมหานคร หรือผู้แทน	อนุกรรมการ
1.13 หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร กองนโยบายและแผน สำนักการจราจรและขนส่ง	อนุกรรมการและเลขานุการ
1.14 หัวหน้ากลุ่ม.....สำนักการศึกษา	อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

นพ.ธนะพงศ์ โครงการนี้ อยากหารือกับทางสจส.กทม. ประเด็นที่ 1) เรามีโครงการเด็กเริ่มผู้ใหญ่ร่วม จะทำอย่างไรให้โครงการนี้ถูกเกาะติดและขยายผล ประเด็นที่ 2) ถ้าเราก่อตัวให้มีอนุกรรมการด้านเด็กและเยาวชน ทาง กทม.น่าจะมีเครือข่ายที่ด้านเด็กและเยาวชนอยู่เยอะ หารือควรจะเพิ่มใครเข้าไปในคณะอนุฯนี้อีกหรือไม่ และคิดว่าเรื่องเด็กในกทม.จะทำเป็น showcase ให้กับจังหวัดอื่นๆได้

สจส. เรียนว่าท่านรองปลัดที่ดูแลในเรื่องเกี่ยวกับเด็ก จะเป็นรองปลัดฯที่ดูแลเกี่ยวกับสำนักการศึกษา ส่วนเลขาฯ จะเป็นระดับผอ.กองในส่วนของสำนักการศึกษา และในส่วนของภาคีที่ติดต่อกับทางสจส.ตอนนี้ จะมีทางด้าน AIP Foundation ที่รับทุนจากทาง WHO และ อีกฝั่งนึงก็คือ ดร.อุดม หงส์ชาติกุล ที่ทำเกี่ยวกับความปลอดภัยโรงเรียนต้นแบบในเขตสาทรกับเขตบางรัก

พล.ต.ต.จิรสันต์ ในหน่วยปฏิบัติทั้งหมดที่จะเป็นคณะกรรมการขับเคลื่อน ทางฝั่งของตร.ขอให้เริ่มในส่วนของบก.จร ซึ่งจะมีตำรวจโครงการพระราชดำริ เข้าไปดำเนินการฝึกอบรมต่างๆ ในส่วนของตำรวจ ให้ใส่ชื่อเป็น ผบก.6 บก.จร

<u>วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ</u>

4.1 รายการ Metro Hour มุมมองการจัดการความปลอดภัยทางถนน

เนื่องด้วยสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย มีการทำหนังสือขอความอนุเคราะห์มายัง นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ในเรื่องของการบรรจุผังรายการ Metro Hour ที่จะนำเสนอเรื่องราวที่เป็นประโยชน์สำหรับคนเมือง รวมถึงรายงานการจราจรในเมืองหลวงเพื่อคนในสังคมเมือง ที่อยู่อาศัยในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล

กำหนดผังรายการ ทุกวันจันทร์ - วันอาทิตย์ เวลา 17.05 น. - 18.00 น. ที่คลื่นวิทยุ FM 95.5 Metro Life รายการเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยมีกลุ่ม target เป็นคนกรุงเทพและปริมณฑล

สำหรับหัวข้อ Content คือการนำ Case Base ไปสะท้อนให้ผู้ฟังรายการรวมไปถึงสาระความรู้อื่นๆ เช่น ความรู้เรื่องประกันภัย การขับขี่อย่างปลอดภัยและการจราจรในเมืองหลวง โดยมี DJ ประจำ ที่จะพูดคุยเน้นไปในเรื่องของ Safety และคนที่มาให้ข้อมูลจะไม่ใช่เพียงเจ้าหน้าที่ตำรวจแต่จะมีแขกรับเชิญที่หลากหลาย เช่น นักวิชาการ ,ผู้เชี่ยวชาญต่างๆเกี่ยวกับเรื่องของอุบัติเหตุทางถนน , กรุงเทพมหานคร และบริษัทกลางฯที่จะมาให้ข้อมูลในเรื่องของหลักประกัน

จะเริ่ม On Air ในวันที่ 1/4/66 เป็นต้นไป จึงนำเรียนให้ท่านประธานและที่ประชุมได้รับทราบ

<u>มติที่ประชุม</u> รับทราบ

4.2 รายงานการสืบสวนวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุ กรณีรถยนต์ชนพนักงานกวาดถนน เขตบางขุนเทียน เสียชีวิต (สจส.)

จากเคส วิศวกรเครื่องกล ขับรถมาสด้า CX-5 จะไปตรวจงาน พุ่งชนเสากั้นทาง หน้าด่านเก็บเงินทางด่วนกาญจนาภิเษก-พระราม 2 และพุ่งชนพนักงานหญิงเขตบางขุนเทียนที่กำลังทำงานกวาดถนนเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ เวลา 05.00 น. ของวันที่ 28 ก.พ. 65

นายทรงพล กรองทอง พนักงานจัดการจราจร การทางพิเศษ ๆ ให้ข้อมูลว่า ปกติช่องทางที่เกิด อุบัติเหตุ เป็นช่องทางทางสำหรับให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินเบี่ยงออกข้างทาง แต่จะอนุโลมเปิดให้รถของ ประชาชนทั่วไปสามารถใช้งานได้ตั้งแต่เวลา 18:00 น. ถึง 07:00 น. คาดว่าตัวผู้ก่อเหตุอาจจะไม่ชินเส้นทาง ด้านผู้กำกับการ สน.ท่าข้ามพ.ต.อ.เลิศศักดิ์ เขียมทรัพย์ เปิดเผยว่า ผลสอบปากคำผู้ก่อเหตุ คนขับ รถยนต์ให้การว่า ตนไม่รู้ว่าช่องดังกล่าวยังไม่เปิดใช้งาน และมองไม่เห็นว่ามีเสาเหล็กกั้นขวางถนนอยู่ ทำให้รถ พุ่งชนร่างพนักงาน และจากการตรวจสอบคนขับรถยนต์ ไม่พบอาการผิดปกติหรือมีลักษณะมึนเมา แต่อย่างใด เบื้องต้น เจ้าหน้าที่ตำรวจแจ้งข้อหาความผิดฐานขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

<u>การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ</u>

ข้อสันนิษฐานการเกิดอุบัติเหตุเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเกิดจาก 2 ปัจจัยหลัก ประกอบกันได้แก่1) ปัจจัยด้านความผิดพลาดของคน (ทั้งผู้ขับขี่รถยนต์ และคนกวาดถนน) และ 2) ปัจจัยด้าน กายภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1. **คน (คนขับรถ)**

- การขับขี่รถด้วยความเร็ว ความเร่งรีบ จนขาดความระมัดระวัง(ยังไม่สามารถพิสูจน์ทราบ ข้อมูลความเร็วรถขณะชนได้)
- ความชำนาญ/ความเคยชินของเส้นทาง (ทำให้ผู้ขับขี่รถต้องหักเลี้ยวรถกะทันหัน) ความบกพร่องทางร่างกาย (เมา ป่วย หรือกระทำการอื่นๆ ที่ไม่ได้มองเส้นทาง)

2. **คน (พนักงานกวาดขยะ)**

- อุปกรณ์สะท้อนแสงของชุดกวาดขยะ ไม่เพียงพอ รถอาจมองไม่เห็นในระยะไกล ความเคยชิน จากการปฏิบัติงานมาเป็นระยะเวลานาน 10-20 ปี ณ จุดดังกล่าว(จึงอาจขาดความระมัดระวัง)

ถนนและสิ่งแวดล้อม

- ระบบไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ (ค่อนข้างมืดมากๆ) ยืนยันโดยเจ้าหน้าที่ กทพ. ที่ดูแลพื้นที่ ถนนและป้ายเตือนที่ไม่ชัดเจน ไม่เพียงพอ ผู้ขับขี่มองเห็นไม่ชัดเจน ทำให้อาจเข้าใจผิดได้ อุปกรณ์เครื่องกั้น (ก่อนเกิดเหตุ) อยู่ในสภาพที่ค่อนข้างชำรุด ไม่สามารถสะท้อนแสงได้ เท่าที่ควร
- เส้นจราจรที่ไม่ชัดเจนทำให้เกิดความเข้าใจผิดได้ในการใช้เส้นทาง (คิดว่าสามารถผ่านไปได้)

มาตรการด้านคน (พนักงานผู้ปฏิบัติงานกวาดถนน)

- ควรปรับปรุงชุดปฏิบัติงานให้มีความปลอดภัยมากขึ้นโดยชุดที่สวมใส่ขณะปฏิบัติงานต้อง สามารถสะท้อนแสงได้ดี มีอุปกรณ์มีไฟกะพริบ(ซึ่งเป็นความเห็นฯ ที่สะท้อนมาจากพนักงาน ฯ ของ กทม. ที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นประจำ)
- สำหรับมาตรฐานชุดปฏิบัติงานใหม่นั้น จะต้องเป็นชุด สะท้อนแสงแถบ PVC(ทั้งเสื้อแขนยาว และกางแกงขายาว) ที่เป็นไปตามมาตรฐาน CE ISO 20471:2013มาตรฐานความปลอดภัย ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ, S-Mark)ผลิตภัณฑ์สิ่งทอด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยอุปกรณ์ คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลและผลิตภัณฑ์สิ่งทอที่ใช้เพื่อความปลอดภัยที่มีคุณภาพ
- เพิ่มอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยอื่นๆ เช่น ป้ายเตือนไฟกะพริบ กรวยจราจรไฟกะพริบ เพิ่มการใช้รถกวาดขยะแทนคน ฯ ในจุดที่เสี่ยงต่ออันตราย / ปรับเปลี่ยนเวลาปฏิบัติงาน ปรับเปลี่ยนการแบ่งพื้นที่รับผิดชอบเป็นคู่ (Buddy) จากเดิมที่แยกเป็นช่วงละ 1 (รับผิดชอบช่วงละ 800-1,000 เมตรทั้งสองฝั่งถนน) เปลี่ยนเป็นช่วงละ 2 คน โดยให้แบ่ง พื้นที่เป็นคนละฝั่งของถนน รับผิดชอบเพียงฝั่งเดียว ระยะทาง 1,600-2,000 เมตร เท่าเดิม) เพื่อให้พนักงานสามารถช่วยกันระมัดระวังป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคู่ปฏิบัติงานด้วยกันได้
- เน้นย้ำการฝึกอบรม ประชุมทบทวนการปฏิบัติงาน/มาตรการความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

4.3 แนวทางการลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2566

ผู้ว่าฯ สัญจร สำนักการจราจรและขนส่ง มีภารกิจเรื่องทางม้าลาย เรื่องความปลอดภัยซึ่งเป็นเรื่องใหญ่ ปัจจุบันมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ กทม. จำนวน 140 ราย โดยได้สั่งการให้สำนักการจราจรและขนส่งตั้งเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงอย่างน้อย 20% โดยสาเหตุการเสียชีวิตมี 2 ส่วนพฤติกรรมและกายภาพ ในส่วนของพฤติกรรมได้จัดกิจกรรมรณรงค์มอบหมวกกันน็อคให้กับนักเรียน ในส่วนของกายภาพเราได้จัดทำ Risk Map และเข้าไปปรับปรุงในจุดที่มีความเสี่ยงในส่วนของทางม้าลาย ปี 2566 นี้มีการปรับปรุงทางม้าลายจำนวนกว่า 1,200 จุด โดยจัดทำทางข้ามด้วยวัสดุสีโคลด์พลาสติก (สีแดง) จำนวน 210 จุด การปรับปรุงทาสีทางข้ามม้าลายด้วยวัสดุสีเทอร์โมพลาสติก (สีขาว) เพิ่มเติมจำนวน 500 จุด ล้างทำความสะอาดเครื่องหมายจราจรพื้นทางและทางข้ามด้วยเครื่องฉีดน้ำแรงดันสูง จำนวน 507 จุด และในปี 2567 มีแผนจัดทำอีกประมาณ 1,300 จุด โดยทางม้าลายทั้งหมดมีประมาณ 2800 จุด โดยในปีหน้าคาดว่าจะดำเนินการได้ทั้งหมด รวมถึงการติดตั้งสัญญาณไฟกะพริบเตือนทางข้าม สัญญาณไฟจราจรทางข้ามชนิดกดปุ่ม และสัญญาณไฟจราจรทางแยก เดินหน้าเต็มที่เพื่อให้เห็นความเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนในกรุงเทพมหานคร”

4.4 อบรมการวิเคราะห์และการใช้ข้อมูลขับเคลื่อนงานลดอุบัติเหตุ ตำรวจสายงานจราจร สังกัด บช.น.

4.4 อบรมการวิเคราะห์และการใช้ข้อมูลขับเคลื่อนงานลดอุบัติเหตุ ตำรวจสายงานจราจร สังกัด บช.น.

ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม.(ศรก)

(ร่าง) กำหนดการ
ประชุมเชิงปฏิบัติการด้านการสอบสวนและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน
ตำรวจจราจรสังกัด บช.น.
วันที่ ..... 2566 เวลา 09.00 – 16.30 น.
ณ .....

เวลา	หัวข้อ
08.30 – 09.00 น.	ลงทะเบียน
09.00 – 09.30 น.	มอบนโยบายการขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนนและกล่าวเปิดการประชุม โดย พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
09.30 – 10.30 น.	บรรยาย เรื่อง รูปแบบการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน โดย นายกณิก เฉลิมพักต์ สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ กระทรวงยุติธรรม
10.30 – 12.00 น.	บรรยาย เรื่อง การวิเคราะห์ข้อมูลและการใช้ประโยชน์จากเว็บไซต์ ThaiRSC โดย นางสาวศิริพร รัตนทัตนีย์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารองค์กรและลูกค้าสัมพันธ์ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
12.00 - 13.00 น.	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00 – 16.00 น.	ฝึกปฏิบัติ เรื่อง "วิเคราะห์ข้อมูล Problem base และ case base รองพื้นที่กรุงเทพมหานคร" และการเข้าใช้ เว็บไซต์ ThaiRSC โดย 1. นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน 2. นางสาวศิริพร รัตนทัตนีย์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารองค์กรและลูกค้าสัมพันธ์ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด 3. รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย
16.00 – 16.30 น.	สรุปผลการประชุม และผู้เชี่ยวชาญให้ข้อเสนอแนะ
16.30 น.	ปิดการประชุม

หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม
พักรับประทานอาหารว่างในห้อง เวลา 10.30 - 10.45 น. และ 14.30 - 14.45 น.

จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ จำนวน 2 รุ่น รุ่นละ100คน
กลุ่มเป้าหมาย รองผกก.จราจร , สว.จราจร (92สน.)

เนื่องด้วยในสายงานจราจรมีการปรับเปลี่ยนโยกย้ายข้ามสายงาน จึงหารือว่าน่าจะมีการเทรนเรื่องการวิเคราะห์และใช้ข้อมูล จากที่เคยอบรมกันมาเมื่อสองปีก่อน จึงได้ยกร่างกำหนดการคร่าวๆ โดยใช้ดราฟของการอบรมศปถ.เขตเมื่อวันที่ 16 เพื่อพิจารณา รูปแบบของการจัดอบรมน่าจะเป็นการอบรมแบบ On-site และในส่วนของงบประมาณจะได้รับการสนับสนุนจากทางกรมควบคุมโรค

รายละเอียดโดยคร่าวๆ ในส่วนของการจัดอบรมจะมีการแบ่งเป็น 2 รุ่น รุ่นละ 100 คน ทั้งหมด 91 สน. และบก.จร ในช่วงเช้า พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก มอบนโยบายและกล่าวเปิดงาน ต่อด้วยการประชุมเชิงปฏิบัติการ ในหัวข้อการสอบสวนอุบัติเหตุ อาจจะใช้ผู้เชี่ยวชาญจากกองพิสูจน์หลักฐานของบก.จร ต่อด้วยการบรรยายเรื่องของการวิเคราะห์ข้อมูลจาก ThaiRSC และในช่วงบ่ายจะเป็นการทำ Workshop ที่จะมีเคสตัวอย่างมาให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ฝึกวิเคราะห์จาก Case Base ที่เกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

<u>มติที่ประชุม</u> เห็นชอบ และเสนอว่าให้มีผู้เชี่ยวชาญในส่วนของอบถ.ตร.มาร่วมเป็นวิทยากรในการบรรยายให้ความรู้ และกำหนดกรอบระยะเวลาประชุม โดยจะมีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ การวิเคราะห์และการใช้ข้อมูลขับเคลื่อนงานลดอุบัติเหตุ ในช่วงสัปดาห์ที่ 3-4 ของเดือนพฤษภาคม 2566

เลิกประชุมเวลา 12.30 น.

ธนาคม ทองนาค

ผู้จัดทำ