

รายงานการประชุมคณะกรรมการ
ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.)
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖

วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ชั้น ๘ อาคารธานีนพรัตน์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร ๒ (ดินแดง)

คณะกรรมการผู้มาประชุม

๑. นายณรงค์ เรืองศรี	รองปลัดกรุงเทพมหานคร	ประธานกรรมการ
๒. นายพงษ์รัตน์ น้อยแสง	ผู้แทนผู้ว่าการการไฟฟ้านครหลวง	กรรมการ
๓. พ.ต.อ.สมโภช สุวรรณจรัส	ผู้แทนผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจจราจร	กรรมการ
๔. นายวิทยา จันทน์เสนะ	ผู้แทนอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการ
๕. คุณจิราภรณ์ จิตรถวิล	ผู้แทนอธิบดีกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๖. นายอดุลย์ พุทธเรือง	ผู้แทนอธิบดีกรมทางหลวง	กรรมการ
๗. นายพรหมชาติ เชื้อทอง	ผู้แทนอธิบดีกรมทางหลวงชนบท	กรรมการ
๘. นางนิติรัตน์ พูลสวัสดิ์	ผู้แทนผู้อำนวยการสถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
๙. นางศรินทร สนธิศิริกฤตย์	ผู้เชี่ยวชาญด้านการสร้างการมีส่วนร่วมรัฐ เอกชน และประชาชน	กรรมการ
๑๐. นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย	กรรมการ
๑๑. รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์	ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย	กรรมการ
๑๒. ดร.กุลธณ แย้มพลอย	ผู้แทนสมาคมวิทยาการจราจรและขนส่ง แห่งประเทศไทย	กรรมการ
๑๓. นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์	ผู้แทนกรรมการผู้จัดการ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	กรรมการ
๑๔. คุณรุ่งอรุณ ลีมหะภักดิ์	ผู้แทนผู้จัดการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ	กรรมการ
๑๕. นายแพทย์แท้จรัส ศิริพานิช	เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ	กรรมการ
๑๖. ผศ.ทวิศักดิ์ ตะทะระโทก	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรและ ความปลอดภัยทางถนน	กรรมการ
๑๗. นายณัฐพล นาคพันธุ์	ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักการโยธา	กรรมการ

๑๘. นายพัลลภ ไพฑูรย์บัวทอง	ผู้อำนวยการสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการ
๑๙. นายแพทย์ยุทธนา เศรษฐนันท์	ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักการแพทย์	กรรมการ
๒๐. นางประไพ ศุภกาญจน์	ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักอนามัย	กรรมการ
๒๑. นายสุริยชัย รวีวรรณ	ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักเทศกิจ	กรรมการ
๒๒. นายชล อธิกุลวงษ์	ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักพัฒนาสังคม	กรรมการ
๒๓. นายวระศิลป์ คงดี	ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักการศึกษา	กรรมการ
๒๔. นายยุทธจักร มณีแดง	ผู้แทนประธานกลุ่มการปฏิบัติงานของสำนักงานเขต กลุ่มกรุงเทพตะวันออก	กรรมการ
๒๕. นายสมบัติ เครือเกียรติธรรม	ผู้แทนประธานกลุ่มการปฏิบัติงานของสำนักงานเขต กลุ่มกรุงเทพเหนือ	กรรมการ
๒๖. นางชุลีพร วงษ์พิพัฒน์	ผู้แทนประธานกลุ่มการปฏิบัติงานของสำนักงานเขต กลุ่มกรุงเทพมหานคร	กรรมการ
๒๗. นายเทียนชัย วงศ์สุวรรณ	ผู้แทนประธานกลุ่มการปฏิบัติงานของสำนักงานเขต กลุ่มธนใต้	กรรมการ
๒๘. นางสาวกมลพร แยมเขื่อน	ผู้แทนผู้อำนวยการสำนักงานประชาสัมพันธ์ สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร	กรรมการ
๒๙. นางสาวสุภาภรณ์ อีระจันทร์	ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์สาธารณสุขปโภคพื้นฐาน สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล	กรรมการ
๓๐. นายดำรงค์ ไวกสิกรณ์	ผู้แทนผู้อำนวยการกองโรงงานช่างกล สำนักการคลัง	กรรมการ
๓๑. นายไทรภัทร ธนสมบัติกุล	ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรรมการและเลขานุการ	
๓๒. นายไวยथा นวเศรษฐกุล	รองผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ	
๓๓. นายสายัณห์ ทศนโกศล	ผู้แทนผู้อำนวยการ กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ สำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง	
๓๔. นายธนนท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช	ผู้อำนวยการ กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง	
๓๔. นางสาวสุจิตรา สันธนาภรณ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักแผนงาน ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
๓๕. นางสาววราภรณ์ ขาววัง	นักสังคมสงเคราะห์ชำนาญการ สำนักงานป้องกันและบำบัดการติดยาเสพติด ผู้แทนสำนักอนามัย	

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายสีบพงษ์ ไพศาลวัฒนา ผู้ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความสะดวกภัย

๒. นายศุภโชค มีอำพล รองผู้อำนวยการ สำนักงานทางหลวงที่ ๑๔
๓. นายยุทธนา โฉมวงษ์ หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร
พื้นที่ ๕ กรมการขนส่งทางบก
๔. นางศิริพร แจ่มจั่น นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กรมการขนส่งทางบก
๕. นายพงศธร เหลืองเพิ่มพูน วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กรมทางหลวง
๖. นางสาวปาริตา ศรีลักษณ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล
๗. นายประดิษฐ์ สัพฤดี นักวิชาการสถิติปฏิบัติการ กรมการขนส่งทางบก
๘. นางสาวทรายแก้ว สมพงษ์ นักจัดการงานรักษาความสะอาดชำนาญการพิเศษ
สำนักสิ่งแวดล้อม
๙. นายกมล ชุทรานนท์ ผู้แทนสำนักสวัสดิการสังคม
๑๐. นางนงนุช ตันติธรรม นักวิชาการสาธารณสุขเชี่ยวชาญ กรมควบคุมโรค
๑๑. คุณรุ่งนภา คุณเศรษฐธา ผู้แทนสถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง
๑๒. นายณรงควิทย์ นกจั่น ผู้แทนสถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง
๑๓. นางรัชณี สุโกภาค วิศวกรจราจร
๑๔. นางสาวดารารัตน์ ช่างด้วง ผู้แทนศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
๑๕. นางสาวจิรนนท์ ทิพงษ์ ผู้แทนศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
๑๖. นางสาวบุญชรัศมี รุ่งโรจทรัพย์ ผู้แทนศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
๑๗. คุณก่องกาญจน์ ทักษิทธิฤทธิ ผู้แทนกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
๑๘. คุณรุ่งอรุณ ลิ้มพะงัณ ผู้แทนกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
๑๙. นายอัครศักดิ์ หิตะโกวิท หัวหน้าฝ่าย สำนักงานเขตบางพลัด
๒๐. นายธนยศ เกตุเสชา เจ้าพนักงานเทคนิคปฏิบัติการ สำนักงานเขตบางแค
๒๑. นางสุกัลยา อินทรภักดี พนักงานเทคนิคอาวุโส สำนักงานเขตบางพลัด
๒๒. นายวิวัตร บุตรสอน ฝ่ายเทคนิค เขตสายไหม
๒๓. นางเครือฟ้า บุญดวง หัวหน้าศูนย์สารสนเทศจราจร
กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๒๔. นายบุญสม สุวรรณปิฎกกุล หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร
กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๒๕. นางสาวเกศินี วรรณมล หัวหน้าฝ่ายบริหารทั่วไป
กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง

๒๖. นางสิริมา ศรีแมนม่วง	หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๒๗. นายสำราญ ทวีกาญจน์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๒๘. นางบังอร มนต์รีเสวตกุล	นักวิชาการสถิติชำนาญการ สำนักการจราจรและขนส่ง
๒๙. นายประจักษ์ ธิมา	นักวิชาการสถิติชำนาญการ สำนักการจราจรและขนส่ง
๓๐. นายพีรวัศ พรธนขาม	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ สำนักงานระบบขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง
๓๑. นายนรากร แก้วสว่าง	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กองระบบเทคโนโลยีจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง
๓๒. นายกฤษณภักดิ์ นวนันทกานต์	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๓๓. คุณพิมพ์ลดา ฉายศิริ	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๓๔. นายณัฐภพ อินหม่อม	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๓๕. นางสาวภัคจิรา กุลพญา	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๓๖. นายณฤพล นิยม	ที่ปรึกษาสำนักการจราจรและขนส่ง
๓๗. นายศุภชัย ตั้งศรีวงศ์	ที่ปรึกษาสำนักการจราจรและขนส่ง
๓๘. นางสาวกัณธนิภา อยู่เย็น	นักวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๓๙. นางสาวภาวิณี มาศิริ	นักวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๔๐. นางสาวพิยะดา ตั้งธรรมากร	นักวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๔๑. นายพิเชษฐ์ โตศักดิ์สิทธิ์	นักวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๔๒. นางสาวเบญจมาศ ไชยแก้ว	นักวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๔๓. นางสาวนิภาพร แซ่จันท์	นักวิจัย กองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง
๔๔. นางสาวฐิตารีย์ บุญเจริญ	ผู้จัดการโครงการ บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

คณะกรรมการผู้ไม่มาประชุม

- | | |
|---|-----------|
| ๑. ปลัดกรุงเทพมหานคร | ติดราชการ |
| ๒. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม | ติดราชการ |
| ๓. ผู้แทนคณะอนุกรรมการสาขาสาขาวิศวกรรมจราจรและขนส่ง
วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ | ติดภารกิจ |

- | | |
|--|------------|
| ๔. ผู้แทนคณะกรรมการสาขาการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและการเสียชีวิต
วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ | นิติภารกิจ |
| ๕. ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ | นิติภารกิจ |
| ๖. ผู้อำนวยการสำนักสิ่งแวดล้อม | นิติภารกิจ |
| ๗. ผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจนครบาล | นิติภารกิจ |
| ๘. ประธานกลุ่มการปฏิบัติงานของสำนักงานเขต กลุ่มกรุงเทพมหานครกลาง | นิติภารกิจ |
| ๙. ประธานกลุ่มการปฏิบัติงานของสำนักงานเขต กลุ่มกรุงเทพใต้ | นิติภารกิจ |

เริ่มประชุมเวลา ๑๐.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๑

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธาน

เรื่องประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

สำหรับการประชุมในครั้งนี้ ถือเป็นครั้งแรกของปีทั้งทางคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กรุงเทพมหานคร หรือใช้ชื่อย่อว่า ศปด.กทม อาจจะเรียนแจ้งให้ทางคณะกรรมการที่อยู่ในห้องประชุมนี้ และที่อยู่ในส่วนที่อยู่ในระบบออนไลน์ ท่านผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ท่านประธานคณะกรรมการ ท่านดีตราชากรก็เลยมอบหมายให้มาเป็นประธานที่ประชุมในวันนี้ และในส่วนที่จะแจ้งให้ทางคณะกรรมการทุกท่านได้รับทราบ ในเรื่องของผลการดำเนินการต่างๆ ให้ห้วงปีที่ผ่านมาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ บทบาทหน้าที่ ในส่วนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร และในส่วนของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในระดับเขตด้วยว่ามีผลการดำเนินการไปอย่างไรบ้างและมีแนวทางหรือขบวนการที่จะเดินต่อไปในปี นี้ ตามแผนกำหนดการอย่างไร อันนี้ก็จะได้รับทราบในส่วนนี้ ซึ่งก็เป็นวาระที่ ๑ ที่จะเรียนแจ้งให้ทางคณะกรรมการได้รับทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒

นายไทธิทร ธนสมบัติกุล

ผู้อำนวยการสำนักการจราจร
และขนส่ง
กรรมการและเลขานุการ

เรื่องรับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๖๕

วันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๕

ในส่วนของวาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม ทางคณะทำงานก็ได้ทำเรื่องเรียนแจ้งให้ทราบแล้ว หากในที่ประชุมจะมีการแก้ไข สามารถที่จะแจ้งให้ทราบในภายหลังได้

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุม

ระเบียบวาระที่ ๓

นายธนัทชัย เมฆประเสริฐวนิช
ผู้อำนวยการกองนโยบาย
และแผนงาน
สำนักการจราจรและขนส่ง
กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

เรื่องสืบเนื่อง

เรื่องสืบเนื่องจากการประชุม ศปถ.กทม. ครั้งที่ ๔/๒๕๖๕

ในส่วนของประเด็นเรื่องสืบเนื่องจะมีทั้งหมด ๖ เรื่อง ด้วยกัน
จะเป็นประเด็นที่ค้างจากการประชุมปีที่ผ่านมา

เรื่องที่ ๑ เป็นเรื่องที่มีการพิจารณาตามมาตราการองค์กร จะอยู่
ในรายละเอียดวาระ ๔.๓ ด้วย จะมีการให้รายละเอียดเพิ่มเติมในเรื่อง
การทำมาตราการองค์กรด้านความปลอดภัยในกรุงเทพมหานคร

เรื่องที่ ๒ ก็เป็นเรื่องที่เป็นการดำเนินการติดตามเรื่องหมวกกัน
น็อก อันนี้จะมีแนวทางที่กรุงเทพมหานครดำเนินการร่วมกันของสำนัก
การจราจรและขนส่งและสำนักการศึกษา เพื่อดำเนินการเรื่องหมวกกัน
น็อกของเด็กนักเรียนในกรุงเทพมหานคร ให้มีการสวมหมวกให้ได้
๑๐๐% ตามเป้าหมาย

เรื่องที่ ๓ ก็เป็นเรื่องการเห็นชอบอนุกรรมการการบังคับ
กฎหมายด้านการจัดการความปลอดภัยในกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์
โดยเฉพาะวินมอเตอร์ไซค์และกลุ่มไรเดอร์ อันนี้ก็มีเรื่องของคำสั่ง
เรียบร้อยแล้ว มีรายละเอียดในส่วนของการดำเนินการในวาระถัดไป

เรื่องที่ ๔ ในเรื่องของการจัดทำรายงานอุบัติเหตุเป็นลักษณะ
Dashboard ปัจจุบันก็ทำข้อมูลเป็น Dashboard เพื่อส่งในกลุ่มไลน์ที่
เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกลุ่มไลน์ ๕๐ เขต และก็มีฐานข้อมูลประกอบอยู่
เพื่อให้สำนักงานเขตสามารถประสานในรายละเอียดได้ต่อไป

เรื่องที่ ๕ เป็นเรื่องที่สำนักการจราจรและขนส่ง ได้ส่งแผนการ
บูรณาการในเรื่องของความปลอดภัยบนท้องถนน ตามแนวของกรม
ป้องกันภัย กระทรวงมหาดไทย จะอยู่ในระเบียบวาระที่ ๔.๑ เรื่อง

เรื่องที่ ๖ สุดท้ายเป็นเรื่องที่มอบสำนักการโยธา ในการทำ
กระบวนการตรวจสอบเรื่องพื้นที่ก่อสร้าง ที่อยู่ระหว่างดำเนินการใน
เรื่องสาธารณูปโภค หรือรถไฟฟ้าที่ก่อสร้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่ง
กระบวนการตรงนี้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกองแผนงาน และประสาน
สาธารณูปโภคของสำนักการโยธาที่เป็นหน่วยงานพิจารณาอนุญาตและ
เป็นหน่วยงานที่ควบคุมและกำกับ การอนุญาตหน่วยงานสาธารณูปโภค
ที่เข้าทำงานในถนนของกรุงเทพมหานคร สำนักการโยธา
ก็มีการตรวจสอบความเรียบร้อย ทั้งหมด ๕ ประเด็น ในเรื่องของผิว
จราจร ทางเท้า และระบบระบายน้ำ รวมทั้งป้ายสาธารณะ สัญญาณไฟ

จราจร ต้นไม้ ระบบไฟ แสงสว่างต่างๆ ในกระบวนการก็จะมีการติดตาม และรายงานผลและก็ติดตามเรื่องการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะอยู่ใน เรื่องร้องเรียนของ Traffy Fondue หรือในเรื่องของประชาชนที่ร้อง โดยตรง โดยผ่านหน่วยงาน สำนักงานเขต ทั้ง ๕๐ เขต

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔

เรื่องเพื่อทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔.๑

รายงานผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๖

นายบุญสม สุวรรณพิฎกกุล
หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร
กองนโยบายและแผนงาน
สำนักงานการจราจรและขนส่ง

ในส่วนของกรุงเทพมหานคร ได้จัดทำแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปี ๒๕๖๖ โดยมีตัวชี้วัดคือลดลงมาเฉลี่ย ๕% ผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต และก้จำนวนอุบัติเหตุลดลงประมาณ ๕% เมื่อเทียบเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง ซึ่งถ้าดูจากตารางของกรุงเทพมหานคร ปี ๒๕๖๖ มีจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ ๓๐ ครั้ง ลดลงจากเป้าหมาย เป้าหมายเฉลี่ย ย้อยหลัง ๔๑ ครั้ง ผู้บาดเจ็บ ปี ๒๕๖๖ มี ๒๗ ราย ลดลงจากยอดเฉลี่ย ๓๖ ราย ผู้เสียชีวิต ปี ๒๕๖๖ มีจำนวน ๑๔ ราย ลดลงจากยอดเฉลี่ย ๑๘ ราย

กรุงเทพมหานครมีการทำหนังสือไปที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กองบังคับการตำรวจนครบาล เพื่อขอให้กวดขันวินัยจราจรและบังคับใช้กฎหมาย โดยเน้นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความเร็ว และกรณีเมาไม่ขับ พร้อมขอให้ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดของผู้ขับขี่ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทุกกรณี และมีการตรวจสอบสถานที่จำหน่ายสุรา ในช่วงเทศกาลปีใหม่ด้วย ในส่วนของกิจกรรม มีกิจกรรมสร้างแนวร่วมภาคประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ แล้วก็จัดกิจกรรมรณรงค์บริเวณจุดบริการ ๑๑ จุด ประกอบด้วย เส้นเข้า ออกเมือง ๗ จุด สถานีขนส่ง ๔ จุด ตามรายละเอียดในภาพ ในส่วนของสถิติจะเรียนเชิญบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นผู้รายงาน

นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์

ในเทศกาลปีใหม่ที่ผ่านมา ในช่วง ๗ วันอันตราย ตอนนี้เก็บข้อมูลสะสม ในส่วนของการเสียชีวิตภายใน ๓๐ วันด้วย ปีใหม่ ๒๕๖๖ มีการเสียชีวิต

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสาร
องค์กรและลูกค้าสัมพันธ์
บริษัท กลางคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในกรุงเทพมหานครทั้งหมด ๑๕ ราย บาดเจ็บทั้งหมด ๑,๓๖๓ ราย แต่ถ้าดูจากข้อมูลของเอราวิณจะพบว่าปี ๒๕๖๖ มีแอดมิททั้งหมด ๓๔๕ ราย ที่ใช้ในเรื่องของแอดมิทข้อมูลบางส่วนเนื่องจากกรุงเทพมหานครเองเป็นโรงพยาบาลเอกชน ๗๐% เพราะฉะนั้นถ้าดูข้อมูลว่าแอดมิทเยอะกว่าต่างจังหวัด ไม่ใช่แค่เรื่องของอาการบาดเจ็บเพียงอย่างเดียว แต่มีในเรื่องของความเป็นโรงพยาบาลเอกชนอยู่ด้วย ซึ่งอาจจะทำให้แอดมิทของกรุงเทพมหานครมีข้อมูลที่อาจจะไม่ได้เหมือนค่านิยมของต่างจังหวัด เนื่องจากถ้าต่างจังหวัดแอดมิทจะเป็นในเรื่องของสาเหตุจริง ๆ แต่ว่าของกรุงเทพมหานครพอเป็นโรงพยาบาลเอกชน สีเหลืองก็อาจจะแอดมิทได้แล้ว ถ้าจะใช้ในเรื่องของนิยามของการสาเหตุจริง ๆ อาจจะต้องใช้เขียว เหลือง แดง ของสาธารณสุข ในเรื่องของวันจะเห็นว่าวันที่เกิดเหตุที่เยอะจะอยู่ในช่วงของกลาง ๆ ก็คือช่วงที่มีเรื่องของการสังสรรค์ มีช่วงของเทศกาล แล้วจะมีช่วงของวันที่มีการเดินทางออกต่างจังหวัดก่อน คือออกก่อนเทศกาล จะมีช่วงที่การเสียชีวิตค่อนข้างเยอะ ในช่วงของการแบ่งพื้นที่ จะพบว่าในโซนของกรุงเทพชั้นนอกก็จะเกิดเหตุ โดยเฉพาะฝั่งกรุงเทพตะวันออก หรือว่ากรุงเทพใต้ จะมีการเสียชีวิตในส่วนของเทศกาลค่อนข้างเยอะ ถ้าเทียบกับทาง กองบังคับการตำรวจนครบาล จะเห็นว่า กองบังคับการตำรวจนครบาล ๒ กับ กองบังคับการตำรวจนครบาล ๕ จะค่อนข้างมีสัดส่วนของผู้เสียชีวิตเยอะที่สุดในเรื่องของช่วงวันที่เกิดเหตุ พบว่าวันที่เกิดเหตุจะเป็นช่วงของวันเฉลิมฉลองที่จะเกิดการเสียชีวิตเยอะ ช่วงเวลาที่เกิดเหตุของปีนี้ กลายเป็นว่าช่วงเวลาตี ๓ หลังตี ๓ ถึง ๖ โมง จะเสียชีวิตสูงที่สุด สอดคล้องกับช่วงของการที่ตำรวจเลิกตั้งด่านประมาณหลังตี ๒ ย้ายเวลาเกิดเหตุมาเป็นช่วงตี ๓ หลังจากตั้งด่านแทน ช่วงอายุ จะพบว่าช่วงอายุของ ๒๓-๓๔ ปีเพิ่มขึ้น แต่ลดลงจากปีที่แล้ว แต่พบว่าช่วงอายุที่เป็นวัย ๑๙-๒๒ ก็คือวัยเรียนมหาวิทยาลัยมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ยังคงเป็นเพศชายที่เสียชีวิตมากที่สุด ส่งผลกระทบต่อรายได้และความเป็นอยู่ของครอบครัวรถจักรยานยนต์เสียชีวิตมากที่สุดและส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ ในเรื่องของพฤติกรรมเสี่ยง ในกรุงเทพฯ ช่วงเทศกาลของปีใหม่ก็คือขับเร็ว ซึ่งความเสี่ยงตรงนี้จะแตกต่างในช่วงของสงกรานต์ และอีกความเสี่ยงหนึ่งที่พบอยู่บ่อยๆ ทั้งนอกเทศกาลและในเทศกาลก็คือเรื่องของการเล่น หรือ เลี้ยว หรือเปลี่ยนเลนกะทันหัน ซึ่งอันนี้จะเป็นความเสี่ยงเชิงพฤติกรรม ส่วนในเรื่องของการดื่มแอลกอฮอล์ ปัญหาหนึ่งที่พบก็คือ ผลตรวจของ

แอลกอฮอล์ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งนิติเวช ๖ แห่ง จะค่อนข้างล่าช้ากว่าต่างจังหวัด เพราะว่ามีนิติเวชมีภาระงานเยอะ โดยเฉลี่ยแล้วผลตรวจจะกลับมาก็คือประมาณ ๔๕ วัน ถึง ๒ เดือน ถึงจะได้ผลกลับมา ซึ่งตอนนี้ทางกองบังคับการตำรวจนครบาลเองก็กำลังประสานกับงานสอบสวน ที่กำลังรวบรวมเพิ่มเติมมาให้ ในส่วนเรื่องของการสวมหมวก จากการที่ได้แจ้งไปก่อนหน้านี้ว่ามอเตอร์ไซค์ ๑๔ ราย จาก ๑๕ ราย เป็นผู้เสียชีวิต จากรถจักรยานยนต์และก็ไม่สวมหมวกถึง ๘ ราย ก็คือเกิน ๕๐% ที่ไม่ได้สวมหมวกกันน็อก และรถทั้งหมดที่ ๑๕ เคส ที่เกิดอุบัติเหตุพบว่ามี ไม่มี พรบ. อยู่ถึง ๔๗% ซึ่ง ๔๗% นี้ ส่งผลกระทบต่อการศึกษาหลังการเกิดอุบัติเหตุด้วย มาตรการของการบังคับใช้กฎหมายจะพบว่ามีในเรื่องของการดำเนินคดี มีการตั้งจุดตรวจ ตั้งด่าน กวดขันเรื่องของด่านมาเพิ่มมากขึ้นกว่าปีที่แล้ว ปีที่แล้วมีการตั้งจุดตรวจกวดขันอยู่ ๒๓๒ จุด ปีนี้ ๒๙๓ จุด จุดตรวจมาปีที่แล้ว ๑๑๑ จุด ปีนี้ ๑๒๘ จุด ในเรื่องของการกวดขัน จะมีผลในเรื่องของการจับกุมเพิ่มมากขึ้นด้วย และยังพบว่าในเรื่องการตรวจจับมา ก็จะมีสถิติที่ค่อนข้างจะมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นด้วยในช่วงของการมีเทศกาล จากกระบวนการทั้งหมด ทั้งในเรื่องของกระบวนการต้นน้ำ ของทาง กรุงเทพมหานคร ที่มีการขับเคลื่อนกระบวนการกลางน้ำของทางกองบังคับการตำรวจจราจร ของตำรวจที่มีการขยับในเรื่องของด่านตรวจต่าง ๆ พบว่าจะส่งผลในเรื่องของปลายน้ำก็คือสถิติในช่วงของเทศกาลปีใหม่มลดลง ฉะนั้นถ้าถอดบทเรียนจากช่วงของเทศกาลปีใหม่ที่เข้ามาแล้วประยุกต์ใช้กับช่วงเตรียมรับมือกับช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่จะถึงนี้ ที่คาดว่าจะกลับมาปกติแล้ว น่าจะทำให้อุบัติเหตุสามารถที่จะควบคุมอยู่ และลดลงได้

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร

ประธานกรรมการ

ตามที่สำนักการจราจรและขนส่งและบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้นำเรียนให้คณะกรรมการทุกท่านได้รับทราบ อยากให้คณะกรรมการช่วยพิจารณาว่าประเด็นในเรื่องของข้อมูลต่างๆที่บริษัทกลางฯ ได้รวบรวมไว้มีประโยชน์ในแง่มุมมองที่ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผากช่วยพิจารณาว่าในประเด็นไหนที่ควรจะต้องเข้าสู่ในการที่จะไปแก้ไขในเรื่องของการลดอุบัติเหตุในส่วนที่จะเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของ การประสานความร่วมมือต่างๆ ในเรื่องของการกวดขันวินัยจราจร การบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงเรื่องของการปรับปรุงทางกายภาพว่าควร

จะต้องดำเนินการอย่างไร ขอฝากที่ประชุมคณะกรรมการทุกท่าน นำข้อมูลที่เป็นประโยชน์นี้ เพื่อจะใช้ในการบริหารจัดการ โดยเฉพาะ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่จะถึงนี้

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

วาระนี้เป็นวาระเพื่อทราบ แต่ว่ามีเพื่อพิจารณาในหัวข้อเดียวกัน เก็บประเด็นไปอยู่ในวาระเพื่อพิจารณาว่าประเด็นถอดบทเรียน เพราะว่า ดูตัวเลข คนที่เสียชีวิตส่วนใหญ่ก็คือสัมพันธ์กับเรื่องการขับเร็ว แต่ใน ตารางที่โชว์ ถ้าย้อนไปดูในตารางของการบังคับใช้กฎหมาย ขับเร็วพบว่าการบังคับใช้ค่อนข้างจะลดลง ทีนี้ก็เลยไม่แน่ใจว่าการบังคับใช้เรื่องขับ เร็วทางกฎหมาย จะทำอย่างไรในกรุงเทพมหานคร ในต่างจังหวัดมีการ ตั้งจุดตรวจจับความเร็ว แต่ในกรุงเทพมหานคร มีกล้องใหม่ หรือมีการ ตั้งจุดตรวจจับความเร็ว ควรจะตั้งบังคับใช้อย่างไร กับเรื่องใช้ความเร็ว ตอนถนนโล่ง มีความสัมพันธ์กับอันตรายข้างทาง เช่น ไปชนจุดก่อสร้าง ขนรถจอดริมทาง เพราะงั้นกลุ่มที่เสียชีวิตจะเป็นกลุ่มนั้น เข้าใจว่าคงจะ อยู่ในประเด็นวาระเพื่อพิจารณา

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔.๒

รายงานผลการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ของนักเรียนสังกัด กรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานการศึกษา

นายบุญสม สุวรรณปิฎกกุล
หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร
กองนโยบายและแผนงาน
สำนักงานการจราจรและขนส่ง

เรื่อง รายงานการสวมหมวก ๑๐๐% ของนักเรียนในโรงเรียนสังกัด กรุงเทพมหานคร สืบเนื่องจากครั้งที่แล้วคุณหมอแท้จริงได้มีการให้ รางวัลโรงเรียนที่สวมหมวก ๑๐๐% โรงเรียนแรกที่มีนักเรียนสวมหมวก ๑๐๐% จำนวน ๕๐,๐๐๐ บาท ซึ่งที่ประชุมได้มอบให้ทางสำนักงานการจราจรและสำนักงานการศึกษาประชุมหารือ แนวทาง หลักเกณฑ์ ซึ่งได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ที่ผ่านมา ที่ห้องประชุมสำนักงานการจราจรและขนส่ง โดยเรียนเชิญสำนักงานการศึกษา มูลนิธิเมาไม่ขับ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และสมาคมประกันวินาศภัยมาหารือร่วมกัน ในส่วนของมติที่ประชุมคือ

๑. ทางด้านมูลนิธิเมาไม่ขับ ได้แจ้งหลักเกณฑ์แล้ว โดยมีเงื่อนไขว่า ถ้าสถานศึกษาใดที่นักเรียนได้สวมหมวกกันน็อก ๑๐๐% แล้ว ให้โทรมา ที่มูลนิธิเมาไม่ขับได้เลย แล้วมูลนิธิเมาไม่ขับจะไปตรวจสอบ ถ้าเข้า หลักเกณฑ์ ก็จะจ่ายรางวัลทันที ทั้งนี้ในที่ประชุมได้มอบสำนักงานการศึกษา ประสานแจ้งหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้กับโรงเรียนทุกโรงเรียนของ กรุงเทพมหานคร

๒. มอบสำนักการศึกษารายงาน ติดตามผลการสวมหมวกกันน็อก ๑๐๐% ของนักเรียนในเขต กรุงเทพมหานคร ในที่ประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครทุกครั้ง

๓. มอบสำนักการศึกษา สำนักการจราจรและขนส่ง เกี่ยวกับเรื่องใช้กล้อง CCTV ในการตรวจสอบ การสวมหมวกกันน็อกบริเวณหน้าโรงเรียน และก็ทางบริษัท กลางฯ ได้แจ้งว่ามีโปรแกรม สำหรับประมวลผลเรื่องนี้สามารถสนับสนุนได้

๔. มอบสำนักการศึกษาพิจารณาร่วมใช้แพลตฟอร์มเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ในโครงการ RSC Model สถานศึกษาต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน

ผู้แทนสำนักการศึกษา

ตามที่ประชุมกันเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคมที่ผ่านมา สำนักการศึกษาได้มีหนังสือแจ้งเขต ที่ กท.๐๘๐๘/๑๑๓๐ ลงวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เพื่อแจ้งหลักเกณฑ์การดำเนินการว่า โรงเรียนไหนที่มีความพร้อมในการที่จะรับการประเมินเพื่อที่จะรับโล่และเงินรางวัลในการดำเนินงานสวมหมวกนิรภัยครบ ๑๐๐% สำนักการศึกษาได้ทำหนังสือแจ้งเขตเป็นทางการเรียบร้อยแล้ว ก่อนหน้านั้นทางสำนักการศึกษาได้แจ้งแบบไม่เป็นทางการไปก่อนหลังจากที่ประชุมเสร็จ แต่ทางสำนักการศึกษาก็ยังไม่ทราบว่า ณ ตอนนี ปัจจุบันมีโรงเรียนใดบ้างที่สนใจเข้าร่วม เพราะโรงเรียนสนใจจะประสานโดยตรงไปที่มูลนิธิเมาไม่ขับ และในส่วนของการรายงานผลการสวมหมวกนิรภัยครบ ๑๐๐% สำนักการศึกษาหลังจากได้รับการประสานจากโรงเรียนที่จัดสรรหมวกนิรภัย ทั้งหมด ๑๒๖,๑๑๗ ใบ เสร็จสิ้นไปเมื่อประมาณเดือนกันยายน และทางสำนักการศึกษาได้ทำแบบสอบถามออกไป โดยสำนักการศึกษาได้ทยอยเก็บข้อมูลเริ่มวันที่ ๑ พฤศจิกายน ซึ่งถือว่าเป็นวันเปิดเทอม ณ ปัจจุบันยอดของทางโรงเรียนที่ตอบแบบสอบถามที่มีการใช้หมวกนิรภัยทั้งหมด ๑๑๒,๒๖๘ ใบ คิดเป็น ๘๙.๐๒% ซึ่งตัวเลขดังกล่าวนี้ ภาพสะท้อนว่า บางโรงเรียนตอบตามความเป็นจริง บางโรงเรียนก็เป็นแบบว่าลักษณะการเก็บข้อมูล สะท้อนภาพว่า ยังมีโรงเรียนที่ได้รับไปแต่สวมจริง ไม่สวมจริง ตรงนี้ก็ต้องมีการพิสูจน์เชิงประจักษ์กันอีก จะสอดคล้องกับการตั้งกล้อง CCTV หน้าโรงเรียน การทำแบบประเมิน อะไรต่างๆ ตรงนี้เป็น การติดตามและประเมินผลในเบื้องต้น และสำนักการศึกษาขอเสริมในอีกส่วนหนึ่งว่าช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา สำนักการศึกษาก็ได้ไปศึกษา

แนวทาง กระบวนการในการที่จะนำความรู้ หลักสูตร กิจกรรมที่มุ่งเน้น ให้เด็ก และครูมีหลักสูตรและกิจกรรมที่นำมาใช้ในโรงเรียน เบื้องต้น สำนักงานการศึกษา

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

วาระ ๔.๒ ฝากทางฝ่ายเลขาฯ ไปรวบรวมประเด็นสาระสำคัญ บันทึกลงในรายงานการประชุมตามที่สำนักงานศึกษารายงานด้วย เพื่อให้ที่ประชุม คณะกรรมการได้รับทราบ

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์

ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

โครงการนี้เป็นโครงการที่ทางกรุงเทพมหานคร Kick off ร่วมกับทางสมาคมประกันวินาศภัย และก็คือภาพใหญ่ของประเทศรับรู้โครงการนี้ ถ้ากรุงเทพมหานครขยับเรื่องนี้แล้วเวิร์คมีโอกาที่จะขยับไปทั่วประเทศ ที่นี่สิ่งที่จะเกิดขึ้นก็อยากเห็นการได้ลงสำรวจหรือการไปประมวลถอดบทเรียนว่าสามารถขยับการสวมหมวกในเด็ก ๑. เด็กสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น ๒. คือหลังจากนั้นการบาดเจ็บศีรษะหรือการเกิดเหตุ หรืออาจจะเกิดอานิสงส์ของผู้ปกครอง ผู้ปกครองก็ใส่ด้วย แล้วไปเจาะลึกดูว่าโรงเรียนมีมาตรการเพิ่มเติมอย่างไร อย่างเมื่อที่เขาบอกว่าโรงเรียนมีมาตรการว่าให้สอดแทรกหลักสูตรอบรม พัฒนาที่เก็บหมวกหรือทำกติกาโรงเรียน โครงการนี้เป็นโครงการที่ดี น่าจะเชียร์ให้สำนักงานศึกษากับทางศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานครได้เกาะติดและก็ร่วมเรียนรู้ แล้วก็เอาบทเรียนมาติดตามผลเป็นระยะ

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

ขอฝากทางเลขาฯ รวบรวมประเด็นที่นายแพทย์ธนะพงศ์ ได้แจ้งในที่ประชุมคณะกรรมการนี้เพื่อแจ้งไปยังสำนักงานศึกษา แล้วมารายงานในครั้งต่อไปด้วย

นายไวยथा นวเศรษฐกุล

รองผู้อำนวยการสำนักงานการจราจร
และขนส่ง
กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ขอสอบถามว่ามูลนิธิเมาไม่ขับอยู่ในที่ประชุมด้วยหรือไม่ เนื่องจากสำนักงานการศึกษาได้รายงานมา ทางมูลนิธิได้สนับสนุนเงินรางวัลให้กับโรงเรียนที่ดำเนินการว่าสวมหมวกกันน็อก ๑๐๐% และทางสำนักงานการศึกษา ได้มีการรายงานและก็ส่งหลักเกณฑ์ไปให้หมดแล้ว ไม่ทราบว่าทางมูลนิธิเมาไม่ขับได้รับแจ้งบ้างหรือไม่ว่ามีโรงเรียนไหนเข้ามาแจ้งความประสงค์ว่าจะขอรับรางวัลว่าโรงเรียนสามารถที่จะดำเนินการในหลักเกณฑ์ สามารถสวมหมวกกันน็อกได้ ๑๐๐% ไม่ทราบว่ายังมีบ้างไหม

นพ.แท้จริง ศิริพานิช

เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ
กรรมการ

จนบัดนี้ยังไม่มีโรงเรียนไหนมาติดต่อว่าโรงเรียนของตัวเอง สามารถที่จะ
สวมหมวกกันน็อกได้ ๑๐๐% เพราะว่า ณ ขณะนี้มีทีม ไปประเมิน
เบื้องต้น แม้ว่าจะยังไม่มีโรงเรียนไหนแจ้งมา แต่ก็พบว่ายังไม่มีโรงเรียน
ไหนที่ได้มีการสวมหมวกกันน็อก ๑๐๐% เลย

นายไวยथा นวเศรษฐกุล

รองผู้อำนวยการสำนักการจราจร
และขนส่ง
กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ขอฝากผู้แทนสำนักการศึกษา ลองกำชับทางโรงเรียนต่างๆ ว่าจะ
สามารถปฏิบัติให้จริงได้อย่างไรเพื่อความปลอดภัยของน้องๆ หนูๆ ใน
โรงเรียน

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์

ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

ที่สำนักการศึกษาบอกว่าทำหนังสือแจ้งไปที่โรงเรียน มีช่องทางอื่นไหม
เพราะว่ากรุงเทพมหานครน่าจะมีช่องทางติดต่อโรงเรียนมากกว่านี้

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

ฝากทางเลขาฯ แจ้งสำนักการศึกษา หาแนวทางเพิ่มกลยุทธ์ว่าจะจูงใจ
อย่างไร แล้วก็ในส่วนนี้เพื่อที่จะขับเคลื่อนต่อไป เพราะถือว่าเป็น
เหมือนกับต้นน้ำ เพื่อที่จะสู่ระดับประเทศต่อไป

นายธันท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช

ผู้อำนวยการกองนโยบาย
และแผนงาน
สำนักการจราจรและขนส่ง
กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ในเรื่องของหมวกกันน็อก ๑๐๐% ก็เป็นเป้าหมายของท่านผู้ว่าราชการ
กรุงเทพมหานคร และท่านรองวิศณุ ท่านก็มีทีมที่เข้ามาช่วยสนับสนุน
ทางฝั่งของ AIT ก็นำเทคโนโลยีในเรื่องของ CCTV ที่กรุงเทพมหานครมี
ความคืบหน้า เพียงแต่ว่ายังไม่ได้รายงานคณะกรรมการ เนื่องจากว่าเป็น
ช่วงที่รวบรวมกล้อง CCTV เดิมที่มีอยู่หน้าโรงเรียน และนำข้อมูลภาพไป
ให้ AI เรียนรู้ เพื่อจะนับจำนวน เพราะว่าจากการทดสอบที่ยังไม่มี
กระบวนการรายงาน เนื่องจากว่าขั้นตอนที่จะแยกระหว่างหมวกเด็ก
หมวกผู้ใหญ่ รถ อะไรต่าง ๆ ขบวนการทาง AI มีการขับเคลื่อนอยู่ แล้วก็
ส่วนที่ ๒ ก็จะมี Software ของทางบริษัทกลางๆ ที่เข้ามาช่วยในการ
ทำเรื่องมาตรการโดยใช้เทคโนโลยี อันนี้ทางเลขาฯ จะรับไปแล้วก็อาจจะ
มีการรายงานผลการดำเนินการให้ท่านประธาน ให้ที่ประชุมทราบเป็น
ช่วงๆ ในการประชุมครั้งหน้าอาจจะมีการดำเนินงานและมีตัวอย่าง

แนวทางที่ชัดเจนที่จะใช้เทคโนโลยีต่างๆ เพื่อสอดรับกับนโยบายที่ทางท่านคุณหมอแท้จริงก็มีการติดตามอยู่

นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์
ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสาร
องค์กรและลูกค้าสัมพันธ์
บริษัท กลางคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในส่วนของคุณขอ ๔ จากที่คุณหมอเสนอแนะ และก็ทางท่านประธานแจ้งไปเมื่อครู่ ก็คือในเรื่องของช่องทางที่จะมีอีกช่องทางในเรื่องของโรงเรียนที่ติดต่อเข้ามา บริษัทกลางฯ เว็บไซต์เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ที่ทำในเรื่องของชมรมถนนปลอดภัยอยู่ก่อนหน้านี้ ซึ่งกำลังจะเพิ่ม Username Password ให้กับทุกโรงเรียน สามารถแจ้งมาที่ทางสำนักงานการจราจรและขนส่ง จะเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่จะสามารถให้โรงเรียนเข้ามาบันทึกข้อมูล แล้วก็รวบรวมข้อมูลเป็นแหล่งรวบรวมและติดตามในเรื่องของการขับเคลื่อนของโรงเรียนได้อีกทางหนึ่ง

ดร.กุลธร แยมพลอย
ผู้แทนสมาคมวิทยาการจราจร
และขนส่งแห่งประเทศไทย
กรรมการ

ก่อนที่จะข้ามไปหมวกกันน็อก ๑๐๐% อยากจะทราบว่า หมวกที่แจกไป ๑๒๐,๐๐๐ ใบ ครบกับนักเรียนทุกคนในแต่ละโรงเรียนหรือไม่ เช่นนักเรียนที่นั่งมอเตอร์ไซค์มา มี ๙๐ คน แจกไปแค่ ๗๐ ก็ไม่มีทางที่จะเป็น ๑๐๐% ได้ ยังขาดอีก ๒๐ ใบ ต้องมีตัวเลขตรงนี้ก่อน ไม่ทราบว่าสามารถสำรวจได้ถูกต้องแม่นยำไหมว่า ๑๒๐,๐๐๐ คือ ๑๐๐% ของนักเรียนทั้งหมดใน กรุงเทพมหานครที่นั่งมอเตอร์ไซค์มาหรือไม่ ขอตัวเลขตัวนี้ว่าแจกไปได้กี่เปอร์เซ็นต์ ถ้าได้แค่ ๘๐% หรือ ๗๐% ก็ไม่มีทางเป็น ๑๐๐% ได้ในแต่ละโรงเรียน

นายณรงค์ เรืองศรี
รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

สำนักงานการจราจรและขนส่งประสานสำนักศึกษา ให้รวบรวมข้อมูลตามที่
คุณหมอแจ้งมา ในส่วนนี้ แล้วก็แจ้งให้ที่ประชุมทราบด้วย

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔.๓

มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร

นายบุญสม สุวรรณพิฎกกุล
หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร
กองนโยบายและแผนงาน
สำนักงานการจราจรและขนส่ง

ในส่วนนี้จะมียู่ ๒ เรื่องด้วยกันคือ มาตรการความปลอดภัยทางถนนจะมีเกี่ยวกับเรื่องสวมหมวกกันน็อก ๑๐๐% กับอีกเรื่องหนึ่งก็คือเรื่องเกี่ยวกับพนักงานขับรถของกรุงเทพมหานคร สืบเนื่องจากศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กระทรวงมหาดไทย โดยท่านพลเอกอนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ซึ่งเป็น

ประธานศูนย์ฯ ได้มีสั่งการให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานครดำเนินการรณรงค์สวมหมวกกันน็อก ๑๐๐% ก็ทางสำนักงานจราจรและขนส่งได้มีหนังสือแจ้งทุกหน่วยงาน ขอให้เน้นข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ ทุกหน่วยงาน ผู้นำองค์กร ผู้นำชุมชนให้ปฏิบัติตามสวมหมวกกันน็อก ๑๐๐% เพื่อเป็นตัวอย่างที่ดี ในการปฏิบัติตามกฎหมาย และต้องมีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามหนังสือที่ได้ลงไว้ มีการลงให้สำนักงานเขตประชาสัมพันธ์ใน Facebook ของสำนักงานเขตด้วย ในส่วนที่ ๒ ก็คือเกี่ยวกับเรื่องการกำชับให้พนักงานขับรถของกรุงเทพมหานครทุกท่าน ให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด สืบเนื่องจากเมื่อปีที่แล้วมีเคสอยู่ ๒ กรณี ก็คือรถกระบะได้ชนท้ายรถบรรทุกน้ำของกรุงเทพมหานคร และอีกเคสหนึ่งก็คือรถบรรทุกน้ำของกรุงเทพมหานครกลับรถในทางข้าม ซึ่งเป็นตัวอย่างที่ไม่ดี ทำให้กรุงเทพมหานครเสียหาย ก็ทางท่านปลัดกรุงเทพมหานคร ได้มีหนังสือสั่งการให้ทุกหน่วยงานของกรุงเทพมหานคร ผู้บังคับบัญชาให้กำชับให้พนักงานขับรถยนต์ของกรุงเทพมหานครทุกท่าน ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

เป็นไปได้ไหม นอกจากทำเรื่องปลอดภัย จะมีแรงจูงใจให้พนักงานที่ทำได้ต่อเนื่อง พนักงานที่ทำเป็นแบบอย่างที่ดี คืออาจจะให้ในหน่วยงานหรือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร จะมีรางวัลให้เป็นมาตรการจูงใจ

นายณรงค์ เรืองศรี
รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

ในส่วนนี้ฝากทางเลขาฯ ประสานไปยังศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต ในการที่นำแนวคิดที่ทางคุณหมอได้แจ้งไว้ เป็นมาตรการจูงใจเพื่อจะได้เกิดลดในเรื่องอุบัติเหตุต่างๆ ที่กำลังจะเกิดขึ้นต่อไป

นายไทภัทร ธนสมบัติกุล
ผู้อำนวยการสำนักงานจราจร
และขนส่ง
กรรมการและเลขานุการ

สำนักงานจราจรและขนส่งขออนุญาตรับไป จะได้ไปนำเรียนท่านผู้ว่าฯ ให้ท่านผู้ว่าฯ ได้มอบโล่ให้กับองค์กรที่มีกำหนดมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัย จะได้เป็นตัวอย่างสำหรับองค์กรอื่นๆ ด้วย

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน

อาจจะไม่ถึงกับโล่ อาจจะเช่น ถ้าสมมติเป็นพนักงานทำความสะอาดก็ได้ เสื้อที่สะท้อนแสง ได้ชุดที่เป็นเรื่อง Safety คือสัญลักษณ์ที่อยากสื่อสารก็คือเรื่อง Safety เป็นเรื่อง Safety Device หรืออะไรต่างๆ นะ ส่วนถ้า

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

อยากเป็นถึงขั้นมอโปล้ออันนี้อาจจะให้กับสำนักงานที่มีมาตรการองค์กร
ด้านนี้ดีเด่น

นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์
ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสาร
องค์กรและลูกค้าสัมพันธ์
บริษัท กลางคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

เสริมจากคุณหมอก็คือ มองว่าต้องคู่กัน เพราะว่าถ้าในส่วนของอุปกรณ์
Safety อย่างที่คุณหมอบอกคือ หน่วยงานต้องเป็นคนจัดทำให้ เพราะถ้า
หน่วยงานจะให้ความสำคัญแล้วก็ลุกขึ้นมาทำจริงจึงต้องมีแรงจูงใจใน
ส่วนของหน่วยงานด้วยเหมือนกัน ทั้งนี้ถ้าเป็นโลโก้ก็อยู่ในนามของหน่วยงาน
แล้วก็อาจจะมีเกณฑ์เพื่อให้มีความชัดเจนเป็นเกณฑ์ประเมิน แล้วให้
หน่วยงานเข้าไปขับเคลื่อนเพื่อให้หัวหน้าของแต่ละหน่วยงานเป็นหลักใน
การขับเคลื่อนเรื่องมาตรการองค์กร

นายณรงค์ เรืองศรี
รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

เห็นว่ามาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยในส่วนนี้ ต้องขับเคลื่อนไปทั้ง
หน่วยงานและก็ตัวบุคคลที่อยู่ในหน่วยงานด้วย ต้องฝากทาง ศูนย์
ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต (ศปถ.เขต) ซึ่งเป็นคณะกรรมการ
อยู่ในชุดนี้ด้วย ฝากนำแนวทางของที่ประชุมนี้ไปกำหนดหลักเกณฑ์
เงื่อนไขในรายละเอียดต่อไป โดยให้ประสานทางเลขาฯ ของคณะกรรมการ
ชุดนี้ในรายละเอียดที่จะต้องดำเนินการต่อไป

นายไทภัทร ธนสมบัติกุล
ผู้อำนวยการสำนักการจราจร
และขนส่ง
กรรมการและเลขานุการ

ในส่วนของเรื่องเกณฑ์ แล้วก็เรื่องรางวัลนี้ก็มอบให้กองนโยบายและ
แผนงานไปดำเนินการ

นพ.แท้จริง ศิริพานิช
เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ
กรรมการ

ขอเพิ่มเติมประเด็นมาตรการองค์กร ที่อาจารย์หมอนะพงศ์ได้พูดไปเมื่อ
สักครู่นี้เป็นทาง Positive แต่ตอนนี้เรื่องของ Social Media ได้รับความ
สนใจมาก ประชาชนเองมีเครื่องมือในการที่จะบันทึกภาพ อยากจะ
เสนอว่าเป็นไปได้ไหมที่ทางท่านผู้ว่าฯ มีคำสั่งจากทางกรุงเทพมหานคร
ว่า ถ้าประชาชนท่านใด สามารถที่จะถ่ายรูปพนักงานของกรุงเทพมหานคร
ไม่ว่าจะเป็นเทศกิจ คนกวาดขยะ หรือว่าผู้อำนวยการ ที่ใช้มอเตอร์ไซด์
และแต่งเครื่องแบบของกรุงเทพมหานครชัดเจน ไม่ใส่หมวกกันน็อก
ให้ส่งผ่าน Traffy Fondue แล้วทางกรุงเทพมหานคร จะส่งให้หน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ถ้าตรงนี้มีคำสั่งอย่างนี้ออกมา จะเป็นการกระตุ้น
ให้ผู้ที่ เป็นเจ้าหน้าที่ในกรุงเทพมหานครได้มีจิตสำนึกเพิ่มขึ้นมาได้

เพราะว่ามีการจับตาจากสังคม แล้วถ้ายิ่งดียิ่งขึ้นก็คือทาง กรุงเทพมหานครจะให้รางวัลกับคนเหล่านั้นด้วย น่าจะเป็นการจูงใจได้พอสมควร

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

ในส่วนนี้ทางเลขาฯ นำข้อเสนอ ที่ทางคุณหมอได้ให้ข้อเสนอไว้ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔.๔

นพ.ธนะพงษ์ จินวงษ์

ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

ผลการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ โดย นายแพทย์ธนะพงษ์ จินวงษ์

จากที่ทางกรุงเทพมหานครเองเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมด้านไรเดอร์สามารถเป็นแบบอย่างให้ทั่วประเทศได้ในโครงการนี้เกิดจากหลาย ๆ หน่วยงาน ทั้งภาคเอกชนและทั้งหน่วยงานภาคนโยบาย มีทั้ง SCG บริษัทกลาง สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ สนับสนุนโครงการ เป็นโครงการความร่วมมือในการขับเคลื่อนความปลอดภัยในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและไรเดอร์ ในภาพใหญ่จากการรวบรวมข้อมูลจากหลาย ๆ แหล่งและกัตัว Rocket media โดยสรุปคือกลุ่มไรเดอร์และกักลุ่มมอเตอร์ไซค์ที่ขับขี่รับจ้างทั้ง Food ทั้งส่งของ ส่วนใหญ่จะทำงานบนท้องถนน โดยเฉลี่ยก็ ๘ ชั่วโมง และมีถึง ๑ ใน ๓ ที่ทำงานเกินค่าเฉลี่ยของการที่ต้องอยู่บนท้องถนนแล้วส่งรอบสินค้าหรืออาหารอยู่ที่ ๑๑ ถึง ๑๖ รอบ แต่จะมี ๓๑% ประมาณ ๑ ใน ๓ ที่ส่งมากกว่า ๑๖ รอบ แต่ที่น่าตกใจในประเด็นที่ ๔ ก็คือว่า ๒ ใน ๓ เลย ๖๖% เคยมีอุบัติเหตุมา ๕ ถึง ๑๐ ครั้ง ในรอบปีที่ผ่านมา อันนี้เป็นโจทย์ที่ใหญ่บวกกับมีข้อจำกัดด้านสิทธิการรักษา และเรื่องของสวัสดิการอะไรต่าง ๆ ในวิถีไรเดอร์ที่มีการศึกษา โดยทางทีมของสำนักการจราจรและขนส่งร่วมกับทางหน่วยวิจัยต่าง ๆ เปรียบเปรยเหมือนถ้าวิ่ง ๔๐๐ เมตร จะเข้าไปไรเดอร์เป็นเหมือนไม้สุดท้าย หมายความว่าคาดหวังเข้าเส้นชัยได้ทันผู้บริโภคต้องการรับอาหาร แต่ไม้ ๑ ไม้ ๒ บางทีก็ใช้เวลานานกว่าจะทำอาหาร แต่สุดท้าย ไม้สุดท้ายต้องรีบให้ได้เพื่อจะเข้าเส้นชัย เพราะฉะนั้นปัญหาของไรเดอร์คือความเร่งรีบ พอมาดูจากสถานการณ์พบว่าปัญหา ๒ ใน ๓ เคยบาดเจ็บในรอบปีที่ผ่านมา หรือคนส่วนใหญ่เห็นว่า ทำไม่ไม่มีจิตสำนึก ขับขี่อันตราย หรือทำไมเร่งรีบขนาดนี้ แต่ถ้าไป

เจาะลึกปรากฏปัญหาจริงๆ ภายใต้เงื่อนไขบางอย่าง มีข้อที่ต้องเร่งรีบ ไม่นับรวมถึงเกณฑ์ประเมิน ทั้งเกณฑ์ประเมินโดยผู้ส่งอาหารเวลาให้คะแนนความพึงพอใจไปที่ Platform และยังมีเรื่องของการมาทันเวลา คือโจทย์นี้คำคืออยู่ โดยสรุปโครงการความร่วมมือนี้ ใช้แนวคิดตัว Save Systems และหลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ปลายทางของแผน ต้องการลดภาพรวมของอุบัติเหตุทางถนน ทั้งกรุงเทพมหานคร และที่อื่นด้วย ให้เหลือ ๑๒ ต่อ ๑๐๐,๐๐๐ ซึ่งตรงนี้ก็ จะทำภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ ๑ คือ มุ่งเป้าในกลุ่มรถจักรยานยนต์ มุ่งเป้า เรื่องความเร็ว มุ่งเป้ากับเด็กเยาวชน แต่จะไปขยับยุทธศาสตร์ที่ ๑ ได้ ต้องทำในเรื่องของการเปลี่ยนสภาพแวดล้อม ก็คือปรับเปลี่ยนทั้งในเรื่อง คำว่าสภาพแวดล้อมก็คือเรื่องของเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ทำให้ต้องขับเร็ว เงื่อนไขต่าง ๆ ที่ทำให้ไม่เกิดความปลอดภัย การไปเปลี่ยนสภาพแวดล้อม ทั้งทางสังคม หรือสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ต้องอาศัยยุทธศาสตร์ที่ ๔ คณะที่อยู่ในกลไก ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีทั้งระดับส่วนกลาง ระดับจังหวัดและไต่ลงมาที่ ระดับเขต หรืออำเภอในต่างจังหวัด บทบาทของกลไกก็จะมีหน้าที่ไปวาง กติกาเพื่อให้เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัยลดลง และนำไปสู่การลดความเสี่ยง กรอบในโครงการนี้คือตัวความร่วมมือก็เลยเชื่อมโยงกลไก ศูนย์ อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร อยู่ในบทบาทของ ระบบจัดการด้านซ้ายที่มาเปลี่ยนกติกาซึ่งตอนนี้ที่ผ่านมาก็ Approach ไป ๒ จุด ก็คือ วางการเปลี่ยนแปลงทั้งสภาพแวดล้อม และตัวปัจเจก เข้าด้วยกัน โดยทาง SCG ได้พัฒนาชุดความรู้ พัฒนาหลักสูตร ในการ ฝึกอบรม ตอนนี้เดินมาถึงเกือบครึ่งทางแล้ว เริ่มเข้าสู่เรื่องของการ Kick off ตอนนี้กำลังเข้าสู่กิจกรรม ที่จะไปพัฒนาตัวปัจเจก หลังจากนั้นจะมาปรับเปลี่ยนเรื่องพวกเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัยต่างๆ ใน กิจกรรมที่ไปพัฒนาปัจเจก ในส่วนของโครงการนี้คู่ขนานกันในภาพใหญ่ ของประเทศ มีสถาบันในเรื่องการจัดการเรื่องของความรู้ ของด้านความ ปลอดภัย ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของประเทศหรือที่เรียก ย่อๆว่าเป็น สสปท. กำลังพัฒนาหลักสูตรในการทำงานของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ ส่งอาหาร ควบคู่กับโครงการนี้ เพื่อเอาไปเป็นแบบอย่าง แนวทางปฏิบัติในภาพใหญ่ของประเทศ สรุปคือโครงการนี้นอกจาก จะเกิดขึ้นในภาคของ กรุงเทพมหานครแล้ว ส่วนหนึ่งในการศึกษา โครงการความร่วมมือ ถูกขยับต่อไปสู่ภาพใหญ่ของประเทศก็คือทาง

กระทรวงแรงงาน โดยสสพ. พัฒนาแนวทางปฏิบัติการจัดการอาชีวอนามัยในเรื่องนี้ ประเด็นท้ายเป็นกิจกรรมที่ดำเนินการเมื่อเดือนที่ผ่านมา ในรุ่นแรกจะเจาะกลุ่มไรเดอร์โดยเฉพาะให้ไปอบรมฝึกทักษะ เพื่อจะเป็นแกนนำไปเรียนรู้ที่ศูนย์เรียนรู้ของทาง SCG สรุปลก็คือโครงการนี้จะ Approach ทั้งตัวไรเดอร์ ตัวแกนนำที่เป็นกลุ่มในเรื่องของการปรับเปลี่ยนแนวคิด ปรับเปลี่ยนทักษะ ปรับเปลี่ยนการเรียนรู้ แล้วก็เสริมในเรื่องของการให้ได้เป็นต้นแบบ โดยให้ผลิต เรียนรู้การสื่อสาร การทำคลิปอะไรต่าง ๆ จะทำให้เครือข่ายค่อย ๆ โตขึ้น ผ่านการเรียนรู้ผ่านโลกออนไลน์มากขึ้น หวังเป็นอย่างยิ่งว่าภาพใหญ่ของโครงการนี้ไม่ได้เกิดเฉพาะในตัว กรุงเทพมหานคร แต่จะรวบรวมไปเสนอทางกระทรวงแรงงาน ผ่าน สสพ. เพื่อเป็นแนวทางของทั้งประเทศ เพื่อให้จังหวัดอื่นได้รู้วิธีแนวทางการทำงานกับกลุ่มไรเดอร์ด้วย

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

ในเรื่องของกิจกรรมต่างๆ ที่ทางคณะกรรมการได้ดำเนินการ โดยเฉพาะในกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างและกลุ่มไรเดอร์ ซึ่งส่วนนี้ก็เป็นประโยชน์แนวทางที่จะดำเนินการต่อไป

ดร.กุลธณ แยมพลอย

ผู้แทนสมาคมวิทยากรจราจร
และขนส่งแห่งประเทศไทย
กรรมการ

โครงการนี้ชื่อว่าโครงการความปลอดภัยของกลุ่มรถรับจ้าง และไรเดอร์ คำจำกัดความของรับจ้างคืออะไร ครอบคลุมไปที่วินมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ตามศูนย์การค้าหรือเปล่า เพราะตามที่เราเห็นข้อมูลที่โชว์ออกมาส่วนใหญ่จะเป็นแค่ไรเดอร์ส่งอาหาร ส่งของ ส่วนใหญ่จะเป็นมุ่งเข้าไปที่ไรเดอร์ เพราะพฤติกรรมของกลุ่มประชาชนไม่เหมือนกันระหว่างกลุ่มที่เป็นวินมอเตอร์ไซค์ที่มีปริมาณเยอะเหมือนกันในกรุงเทพมหานคร เพราะว่าอยู่ทุกปากซอย ทุกศูนย์การค้า ถ้าสังเกตได้ แล้วพฤติกรรมไม่เหมือนกันคือ วินมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ที่อยู่ปากซอยจะเดินทางระยะใกล้และไม่ไปในที่เป็นถิ่นที่ไม่ชินด้วย พฤติกรรมก็จะเป็นการขับย้อนศร คือพฤติกรรมของวินมอเตอร์ไซค์ แต่ไรเดอร์ที่ส่งอาหาร ระยะทางก็ไกลกว่าโดยเฉลี่ยระยะเวลาทำงานก็ต้องเร่งรีบ เพราะฉะนั้นอยากจะเสนอว่า ควรจะแยกเป็น ๒ กลุ่มศึกษาออกจากกันคือกลุ่มที่เป็นวินมอเตอร์ไซค์รับจ้างและกลุ่มที่เป็นไรเดอร์ส่งอาหาร ฝากเรียนเป็นข้อเสนอ เพื่อให้ผลจากข้อมูลที่ออกมาตรงประเด็น แก้ไขปัญหาได้ถูกจุด

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

เป็นข้อเสนอแนะที่ดีและก็เห็นด้วยเลย ตอนแรกทีออกแบบเพียงแต่ว่า ทาง SCG มี Approach ได้เครือข่ายวินมอเตอร์ไซค์มาก่อน ทีนี้พยายามว่า ขอขยับที่กลุ่มไรเดอร์ก่อน ได้ finding แล้วจะได้ชุดความรู้แต่โจทย์ของ วินก็เห็นด้วยกับอาจารย์ว่าเป็นอีกเงื่อนไขหนึ่งเลย จะมีความเสี่ยงอีก แบบหนึ่ง แล้วความเสี่ยงนี้เลยไปถึงตัวผู้โดยสารในกรุงเทพมหานครด้วย คือการไม่ใส่หมวกกันน็อก โจทย์ก็ซับซ้อนไปอีกแบบหนึ่ง ขออนุญาตรับไว้

พ.ต.อ.สมโภช สุวรรณจรัส
ผู้แทนผู้บังคับการกองบังคับ
การตำรวจจราจร
กรรมการ

เห็นด้วยกับอาจารย์และคุณหมอดนะพงศ์ ทางปฏิบัติที่เห็นส่วนใหญ่แล้ว จะฝ่าฝืนค่อนข้างชัดเจน โดยเฉพาะการย้อนศรและก็มีผู้โดยสาร โอกาส สุ่มเสี่ยงในการอุบัติเหตุ ไม่ใช่ตัวเขา ผู้โดยสารด้วย ส่วนนี้จริง ๆ แล้ว การขอใบอนุญาตหรือการตั้งวิน หรือการได้เสื้อวินแต่ละที่ ตอนนี้อยู่ อยู่กับของเขตและขนส่ง เพราะเช่นนี้จะต้องกำหนดแนวทางในการ ควบคุม อาจจะมีขึ้น Blacklist เวลาที่มีการรายงานโดนจับ อาจจะทำให้ เจ้าหน้าที่ตำรวจรายงานขึ้นมาวินไหน จะได้ช่วยควบคุม เพราะมี มาตรการควบคุมได้ง่ายกว่าของไรเดอร์ เพราะไรเดอร์จะเป็นของเอกชน

นายณรงค์ เรืองศรี
รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

ฝากถึงเลขาฯ นำข้อเสนอไม่ว่าจะเป็นทางคุณหมอ ทางท่านอาจารย์และ ท่านผู้แทนผู้บังคับการตำรวจจราจร เห็นด้วยว่าควรจะต้องแยกกัน เพราะพฤติกรรมในเรื่องของความเร่งรีบหรือในเรื่องของการดำเนินงาน จะต่างกัน แล้วก็โดยเฉพาะวิน เขตทุกเขตจะทราบอยู่แล้วว่าพื้นที่ของ เขตตัวเอง มีวินที่ขึ้นทะเบียนไว้อะไรบ้าง อาจมีมาตรการในเรื่องต่างๆที่ ทางผู้แทนผู้บังคับการตำรวจจราจร ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

ฟังท่านผู้แทนผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นข้อเสนอแนะที่ดีมาก เป็นไปได้ ใหม่ว่าทางฝ่ายเลขาฯ แล้วในโครงการที่ตอนนี้ศูนย์อำนวยการความ ปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร มีความร่วมมือกับทางกระทรวง สาธารณสุข ทาง สำนักการจราจรและขนส่ง ลงไปที่เขต ทำให้มีเขตนำ ร่องทำตามข้อเสนอแนะอาจารย์ เช่น ถ้ามีวินที่ทำผิด ไม่ใช่ให้แค่ใบสั่ง แต่ ทางตำรวจจะแจ้งว่ามาจากวินนี้ด้วย แล้วทางศูนย์ปฏิบัติการความ ปลอดภัยทางถนนเขต ไปทำมาตรการองค์กรหรือไปทำมาตรการระดับวิน มาประกอบอีกชั้นหนึ่ง เชื่อว่าตรงนี้จะกลายเป็นยับยั้งต้นทางด้วย แล้ว ทางตำรวจก็ช่วยตรงกลางน้ำอีกทางหนึ่ง ก็เป็นการประสานความร่วมมือกัน

นายไถภัทร ธนสมบัติกุล

ผู้อำนวยการสำนักการจราจร

และขนส่ง

กรรมการและเลขานุการ

เพื่อให้ครบทุกประเด็นเกี่ยวกับเรื่องการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างหรือกลุ่มไรเดอร์ ปฏิเสธไม่ได้เลยว่าตอนนี้จำนวนเพิ่มขึ้นมาก และจากข้อมูลสถิติ จะเห็นว่าอุบัติเหตุกับมอเตอร์ไซค์เยอะ จึงสงสัยว่านอกจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เร่งรีบแล้ว สภาพกายภาพของถนนเหมาะที่จะใช้เป็นเส้นทางในการทำมาหากินหรือไม่ กฎหมายข้อบังคับต่างๆที่กำหนดไว้กับพฤติกรรมการใช้มอเตอร์ไซค์บนเส้นทางนั้นสอดคล้องกับความเป็นจริงหรือไม่ ยกตัวอย่างเช่น ห้ามขึ้นสะพานข้ามทางแยกก็ขึ้นกัน ห้ามลงอุโมงค์ทางลอดก็ลง ในฐานะสำนักการจราจรและขนส่งคงจะต้องดูความจริง และเอาข้อมูลมาวิเคราะห์ ขออนุญาตทราบเรียนในที่ประชุมว่าทางทีมอาจารย์ท่านก็ให้โจทย์มาว่าอะไร ศึกษาว่าความจริงที่ปรากฏคืออะไร อะไรที่จะต้องทำให้สอดคล้องกับความเป็นจริงที่ใช้งานอยู่ อาจจะต้องปรับแก้กฎหมาย หรืออาจจะต้องตีเส้นแบ่งช่องจราจรใหม่ หรือจะต้องมีเลนสำหรับมอเตอร์ไซค์ ทาง สำนักการจราจรและขนส่ง กองนโยบายและแผนจะไปว่าจ้างที่ปรึกษามาพิจารณาในรายละเอียดและก็จะนำเรียนรายงานผลให้ที่ประชุมของ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร ทราบอีกครั้งนึง

นายธนันท์ชัย เมฆประเสริฐวณิช

ผู้อำนวยการกองนโยบาย

และแผนงาน

สำนักการจราจรและขนส่ง

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ในประเด็นนี้ก็จะมีการชี้แจงแล้วก็ขอส่งการจากท่านผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง ในเรื่องของทาง ดร.กฤษณ ในเรื่องของการแยกกลุ่มเป้าหมาย โดยคำสั่งแยกอยู่ ๒ กลุ่มอยู่แล้ว แล้วก็กลุ่มที่เหลือจะเป็นประชาชนทั่วไปที่ใช้ในชีวิตประจำวัน ไม่ว่าจะเดินทางสั้นหรือเดินทางเข้าเย็น เป็นกลุ่มเป้าหมายที่อยู่ในเรื่องของจักรยานยนต์ ส่วนของทางผู้แทนผู้บังคับการตำรวจจราจรเห็นความสำคัญของผู้โดยสาร อันนี้ทางกรุงเทพมหานครเห็นด้วยและกำลังดำเนินการเรื่องการพูดคุยกับ ๕๐ สำนักงานเขต ในฐานะที่ถือทะเบียนและดูแลวินมอเตอร์ไซค์อยู่ กำลังจะมีแนวทางที่จะขับเคลื่อน และก็ไปขับเคลื่อนผ่านอนุกรรมการชุดนี้ด้วย เรื่องที่ ๓ ก็เป็นเรื่องที่อาจารย์หมอนะพงศ์ เรื่องการเสริมของภาคีสาธารณสุข คือทางสาธารณสุขมีการทำ MOU กับกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ที่ทำ MOU ในเรื่องของการสร้างทีม การวิเคราะห์ จุดเสี่ยงจุดเกิดอุบัติเหตุต่างๆ เมื่อวานก็มีกิจกรรมที่ทำไปแล้วกับ ๙ เขตต้นแบบ จะเสริมเข้าไปในเรื่องการวิเคราะห์จุดเสี่ยงของสำนักงานเขต ในกลุ่มของการเกิดอุบัติเหตุของวินจักรยานยนต์เพื่อให้ได้แนววิเคราะห์ ซึ่งเมื่อวานใน ๑ กลุ่ม ก็มีพูดถึงเรื่องนี้ แต่ว่าเป็นพูดถึงเรื่องไรเดอร์เป็น ๑ เคสที่นำมาวิเคราะห์กันเมื่อวาน อาจารย์กัณวีร์และหมออนุชาได้ให้ข้อเสนอแนะแนวทางต่างๆ ทั้ง ๙ กลุ่มเขตได้ประสบการณ์กันหลายเรื่อง เรื่องนี้ก็อาจจะทางเลขาฯ จะหารือกับกองควบคุมโรคสาธารณสุขที่มี MOU ร่วมกับ กรุงเทพมหานคร แล้วก็ได้รับทุนสนับสนุน

จากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ มาแล้วด้วยจะ
ขับเคลื่อนเรื่องนี้ต่อไป

ดร.กุลธร แยมพลอย

ผู้แทนสมาคมวิทยาการจราจร
และขนส่งแห่งประเทศไทย
กรรมการ

ทางคุณธนันท์ชัย บอกว่าแยกกลุ่มกรรมการเป็น ๒ ชุด อยากจะทราบว่า
ทั้ง ๒ ชุด ชื่อซ้ำกันไหม เพียงแต่ภารกิจคนละอย่าง แต่ชื่อในกลุ่ม ถ้าชื่อ
ซ้ำกันไม่จำเป็นต้องมาประชุม ๒ ครั้ง ประชุมร่วมกันได้ แต่แยกวิเคราะห์
แล้วทำให้งานก็ให้เห็นด้วยกัน เพราะวาระรับจ้างด้วยกัน วินมอเตอร์ไซค์
ก็รับจ้าง จะเห็นข้อมูลพร้อมกันแล้วก็วิเคราะห์ร่วมกัน

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

ชุดเดียวกัน อยู่ระหว่างนำเสนอให้นำเรียนท่านผู้ว่าฯ อยู่ คือวิเคราะห์
ตามที่ที่อาจารย์แนะนำ วิเคราะห์เป็น ๒ กลุ่ม เพราะว่าลักษณะ
พฤติกรรมจะต่างกัน ไม่ว่าจะมอเตอร์ไซค์รับจ้าง กลุ่มไรเดอร์ต่างๆ

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๔.๕

แนวทางการดำเนินงานศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
กรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) พ.ศ. ๒๕๖๖

นายไภทธร ธนสมบัติกุล

ผู้อำนวยการสำนักการจราจร
และขนส่ง
กรรมการและเลขานุการ

แนวทางการดำเนินงานศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
กรุงเทพมหานครของปีนี้จะมิติศทางการดำเนินงานอย่างไร กราบเรียน
ท่านประธานและผู้เข้าร่วมประชุม ตามที่ได้รับนโยบายจากผู้บริหาร
กรุงเทพมหานครว่า การทำงานของศูนย์คงจะต้องมาเน้นกันว่า output
based คืออะไร ไม่เช่นนั้นการทำงานของศูนย์จะมีเพียงแค่ผลการศึกษา
จะมีแนวคิดในการทำงานตลอดปีของศูนย์ความปลอดภัยเป็นอย่างไร
ขออนุญาตให้ทางผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนได้รายงานให้เห็น
แนวทางการดำเนินงานของศูนย์

นายธนันท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช

ผู้อำนวยการกองนโยบาย
และแผนงาน
สำนักการจราจรและขนส่ง
กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

กรอบการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
ของกรุงเทพมหานครมีแนวทางการขับเคลื่อนตามกรอบระเบียบสำนัก
นายกและกรมป้องกันภัย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องหมวก เรื่องเมา เรื่องความเร็ว
หลาย ๆ เรื่องที่เป็นกรอบมาตรฐานอยู่แล้ว เนื่องจากว่า ในปี ๒๕๖๖
อย่างที่ท่านเลขาฯ ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่งนำเสนอเรียน ทาง
สำนักการจราจรและขนส่งคาดหวังเรื่องผลลัพธ์แล้วก็เรื่องผลที่จะเกิดขึ้น
ให้เกิดความยั่งยืน โดยมีกรอบแนวคิดในเรื่องความปลอดภัยทางถนน
ของกรุงเทพมหานครสู่ความยั่งยืนด้วย ๔ สร้าง คือ

๑) สร้างนโยบายโดยนำนโยบายปลอดภัยของท่านผู้ว่ามาแตกแขนงเป็นประเด็นต่าง ๆ

๒) สร้างวินัยจราจรมีอยู่ ๓ กลุ่ม คือ กลุ่มเด็ก และเยาวชน, ชุมชน รวมทั้งเรื่องมาตรการองค์กร จะขับเคลื่อนอยู่ในเรื่องของการสร้างวินัยจราจร

๓) สร้างหลักสูตร ถ้าทำเรื่องนี้ให้เป็นระยะยาว ๑ ปี ๒ ปี ๓ ปี หรือมากกว่านั้น เพื่อสร้างกลุ่มเยาวชนให้เหมือนกับเป็นวัฒนธรรม เช่น ที่ญี่ปุ่นทำไมเด็กถึงเดินถนนแล้วมีพี่เลี้ยงเดินตลอดทาง คนที่เดินทางด้วยกันจะต้องดูแลคนที่อายุน้อยกว่า หรือการข้ามถนนของเด็กญี่ปุ่นก็อาจจะต้องมีการชูมือเป็นวัฒนธรรมที่จะต้องมีการเรียนรู้ในหลักสูตร การอยู่ในหลักสูตรก็หมายความว่าไม่ใช่เป็นกิจกรรมประจำปี ทำ ๑ ครั้งแล้วก็ลืมไป ถ้าเป็นหลักสูตรก็หมายความว่าเด็กในระดับอย่างเช่น ป.๕ ต้องเรียนเป็น ๑ วิชามีการวัดผล ป.๖ ยังต้องเรียนอยู่แต่อาจจะเปลี่ยนเรื่องหรือเปลี่ยนกิจกรรมให้สอดคล้องแล้วก็ก็เป็นเรื่องที่ปลูกฝังกันไปตลอดในระยะยาว

๔) การสร้างวัฒนธรรม นำสู่กระบวนการขับเคลื่อนในปี ๒๕๖๖

จากเดิมกรอบแนวคิดที่นำเรียนไปเรื่องการลดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่ก็ยังคงอยู่ ในปีนี้กระบวนการทำงานเน้นในเรื่องของความปลอดภัยทางถนนอย่างเช่น อนุกรรมการ ในเมื่อจักรยานยนต์มีผู้เสียชีวิตเยอะ กลุ่มวินมอเตอร์ไซค์ กลุ่มไรเดอร์ ผู้ใช้จักรยานยนต์ก็ยังเป็นเป้าหมายที่ยังดำเนินการอยู่ แต่กรอบแนวคิดใหม่ก็คือ เรื่อง ๔ สร้าง เพราะต้องการจะผลักดันเรื่องนี้ให้เกิดความยั่งยืน เพราะฉะนั้นจึงมุ่งไปที่เด็กและเยาวชน นำเรียนว่าเด็กและเยาวชนถ้าให้ความรู้ให้หลักสูตรแล้วเกิดการมีวินัยจราจรอาจจะขยายผลไปเรื่องที่ใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นที่โรงเรียนอาจจะเป็นผู้ที่โรงเรียนอาจจะเป็นผู้ที่ชุมชนหรือที่บ้านของตัวเอง เพื่อผลักดันให้เกิดความปลอดภัยในระดับกลุ่มย่อย ๆ และเกิดความยั่งยืนในระยะยาว ส่วนนี้ก็จะ เป็นแนวทางที่จะปฏิบัติทั้งหมด ๖ แนวทาง

๑) การแนะนำกรอบแนวคิดต่าง ๆ ในเรื่องของการสร้างความยั่งยืน เช่น การทำเรื่องเยาวชน การติดตามให้เยาวชน สร้างโรงเรียนให้เกิดมีวัฒนธรรมเรื่องความปลอดภัย

๒) เนื่องจากว่ามีข้อจำกัดในเรื่องของการบริหารจัดการจำเป็นต้อง

คัดกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มของนักเรียน กลุ่มของโรงเรียนที่ กรุงเทพมหานครมีทั้งหมด ๔๓๘ โรงเรียนเพื่อคัดกลุ่มเบื้องต้นขึ้นมาเพื่อดำเนินการในโครงการนี้

๓) มีแนวคิดในเรื่องของการปลูกฝังเรื่องการรักษาวินัยจราจร และการสร้างภาวะผู้นำ รวมทั้งทำให้เด็กหรือเยาวชนเกิดความกล้าที่จะแสดงออกเรื่องความคิดสร้างสรรค์เกี่ยวกับเรื่องทิศทางของความปลอดภัย

๔) เรื่องเกม เกมก็จะเหมาะในแต่ละเรื่องของเด็กและเยาวชนที่ร่วมกิจกรรม รวมทั้งหลักสูตรแต่ละปี เด็กโตก็ต้องมีกิจกรรมแบบหนึ่ง เด็กระดับกลางต้องมีกิจกรรมแบบหนึ่ง เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตในประจำวันของเด็กหรือตามพื้นที่ต่าง ๆ ของโรงเรียน หรือในกลุ่มเปราะบางต่าง ๆ ในพื้นที่

๕) เรื่องของรางวัลมีเรื่องของการจูงใจเพื่อให้เด็กมีแนวคิดมีกรอบแนวทางต่าง ๆ

๖) เรื่องสุดท้ายก็คือ เสริมไปที่โรงเรียน การมุ่งมั่นเรื่องมาตรการองค์กร เป็นกิจกรรมที่ทำร่วมกันระหว่างครูกับนักเรียน หรือกับผู้ปกครอง เช่น การสวมหมวกบางที่การณรงค์ผ่านทางเด็ก ผู้ปกครองก็จะให้ความร่วมมือยกตัวอย่างเช่น ถ้าไม่สวมหมวกกันน็อกแล้วไม่ยอมขึ้นมอเตอร์ไซด์ เพราะไปโรงเรียนอย่างนี้ ถ้าคุณพ่อคุณแม่ทำตามเรื่องนี้ก็จะเกิดแรงกระเพื่อมในลักษณะที่เด็กอยากบอก คล้าย ๆ เด็กอยากเป็นผู้นำ เด็กอยากจะเตือน เด็กอยากจะทำกิจกรรมต่าง ๆ และทำให้ผู้ใหญ่อยากเข้าร่วมด้วย

ในปีนี้อคาดหวังว่า ไม่ว่าจะเป็นอย่างไหนทั้งเยาวชนและโรงเรียน จะสามารถขยายผลในกลุ่มเพื่อนในโรงเรียนขยายผลไปยังชุมชนของตัวเอง หรือแม้กระทั่งในบ้านของตัวเอง คุณพ่อคุณแม่พี่น้องจะเกิดการสร้างวินัยจราจรตรงนี้ขึ้นมา รวมถึงโรงเรียนด้วยเช่นกัน อาจจะเป็นโรงเรียนต้นแบบให้กับโรงเรียนอื่น ๆ มาดูงานเพื่อศึกษาแล้วก็นำไปต่อยอดจะเป็นการขยายผลในลักษณะที่สร้างความยั่งยืน เพราะฉะนั้นการทำเรื่องหลักสูตร เรื่องวัฒนธรรมต่าง ๆ เหล่านี้กรุงเทพมหานครนำเรียนคณะกรรมการอาจจะต้องมีการขับเคลื่อนต่อเนื่องเป็นระยะยาว ต้องมีการวางแผน มีกำหนดทิศทาง มีการกำหนดกิจกรรมในแต่ละช่วงกลยุทธ์ แต่ละช่วงอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างเช่น ในอนาคตเทคโนโลยีไม่ว่าจะเป็นเรื่องการสื่อสารหรือการประชาสัมพันธ์ เช่น YouTube TikTok

มีการเปลี่ยนแปลง ทางกลยุทธ์ในการดำเนินการก็จะต้องมีการปรับใน ทุก ๆ ปี เพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะปัจจุบัน แนวทางของปี ๒๕๖๖ ของ ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครที่สำนักการจราจรและขนส่งในฐานะเลขาฯ ศูนย์จะดำเนินการในปีนี้

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์

ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

เป็นโจทย์ที่ทำทายนานแล้ว ยิ่งบอกว่าเป็นเรื่องที่ต้องเกาะติดต่อเนื่อง ระยะเวลา จึงมีข้อเสนอ ๒ ประเด็น

๑) เป็นไปได้ไหม ที่จะเพิ่มอนุกรรมการด้านเด็กและเยาวชน เพื่อมาเกาะติดเรื่องนี้ เพราะมองว่าคณะกรรมการอาจจะไม่สามารถที่จะ เกาะติดประเด็นใดประเด็นหนึ่งได้ต่อเนื่อง เหมือนที่ตั้งอนุกรรมการ ไรเดอร์ ตั้งอนุฯ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย คือ การมีอนุฯ นี้อยู่ในอำนาจ อยู่แล้วตามระเบียบสำนักนายกฯ ท่านผู้ว่าสามารถแต่งตั้งอนุฯ ได้เลย เพราะฉะนั้น น่าจะตั้งอนุฯ แล้วก็เชิญชวน ทางสำนักการศึกษามาเป็น ฝ่ายเลขาฯ ร่วมควบคู่กัน คือ อนุกรรมการจะเป็นอีกช่องทางหรือเป็น แพลตฟอร์มหนึ่งที่ทำให้มีความร่วมมืออย่างเช่น มีสภาเด็กและเยาวชน มียูวทัศน์ มีหน่วยงานอื่น ๆ ภาคเอกชนเข้ามาเป็นกรรมการ

๒) เห็นด้วยในกรอบกิจกรรมและพยายามลงไปทั้งทางโรงเรียน แล้วลงไปเขต มีบทเรียนเล็ก ๆ ของต่างจังหวัดที่ทีมจังหวัดตั้ง อนุกรรมการ พอลงไปถึงอำเภอเขาใช้ศูนย์ถนนร่วมกับโครงการต่าง ๆ ที่ ลงมาที่อำเภอเช่น โครงการ Thailand Safe Youth ของกระทรวง สาธารณสุขร่วมกับกระทรวงศึกษา แต่สุดท้ายหลังจากจับมือกับโรงเรียน สามารถไปปลดล็อกใช้เงินกองทุนสุขภาพตำบลอุดหนุนทุกตำบลได้เลย เพราะของกรุงเทพมหานคร มีงบสปสช. งบสุขภาพเขตเยอะมาก งบนี้ สามารถใช้กับโครงการที่ท่านรณรงค์ช่วยพูดมาได้เลย เพียงแต่จะต้อง ออกแบบให้สามารถเชื่อมโยงไปสู่การใช้งบได้

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

ในส่วนนี้ฝากทางเลขาฯ พิจารณาด้วย เพราะว่าในอำนาจแล้ว ใน คณะกรรมการจะแต่งตั้งได้ในแต่ละด้าน แต่มองให้ครอบคลุม ถ้าจะตั้ง อนุฯ แล้วด้านไหนที่ควรจะต้องมีเฉพาะ ไปศึกษาในแต่ละเรื่อง โดยเฉพาะเรื่องนี้ก็ถือว่าก็ต้องมีคณะอนุฯ เฉพาะเหมือนกัน

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

อาจจะเอาเรื่องหมวกเด็กมาอยู่ในขณะนี้ได้เลย เพราะเป็นเรื่องของเด็ก
ไหน ๆ เรื่องหมวกเด็กเป็นโจทย์ระยะยาวก็อะไรที่เกี่ยวข้องกับเด็กและ
เยาวชนก็ควรเป็นกรรมการชุดเดียวกัน

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๕

เรื่องเพื่อพิจารณา

**การถอดบทเรียนอุบัติเหตุกรณีผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.
๒๕๖๖**

นายณฤพล นิยม
ที่ปรึกษาสำนักการจราจร
และขนส่ง

ในวาระข้างต้นได้มีการดูในภาพรวมของสถานการณ์ของอุบัติเหตุปีใหม่
แล้ว ทั้งนี้ ทางที่ปรึกษาก็ได้รับความมอบหมายให้ดูในเชิงลึกใน ๑๔ เคส
โดยเฉพาะประเด็นด้านความแปรปรวนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เคสปี
ใหม่นี้จะเห็นว่า ผู้เสียชีวิตที่เป็นรถจักรยานยนต์มีถึง ๑๓ ราย และเป็น
รถเก๋งอีก ๑ ราย เมื่อมาแยกเป็นกลุ่มการเกิดอุบัติเหตุจะเห็นว่า
ประกอบด้วย เคสรถจักรยานยนต์เสียหลักล้มเองหรือชนวัตถุอันตราย
ข้างทางหรือบนทางจำนวน ๕ ราย รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ไปชน
ท้ายรถที่จอดบริเวณไหล่ทางอีก ๔ ราย และอีกหนึ่งรายก็คือ รถเก๋งไป
ชนท้ายรถบรรทุกที่จอดอยู่ข้างทาง และอีก ๔ รายก็คือ รถจักรยานถูก
ชนบนช่องทางเดินรถ ทางที่ปรึกษากพยายามจะนำ Collision Diagram
หรือการวิเคราะห์เชิงวิศวกรรม เพื่อให้เห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น จะเห็นว่า
ทางด้านซ้ายก็จะมีทั้งหมด ๖ ราย ๖ เคสก็คือ เป็นกลุ่มที่มีอุบัติเหตุที่
เกี่ยวข้องกับผู้มีคุณุกรรมโดย ๕ รายก็คือ เป็นการชนบนทางก็ประกอบด้วย
รถจักรยานยนต์ชนท้ายรถที่ชะลอความเร็วหรือจอดรอที่บริเวณทางแยก
๒ ราย และรถจักรยานยนต์ถูกชนบนช่องทางนั้นก็คือ ชับมาทางตรง และ
โดนรถบรรทุกที่กลับด้านหลังเหยียบชนเสียชีวิต ๑ รายและอีก ๑ รายก็
คือ รถจักรยานยนต์ชนบนช่องทางตรงและถูกรถบรรทุกเปลี่ยนช่อง
จราจรมาชนเหยียบอีก ๑ ราย อีกราย รถจักรยานยนต์กำลังยูเทิร์นอยู่
และถูกรถทิศทางตรงข้ามชนเสียชีวิต และอีก ๑ รายก็คือ บริเวณทาง
แยกก็คือ รถจักรยานยนต์ขับผ่านทางแยกถูกรถแท็กซี่ในทิศทางตรงข้าม
เลี้ยวขวามาชนเสียชีวิตเช่นกัน อีกฝั่งหนึ่งก็คือ ในกลุ่มที่ไม่มีคุณุกรรมก็จะ
เห็นว่าจะเป็นการชนวัตถุหยุดนิ่ง โดยเฉพาะการชนรถที่จอดอยู่บริเวณ
ไหล่ทาง ๓ ราย รองลงมาคือ การชนBarrier ที่กั้นอยู่ในเขตก่อสร้าง

ซึ่งเป็นการบีบช่องจราจรให้แคบลงก็ทำให้รถจักรยานยนต์ไปชนอีก ๑ ราย ก็จะรวมเป็น ๓ ราย และอีก ๔ รายก็คือ เป็นเคสจักรยานยนต์ล้มเองซึ่งความรุนแรงก็คือ ไปชนไหล่ทาง ไปชนขอบฟุตบาท ๑ ราย และที่ชนเสาไฟฟ้าหรือว่าชนเสาตอม่อของรถไฟฟ้าอีก ๑ ราย ก็ทำให้มีการเสียชีวิต อันนี้ก็จะพยายามสรุปเป็นประเด็นผังการชนเพื่อให้เห็นชัดเจน สีแดง ๆ ก็คือ เป็นรถจักรยานยนต์ จะเห็นว่าจักรยานล้มเองหรือชนวัตถุ อันตรายข้างทางมีจำนวน ๕ ราย รองลงมาก็คือ การชนท้ายทั้งชนรถที่จอดบริเวณไหล่ทางหรือชนบนช่วงถนน ๕ ราย แล้วที่รถจักรยานยนต์ถูกชนบนช่องทางเดินรถอีก ๔ ราย ที่ปรึกษาก็พยายามจะวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงซึ่งอาจจะเป็นการวิเคราะห์ในเชิงวิศวกรรม อาจจะได้ดูในด้านพฤติกรรมจะเห็นว่าในกลุ่มที่มีคูกรณีจะมีประเด็นเรื่องความเร็วที่แตกต่างกันระหว่างรถจักรยานยนต์กับรถประเภทอื่น ซึ่งอาจจะต้องพิจารณาดูว่ามีความเหมาะสมที่จะให้รถจักรยานยนต์กับรถอื่นวิ่งบนช่องจราจรเดียวกัน อีกประเด็นหนึ่งก็คือ ช่องทางของรถจักรยานยนต์ที่ปัจจุบันพยายามจะให้รถมอเตอร์ไซค์วิ่งช่องทางด้านซ้ายแต่ส่วนมากมีการจอดรถไหล่ทางหรือมีการเลี้ยวเข้าเลี้ยวออกก็ทำให้มีความเสี่ยงซึ่งเกิดอุบัติเหตุได้ อีกเคสหนึ่งก็คือ ปัญหาของการจอดรถไหล่ทาง ทั้งรถบรรทุกหรือรถเก็บขยะของกรุงเทพมหานครเอง จากเคสที่ผ่านมา มีการชนท้ายรถบรรทุกขยะ ๒ ราย แล้วก็ประเด็นของความแปรปรวนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่น่าเสนอเมื่อสักครู่จะเห็นว่า สุดท้ายแล้วเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้ว กลุ่มผู้เสียชีวิตก็คือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ส่วนกลุ่มที่ไม่มีคูกรณีก็จะเห็นว่าก็จะหลีกเลี่ยงไม่ได้ก็คือ การใช้ความเร็วโดยเฉพาะช่วงกลางคืน การประเมินความเสี่ยงที่ผิดพลาดไป หรือว่าข้อจำกัดในการมองเห็นในช่วงเวลากลางคืน การเตือนล่วงหน้าโดยเฉพาะในเขตก่อสร้าง และวัตถุอันตรายข้างทางซึ่งนำมาสู่การเสียชีวิต ทั้งนี้ เมื่อได้เป็นปัญหาเหล่านี้แล้ว ที่ปรึกษาจึงขอเสนอแนะเชิงนโยบาย ก็ออกเป็น ๕ มาตรการ ก็คือ

- ๑) การจัดการการจราจรริมถนน
- ๒) ประเด็นกลุ่มความปลอดภัยของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนกลุ่มแปรปรวนโดยเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีผู้เสียชีวิตทั้งหมด ๑๓ ราย
- ๓) มาตรการความปลอดภัยและการจัดการจราจรในเขตก่อสร้าง

๔) ประเด็นเรื่องความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานของ กรุงเทพมหานครเอง

๕) การบริหารจัดการในระดับพื้นที่ ถัดไปจะเป็นข้อเสนอแนะ จะให้ทางคุณประสารักษ์นำเสนอต่อไป

นายประสารักษ์ ทิมา
นักวิชาการสถิติชำนาญการ
สำนักการจราจรและขนส่ง

สำหรับข้อสรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและมาตรการที่หลังจากที่ทาง ที่ปรึกษาได้จัดทำข้อมูลมาก็ได้จัดทำข้อสรุปมาเป็น ๕ กลุ่ม

๑) การจัดการการจราจรทางที่เป็นอันตราย อย่างเช่น รถบรรทุกและรถเก็บขยะ ควรจะมีการเพิ่มมาตรการควบคุมการจราจรริมถนน พื้นที่เสี่ยงอุบัติเหตุและการจัดหาพื้นที่จอดรถที่เหมาะสม จัดชุดรถลาดตระเวนเคลื่อนที่เร็ว ตรวจสอบผู้ฝ่าฝืน และร่วมมือกับ ประชาชนในการช่วยสอดส่องดูแล จัดหาพื้นที่จอดรถเก็บขยะของ กรุงเทพมหานคร ให้เหมาะสมให้ปลอดภัย ไม่ให้ไปจอดรถทางที่อาจจะ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนท้ายได้

๒) การจัดการความเปราะบางของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การพัฒนาคู่มือมาตรฐาน การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ให้มีความเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ กรุงเทพมหานคร พัฒนาแนวทางการออกแบบช่องทางสำหรับ รถจักรยานยนต์ แยกรถจักรยานยนต์ออกจากรถใหญ่ เพราะว่ามี การใช้ ความเร็วที่แตกต่างกัน ตรวจสอบปรับปรุงแก้ไขกายภาพถนน เพิ่มการ มองเห็น อุปกรณ์ป้ายเตือน เครื่องหมายพื้นทาง การจัดการวัตถุสิ่ง อันตรายข้างทาง

๓) การจัดการจราจรและมาตรการความปลอดภัยในเขต ก่อสร้าง แล้วก็ควรจะมีทีมตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในเขต ก่อสร้าง ROAD SAFETY AUDIT มีการจัดทำรายงานเสนอต่อที่ประชุม ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ทุกเดือน เพิ่ม มาตรการจัดการจราจรความปลอดภัยเขตก่อสร้าง การวางแบริเออร์ ป้ายเตือน ไฟกะพริบ ไฟส่องสว่าง ปรับปรุงงานตีเส้นจราจรบนพื้นทาง ให้มีความชัดเจนในเขตก่อสร้าง

๔) การจัดการความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ของ กรุงเทพมหานคร ได้แก่พนักงานเก็บกวาด พนักงานเก็บขยะของ กรุงเทพมหานคร ควรจะมีการจัดทำคู่มือมาตรการความปลอดภัย สำหรับพนักงาน ตรวจสอบและติดตั้งระบบไฟกะพริบเตือนลูกศรที่ท้าย

รถบรรทุก เป็นต้น ติดตั้งกล้องวงจรปิดภายในรถบรรทุกขยะ เพื่อบันทึกเหตุการณ์หารถ ในกรณีหากว่าเกิดเหตุ

๕) การบริหารจัดการอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ ตรงนี้ก็จะเป็นการใช้กลไกในเรื่องของบุคลากรกรุงเทพมหานครในพื้นที่เขต ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต ให้เขตจัดตั้งศูนย์เฉพาะกิจ ฝ้าระวังอุบัติเหตุช่วงเทศกาล ติดตามจัดเก็บข้อมูลในพื้นที่ร่วมกันด้วย พัฒนาทีมสืบสวน เก็บข้อมูลอุบัติเหตุในระดับพื้นที่เขต ให้เขตหน่วยงานภาคีเครือข่ายได้ร่วมกันวิเคราะห์ข้อมูล ร่วมกันถอดบทเรียนปัญหาในพื้นที่ของตัวเอง ต่อไปก็จะเสนอแนะเชิงนโยบายและมาตรการคือ

๑) อุบัติเหตุชนท้าย จอctrถริมทาง ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร ควรมีการจัดตั้งคณะทำงานเกาะติดติดตามประเด็นอุบัติเหตุชนท้าย เนื่องจากยังเป็นประเด็นปัญหาที่ยังมีเกิดขึ้นอยู่ต่อเนื่อง การวางมาตรการร่วมกันในการจัดการปัญหา เช่น การออกข้อบังคับพนักงาน เจ้าพนักงานห้ามจอctrถในพื้นที่เสี่ยง เพื่อให้มีพื้นที่จอctrถที่เหมาะสม

๒) อุบัติเหตุในเขตก่อสร้าง Work Zone ก็ถือว่าเป็นปัญหาอีกปัญหาหนึ่งในพื้นที่ก่อสร้าง การตรวจสอบความปลอดภัยในเขตก่อสร้าง ควรมีทีมผู้รับผิดชอบโครงการ แล้วก็ทีมส่วนกลางของ ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ร่วมกันตรวจสอบ การกำหนดให้ TOR ผู้รับเหมาผู้รับผิดชอบโครงการ ควรมีทั้ง ROAD SAFETY AUDIT การจัดการความเสี่ยงต่าง ๆ ตรวจสอบถนน จัดทำรายงานประจำเดือน

๓) การบูรณาการมาตรการของพนักงานกรุงเทพมหานคร มาตรการด้านยานพาหนะ รถเก็บขยะ ตรวจสอบเรื่องไฟท้าย ไฟส่องสว่าง สติกเกอร์ที่มีความชัดเจน มาตรการด้านบุคคล พนักงานขับรถกล้องติดรถ แล้วก็มาตรการองค์กร อย่างที่ทางคณะกรรมการได้นำเรียนเบื้องต้นไปแล้ว ก็มีควคุมทั้งการให้รางวัลแล้วก็การบังคับใช้

๔) การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ROAD SAFETY AUDIT สำหรับกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์กลุ่มเปราะบาง ทั้ง ROAD SAFETY AUDIT แล้วก็ iRAP ควรมีการนำมาใช้สำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คู่มือการฝึกอบรม สร้างกลไก การจัดการปัญหาในระดับพื้นที่

ต่อไปจะเป็นตัวอย่างที่ได้มีการนำเสนอ เช่น ของพนักงานกวาด อาจจะมีการปรับเปลี่ยนในเรื่องของชุดปฏิบัติงานให้มีความชัดเจน สีที่มองเห็นได้ชัดเจนขึ้น เป็นสีสะท้อนแสงทั้งชุด จากเดิมที่อาจจะแค่เป็น แถบสะท้อนแสง จะมีในเรื่องของรถบรรทุกต่าง ๆ ควรติดสัญญาณไฟ เพิ่มเพื่อให้เกิดความชัดเจน และมีในเรื่องของประเด็นด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คู่มือการจัดทำไว้แล้ว สามารถนำมาใช้เพื่อประกอบในการที่จะจัดการปัญหาในเรื่องของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีความแปรปรวนในแต่ละพื้นที่

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

เชิญทางท่านคณะกรรมการทุกท่านให้พิจารณาข้อเสนอแนะหรือรายละเอียดในประเด็นเรื่องของการถอดบทเรียน ตามที่ทางสำนักการจราจรและขนส่ง และ ทางที่ปรึกษาได้รายงานไปไม่ทราบว่ามีประเด็นอะไรที่ต้องถอดบทเรียนมากกว่านี้ไหม หรือมีประเด็นปัญหาอะไรที่มากกว่าสิ่งที่ที่ปรึกษาได้ศึกษามา เพื่อที่จะไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดแผนการดำเนินงานในปีถัดไป ซึ่งเมื่อสักครู่ได้ผ่านวาระที่ ๔ ไป จริง ๆ วาระที่ ๔ ที่เป็นเรื่องกำหนดแผนปี ๖๖ ควรจะต้องเชื่อมโยงกับตัวถอดบทเรียนของที่ผ่านมา โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ จะเห็นในทุกมิติเลยที่เป็นปัญหา มาจากสาเหตุอะไร และแนวทางที่เสนอแนะในแนวทางแก้ไขที่สำคัญที่สุดก็คือ ต้องขอรับฟังความคิดเห็นจากคณะกรรมการทุกท่านด้วยที่มีหลากหลาย ในส่วนที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้วไปกำหนดเป็นแผนการดำเนินงานในปี ๒๕๖๖ ไม่เสร็จก็ต้องไปปี ๒๕๖๗ ต่อไปหรือต่อไป ๒๕๖๘ ซึ่งในแต่ละเรื่องต้องมี Action Plan ที่ชัดเจน มีการวางเป้าหมายเลยว่าปีนี้ต้องการอะไรในแต่ละเรื่องที่กำหนดไว้ในกิจกรรม อยากให้ไปศึกษาแล้วก็ทำรูปแบบให้ชัดเจน ให้มองเห็นภาพในการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กรุงเทพมหานคร รวมไปถึงศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขตด้วย โดยรวบรวมประเด็นปัญหาต่าง ๆ ในส่วนนี้ ต่อไปขอเรียนเชิญทางคณะกรรมการทุกท่าน ให้ข้อเสนอแนะ

นายสืบพงษ์ ไพศาลวัฒนา
ผู้อำนวยการสำนักอำนวย
ความปลอดภัย
กรมทางหลวง

ขออนุญาตลองแชร์ประสบการณ์ที่ทางกรมทางหลวงมี เพื่อที่ทาง กรุงเทพมหานคร จะได้ร่วมกันพิจารณา เห็นทางที่ปรึกษาเสนอเรื่องไฟท้ายรถ จริง ๆ เป็นเรื่องที่ดีและน่าสนใจ เพียงแต่ว่า อย่างรูปที่ทางที่ปรึกษานำมาเสนอ ขอเรียนว่ากรมทางหลวงก็มีรถที่เป็นเครื่องจักรของ

กรมทางค่อนข้างเยอะและรูปแบบการติดตั้งไฟเตือนด้านท้ายมีความหลากหลายเยอะแยะมาก ลองใช้มาหลายแบบ รูปแบบที่ทางที่ปรึกษาได้นำเสนอเป็นแบบหนึ่งที่เคยลองใช้ แต่พอลองใช้มาสุดท้ายจะมีเรื่องของความชัดเจนที่จะกลับไปสู่ Basic ว่าแบบเดิมที่ทางการทางพิเศษหรือว่าบนทางด่วนใช้แบบใหญ่ ๆ ที่เป็นดวงกลม ๆ แล้วเป็นลูกศรอย่างนั้นเป็นสิ่งที่ค่อนข้างชัดแล้วก็สื่อสารได้ชัดเจนที่สุด แม้กระทั่งทางมอเตอร์เวย์เอง ก็พยายามจะปรับรูปแบบแล้วก็กลับไปสู่พื้นฐานก็คือเป็นรูปแบบเหมือนที่ทางด่วนใช้ รูปแบบนี้ จะเห็นว่า ขนาดอาจจะดูเหมือนต่อเนื่องกัน แต่ว่าสุดท้ายพอลองใช้แล้วไม่ค่อยชัดมากนักในแง่ของ Perception ของผู้ใช้ที่วิ่งตามมา อันนี้ลองแชร์เป็นข้อมูล เพราะเข้าใจว่าต่างประเทศเองก็จะมีรูปแบบที่ค่อนข้างเป็นมาตรฐานเหมือนกับที่ทางการพิเศษใช้อยู่ ก็อาจจะเป็นข้อมูลหนึ่งอย่างที่เผื่อเรียนที่ประชุม ขออนุญาตเรื่องที่ ๒ ในเรื่องของการทำ Road Safety Audit ไม่ว่าจะระหว่างก่อสร้างหรืออะไรก็ตามเป็นประสบการณ์ของทางกรมทางหลวงที่ลองทำมาเหมือนกัน ว่าในงานก่อสร้างเองพยายามมาใช้แต่ว่าจะมีช่องว่างอยู่เรื่องหนึ่ง ก็คือว่า ในพื้นที่ก่อสร้าง สมมุติว่ามีการตรวจสอบแล้วว่ามีจุดบกพร่อง สิ่งสำคัญคือ การลงมือทำต้องค่อนข้างทันที เพราะฉะนั้นที่ผ่านมามีการตรวจสอบ มีการทำรายงานประจำสัปดาห์ ประจำเดือน แต่ว่าในส่วนของการติดตามเพื่อให้ ไม่สอดคล้องกันในเรื่องของเวลา เพราะฉะนั้นก็อาจจะเป็นส่วนหนึ่งที่ยากจะสนับสนุนทางกรุงเทพมหานครว่า ถ้าขยับเพิ่มในเรื่องของเวลาให้ชัดเจนในพื้นที่ก่อสร้าง จะช่วยปรับปรุงได้หลาย ๆ อย่าง กรมทางหลวงเองก็มีงานก่อสร้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ที่ยังมีปัญหาหลาย ๆ อย่าง ยินดีที่จะรับข้อคิดเห็นทุกอย่างเพื่อไปปรับปรุงให้ทันทั่วทั้งที่ แต่ว่าก็เป็นประสบการณ์ที่ทางกรมทางหลวงทำมาแล้วยังเจออุปสรรคที่ยังแก้ก้าวข้ามไม่ได้ เลยอยากจะเรียนที่ประชุมเพื่อเป็นข้อมูล

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์

ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

เห็นด้วยกับทางอาจารย์สีบพงษ์จากกรมทางหลวง มี ๒ ประเด็นคือ

๑) นำโจทย์นี้มาขยับกับแผนปี ๒๕๖๖ เลย ควรขยับเรื่องการทำ Road Safety Audit เพื่อให้เขตสามารถทำเรื่องนี้ได้ ในคณะกรรมการอย่างอาจารย์กุลธนะเองก็อยู่ทางวิศวกรรมสถานอยู่แล้ว สามารถที่จะลงมาช่วยเทรนได้ คือถ้าทำให้ทุกเขตมีติดอาวุธในเรื่องของการไปสำรวจได้

ไปวิเคราะห์ได้ว่าตรงไหนมีความไม่ปลอดภัย อันนี้เป็นโจทย์แรกเลยก็คือ มองหาให้ก่อนว่าตรงไหนไม่ปลอดภัย

๒) พอได้ฟังอาจารย์สืบพงษ์แล้ว กรุงเทพมหานคร เวลาที่มีพื้นที่ที่เป็น Work Zone ส่วนใหญ่เป็นของเอกชนเขามาทำ และเวลาดีลหรือทำกิจกรรมอะไรก็ตามจะมี TOR เป็นไปได้ไหม กำหนดให้ชัดเจนใน TOR ของการก่อสร้างรถไฟฟ้า ก่อสร้างอะไรต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร หนึ่งในนั้นต้องมีเรื่อง Road Safety Audit และการจัดการที่ทันท่วงที หรือถ้าตรงนี้เป็น Work Zone จะต้องดำเนินการอย่างไรบ้าง กำหนดให้ชัดเจนใน TOR หรือแม้แต่อย่างช่วงเทศกาล บางทีไฮด์งานก็หยุดไปด้วย แล้วการหยุดไปด้วยบางที่ทำให้ป้ายก็ดี สัญญาณไฟก็ดี อาจจะไม่ชัดเจน เพราะฉะนั้นก็อยากเห็นทั้งสองอย่างคู่กันเลย ทั้งเรื่อง Road Safety Audit และเรื่องของการกำหนด TOR ให้เกิดเป็นแผนในปี ๒๕๖๖ นี้เลย

ส่วนอีกอันหนึ่ง ทำยังไงให้ในส่วนของกรุงเทพมหานคร เองไม่ว่าจะเป็นรถขนส่งชยะ หรือเจ้าพนักงาน คือ มีเรื่องของ Safety เพราะว่าตรงนี้ ถ้าสามารถออกแบบ Safety Package ให้เป็น version ใหม่ ๆ ให้ทั้งพนักงานทำความสะอาด ทั้งรถชยะหรือทางต่าง ๆ ตรงนี้จะ เป็นลูกค้าใหม่ของกรุงเทพมหานคร ที่จะให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยทำให้ต่อโปรดชยะกรุงเทพมหานคร จะไม่ใช่อย่างที่เห็นแล้ว ด้านท้ายอย่างที่อาจารย์สืบพงษ์แนะนำ อาจจะมีป้ายที่อย่างกรมทางหลวงเขาพิสูจน์แล้วว่าเวิร์ค น่าจะประยุกต์อย่างนั้นเอามาใช้ แล้วถ้าปรากฏว่ารถชยะเองก็เป็นการจ้างแบบ TOR งั้นก็เอาเรื่องนี้ใส่เข้าไปใน TOR เลย จะทำให้แผนมีการจัดการได้ด้วย

นายณรงค์ เรืองศรี
รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

ฝากทางเลขฯ ด้วย ในประเด็นเรื่องของการกำหนดเงื่อนไขในเรื่องของโครงการก่อสร้างต่าง ๆ ในส่วนนี้จะต้องมีมาตรการในเรื่องของความปลอดภัยในพื้นที่ รวมถึงช่วงเวลาที่เป็นเทศกาลแล้วก็ต้องมีเจ้าหน้าที่ หรือผู้ที่ดูแลในเรื่องของเครื่องหมายสัญญาณจราจรในพื้นที่ต่าง ๆ ให้เรียบร้อย และเรื่องของอุปกรณ์ของรถ ไม่ว่าจะรถชยะหรือรถอะไรต่าง ๆ ก็ลองดูต้นแบบของที่ทางกรมทางหลวงเขาได้เสนอแนะไว้

พ.ต.อ.สมโภช สุวรรณจรัส
ผู้แทนผู้บังคับการกองบังคับ
การตำรวจจราจร

ในวาระที่ ๔ ที่ท่านประธานและที่ประชุมว่า ๑๐ มาตรการหลักในการบังคับใช้กฎหมาย ในเรื่องของความเร็วในการจับกุมเรื่องความเร็วรถ ขออนุญาตชี้แจงในที่ประชุมนี้ ในส่วนของกองบังคับการตำรวจจราจร

กรรมการ

เอง ซึ่งเป็นหน่วยสนับสนุนพื้นที่ และก็จะป็นหน่วยงานหลักในเรื่องของเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ในเรื่องของการจับความเร็ว เครื่องตรวจจับความเร็วมีอยู่ ๑๖ เครื่อง ใช้งานได้ ๑๕ เครื่อง ซึ่งเป็นเครื่องที่ได้รับมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๘ อายุการใช้งาน ๑๘ ปี ๔ เครื่องชำรุด ๑ เครื่อง ใช้ได้ ๓ เครื่อง ส่วนที่รับมาในปี ๒๕๕๔ ซึ่งอายุการใช้งาน ๑๒ ปี มีอยู่ ๑๐ เครื่อง ก็ยังใช้งานอยู่ ส่วนปี ๒๕๖๑ ได้รับบริจาค ๒ เครื่อง เพราะฉะนั้นจะมีเครื่องที่สามารถทำงานได้ ๑๕ เครื่อง แต่ส่วนใหญ่แล้วจะใช้อยู่บนทางด่วนทั้ง ๓ ด่วนก็คือ ด่วน ๑ ด่วน ๒ แล้วก็วิภาวดี วิภาวดีก็จะมี Tollway มีพื้นราบของถนนวิภาวดี ก็เนื่องจากว่า ๓ ส่วนนี้จะเป็นเส้นทางที่ใช้ความเร็วของรถสูง อีกส่วนหนึ่งจะอยู่ในพื้นราบ ๔ เครื่อง พื้นราบซึ่งจริง ๆ แล้วทั่วกรุงเทพฯ มีแค่ ๔ เครื่อง เพราะฉะนั้นการดำเนินการทางคดีเกี่ยวกับความเร็วรถถึงจำนวนปริมาณของการดำเนินคดีได้น้อย ส่วนกล้องจับความเร็วก็จะมีอยู่น้อย ส่วนใหญ่ก็จะอยู่บนทางด่วนก็นำเรียนข้อมูลในเรื่องของการตรวจจับความเร็วให้ท่านประธานและที่ประชุมทราบ

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

ฝากทางเลขาฯ ด้วยนะ เพื่อจะมีอะไรที่จะนำเทคโนโลยีไปช่วยสนับสนุนในเรื่องของการตรวจจับความเร็วตามที่ทางผู้แทนจากผู้บังคับการตำรวจจราจรแจ้งมา

นางนงนุช ตันติธรรม

ผู้แทนผู้อำนวยการสถาบัน
ป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง
กระทรวงสาธารณสุข

ณ ปัจจุบัน ในเรื่องข้อมูลของการบาดเจ็บและเสียชีวิตของกรุงเทพมหานคร มีส่วนราชการช่วยจัดการอยู่ แต่ว่าในภาพรวมของประเทศ กรมควบคุมโรคในฐานะที่เป็นอนุดำเนินการบริหารจัดการข้อมูลและติดตามประเมินผลภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ก็มีหลายโอกาสที่จะต้องรายงานตัวเลขทั้งระดับประเทศ แล้วก็ระดับโลกด้วย ที่นี้ข้อมูลที่สามารถรายงานได้เป็นระบบก็คือว่า ข้อมูลการเสียชีวิตจากข้อมูล ๓ ฐานที่ใช้ข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุข ข้อมูลของตำรวจ ข้อมูลของบริษัทกลางๆ บูรณาการกัน จะได้ตัวเลขของกรุงเทพมหานครด้วย แต่พอเป็นเรื่องการบาดเจ็บ ด้วยความที่พื้นที่กรุงเทพมหานครไม่มีโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข ส่วนใหญ่เป็นสังกัดอื่น เพราะฉะนั้นตัวเลขบาดเจ็บของกรุงเทพมหานครยังไม่มี ในระบบที่ใช้รายงานส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลของต่างจังหวัด จึงเป็นที่มาส่วนหนึ่งว่าการบูรณาการข้อมูลจากหลาย ๆ ฐานที่มีในจังหวัด ซึ่งตอนนี้ได้นำร่องที่นครศรีธรรมราช แล้วก็ของกรุงเทพมหานครที่กำลังเริ่มทำ ที่นี้ก็อยากจะเรียนว่าทางสำนักงานการจราจรและขนส่ง อยากจะให้เข้ามาร่วมดำเนินการ

ไปตั้งแต่ต้นเลย ก็ถือโอกาสในอนาคตอาจจะมีศูนย์ข้อมูลของ กรุงเทพมหานคร เองที่บูรณาการข้อมูลจากหลาย ๆ ภาคส่วน อันนี้เป็นเรื่องข้อมูล อีกเรื่องหนึ่ง ช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ หรือว่าในช่วงปกติที่ผ่านมาเมื่อปีก่อน ๆ ที่ได้รับงบประมาณ ในการตรวจแอลกอฮอล์ในเลือด ที่ให้โรงพยาบาลเจาะแล้วก็ส่งมาเบิกที่กรมควบคุมโรค เพราะตอนนั้นได้งบจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของขนส่งได้ปีหลายสิบล้าน แต่ปี ๒๕๖๕ เลิกสนับสนุนแล้ว แต่พอปี ๒๕๖๖ นี้ได้งบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ได้แค่ ๗ วัน ได้แค่ช่วงเทศกาลที่นี้ต่างจังหวัดไม่ค่อยมีปัญหา เพราะมีสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด แล้วก็มีการจังหวัดที่มีหนังสือสั่งการประสาน ก็มีการดำเนินการกรณีที่เกิดอุบัติเหตุแล้วผู้ขับขี่ที่ไปไม่ได้ จะส่งไปตรวจเลือดที่โรงพยาบาล โรงพยาบาลก็จะดำเนินการแล้วก็ส่งมาเบิกกัน ใน กรุงเทพมหานคร เทศกาลที่ผ่านมา ก็คือ ไม่มีมาเบิกเลย ไม่แน่ใจว่ามีการดำเนินการหรือเปล่า แล้วก็ในส่วนของกระทรวงสาธารณสุขเองเวลาจะประสานมาทางกรุงเทพมหานคร ไม่มีสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด เหมือนกับขาดตอนไป ที่นี้ทางตำรวจเอง ก็ไม่แน่ใจว่า ต้องเป็นงานสอบสวนที่จะต้องประสานว่าให้มีการส่งตัวผู้ขับขี่ไปเจาะเลือดที่โรงพยาบาล ที่นี้ตอนนี้ใกล้เทศกาลสงกรานต์แล้ว ก็จะมีแนวทางการดำเนินงานยังไงที่จะให้สงกรานต์นี้ กรุงเทพมหานคร สามารถดำเนินการได้ อยากจะฝากไว้ว่าจะมีวิธีทำอย่างไร

นายธนัทชัย เมฆประเสริฐวนิช
ผู้อำนวยการกองนโยบาย
และแผนงาน
สำนักการจราจรและขนส่ง
กรรมการและผู้ช่วยเลขาธิการ

ในส่วนของทางกองป้องกันการบาดเจ็บ ทางเลขาฯ ไปประสานในรายละเอียด แล้วนำมาสรุปในประเด็นนี้ด้วย

รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์
ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุ
แห่งประเทศไทย
สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
กรรมการ

จะพูดถึงเรื่องของประเด็นความเร็ว เนื่องจากว่าฟังรายงานดูแล้ว การตรวจจับความเร็วด้วยกล้องตรวจจับความเร็ว พอฟังถึงจำนวนกล้องที่มีอยู่ตอนนี้ ส่วนใหญ่ก็จะเป็นของการทางพิเศษเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นหมายความว่า เขตถนนในเขตกรุงเทพฯ มีการตรวจจับความเร็วค่อนข้างน้อยมาก ดังนั้นจะต้องมีการวางแผนแล้วว่าจะเพิ่มจำนวนกล้อง จำนวนเทคโนโลยีพวกนี้เพิ่มขึ้นได้ยังไงบ้าง อาจจะได้พูดถึงแต่เรื่องของกล้องตรวจจับความเร็วแบบเคลื่อนที่ อาจจะต้องพูดถึงเรื่องของกล้องตรวจจับความเร็วแบบ Fixed แล้วก็รูปแบบอื่น ๆ ด้วย พอตีเมื่อก่อนที่ทางโครงการศรค. ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

ได้ประชุมร่วมกับทางเขตต่าง ๆ แล้วก็พบว่า มีถนนอยู่หลายเส้นเลย โดยเฉพาะกรุงเทพฯ เขตรอบนอก อย่างบางขุนเทียน ลาดกระบัง แล้วก็ ทวีวัฒนาที่มีปัญหาเรื่องของการใช้ความเร็วในพื้นที่ ดั้งนั้นเลยมองว่า น่าจะต้องมีการวางแผนในการจัดหาพวกอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วพวกนี้ ให้มากขึ้นแล้ว ส่วนเรื่องถ้าจับแล้วคนจะไม่มาจ่าย (สัญญาณหาย) อยู่ แล้วระหว่างตำรวจกับกรมการขนส่งทางบก ตัวเลขที่มาเสียค่าปรับ น่าจะเพิ่มสูงขึ้น ดั้งนั้นกรุงเทพมหานคร น่าจะต้องเตรียมการในเรื่องของ อุปกรณ์เหล่านี้ให้พร้อมเลย

ดร.กุลธร แยมพลอย

ผู้แทนสมาคมวิทยาการจราจร
และขนส่งแห่งประเทศไทย
กรรมการ

ขอเรียนถามที่ปรึกษาว่าสาเหตุการชนที่มาสรุปว่าชนท้าย หรือล้มเอง เอามาจากไหนจากแบบฟอร์มที่ตำรวจบันทึก ถ้าเป็นแบบฟอร์มจะเป็น Statistic จะแนะนำต่อไป

นายณฤพล นิยม

ที่ปรึกษาสำนักการจราจร
และขนส่ง

มีทั้งข้อมูลภาพการเกิดอุบัติเหตุซึ่งจะพิสูจน์ได้เลย แล้วก็รายละเอียดจาก ของบริษัทกลางๆ ซึ่งพออ่านรายละเอียดก็จะเห็นว่า ลำดับการเกิด อุบัติเหตุเป็นอย่างไรพยายามเอามาสรุปเป็น Collision Diagram ตรงนี้

ดร.กุลธร แยมพลอย

ผู้แทนสมาคมวิทยาการจราจร
และขนส่งแห่งประเทศไทย
กรรมการ

คือมีภาพวิดีโอย้อนหลังไปก่อนเกิดอุบัติเหตุถูกไหม เพราะฉะนั้น พอมี ภาพย้อนหลังอย่างล้มเองคือ บางที่ชนท้ายแล้วก็ล้มเองก็ได้แบบนี้ เพราะฉะนั้นการแยกตรงประเด็นนี้ ใน Collision ท้าย ส่วนใหญ่จะเป็น อีก ชอบที่มี Diagram ว่าเป็นจุดสี่แยกบ้าง ทางร่วม ทางแยกบ้าง อันนั้น ดีมาก คราวนี้ก็ถ้าเกิดมีย้อนภาพไปดูจากกล้อง ก็สามารถดูสาเหตุที่ แท้จริงบางที่อาจจะเห็นไฟฟ้าแสงสว่างซึ่งไม่เพียงพอ พอไปติดสติ๊กเกอร์ บนรถ แต่พอไปดูภาพกล้อง อ้อไม่ใช่เรื่องสติ๊กเกอร์แล้ว เป็นเรื่องของ ความสว่างของถนนตรงนั้น หรือรถบางที่อาจจะไม่ได้จอด บางที่จะเห็น ว่ารถบรรทุกหนักอาจจะกำลังวิ่งช้า ๆ หรือเตรียมจะเปลี่ยนช่องจราจร จะชะลอแล้วรถมอเตอร์ไซค์ก็ไปชน อันนี้จะเห็นภาพหมดเลย แล้วก็มา สรุปว่าชนท้าย ชนท้ายจากรถหยุดหรือว่าชนท้ายจาก Moveable รถที่ Move อยู่ เรียนถามประเด็นนี้คือการวิเคราะห์ที่ต้องแบบลงลึกนิดนึงจะ ได้รู้สาเหตุเพื่อไปวางมาตรการ

นายณฤพล นิยม

ที่ปรึกษาสำนักการจราจร
และขนส่ง

จริง ๆ ใน Collision Diagram จะมีความชัดเจนหรือไม่ชัดเจนอยู่แล้ว คือ พยายามฟังตรงจากข้อมูล จากรูป แล้วก็รายละเอียดของเคส เพื่อ ยืนยันได้ว่าเป็นอย่างไรชัดเจนแล้ว คือ จะแบบแยกกันอยู่แล้วว่า คนที่ ทางแยก คนจากการเปลี่ยนช่อง โคนคนจากด้านหลัง คือ ก็จะฟังตรงได้ ชัดเจนอยู่แล้ว

พ.ต.อ.สมโภช สุวรรณจรัส

ผู้แทนผู้บังคับการกองบังคับ
การตำรวจจราจร
กรรมการ

ขออนุญาตนำเรียนในที่ประชุม ในเรื่องทางที่อาจารย์สอบถาม จริง ๆ แล้วตัวพนักงานสอบสวนเองต้องทำการสอบสวน ส่วนใหญ่ถ้าเสียชีวิตเอง พนักงานสอบสวนก็ต้องหาสาเหตุการเสียชีวิตถึงการชนก็ต้องดูว่า เกิดจากอะไร ส่วนหนึ่งก็คือ จากกล้องจากภาพ อาจจะเป็นผู้ประสบเหตุ หรืออะไรพวกกล้องพวกนี้เอามาประกอบทุกอย่าง เพื่อให้รู้สาเหตุที่ แท้จริงว่าเกิดจากอะไรถึงจะลงรายละเอียดในข้อมูลได้ เพราะจริง ๆ เจ้าหน้าที่ตำรวจจำเป็นจะต้องลงรายละเอียดอยู่แล้ว เพราะว่าเป็น นโยบายและเป็นคำสั่งของตำรวจเอง ในเรื่องการเก็บข้อมูลการเกิด อุบัติเหตุว่าเกิดจากอะไร แล้วในเรื่องของพนักงานสอบสวนเองก็จะเป็น คนสอบสวน เพราะว่าจะมีปัญหาก็คือ การดำเนินคดี ปัญหาในเรื่องของ การฟ้องร้องความเสียหายทางแพ่ง การชดใช้ของบริษัทประกันคือ ทุก ฝ่ายต้องมาหาสาเหตุที่แท้จริงถึงจะรายงานได้

นายณฤพล นิยม

ที่ปรึกษาสำนักการจราจร
และขนส่ง

ขออนุญาตเพิ่มเติม Collision Diagram เป็นการบอกทิศทางการชนว่า รถจักรยานยนต์ หรือว่ารถแต่ประเภทอยู่ยังไง ก็จะได้ฟังตรงได้ประมาณ นี้ คือ ไม่พยายามไปดูว่าเกิดจากคนหรือว่าอะไร แต่ว่าจะได้เห็นทิศทาง การชนที่ชัดเจน เพื่อนำมาวิเคราะห์สรุปผลภายหลัง

นายธนนท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช

ผู้อำนวยการกองนโยบาย
และแผนงาน
สำนักการจราจรและขนส่ง
กรรมการและผู้ช่วยเลขาธิการ

ในประเด็นนี้ถ้าเกิดว่าทางทีมของสำนักการจราจรและขนส่งได้ข้อมูล เพิ่มเติม แล้วก็ม็อบก็ประกอบหลาย ๆ ด้าน ก็จะมีส่วนสนับสนุนในเรื่อง ของการสืบสวนอุบัติเหตุทั้ง case based และ problem based ผ่าน ครง. อันนี้อาจจะทำงานร่วมกันในระดับพื้นที่ เพราะว่าในการประชุม ครง. จะนำเคสพวกนี้มาศึกษา จะมีผู้แทนจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ด้วย แล้วก็มีส่วนงานตำรวจท้องที่ที่เกี่ยวข้อง สำนักงานเขตที่เกี่ยวข้อง ก็จะมาร่วมระดมความคิดกันในเคสพวกนี้ด้วย อันนี้ก็เป็นเรื่องที่ดีต้อง ขอบคุณทางผู้แทนตำรวจ

พ.ต.อ.สมโภช สุวรรณจรัส
ผู้แทนผู้บังคับการกองบังคับ
การตำรวจจราจร
กรมการ

ในเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ผู้บังคับบัญชาให้ความสำคัญในเรื่องถนนหรืออะไรต่าง ๆ ที่เกิดเหตุ เพราะฉะนั้นจะมีการเก็บสถิติข้อมูลว่าถนนเกิดเหตุบ่อยเพราะอะไร ถ้ายังแก้ไขปัญหาสภาพถนนไม่ได้เพราะว่าบางที่สร้างมาแล้วถนนโค้งก็คือ ไปปรับภูมิทัศน์หรือกายภาพ แล้วบางอย่างถึงปรับไม่ได้จริง ๆ ก็จะใช้โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์ก็จะใช้ด่านเจ้าหน้าที่ตำรวจไปดำเนินการเหมือนกับไปแจ่งเตือน ถ้าใช้ความเร็วเลยก็คือ มีการควบคุมก่อนถึงจุดนี้เพื่อให้ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผู้บังคับบัญชาให้ความสำคัญอยู่

นางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์
ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสาร
องค์กรและลูกค้าสัมพันธ์
บริษัท กลางคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ขออธิบายเพิ่มเติมจากที่หลาย ๆ ท่านพูดถึงในส่วนของศรท. เอง โดยเฉพาะในช่วงของไม่ว่าจะนอกเทศกาลหรือในเทศกาล ในเรื่องการจัดเก็บข้อมูลของเคสเสียชีวิตของพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด ไม่ได้เก็บเฉพาะตัวเลขหรือว่าวัน เวลา สถานที่ หรือชื่อผู้ประสบภัย แต่เก็บทั้งหมดเลยว่าทั้งเรื่องของอาการบาดเจ็บที่ทำให้เป็นเหตุให้เสียชีวิต ทั้งในเรื่องของทางกายภาพในเรื่องของความเสียหายเชิงกายภาพว่าเคสนั้นไฟส่องสว่างไม่เพียงพอหรือไม่ หรือพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ จะมีรายละเอียดในเรื่องของการเก็บทั้งหมด ไม่ว่าจะมาจากในเรื่องของรายงานอปฐ. ซึ่งก็เป็นส่วนหนึ่งในข้อมูลตรงนี้ จากการตรวจสอบที่ประสานพนักงานสอบสวนโดยตรงก็มีส่วนตรงนี้เข้ามาจัดการที่ทีมงานของบริษัทกลางฯ ลงพื้นที่เองด้วยส่วนหนึ่ง แล้วก็บางส่วนก็มาจากการที่ทีมสำนักการจราจรและขนส่ง ลงไปทำงานร่วมกับเขตด้วยแล้วก็เอาทั้งหมดมาประมวลแล้วก็รวบรวมเอาไว้

นายณรงค์ เรืองศรี
รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

ในเรื่องของการถอดบทเรียนส่วนที่ทางคณะกรรมการให้ข้อเสนอแนะ โดยเฉพาะในเรื่องของสาเหตุที่ต้องสืบค้นให้ชัดเจน มีหลักเกณฑ์หลักการที่ถูกต้องในทางวิชาการด้วย ถือว่าสำคัญเพราะจะได้เดินต่อ ถ้าลดกระตุ้มเม็ดแรกผิดก็จะเป็นทั้งแถบเลย อันนี้ต้องฝากด้วย ขอให้มีความสำคัญในเรื่องนี้ด้วย และการถอดบทเรียนแล้ว เมื่อถอดแล้วสิ่งที่ต้องดำเนินการต่อ ก็ต้องดำเนินการให้ต่อเนื่อง เพื่อที่จะให้เป้าหมาย โดยเฉพาะในเรื่องของการที่จะลดการสูญเสีย ลดอุบัติเหตุให้กับผู้ใช้นถนนต่าง ๆ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีความปลอดภัยตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ ซึ่งในส่วนนี้ ทางท่านผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครท่านให้ความสำคัญ

และท่านเน้นย้ำหน่วยงานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องในเชิงนโยบายที่ท่านกำหนดไว้ว่า ในมิติในเรื่องของความปลอดภัย ในเรื่องของการเดินทางที่ดี ปลอดภัยดี ในเรื่องของการจัดการในสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้เป็นนโยบายที่ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะจะเป็นสำนักงานการจราจรและขนส่ง สำนักโยธา สำนักงานเขตในพื้นที่ต่าง ๆ ที่จะต้องมาบูรณาการร่วมกันในการทำงานในส่วนต่าง ๆ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และนอกจากนี้แล้วจึงต้องขอความร่วมมือในส่วนของคุณยอำนาจการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานครโดยผ่านทางคณะกรรมการทุกท่าน คงจะต้องขอความร่วมมือในการที่จะบูรณาการในการที่จะแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเรื่องของการบังคับใช้กฎหมาย ในเรื่องของการสร้างเสริมวินัยการจราจรต่าง ๆ ให้กับผู้ใช้ยานพาหนะหรือผู้ขับขี่ ที่จะสื่อให้รู้ถึงเสียงในการที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ ตลอดจนในเรื่องของการที่จะปรับปรุงสภาพ เพราะพื้นที่กรุงเทพมหานคร นอกจากกรุงเทพมหานครดูแลแล้วยังมีส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเส้นทางของกรมทางหลวง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่จะต้องเข้ามาร่วมในการที่จะดำเนินการพัฒนาพื้นที่หรือก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ทุกภาคส่วนคือ ต้องมีส่วนที่จะเข้ามาในการที่จะช่วยกันขับเคลื่อนเพื่อให้เป้าหมายของคุณยอำนาจการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานครสำเร็จลงได้ นอกจากนั้นการขับเคลื่อนในเชิงพื้นที่ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขตเองด้วย ต้องทำงานเชิงรุกต้องฝากในส่วนนี้ด้วย เข้าพื้นที่ไป แล้วก็ให้ตรงจุดด้วย ตรงประเด็น แล้วก็ในส่วนที่จะต้องแก้ไขในเรื่องจุดเสี่ยง จุดผิดต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ก็ต้องร่วมกัน ในการที่จะค้นหาปัญหาที่เกิด หาสาเหตุที่ชัดเจน แนวทางที่ถูกต้อง แนวทางที่ถูกต้องมีส่วนต่าง ๆ ที่จะต้องร่วมกัน ไม่ว่าจะในเรื่องของผู้เชี่ยวชาญต่าง ๆ ในเชิงเทคนิคต่าง ๆ ที่จะมาช่วย จะต้องสร้างกลไกตรงนี้ให้ได้ ทางคณะกรรมการทุกท่านพร้อมอยู่แล้วที่จะช่วยกันขับเคลื่อน ก็ต้องศึกษาในส่วนนี้วางกรอบให้ชัดเจน เห็นเป้าหมายที่ถูกต้อง แล้วก็กรอบเวลาที่แน่นอนว่าปีนี้ประเมินแล้วในปีนี้ต้องการอะไร อยากจะเห็นอะไร ครั้งนี้เป็นครั้งที่ ๒ ก็อยากเห็นภาพที่ชัดมากกว่านี้ และสอดคล้องกับนโยบายที่ท่านผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครด้วย ในส่วนที่จะต้องเร่งดำเนินการก็ต้องฝากทางคณะกรรมการทุกท่าน แล้วก็หน่วยงานกรุงเทพมหานครเอง โดยเฉพาะสำนักการจราจรและขนส่งในฐานะเลขาฯ คณะต้องช่วยกันวิเคราะห์สังเคราะห์ให้ดี ในประเด็นนี้ก็อยากจะฝากไว้ด้วย

ดร.กุลธณ แยมพลอย

ผู้แทนสมาคมวิทยาการจราจร

และขนส่งแห่งประเทศไทย

กรรมการ

จะขอพูดเรื่องของรถใหญ่ที่จอดในกรุงเทพมหานคร ถ้าหลายท่านที่เคยใช้รถยนต์ยุโรปเขาจะมีป้ายสามเหลี่ยมสะท้อนแสงแล้วก็เขียนไว้หลังป้ายเลย ว่า ถ้าหยุดรถให้ถอยออกมาแล้วก็ไปตั้งที่ระยะ ๕๐ เมตรก่อนที่รถจะถึงรถ ประเด็นนี้สำคัญ รถใหญ่ ๆ ของกรุงเทพมหานคร รถขนน้ำ รถขยะ เมื่อจอดริมไหล่ทางหรือที่ไหนก็ตาม ควรจะต้องมีป้ายนี้ติดไว้แล้วก็เอามาตั้งที่ระยะ ๕๐ เมตรซึ่งเป็นระยะที่เบรกได้ปลอดภัย แล้วก็สามารถหลบได้ด้วยเพราะว่าถ้าเกิดการที่มอเตอร์ไซค์แซงกะทันหันไป ถ้ามีป้ายสามเหลี่ยมจะเห็นก่อนก็สามารถที่จะเบี่ยงหรือจะหลบด้วยความปลอดภัย เลยจะขออนุญาตเสนอว่า อุปกรณ์พวกนี้ทางยุโรปคิดไว้แล้วในการที่รถใหญ่จอดไหล่ทาง มีมาตรการเสนอให้กรุงเทพมหานคร ที่ทำเป็นตัวแบบเลยก็ได้ ต่อไปเอกชนก็จะมีกันเอง

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร

ประธานกรรมการ

วันนี้มีทางประธานกลุ่มเขตเข้าด้วยใช่ไหม เป็นคณะกรรมการในส่วนนี้ ผูกนำข้อเสนอในเรื่องของการใช้เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุสำหรับเจ้าหน้าที่ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของรถขยะ รถดูดฝุ่นหรือรถที่ใช้ในการรดน้ำต้นไม้ตามเกาะกลางต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะทำงานกลางคืนกัน เพราะกลางวันจะมีผลกระทบเรื่องจราจรตรงนี้แหละคือ เป็นจุดเสี่ยงที่จะต้องให้ความสำคัญแล้วก็ต้องหาอุปกรณ์ในการที่จะช่วยในการที่ลดอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียที่เกิดขึ้น ผูกทางคณะกรรมการ และทางเลขาฯ ช่วยเน้นย้ำในเรื่องนี้ด้วย

นายธนัทชัย เมฆประเสริฐวนิช

ผู้อำนวยการกองนโยบาย

และแผนงาน

สำนักการจราจรและขนส่ง

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ในประเด็นวาระที่ ๕ ในเรื่องของการพิจารณา ทั้งข้อมูลของทางอาจารย์ หมอธนะพงษ์ แล้วก็ในส่วนของดร.สีบพงษ์ รวมทั้งเรื่องความเร็วของ ศ.ดร.กัณวีร์ แล้วก็ทางผู้แทนทางตำรวจในเรื่องของความเร็วเรื่องกล้อง CCTV ในพื้นที่ต่าง ๆ รวมทั้งขอแนะนำเรื่องการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกที่จะนำข้อมูลหลาย ๆ ภาคส่วนมาประกอบ และประเด็นสุดท้ายที่ทางคุณกุลธณแนะนำก็คือ อาจจะนำเสนอเป็นเรื่องของ infographic เพื่อแจ้งสำนักงานเขตในเรื่องของจุดทำงานที่มีรถเครื่องจักรจอดหรือรถบรรทุกอะไรที่มีการเสียหาย หรือจำเป็นต้องจอดบริเวณไหล่ทาง อาจจะต้องมีป้ายสามเหลี่ยมหรืออุปกรณ์ที่จะบ่งบอกว่าในระยะที่ปลอดภัย เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนเมื่อมีรถจอด ไม่ว่าจะเป็นการปฏิบัติงานหรือจอด

เมื่อรถเสีย อันนี้ก็เป็นเรื่องสำคัญ ส่วนประเด็นหลักที่ท่านประธานสั่งการก็คือ ในเรื่องของกรอบแนวทางการทำ Action Plan แล้วก็ประกอบด้วยแผนเวลาด้วยว่าเรื่องไหนจะทำในช่วงเวลาไหน จะทำในระยะเวลาเท่าไร อันนี้ก็เป็นเรื่องสำคัญที่ทางเลขาฯ สำนักการจราจรและขนส่งอาจจะมานำเสนอในคราวหน้าในเรื่องของ Action Plan แล้วก็ในเรื่องของแผนเวลา ตามข้อแนะนำไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของตัวรายงาน Report เรื่องสืบสวนอุบัติเหตุในวาระที่ ๕ แล้วก็ข้อแนะนำของคณะกรรมการด้วย รวมทั้งเสนอแนวทางในเรื่องของการติดตามและประเมินผล อันนี้เพื่อให้เกิดเป็นแนวทางชัดเจนขึ้น

นายณรงค์ เรืองศรี

รองปลัดกรุงเทพมหานคร
ประธานกรรมการ

สำหรับการประชุมวันนี้ก็ต้องขอขอบพระคุณทางคณะกรรมการทุกท่านที่ให้ข้อเสนอแนะแนวทางต่าง ๆ ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการที่จะนำข้อความรู้ต่าง ๆ ข้อคิดเห็นต่าง ๆ มาเป็นกรอบในการที่ดำเนินการต่อไป

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์

ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อ
ความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
กรรมการ

ถ้าดูทั้งวาระแล้วก็โครงสร้างจะเห็นว่า ถ้าเทียบกับตัวถนนต่างจังหวัด กรุงเทพมหานคร จะมีโครงการความร่วมมือเยอะ มีหลายโครงการเลยที่เป็นโครงการความร่วมมือแล้วก็มี การตั้งอนุกรรมการ ตอนนี้ก็เริ่มใกล้เคียงกับต่างจังหวัดแล้ว ดีไม่ดีกว่าจะเยอะกว่าด้วย เพราะฉะนั้นก็อยากเห็นในการประชุมครั้งต่อไป เวลาประชุมมีวาระในการติดตามหรือเพื่อทราบ เพื่อให้คณะอนุกรรมการที่ดีหรือโครงการความร่วมมือมาอัปเดตสั้น ๆ ว่ามีกระบวนการยังไง มีส่วนไหนที่จะมาเสริมกับแผนภาพใหญ่ของกรุงเทพมหานคร คู่ขนานกันคือ ฝ่ายเลขาฯ ทำภาพใหญ่อย่างที่ท่านประธานแนะนำ ทำภาพใหญ่ ทำ Action Plan ส่วนโครงการความร่วมมือโครงการอะไรต่าง ๆ จะเป็นจิ๊กซอว์ตัวเล็ก ๆ เข้ามาเสริมในภาพใหญ่ก็อยากจะขออนุญาตให้ทางฝ่ายเลขาฯ มี Mapping ภาพใหญ่คือ ภาพใหญ่รู้สึกว่าคุณข้างจะชัดแล้ว ทำไงให้ต่อจิ๊กซอว์กันได้ แล้วก็มาอัปเดตกันทุก ๆ ครั้งที่มีการประชุม

มติที่ประชุม

รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒

เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)

ไม่มี

-ปิดประชุม-

(นายโอฬาร ยอดสูงเนิน)
นายช่างโยธาชำนาญงาน
กองนโยบายและแผนงาน
ผู้จัดรายงานการประชุม

(นายบุญสม สุวรรณปิฎกกุล)
หัวหน้ากลุ่มงานวิชาการจราจร
กองนโยบายและแผนงาน
ผู้ตรวจรายงานการประชุม

(นายธนันท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช)
ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน
สำนักงานการจราจรและขนส่ง
ผู้รับรองรายงานการประชุม