

คู่มือการวิเคราะห์ Case base เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อน
การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแบบสะท้อนกลับ (Feedback loop)

คู่มือการวิเคราะห์ Case base เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อน การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแบบสะท้อนกลับ (Feedback loop)

ผู้แต่ง

1. น.ส.ศิริพร รัตนทัศนีย์
2. นายธนาคม ทองนาค
3. น.ส.กรรพินท์ พึ่งธรรม

บรรณาธิการที่ปรึกษา

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์

บรรณาธิการ

1. น.ส.เพ็ญภา พรสุพิกุล
2. นายสุกฤษฎ์ ใจจำนงค์
3. น.ส.พิชญภา อภัยพงษ์

สนับสนุนการพิมพ์

ดำเนินการจัดพิมพ์

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

เลขที่ 637/1 ห้อง 402-403 ชั้น 4 อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ซอยลาดพร้าว 3

ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทร: 0-2938-8490

โทรสาร: 0-2938-8827

<http://www.roadsafetythai.org>

คำนิยาม

ถ้าต้องการเรียนรู้วิธีการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ และสามารถนำเสนอมาตรการที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ “คู่มือการวิเคราะห์ Case Base เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแบบสะท้อนกลับ (Feedback Loop)” สามารถช่วยให้ท่านเข้าใจกระบวนการดังกล่าวได้ โดยผ่านการเล่าเรื่องและอธิบายกระบวนการจากเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริง เป็นรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุที่พบเห็นได้บ่อยมากในปัจจุบัน และมีการวิเคราะห์อุบัติเหตุในรูปแบบการใช้ Swiss Cheese Model อธิบายให้เห็นถึงช่องว่างในการเกิดอุบัติเหตุในทุกๆ มิติ ของเคสนั้นๆ พร้อมกับตัวอย่างการนำเสนอมาตรการว่าถ้าหากต้องการปิด “ช่องโหว่” ของ Swiss Cheese เหล่านั้น ต้องทำอย่างไรบ้าง เมื่ออ่านดูแล้วจาก Case Base ต่างๆ ที่นำเสนอมาในคู่มือ ยังคิดว่าถ้าเราสามารถปิด “ช่องโหว่” เหล่านั้นได้หมด คงจะลดจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงได้เป็นจำนวนมากแม้จากการเกิดอุบัติเหตุในไม่กี่รูปแบบที่ถูกนำมาเสนอเท่านั้น คู่มือเล่มนี้จึงเหมือนเป็นเพียงจุดเริ่มต้นให้ คนทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนน ได้เห็นความสำคัญของข้อมูล Case Base แล้วใช้ประโยชน์จากข้อมูล นำมาซึ่งการวิเคราะห์ปัญหา “เป็น” กำหนดมาตรการในการแก้ไข “ได้” และ “ตรง” กับสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงๆ ซึ่งในอนาคตหวังว่า จะมีโอกาสได้เห็น ผู้แต่ง จัดทำ “ภาคต่อ” ของคู่มือฉบับนี้ ที่รวบรวม Case Base ในเคสอุบัติเหตุที่น่าสนใจอื่นๆ มากขึ้น

ศ.ดร. กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์

ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย

สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

จากใจ ถึงใจ

“มุมมองอุบัติเหตุ ผ่าน case based” เกิดขึ้นจากการคลุกคลีกับข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ทั้งข้อมูลที่เป็นเชิงสถิติ (problem base) ข้อมูลที่เป็นรายกรณี (case based) และการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในหลายมิติ จนเห็นว่า หากใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่มีหลายแหล่ง หลายมิติ สะท้อนผลกระทบ (Feedback loop) จะทำให้เกิดการทำงานเชิงระบบ และเป็นประโยชน์ในการวางแผนขับเคลื่อนเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับพื้นที่ และระดับนโยบาย

หนังสือเล่มนี้ ได้รวบรวมการวิเคราะห์ case อุบัติเหตุทางถนน โดยแบ่งหมวดหมู่ให้ง่ายต่อการเรียนรู้และเข้าใจ แต่ทั้งนี้ case อุบัติเหตุทางถนนยังมีอีกมากที่รอให้มีคนนำมาวิเคราะห์ และนำไปสะท้อนเพื่อให้เกิดการปรับปรุงแก้ไขให้อุบัติเหตุทางถนนลดลง คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า หนังสือเล่มนี้จะช่วยเปิดมุมมองการวิเคราะห์ข้อมูล และการนำข้อมูลไปใช้ทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนน

ขอบคุณศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ที่ให้โอกาสได้ทำประโยชน์เพื่อสังคม ขอขอบคุณ ศ.ดร. กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ ที่กรุณาเขียนคำนิยม และขอขอบคุณผู้อ่านทุกท่านที่กรุณายืมหนังสือเล่มนี้มาอ่าน ขอให้ท่านสนุกกับการอ่านและใช้ประโยชน์จากหนังสือเล่มนี้

ศิริพร รัตนทัศนีย์

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารองค์กรและลูกค้าสัมพันธ์

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

คำนำ

การสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนรายกรณี (Case Base) เป็นกระบวนการสำคัญในการแสวงหาที่มาของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสู่การจัดการข้อมูลสารสนเทศ (Data Management) เพื่อขับเคลื่อนกลไกการจัดการระดับพื้นที่ผ่านการดำเนินงานของ “อนุกรรมการด้านจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน” ที่มีส่วนสำคัญในการจัดการข้อมูล หนังสือเล่มนี้เป็นการนำข้อมูลจากการจัดการข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนนจาก Case Base ให้เป็นแบบแผนกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยทั่วไป หรือ Common Case ที่เกิดขึ้นซ้ำบ่อย เพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูล การจัดการข้อมูล การรายงานข้อมูล ตลอดจนการจัดทำมาตรการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนจากข้อมูลกล่าวร่วมกับเจ้าภาพ

คณะผู้จัดทำ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าหนังสือเล่มนี้จะนำพาผู้อ่านทุกท่านให้เกิดมุมมองอุบัติเหตุทางถนนผ่าน Case Base เพื่อมุ่งหมายให้เกิดการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร เพื่อขับเคลื่อนภารกิจงาน ศปถ. ทุกระดับ และเพื่อขับเคลื่อนกลไกการจัดการระดับพื้นที่ตามพันธกิจของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ที่มาของการจัดทำหนังสือ

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 กำหนดตัวชี้วัดและมาตรการเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน” โดยมีพันธกิจสำคัญ คือ สร้างรากฐานการทำงานความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมายอย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ภายใต้การสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ดำเนินการจัดทำชุดความรู้จากรายงานข้อมูลการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนรายกรณี (Case Base) เพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์จากข้อมูลดังกล่าวในการหนุนเสริมกลไกการจัดการระดับพื้นที่ 3 กลไก ได้แก่ อนุกรรมการด้านการจัดการข้อมูล อนุกรรมการด้านเด็กและเยาวชน และอนุกรรมการบังคับใช้กฎหมาย ผ่านกระบวนการพัฒนาความรู้และศักยภาพของคณะทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)

ขอบเขตของเนื้อหา

บทนำ	การจัดการข้อมูลแบบรายกรณี (Case Base)	การเชื่อมโยงการใช้ข้อมูล	บทสรุป
▪ ที่มาของการจัดทำคู่มือ ▪ ขอบเขตของคู่มือ ▪ ประโยชน์ของคู่มือ ▪ นิยามศัพท์เฉพาะ	▪ A – ชนคนข้ามถนน ▪ B – เรื่องเกี่ยวกับรถใหญ่ - B1 จักรยานยนต์ไถ่รถใหญ่ - B2 คนท้ายรถจอดริมทาง - B3 รถจอดปากซอย - B4 เบรกรถเสียหลักล้ม ▪ C – ตัดกระแสรถ - C1 จุดกลับรถ - C2 เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด - C3 แยกไฟแดง ▪ D – ทางตรงกับความเสี่ยง - D1 ขับเร็ว + ทางตรง - D2 คอสะพาน ▪ E - จักรยานยนต์ล้มเอง ▪ F – พื้นที่ก่อสร้าง	▪ การใช้ Case Base เชื่อมโยง Problem Base ▪ การใช้ข้อมูลเชิงวิเคราะห์เพื่อสะท้อนปัญหา	▪ บทส่งท้าย ▪ จากใจคณะผู้จัดทำ ▪ รายชื่อคณะผู้จัดทำ

หนังสือเล่มนี้ให้อะไรบ้าง

หนังสือเล่มนี้เป็นการนำข้อมูลจากการจัดการข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนน จากการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนรายกรณี (Case Base) มาประยุกต์ใช้ในการจัดการข้อมูลสารสนเทศทั้งในส่วนของ Case Base และสถานการณ์ปัญหาในภาพรวม (Problem Base) นำไปสู่การจัดทำมาตรการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา

- การดำเนินงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ ศปถ. และภาคีเครือข่าย
- การจัดทำแผนและการติดตามประเมินผลการดำเนินงานจัดการอุบัติเหตุทางถนน

ตลอดจนการเชื่อมโยงบูรณาการกลไกการจัดการระหว่างหน่วยงาน และกลไกของ ศปถ. ทั้งส่วนและระดับพื้นที่ อาทิเช่น อนุกรรมการด้านการจัดการข้อมูล อนุกรรมการด้านเด็กและเยาวชน และอนุกรรมการบังคับใช้กฎหมาย ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดระบบการรายงานข้อมูลการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนรายกรณีคืนไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Stakeholder) เพื่อให้สามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างทันที่

คำนิยามศัพท์เฉพาะ

อุบัติเหตุทางถนน	หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดจากการเดินทางสัญจรบนท้องถนนที่เกิดขึ้นและมีส่วนเกี่ยวข้องกับ ผู้เดินถนน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารยานพาหนะทุกประเภท ซึ่งเป็นสาเหตุการตายและบาดเจ็บที่ผู้ประสบเหตุบนท้องถนนด้วยจักรยานยนต์ หรือยานพาหนะต่างๆ รวมไปถึงคนเดินเท้าที่ถูกเฉี่ยวชน
จุดเสี่ยง	หมายถึง บริเวณที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรซ้ำที่บริเวณเดิมบ่อยครั้ง หรือเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่
พฤติกรรมเสี่ยง	หมายถึง พฤติกรรมของผู้ที่ขับรถ ใช้ถนน แล้วพฤติกรรมนั้นมีแนวโน้มก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นอันตรายต่อร่างกาย ซึ่งเป็นสาเหตุการตาย และบาดเจ็บที่ผู้ประสบเหตุบนท้องถนนด้วยจักรยานยนต์ หรือยานพาหนะต่างๆ รวมไปถึงคนเดินเท้าที่ถูกเฉี่ยวชน
Case based	คือ กระบวนการที่ได้ศึกษา เรียนรู้หรือเรื่องราวต่างๆ ซึ่งอาจจะเป็นเรื่องจริง โดยมีการเก็บ รวบรวมข้อมูล นำมาวิเคราะห์ อภิปราย แลกเปลี่ยนข้อมูล เป็นการฝึกให้ผู้สนใจแสวงหา ความรู้ด้วยวิธีการหลากหลาย สามารถเชื่อมโยง ความรู้เดิมกับความรู้ใหม่ หรือ เสริมสร้างความรู้ให้กว้างขวางและนำไปใช้แก้ปัญหา
Problem based	คือ กระบวนการเรียนรู้ที่ใช้ “ปัญหา” เป็นหลักในการแสวงหาความรู้ด้วยกลวิธีหาข้อมูล เพื่อพิสูจน์สมมุติฐานอันเป็นการแก้ปัญหาต่างๆ โดยจะต้องนำปัญหามาเชื่อมโยงกับ ความรู้เดิมความคิดที่มีเหตุผลและการแสวงหาความรู้ใหม่ จะช่วยให้รวบรวม แนวความคิดในการแก้ปัญหาได้กว้างขวาง
ศปถ.	หมายถึง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
ศปถ.กทม.	หมายถึง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร
ศปถ.จังหวัด	หมายถึง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
ศปถ.เขต	หมายถึง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต
ศปถ.อำเภอ	หมายถึง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ
ศปถ.อปท.	หมายถึง ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

บทที่ 1 บทนำ

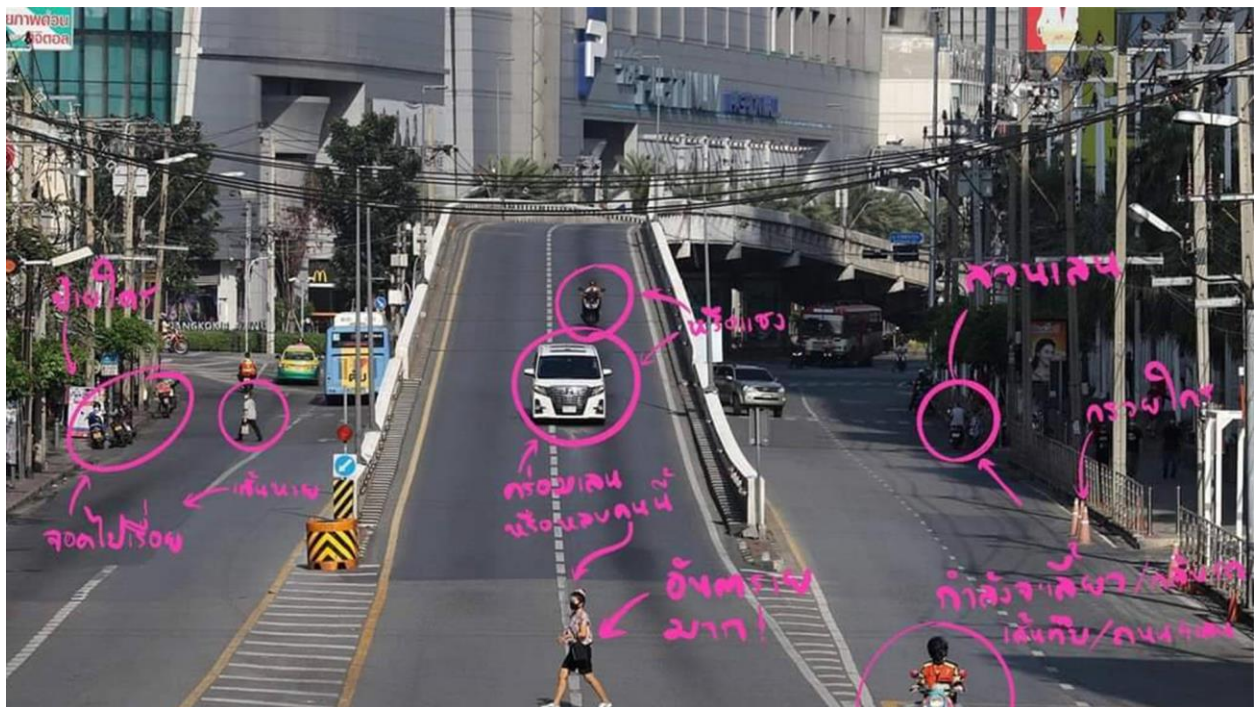
- 1.1 ที่มาของการจัดทำหนังสือ
- 1.2 ขอบเขตของเนื้อหา
- 1.3 หนังสือเล่มนี้ให้อะไรบ้าง
- 1.4 จากใจ ถึงใจ
- 1.5 คำนิยามศัพท์เฉพาะ

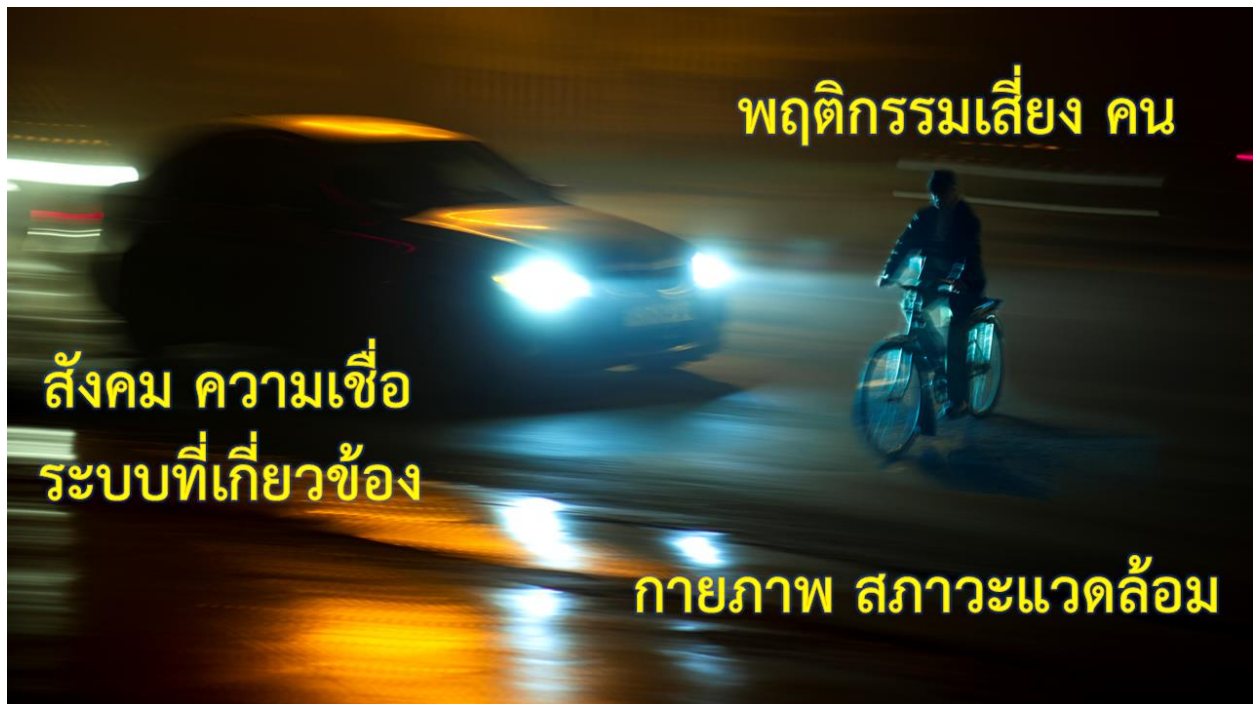
บทที่ 2 การจัดการข้อมูลแบบรายกรณี (Case Based)

- 2.1 A – ชนคนข้ามถนน
- 2.2 B – เรื่องเกี่ยวกับรถใหญ่
 - B1 จักรยานยนต์ไถ่รถใหญ่
 - B2 ชนท้ายรถจอดริมทาง
 - B3 รถจอดปากซอย
 - B4 เบรกรถเสียหลักล้ม
- 2.3 C – ตัดกระแสรถ
 - C1 จุดกลับรถ
 - C2 เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด
 - C3 แยกไฟแดง
- 2.4 D – ทางตรงกับความเสี่ยง
 - D1 ขับเร็ว + ทางตรง
 - D2 คอสะพาน
- 2.5 E - จักรยานยนต์ล้มเอง
- 2.6 F – พื้นที่ก่อสร้าง

บทที่ 3 การเชื่อมโยงการใช้ข้อมูล

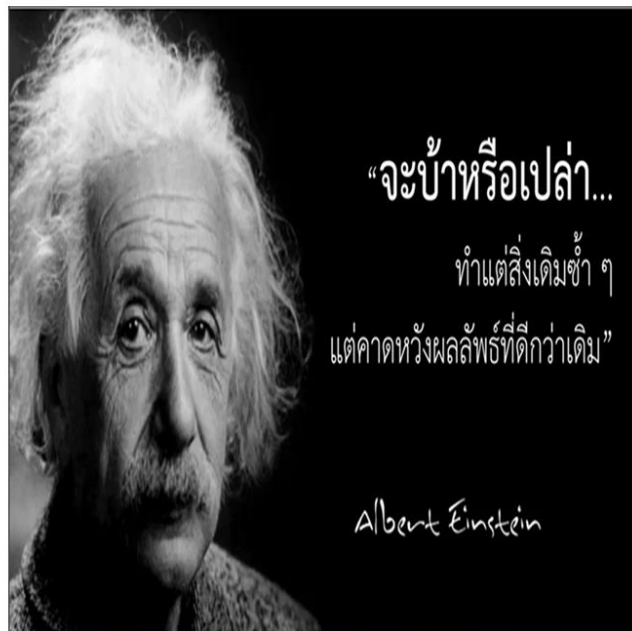
- 3.1 การใช้ข้อมูล Case Base เชื่อมโยง Problem Base
- 3.2 การใช้ข้อมูลเชิงวิเคราะห์เพื่อสะท้อนปัญหา





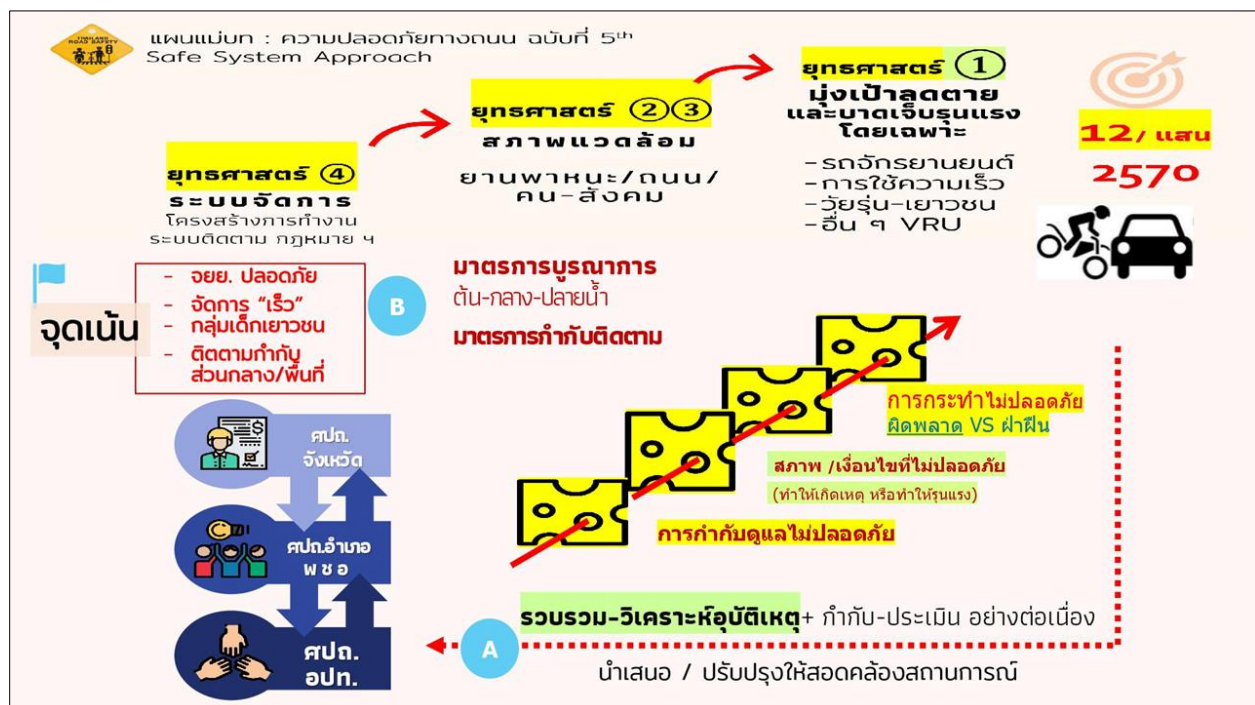


เราก็กักกันอยู่แล้ว
รถรณรงค์กันมากี่ตั้ง
เยอะ ไม่เห็น
อุบัติเหตุจะลดลง
เลย





ข้อคิด : การวิเคราะห์ (สอบสวนเคส)



Human make the
ERROR

ขีดจำกัดของมนุษย์ กับความ (ไม่) ปลอดภัยทางถนน



สายตา (visual field)

ซ้าย-ขวา (~ 160 องศา)
บน-ล่าง (~ 135 องศา)

ยิ่งเร็ว ยิ่งเห็นด้านข้างจำกัด
สายตา ต้องการ "เส้นทาง"

รุ่มานตา

ที่มีมด รุ่มานตาขยาย
ที่สว่าง รุ่มานตาหด



ระยะรับรู้-ตอบสนอง (reaction time)

ระยะตัดสินใจกับความเร็ว

ยิ่งเร็ว ยิ่งไม่เหลือเวลาตัดสินใจ
เลือกใส่ใจ VS หลุดเรื่องปลอดภัย ?
(selective attention)

ละสายตา Distraction

การตัดสินใจ VS mode อัตโนมัติ
KB -> RB -> SB



ร่างกาย

รับแรงปะทะได้จำกัด

ยิ่งเร็ว ยิ่งรุนแรง
↑ โอกาสเสียชีวิต

ข้อจำกัดอื่น ๆ

- อายุ , **ธรรมชาติแต่ละช่วงวัย**
- โรคประจำตัว ทักษะ ความเครียด ฯลฯ



วงจรนาฬิกา ชีวิต (circadian)

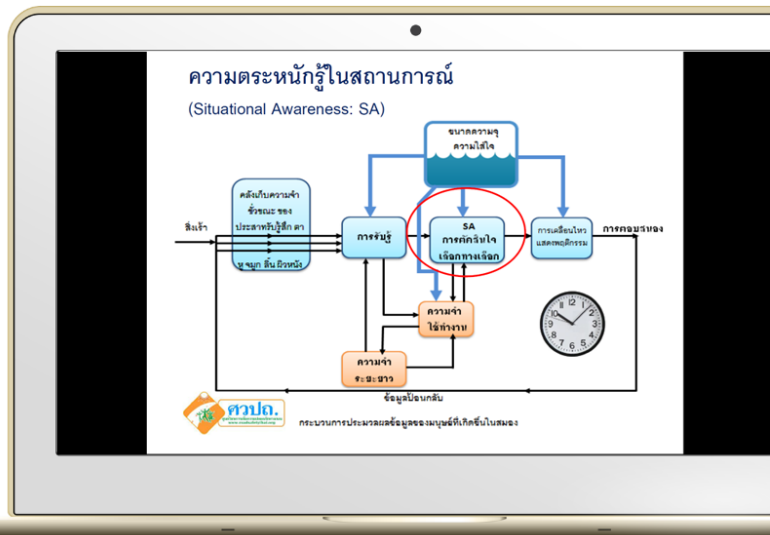
วงจรของระบบการ
ทำงานในร่างกาย
มนุษย์ ทำหน้าที่
ควบคุมความเหนื่อยล้า
อ่อนเพลีย

รูปแบบ : Mode
ในการตัดสินใจ

สิ่งที่ทำประจำ **คุ้นเคย/ชิน**

เรามักจะใช้การตัดสินใจแบบ Routine
base : RB หรือ Autonomous Base

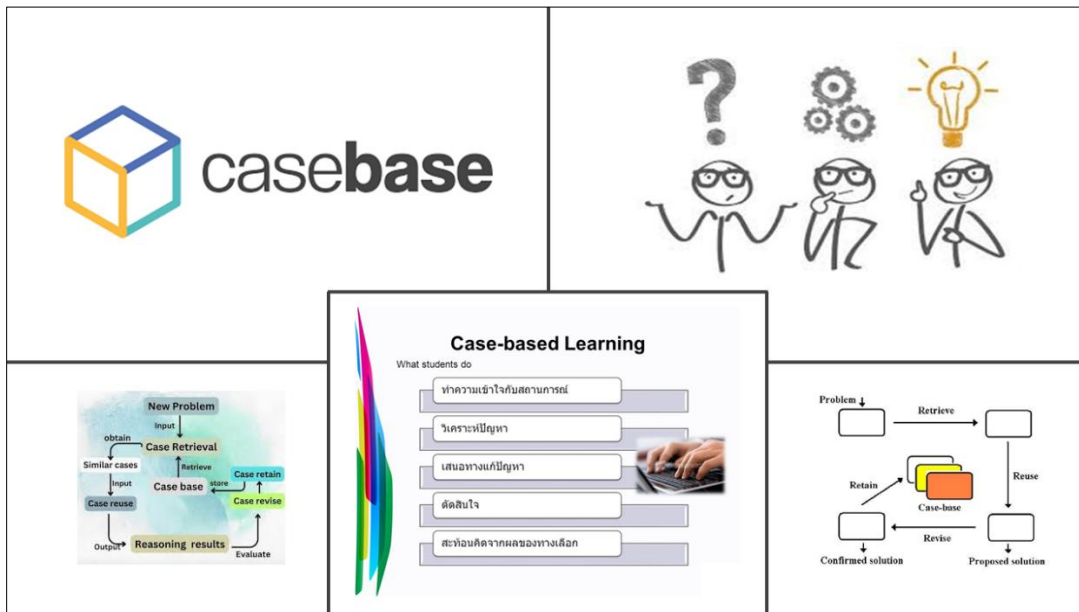
สถานการณ์	โหมดควบคุม	
	สติ	อัตโนมัติ
กิจวัตร คาดคะเนได้		การตัดสินใจ แบบ SB
ปัญหาที่คุ้นเคย หรือได้รับการฝึกฝน		การตัดสินใจ แบบ RB
ปัญหาแปลกใหม่ ยาก ไม่คาดคิด อันตราย	การตัดสินใจ แบบ KB	





การสอบส่วนการบาดเจ็บ อุบัติเหตุรถบัสโดยสารพระสงฆ์ อำเภอหนองเหล็ก จังหวัดสระบุรี ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุและจราจร 9914 กรุงเทพมหานคร หมายเลขทะเบียนรถ 14-3301 กรุงเทพมหานคร ชนคันนี้ในจังหวัดสระบุรีเมื่อวันที่ 14-3301 กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2566 เวลา 00.16 น. QR Code Book_1	ชวนสอง ลองอ่าน	แนวทางการพัฒนาระบบ และการจัดการข้อมูลสารสนเทศ ด้านความปลอดภัยทางถนน QR Code Book_3
แผนจากระบบข้อมูลข่าวสาร เพื่อความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Information System) อุบัติเหตุทางถนน QR Code Book_2	คู่มือ การสอบ คดีอุบัติเหตุทางถนน QR Code Book_5	คู่มือ การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ณ สถานที่เกิดเหตุ คู่มือ SAFETY INVESTIGATION QR Code Book_4

รายงานข้อมูลการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนรายกรณี (Case Base)



การประยุกต์วิทยาการระบาด (Epidemiology) กับงานอุบัติเหตุจราจรทางถนน



องค์ประกอบของข้อมูล และ แหล่งที่มาของข้อมูล

มิติของข้อมูล	องค์ประกอบของข้อมูล				แหล่งข้อมูล
	วัน - เวลา	สถานที่	บุคคล	วิธี	
ก่อนเกิดเหตุ	ผู้ขับขี่/คนเดินถนนออกจากถนนทางกึ่งทาง ก่อนหน้านั้นมีการพักผ่อนเพียงพอหรือไม่	ผู้ขับขี่/คนเดินถนนมาจากไหน และกำลังจะเดินทางไปไหน	พฤติกรรมส่วนตัว/โรคประจำตัวที่อาจส่งผลต่อการใช้รถใช้ถนน มีใบขับขี่หรือไม่ ประเภทใบขับขี่	ผู้ขับขี่ใช้รถคันเกิดเหตุเป็นประจำหรือไม่ มีรถจอดริมทางหรือไม่	สอบถามจากญาติ เพื่อนของผู้ขับขี่/คนเดินถนน และพยานแวดล้อมที่เกิดเหตุ
ขณะเกิดเหตุ	ช่วงเกิดเหตุ เป็นเวลากลางวัน/กลางคืน สภาพอากาศเป็นอย่างไร	สภาพถนน สภาพแวดล้อมที่เกิดเหตุ ไฟส่องสว่าง	พฤติกรรมการขับขี่/เดินถนน	รถมีสภาพผิดปกติหรือไม่ มีรถที่เกี่ยวข้องทั้งหมดกี่คัน	รายงานอภ.ตร. / ข้อมูล IS กระทรวงสาธารณสุข / www.thairsc.com / ข้อมูลจากกู้ชีพกู้ภัยที่ลงพื้นที่เกิดเหตุ
หลังเกิดเหตุ		รอยเบรกร รอยครูด ร่องรอยอื่นๆบนถนนและริมถนน ป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ สัญญาณไฟจราจร	อาการบาดเจ็บเกิดบริเวณใดบ้าง	ความเสียหายของตัวรถ	รายงานอภ.ตร. / ข้อมูล IS กระทรวงสาธารณสุข / www.thairsc.com / ข้อมูลจากกู้ชีพกู้ภัยที่ลงพื้นที่เกิดเหตุ

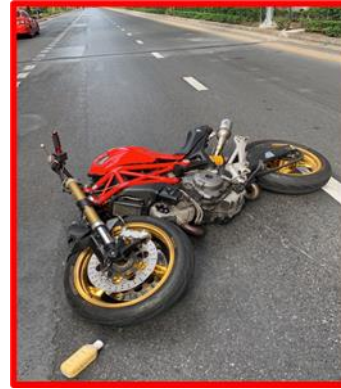


การจัดการข้อมูลแบบรายกรณี (Case Base)

การจัดการข้อมูลแบบรายกรณี (Case Base) ในหนังสือเล่มนี้ วิเคราะห์จากการจัดการข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนนจาก Case Base ให้เป็นแบบแผนกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยทั่วไป หรือ Common Case ที่เกิดขึ้นซ้ำบ่อย โดยแบ่งออกเป็น รถชนคนข้ามถนน เรื่องเกี่ยวกับรถใหญ่ ตัดกระแสน้ำ ทางตรงกับความเสียง จักรยานยนต์ล้มเอง และพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีรายละเอียดดังนี้

หมวด A – ชนคนข้ามถนน

A - ชนคนข้ามถนน _case 1



วันที่ 21 ม.ค. 2565 เวลา 15.10 น. บริเวณถนนพญาไท หน้าสถาบันไตรภูมิราชครินทร์ เขตราชเทวี ท้องที่ สน.พญาไท พุทธิการณ์ รถจักรยานยนต์ยี่ห้อ DUCATI สีแดงไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน มาตามถนนพญาไท จากทางแยกพญาไท มุ่งหน้าสู่ออนุสาวรีย์ชัยฯ เมื่อขับมาถึงบริเวณที่เกิดเหตุได้เฉี่ยวชนคนกำลังเดินข้ามถนนบริเวณ ทางม้าลาย ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตที่ รพ.ราชวิถีในเวลาต่อมา พงส.ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ผลปริมาณ แอลกอฮอล์มีค่าเป็นศูนย์ ความเร็วขณะชนรถตู้ อยู่ที่ 108-128 กม./ชม.

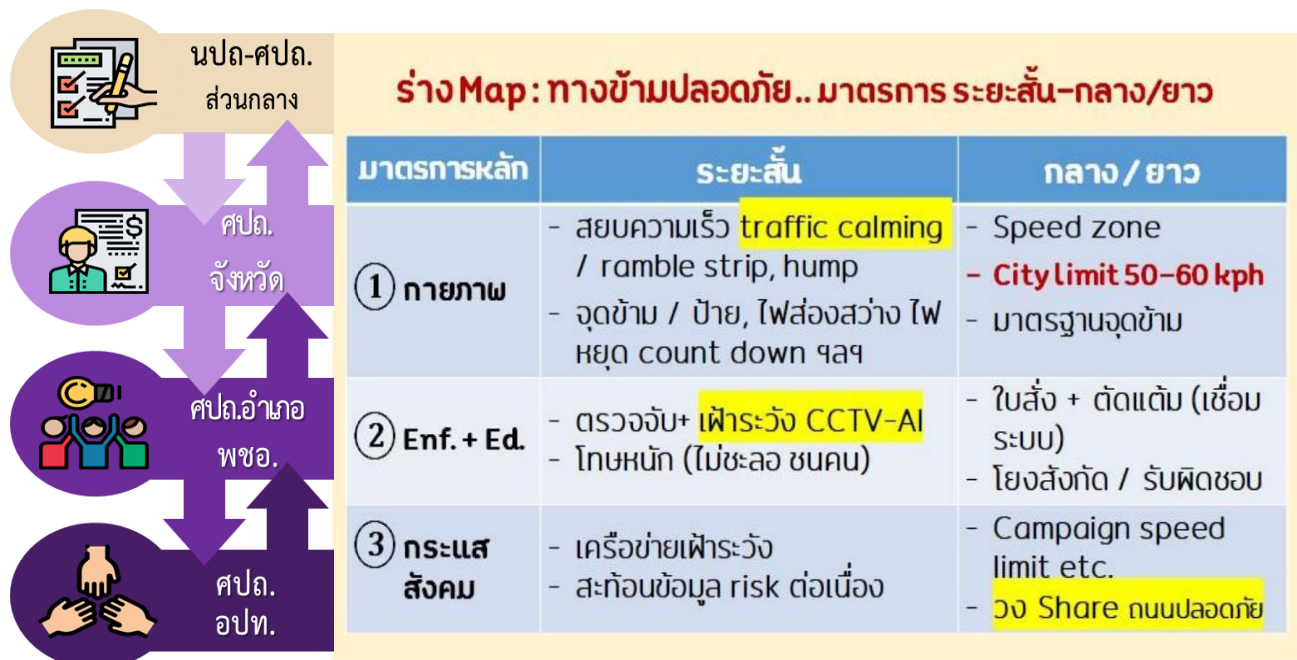
ประเด็นชวนคิด

การจัดการเชิงระบบทั้งหมด ใครควรต้องทำอะไรบ้าง ไม่ได้เป็นบทของใครคนใดคนหนึ่ง หน่วยงานใด หน่วยงานหนึ่ง แต่ทุกภาคส่วนจะต้องมาช่วยกันในเรื่องที่จะขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ ถนนมากขึ้น

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



การวิเคราะห์การจัดทำมาตรการร่วมกับเจ้าภาพ



ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ



วันที่ 21 ม.ค.2565 เวลา 15.10น. บริเวณถนนพญาไท หน้าสถาบันไตรภูมิราช ครินทร์ เขตราชเทวี ท้องที่ สน .พญาไท
เหตุการณ์ รถจักรยานยนต์ยี่ห้อ DUCATI สีแดงไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน มาตามถนนพญาไท จากทางแยกพญาไท มุ่งหน้าสู่
 อนุสาวรีย์ชัยฯ เมื่อขับมาถึงบริเวณที่เกิดเหตุได้เฉี่ยว **ชนคนกำลังเดินข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย** ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตที่
 รพ.ราชวิถีในเวลาต่อมา **พอส.ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ผลปริมาณแอลกอฮอล์มีค่าเป็นศูนย์ ความเร็วขณะชนรถผู้ อยู่**
108-128 กม./ชม.

A - ชนคนข้ามถนน _case 1





ประเด็นชวนคิด
 การจัดการเชิงระบบทั้งหมด ใครควรต้องทำ
 อะไรบ้าง ไม่ได้เป็นบทของใครคนใดคนหนึ่ง
 หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง แต่ทุกภาคส่วน
 จะต้องมาช่วยกันในเรื่องที่จะขับเคลื่อนเพื่อให้
 เกิดความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนนมากขึ้น



1. อธิพ้องต่อการ

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยายภาพในองค์การ
3. กระบวนการในองค์การ

2. การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

1. กำกับดูแลไม่เพียงพอ
2. การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม
3. สัมพันธ์ในการแก้ปัญหาที่รู้ที่อยู่แล้ว
4. กำกับดูแลไม่เพียงพอ

3. สภาพ /เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อม ทางม้าลายไม่ชัดเจน
2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
3. วิถีปฏิบัติ/กิจกรรมส่วนบุคคล



ความผิดพลาด
 การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์
 • ผู้ขับขี่รถไม่สนใจว่ารถที่อยู่มองด้านซ้าย
 ได้หยุดหรือชะลอรถ
 • คนเดินข้ามถนน มักมองรถครั้งเดียวก่อน
 ข้ามถนน (ประเมินและคาดการณ์เพียงครั้ง
 เดียว)
การฝ่าฝืน
 จนเคยชิน, ผิดปกติ
 • ผู้ขับขี่รถจยย.ไม่ได้สังเกตสัญญาณไฟ
 จราจรสีแดงและสัญญาณคนข้าม และไม่
 พยายาม

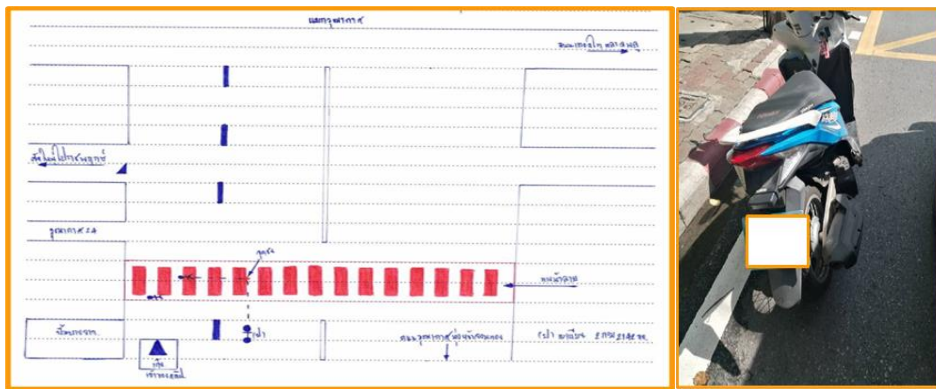
ร่าง Map: ทางข้ามปลอดภัย..มาตรการ 5-ละ-สัน-กลาง/ยาว

มาตรการหลัก	5-ละ-สัน	กลาง/ยาว
1. กายภาพ	- สบความเร็ว traffic calming / rumble strip, hump - จุดข้าม / ป้าย, ไฟส่องสว่าง ไฟหยุด count down ฯลฯ	- Speed zone - City limit 50-60 kph - มาตรฐานจุดข้าม
2. Enf + Ed.	- ตรวจสอบ+ เฝ้าระวัง CCTV-AI - โทษหนัก (ไม่ระอชนบท)	- ใบสั่ง + ดัดแค้น (เตือนระบบ) - โอลังการ / รันฟอด
3. กระแสสังคม	- เครื่องช่วยเฝ้าระวัง - สื่อออนไลน์ risk ต่อเนื่อง	- Campaign speed limit etc. - จอ Share บนโซเชียล

A - ชนคนข้ามถนน _case 2

วันอังคารที่ 17 พ.ค. 65 เวลา 9.43 น. บริเวณถนนวุฒากาศ หน้าวัดใหม่ยายนุ้ย เขตธนบุรี ท้องที่ สน. ตลาดพลู จักรยานยนต์ชนคนเดินข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนเดินข้ามถนนได้รับบาดเจ็บ

พฤติการณ์ รถจักรยานยนต์มาจากทางบางขุนเทียนตามถนนวุฒากาศมุ่งหน้ามาทางแยกวุฒากาศเพื่อไปทำงาน ขณะขับขี่มาถึงบริเวณปากซอยวุฒากาศ 24 ซึ่งเป็นทางม้าลายให้คนข้าม แต่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้สังเกตสัญญาณไฟจราจรสีแดงและสัญญาณคนข้าม เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนคนเดินข้ามถนนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นหญิง อายุ 26 ปี คนเดินข้ามถนนเป็นหญิง อายุ 63 ปี



การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



การวิเคราะห์การจัดทำมาตรการร่วมกับเจ้าภาพ



ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงาน

วันอังคารที่ 17 พ.ค.65 เวลา 9.43 น. บริเวณถนนวุฒากาศ หน้าวัดใหม่ยาย้อย เขตธนบุรี ท้องที่ สน .ตลาดพลู
จักรยานยนต์ชนคนเดินข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์และคนเดินข้ามถนนได้รับบาดเจ็บ

เหตุการณ์ รถจักรยานยนต์คันมาจากทางบางซุ่มที่ตามถนนวุฒากาศมุ่งหน้าทางแยกวุฒากาศเพื่อไปทำงาน ขณะขี่มาถึงบริเวณปากซอยวุฒากาศ 24 ซึ่งเป็นทางม้าลายให้คนข้าม แต่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ไม่ได้สังเกต สัญญาณไฟจราจรสีแดงและสัญญาณคนข้าม เป็นเหตุให้เมื่อมีคนเดินข้ามถนนผู้ขับขี่จักรยานยนต์เป็นเหตุ อายุ 26 ปี , คนเดินข้ามถนนเป็นหญิง อายุ 63 ปี

จากข้อมูล อบต. นำเสนออยู่ → **มาตรการบูรณาการ**

โดยคลิก สปอ.

นปอ-สปอ. ส่วนกลาง

สปอ. จังหวัด

สปอ.อำเภอ

พชอ.

สปอ. อบต.

เจ้าภาพ
มาตรการสำคัญ

ต้นน้ำ
(ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)

กลาง-ปลายน้ำ
(ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)

แผนงาน-โครงการ สป.เขต + ภาค

ด้านกายภาพ
สภาพแวดล้อม ถนน (ทล-ทช-กทม)

ด้านสังคม
การเรียนรู้ ปชส.กฎหมาย ฯลฯ (กทม-เขต)

1. อิทธิพลองค์การ

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยายภาคในองค์การ
3. กระบวนการในองค์การ

2. การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อม หากมีสัญญาณไฟจราจรที่ไม่ปลอดภัย
2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
3. วิธีการปฏิบัติ/กิจกรรมส่วนบุคคล

3. สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อม หากมีสัญญาณไฟจราจรที่ไม่ปลอดภัย
2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
3. วิธีการปฏิบัติ/กิจกรรมส่วนบุคคล

4. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

1. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย
2. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย
3. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

ความผิดปกติ
การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์

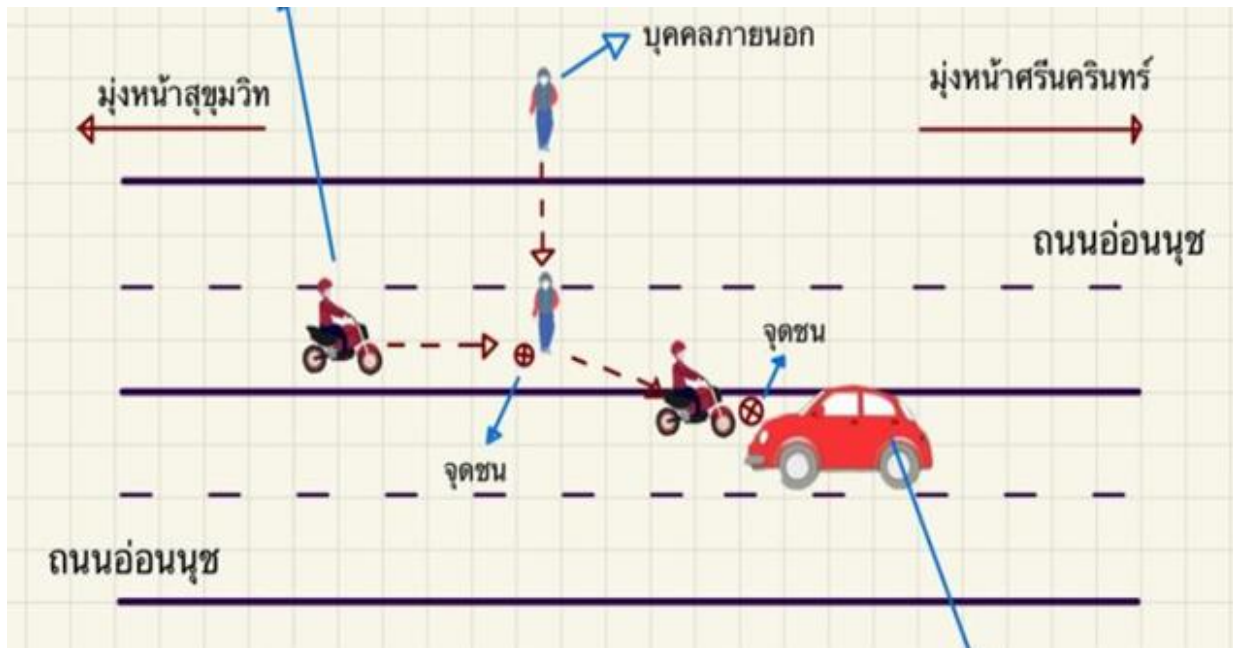
- ผู้ขับขี่รถไม่สนใจว่ารถที่จอดอยู่ด้านซ้ายได้หยุดหรือชะลอ
- คนเดินข้ามถนน มีกิจกรรมครั้งเดียวก่อนข้ามถนน (ประเมินและคาดการณ์เพียงครั้งเดียว)

การประเมิน
จนเคยชิน, ผิดปกติ

- ผู้ขับขี่รถจยย. ไม่ได้สังเกตสัญญาณไฟจราจรที่แดงและสัญญาณคนข้าม และไม่หยุด

A - คนคนข้ามถนน _case 4

วันที่ 26 ธ.ค. 65 เวลา 07.00 น. รถจักรยานยนต์ชนคนเดินข้ามถนน เหตุเกิดที่ ปากซอยอ่อนนุช 37/1 เขตคลองเตย ท้องที่ สน.พระโขนง รถจักรยานยนต์มาจากสุขุมวิท ตามถนนอ่อนนุช ในช่องทางการเดินรถที่ 2 มุ่งหน้าถนนศรีนครินทร์ ผู้เสียชีวิต เดินข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย (รักษาก่อนเสียชีวิต)



ข้อสังเกต

จากเหตุการณ์นี้คาดว่าผู้ข้ามถนน เดินข้ามถนนโดยมองด้านหน้า ไม่ได้มองด้านขวา เมื่อถึงช่วงกลางถนน ระหว่างเลน 1 กับ 2 คาดว่ารถที่ติดสัญญาณไฟจราจรฝั่งตรงข้ามจะเคลื่อนตัวจึงรีบวิ่งข้าม ประกอบกับรถจักรยานยนต์ที่ไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย โดยอาจมีปัจจัยทางสภาพแวดล้อมร่วมด้วย เช่น ทางม้าลายที่มืดจาง และไม่มีป้ายเตือนก่อนถึงทางม้าลาย

แนวทาง/ข้อหาเรือ

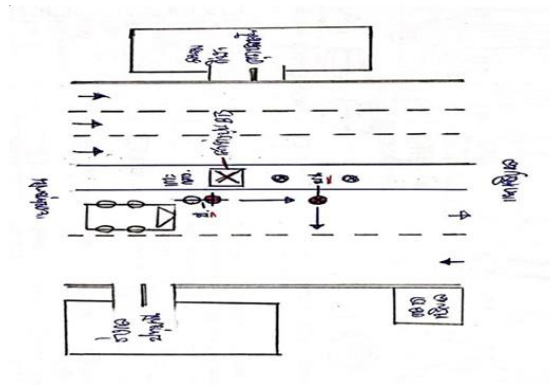
- 1) มีแนวคิดว่าจะทำเกาะกลางขนาดเล็กและมีป้ายเตือนสำหรับทางข้าม ให้มีจุดพักสำหรับรอข้ามถนนเพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนน โดยจะมีการเริ่มดำเนินการในช่วงปีงบประมาณ 2566
- 2) สิ่งที่ต้องแก้ไขมีทั้งเรื่องของกายภาพและเรื่องพฤติกรรมของตัวบุคคล ในมุมมองของคนข้ามต้องหาวิธีการสื่อสารสร้างความรับรู้ในการคาดการณ์และการประเมินสถานการณ์ก่อนข้ามถนน
- 3) ทางด้านกายภาพที่ควรพิจารณาปรับแก้คือการตีเส้นหยุดก่อนถึงบริเวณทางข้ามควรตีเส้นหยุดให้ห่างจากทางข้ามทางม้าลายอย่างน้อย 2 เมตรขึ้นไป เพื่อความปลอดภัยของผู้ข้ามทาง โดยการตีเส้นให้ห่างจากทางข้ามทางม้าลายจะช่วยให้ผู้ข้ามสามารถมองเห็นรถในเลนที่สองได้มากขึ้นเพื่อประเมินสถานการณ์ก่อนที่จะตัดสินใจข้ามถนน รวมถึงการตีเส้นหยุดที่ห่างออกมาจากบริเวณทางข้ามนั้น ทำให้รถที่มาจากหลายช่องทางมองเห็นคนข้ามถนนได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



A - คนคนข้ามถนน _case 5

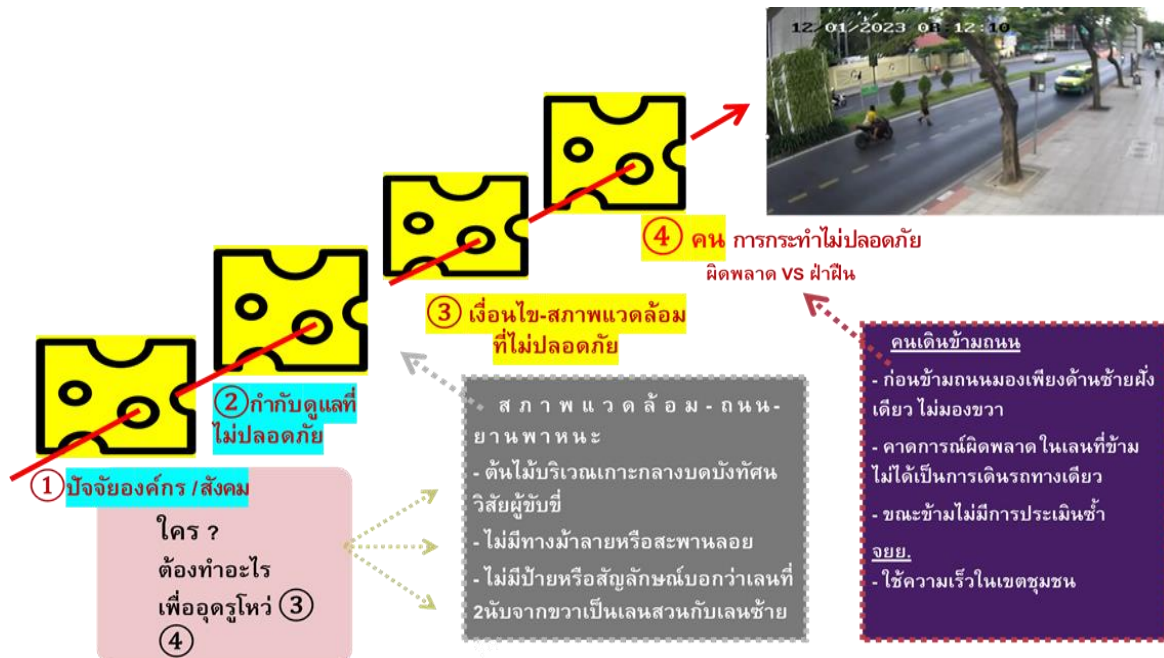
วันที่ 12 มกราคม 2566 เวลา 08.30 น. สถานที่เกิดเหตุ หน้าตลาดเจริญผล ถนนพระราม1 (ถนน 4 เลน ฝั่งละ 2 เลน มีเกาะกลาง ไม่มีทางม้าลาย) เขตปทุมวัน ท้องที่ สน.ปทุมวัน พฤติการณ์ รถจักรยานยนต์ยี่ห้อฮาร์มา R3 ขับขี่ (ชายอายุ 22 ปี) มาจากแยกปทุมวันมุ่งหน้าแยกเจริญผลในช่องทางที่ 2 นับจากขวา เมื่อถึงหน้าตลาดได้เฉี่ยวชน คนเดินข้ามถนนจากฝั่งด้านหน้าสนามกีฬาแห่งชาติไปฝั่งหน้าตลาดเจริญผล (ชายอายุ 83 ปี) ได้รับบาดเจ็บกะโหลก ศีรษะแตก สมองฟกช้ำ เสียชีวิตที่ รพ.ตำรวจ



ข้อสังเกต

จากการวิเคราะห์ในเบื้องต้น ในส่วนของการกระทำแบ่งเป็นสองส่วน คนเดินข้ามถนนและรถจักรยานยนต์ จะเห็นว่ารถจักรยานยนต์ก็ขับขี่มาไวพอสมควรและตรงที่เกิดเหตุนี้เป็นเขตชุมชน ในขณะเดียวกันคนข้ามเองก็มอง แต่เพียงด้านซ้ายไม่มองด้านขวา เพราะฉะนั้นเขาอาจจะไม่ทราบว่าเป็นเลนที่มีรถวิ่งสวนมาได้ และในขณะที่ข้ามก็ ไม่ได้มีการประเมินสถานการณ์ก่อนที่จะข้าม และในเรื่องของสภาพแวดล้อมทางกายภาพพบว่า มีต้นไม้บริเวณ เกาะกลางที่บังทัศนวิสัยผู้ขับขี่ ไม่มีทางม้าลายหรือสะพานลอยให้ผู้ข้าม และไม่มีป้ายหรือสัญลักษณ์บอกว่าเลนที่ 2 นับจากขวาเป็นเลนสวนกับเลนซ้ายสุด

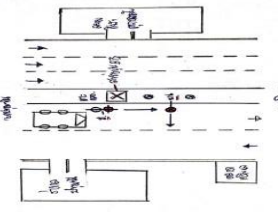
การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



แนวทาง/ข้อหาหรือ

- 1) เคสนี้เป็นผู้สูงอายุ วัย 83 ปี แต่งกายคล้ายไปออกกำลังกาย ต้องเรียนว่าสนามศุภชลาศัยเป็นสถานที่สำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคนส่วนใหญ่จะมาใช้ออกกำลังกาย แต่โดยกายภาพไม่มีสะพานลอยให้ข้ามและไม่มีทางม้าลายให้ข้าม และลักษณะของถนนเป็นแบบ 3:1 คือเปิดเลนสวนเพื่อระบายรถ และในส่วนองเกาะกลางสังเกตว่าจะมีคนข้ามอยู่ตลอด และถนนค่อนข้างที่จะโล่ง คิดว่าสามารถแก้ไขได้ทางที่ดีที่สุดเกาะกลางต้องมีที่กันเพื่อบังคับให้คนเดินไปข้ามยังจุดข้ามที่ปลอดภัย
- 2) จะทำเป็น 2 ขั้นตอน ส่วนที่ 1) หาวิธีที่จะมีกึ่งๆเกาะกลางให้เอียงออกมาจากตัวเสา BTSเนื่องจากว่าตัวเสานั้นบดบังคนข้าม และเพื่อป้องกันไม่ให้คนมาข้ามแบบชิดกับเสา เพราะว่าการข้ามแบบชิดกับเสาจะทำให้รถจักรยานยนต์มองไม่เห็นคนข้าม ส่วนที่ 2) ถ้าจะทำทางข้ามคิดว่าต้องจัดการเรื่องความเร็ว และทำให้คนข้ามรับรู้ว่ามีคนข้ามไปถึงเกาะกลางแล้วยังมาทางขวาก็ช่องทางที่ต้องมอง
- 3) เนื่องจากถ้าเป็นการวิ่งคนละทิศทางจะต้องเป็นเส้นทึบสีเหลือง เพราะการตีด้วยเส้นสีเหลืองจะบ่งบอกว่าอีกเลนนั้นเป็นคนละทิศทาง เพราะฉะนั้นสิ่งที่จะแก้ได้เลยทันทีคือการตีเส้น อีกประเด็นคือจุดเกิดเหตุเป็นเขตเมือง ในเรื่องของการใช้ความเร็วควรจะควบคุม ไม่ควรเกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อาจจะตั้งลงไปทำสำรวจดูว่ามีคนใช้ถนนเส้นนี้ข้ามไปข้ามมาเยอะหรือไม่

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ



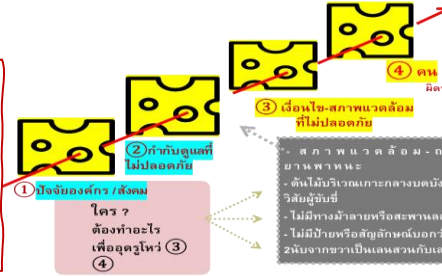
A - คนขับข้ามถนน _case 5

วันที่ 12 มกราคม 2566 เวลา 8.30น. สถานที่เกิดเหตุ หน้าตลาดเจริญผล ถนนพระราม 1 (ถนน 4 เลน ฝั่งละ 2 เลน มีเกาะกลาง ไม่มีทางม้าลาย) เขตปทุมวัน ท้องที่ สน .ปทุมวัน พฤติการณ์ รถจักรยานยนต์ ยามาฮ่า R3 ขับขี่ (ชายอายุ 22ปี)มาจากแยกปทุมวันมุ่งหน้าแยกเจริญผลในช่องทางที่ 2 นับจากขวา เมื่อถึงหน้าตลาดได้เฉี่ยว คนเดินข้ามถนน จากฝั่งด้านหน้าสนามกีฬาแห่งชาติไปฝั่งหน้าตลาดเจริญผล (ชายอายุ 83ปี)ได้รับบาดเจ็บกะโหลกศีรษะแตก สมอองฟกช้ำ เสียชีวิตที่รพ .ตำรวจ



ชุดแผ่นถนน_5







การกระทำไม่ปลอดภัย
ผิดพลาด VS ฝ่าฝืน

ข้อสังเกต

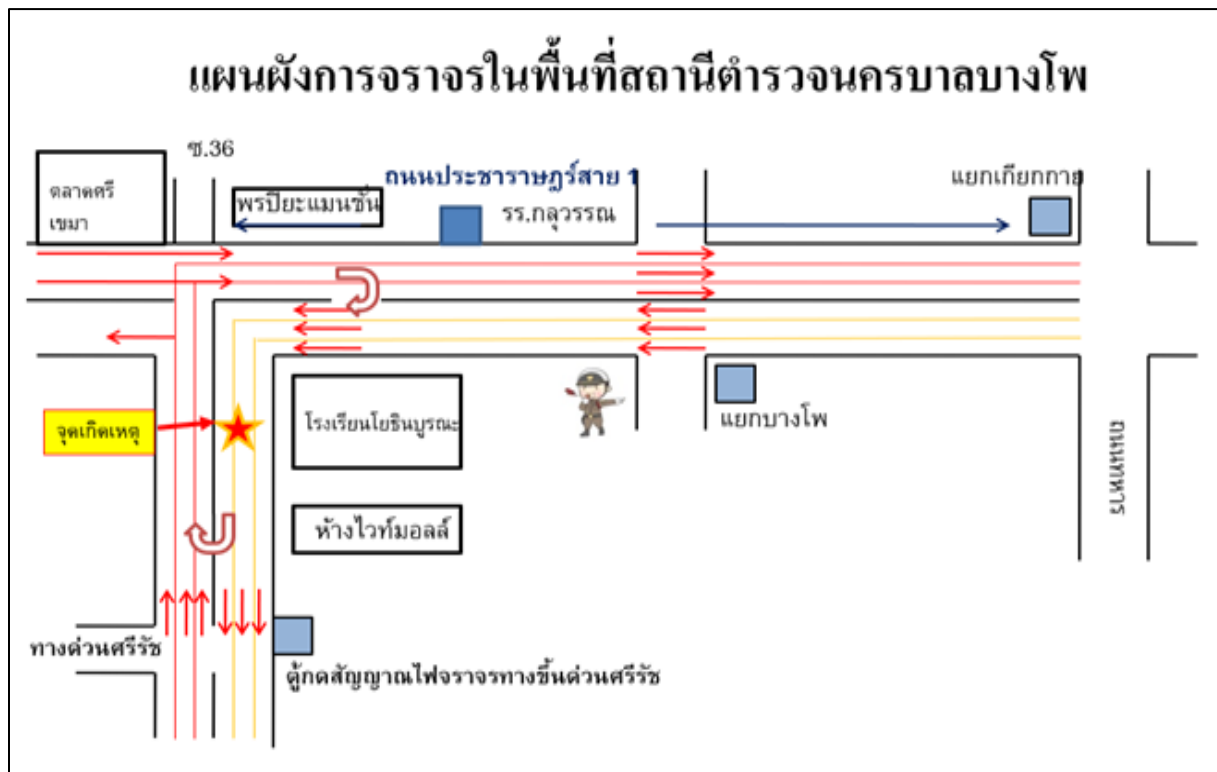
จากการวิเคราะห์ในเบื้องต้น ในส่วนของการกระทำแบ่งเป็นสองส่วน คนเดินข้ามถนน และรถจักรยานยนต์ จะเห็นว่ารถจักรยานยนต์ก็ขับเข้ามาพอสมควรและตรงที่เกิดเหตุนี้เป็นเขตชุมชน ในขณะที่ตัวกับคนข้ามเองก็มองแต่เพียงด้านซ้ายไม่มองด้านขวา เพราะฉะนั้นเขาอาจจะไม่ทราบว่าบนเลนที่มีรถวิ่งสวนมาได้ และในขณะที่ไม่ได้มีการประเมินสถานการณ์ข้างหน้าที่จะข้าม และในเรื่องของสภาพแวดล้อมทางกายภาพพบว่ามีต้นไม้บริเวณเกาะกลางที่บังทัศนวิสัยผู้ขับขี่ ไม่มีทางม้าลายหรือสะพานลอยให้ผู้ข้าม และไม่มีป้ายหรือสัญลักษณ์บอกว่าเลนที่2 นับจากขวาเป็นเลนสวนกับเลนซ้ายสุด

แนวทาง/ข้อหา/ข้อหา

1. เคนนี้เป็นผู้สูงอายุ วัย 83 ปี แต่กายคล้ายไปออกกำลังกาย ต้องเรียนว่าสนามสุขภาพดีเป็นสถานที่สำหรับออกกำลังกาย ซึ่งคนส่วนใหญ่ก็จะมาใช้ออกกำลังกาย แต่โดยสภาพไม่มีสะพานลอยให้ข้ามและไม่มีทางม้าลายให้ข้าม และลักษณะของถนนเป็นแบบ3:1 คือเปิดเลนสวนเพื่อระบายรถ และในส่วนของเกาะกลางสิ่งกีดขวางมีคนข้ามอยู่ตลอด และถนนค่อนข้างที่จะโล่ง คิดว่าสามารถแก้ไขได้ทางที่ติดเกาะกลางต้องมีที่กั้นเพื่อบังคับให้คนเดินไปข้ามยังจุดข้ามที่ปลอดภัย
2. จะทำเป็น 2 ขั้นตอน ส่วนที่ 1) หาวิธีที่จะมีกั้นเกาะกลางให้เอียงออกมาจากตัวเสา BTS เนื่องจากว่าตัวเสานั้นบังคับคนข้าม และเพื่อป้องกันไม่ให้คนมาข้ามแบบชิดกับเสา เพราะว่ารถข้ามแบบชิดกับเสาจะทำให้รถจักรยานยนต์มองไม่เห็นคนข้าม ส่วนที่ 2) ถ้าจะทำทางข้ามคิดว่าต้องจัดการเรื่องความเร็ว และทำให้คนข้ามรับรู้ว่าข้ามไปถึงเกาะกลางแล้วยังมาทางขวาก็ยังต้องมอง
3. เนื่องจากถ้าเป็นการวิ่งคนละทิศทางจะต้องเป็นเส้นที่บัสสีเหลือง เพราะการตีด้วยเส้นสีเหลืองจะบ่งบอกว่าอีกเลนนี้เป็นคนละทิศทาง เพฉะนั้นสิ่งที่จะแก้ได้เลขที่บันทึกการตีเส้น อีกประเด็นคือจุดเกิดเหตุเป็นเขตเมือง ในเรื่องของการใช้ความเร็วควรจะควบคุม ไม่ควรเกิน50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อาจจะลดลงไปทำสำรวจดูว่ามีคนใช้ถนนเส้นนี้ข้ามไปข้ามมาเยอะหรือไม่

A – ชนคนเดินข้าม_case 6

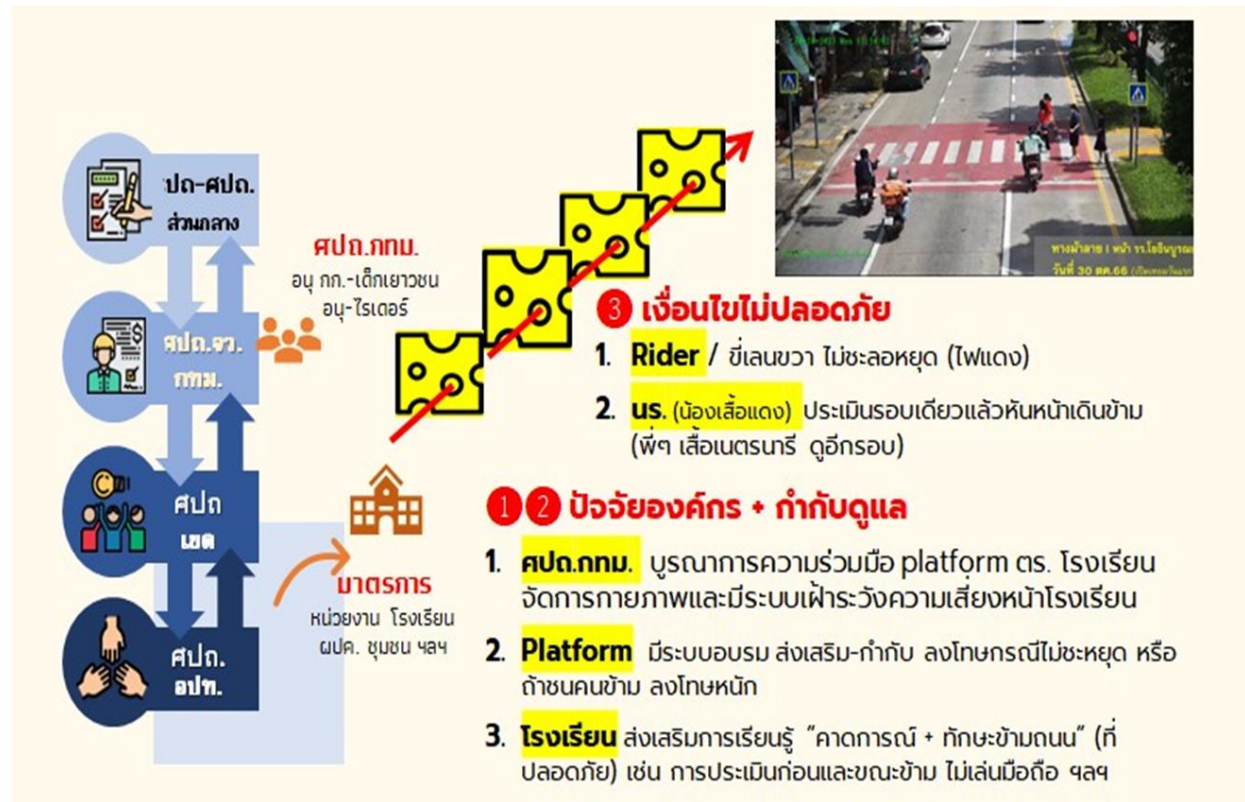
วันที่ 30 พ.ย. 66 เวลาประมาณ 12.00 น. สถานที่เกิดเหตุ : ทางข้ามม้าลาย หน้าโรงเรียนโยธินบูรณะ ถนนพระราชราษฎร์สาย 1 พื้นที่ สน.บางโพ เขตบางซื่อ กลุ่มเขต : กรุงเทพมหานคร รถจักรยานยนต์ (ไรเดอร์) ขับขี่มาตามถนนพระราชราษฎร์สาย1 มุ่งหน้าตลาดศรีเขมา ได้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟทางข้ามและเฉี่ยวชนนักเรียน 3คน เป็นเหตุนักเรียนได้รับบาดเจ็บ 3 ราย



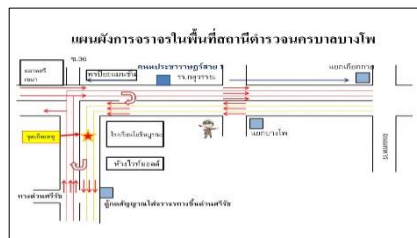
ข้อสังเกต

- 1) ไรเดอร์มีลักษณะเร่งรีบ .. ชีโยนขา ไม่ชะลอ/หยุด เมื่อสัญญาณไฟแดงเหมือนคันอื่น
- 2) นำตรวจสอบการเร่งรีบ ไม่หยุด เพราะ ?,รวมทั้งประวัติฝ่าฝืนที่ผ่านมา (ตัดแต้ม ใบสั่ง ฯลฯ)
- 3) ทางข้าม (มีไฟสัญญาณ) เด็กได้ไฟเขียวคนข้าม ลักษณะกลุ่มน้อยๆ เสือแดง ประเมินแล้วหันหน้าเดินตรงมาที่ฝั่งหน้า รร. เลย แต่พี่ๆ เนตรนารี ประเมินและหยุดอีกครั้ง

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ

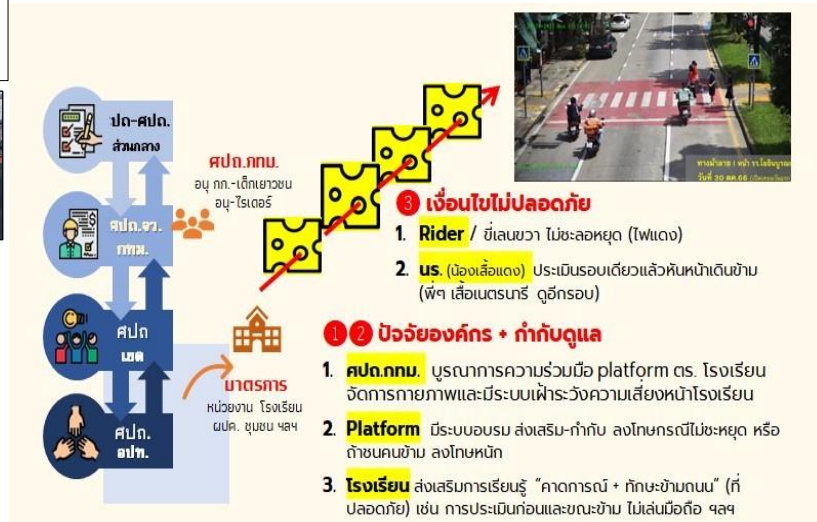


ข้อสังเกต

1. ไรเดอร์มีลักษณะเร่งรีบ .. ขี่เลนขวา ไม่ชะลอ /หยุด เมื่อสัญญาณไฟแดงเหมือนคันอื่น
2. นำตรวจสอบการเร่งรีบ ไม่หยุด เพราะ ? ,รวมทั้งประวัติฝ่าฝืนที่ผ่านม (ติดเต็ม ใบสั่ง ฯลฯ)
3. ทางข้าม (มีไฟสัญญาณ) เด็กได้ไฟเขียวคนข้าม ลักษณะกลุ่มน้องๆ เลี้ยวแดง ประเมินแล้วหันหน้าเดินตรงกึ่งที่ฝั่งหน้า รร. เลย แต่ที่ๆ เนตรนารี ประเมินและหยุดอีกครั้ง

A – ขนคนเดินข้าม _case 6

วันที่ 30/11/66 เวลาประมาณ 12.00น. สถานที่เกิดเหตุ : ทางข้ามม้าลาย หน้าโรงเรียนโยธินบูรณะ ถนนประชาธิปไตยสาย 1 พื้นที่ สน.บางโพ เขตบางซื่อ กลุ่มเขต : กรุงเทพมหานคร
เหตุการณ์ รถจักรยานยนต์ (ไรเดอร์) ขี่ข้ามตามถนนประชาธิปไตยสาย 1 มุ่งหน้าตลาดศรีเนมา ได้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟทางข้ามและเลี้ยวขวากลับเรียน 3คน เป็นเหตุนักเรียนได้รับบาดเจ็บ 3 ราย



A - คนคนข้ามถนน _case 3

เทียบเคียงพฤติกรรมกับเหตุอื่นๆ พบว่า

- 1) ส่วนใหญ่คนเดินข้ามถนนจะถูกชนบริเวณเลนขวา
- 2) พฤติกรรมผู้ขับขี่รถมักไม่สนใจว่ารถที่อยู่ในเลนด้านซ้ายได้หยุดหรือชะลอรถ
- 3) พฤติกรรมของคนเดินข้ามถนน มักมองรถครั้งเดียวก่อนข้ามถนน (ประเมินและคาดการณ์เพียงครั้งเดียว)



ข้อสังเกตเพิ่มเติม

- 1) กรณีเฉี่ยวชนคนข้ามถนน ไม่ได้เฉพาะบริเวณทางม้าลาย หรือสถานศึกษาเท่านั้น
- 2) ในเชิงกายภาพจะเห็นว่าในเคสนี้เรื่องของตัวเลขนับถอยหลังของไฟจราจรที่ทางข้ามนั้นมีกึ่งไม้ที่อาจจะทำให้บังสายตาของผู้ขับขี่และจะเห็นว่าเหตุการณ์เช่นนี้ส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์ที่ขี่ข้ามนั้นจะขี่มาในเลนขวาสุดและเมื่อรถในช่องซ้ายหยุดให้คนข้าม รถที่วิ่งมาจากเลนขวาก็จะเบรกไม่ทันเพราะไม่ได้ทันสังเกตดูว่ารถในช่องทางซ้ายนั้นหยุดให้คนข้าม แต่ถ้ามองในมุมมองของคนเดินข้ามถนน เมื่อเห็นผู้ขับขี่ในช่องทางซ้ายสุดหยุดเพื่อให้ข้ามแล้ว คนเดินข้ามก็จะรีบเดินเพื่อที่จะข้ามไปยังอีกฝั่ง เพราะคิดว่ารถที่มาในเลนซ้ายหยุดให้คนข้ามแล้ว รถที่มาในเลนขวาก็จะหยุดให้ข้ามเช่นเดียวกัน จึงรีบเดินข้ามอย่างรวดเร็ว อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์แบบนี้เป็นประจำ

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



แนวทาง/ข้อหาหรือ

ต้องแก้ปัญหาทั้ง 3 ส่วน คือ

- 1) ลักษณะทางกายภาพ เครื่องมือที่ใส่ลงไปเพียงพอที่จะทำให้รถชะลอความเร็วก่อนถึงทางข้ามหรือไม่
- 2) ผู้ขับขี่รถต้องชะลอความเร็วเมื่อใกล้ถึงทางข้าม และหยุดรถให้คนข้ามทาง
- 3) คนเดินทางเท้า เพิ่มการคาดการณ์และประเมินความเสี่ยงตลอดการข้ามและใช้การเดินเร็วแทนการวิ่งข้ามถนน *แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดน่าจะเป็นการแก้พฤติกรรม ของผู้ขับขี่เป็นหลักรวมถึงคนเดินทางเท้า โดยการใช้การสร้างการรับรู้

การวิเคราะห์การจัดทำมาตรการร่วมกับเจ้าภาพ

เจ้าภาพ มาตรการสำคัญ	ต้นน้ำ (ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)	กลาง-ปลายน้ำ (ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)	แผนงาน-โครงการ สปต.เขต + ภาคี
ด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม ถนน (ทล-ทช-กทม)	- เชิญชวนหน่วยงาน ภาคเอกชนมีส่วนร่วม - ปรับเปลี่ยน พฤติกรรมพนักงาน	- กล้อง CCTV กำกับติดตาม พฤติกรรม	1) โครงการ ด้านกายภาพ
ด้านสังคม การเรียนรู้ ปชส. กฎหมาย ฯลฯ (กทม-เขต)	- ประชาสัมพันธ์สร้าง การรับรู้ทั้งผู้ขับขี่และ คนเดินถนน	- บังคับใช้ กฎหมาย	2) โครงการ ด้านสังคม การเรียนรู้ 3) ฯลฯ



**เราจะแขวนชีวิตของคนข้ามถนนไว้กับกฎหมายหรือการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ใช้รถเพียงอย่างเดียวไม่ได้ .. มันเสี่ยงเกินไป **เราต้องจัดการทั้งระบบ.. ให้เกิดระบบที่ปลอดภัยในการข้ามถนน

หมวด B – เรื่องเกี่ยวกับรถใหญ่

B1 – จยย.ไถ่รถใหญ่ case 1

วันพุธที่ 5 สิงหาคม 2563 เวลา 08.45 น. สถานที่เกิดเหตุ หัวถนนพระราม2 ขาเข้า แยกบางปะแก้ว เขตจอมทอง ท้องที่ สน.บางมด มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อายุ 66 ปี) รถบรรทุกพ่วงเบียดกับรถจักรยานยนต์



ภาพถ่ายหลังเกิดเหตุ

ข้อสังเกต

- 1) เวลาเกิดเหตุเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน
- 2) ถนนพระราม2 มีปริมาณรถหนาแน่นตลอดสาย โดยเฉพาะช่วงโมงเร่งด่วน
- 3) จุดที่รถจักรยานยนต์จอดขวางรถบรรทุกพ่วง เป็นจุดอันตราย
- 4) อุบัติเหตุ รถบรรทุก/รถพ่วงชนรถจักรยานยนต์/คนเดินข้ามถนนเกิดบ่อยครั้ง (เดือน 4-7/63 รถบรรทุกชนรถจักรยานยนต์ 18 ราย เป็นรถพ่วงชนรถจักรยานยนต์ 10 ราย)
- 5) ข้อบังคับการห้ามรถบรรทุก10ล้อขึ้นไป,รถพ่วง ถนนพระราม 2 (ทางแยกถนนสุขสวัสดิ์-สุดเขตกทม.), ถนนสุขสวัสดิ์(ทางแยกถนนสุขสวัสดิ์-สุดเขต กทม.) เป็นถนนที่ยกเว้น (17สาย) ที่อนุญาตให้เดินรถบรรทุกได้ตลอดเวลา

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะ

- 1) การแก้ไขระยะสั้น ดำเนินมาตรการให้รถจักรยานยนต์ไม่จอดตรงบริเวณจุดที่เกิดเหตุ เนื่องจากเป็นจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง
- 2) การแก้ไขระยะยาว เช่น ย้ายเสาสัญญาณไฟจราจรได้หรือไม่ หากย้ายไม่ได้ จะทำการแก้ไขหรือมีมาตรการอย่างไรเพื่อลดความเสี่ยงทางกายภาพ

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ

วันที่ 5 สิงหาคม 2563 เวลา 8.45น. สถานที่เกิดเหตุ หัวถนนพระราม 2 ซาเข้า แยกบางปะแก้ว เขตจอมทอง ท้องที่ สน.บางมด มีผู้เสียชีวิต 1 ราย (เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อายุ 66 ปี) รถบรรทุกพ่วงเบียดกับรถจักรยานยนต์

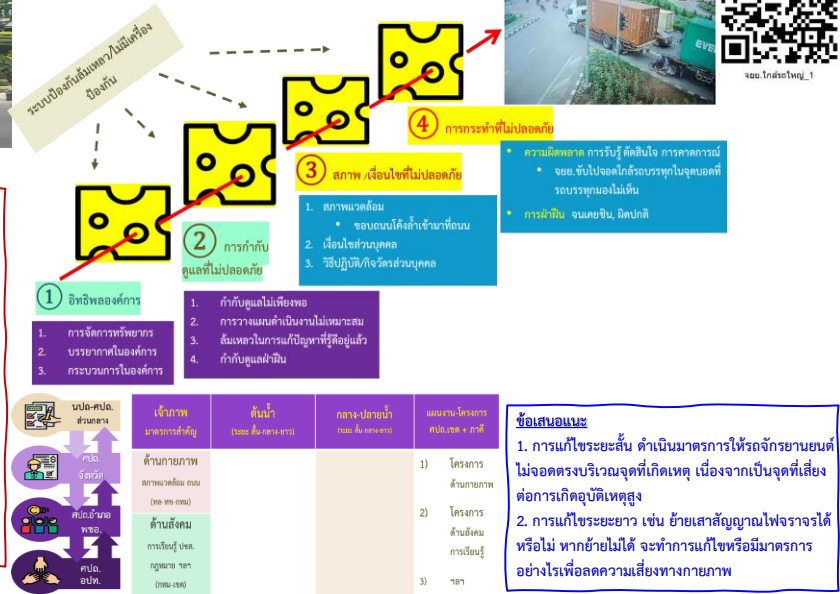
B1 – จยย.ไถ่รถใหญ่ case 1



ภาพถ่ายหลังเกิดเหตุ

ข้อสังเกต

1. เวลาเกิดเหตุเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน
2. ถนนพระราม 2 มีปริมาณรถหนาแน่นตลอดสาย โดยเฉพาะช่วงไม่เร่งด่วน
3. จุดที่รถจักรยานยนต์จอดข้างรถบรรทุกพ่วง เป็นจุดอันตราย
4. อุบัติเหตุ รถบรรทุก /รถพ่วงชนรถจักรยานยนต์ /คนเดินข้ามถนนเกิดบ่อยครั้ง (เดือน 4-7/63 รถบรรทุกชนรถจักรยานยนต์ 18ราย เป็นรถพ่วงชนรถจักรยานยนต์ 10ราย)
5. ข้อบังคับการห้ามรถบรรทุก 10ล้อขึ้นไป ,รถพ่วง ถนนพระราม 2 (ทางแยกถนนสุขสวัสดิ์ -สุดเขตกทม .),ถนนสุขสวัสดิ์ (ทางแยกถนนสุขสวัสดิ์ -สุดเขต กทม .) เป็นถนนที่ยกเว้น (17สาย) ที่อนุญาตให้เดินรถบรรทุกได้ตลอดเวลา



B1 - จยย.ไถ่รถใหญ่_case 2

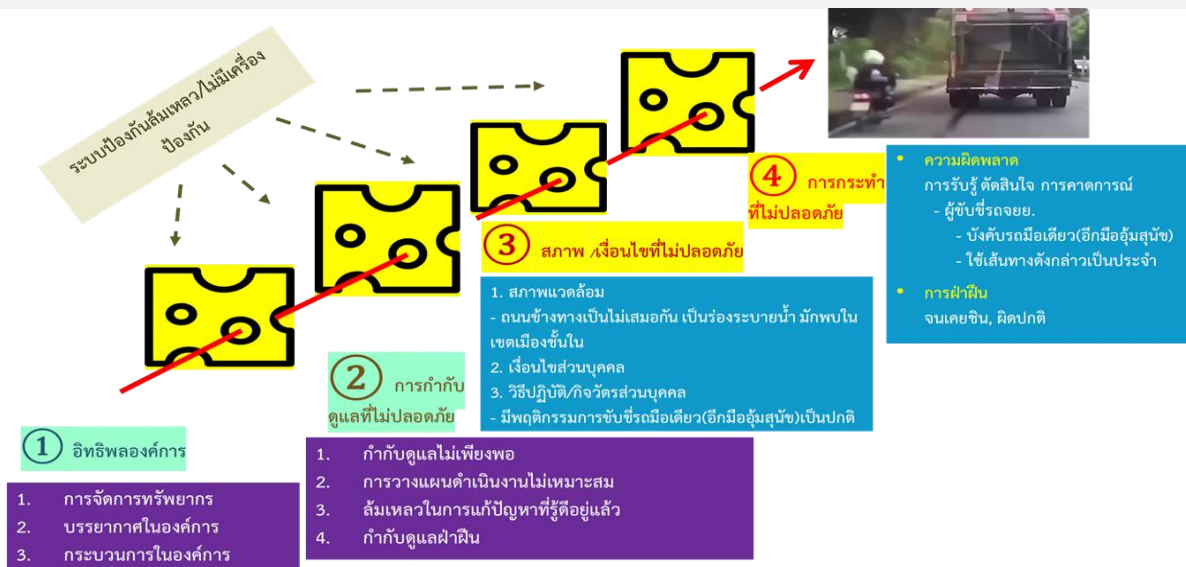
วันเสาร์ที่ 22 สิงหาคม 2563 เวลา 16.20น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนทวีวัฒนา-กาญจนาภิเษก17 (ถนน 2 เลนสวนกัน ไม่มีเกาะกลาง มีฟุตบาท ไม่มีไหล่ทาง) เขตทวีวัฒนา ท้องที่ สน.ศาลาแดง รถจักรยานยนต์ (อุ้มสุนัข แล้วขับขี่รถ ใช้มือข้างเดียวบังคับรถ) แชนซ้ายแล้วเสียหลักล้มไปด้านขวาชนกับรถเก็บขยะกทม.ที่วิ่งอยู่เลนซ้ายสุด ผู้เสียชีวิตเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อายุ 54 ปี



ข้อสังเกต

- 1) อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์แซงด้านซ้ายของรถบรรทุก ในพื้นที่แคบ เกิดขึ้นบ่อยครั้ง
- 2) การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้มือข้างเดียวบังคับรถ (อีกมือถือของหรืออุ้มเด็ก/สุนัข) มีให้เห็นทั่วไป
- 3) พฤติกรรมใช้มือข้างเดียวบังคับรถจักรยานยนต์ + การแซงด้านซ้ายของรถบรรทุกในพื้นที่แคบ = ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตสูงมาก

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะ

- 1) เสนอ ศปด.จังหวัดพิจารณาจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ หรือการรณรงค์ใหญ่ ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับรู้ถึงความเสี่ยงและการรับรู้ความเสี่ยงขณะบังคับรถโดยใช้มือข้างเดียว (ขณะที่มืออีกข้างถือของ) เมื่อต้องซิกแซกตามรถหรือตีคู่รถใหญ่มีจุดอันตราย เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมลักษณะดังกล่าว
- 2) ติดป้ายเตือนที่ท้ายรถใหญ่ / รถบรรทุกให้เห็นชัดเจน หรือจัดทำสติ๊กเกอร์กึ่งสะท้อนแสงมีข้อความเตือนสั้น ๆ กระชับ เช่น เลี่ยงการแซงซ้าย เป็นต้น
- 3) จัดอบรมพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยในประเด็นดังกล่าว โดยการให้ผู้ขับขี่รถเปิดไฟใหญ่หน้ารถ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งวิธีที่ช่วยให้รถอื่นมองเห็นได้ชัดเจน

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ



ข้อสังเกต

1. อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์แซงด้านซ้ายของรถบรรทุก ในพื้นที่แคบ เกิดขึ้นบ่อยครั้ง
2. การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้มือข้างเดียวบังคับรถ (ถือมือถือของหรืออัมตะ/สุนัข) มีให้เห็นทั่วไป
3. พฤติกรรมใช้มือข้างเดียวบังคับรถจักรยานยนต์ + การแซงด้านซ้ายของรถบรรทุกในพื้นที่แคบ = ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตสูงมาก

วันเสาร์ที่ 22 สิงหาคม 2563 เวลา 16.20น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนทวีวัฒนา -กาญจนาภิเษก 17 (ถนน 2 เลนสวนกัน ไม่มีเกาะกลาง มีฟุตบาท ไม่มีไหล่ทาง) เขตทวีวัฒนา ท้องที่ สน.ศาลาแดง รถจักรยานยนต์ (อัมตะแล้วขับซัด ใช้มือข้างเดียวบังคับรถ) แซงซ้ายแล้วเสียหลักล้มไปด้านขวาชนกับรถเก็บขยะ กทม. ที่วิ่งอยู่เลนซ้ายสุด ผู้เสียชีวิตเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อายุ 54 ปี

B1 - จยย.ไถ่รถใหญ่ case 2



จยย.ไถ่รถใหญ่_2



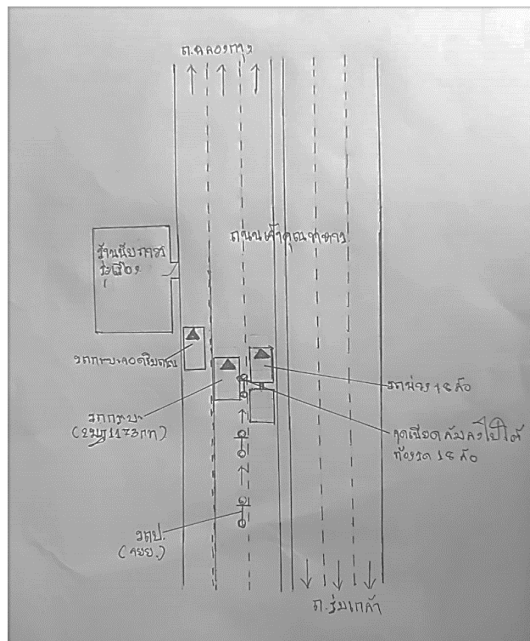
ข้อเสนอแนะ

1. เสนอ ศปด.จังหวัดพิจารณาจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ หรือการรณรงค์ใหญ่ ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับรู้ถึงความเสี่ยงและการรับรู้ความเสี่ยงขณะบังคับรถโดยใช้มือข้างเดียว (ขณะที่มืออีกข้างถือของ) เมื่อต้องซิกแซกตามรถหรือตีคู่รถใหญ่มีจุดอันตราย เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมลักษณะดังกล่าว
2. ติดป้ายเตือนที่ท้ายรถใหญ่ / รถบรรทุกให้เห็นชัดเจน หรือจัดทำสติ๊กเกอร์กึ่งสะท้อนแสงมีข้อความเตือนสั้น ๆ กระชับ เช่น เลี่ยงการแซงซ้าย เป็นต้น
3. จัดอบรมพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยในประเด็นดังกล่าว โดยการให้ผู้ขับขี่รถเปิดไฟใหญ่หน้ารถ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งวิธีที่ช่วยให้รถอื่นมองเห็นได้ชัดเจน

B1 - จยย.ใกล้รัถใหญ่_case 3

วันที่ 15 ก.ค. 2564 บริเวณถนนเจ้าคุณทหาร ด้านถนนร่มเกล้ามุ่งหน้าถนนลาดกระบัง หน้าร้านชัยถาวร
รุ่งเรือง แขวงลำปลาทิว เขตลาดกระบัง ท้องที่ สน.ฉลองกรุง (บก.น.3)

พุดติการณ์ ชายอายุ 23 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ PCX ออกจากที่พักแถวเคหะร่มเกล้ากำลังจะรีบไปทำงานในนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบังโดยขับขี่มาตามถนนเจ้าคุณทหาร จากด้านถนนร่มเกล้ามุ่งหน้าถนนฉลองกรุง โดยมีรถกระบะวิ่งอยู่ด้านหน้าในช่องทางที่2นับจากซ้ายสุดและมีรถพ่วง 18 ล้อวิ่งอยู่ด้านหน้าในช่องทางขวาสุด เมื่อถึงบริเวณหน้าร้านชัยถาวรรุ่งเรือง รถจักรยานยนต์ได้วิ่งแทรกเข้าไประหว่างช่องรถกระบะกับรถพ่วง ขณะที่วิ่งแทรกได้ไปเบียดด้านข้างรถกระบะ ทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลัก ผก.ล้มลงไปได้ทั้งรถ18ล้อ ทำให้ถูกรถ18ล้อเหยียบบริเวณลำตัว เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ



ข้อสังเกต

- 1) บริเวณที่เกิดเหตุ เป็นอาคารพาณิชย์
- 2) มีรถจอดข้างทางด้านซ้ายสุด อาจเป็นเหตุให้รถจยย.ไม่วิ่งในเลนซ้าย
- 3) มีเครื่องหมายห้ามหยุดรถ(แถบขาวแดง) ริมฟุตบาท บริเวณที่รถจอดข้างทาง
- 4) รถ จยย.ขับแทรกกลางระหว่างรถกระบะ กับรถพ่วง / ขับขึ้นรถจยย.ใกล้จุดอับสายตาของรถใหญ่ เป็นรูปแบบการเกิดเหตุที่พบเห็นบ่อยในกทม.

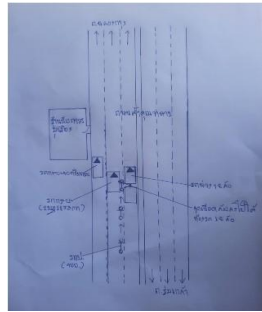
การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



แนวทาง/ข้อหารื้อ

- 1) สร้างการรับรู้ ผ่านช่องทางต่างๆ ในส่วนของอันตรายเมื่อขับซื่รถใกล้รถใหญ่ และภัยเงียบของการจอดรถข้างทางในจุดห้ามจอด
- 2) ศปถ.เขตลาดกระบังร่วมกับสน.ในพื้นที่ เชิญชวนนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบังทำมาตรการองค์กร
- 3) เชิญชวนชุมชนบริเวณที่เกิดเหตุเป็นเจ้าภาพร่วม แม้ว่าผู้เสียชีวิตจะไม่ได้เป็นคนในชุมชน แต่ชุมชนเองก็คงไม่อยากให้มีคน มาเสียชีวิตในพื้นที่(ตามความเชื่อของคนไทย) อาจดึงความมีส่วนร่วมของชุมชนได้มากขึ้น

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงาน



วันพุธที่ 15 ก.ค. 2564 เวลา 11.23 น. บริเวณถนนเจ้าคุณทหาร ด้านถนนร่มเกล้ามุ่งหน้าถนนลาดกระบัง หน้าร้านชัยธารรุ่งเรือง แขวง ลำปลายมาศ เขตลาดกระบัง ท้องที่ สน.คลองกรัง (บก.น.3)
 พลตรี ธรรม์ ชายอายุ 23 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ PCX ออกจากที่พักแถวโรงแรมเกล้ากำลังจะรีบไปทำงานในนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง โดยขับข้ามตามถนนเจ้าคุณทหาร จากด้านถนนร่มเกล้ามุ่งหน้าถนนลาดกระบัง โดยมีรถกระบะวิ่งอยู่ด้านหน้าในช่องทางซ้ายสุด และมีรถพ่วง 18 ล้อวิ่งอยู่ด้านหน้าในช่องทางขวาสุด เมื่อถึงบริเวณหน้าร้านชัยธารรุ่งเรือง **รถจักรยานยนต์ได้วิ่งแทรกเข้าไประหว่างช่องรถกระบะกับรถพ่วง ขณะวิ่งแทรกได้ไปเบียดด้านข้างรถกระบะ ทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลัก** ล้มลงไปได้ที่ตรง 8 ล้อ ทำให้ถูกรถ 18 ล้อเหยียบบริเวณลำตัว เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ

B1 - จยย. ไกลล์ใหญ่ case 3



จยย. ไกลล์ใหญ่_3

ข้อสังเกต

1. บริเวณที่เกิดเหตุ เป็นอาคารพาณิชย์
2. มีรถจอดข้างทางด้านซ้ายสุด อาจเป็นเหตุให้รถจยย. ไม่วิ่งในเลนซ้าย
3. มีเครื่องหมายห้ามหยุดรถ (แถบขาวแดง) ริมฟุตบาท บริเวณที่รถจอดข้างทาง
4. รถจยย. ขับแทรกกลางระหว่างรถกระบะ กับรถพ่วง/ ขับขี่รถจยย. ไกลล์จุดอับสายตาของรถใหญ่ เป็นรูปแบบการเกิดเหตุที่พบเห็นบ่อยในกทม.



- ความผิดพลาด
- การรับรู้ ผิดใจ การคาดการณ์
- รถจยย. ขับแทรกกลางระหว่างรถกระบะ กับรถพ่วง
- ขับขี่เร็วเกินไป
- ขับขี่เร็วเกินไป
- ขับขี่เร็วเกินไป
- ขับขี่เร็วเกินไป



แนวทาง/ข้อหาข้อหา

ศป.กท.ม.

แนวทาง/ข้อหาข้อหา ศป.กท.ม. โฆษณา สร้างการรับรู้ ผ่านช่องทางต่างๆ ในส่วนของการเตรียมเมื่อขับขี่รถไกลล์ใหญ่ และภัยเงียบของการจอดรอ ข้างทางในจุดห้ามจอด

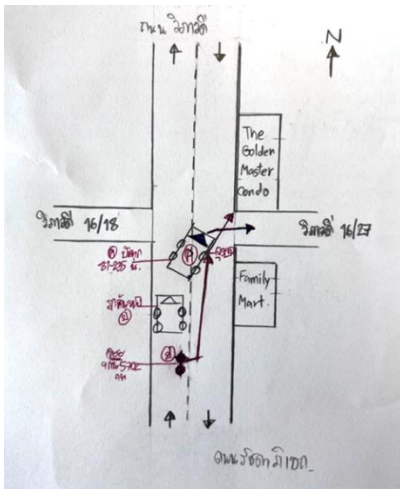
ศป.กท.ม.

1. ศป.กท.ม. เขตลาดกระบัง ร่วมกับ สน.ในพื้นที่ เชิญชวนนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง ห้ามการจอดรถ

2. เชิญชวนชุมชนบริเวณที่เกิดเหตุเป็นเจ้าภาพร่วม แม้ว่าผู้เสียชีวิตจะไม่ได้เป็นคนในชุมชน แต่ชุมชนเองก็คงไม่อยากให้มีคน มาเสียชีวิตในพื้นที่ (ตามความเชื่อของคนไทย) อาจดึงความร่วมมือร่วมใจของชุมชนได้มากขึ้น

B1 – จยย.ไถ่รถใหญ่_case 4

วันอาทิตย์ที่ 15 พ.ค. 65 เวลา 08.24 น. บริเวณปากซอยวิภาวดีรังสิต 16/27 เขตดินแดง ท้องที่ สน.สุทธิสาร รถจักรยานยนต์เฉี่ยวชนกับรถบรรทุกสี่ล้อ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นหญิงอายุ 21 ปี บาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรง เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ พลติการณ์ รถบรรทุก HINO มาตามถนนรัชดาภิเษก ภายในซอยรัชดาภิเษก 19 จากปากซอยมุ่งหน้าท้ายซอย เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้เปิดไฟเลี้ยวขวาและได้เลี้ยวขวาเพื่อจะเข้าซอย เป็นจังหวะเดียวกับที่รถจักรยานยนต์ที่ขับตามหลังมาได้แซงขวามาเฉี่ยวชนรถบรรทุก



ข้อสังเกต

กรณีนี้เกิดจากการตัดสินใจและคาดการณ์ที่ผิดพลาดในการเร่งแซงรถบรรทุก จะเห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงด้านขวาในจังหวะที่รถบรรทุกกำลังเลี้ยวขวา โดยรถบรรทุกเปิดไฟเลี้ยวขวาส่งสัญญาณเตือนก่อนเลี้ยวและสภาพแวดล้อมถนนที่แคบและมีเส้นแบ่งถนนไม่ชัดเจน

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ

B1 - จยย. ไก่สดใหญ่ _case 4

วันที่เกิดเหตุ 15พ.ค.65 เวลา 08.24น. บริเวณปากซอยวิภาวดีศรีสัต 16/27 เขตดินแดง ท้องที่ สน .สุทธิสาร
รถจักรยานยนต์เดี่ยวชนกับรถบรรทุกสี่ล้อ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ร่อนจยย. เป็นหญิงอายุ 21ปีบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ เหตุการณ์ รถบรรทุกHINOมาตามถนนรัชดาภิเษก ภายในซอยรัชดาภิเษก 19จากปากซอยมุ่งหน้าท้ายซอย
เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้เปิดไฟเลี้ยวขวาและได้เลี้ยวขวาเพื่อจะเข้าซอย เป็นจังหวะเดียวกับที่ รถจักรยานยนต์ที่ขับตามหลัง
มาได้แซงขวาขึ้นมาเฉี่ยวชนรถบรรทุก

④ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

- ความผิดพลาด การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์
- ผู้ขับขี่ร่อนจยย. แซงด้านขวาในจังหวะที่รถบรรทุกกำลังเลี้ยวขวา (เปิดไฟเลี้ยวขวา)
- อาจคิดว่าแซงพ้น ทันก่อนที่รถบรรทุกจะเลี้ยว
- การฝ่าฝืน จนเคยชิน, ผิดปกติ
- ไม่สวมหมวกนิรภัย

③ สภาพ / เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อม
- ถนนแคบ เส้นแบ่งถนนไม่ชัดเจน
- มีป้ายหาเสียงติดข้างทาง
2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
3. วิถีปฏิบัติ/กิจวัตรส่วนบุคคล

② การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

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

① อิทธิพลองค์การ

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยากาศในองค์การ
3. กระบวนการในองค์การ

ข้อเสนอแนะ

กรณีนี้เกิดจากการตัดสินใจและการคาดการณ์ที่ผิดพลาดในการเร่งแซงรถบรรทุก จะเห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงด้านขวาในจังหวะที่รถบรรทุกกำลังเลี้ยวขวา โดยรถบรรทุกเปิดไฟเลี้ยวขวาส่งสัญญาณเตือนก่อนเลี้ยวและสภาพแวดล้อมถนนที่แคบและมีเส้นแบ่งถนนไม่ชัดเจน

นบอ.ศบอ. ส่วนกลาง	เจ้าภาพ	ต้นน้ำ (ระยะ สั้น กลาง ยาว)	กลาง-ปลายน้ำ (ระยะ สั้น กลาง ยาว)	แผนงาน-โครงการ ศบอ.เขต + ภาคี
ทีมบริหาร	ด้านกายภาพ	สภาพแวดล้อม ถนน (ทส.ทช-ทชม)		1) โครงการด้านกายภาพ
ทีมประสาน	ด้านสังคม	การรับรู้ ปชต.กฎหมาย ฯลฯ (ททท-เขต)		2) โครงการด้านสังคม การเรียนรู้
ศบอ. อบปท.				3) ฯลฯ

B2 – ขนท้ายรถจอดริมทาง_case 1

วันอาทิตย์ที่ 25 ตุลาคม 2563 เวลา 21.15 น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนเชื่อมสัมพันธ์ ซอย4 แขวงโคกแฝด เขตหนองจอก ท้องที่ สน.หนองจอก ลักษณะถนน : ช่วงลงสะพานข้ามคลอง ไฟส่องสว่างน้อย

ลักษณะเหตุ : รถจักรยานยนต์มาจากด้านถนนสุวินทวงศ์มุ่งหน้าหนองจอก เมื่อถึงที่เกิดเหตุเป็นช่วงลงสะพานข้ามคลองขนท้ายรถกระบะ(รถสำนักงานเขตหนองจอก ไม่มีพ.ร.บ.)ที่จอดข้างทางซ้ายมือ ห่างจากสะพานประมาณ15 ม.

ภาพถ่ายหลังเกิดเหตุ



ข้อสังเกต

- 1) ก่อนถึงสะพานข้ามคลอง มีตลาดปิดท้ายขายของ ช่วงเย็นมีรถจอดจำนวนมาก ช่วงเกิดเหตุเป็นเวลาที่ตลาดเลิก เหลือรถกระบะคันเกิดเหตุจอดอยู่คันเดียว
- 2) ผู้เสียชีวิตเป็นคนพื้นที่ อายุ 23 ปีก่อนถึงจุดเกิดเหตุ เส้นแบ่งช่องจราจรไม่ชัดเจน
- 3) มีป้ายห้ามจอดตามช่วงเวลาคือ 06.00 - 10.00 น., 16.00 - 20.00 น.

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะ

- 1) เป็นถนนที่เกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตซ้ำบ่อย ควรประสาน ศปถ.อปท.ในพื้นที่ จัดการถนนเส้นนี้ให้เป็นถนนตัวอย่าง เรื่อง “การจัดการความปลอดภัยทางถนน”
- 2) ตาม Video Clip รถจักรยานยนต์ ไม่ได้เบรกเลย อาจเกิดจากระยะการมองเห็น หรือ รถกระบะที่จอดไม่ได้อยู่ในระยะสายตาทำให้เกิดชนท้าย
- 3) กรณีนี้มีแบบแผน เรื่อง “การจอดรถข้างทาง” และ “รถจักรยานยนต์ที่ชนท้าย” รถที่จอดข้างทาง ซึ่งพบเห็นได้บ่อย จึงควรผลักดันการแก้ไขให้มีการจัดการทั้งสองแบบนี้

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ

วันที่ 25 ตุลาคม 2563 เวลา 21.15 น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนเชื่อมสัมพันธ์ ซอย 4 แขวงโคกแฝด เขตหนองจอก
ท้องที่ ส.น.หนองจอก ลักษณะถนน : ช่วงสะพานข้ามคลอง ไฟส่องสว่างน้อย
ลักษณะเหตุ : **รถจักรยานยนต์** มาจากด้านถนนสู่ทางคู้มุงหน้าหนองจอก เมื่อถึงที่เกิดเหตุเป็นช่วงสะพานข้ามคลอง
ชนท้ายรถกระบะ (รถสำนักงานเขตหนองจอก ไม่มีพ.ร.บ.) **ที่จอดข้างทางซ้ายมือ** ห่างจากสะพานประมาณ 15 ม.

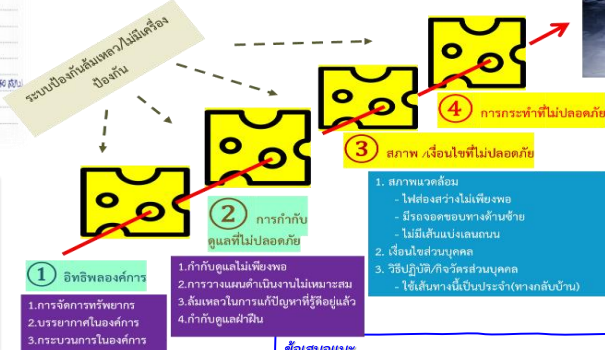
B2 - ชนท้ายรถจอดริมทาง _case 1



ชนท้ายรถจอดริมทาง_1

ภาพถ่ายหลังเกิดเหตุ





ระบบป้องกันล้มเตล/ไม่มีเครื่องป้องกัน

① อิทธิพลองค์การ
 1.การจัดการทรัพยากร
 2.บรรยากาศในองค์การ
 3.กระบวนการในองค์การ

② การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย
 1.กำกับดูแลไม่เพียงพอ
 2.การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม
 3.ล้มเหลวในการแก้ปัญหาที่รู้ที่อยู่แล้ว
 4.กำกับดูแลฝ่าฝืน

③ สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย
 1. สภาพแวดล้อม
 - ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ
 - มีรถจอดขอบทางด้านซ้าย
 - ไม่มีเส้นแบ่งเลนถนน
 2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
 3. วิธีปฏิบัติ/กิจวัตรส่วนบุคคล
 - ใช้เส้นทางนี้เป็นประจำ(ทางกลับบ้าน)

④ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย
 • ความผิดพลาด การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์
 • ความฝ่าฝืน จนเคยชิน, ผิดปกติ
 • กระบะจอดในห้ามจอด



ข้อเสนอแนะ

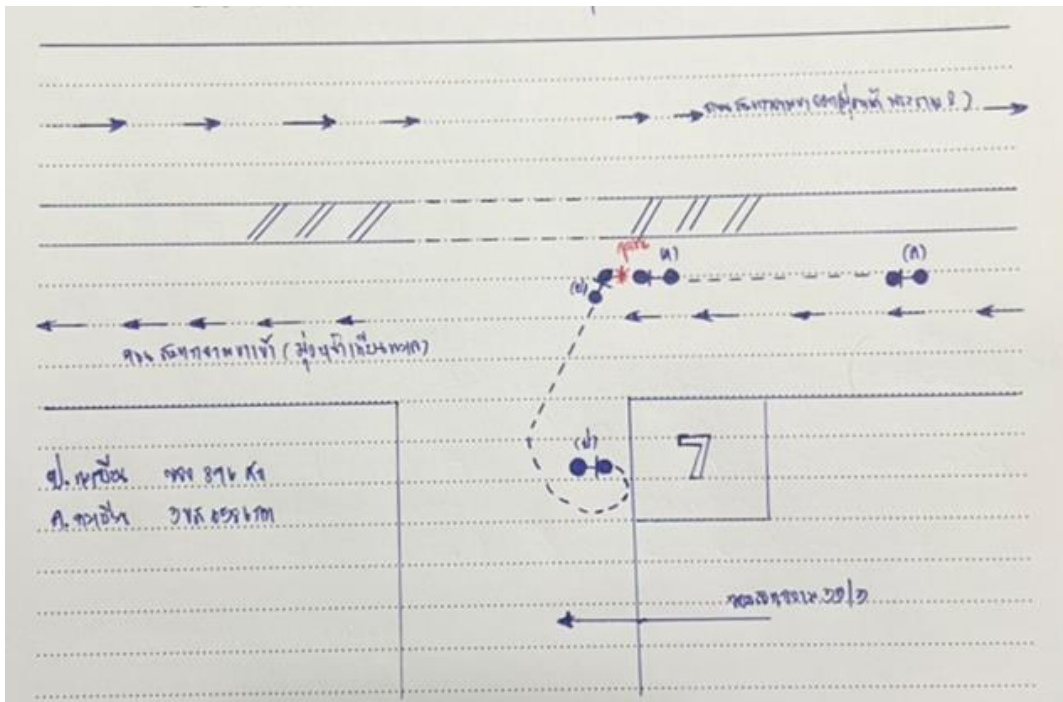
- เป็นถนนที่เกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตซ้ำบ่อย ควรประสาน สปอ.ปท.ในพื้นที่ จัดการถนนเส้นนี้ให้เป็นถนนตัวอย่าง เรื่อง "การจัดการความปลอดภัยทางถนน"
- ตาม Video Clip รถจักรยานยนต์ไม่ได้เบรกเลย อาจเกิดจากระบบมองเห็น หรือ รถกระบะที่จอดไม่ได้อยู่ในระยะสายตาทำให้เกิดชนท้าย
- กรณีนี้มีแบบแผน เรื่อง "การจอดรถข้างทาง" และ "รถจักรยานยนต์ที่ชนท้าย" รถที่จอดข้างทาง ซึ่งพบเห็นได้บ่อย จึงควรผลักดันการแก้ไขให้มีการจัดการทั้งสองแบบนี้

ข้อสังเกต

- ก่อนถึงสะพานข้ามคลองมีตลาดนัดท้ายซอย ช่วงเย็นมีรถจอดจำนวนมาก ช่วงเกิดเหตุเป็นเวลาตลาดเลิก เหลือรถกระบะคันเกิดเหตุจอดอยู่คันเดียว
- ผู้เสียชีวิตเป็นคนพื้นที่ อายุ 23 ปี
- ก่อนถึงจุดเกิดเหตุ เส้นแบ่งช่องจราจรไม่ชัดเจน
- มีป้ายห้ามจอดตามช่วงเวลาคือ 06.00 - 10.00 น., 16.00 - 20.00 น.

B3 – รถจอดปากซอย_case 1

วันอังคารที่ 8 มี.ค. 65 เวลา 23.00 น. บริเวณปากซอยสะเกงาม35/3 ถนนสะเกงาม แขวงสามตำเขต บางขุนเทียน ท้องที่ สน.สามตำ รถจักรยานยนต์ MIO ออกจากซอยเฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์ GPX ที่มาทางตรง เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ MIO ได้รับความเจ็บและเสียชีวิตที่ รพ.พีเอ็มจี ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ GPX ได้รับความเจ็บ



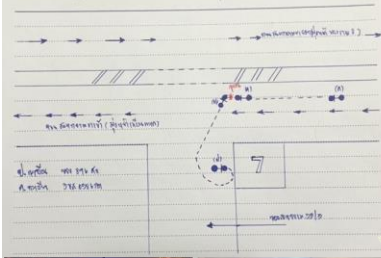
ข้อสังเกต

- 1) ปากซอยมีร้านค้าขายของริมทาง
- 2) มีรถจอดปากซอย ทำให้รถจยย.ที่ออกจากซอยต้องตีวงเลี้ยวเข้าไปในช่องทางเดินรถที่ 2
- 3) รถ จยย.ที่ออกจากซอย และรถ จยย.ที่วิ่งทางตรง มองไม่เห็นกัน เพราะรถที่จอดริมถนนบริเวณปากซอย บดบัง

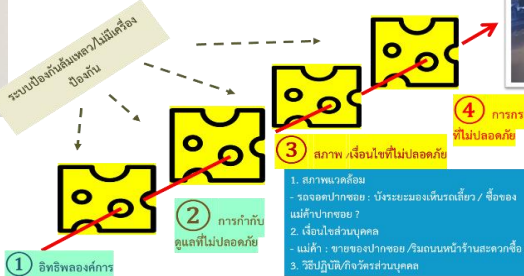
การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ




วันอังคารที่ 8 มี.ค.65 เวลา 23.00น. บริเวณปากซอยสะพาน 35/3 ถนนสะพาน แขวงสาม
 ตำบลบางขุนเทียน ท้องที่ สน. แสมดำ รถจักรยานยนต์ MIO ออกจากซอยเดียวชน
รถจักรยานยนต์ GPX ที่มทางตรง เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ MIO ได้รับบาดเจ็บและ
 เสียชีวิตที่ รพ. พิธีเมจิ ส่วนผู้ขับ ขี่รถจักรยานยนต์ GPX ได้รับบาดเจ็บ



1. สภาพรถคันชน
 - รถมอเตอร์ไซด์ยี่ห้อ MIO สีดำ
 - หมายเลขทะเบียน กข 1234

2. สภาพรถคันชน
 - รถมอเตอร์ไซด์ยี่ห้อ GPX สีแดง
 - หมายเลขทะเบียน กข 5678

3. การตรวจพยาน
 1. สภาพแวดล้อม : บริเวณถนนลาดยาง / ซอย
 2. สภาพรถคันชน : รถมอเตอร์ไซด์ยี่ห้อ MIO สีดำ
 3. สภาพรถคันชน : รถมอเตอร์ไซด์ยี่ห้อ GPX สีแดง

4. การตรวจพยาน
 1. สภาพแวดล้อม : บริเวณถนนลาดยาง / ซอย
 2. สภาพรถคันชน : รถมอเตอร์ไซด์ยี่ห้อ MIO สีดำ
 3. สภาพรถคันชน : รถมอเตอร์ไซด์ยี่ห้อ GPX สีแดง

B3 - รถมอเตอร์ไซด์ตก case 1



รถมอเตอร์ไซด์ตก_1

ข้อสังเกต

1. ปากซอยมีร้านค้าขายของริมทาง
2. มีรถจอดปากซอย ทำให้รถชน. ที่ออกจากซอยต้องวิ่งเลี้ยวเข้าไปในช่องทางเดินรถที่
3. รถจอด. ที่ออกจากซอย และรถชน. ที่วิ่งทางตรงมองไม่เห็นกันเพราะรถที่จอดครั้นถนนบริเวณปากซอยแคบ

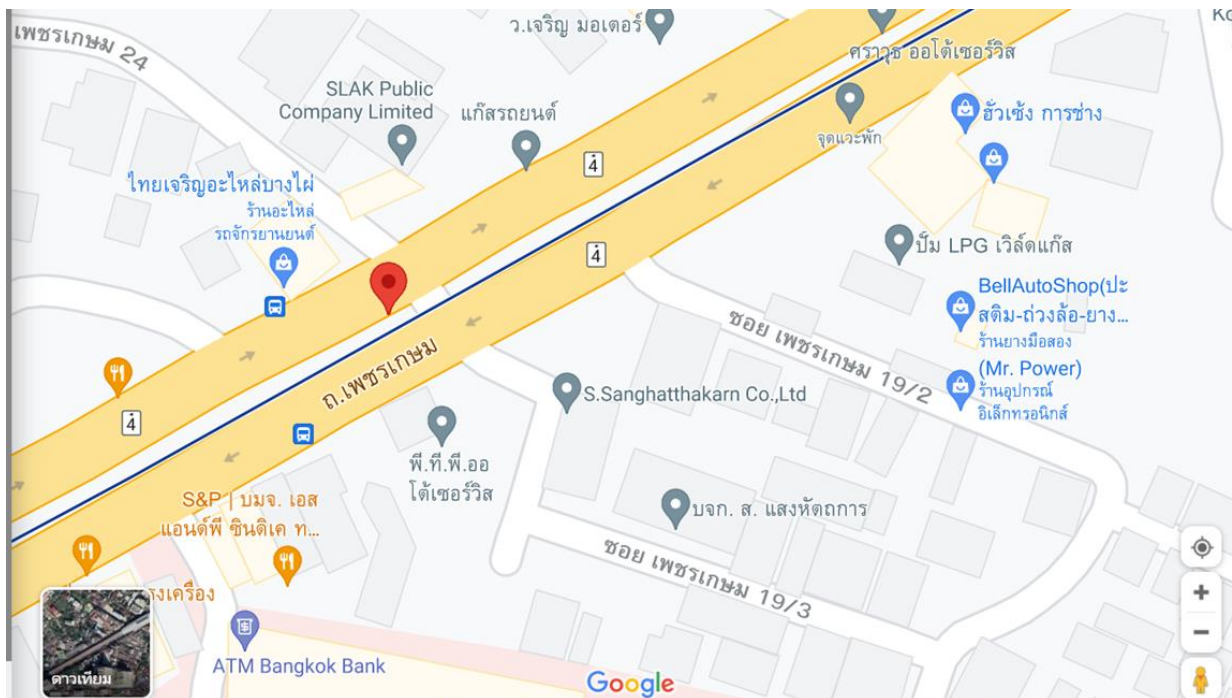
เจ้าภาพ	ด้านน้ำ	กลาง-ปลายน้ำ	แผนงาน-โครงการ
มาตรการสำคัญ	ด้านกายภาพ	ด้านสังคม	1) โครงการด้านกายภาพ
สภาพแวดล้อม ถนน (ทล-ทช-กรม)	ด้านสังคม	การปรับปรุง บ่อ, ถนน, ฯลฯ (กรม-เขต)	2) โครงการด้านสังคม การเรียนรู้
			3) ฯลฯ

B4 – เบรกรถเสียหลัก_case 1

วันที่ 16-03-64 เวลา 13.30 บริเวณเพชรเกษมขาเข้าซอยเพชรเกษม 24/1 เขตภาษีเจริญ ท้องที่ สน.ภาษีเจริญ สภาพถนน แบ่งช่องทางเดินรถเป็น 6 ช่อง ฝั่งละ 3 ช่อง มีเกาะกลางถนน

พฤติกรรม รถจักรยานยนต์ขับขึ้นมาตามถนนเพชรเกษม มุ่งหน้าวงเวียนใหญ่ในช่องทางเดินรถที่ 2 นับจากซ้าย โดยขับเข้าไปใกล้รถเมล์ที่วิ่งอยู่ช่องทางเดินรถที่ 1 มุ่งหน้าทิศทางเดียวกัน เมื่อถึงที่เกิดเหตุ รถจักรยานยนต์ได้เบรกเนื่องจากรถคันหน้าชะลอตัวแล้วเกิดเสียหลักล้มไปหารถเมล์ทางซ้ายมือ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่(หญิง) อายุ 33 ปี ถูกล้อหลังรถเมล์ทับศีรษะเสียชีวิต(นำส่งนิติเวชศิริราช) รถจักรยานยนต์คันเกิดเหตุไม่มีประกันภัยตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ





ข้อสังเกต

- 1) ในกรุงเทพฯ จะพบเห็นรถจักรยานยนต์วิ่งในช่องทางเดินรถที่ 2,3 มากกว่าช่องทางเดินรถที่ 1 นับจากซ้าย ในกรณีนี้ รถเมล์วิ่งในช่องทางเดินรถที่ 1 นับจากซ้าย รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จึงมาวิ่งในช่องทางเดินรถที่ 2 และ 3
- 2) รถจักรยานยนต์มักขับขึ้นไหล่รถใหญ่ เช่น รถเมล์ รถบรรทุก ทำให้เกิดความเสี่ยง ทั้งจากจุดอับสายตาของรถใหญ่ ทั้งแรงดูดของรถใหญ่ที่อาจทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลักล้ม หรือกรณีเสียหลักล้มเข้าไปหารถใหญ่แล้วถูกทับ
- 3) รถจักรยานยนต์ขับขึ้นตามหลังรถคันที่วิ่งอยู่ด้านหน้าในระยะใกล้ เมื่อรถคันด้านหน้าชะลอทำให้รถจักรยานยนต์ต้องเบรกรถกระทันหัน

เพิ่มเติม

เมื่อพิจารณาความเสี่ยงที่เกิดขึ้น ต้องวิเคราะห์เจ้าภาพแก้ไขให้ชัดเจน เพื่อกำกับ ติดตามการแก้ไข รวมถึงประสานให้เกิดมาตรการความปลอดภัย (Safety) ที่นอกเหนือมาตรการปกติ ให้มีการเตรียมการเฉพาะมากกว่าปกติ และควรขยายหาแนวทางปฏิบัติเรื่อง Safety โดยทำเป็นข้อตกลงระหว่างหน่วยงาน

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะ

- 1) ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ ผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงการอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างเครือข่ายกระจายข่าวสาร
- 2) รมรณรงค์ให้หลีกเลี่ยงการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เข้าใกล้รัถใหญ่

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงาน

B4 – เบรกรถเสียหลัก case 1



วันที่ 16-03-64 เวลา 13.30 บริเวณเพชรเกษมขาเข้าซอยเพชรเกษม 24/1 เขตภาษีเจริญ ท้องที่ สน .ภาษีเจริญ
สภาพถนน แบ่งช่องทางเดินรถเป็น 6 ช่อง ฝั่งละ 3 ช่อง มีเกาะกลางถนน

เหตุการณ์ รถจักรยานยนต์ขับขึ้นตามถนนเพชรเกษม มุ่งหน้าวงเวียนใหญ่ในช่องทางเดินรถที่ 2 ขับจากซ้าย โดยขับเข้าไปใกล้รถเมล์ที่วิ่งอยู่ช่องทางเดินรถที่ 1 มุ่งหน้าทิศทางเดียวกัน เมื่อถึงที่เกิดเหตุ **รถจักรยานยนต์ได้เบรกล้มเนื่องจากรถคันหน้าชะลอตัวแล้วเกิดเสียหลักล้มไปหารถเมล์ทางซ้ายมือ** เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ (หญิง) อายุ 33 ปี ถูกล้อหลังรถเมล์ทับศีรษะเสียชีวิต (นำส่งนิติเวชศิริราช) รถจักรยานยนต์คันเกิดเหตุไม่มีประกันภัยตามพ .ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ





รถเบรกล้มแล้วล้มไปหารถเมล์
ฝั่งซ้าย

4 การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

3 สภาพจราจรไม่ปลอดภัย
 1. สภาพแวดล้อม
 2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
 3. วิถีปฏิบัติ/กิจกรรมส่วนบุคคล

2 การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย
 1. กำกับดูแลไม่เพียงพอ
 2. การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม
 3. ต้มเหลวในการแก้ปัญหาที่รู้ที่อยู่แล้ว
 4. กำกับดูแลล่าช้า

1 อิทธิพลองค์การ
 1. การจัดการทรัพยากร
 2. บรรยากาศในการจัดการ
 3. กระบวนการในการจัดการ

ข้อเสนอแนะ

- ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ ผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงการอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างเครือข่ายกระจายข่าวสาร
- รณรงค์ให้หลีกเลี่ยงการขับซัดรถจักรยานยนต์เข้าใกล้รถใหญ่

เพิ่มเติม

เมื่อพิจารณาความเสี่ยงที่เกิดขึ้น ต้องวิเคราะห์ภาพแก้ไขให้ชัดเจน เพื่อกำกับ ติดตามการแก้ไข รวมถึงประสานให้เกิดมาตรการความปลอดภัย(Safety) ที่นอกเหนือมาตรการปกติให้มีการเตรียมการเฉพาะมากกว่าปกติ และควรขยับหาแนวทางปฏิบัติเรื่อง Safety โดยทำเป็นข้อตกลงระหว่างหน่วยงาน

ข้อสังเกต

- ในกรุงเทพมหานครพบเห็นรถจักรยานยนต์วิ่งในช่องทางเดินรถที่ 3 มากกว่าช่องทางเดินรถที่ 2 นับจากซ้าย ในกรณีนี้ รถเมล์วิ่งในช่องทางเดินรถที่ 2 นับจากซ้าย รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จึงวิ่งมาวิ่งในช่องทางเดินรถที่ 2 และ 3
- รถจักรยานยนต์มักขับชิดใกล้รถใหญ่ เช่น รถเมล์ รถบรรทุก ทำให้เกิดความเสี่ยง ทั้งจากจุดอับสายตาของรถใหญ่ ทั้งแรงดูดของรถใหญ่ที่อาจทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลักล้ม หรือกรณีเสียหลักล้มเข้าไปหารถใหญ่แล้วถูกทับ
- รถจักรยานยนต์ขับชิดตามหลังรถคันที่วิ่งอยู่ด้านหน้าในระยะใกล้ เมื่อรถคันด้านหน้าชะลอทำให้รถจักรยานยนต์ต้องเบรกรถทันหัน

หมวด C – ตัดกระแสรถ

C1 – จุดกลับรถ_case 1

วันศุกร์ที่ 21 สิงหาคม 2563 เวลา 07.30น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนนิมิตรใหม่ บริเวณจุดกลับรถใกล้เคียงปากซอยนิมิตรใหม่53 (ถนน6เลน แบ่งฝั่งละ3เลน มีเกาะกลาง) เขตคลองสามวา ท้องที่ สน.นิมิตรใหม่

พฤติกรรม รถจักรยานยนต์รับจ้าง(อายุ56ปี)ได้รับผู้โดยสาร(อายุ57ปี)และหลานไปส่งที่โรงเรียน ขากลับได้ขับขี่รถมาตามถนนนิมิตรใหม่จากด้านลำลูกกา มุ่งหน้ามีนบุรีเมื่อถึงที่เกิดเหตุเป็นจุดกลับรถ รถจักรยานยนต์ได้เลี้ยวขวากลับรถ จะมุ่งหน้าลำลูกกา โดยตัดช่องทางจะมายังช่องทางซ้ายสุด เป็นจังหวะเดียวกันที่มีรถกระบะวิ่งทางตรงมาจากมีนบุรีมุ่งหน้าลำลูกกาด้วยความเร็วในช่องทางที่2 นับจากซ้ายสุด เป็นเหตุให้ชนกัน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระเด็นไปกระแทกกับเสาไฟฟ้า ส่วนผู้โดยสารศีรษะกระแทกพื้น เสียชีวิตในที่เกิดเหตุทั้งสองราย



ข้อสังเกต

- 1) รถจยย.กลับรถแล้วไม่ชิดขวา แต่ตัดตรงมาเลนซ้ายสุดเลย ในขณะที่รถกระบะขับมาด้วยความเร็วและเปลี่ยนเลนไปมา
- 2) ถนนที่เกิดเหตุเป็นถนนทางตรง รถที่สัญจรไปมามีใช้ความเร็ว

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะ

- 1) ศปถ.จังหวัด หรือ ศปถ.อปท.ในพื้นที่จัดทำมาตรการจัดการความเร็วในการขับขี่บนถนน
- 2) สื่อสารประชาสัมพันธ์ให้เห็นความเสี่ยงในการขับขี่ด้วยความเร็ว หรือป้ายแจ้งเตือนการกลับรถ โดยเฉพาะการกลับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด
- 3) ประสานงานขนส่งฯ หรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดการด้านกายภาพเพื่อให้รถมีการชะลอความเร็ว

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงาน



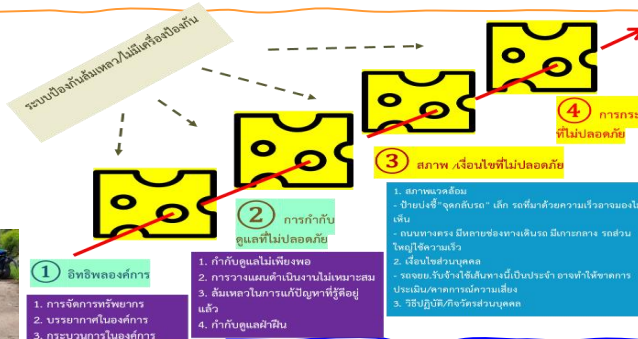
วันศุกร์ที่ 21 สิงหาคม 2563 เวลา 07.30 น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนมิตรใหม่ บริเวณจุดกลับรถใกล้เคียงปากซอยมิตรใหม่ 53 (ถนน 6 เลน แบ่งฝั่งละ 3 เลน มีเกาะกลาง) เขตคลองสามวา ท้องที่ สน. มิตรใหม่

พยานผู้ร่วม **รถจักรยานยนต์ รับจ้าง** (อายุ 56 ปี) ได้รับผู้โดยสาร (อายุ 57 ปี) และหลานไปส่งที่โรงเรียน ขากลับได้ขับขึ้นรถมาตามถนนมิตรใหม่จากด้านซ้ายลูกกา มุ่งหน้ามีบุรีเมื่อถึงที่เกิดเหตุเป็นจุดกลับรถ รถจักรยานยนต์ได้ **เลี้ยวขวากลับรถ** จะมุ่งหน้าลูกกา โดย **ตัดช่องทางจะมายังช่องทางซ้ายสุด** เป็นจังหวะเดียวกับที่มี **รถกระบะวิ่งทางตรง** มาจากมีบุรีมุ่งหน้าลูกกาด้วยความเร็วในช่องทางที่ 2 นับจากซ้ายสุด **เป็นเหตุให้ชนกัน** ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระเด็นไปกระแทกกับเสาไฟฟ้า ส่วนผู้โดยสารศีรษะกระแทกพื้น เสียชีวิตในที่เกิดเหตุทั้งสองราย

C1 – จุดกลับรถ _case 1



จุดกลับรถ_1



ข้อสังเกต

- รถจยย. กลับรถแล้วไม่ชิดขวา แต่ตัดตรงมาเลนซ้ายสุดเลย ในขณะที่รถกระบะขับมาด้วยความเร็วและเปลี่ยนเลนไปมา
- ถนนที่เกิดเหตุเป็นถนนทางตรง รถที่สัญจรไปมามีใช้ความเร็ว

ข้อเสนอแนะ

- สภ.จังหวัด หรือ สภ.อ.ทป.ในพื้นที่จัดทำมาตรการจัดการความเร็วในการขับขึ้นถนน
- สื่อสารประชาสัมพันธ์ให้เห็นความเสี่ยงในการขับด้วยความเร็ว หรือป้ายแจ้งเตือนการกลับรถ โดยเฉพาะการกลับรถตัดหน้าในระยาระยะชิด
- ประสานงานขนส่งฯ หรือภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดการด้าน ภาพภาพเพื่อให้เกิดการชะลอความเร็ว

C1 – จุดกลับรถ_case 2

วันที่ 20 กันยายน 2563 เวลา 08.30 น. ที่เกิดเหตุ บริเวณจุดกลับรถหน้าบริษัทพัสดุภัณฑ์ไทย ถนนเลียบมอเตอร์เวย์กรุงเทพ-ชลบุรี แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง ท้องที่ สน.จระเข้เงิน้อย

ลักษณะถนน : จุดกลับรถเกาะกลาง(ฝั่งขาเข้า มีป้ายห้ามรถตั้งแต่หกล้อขึ้นไปกลับรถ และฝั่งขาออก มีป้ายห้ามเลี้ยวขวา)

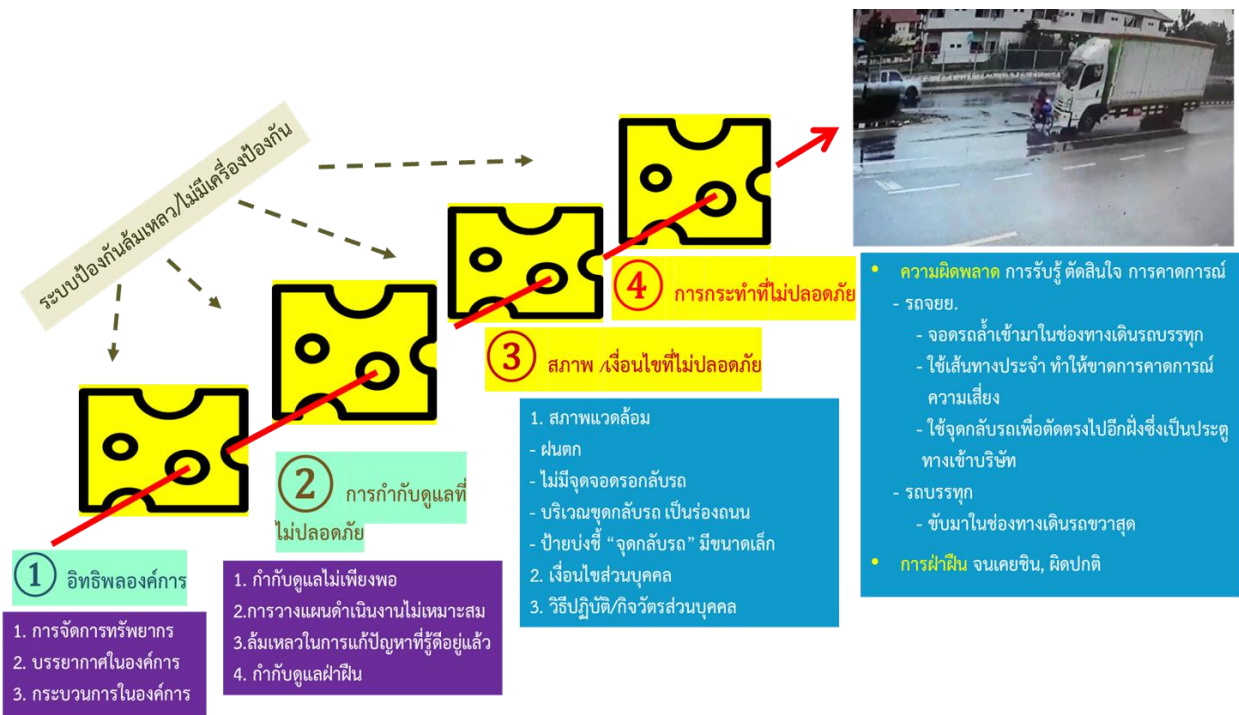
เหตุการณ์ รถจักรยานยนต์มาจากฝั่งขาเข้า เมื่อถึงจุดกลับรถได้เลี้ยวตัดหน้ารถบรรทุกหกล้อที่วิ่งทางตรง ฝั่งขาออกผู้เสียชีวิตเป็นชายอายุ 46 ปี ทำงานที่บริษัทพัสดุภัณฑ์ไทย



ข้อสังเกต

- 1) ผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางประจำและเกิดความเคยชิน ขาดความระมัดระวัง
- 2) ที่ทำงานอยู่ตรงกับจุดกลับรถ และตรงไปเป็นมอเตอร์เวย์ ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์จึงกลับรถบริเวณดังกล่าว
- 3) ป้ายเตือนต่าง ๆ ค่อนข้างเล็กและเตี้ย ทำให้รถบรรทุกมองไม่เห็น

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะ

- 1) เชิญชวนบริษัทพัสตุภัณฑ์ไทย ทำมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน
- 2) ปรับปรุงกายภาพให้ชัดเจน
- 3) นำเสนอ - ติดตามผลผ่านช่องทางต่างๆของ ศปถ.จังหวัด/ศปถ.อปท.

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ



วันที่ 20 กันยายน 2563 เวลา 8.30 น. ที่เกิดเหตุ บริเวณจุดกลับรถหน้าบริษัทสุทัศน์ไทย ถนนเลียบมอเตอร์เวย์กรุงเทพ-ชลบุรี แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง ท้องที่ สน.จระเข้ใหญ่
ลักษณะถนน : จุดกลับรถเกาะกลาง (ฝั่งขาเข้า มีป้ายห้ามรถคันแต่หักเลี้ยวขึ้นไปกลับรถ และฝั่งขาออก มีป้ายห้ามเลี้ยวขวา)
เหตุการณ์ รถจักรยานยนต์ มาจากฝั่งขาเข้า เมื่อถึงจุด กลับรถ ได้เลี้ยว ตัดหน้ารถบรรทุกทุกทิศทางที่วิ่งทางตรง ฝั่งขาออกผู้เสียชีวิตเป็นชายอายุ 46 ปี ทำงานที่บริษัทสุทัศน์ไทย

C1 - จุดกลับรถ_case 2



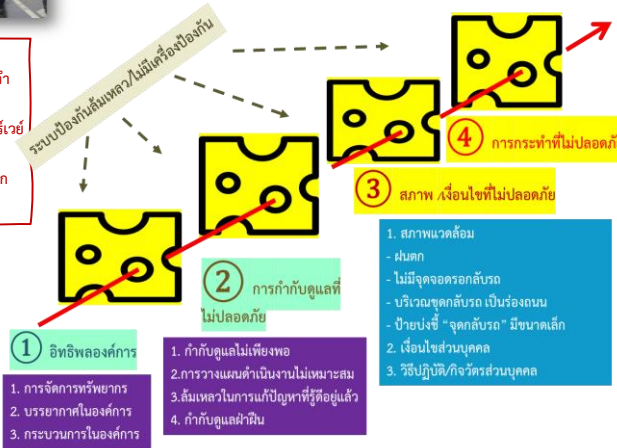
จุดกลับรถ_2

ข้อสังเกต

1. ผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์ใช้เส้นทางนี้เป็นเส้นทางประจำ และเกิดความเคยชิน ขาดความระมัดระวัง
2. ที่ทำงานอยู่ตรงกับจุดกลับรถ และตรงไปเป็นมอเตอร์เวย์ ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์จึงกลับรถบริเวณดังกล่าว
3. ป้ายเตือนต่าง ๆ ค่อนข้างเล็กและเตี้ย ทำให้รถบรรทุกมองไม่เห็น

ข้อเสนอแนะ

1. เชิญชวนบริษัทสุทัศน์ไทย ทำมาตรการองค์กร ด้านความปลอดภัยทางถนน
2. ปรับปรุงกายภาพให้ชัดเจน
3. นำเสนอ - ติดตามผลผ่านช่องทางต่างๆของสปด. จังหวัด/สปด.อปท.



1. จักรยานยนต์เลี้ยว
2. การกีดขวาง
3. สภาพ, เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย
4. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

1. กำกับดูแลไม่เพียงพอ
2. การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม
3. สัมเหตุในการแก้ปัญหาที่รู้ดีอยู่แล้ว
4. กำกับดูแลไม่เพียงพอ

1. สภาพแวดล้อม
2. เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย
3. วิธีปฏิบัติ/กิจกรรมส่วนบุคคล

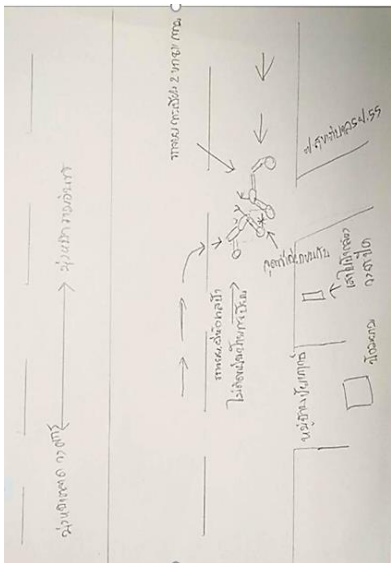


- ความผิดพลาด การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์
- รอดภัย
- จอรถล้ำเข้ามาในช่องทางการจราจร
- ใช้เส้นทางประจำ ทำให้ขาดการคาดการณ์ความเสี่ยง
- ใช้จุดกลับรถเพื่อตัดตรงไปอีกฝั่งซึ่งเป็นประตูทางเข้าบริษัท
- รถบรรทุก
- ขับมาในช่องทางการจราจรผิด
- การฝ่าฝืน จนเคยชิน, ผิดปกติ

C2 – เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด_case 1

วันที่ 3 ก.พ. 64 เวลา 12.50 น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนสุขุมวิท 55 ซอย 55 หน้าหมู่บ้านราชพฤกษ์ (เป็นถนนสี่เลนฝั่งละสองเลน ไม่มีเกาะกลาง) ท้องที่ สน.สายไหม (บก.น.2) เขตสายไหม (กรุงเทพมหานคร)

เหตุการณ์ รถจักรยานยนต์ยี่ห้อเวสป้า 125cc. ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน(ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายเป็นหญิง) กลับจากพักกินข้าวกลางวันเพื่อจะกลับมาทำงานที่โรงงาน โดยขี่ขี่มาจากฝั่งตลาดวงศกร เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้เลี้ยวขวาเพื่อจะเข้าซอยที่ทำงาน ตัดหน้ารถจักรยานยนต์ยี่ห้อยามาฮา เอ็นแม็กซ์ 155cc.(สีแดง) มาทางตรงมุ่งหน้าตลาดวงศกรที่มาด้วยความเร็ว(ไม่มีการเบรก) เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกัน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทางตรงเพศหญิง อาชีพ Grab bike เสียชีวิต



ข้อสังเกต

- 1) รถจักรยานยนต์เลี้ยวขวา ไม่ได้เปิดไฟเลี้ยว อาจเกิดจากด้วยเคยชินเส้นทาง
- 2) รถจักรยานยนต์ทางตรงขี่มาด้วยความเร็วอาจเกิดจากการทำเวลา รับงาน-ส่งของ

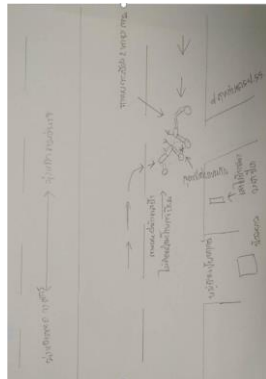
การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



แนวทาง/ข้อหาหรือ

- 1) หาเจ้าภาพขับเคลื่อนเพื่อลดความเสี่ยง เช่น องค์กรที่ผู้ประสบภัยทำงานอยู่
- 2) ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ถึงความเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ



วันที่ 3 ก.พ. 64 เวลา 12.50น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนสุขุมวิท 5 ซอย 55 หน้าหมู่บ้านราชพฤกษ์ (เป็นถนนสี่เลนฝั่งสองเลนไม่มีเกาะกลาง) ท้องที่ สน.สายไหม (บก.น.2) เขตสายไหม (กรุงเทพฯเหนือ)
 เหตุการณ์ รถจักรยานยนต์ ชี้อายุ 125cc. ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน (ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายเป็นหญิง) กลับจากพักกินข้าวกลางวันเพื่อจะกลับมาทำงานที่โรงงาน โดยขี่มาจากฝั่งตลาดวงศกร เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้ เฉี่ยวขวาเพื่อจะเข้าซอยที่ทำงาน ตัดหน้ารถจักรยานยนต์ ชี้อายุ 155cc. (สีแดง) มาทางตรงมุ่งหน้าตลาดวงศกรที่มาด้วยความเร็ว (ไม่มีการเบรก) เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกัน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทางตรงเพศหญิง อาชีพ Grab bike เสียชีวิต

C2 - เฉี่ยวตัดหน้ากระชากชีวิต case 1



ข้อสังเกต

1. รถจักรยานยนต์เฉี่ยวขวา ไม่ได้เปิดไฟเลี้ยว อาจเกิดจากด้วยเคยชินเส้นทาง
2. รถจักรยานยนต์ทางตรงขี่เข้ามาด้วยความเร็วอาจเกิดจาก การใช้เวลา รับประทานอาหาร

แนวทาง/ข้อหาหรือ

1. หากเจ้าภาพขับเคลื่อนเพื่อลดความเสี่ยง เช่น องค์การที่ผู้ประสบภัยทำงานอยู่
2. ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ถึงความเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง

C2 – เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด_case 2

วันที่ 5 ก.พ.64 เวลา 20.56 น. สถานที่เกิดเหตุ ภายในซอยอารีย์ หน้ากรมประชาสัมพันธ์ (เป็นถนนสองเลนสวนกัน มีไหล่ทาง ไม่มีเกาะกลาง) ท้องที่ สน.พญาไท (บก.น.1) เขตพญาไท (กรุงเทพมหานคร) พฤติการณ์ รถจักรยานยนต์ฮอนด้าฟอร์ซ่า300 สีดำ ขับขี่จากหอพักคุณหญิง (ตรงข้ามกระทรวงการคลัง) เพื่อเดินทางไปร้านชาบูฟุฟู กลางซอยพระราม 6 ซอย30 โดยขับขี่มาตามถนนภายในซอย(ทางตรง) เมื่อมาถึงบริเวณหน้ากรมประชาสัมพันธ์ มีรถยนต์ที่ขับมาจากทิศทางตรงข้ามได้เลี้ยวขวาเพื่อเข้ากรมประชาสัมพันธ์ตัดหน้า เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนทางด้านขวาของรถจักรยานยนต์ ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นชาย อายุ34ปีได้รับบาดเจ็บ



ข้อสังเกต

- 1) รถยนต์เลี้ยวขวา โดยเปิดไฟสัญญาณแล้วเลี้ยวทันที
- 2) รถจักรยานยนต์ทางตรงขับขี่มาด้วยความเร็วไม่มาก แต่หยุดรถไม่ทันด้วยไม่ทันระวัง และไม่วังชิดซ้าย
- 3) ไม่มีเส้นแบ่งถนน

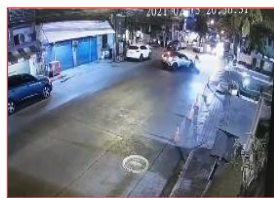
การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะ

- 1) ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตีเส้นแบ่งถนนให้ชัดเจน
- 2) ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ถึงความเสี่ยง,พฤติกรรมเสี่ยง

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ



วันที่ 5 ก.พ.64 เวลา 20.56น.

สถานที่เกิดเหตุ ภายในซอยอารีย์ หน้า กรมประชาสัมพันธ์ (เป็นถนนสองเลนสวนกัน มีไหล่ทาง ไม่มีเกาะกลาง) ท้องที่ สน.พญาไท (บ.ก.น.1) เขตพญาไท (กรุงเทพมหานคร) พุทธการณ รถจักรยานยนต์ ฮอนด้าฟอร์ซ่า 300 สีดำ ขับขี่จากหอพักคุณหญิง (ตรงข้ามกระทรวงการคลัง) เพื่อเดินทางไปร้านชา บูฟู้ กลางซอยพระราม 6 ซอย30 โดยขับขี่ตามถนนภายในซอย (ทางตรง) เมื่อมาถึงบริเวณหน้ากรมประชาสัมพันธ์ มี รถยนต์ที่ขับมาจากทิศทางตรงข้ามได้เลี้ยวขวาเพื่อ เข้ากรมประชาสัมพันธ์ตัดหน้า เป็นเหตุให้เลี้ยวชนทางด้านขวาของรถ จักรยานยนต์ ทำให้ผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์ เป็นชาย อายุ 34ปีได้รับบาดเจ็บ

C2 – เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด _case 2



ข้อสังเกต

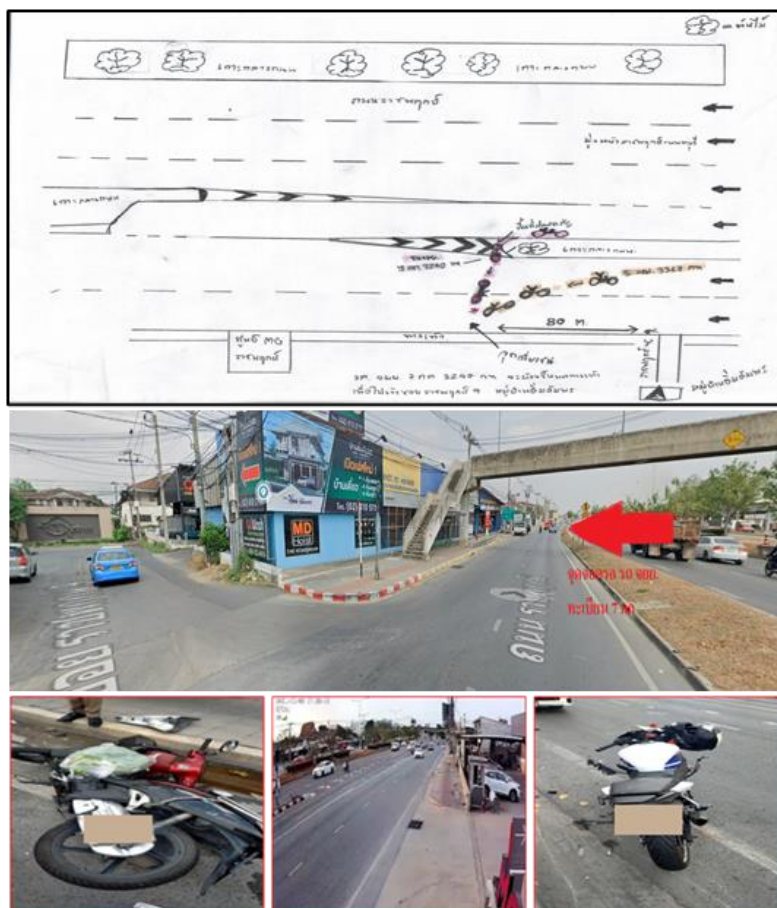
1. รถยนต์เลี้ยวขวา โดยเปิดไฟสัญญาณแล้วเลี้ยวทันที
2. รถจักรยานยนต์ทางตรงขับเข้ามาด้วยความเร็วไม่มาก แต่หยุดรถไม่ทันด้วยไม่ทันระวัง และไม่วังชิดซ้าย
3. ไม่มีเส้นแบ่งถนน



C2 – เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด_case 3

วันที่ 3 มี.ค. 2564 เวลา 07.30 น. บริเวณถนนราชพฤกษ์ หน้าศูนย์จำหน่ายรถยนต์ MG ท้องที่ สน.บางเสาธง (บก.น.7) เขตตลิ่งชัน (กรุงธนเหนือ)

พฤติกรรม ชายอายุ 27 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ฮอนด้าสีขาว มาตามถนนราชพฤกษ์ มุ่งหน้าถนนพราณนก - พุทธมณฑล เมื่อถึงบริเวณหน้าศูนย์จำหน่ายรถยนต์ MG ปราบกฐมีชายอายุ 60 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ฮอนด้าเวฟ 125i สีแดง-ดำ มาจากถนนราชพฤกษ์ ในช่องทางด่วนตัดขวางถนนราชพฤกษ์ ที่รถจักรยานยนต์ฮอนด้าสีขาววิ่งอยู่ในลักษณะตัดหน้าและไม่ได้วิ่งตามช่องทางเดินรถที่กำหนดไว้เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกันบริเวณช่องทางที่ 1 นับจากอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฮอนด้าเวฟ 125i สีแดง-ดำ เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ (เลือดออกในสมอง) ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฮอนด้าสีขาวบาดเจ็บที่ศีรษะ กระดูกโบน้าหักหลายตำแหน่ง (ผู้เสียชีวิตไปตลาดกำลังจะกลับบ้านที่หมู่บ้านอัมมพรราชพฤกษ์)



ข้อสังเกต

- 1) ผู้เสียชีวิตตัดช่องทางเพื่อจะย้อนศรไปหมู่บ้านอัมมพรราชพฤษ์ซึ่งอยู่ในซอยราชพฤษ์ 9
- 2) ผู้บาดเจ็บขับขี่รถจักรยานยนต์ลงจากสะพานข้ามแยกบางแวกด้านนอก ส่วนผู้เสียชีวิตขับขี่รถจักรยานยนต์ลงจากสะพานข้ามแยกบางแวกด้านในช่องทางด่วน
- 3) จุดกลับรถไกล รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จึงใช้วิธีการเช่นนี้ ทำให้บริเวณดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุ(บาดเจ็บ) บ่อยครั้ง
- 4) มักจะมีรถยนต์จอดริมทางซ้ายมือ ช่องทางด่วนห้ามรถจักรยานยนต์วิ่ง แต่พบว่ามียุทธยานยนต์จำนวนมากเข้าไปใช้ ลักษณะคล้ายกับถนนวิภาวดี

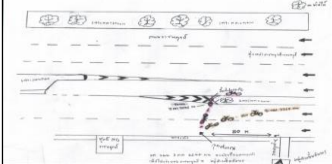
การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



แนวทาง/ข้อหาหรือ

- 1) ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ ผ่านช่องทางต่างๆ
- 2) อบรมให้ความรู้เพื่อสร้างเครือข่ายกระจายข่าวสาร
- 3) ใช้เบรคเอร์ปิดไม่ให้รถจักรยานยนต์ตัดช่องทาง
- 4) ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ในระดับพื้นที่

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ




วันที่ 3 มี.ค. 2564 เวลา 7.30น. บริเวณถนนราชพฤกษ์ หน้าศูนย์จำหน่ายรถยนต์ MG C2 – เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด case 3

ท้องที่ สน.บางเสาธง (บก.น.7) เขตตลิ่งชัน (กรุงเทพมหานคร)

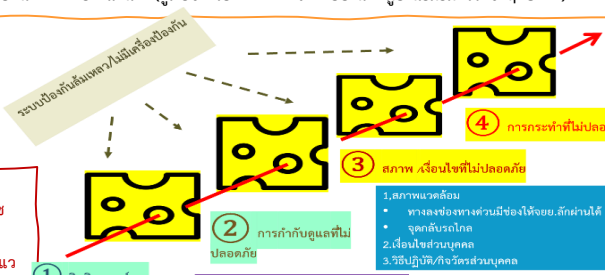
เหตุการณ์ ชายอายุ 27ปี ขับรถจักรยานยนต์ชนตัวสาวมาตามถนนราชพฤกษ์มุ่งหน้าถนนพหลโยธิน -พุทธมณฑล เมื่อถึงบริเวณหน้าศูนย์จำหน่ายรถยนต์ MG ปรากฏมีชายอายุ 60ปี ขับขี่ **รถจักรยานยนต์** ฮอนด้าเวฟ 125i สีแดง -ดำ มาจากถนนราชพฤกษ์ในช่องทางด้านตัดขวางถนนราชพฤกษ์ที่รถจักรยานยนต์ชนตัวสาววิ่งอยู่ในลักษณะ **ตัดหน้า** และไม่ได้อิงตามช่องทางเดินรถที่กำหนดไว้เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ (เลี้ยวออกในสมอง) ส่วนผู้ขับขี่ **รถจักรยานยนต์** ฮอนด้าสาวบาดเจ็บที่ศีรษะ กระดูกโบนัหักหลายตำแหน่ง (ผู้เสียชีวิตไปตลาดกำลังจะกลับบ้านที่หมู่บ้านอัมมพรราชพฤกษ์)



smcscdata_3

ข้อสังเกต

1. ผู้เสียชีวิตตัดช่องทางเพื่อจะย้อนศรไปหมู่บ้านอัมมพรราชพฤกษ์ซึ่งอยู่ในซอยราชพฤกษ์ 9
2. ผู้บาดเจ็บขับขี่รถจักรยานยนต์ลงจากสะพานข้ามแยกบางแวกด้านนอก ส่วนผู้เสียชีวิตขับขี่รถจักรยานยนต์ลงจากสะพานข้ามแยกบางแวกด้านในช่องทางด้าน
3. จุดกลับรถไกล รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จึงใช้วิธีการเช่นนี้ทำให้บริเวณดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุ (บาดเจ็บ) บ่อยครั้ง
4. มักจะมีรถยนต์จอดริมทางซ้ายมือ ช่องทางด้านหน้ารถจักรยานยนต์วิ่ง แต่พบว่ารถจักรยานยนต์จำนวนมากเข้าไปใช้ ลักษณะคล้ายกับถนนวิภาวดี



1. อิทธิพลองค์การ

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยาการในองค์การ
3. กระบวนการในองค์การ

2. การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

1. กำกับดูแลไม่เพียงพอ
2. การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม
3. สัมเหตุในการแก้ปัญหาที่รู้ที่อยู่แล้ว
4. กำกับดูแลผิด

3. สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อม
2. จุดกลับรถไกล
3. วิถีปฏิบัติ/กิจกรรมส่วนบุคคล

4. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

- ความผิดพลาด การรับรู้ สติปัญญา การคาดการณ์
- ขยาย พื้นที่ขับตัดหน้า คาดว่าไม่รอดคิด สัญญาณไฟแดงจึงขึ้นสะพานข้ามแยก แล้วใช้วิธีตัดกระแสรถทางตรงแทน
- การฝ่าฝืน จนดอยจิ้น, ฝัดปกติ
- ผู้ขับซื่อตรงทางตรง มาด้วยความเร็ว
- ผู้ขับซื่อรถตัดหน้า เพื่อจะย้อนศรเข้าซอย

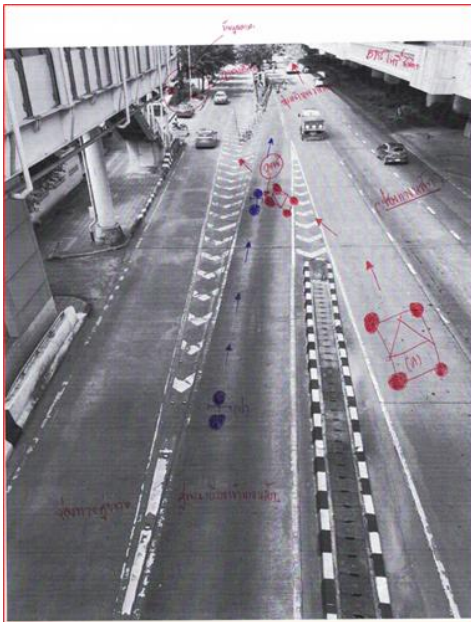
แนวทาง/ข้อหารือ (สปอ.กทท.)

1. ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ ผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงการอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างเครือข่ายกระจายข่าวสาร **สปอ.เขต**
1. ใช้แบริเออร์ปิดไม่ให้รถจักรยานยนต์ตัดช่องทาง 2. ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ในระดับพื้นที่

C2 – เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด_case 4

วันที่ 24 ก.ย.64 เวลา 10.00 น. บริเวณถนนราชพฤกษ์คู่ขนานขาออก ช่วงสถานีรถไฟฟ้า BTS โพธิ์นิมิต ท้องที่ สน.บางยี่เรือ (บก.น.8) เขตธนบุรี (กรุงเทพมหานคร) ที่เกิดเหตุ ถนน 5 เลน เป็นทางเบี่ยงจากช่องทางคู่ขนาน เข้าทางหลักได้ BTS สถานีโพธิ์นิมิต พบรอยครูดบนถนนยาวประมาณ 5 เมตร

พฤติการณ์ รถยนต์โตโยต้า สปอร์ตโรเตอร์ ขับมาตาม ถ.ราชพฤกษ์ขาออก จากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมุ่งหน้าไปทางห้างเดอะมอลล์ท่าพระเพื่อจะไปยังถนนรัชดาภิเษก เมื่อถึงจุดเกิดเหตุเป็นทางเบี่ยงเข้าจากทางคู่ขนาน รถเก๋งฝ่าฝืน เบี่ยงซ้ายออกมาทางขนานเฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์คาวาซากิ นินจา (1000ซีซี) ที่ขับมาตามถ.ราชพฤกษ์ คู่ขนานขาออกตรงไปทางแยกรัชดา-ท่าพระ ทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลักแล่นเฉียงออกไปทางด้านซ้ายมือชนเข้ากับช่องทางเท้า ตัวผู้ขับขี่กระเด็นไปนอนอยู่บนทางเท้าริมถนนราชพฤกษ์ เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ (ผู้ขับขี่รถยนต์ เพศชาย อายุ 54ปี มีใบขับขี่รถตลอดชีพ(วันที่อนุญาต 18ก.ย.34) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพศชาย อายุ 32 ปี สวมหมวกกันน็อค มีใบขับขี่ส่วนบุคคลอายุ 26ม.ค.66)



ข้อสังเกต

- 1) รถยนต์ลักรไ้เบี่ยงออกในช่องทางเข้าซึ่งพฤติกรรมลักษณะเช่นนี้พบเห็นได้ในหลายพื้นที่
- 2) สว.จร.สน.บางยี่เรือแจ้งเพิ่มเติมดังนี้
 - ผู้ขับขี่รถยนต์มีอาชีพขายของใช้เส้นทางดังกล่าวเป็นประจำในวันเกิดเหตุไปรับของที่ตลาดมาลงที่ร้านที่อยู่ในตลาด200ห้อง ตอนเกิดเหตุผู้ขับขี่รถยนต์อ้างว่าหลับใน
 - บริเวณดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุบ่อยโดยเมื่อสองเดือนก่อน ผังตรงข้ามกับcaseนี้ก็เกิดเหตุรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์เฉี่ยวชนชายเร่ร่อนขณะกำลังเดินข้ามถนนจนเสียชีวิต ซึ่งจุดตรงนั้นเป็นจุดทำให้รถฉุกเฉินจอดห่างจากขอบฟุตบาทไม่ถึงเมตรเป็นช่วงทางลงสะพานและเป็นทางโค้งเล็กน้อย มีต้นไม้พุ่มไม้บังทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มองไม่เห็นคนเดินข้ามถนนประกอบกับรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนขับขึ้นเลนขวาเป็นช่วงเวลาเช้ารถใช้ความเร็วนอกจากcaseเสียชีวิตแล้วทั้งสองฝั่งขาเข้า-ออกจะเกิดการเฉี่ยวชนกันบ่อยมากมีอุบัติเหตุแทบทุกวัน

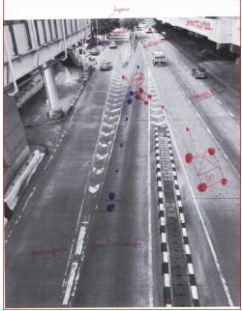
การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะ

เห็นควรให้ ศปถ. เขต ทำหนังสือถึงกรมทางหลวงชนบท(เคสนี้เป็นเคสที่เป็นข่าว เชื่อว่าหากเกิดซ้ำสี่จะเล่นข่าวในลักษณะเป็นจุดที่เกิดเหตุซ้ำๆ) โดยให้เหตุผลว่าเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ ๆ และนำเรื่องนี้เข้าที่ประชุม ศปถ.กทม.

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ

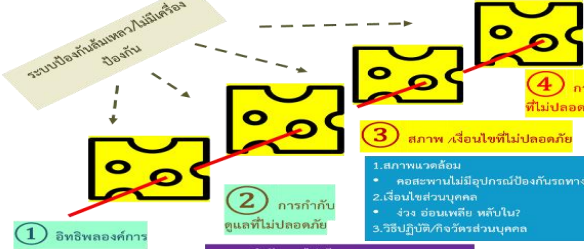



วันที่ 24 ก.ย.64 เวลา 10.00 น. บริเวณถนนราชพฤกษ์คู่ขนานขาออก ช่วงสถานีรถไฟฟ้า BTS โพธิ์นิมิต ท้องที่ สน.บางเขน (บก.บ.8) เขตธนบุรี (กรุงเทพมหานคร) ที่เกิดเหตุ ถนน 5 เลน เป็นทางเบี่ยงจากช่องทางคู่ขนานเข้าทางหลักได้ BTS สถานีโพธิ์นิมิต พบรอยครูดบนถนนยาวประมาณ 5 เมตร

พยานผู้เห็นเหตุการณ์ โดยตัว สปอร์ตโรเตอร์ ขับมาตามด.ราชพฤกษ์ขาออก จากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมุ่งหน้าไปทางห้างเดอะมอลล์ท่าพระ เพื่อจะไปยังถนนรัชดาภิเษก เมื่อถึงจุดเกิดเหตุเป็นทางเบี่ยงเข้าจากทางคู่ขนาน รถมอเตอร์ไซด์คันนี้ เบี่ยงซ้ายออกทางขวาเฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์คันดำขาว นินจา (1000 ซีซี) ที่ขับมาตามด.ราชพฤกษ์ คู่ขนานขาออกตรงไปทางแยกราชดา -ท่าพระ ทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลักแล้วเฉี่ยวออกไปทางด้านซ้ายมือชนเข้ากับของทางเท้า ตัวผู้ขับขี่กระเด็นไปนอนอยู่บนทางเท้าริมถนนราชพฤกษ์ เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ (ผู้ขับขี่รถยนต์คันดำขาว อายุ 54 ปี มีใบขับขี่รถตลอดชีพ (วันที่อนุญาต 18 ก.ย. 34) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คันดำขาว อายุ 32 ปี สวมหมวกกันน็อก มีใบขับขี่ส่วนบุคคลหมดอายุ 26 ม.ค. 66)

C2 - เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด_case 4





1. อิทธิพลของการ

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยากาศในการ
3. กระบวนการในการ

2. การกระทำ

1. ก้าวข้ามเลนไปเพียงพอ
2. การวางแผนไม่เป็นงานไม่เหมาะสม
3. คั่นแถวในการแก้ปัญหาที่รู้ดีอยู่แล้ว
4. ก้าวข้ามเลน

3. สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อม
2. เครื่องใช้ส่วนบุคคล
3. วิถีปฏิบัติ/กิจวัตรส่วนบุคคล

4. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

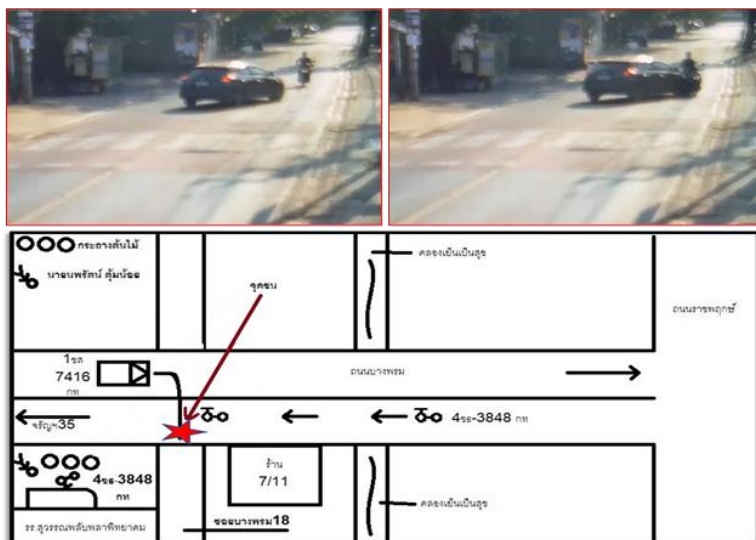
- ความผิดพลาด การรับรู้ ตัดสินใจ การคาดการณ์
- รอยครูดบนพื้นถนนเนื่องจากใช้เลนประจำ
- การฝ่าฝืน จบนัดขึ้น, ผิดปกติ
- รอยครูดฝ่าฝืน เบี่ยงซ้ายออกทางขวา
- จยย. ขับขึ้นช่องทางขวาสุด

ข้อเสนอแนะ

เห็นควรให้ ศปถ.เขต ทำหนังสือถึงกรมทางหลวงชนบท(เคสนี้เป็นเคสที่เป็นข่าว เชื่อว่าหากเกิดซ้ำสี่จะเล่นข่าวในลักษณะเป็นจุดที่เกิดเหตุซ้ำๆ) โดยให้เหตุผลว่าเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ ๆ และนำเรื่องนี้เข้าที่ประชุม ศปถ.กทม.

C2 – เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด_case 5

วันพฤหัสบดีที่ 14 เม.ย. 2565 เวลา 16.15 น. บริเวณถนนบางพรม ปากซอยบางพรม 18 ท้องที่ สน.บางเสาธง (บก.น.7) เขตตลิ่งชัน (กรุงเทพมหานคร) พฤติการณ์ รถยนต์มาจากซอยเจริญสุข 35 มุ่งหน้าถนนราชพฤกษ์ เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้เปิดไฟเลี้ยวขวาแล้วเข้าซอยบางพรม 18 เพื่อไปจอดรถในสถานที่เข้าจอดตัดหน้ารถจักรยานยนต์ที่ลงสะพานข้ามคูน้ำมาทางตรงในเลนตรงข้าม เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับบาดเจ็บมีแผลฉีกขาดขนาดใหญ่ที่ปาก แผลเปิดเท้าขวา ศีรษะกระแทก เข่ารักษาตัวที่ รพ.ศิริราช และ เสียชีวิต วันที่ 15 เม.ย. 2565 สภาพถนน เป็นทางตรง แบ่งช่องทางเดินรถเป็นสองช่องทาง ฝั่งละหนึ่งช่องทาง มีสะพานข้ามคลองขนาดเล็ก สภาพแวดล้อม เป็นแหล่งชุมชน มี 7-11 มีโรงเรียน มีสถานที่ให้เข้าจอดรถ



ข้อสังเกต

ด้านฝั่งรถยนต์ด้วยความที่เป็นคนในพื้นที่จึงใช้ความเคยชินการขับขีเพื่อเลี้ยวรถเข้าซอย โดยที่ไม่ใช้ความระมัดระวัง เช่นเดียวกับรถจักรยานยนต์ที่เป็นคนในพื้นที่เช่นเดียวกัน ขับขี่มาด้วยความเร็วเนื่องจากลงมาจากสะพานข้ามคลอง เมื่อเจอรถยนต์กำลังที่จะเลี้ยวตัดหน้าเข้าซอยจึงเบรก ไม่ทันและทำให้พุ่งชนอย่างแรง คาดว่าปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้มาจากปัจจัยทางด้าน พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ขับขี่ด้วยความเคยชิน ประมาท ไม่ใช้ความระมัดระวัง และมีในส่วนของปัจจัย ทางกายภาพส่วนหนึ่งคือเรื่องของกระถางต้นไม้ขนาดใหญ่บริเวณจุดเกิดเหตุข้างทางที่ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ล้มศีรษะไปพาดกับกระถางต้นไม้เป็นเหตุให้บาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตในเวลาต่อมา

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



การวิเคราะห์การจัดทำมาตรการร่วมกับเจ้าภาพ

นปถ-สพด. ส่วนกลาง	เจ้าภาพ มาตรการสำคัญ	ต้นน้ำ (ระยะ ต้น กลาง ยาว)	กลาง-ปลายน้ำ (ระยะ ต้น กลาง ยาว)	แผนงาน-โครงการ สป.เขต + ภาคี
ศปภ. จังหวัด	ด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม ถนน (ทล-ทช-กทม)			1) โครงการด้านกายภาพ
ศปภ.อำเภอ พชอ.	ด้านสังคม การเรียนรู้ ปชส.กฎหมาย ฯลฯ (กทม-เขต)	- ปชส. มตค.ชุมชน หมู่บ้าน-ท้องตร เอกชน ฯลฯ - เพิ่มสื่อการเรียนรู้		2) โครงการด้านสังคม การเรียนรู้
ศปภ. อปท.				3) ฯลฯ

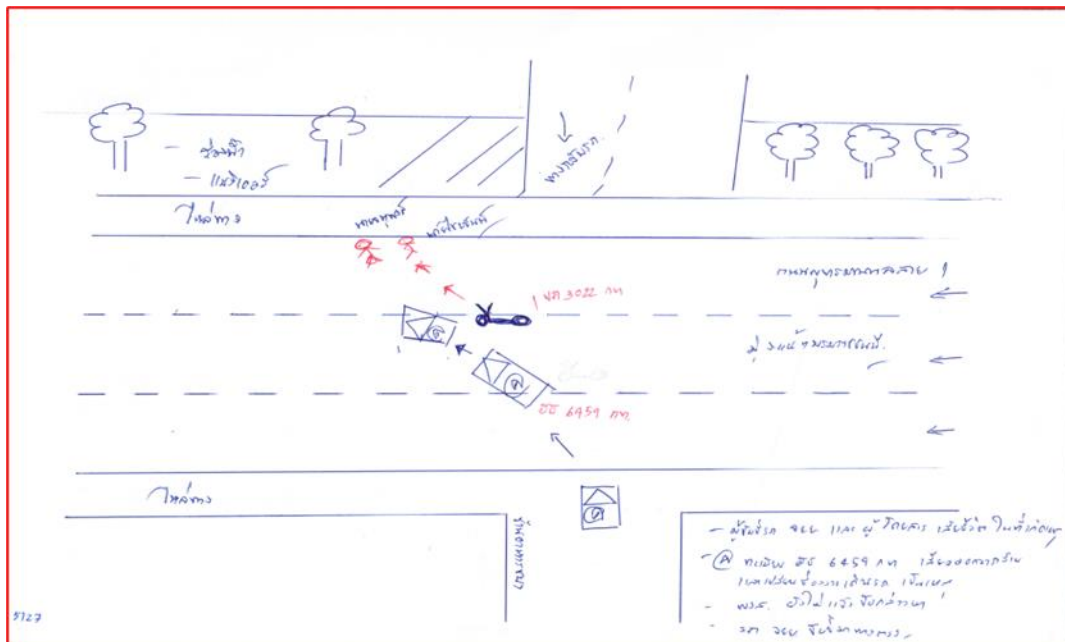
ข้อเสนอแนะ

ส่วนใหญ่เคสลักษณะนี้เกิดขึ้นในพื้นที่ชุมชนและเกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ใช้ความเคยชินจากข้อมูลในส่วนของรถยนต์นั้นเป็นคนในพื้นที่ที่ใช้เส้นทางนี้ เป็นประจำและคุ้นเคยกับพื้นที่ที่จะเห็นว่ารถยนต์นั้นเปิดไฟเลี้ยวแล้วหักรถเลี้ยวเข้าซอยทันทีโดยไม่ระมัดระวังรถจักรยานยนต์ที่สวนมาอีกเลนโดยจุดประสงค์ของการเลี้ยวเข้าซอยนั้นผู้ขับขี่จะนำรถไปจอดในที่จอดรถของเอกชนที่ตนนั้นจอดเป็นประจำ ส่วนฝั่งรถจักรยานยนต์ก็เป็นคนในพื้นที่เช่นกัน ขับขี่มาด้วยความเร็วพอสมควรและอาจคิดว่ารถยนต์จะไม่เลี้ยวตัดหน้ากะทันหัน ประกอบกับขี่รถมาจากทางลงสะพานข้ามคลองจึงเบรกไม่ทันและทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ตัวอย่าง - แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ

C2 – เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด_case 7

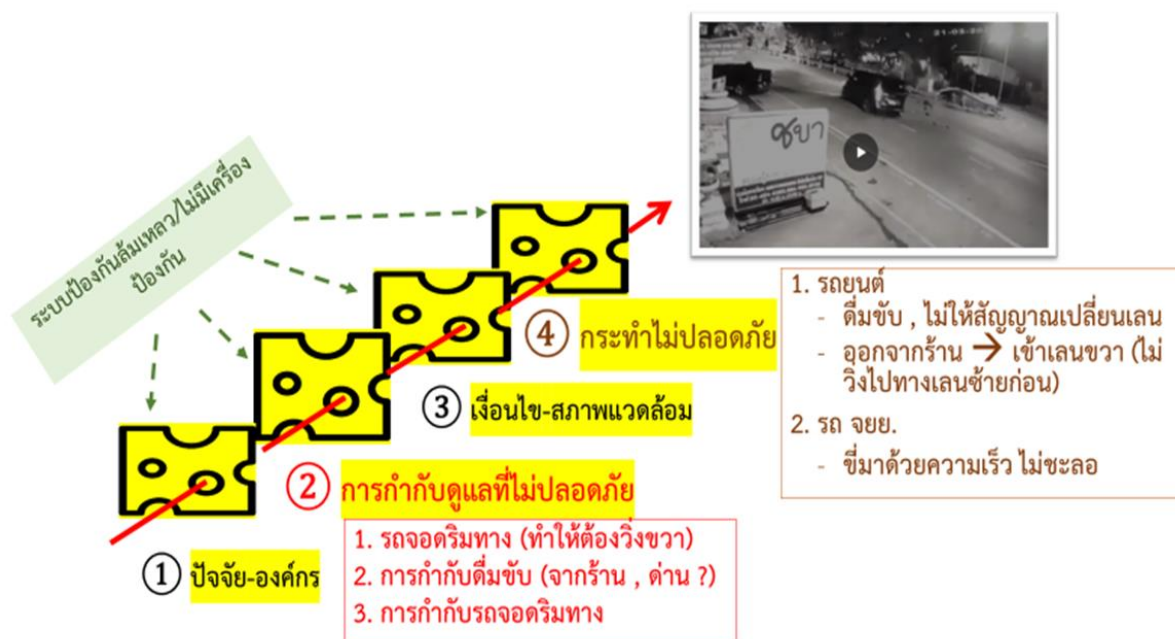
วันจันทร์ที่ 21 มี.ค. 65 เวลา 00.30 น. บริเวณหน้าร้านชบา ถนนพุทธมณฑลสาย1 แขวงบางด้วน ท้องที่ สน.ภาษีเจริญ (บก.น.9) เขตภาษีเจริญ (กรุงธนใต้) รถตู้ยุนไดส์ตัดออกจากร้านอาหารเลี้ยวชนรถจักรยานยนต์ที่มาทางตรงด้วยความเร็วเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ (ปริมาณแอลกอฮอล์คนขับรถตู้เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด)



ข้อสังเกต

ในด้านพฤติกรรมหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ในฝั่งของรถยนต์ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงโดยการขับรถออกจากร้านอาหารจากช่องทางซ้ายเพื่อที่จะไปอยู่ช่องทางขวาทันทีโดยไม่ใช้ความระมัดระวังประกอบกับการตีแล้วขับร่วมด้วยอาจทำให้มีผลต่อการตอบสนองและการตัดสินใจ ส่วนในฝั่งของรถจักรยานยนต์ขับขี่มาด้วยความเร็วสูงโดยไม่ใช้ความระมัดระวังในการขับขี่เช่นเดียวกัน แต่ก็ยังมีปัจจัยอื่นร่วมด้วยเช่นบริเวณหน้าร้านมีจุดกลับรถจากในคลิปจะเห็นว่าหลังเกิดเหตุมีรถยนต์สีขาวขับตามมาคาดว่ารถจักรยานยนต์ผู้เสียชีวิตอาจจะเบี่ยงหลบรถคันสีขาวที่กำลังจะกลับรถ รวมถึงป้ายหน้าร้านอาหารที่วางล้ำออกมาบนไหล่ทางและรถที่จอดริมทางด้านซ้ายอาจทำให้บดบังทัศนวิสัยทางออก

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

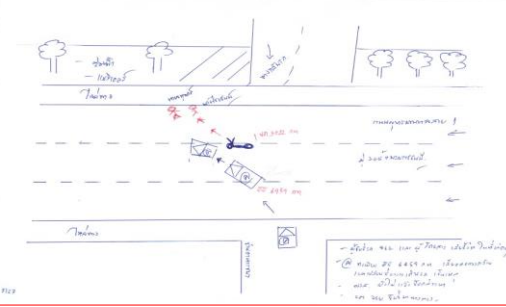


แนวทาง/ข้อหาหรือ

จากสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่เกิดเหตุอยู่ใกล้จุดกลับรถ และช่วงเกิดเหตุเป็นเวลากลางคืน ถนนโค้งทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็ว

ส่วนแนวทางในการแก้ไขคิดว่าต้องมีป้ายเตือนว่าเป็นทางร่วมทางแยกให้ลดความเร็วลงเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ส่วนเรื่องของป้ายที่ตั้งล้ำออกมาที่ไหล่ทางคิดว่าจะต้องมีการพูดคุยขอความร่วมมือร้านค้าหรือผู้ประกอบการให้ตั้งป้ายโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลัก

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ



วันที่ 21 มี.ค. 65 เวลา 0.30น.
บริเวณหน้าร้านชบา ถนนสุขุมวิทสาย 1 แขวงบางค้วน
ท้องที่ สน.ภาษีเจริญ (บ.ก.น.9) เขตภาษีเจริญ (กรุงเทพมหานคร)
รถตู้ขนส่งสินค้าออกจากร้านอาหารเมื่อยานรถจักรยานยนต์ที่มาทางตรงด้วย
ความเร็วเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ
(ปริมาณแอลกอฮอล์คนขับรถต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด)

C2 - เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด_case 7





ระบบป้องกันไม่พลาด/ไม่เผลอ

1. ป้องกัน-องค์กร

2. การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

3. เงื่อนไข-สภาพแวดล้อม

4. กระทำไม่ปลอดภัย

1. รถยนต์

- ตีทับ, ไม่ให้สัญญาณเปลี่ยนเลน
- ออกจากร้าน → เข้าเลนขวา (ไม่วิ่งไปทางเลนซ้ายก่อน)

2. รถ จยย.

- ชีมาด้วยความเร็ว ไม่ชะลอ

ข้อสังเกต ในด้านพฤติกรรมหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ในฝั่งของรถยนต์ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงโดยการขับออกจากร้านอาหารจากช่องทางซ้ายเพื่อจะไปอยู่ช่องทางขวาทันทีโดยไม่ใช้ความระมัดระวัง ประกอบกับการตีทับแล้วขับร่วมด้วยอาจทำให้มีผลต่อการตอบสนองและการตัดสินใจ ส่วนในฝั่งของรถจักรยานยนต์ที่ตีทับเข้ามาด้วยความเร็วสูงโดยไม่ใช้ความระมัดระวังในการขับขี่เช่นเดียวกัน แต่ก็ยังมีปัจจัยอื่นร่วมด้วยเช่นบริเวณหน้าร้านมีจุดกลับรถจากในклиป์จะเห็นว่าหลังเกิดเหตุมีรถยนต์สีขาวขับตามมาคาดว่ารถจักรยานยนต์ผู้เสียชีวิตอาจจะเบี่ยงหลบรถคันสีขาวที่กำลังจะกลับรถ รวมถึงป้ายหน้าร้านอาหารที่วางล้ำออกมาบนไหล่ทางและรถที่จอดริมทางด้านซ้ายอาจทำให้บังทัศนวิสัยทางออก

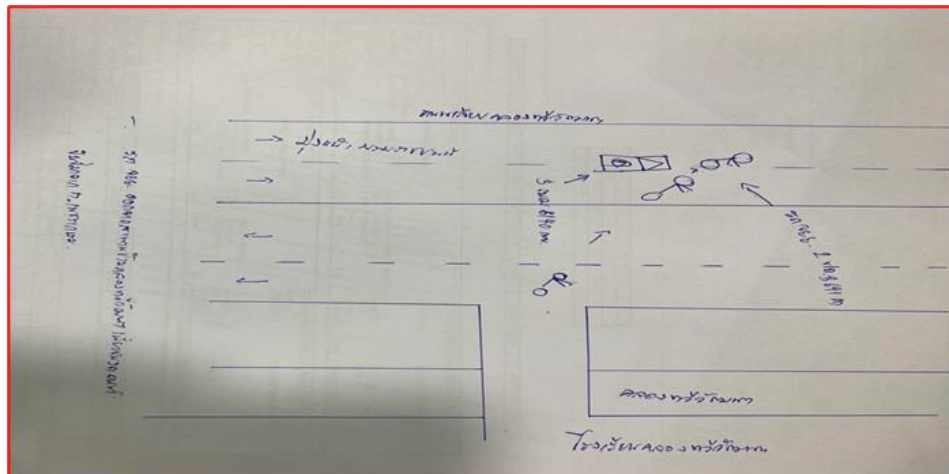
แนวทาง/ข้อหาหรือ จากสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่เกิดเหตุอยู่ใกล้จุดกลับรถ และช่วงเกิดเหตุเป็นเวลากลางคืน ถนนโล่งทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็ว

ส่วนแนวทางในการแก้ไขคิดว่าต้องมีป้ายเตือนว่าเป็นทางร่วมทางแยกให้ลดความเร็วลงเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ส่วนเรื่องของป้ายที่ล้ำออกมาที่ไหล่ทางคิดว่าจะต้องมีการพูดคุยขอความร่วมมือร้านค้าหรือผู้ประกอบการให้ตั้งป้ายโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนเป็นหลัก

C2 – เลี้ยวตัดหน้ากระชั้นชิด_case 8

วันที่ 5 พ.ค.65 เวลา 18.40น. บริเวณถนนเลียบคลองทวีวัฒนา ท้องที่ สน.ศาลาแดง(บก.น.7) เขตทวีวัฒนา (กรุงเทพมหานคร) เหตุรถจักรยานยนต์เฉี่ยวชนกับกระบะ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นชายอายุ26ปี ได้รับบาดเจ็บแผลถลอกตามร่างกาย ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เป็นเด็กหญิงอายุ2ปีสมองได้รับบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตที่รพ.ราชพิพัฒน์ (วันที่7พ.ค.65)

พฤติกรรม กระบะมาจากทางถนนเพชรเกษมตามถนนเลียบคลองทวีวัฒนามุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้เฉี่ยวชนกับรถจักรยานยนต์ที่ออกมาจากช่องทางสะพานข้ามคลองทวีวัฒนา(ทางเข้า.ร.คลองทวีฯ) เพื่อเลี้ยวขวาเข้าถนนเลียบคลองทวีวัฒนามุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี ผลแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่(ชายอายุ24ปี)รถกระบะ 78mg%

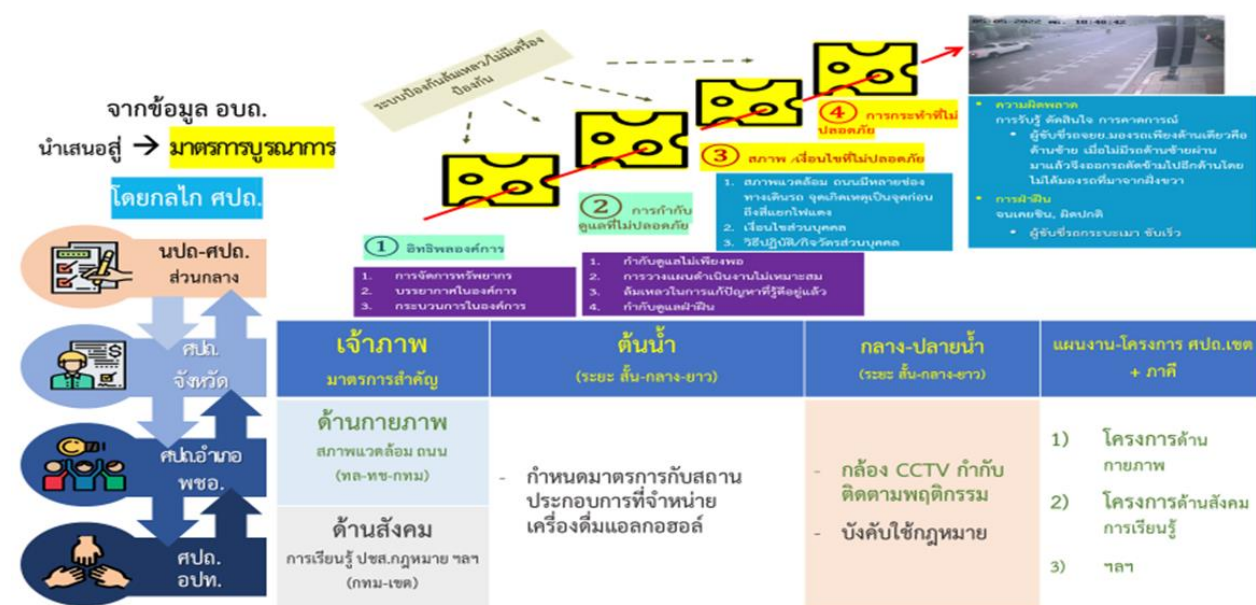




ข้อสังเกต

เกิดจากความผิดพลาดในการตัดสินใจและการคาดการณ์โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มองรถเพียงด้านเดียว ก่อนออกจากซอย ก่อนที่จะตัดสินใจขับรถจักรยานยนต์เข้าไปอีกฝั่งหนึ่งของถนนด้วยความไม่ระมัดระวัง เมื่อมีรถมาจากทาง ด้านซ้ายด้วยความเร็วจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจเป็นความเคยชินด้วยความที่เป็นคนในพื้นที่ ประกอบกับผู้ขับขี่รถยนต์คู่กรณีมีผลตรวจแอลกอฮอล์ที่สูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และในเรื่องของสภาพแวดล้อมที่มีป้ายหาเสียงขนาดใหญ่บดบังสายตาวบริเวณหน้าซอยที่ รถจักรยานยนต์ออกมาก็เป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยทางกายภาพที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะ/แนวทางการแก้ไข

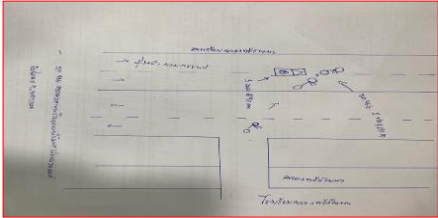
เส้นทางนี้มีความเสี่ยงสูงเนื่องจากทั้งสองข้างทางเป็นแหล่งชุมชนและมีซอยคั่นข้างที่จะเยอะประกอบกับเป็นถนนที่มีความกว้างและมีรถจอดตลอดสองข้างทาง เบื้องต้นสจส.มีการประสานกับเขตและ สน. ในการลงสำรวจพื้นที่โดยวิศวกรของ สจส. ได้มีแนวคิดที่จะปิดช่องกันช่องทางที่จักรยานยนต์ออกมาไม่ให้ผ่านไปได้ เนื่องจากโดยปกติแล้วสะพานข้ามคลองนี้ไม่ได้ใช้สำหรับรถจักรยานยนต์แต่ให้ใช้สำหรับแค่คนเดินข้ามเท่านั้น ทางสจส.กำลังพิจารณาหาแนวทางการปรับปรุงแก้ไขเพื่อไม่ให้มีช่องที่รถจักรยานยนต์จะสามารถผ่านเข้าไปได้



การดำเนินการแก้ไข

งานกิจการพิเศษร่วมกับฝ่ายรักษาความสะอาดและสวนสาธารณะ ฝ่ายโยธา ว.4 ปรับปรุงพื้นที่ทางกายภาพ บริเวณหลังโรงเรียนคลองทวีวัฒนา ถ.ทวีวัฒนา ที่กำหนดเป็นจุดเสี่ยง ด้วยการทาสี เส้นขาว-แดง การตัดแต่งกิ่งไม้ เพื่อปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ เพิ่มทัศนวิสัยที่ดีในการขับขี่ รวมถึงสำนักจราจรและขนส่งมีการติดตั้งเสาล้มลูกเพื่อป้องกันไม่ให้รถจักรยานยนต์การตัดกระแสนออกมาได้

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงาน






วันที่ 5 พ.ค.65 เวลา 18.40น. บริเวณถนนเลียบคลองทวีวัฒนาท้องที่ สน.ศาลาแดง(บก.น.7) C2 – เลี้ยวตัดหน้าการะชันชิด case 8 เขตทวีวัฒนา (กรุงธนเหนือ) เหตุรถจักรยานยนต์เลี้ยวชนกับกระบะ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นชายอายุ26ปี ได้รับบาดเจ็บแผลลอกตามร่างกาย ผู้โดยสารรถ จักรยานยนต์ เป็นเด็กหญิงอายุ 2ปีสมองได้รับบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตที่รพ.ราชพิพัฒน์ (วันที่7พ.ค.65)

พดติการณ์ **กระบะ**มาจากทางถนนเพชรเกษมตามถนนเลียบคลองทวีวัฒนามุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้ **เลี้ยวชนกับรถจักรยานยนต์ที่ออกมาจากช่องทางสะพานข้ามคลอง** ทวีวัฒนา(ทางเข้า.ร.คลองทวี)เพื่อเลี้ยวเข้า ถนนเลียบคลองทวีวัฒนามุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี ผลแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ชายอายุ24ปี)รศ.กระบะ78mg%



จากข้อมูล อบ.นำเสนอ → **มาตรการบูรณาการ**

โดยกลไก สปด.

สปด.ส่วนกลาง

ก.ม.จังหวัด

ก.ม.อำเภอ

ก.ม.อปท.

ก.ม.จังหวัด

ก.ม.อำเภอ

ก.ม.อปท.

เจ้าภาพ

มาตรการสำคัญ

ด้านกายภาพ

สภาพแวดล้อม ถนน (รถ-ชะ-คน)

ด้านสังคม

การรับรู้ ปชส.กฎหมาย ฯลฯ (ทบท-เจต)

ต้นน้ำ

(ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)

กำหนดมาตรการกับสถานประกอบการที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

กลาง-ปลายน้ำ

(ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)

กล้อง CCTV กับกั้นติดตามพฤติกรรม

บังคับใช้กฎหมาย

แผนงาน-โครงการ สปด.เขต + กาศี

- 1) โครงการด้านกายภาพ
- 2) โครงการด้านสังคม การเรียนรู้
- 3) ฯลฯ





การดำเนินการแก้ไขงานกิจการพิเศษร่วมกับฝ่ายรักษาความสะอาดและสวนสาธารณะ ฝ่ายโยธา 24 ปรับปรุงพื้นที่ทางกายภาพ บริเวณหลังโรงเรียนคลองทวีวัฒนา ณทวีวัฒนา ที่กำหนดเป็นจุดเสี่ยง ด้วยการทาสี เส้นขาวแดง การติดตั้งกั้นไม้ เพื่อปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ เพิ่มทัศนวิสัยที่ดีในการขับขี่ รวมถึงสำนักจราจรและขนส่งมีการติดตั้งเสาเข็มลูกเพื่อป้องกันไม่ให้รถจักรยานยนต์การตัดกระแสบกมมาได้

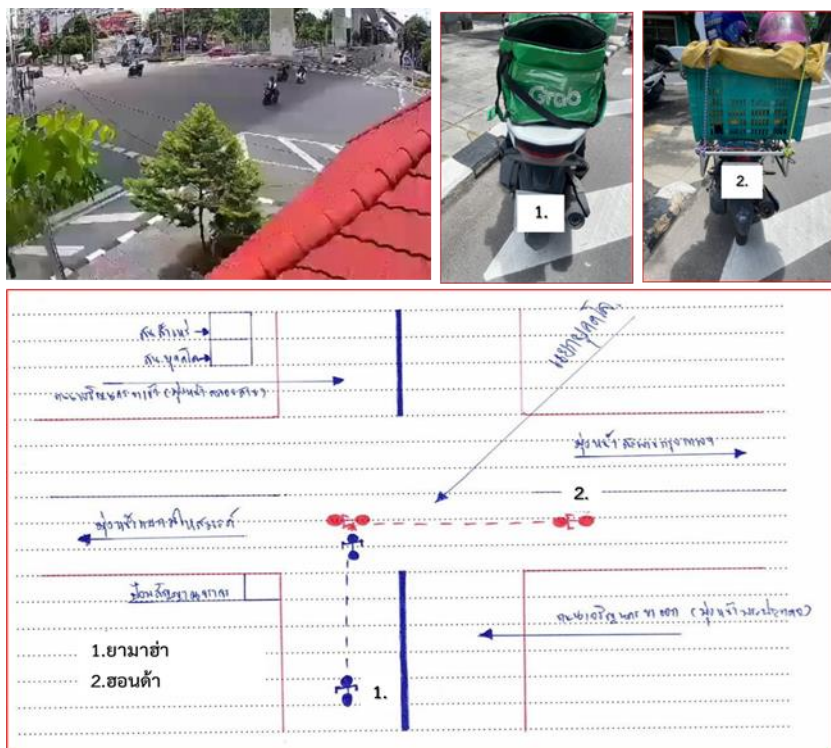
ข้อสังเกต เกิดจากความผิดพลาดในการตัดสินใจและการคาดการณ์โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มองรถเพียงด้านเดียวก่อนออกจากซอย ก่อนที่จะตัดสินใจขับรถจักรยานยนต์ข้ามไปอีกฝั่งหนึ่งของถนนด้วยความไม่ระมัดระวัง เมื่อมีรถมาจากทางด้านซ้ายด้วยความเร็วจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจเป็นความเคยชินด้วยความที่เป็นคนในพื้นที่ที่ประกอบกับผู้ขับขี่รถยนต์คู่กรณีมีผลตรวจแอลกอฮอล์ที่สูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และในเรื่องของสภาพแวดล้อมที่มีป้ายหาเสียงขนาดใหญ่บดบังสายตาบริเวณหน้าซอยที่รถจักรยานยนต์ออกมาเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยทางกายภาพที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

ข้อเสนอแนะ/แนวทางการแก้ไข เส้นนี้มีความเสี่ยงสูงเนื่องจากทั้งสองข้างทางเป็นแหล่งชุมชนและมีซอยก่อนข้างที่จะประกอบกับเป็นถนนที่มีความกว้างและมีจุดตลอดสองข้างทางเบื้องต้นสอง มีการประสานกับเขตและสน. ในการลงสำรวจพื้นที่โดยวิศวกรของสองส. ได้มีแนวคิดที่จะปิดช่องกั้นช่องทางที่จักรยานยนต์ออกมาไม่ให้ผ่านไปได้ เนื่องจากโดยปกติแล้วสะพานข้ามคลองนี้ไม่ได้ใช้สำหรับรถจักรยานยนต์แต่ให้ใช้สำหรับคนเดินข้ามเท่านั้น ทางสองส. กำลังพิจารณาหาแนวทางการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้มีช่องที่รถจักรยานยนต์จะสามารถผ่านเข้าไปได้

C3 - แยกไฟแดง_case 1

วันที่ 20 ก.ค.64 เวลา 12.29 น. บริเวณสี่แยกบुकโคล แขวงbukโคล เขตธนบุรี ที่องที่ สน.bukโคล (บก.น.8)
ที่เกิดเหตุ เป็นสี่แยกใหญ่

พฤติการณ์ รถจยย.ยามาฮ่า อิลิแกนซ์ ลงมาจากสะพานกรุงเทพมุ่งหน้าถนนรัชดา-ท่าพระ ส่วนรถจยย.ฮอนด้า(มีผู้โดยสารมาด้วย) มาตามถนนเจริญนครมุ่งหน้าคลองสาน เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุ ตามคลิปไม่ชัดเจนว่ารถจยย.ฝั่งไหนฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกันบริเวณกลางแยก ผู้ขับขี่รถจยย.ทั้งสองคันและผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ผช.รถจยย.ยามาฮ่า อิลิแกนซ์ อายุ 23ปี ผช.รถจยย.ฮอนด้า อายุ 68 ปี



ข้อสังเกต

- 1) รถจยย. มักจอดรอสัญญาณไฟจราจร บริเวณแถวด้านหน้า ซึ่งพฤติกรรมลักษณะเช่นนี้จะพบเห็นตามสี่แยกใหญ่ๆ
- 2) รถส่วนใหญ่ไม่ว่าจะเป็นรถจยย. หรือรถประเภทอื่นๆ เมื่อสัญญาณไฟจราจรจะเป็นสีแดง มักจะอาศัยลูกไหลเพราะกลัวติดไฟแดงนาน ส่วนรถฝั่งที่ได้สัญญาณไฟเขียวก็จะรีบออกตัวเร็ว โดยเฉพาะรถจยย. ที่จอดออกันอยู่แถวหน้าสุด

จากคลิปจะเห็นว่าด้านฝั่งรถจักรยานยนต์อีลิแกนซ์จะมีรถจักรยานยนต์จอดรอสัญญาณไฟอยู่ด้านหน้าจำนวนมาก ซึ่งลักษณะเช่นนี้จะพบได้ทั่วไปตามสี่แยกใหญ่ๆในกทม. โดยพฤติกรรมเมื่อได้สัญญาณไฟเขียวรถจักรยานยนต์เหล่านี้ก็จะรีบออกรถทันที ในขณะที่ฝั่งที่ได้สัญญาณไฟแดงมักจะจอดตามสัญญาณไฟแต่จะเร่งเครื่องเพื่อให้พ้นแยกไม่ต้องติดไฟแดงจากแบบแผนของอุบัติเหตุในcaseนี้ และจากproblem baseที่แสดงก่อนหน้านี้ จะเห็นว่าพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเช่นนี้เป็นพฤติกรรมเสี่ยงอันดับ4 ของกทม

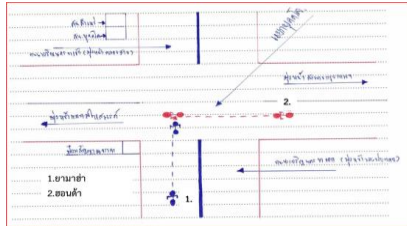
การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



แนวทาง/ข้อหารือ

ขอให้ สจส.ช่วยคำนวณและปรับเฟดไฟให้โดยถือโอกาสเป็นการจัดระเบียบไฟแต่ละแยกตั้งแต่การคำนวณเฟดไฟให้เหมาะสมกับระยะ และบางแยกอาจต้องมีไฟเคาน์ดาวน์เพื่อให้เห็นตัวเลข หรืออาจใส่ตัวช่วยเพื่อเป็นการหน่วยในลักษณะ all redคือจะทวงประมาณ1-2วินาทีให้ทุกด้านแดงหมด ซึ่งจะใช้กับแยกใหญ่ๆ ของกรมทางหลวง จะหน่วย all red สำหรับพวกตามน้ำมักจะใช้ช่วงไฟเหลือง พอมีทวงให้คนที่ขึ้นไฟเขียวจะไม่ขึ้นทันทีจะทวงเวลาอีกประมาณ1-2วินาที ซึ่งมีเทคนิครายละเอียดของการคำนวณด้านวิศวกรรม ขอให้ สจส.ช่วยสำรวจในเรื่องนี้

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงาน



ข้อสังเกต

1. รถจยย. มักจอดรถสัญญาณไฟจราจร บริเวณแถวด้านหน้า ซึ่งพฤติกรรมลักษณะเช่นนี้จะพบเห็นตามสี่แยกใหญ่ๆ
 2. รถส่วนใหญ่ไม่ว่าจะเป็นรถ จยย. หรือรถประเภทอื่นๆ เมื่อสัญญาณไฟจราจรจะเป็นสีแดง มักจะอาศัยกฎเกณฑ์การตัดสินใจตามสัญชาตญาณ ส่วนหนึ่งที่ได้สัญญาณไฟเขียวก็จะรีบออกตัวเร็ว โดยเฉพาะรถ จยย. ที่จอดรออยู่แถวหน้าสุด
- จากสถิติจะเห็นว่าด้านฝั่งรถจักรยานยนต์ อีลิแกนซ์จะมีรถจักรยานยนต์จอดรถสัญญาณไฟอยู่ด้านหน้าจำนวนมาก ซึ่งลักษณะเช่นนี้จะพบได้ทั่วไปตามสี่แยกใหญ่ๆ ในกทม. โดยพฤติกรรมเมื่อได้สัญญาณไฟเขียว รถจักรยานยนต์เหล่านี้ก็จะรีบออกตัวทันที ในขณะที่ฝั่งที่ได้สัญญาณไฟแดงมักจะไม่จอดตามสัญญาณไฟแต่จะเร่งเครื่องเพื่อให้พ้นแยกไม่ต้องติดไฟแดงจากแบบแผนของอุบัติเหตุใน case นี้ และจาก problem base ที่แสดงก่อนหน้านี้ จะเห็นว่าพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเช่นนี้เป็นพฤติกรรมเสี่ยงอันดับ 4 ของกทม

วันอ.ที่20ก.ค.64 เวลา12.29น. บริเวณสี่แยกบุคโคโล แขวงบุคโคโล เขตธนบุรี ท้องที่ สน.บุคโคโล(บ.ก.น.8) ที่เกิดเหตุ เป็นสี่แยกใหญ่
พฤติกรรม รถจยย.ยามาฮา อีลิแกนซ์ ลงมาจากสะพานกรุงเทพมหานครหน้าถนนรัชดา-ท่าพระ ส่วนรถจยย.ฮอนด้า(มีผู้โดยสารมาด้วย) มาตามถนนเจริญนครมุ่งหน้าคลองสาน เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุ ตามหลักไม่ชัดเจนว่ารถ จยย.ฝั่งไหนฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นเหตุให้เสียชนกันบริเวณกลางแยก ผู้ขับขี่รถจยย.ทั้งสองคันและผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ
ผ.รถจยย.ยามาฮา อีลิแกนซ์ อายุ 23ปี ผ.รถจยย.ฮอนด้า อายุ 68ปี

C3 – แยกไฟแดง case 1



แยกไฟแดง_1



แนวทาง/ข้อหาข้อ

ขอให้ สจส. ช่วยคำนวณและปรับแฟลตฟอร์มโดยถือโอกาสเป็นการจัดระเบียบไฟแต่ละแยกตั้งแต่การคำนวณไฟให้เหมาะสมกับระยะ และบางแยกอาจต้องมีไฟแฉกด้านเพื่อให้เห็นตัวเลข หรืออาจใช้ตัวช่วยเพื่อเป็นการหน่วยในลักษณะ all red ก็คือจะหน่วงประมาณ 2-วินาทีให้ทุกด้านแดงหมด ซึ่งจะใช้กับแยกใหญ่ๆ ของกรมทางหลวง จะหน่วย all red สำหรับพวกคานามักจะใช้ช่วงไฟเหลือง พอมีหน่วงให้คนที่ขึ้นไฟเขียวจะไม่ขึ้นทันทีจะหน่วงเวลาอีกประมาณ 2-วินาที ซึ่งมีเทคนิครายละเอียดของการคำนวณด้านวิศวกรรม ขอให้ สจส. ช่วยพิจารณาในเรื่องนี้

C3 – แยกไฟแดง_case 2

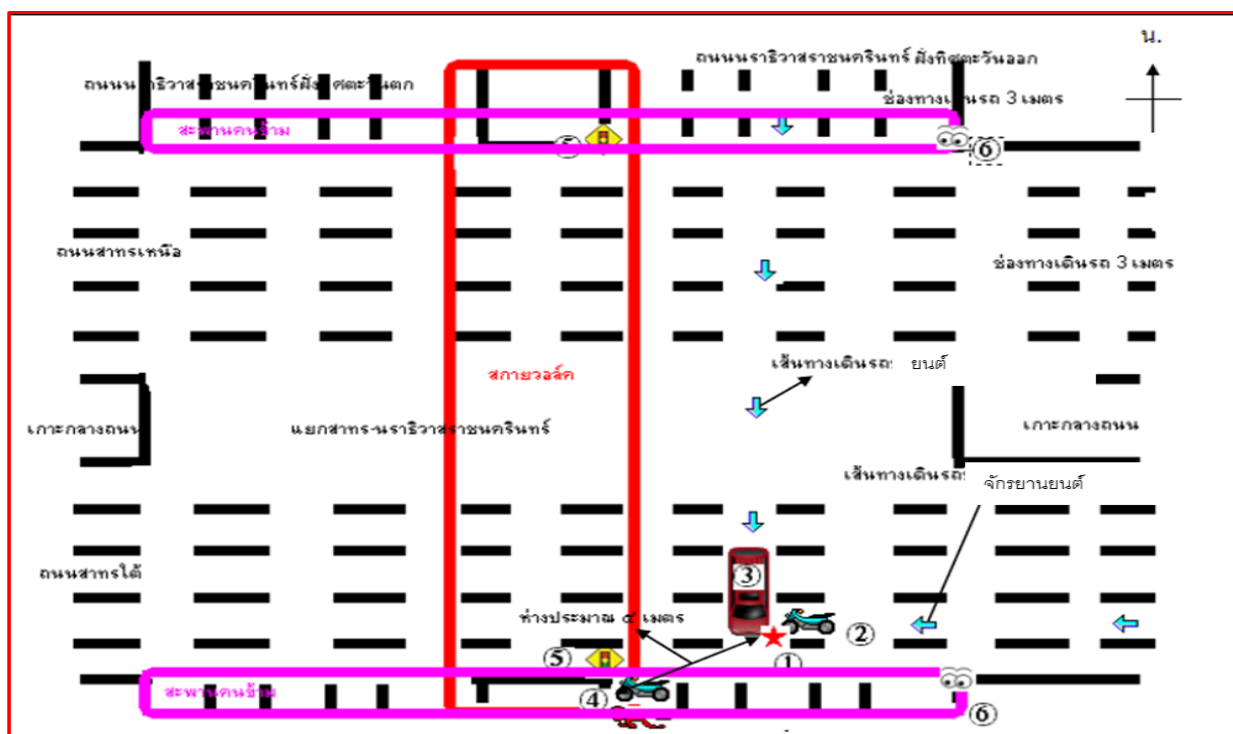
วันพุธที่ 13 เม.ย. 2565 เวลา 03.26 น. บริเวณถนนสาทรตัดถนนนราธิวาสฯ (แยกนรินทร) เขตสาทร
ท้องที่ สน.ทุ่งมหาเมฆ

เหตุการณ์ รถยนต์ขับรมาตามถนนนราธิวาสมุ่งหน้าถนนพระราม3 เมื่อถึงสถานที่เกิดเหตุได้หยุดรถรอ
สัญญาณไฟจราจรสีแดงเมื่อเห็นไฟสีเขียวได้เคลื่อนตัวรถไปด้านหน้า ขณะเดียวกันมีรถจักรยานยนต์มาตามถนน
สาทรได้มุ่งหน้าสะพานตากสินด้วยความเร็วฝ่าสัญญาณไฟจราจร ทำให้เฉี่ยวชนกัน เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ได้รับบาดเจ็บเข้ารักษาตัวที่ รพ.เลิดสิน และเสียชีวิตในเวลาต่อมา สภาพถนน เป็นทางร่วมทาง
แยกขนาดใหญ่ สภาพแวดล้อม ค่อนข้างมืด ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ

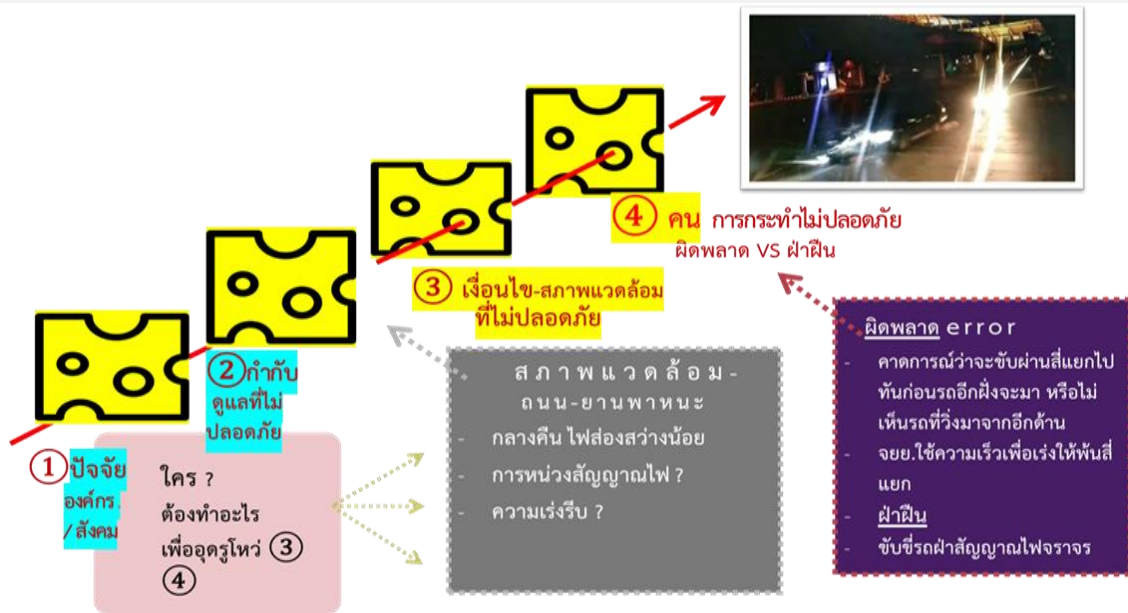


ข้อสังเกต

- 1) คาดว่ารถจักรยานยนต์นั้นไม่ยากที่จะติดสัญญาณไฟแดง จึงอาศัยการไหลตาม สัญญาณไฟเหลืองและผู้ขับซึ่งอาจคิดว่าถนนนั้นโล่งจึงเร่งเครื่องเพื่อให้พ้นแยกไฟแดง โดยที่ไม่ได้มองหรืออาจจะมองไม่เห็นรถยนต์ที่มาจากทางด้านขวามือ เมื่อดูจาก สภาพแวดล้อมของที่เกิดเหตุจะเห็นว่าเป็นเวลากลางคืนที่ไฟส่องสว่างค่อนข้างน้อยจึง ทำให้สีแยกมีความมืด และเนื่องจากเป็นสีแยกใหญ่จึงไม่ทราบว่ามีกรหน่วงของสัญญาณไฟมากนักน้อยเพียงใด
- 2) แยกนรินทรเป็นสีแยกใหญ่ คืบวันที่เกิดเหตุเป็นวันสงกรานต์ซึ่งถนนค่อนข้าง โล่ง รถจึงใช้ความเร็ว แต่โดยปกติแล้วจะมีการก่อสร้างซึ่งทำให้ใช้ความเร็วได้ ไม่มาก ประกอบกับบริเวณสีแยกแสงไฟส่องสว่างไม่เพียงพอค่อนข้างที่จะมืด ในเรื่องของอุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นนั้นไม่เคยเกิดอุบัติเหตุใหญ่ เคสนี้เป็นเคสแรก ที่มีผู้เสียชีวิต ส่วนเรื่องของการหน่วงเวลาของไฟจราจรนั้นเป็นการหน่วงแบบ ปกติ ข้อเสนอเพิ่มเติม เรื่องสัญญาณไฟจราจรตามสีแยกใหญ่ มีประชาชน บางส่วนเสนอมาว่า อยากให้สัญญาณไฟจราจรตามแยกใหญ่ มีตัวเลขนับถอย หลัง เนื่องจากถ้ามีตัวเลขนับถอยหลังผู้ขับจะสามารถชะลอความเร็วเพื่อ หยุดรถได้โดยคาดการณ์จากตัวเลขที่นับถอยหลังลง ในส่วนนี้อาจจะทำให้ลด การเกิดอุบัติเหตุได้



การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



การวิเคราะห์การจัดทำมาตรการร่วมกับเจ้าภาพ

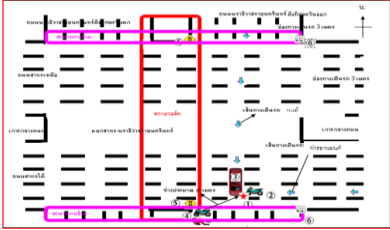
นำเสนอสู่ → มาตรการบูรณาการ

โดยกลไก สปด.	นปด-สปด. ส่วนกลาง	เจ้าภาพ มาตรการสำคัญ	ต้นน้ำ (ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)	กลาง-ปลายน้ำ (ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)	แผนงาน-โครงการ สปด.เขต + ภาคี
สปด. ทั่ว	สปด. ส่วนกลาง	ด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม ถนน (ทล-พช-กรม)	- ปรับกายภาพเพิ่ม ไฟส่องสว่าง - ปรับการทวงไฟบริเวณสี่แยกให้เหมาะสม - ปรับสัญญาณไฟจราจรเป็นตัวเลข นับถอยหลัง	- กล้อง CCTV กำกับ ติดตามพฤติกรรม - บังคับใช้กฎหมาย	1) โครงการด้านกายภาพ
สปด. อำเภอ	สปด. อำเภอ	ด้านสังคม การเรียนรู้ ปชส.กฎหมาย ฯลฯ (กรม-เขต)	- เพิ่มการสื่อสารเรื่องสัญญาณไฟจราจร		2) โครงการด้านสังคม การเรียนรู้
สปด. อปท.	สปด. อปท.				3) ฯลฯ

แนวทาง/ข้อหารือ

เห็นด้วยกับการที่สี่แยกใหญ่จะมีไฟ countdown เพื่อช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยง สำหรับผู้ขับขี่อาจจะเพิ่มเติมนอกจากไฟ countdown น่าจะมีจังหวะให้เพิ่มไฟ All Red อีกซักนิด อาจจะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ




วันที่ 13 เม.ย. 2565 เวลา 10:26 น. บริเวณถนนสาทรตัดถนนราชมรรคา (แยกนรินทร์) เขตสาทร ท้องที่ สน.ทุ่งมหาเมฆ
พฤติการณ์ รถยนต์ขับตรงมาตามถนนราชมรรคาสูงหน้าถนนพระราม 3 เมื่อถึงสถานที่เกิดเหตุได้หยุดรอสัญญาณไฟจราจรสีแดง
เมื่อเห็นไฟสีเขียวได้เคลื่อนตัวรถไปด้านหน้า ขณะเดียวกันมีรถจักรยานยนต์มาตามถนนสาทรได้มุ่งหน้าสะพานตากสินด้วยความเร็วผ่านสัญญาณไฟจราจร ทำให้เฉี่ยวชนกัน เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับบาดเจ็บเข้ารักษาตัวที่ รพ. เลิดสิน และเสียชีวิตในเวลาต่อมา สภาพถนน เป็นทางร่วมทางแยกขนาดใหญ่ สภาพแวดล้อม คอนกรีต มีไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ

C3 - แยกไฟแดง case 2





จากข้อมูล อบค.

นำเสนอ → **มาตรการบูรณาการ**

ข้อสังเกต

1. คาดว่ารถจักรยานยนต์คันนั้นไม่อาจที่จะติดสัญญาณไฟแดง จึงอาศัยการไหลตาม สัญญาณไฟเหลืองและผู้ขับขี่อาจคิดว่าถนนนั้นโค้งจึงเร่งเครื่องเพื่อให้เห็นแยกไฟแดง โดยที่ไม่ได้มองหรืออาจจะมองไม่เห็นรถยนต์ที่มาจากทางด้านขวามือ เมื่อดูจาก สภาพแวดล้อมของที่เกิดเหตุจะเห็นว่าเป็นเวลากลางคืนที่ไฟส่องสว่างค่อนข้างน้อยจึงทำให้เสียแยกมีความมืด และเนื่องจากเป็นสี่แยกใหญ่จึงไม่ทราบว่ามีรถบรรทุกของ สัญญาณไฟมากน้อยเพียงใด

2. แยกนรินทร์เป็นสี่แยกใหญ่ คืนวันที่เกิดเหตุเป็นวันสงกรานต์ซึ่งถนนค่อนข้าง โกง รถจึงใช้ความเร็ว แต่โดยปกติแล้วจะมีการก่อสร้างซึ่งทำให้ใช้ความเร็วได้ ไม่มาก ประกอบกับบริเวณสี่แยกแสงไฟส่องสว่างไม่เพียงพอค่อนข้างที่จะมืด ในเรื่องของอุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นนั้นไม่เคยเกิดอุบัติเหตุใหญ่ เคสนี้เป็นเคสแรก ที่มีผู้เสียชีวิต ส่วนเรื่องของการทำงานเวลาของไฟจราจรนั้นเป็นการทวนแบบ ปกติ ข้อเสนอเพิ่มเติม เรื่องสัญญาณไฟจราจรตามสี่แยกใหญ่ มีประชาชน บางส่วนเสนอมาว่า อยากให้สัญญาณไฟจราจรตามแยกใหญ่ มีตัวเลขนับถอยหลัง เนื่องจากถ้ามีตัวเลขนับถอยหลังผู้ขับขี่จะสามารถกะลอความเร็วเพื่อ หยุดรถได้โดยคาดการณ์จากตัวเลขที่นับถอยหลังลงในส่วนนี้อาจจะช่วยให้ลด การเกิดอุบัติเหตุได้

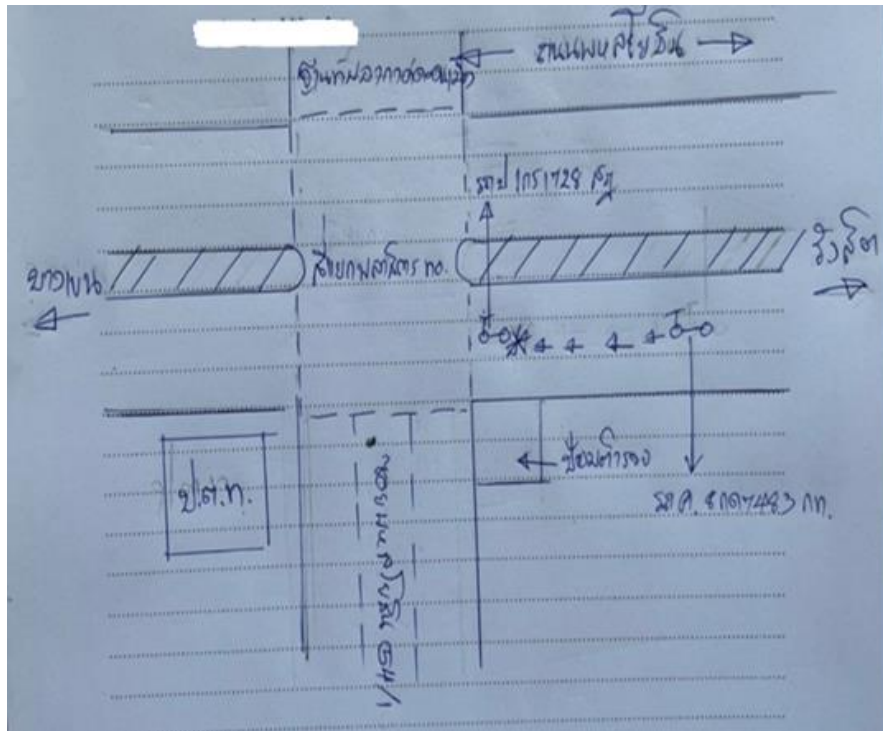
โดยปกติ	นบค.-สปก. ส่วนกลาง	เจ้าภาพ	ต้นน้ำ	กลาสน้ำ	แผนงาน โครงการ
ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย
ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย
ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย
ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย	ด้านความปลอดภัย

แนวทางพิจารณา

เห็นด้วยกับการที่สี่แยกใหญ่จะมีไฟ countdown เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุเสี่ยง สำหรับผู้ขับขี่ที่อาจจะเพิ่มความเสี่ยงจากไฟ countdown น่าจะมีจังหวะไฟเพิ่มไฟ All Red อีกซักนิด อาจช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้

C3 – แยกไฟแดง_case 3

วันจันทร์ที่ 28 มี.ค. 65 เวลา 0.05 น. บริเวณแยกพลาธิการ ถนนพหลโยธิน แขวงคลองถนน เขตสายไหม
ท้องที่ สน.สายไหม รถจักรยานยนต์ X-MAX ชนท้ายรถจักรยานยนต์ PCX ที่จอดติดไฟแดง เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์ X-MAX และผู้โดยสารจักรยานยนต์ PCX เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ



ข้อสังเกต

- 1) คาดว่าเกิดพฤติกรรมการขับขี่เป็นหลัก โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ Xmax ขับขี่มาด้วยความเร็ว ไม่มีการชะลอความเร็ว เพื่อมองรถจักรยานยนต์ที่จอดรอสัญญาณไฟจราจร รวมถึงจุดดึงดูดสายตาที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ Xmax อาจจะสังเกตเพียงสัญญาณไฟจราจรหรือสัญญาณไฟ Countdown จึงไม่ได้สังเกตว่ามีรถจอดรออยู่บริเวณนั้น ส่วนทางด้านของรถจักรยานยนต์ Pcx ที่จอดรอสัญญาณไฟจราจรอยู่ มีข้อสังเกตว่าไฟท้ายของรถจักรยานยนต์ Pcx นั้นมีความผิดปกติหรือไม่และเรื่องของการจอดรอสัญญาณไฟที่ไม่ปลอดภัย อาจเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ได้ซึ่งบริเวณจุดเกิดเหตุนี้เป็นจุดที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ จึงคาดว่าป็นที่พฤติกรรมกรรมของผู้ขับขี่
- 2) ข้อสังเกตเรื่องของไฟท้ายรถจักรยานยนต์ Pcx มีความผิดปกติหรือไม่ แต่โดยปกติแล้วไฟท้ายรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่สมัยนี้ก็ค่อนข้างที่จะสังเกตได้ง่ายในระดับนี้ แต่รถ Xmax ที่มาด้วยความเร็วสูงนั้นและประกอบกับการที่ถูกถึงสายตาด้วยไฟสัญญาณจราจรหรือกำลังจดจ่อไปที่ไฟที่กำลัง countdown หรือไม่ จึงทำให้ไม่ได้สังเกตว่ามีรถจอดรออยู่บริเวณนั้น และในเชิงกายภาพ การจอดรอสัญญาณไฟจราจรถ้าเป็นไปได้ควรจะจอดรอในเลนซ้าย คิดว่าเลนซ้ายน่าจะเป็นตำแหน่งการจอดรอที่ผู้ขับขี่นั้นจะ safe ตนเองได้

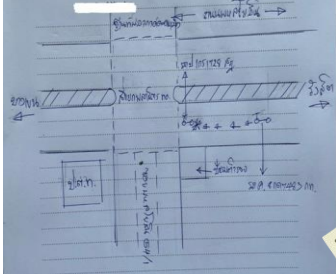
การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



แนวทาง/ข้อหาหรือ

- 1) จากพฤติกรรมการขับขี่และช่วงเวลาในการเกิดเหตุแล้วนั้น อาจจะมีเรื่องของการตีข่มเข้ามาร่วมด้วย ผนวกเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.สายไหมดำเนินการติดตามผลแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ Xmax
- 2) พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยเมื่อจะหยุดรอสัญญาณไฟจราจรควรจะจอดรอสัญญาณไฟที่ช่องทางซ้ายในส่วนนี้คิดว่าอาจจะต้องมีมาตรการในการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ



วันจันทร์ที่ 28 มี.ค.65 เวลา 0.05 น. บริเวณแยกลาอิการ์ ถนนพหลโยธิน แขวงคลองถนน เขตสายไหม ท้องที่ สน.สายไหม
รถจักรยานยนต์ X-MAX ขับท้ายรถจักรยานยนต์ PCX ที่จอดติดไฟแดง เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ X-MAX และ
 ผู้โดยสารจักรยานยนต์ PCX เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ

C3 – แยกไฟแดง case 3



แยกไฟแดง_3





1 ปังจี้ย-องค์การ

2 การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

3 เงินใช้สภาพแวดล้อม

4 กระทำไม่ปลอดภัย

ข้อสังเกต

1. คาดว่าเกิดพฤติกรรมการขับขี่เป็นหลัก โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ Xmax ขับขี่มาด้วยความเร็ว ไม่มีการชะลอความเร็ว เพื่อบริเวณจราจรที่
 จอดรอสัญญาณไฟจราจร รวมถึงจุดตัดสายเคเบิลที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ Xmax อาจจะไม่สังเกตเห็นสัญญาณไฟจราจรหรือสัญญาณไฟ Countdown
 จึงไม่ได้สังเกตเห็นรถจอดรออยู่บริเวณนั้น ส่วนทางด้านของรถจักรยานยนต์ PCX ที่จอดรอสัญญาณไฟจราจรอยู่ มีข้อสังเกตว่าไฟท้ายของรถจักรยาน
 ยนต์ PCX นั้นมีความผิดปกติหรือไม่และเรื่องของการจอดรอสัญญาณไฟที่ไม่ปลอดภัย อาจเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ได้ซึ่งบริเวณ จุดเกิด
 เหตุนี้เป็นจุดที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ จึงคาดว่าสาเหตุเกิดจากพฤติกรรมการขับขี่

2. ข้อสังเกตเรื่องของไฟท้ายรถจักรยานยนต์ PCX มีความผิดปกติหรือไม่ แต่โดยปกติแล้วไฟท้ายรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่นั้นมีที่ค่อนข้างที่จะสังเกตได้
 ง่ายในระดับนี้ แต่รถ Xmax ที่มาด้วยความเร็วสูงนั้นและประกอบกับการที่ถูกถึงสายเคเบิลไฟสัญญาณจราจรหรือกำลังจอดไปก็ทำให้ทำถึง
 countdown หรือไม่ จึงทำให้ไม่ได้สังเกตเห็นรถจอดรออยู่บริเวณนั้น และในเชิงกายภาพ การจอดรอสัญญาณไฟจราจรถ้าเป็นไปก็ควรจะจอดรอ
 ในเลนซ้าย คิดว่าเลนซ้ายน่าจะเป็นตำแหน่งการจอดรอที่ผู้ขับขี่นั้นจะ safe ตนเองได้

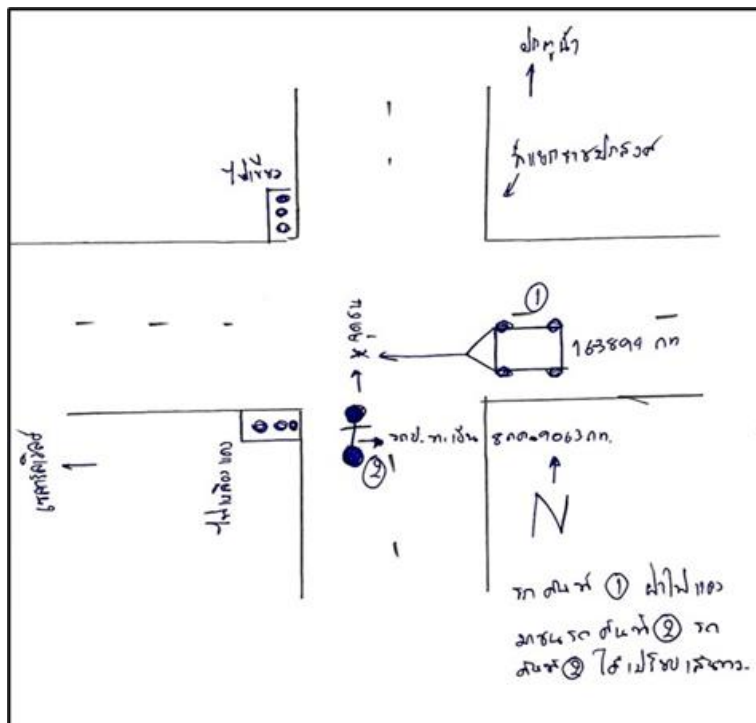
แนวทาง/ข้อหาหรือ

1. จากพฤติกรรมการขับขี่และช่วงเวลาในการเกิดเหตุแล้วนั้น อาจจะมีเรื่องของการตีข่มเข้ามาร่วมด้วย ผนวกเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.สายไหม
 ดำเนินการติดตามผลแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ Xmax

2. พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยเมื่อจะหยุดรอสัญญาณไฟจราจรควรจะจอดรอสัญญาณไฟที่ช่องทางซ้ายในส่วนนี้คิดว่าอาจจะต้องมีมาตรการในการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

C3 – แยกไฟแดง case 4

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2565 เวลา 07.05 น. บริเวณ แยกราชประสงค์ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน ท้องที่ สน.ลุมพินี บก.น.5 รถโดยสารประจำทางสาย 40 มาจากถนนเพลินจิตมุ่งหน้าไปแยกเฉลิมเผ่า ขณะขับขี้อมาถึงแยก ราชประสงค์ในช่องทางที่ 2 นับจากซ้าย (ชิดเกาะกลาง) ได้ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง เฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์ ที่มาในทิศทางจากแยกศาลาแดงมุ่งหน้าแยกประตูน้ำ ช่องทางที่ 2 นับจากซ้าย เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ผู้ขับขี่รถโดยสารเป็นชาย อายุ 39 ปี มีใบอนุญาตขับรถชนิด ใบอนุญาตขับรถ ชนิดชั่วคราว จังหวัด เบตง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นชาย อายุ 39 ปี มีใบอนุญาตขับรถชนิด ใบอนุญาตขับ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล จังหวัดกรุงเทพมหานคร



ข้อสังเกต

- 1) รถโดยสารประจำทางได้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง (ช่วงคาบเกี่ยวระหว่างไฟเหลืองและแดง หรือไฟ countdown) จึงทำให้เฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์เป็นเหตุทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ต่อมาได้ดำเนินการแจ้งขอหาผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในข้อหา ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย และอยู่ระหว่างรวบรวมสำนวนส่งฟ้องศาลต่อไป จะเห็นว่าในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตามแยกไฟแดงใหญ่ จะเกิดเหตุการณ์แบบนี้ค่อนข้างบ่อย ทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นประจำเป็นประเด็นปัญหาใหญ่ สะท้อนให้เห็นว่าในเรื่องของการฝ่าไฟแดงในกทม.เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- 2) สัญญาณไฟจราจรแบบมีตัวเลขนับถอยหลังหรือไฟ countdown มีข้อดีแต่ก็มีความเสี่ยงเช่นกัน ตัวอย่างเช่น เมื่อสัญญาณไฟกำลังนับถอยหลังลง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับเข้ามาด้วยความเร็วมักมีความมั่นใจว่าขับด้วยความเร็วเท่านี้จะผ่านสัญญาณไฟไปได้ทันพอดี โดยไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัย

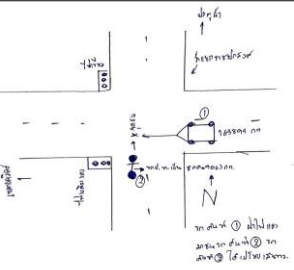
การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



แนวทาง/ข้อหาหรือ

- 1) ขอให้เชิญทาง ขสมก. มาหารือเกี่ยวกับมาตรการองค์กรในการควบคุมผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางรวมถึงรถเอกชนร่วมบริการ ว่าองค์กรมีการบังคับใช้บทลงโทษสำหรับพนักงานขับรถโดยสารประจำทางที่กระทำความผิดมากอย่างไร รวมถึงให้ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในรอบปีที่ผ่านมา
- 2) จะทำอย่างไรให้มีการสื่อสารเพื่อสร้างความรับรู้ในความเสี่ยงลงไปถึงผู้ใช้รถใช้ถนน อาจจะเสริมสร้างความรับรู้ ผ่านช่องทางการสื่อสาร เช่น สวพ.91 หรือ จส.100 ไปถึงผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ถนน ให้ตระหนักถึงการขับขี่ที่คำนึงถึงความปลอดภัย

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงาน



ข้อสังเกต

1. รถโดยสารประจำทางได้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง (ช่วงคาบเกี่ยวระหว่างไฟเหลืองและแดง หรือไฟ countdown) จึงทำให้เหตุการณ์ชนรถจักรยานยนต์เป็นเหตุทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตที่เกิดเหตุต่อมาได้ดำเนินการแจ้งขอผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางในข้อหา ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย และอยู่ระหว่างรวบรวมสำนวนส่งฟ้องศาลต่อไป จะเห็นว่าในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตามแยกไฟแดงใหญ่ จะเกิดเหตุการณ์แบบนี้ค่อนข้างบ่อย ทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นประเด็นปัญหาใหญ่ สะท้อนให้เห็นว่าในเรื่องของการฝ่าไฟแดงในกทม. เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

2. สัญญาณไฟจราจรแบบมีตัวเลขนับถอยหลังหรือไฟ countdown มีข้อดีแต่ก็มีความเสี่ยงเช่นกัน ตัวอย่างเช่น เมื่อสัญญาณไฟกำลังนับถอยหลังลง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขี่เข้ามาด้วยความเร็วมีความมั่นใจว่าขับด้วยความเร็วเท่านี้จะผ่านสัญญาณไฟไปได้ทันพอดี โดยไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัย

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2565 เวลา 07.05 น. บริเวณ แยกราชประสงค์ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน ท้องที่ สน.ลุมพินี บก.น.5 **รถโดยสารประจำทาง** สาย 40 มาจากถนนเพลินจิตมุ่งหน้าไปแยกเฉลิมเผ่า ขณะขับเข้ามาถึงแยกราชประสงค์ในช่องทางที่ 2 นับจากซ้าย (ชิดเกาะกลาง) ได้ **ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง** **เฉี่ยวชนรถจักรยานยนต์** ที่มาในทิศทางจากแยกศาลาแดงมุ่งหน้าแยกประตูน้ำ ช่องทางที่ 2 นับจากซ้าย เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตที่เกิดเหตุ ผู้ขับขี่รถโดยสารเป็นชาย อายุ 39 ปี มีใบอนุญาตขับรถชนิดใบอนุญาตขับรถชนิดชั่วคราว จังหวัด เบงกอล ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นชาย อายุ 39 ปี มีใบอนุญาตขับรถชนิด ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล จังหวัด กรุงเทพมหานคร

C3 – แยกไฟแดง case 4



แยกไฟแดง_4



1 บังคับ
องค์กร / สังคม

ใคร ?
ต้องทำอะไร
เพื่ออุดรูโหว่
3 4

2 ก้าว - ดูแล
ที่ไม่ปลอดภัย

3 เงื่อนไข - สภาพแวดล้อม
ที่ไม่ปลอดภัย

4 คน **การกระทำไม่ปลอดภัย**

สภาพแวดล้อม - ถนน-ยานพาหนะ

- ไม่มีการห่มผ้าสัญญาณไฟเขียว (All red)
- ไฟ countdown ?
- การอบรบ/กำกับติดตาม พยร. ขสมก. ?

ฝ่าฝืน

รถเมล์ : ฝ่าฝืนรถหลุด "เหลือง/แดง" (เร่งไฟเหลือง)

ผิดพลาด error

จกต / ศาลาแดง / ศาลาแดง / ศาลาแดง

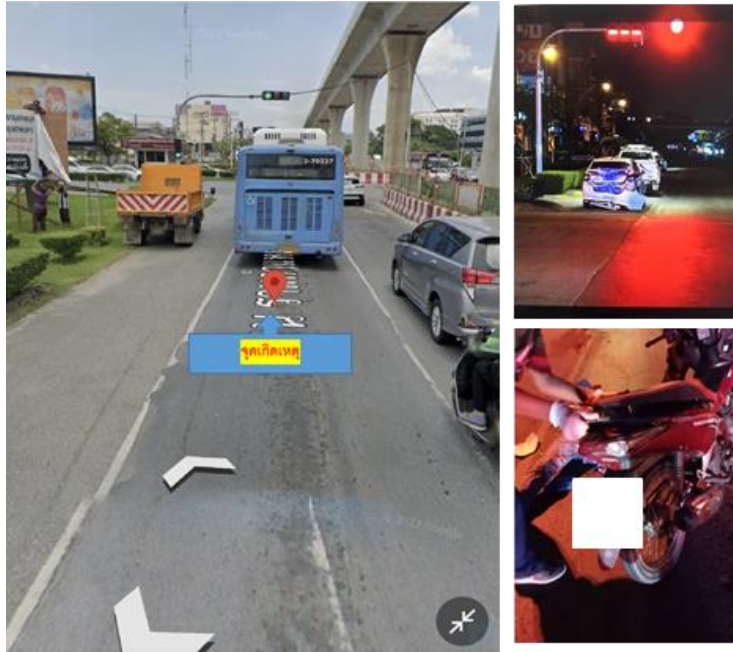
รถเมล์ : อาจเพิ่มมองสัญญาณไฟ ไม่มอง จกต.

แนวทาง/ข้อหาหรือ

1. ขอให้เชิญทาง ขสมก. มาหารือเกี่ยวกับมาตรการองค์กรในการควบคุมผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางรวมถึงรถเอกชนร่วมบริการ ว่าองค์กรมีการบังคับใช้บทลงโทษสำหรับพนักงานขับรถโดยสารประจำทางที่กระทำความผิดมากอย่างไร รวมถึงให้ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในรอบปีที่ผ่านมา
2. จะทำอย่างไรให้มีการสื่อสารเพื่อสร้างความรับรู้ในความเสี่ยงลงไปถึงผู้ใช้รถใช้ถนน อาจจะเสริมสร้างความรับรู้ ผ่านช่องทางการสื่อสาร เช่น สวพ.91 หรือ จส.100 ไปถึงผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ถนน ให้ตระหนักถึงการขับขี่ที่คำนึงถึงความปลอดภัย

C3 – แยกไฟแดง case 5

สถานที่เกิดเหตุ ถนนรามคำแหง บริเวณทางลงสะพานคลองเจ็ค ถนนรามคำแหงขาเข้า เขตสะพานสูง
ท้องที่ สน.บางชัน วันที่ 3 ม.ค.66 เวลา 05.00 น. รถจักรยานยนต์ชนท้ายรถยนต์ที่จอดติดไฟแดง ผู้ขับขี่
รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ



ข้อสังเกต

คาดว่ารถจักรยานยนต์คาดการณ์ว่ารถยนต์กำลังจะออกจากแยกไฟแดง จึงไม่ได้มีการลดความเร็วลง
เมื่อถึงบริเวณแยกไฟแดง และอาจมีเรื่องของการเมาขับเข้ามาร่วมด้วย จากการสอบถามญาติผู้เสียชีวิตให้ข้อมูลว่า
ก่อนเกิดเหตุ ผู้เสียชีวิตได้ไปกินเลี้ยงสังสรรค์ก่อนจะขับขึ้นรถจักรยานยนต์เพื่อกลับที่พัก แต่เนื่องจากผลการตรวจ
แอลกอฮอล์ยังไม่ออกจึงไม่สามารถชี้ได้ว่ามีปัจจัยการดื่มขับเข้ามาร่วมด้วยหรือไม่

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ตัวอย่าง - แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ

C3 - แยกไฟแดง case 5

สถานที่เกิดเหตุ ถนนรามคำแหง บริเวณทางลงสะพานคลองเจ้ ค ถนนรามคำแหงขาเข้า เขตสะพานสูง ท้องที่ สน .บางชัน วันที่ 3 ม.ค.66 เวลา 05.00 น. รถจักรยานยนต์ชน ท้ายรถยนต์ที่จอดติดไฟแดง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ

ข้อสังเกต

1. คาดว่ารถจักรยานยนต์คาดการณ์ว่ารถยนต์กำลังจะออกตัวจากแยกไฟแดง จึงไม่ได้มีการลดความเร็วลงเมื่อถึงบริเวณแยกไฟแดง และอาจมีเรื่องของอาการเมาขับเข้ามาเกี่ยวข้อง จากการสอบถามญาติผู้เสียชีวิตให้ข้อมูลว่าก่อนเกิดเหตุ ผู้เสียชีวิตได้ไปกินเลี้ยงสังสรรค์ก่อนจะขับขึ้นรถจักรยานยนต์เพื่อกลับที่พัก แต่เนื่องจากผลการตรวจแอลกอฮอล์ยังไม่ออกจึงไม่สามารถชี้ได้ว่ามีปัจจัยการดื่มขับเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่

① อิทธิพลองค์การ

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยากาศในองค์การ
3. กระบวนการในองค์การ

② การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

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

③ สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อม
2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
3. วิธีปฏิบัติ/กิจวัตรส่วนบุคคล

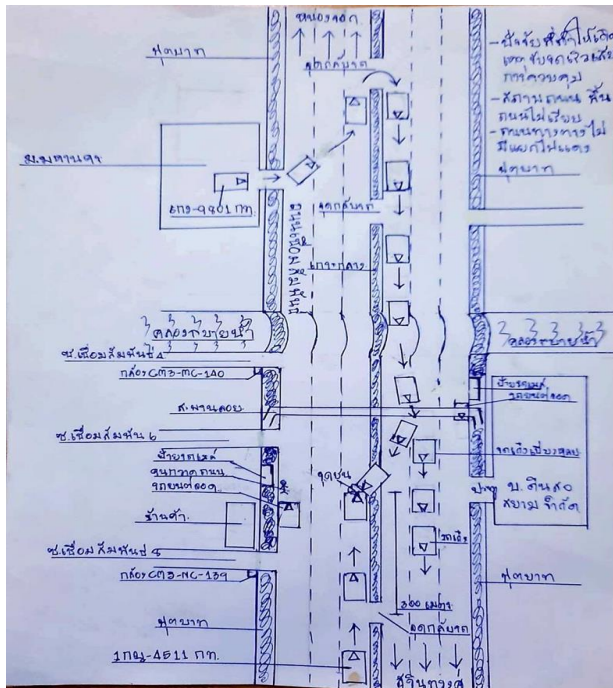
④ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

- ความผิดพลาด
 - ขับเร็ว
 - สัญญาณไฟเขียว
 - ผ.จยย. คาดว่ารถยนต์จะออกตัว
- การฝ่าฝืน
 - ดื่มขับ
 - จึงไม่ได้ชะลอรถ

D - ทางตรงกับความเสี่ยง

D1 - ขับเร็ว + ทางตรง_case 1

วันพฤหัสบดีที่ 30 กรกฎาคม 2563 เวลา 15.15 น. สถานที่เกิดเหตุ ถนนเชื่อมสัมพันธ์ บริเวณหน้าบริษัท ดินสอสยาม จำกัด เขตหนองจอก ท้องที่ สน.หนองจอก กระบะข้ามเกาะกลางมาชนกระบะอีกคัน มีผู้เสียชีวิต 3 ราย (เป็นคนในครอบครัวเดียวกันและหนึ่งในนั้นเป็นเด็กอายุ 8 ปี) คนขับรถกระบะคันที่ข้ามเลนมาเป็นนักศึกษา มหาวิทยาลัยมหานคร



ข้อสังเกต

- 1) นศ.ได้ขับรถออกมาจากมหาวิทยาลัยมหานคร แล้วกลับรถก่อนถึงจุดเกิดเหตุเป็นคันคลองระบายน้ำซึ่งเป็นจุดที่พื้นถนนไม่เรียบ เมื่อรถวิ่งมาด้วยความเร็วทำให้รถเหินได้
- 2) ถนนเชื่อมสัมพันธ์ เป็นถนนทางตรง แบ่งช่องการเดินรถ6ช่องทาง มีเกาะกลางถนน มีเนินสะพานข้ามคันคลองตลอดทั้งเส้น ความยาว 6.5 กม. อยู่ในพื้นที่เขตหนองจอก มีมหาวิทยาลัยมหานครและสถานประกอบการโรงงานตั้งอยู่
- 3) ถนนเชื่อมสัมพันธ์เกิดอุบัติเหตุรุนแรงบ่อยครั้ง และมีจุดที่เป็นลักษณะสะพานข้ามคลองระบายน้ำเช่นนี้ตลอดทั้งเส้น

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



แนวทาง/ข้อหาหรือ

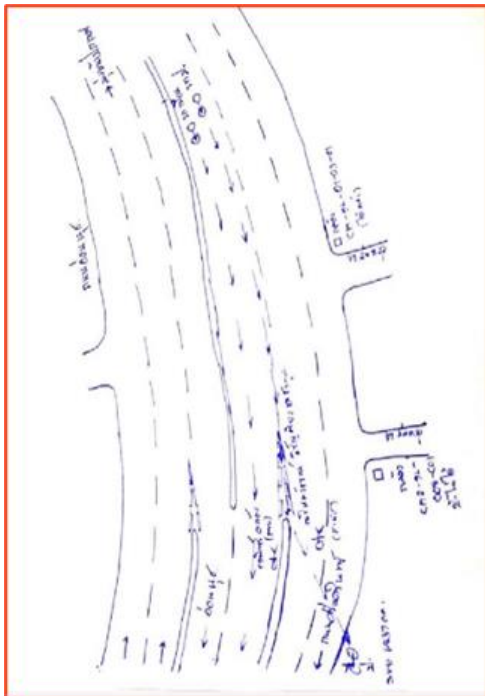
- 1) ให้ ศปถ.เขตหนองจอก ทำการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก ทำอย่างไรให้ศปถ.เขตสามารถเชื่อมโยงไปสู่ต้นทาง (เจ้าภาพ) ได้ (ศปถ.กทม.รับเป็นผู้ประสาน ศปถ.เขตหนองจอก)
- 2) ศปถ.เขตหนองจอก เชิญชวนมหาวิทยาลัยมหานคร ขับเคลื่อนเรื่องมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา (หาเจ้าภาพจัดการเรื่อง นศ. ขับรถเร็ว)
- 3) ทหารเรือในส่วนของการแก้ไขเฉพาะหน้า ในส่วนที่ยังไม่สามารถจัดการเรื่องความเร็วได้ จะลดความเสี่ยงด้านกายภาพได้อย่างไร
- 4) สนับสนุนให้ ศปถ.เขต ทุกเขตมีการนำ Case ไปพูดคุยกันในวงประชุม ศปถ.เขต เพื่อให้ Feedback Loop สิ้นลง

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ



D2 – คอสะพาน_case 1

วันศุกร์ที่ 19 ต.ค.64 เวลา 00.30น. ถนนอ่อนนุช ฝั่งมุ่งหน้าอ่อนนุช บริเวณคอสะพานข้ามแยกศรีนุช ปากซอยอ่อนนุช64 แขวงประเวศ เขตประเวศ ท้องที่ สน.ประเวศ(บก.น.4) ที่เกิดเหตุ เป็นสะพานข้ามแยก คอสะพานค่อนข้างมีด พุทธิการณ์ ก่อนเกิดเหตุ จากการสอบถามบิดาผส. ให้ข้อมูลว่า บุตรสาวไปดื่มกินกับเพื่อน แถวลาดกระบัง แล้วขับขี่รถกลับบ้านย่านคลองเตย ระหว่างทางถูกจับบริเวณแยกประเวศ จึงถูกนำตัวไป สน.ประเวศ จากนั้นเพื่อนจึงได้ไปรับตัวจาก สน.ประเวศเพื่อกลับบ้าน จากการสอบถามพงส. ให้ข้อมูลว่า เหตุนี้ผู้ตาย และเพื่อนถูกจับข้อหาแต่งท่อไอเสียรถจักรยานยนต์ทำให้เกิดเสียงดัง หลังจากพากันมาชำระค่าปรับที่สน.แล้วก็ขับขี่รถจักรยานยนต์ออกไปพร้อมเพื่อน รวม 3 คัน โดยรถคันเกิดเหตุเป็นคันกลาง คาดว่ารถคันเกิดเหตุผู้ขับขี่ไม่ชำนาญเส้นทาง หลังเกิดเหตุได้ส่งตรวจแอลกอฮอล์ทั้งผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ อยู่ระหว่างติดตามผล ขณะเกิดเหตุรถจักรยานยนต์HONDA Click คันเกิดเหตุขับมาด้วยความเร็ว ตีคู่มากับรถจักรยานยนต์ของเพื่อนอีกคันหนึ่ง แล้วเกิดเสียหลักชนคอสะพาน จนกระเด็นไปคนละทิศละทาง หลังเกิดเหตุ รถจักรยานยนต์กระเด็นไปอยู่ที่ขอบทาง กู้ภัยแจ้งว่า ผู้ขับขี่นอนอยู่ด้านบนสะพานเป็นหญิง อายุ25ปี มีบาดแผลที่ใบหน้า แขนขาหัก อาการสาหัส รักษาตัวในห้อง ICU รพ.สิรินธรและเสียชีวิตในเวลาต่อมา ส่วนผู้โดยสารอยู่ด้านล่างสะพาน เป็นหญิง อายุ 26 ปี มีบาดแผลฉกรรจ์ที่ศีรษะ เลือดออกปาก ออกจมูก นอนคว่ำหน้าเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ



ข้อสังเกต

บริเวณจุดเกิดเหตุไฟส่องสว่างน้อย และไม่มีสัญญาณหรือไฟเตือนคอสะพาน

เหตุที่เกิดเหตุบริเวณนี้ในรอบ3เดือนที่ผ่านมา

ว้

- 1) วันที่ 13 ส.ค.64 เวลา 19.40 น. บริเวณอ่อนนุช64 รถจยย. เสียหลักล้ม ผช.ได้รับบาดเจ็บ
- 2) วันที่ 14 ก.ย.64 เวลา 11.45 น. บริเวณอ่อนนุช66 รถจยย. เสียหลักล้ม ผช.ได้รับบาดเจ็บ
- 3) วันที่ 19 ต.ค.64 เวลา 00.30 น. บริเวณคอสะพานข้ามแยกศรีนุช ปากซอยอ่อนนุช64 รถจยย.ชนคอสะพาน เสียชีวิต2ราย

การวิเคราะห์การจัดทำมาตรการร่วมกับเจ้าภาพ



เจ้าภาพ มาตรการสำคัญ	ต้นน้ำ (ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)	กลาง-ปลายน้ำ (ระยะ ต้น-กลาง-ยาว)	แผนงาน-โครงการ คปอ. เขต + ภาคิ
ด้านกายภาพ สภาพแวดล้อม ถนน (ทล-ทข-กทม)	กลุ่มงานวางแผนและออกแบบ 2 การแก้ปัญหาเบื้องต้น ติดตั้งหลักกั้นรถสะท้อนแสงบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อป้องกันอันตรายทั้งนี้จะดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยเพิ่มเติมในงบประมาณปี พ.ศ. 2565		สำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง
ด้านสังคม การเรียนรู้ ปชส.กฎหมาย ฯลฯ (กทม-เขต)			

นำการจัดการไปขยายผลเพื่อใช้กับความเสี่ยงลักษณะเดียวกันในพื้นที่อื่นต่อ

หมวด E - จักรยานยนต์ล้มเอง

E1 - จยย.ล้มเอง_case 1

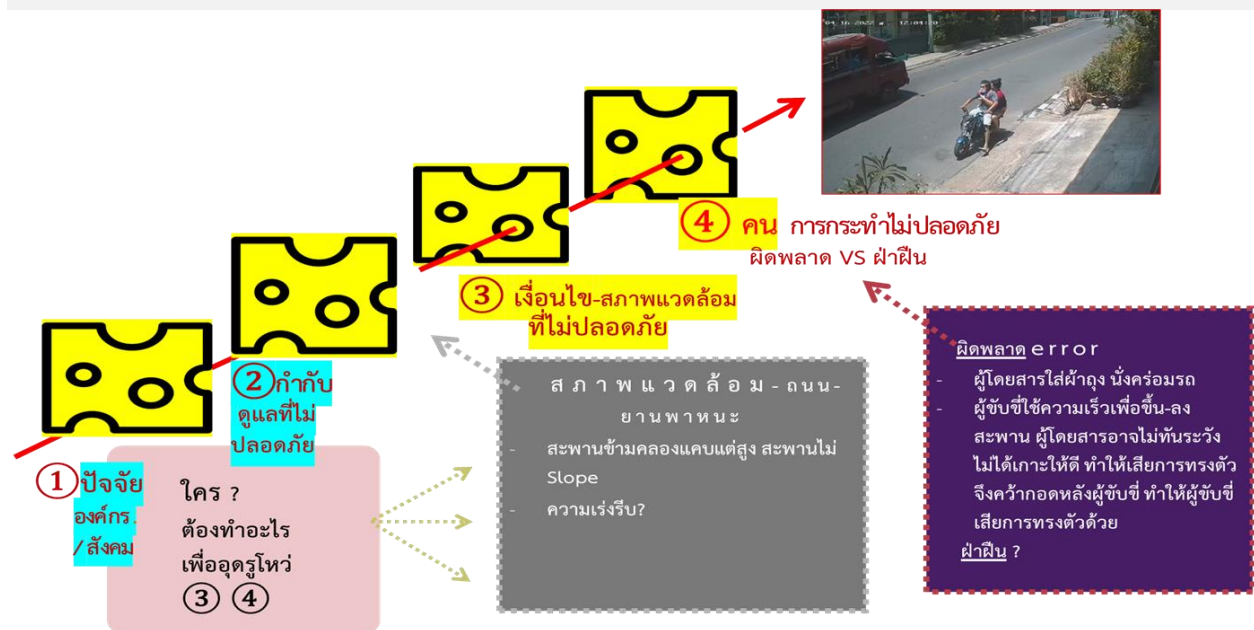
วันเสาร์ที่16เม.ย.2565 เวลา11.32น. บริเวณตรงข้ามซอยแก้วเงินทอง 5 เขตตลิ่งชัน ท้องที่ สน.บางเสาธง พฤติกรรม จังหวะที่รถจักรยานยนต์ลงสะพานข้ามคลอง(สะพานข้ามคลองแคบแต่สูงชันเนื่องจากมีเรือวิ่งในคลองด้วย) ผู้โดยสาร(ใส่ผ้าถุงนั่งคล่องอานรถ)เสียหลักจะพลัดตกจากรถจึงคว้าตัวผู้ขับขี่ไว้ทำให้รถเสียหลักชนขอบทาง ผู้โดยสารกระเด็นเข้าไปบริเวณหน้าบ้าน ส่วนรถจักรยานยนต์ชนกับกำแพงบ้าน เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ส่วนผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ นำส่ง รพ.ศิริราช สภาพถนน เป็นทางตรง มีสะพานข้ามคลองสูง สภาพแวดล้อม มีแสงสว่างเพียงพอ



ข้อสังเกต

จะเห็นว่าเคสนี้เกิดจากปัจจัยทางพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลัก เนื่องจากผู้ขับขี่และผู้โดยสารซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยและผู้ขับขี่ก็ขับขี่มาด้วยความเร็ว รวมไปถึงปัจจัยสภาพของถนนที่เป็นทางตรงลงมาจากสะพานข้ามคลองที่มีความสูง ในส่วนของผู้โดยสารที่นั่งซ้อนท้ายนั้นมีลักษณะการแต่งกายโดยสวมใส่ผ้าถุงและใช้วิธีการนั่งคล่องอานรถ จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่เสียหลักล้มชนขอบทางและผู้โดยสารที่นั่งซ้อนท้ายพลัดตกกระเด็นจากรถไปบริเวณหน้าบ้านประชาชนระแวกนั้นเป็นเหตุทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุทันทีส่วนผู้โดยสารที่นั่งซ้อนท้ายได้รับบาดเจ็บและถูกนำส่งโรงพยาบาล และเคสนี้รถจักรยานยนต์คันที่เกิดเหตุคันนี้ไม่มี พ.ร.บ. จึงไม่ได้รับเงินชดเชยทั้งในส่วนของการรักษาพยาบาลและเงินชดเชยจากกรณีเสียชีวิต

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



แนวทาง/ข้อหาหรือ

มีความเห็นว่าส่วนท้องถิ่นควรจะมีบทบาทในการกำกับดูแลในเรื่องของการต่อภาษีและทำ พ.ร.บ. 100% และเรื่องของการกีดกันไม่ให้ชาวบ้านวางลูกล้ามายังถนน ก็เป็นปัจจัยหนึ่งของความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น

ตัวอย่าง - แบบฟอร์มการนำเสนอรายงาน

วันเสาร์ที่ 16 เม.ย. 2565 เวลา 11.32 น. บริเวณตรงข้ามซอยแก้วเงินทอง 5 เขตคลองเตย พื้นที่ สน.บางเสาธง พุทธการณัฐ จักรหวงจักรยานยนต์ลงสะพานข้ามคลอง (สะพานข้ามคลองแคบแต่สูงชันเนื่องจากมีเรือวิ่งในคลองตัว) ผู้โดยสารใส่ผ้าถุงนั่งซ้อนซ้อนอันตรายเสียหลักจะพลัดตกจากรถจึงคว่ำตัวผู้ขับขี่ไว้ทำให้รถเสียหลักชนขอบทางผู้โดยสารกระเด็นเข้าไปบริเวณหน้าบ้าน ส่วนรถจักรยานยนต์ชนกับกำแพงบ้านเกิดเหตุให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ส่วนผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ นำส่ง รพ.ศิริราช สภาพถนน เป็นทางตรง มีสะพานข้ามคลองสูง สภาพแวดล้อม มีแสงสว่างเพียงพอ

E1 - จยย.ล้มแฉ่ง _case 1

ข้อสังเกต

1. จะเห็นได้ว่ากรณีเกิดจากปัจจัยทางพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลัก เนื่องจากผู้ขับขี่และผู้โดยสารซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัย และผู้ขับขี่ก็ขี่เร็วเกินไปด้วยซ้ำไปจนถึงปัจจัยสภาพของถนนที่เป็นทางตรงลงมาจากสะพานข้ามคลองที่มีความสูงชัน ในส่วนของผู้โดยสารที่ซ้อนท้ายนั้นก็มีลักษณะการแต่งกายโดยสวมใส่ผ้าถุงและใช้วิธีการนั่งซ้อนซ้อนอันตราย จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่เสียหลักชนขอบทางและผู้โดยสารที่ซ้อนท้ายพลัดตกกระเด็นจากรถไปบริเวณหน้าบ้านประชาชนระแวกนั้นเป็นเหตุทำให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์เสียชีวิตในที่เกิดเหตุพื้นที่ส่วนผู้โดยสารที่ซ้อนท้ายได้รับบาดเจ็บและถูกนำส่งโรงพยาบาล และเจ้าหน้าที่จราจรยานยนต์คันที่เกิดเหตุนี้ไม่มี พ.ร.บ. จึงไม่ได้รับเงินชดเชยทั้งในส่วนของการรักษาพยาบาลและเงินชดเชยจากกรณีเสียชีวิต

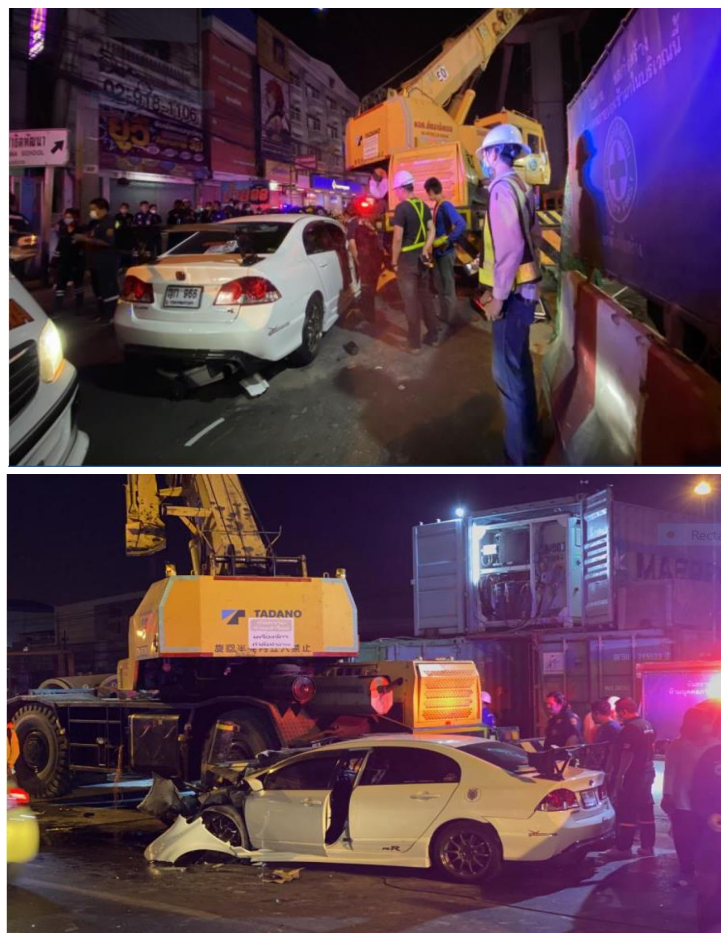
แนวทาง/ข้อหาหรือ

1. มีความเห็นว่าส่วนท้องถิ่นควรจะมีบทบาทในการกำกับดูแลในเรื่องของการต่อภาษีและทำ พ.ร.บ. 100% และเรื่องของการกีดกันไม่ให้ชาวบ้านวางลูกล้ามายังถนน ก็เป็นปัจจัยหนึ่งของความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น

หมวด F – พื้นที่ก่อสร้าง

F1 - พื้นที่ก่อสร้าง_case 1

วันที่ 21/02/64 เวลา 01.50น. ที่เกิดเหตุบริเวณถนนรามอินทราเข้า ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าแฟชั่นไอส์แลนด์ ท้องที่สน.บางชัน (บก.น.4) เขตคันนายาว(กรุงเทพมหานครตะวันออก) เลนขวาพบรถยนต์เสียหลักพุ่งชนรถเครนที่จอดทำงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู(มีการใช้สัญญาณไฟ ป้ายบอกทาง และแบรีเออร์ปิดกั้นช่องจราจรสองช่องทางด้านขวา เปิดให้รถใช้ในการจราจร ช่องทางซ้ายสุดหนึ่งช่อง) คนงานให้การว่า ที่เกิดเหตุเลนขวาจะมีรถเครนที่จอดทำงานอยู่เพื่อยกโครงสร้างต่างๆ ตามปกติ โดยก่อนถึงตัวรถเครนประมาณ 500เมตรได้ทำการติดตั้งสัญญาณไฟ ป้ายบอก ป้ายเบี่ยง วางไว้เพื่อแจ้งเตือนให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนได้มองเห็นตามขั้นตอนอยู่แล้ว แต่ในช่วงเกิดเหตุขณะที่ทุกคนกำลังปฏิบัติงานอยู่ ก็ได้ยินเสียงรถยนต์คันดังกล่าวขับด้วยความเร็วสูง ก่อนพุ่งชนสิ่งกีดขวางและป้ายแจ้งเตือนกระจายตามถนน ก่อนพุ่งชนรถเครนที่จอดทำงานอยู่



ข้อสังเกต

1. การติดตั้งสัญญาณไฟ / ป้ายบอก / ป้ายเบี่ยง ก่อนถึงตัวรถเครน ประมาณ 500 เมตร เป็นระยะที่ปลอดภัยเพียงพอหรือไม่
2. ปัจจุบันรถใช้ความเร็วโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยมากขึ้น

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะ

ศป.เขต ประสานผู้รับเหมาเพื่อสำรวจการติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้า

ความเห็นเพิ่มเติม

ปัจจัยเสี่ยงอาจเกิดจากการดื่มขับ ง่วงขับ หรือการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ เนื่องจากสภาพรถมีความเสียหายมาก ในที่เกิดเหตุมีการตั้งกรวยยางก่อนถึงรถเครน 500ม. ซึ่งน่าจะเพียงพอต่อการชะลอรถ อีกทั้งรถเครนก็เป็นรถใหญ่มองเห็น

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงานฯ



F1 - พื้นที่ก่อสร้าง case 1

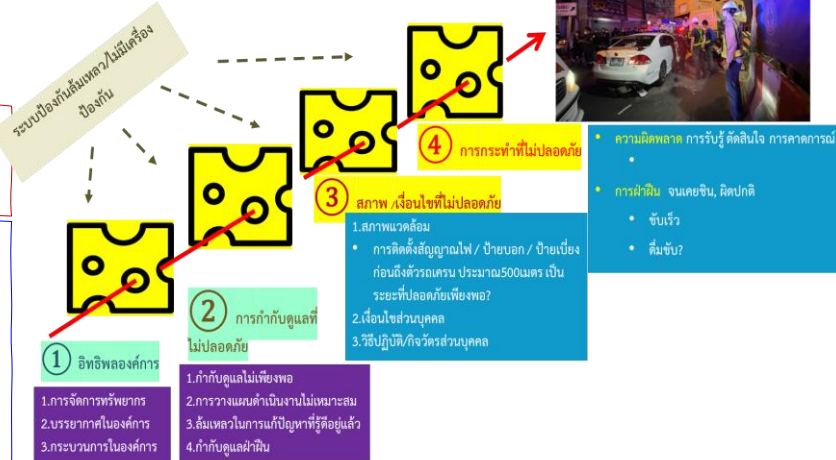
วันที่ 21/02/64 เวลา 01.50 น. ที่เกิดเหตุบริเวณถนนรามอินทราขาเข้า ตรงข้ามห้างสรรพสินค้าแฟชั่นไอแลนด์ ท้องที่สน.บางชัน(บ.ก.น.4) เขตคันนายาว(กรุงเทพฯ ตะวันออก) เล่นชาวพรดยนต์เสียหลักพุ่งชนรถเครนที่จอดทำงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู การใช้สัญญาณไฟ ป้ายบอกทาง และแบร์ริเออร์ปิดกั้นช่องจราจร สองช่องทางด้านขวา เปิดให้รถใช้ในการจราจร ช่องทางซ้ายสุดหนึ่งช่องคนงานให้การว่า ที่เกิดเหตุเลนขวาจะมีรถเครนที่จอดทำงานอยู่เพื่อยกโครงสร้างต่างๆ ตามปกติ โดยก่อนถึงตัวรถเครนประมาณ 500 เมตรได้ทำการติดตั้งสัญญาณไฟ ป้ายบอก ป้ายเบี่ยง วางไว้เพื่อแจ้งเตือนให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนได้มองเห็นตามขั้นตอนอยู่แล้ว แต่ในช่วงเกิดเหตุขณะที่ทุกคนกำลังปฏิบัติงานอยู่ ก็ได้ยินเสียง ขยิบ คันดังกล่าวขับด้วยความเร็วสูง ก่อน พุ่งชนสิ่งกีดขวาง และป้ายแจ้งเตือนกระจ่ายตามถนน ก่อนพุ่งชนรถเครน ที่จอดทำงานอยู่

ข้อสังเกต

1. การติดตั้งสัญญาณไฟ / ป้ายบอก / ป้ายเบี่ยง ก่อนถึงตัวรถเครน ประมาณ 500 เมตร เป็นระยะที่ปลอดภัยเพียงพอหรือไม่
2. ปัจจุบันรถใช้ความเร็วโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

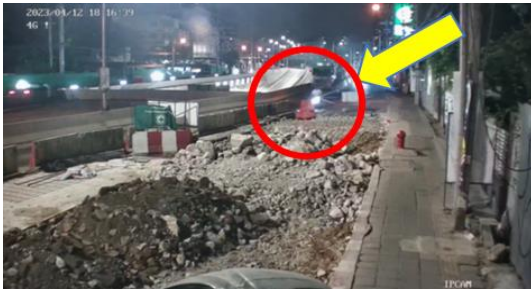
- ศปด.เขต ประสานผู้รับเหมาเพื่อสำรวจการติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้า
- ความเห็นเพิ่มเติม**
- ปัจจัยเสี่ยงอาจเกิดจากการตีมีด ขับเร็ว หรือการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ เนื่องจากสภาพภูมิประเทศมีความเสียหายมาก ในที่เกิดเหตุมีการตั้งกรวยยางก่อนถึงรถเครน 500 ม. ซึ่งน่าจะเพียงพอต่อการชะลอรถ อีกทั้งรถเครนก็เป็นที่รถใหญ่มองเห็น



F1 - พื้นที่ก่อสร้าง_case 2

วันที่ 14/04/66 เวลาประมาณ 04.50 น. สถานที่เกิดเหตุ : บริเวณใกล้ปากซอยรัชดา - ท่าพระ 13 พื้นที่
สน.บุคคโล เขตธนบุรี กลุ่มเขต : กรุงเทพมหานคร

พฤติกรรม รถจักรยานยนต์เสียหลักชนแบรีเออร์ (ไม่สวมหมวก) ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บ นำตัวส่งรพ.
ทหารเรือ และเสียชีวิตในเวลาต่อมา



การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ข้อเสนอแนะ/แนวทางการแก้ไข

- 1) ประสานผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งป้ายและไฟส่องสว่างเพิ่มเติม และในปัจจุบันมีไฟส่องสว่างของผู้รับเหมาและของ กทม.สว่างเพียงพอมองเห็นในระยะ 20 เมตร ก่อนถึงจุดเกิดเหตุ
- 2) เร่งรัดผู้รับเหมาก่อสร้าง ให้คืนผิวจราจร ตามระยะเวลาที่กำหนดเมื่อก่อสร้างเสร็จแล้ว

ตัวอย่าง – แบบฟอร์มการนำเสนอรายงาน

วันที่ 14/04/66 เวลาประมาณ 04.50 น. สถานที่เกิดเหตุ : บริเวณใกล้ปากซอยรัชดา - ท่าพระ 13 พื้นที่สน.บุคคโล เขตธนบุรี กลุ่มเขต : กรุงเทพมหานคร

เหตุการณ์ รถจักรยานยนต์เสียหลักชนเบรื่ออร์ (ไม่สวมหมวก) ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บ นำตัวส่งรพ. ทหารเรือ และเสียชีวิตในเวลาต่อมา

F1 - พื้นที่ก่อสร้าง case 2

ชั้นข้อมูล 2

ระบบป้องกันล้มเหลว/ไม่มีเครื่องป้องกัน

① อิทธิพลองค์การ

- 1.การจัดการทรัพยากร
- 2.บรรยากาศในองค์การ
- 3.กระบวนการในองค์การ

② การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย

- 1.กำกับดูแลไม่เพียงพอ
- 2.การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม
- 3.ล้มเหลวในการแก้ปัญหาที่รู้ที่อยู่แล้ว
- 4.กำกับดูแลฝ่าฝืน

③ สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

- 1.สภาพแวดล้อม
 - ไม่มีการตั้งกรวยยางหรือป้ายไฟเตือนล่วงหน้า
 - บัญชีรถคนแจ้งเตือนว่าเป็นทางเบี่ยงตรงจุดชน ไม่มีไฟส่องสว่างให้เห็นชัดเจน
 - รถบรรทุกจอดบนขวาทำให้ช่องทางจราจรแคบลง
 - ผิวถนนชำรุด ขรุขระไม่เรียบ , ไฟส่องสว่าง
- 2.เงื่อนไขส่วนบุคคล
 - พักผ่อนน้อย, ว่างหลับใน
 - อ่อนเพลีย

④ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

ความผิดพลาด

- ผู้ขับขี่ไม่จับเส้นทาง
- ใช้ความเร็วโดยคิดว่าเส้นทางตรง

การฝ่าฝืน

- ขับเร็ว , ไม่สวมหมวก , ต้ม 7

ข้อเสนอแนะ /แนวทางการแก้ไข

- 1.ประสานผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งป้ายและไฟส่องสว่างเพิ่มเติม และในปัจจุบันมีไฟส่องสว่างของผู้รับเหมาและของ กทม.สว่างเพียงพอมองเห็นในระยะ 20 เมตร ก่อนถึงจุดเกิดเหตุ
- 2.เร่งรัดผู้รับเหมาก่อสร้าง ให้คืนผิวจราจร ตามระยะเวลาที่กำหนดเมื่อก่อสร้างเสร็จแล้ว

QR Code วิธีเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางถนน



ชนคนข้ามถนน_1



ชนคนข้ามถนน_2



ชนคนข้ามถนน_3



ชนคนข้ามถนน_4



ชนคนข้ามถนน_5



ชนคนข้ามถนน_6



จยย.โกสัทรใหญ่_1



จยย.โกสัทรใหญ่_2



จยย.โกสัทรใหญ่_3



จยย.โกสัทรใหญ่_4



ชนท้ายรถจอดริมทาง_1



รถจอดปากซอย_1



เบรกรถเสียหลัก_1



จุดกลับรถ_1



จุดกลับรถ_2



ตัดหน้ากระชั้น_1

QR Code วิธีเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางถนน (ต่อ)



ดัดหน้ากระชั้นชิด_2



ดัดหน้ากระชั้นชิด_3



ดัดหน้ากระชั้นชิด_4



ดัดหน้ากระชั้นชิด_5



ดัดหน้ากระชั้นชิด_7



ดัดหน้ากระชั้นชิด_8



แยกไฟแดง_1



แยกไฟแดง_2



แยกไฟแดง_3



แยกไฟแดง_4



แยกไฟแดง_5



ชับเร็ว + ทางตรง_1



คอสะพาน_1



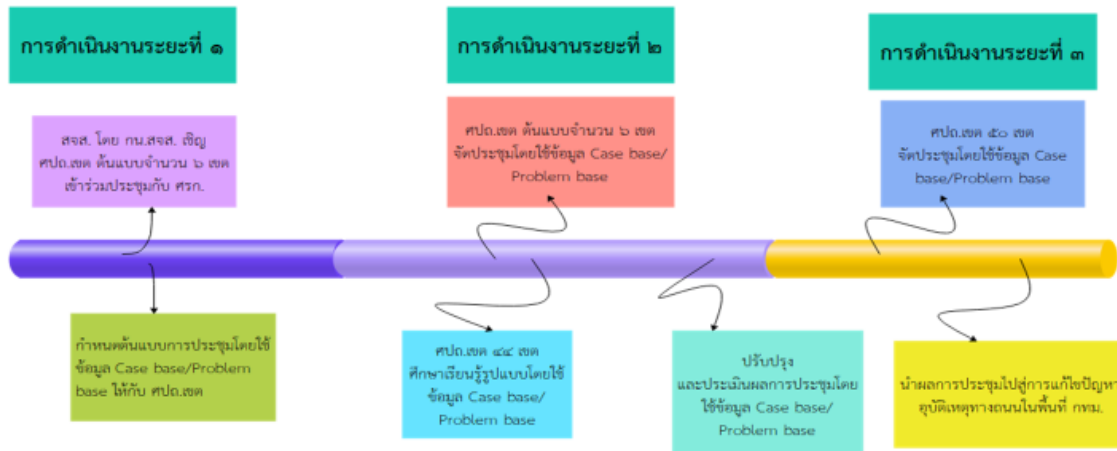
จยย.ล้มเอง_1



พื้นที่ก่อสร้าง_2

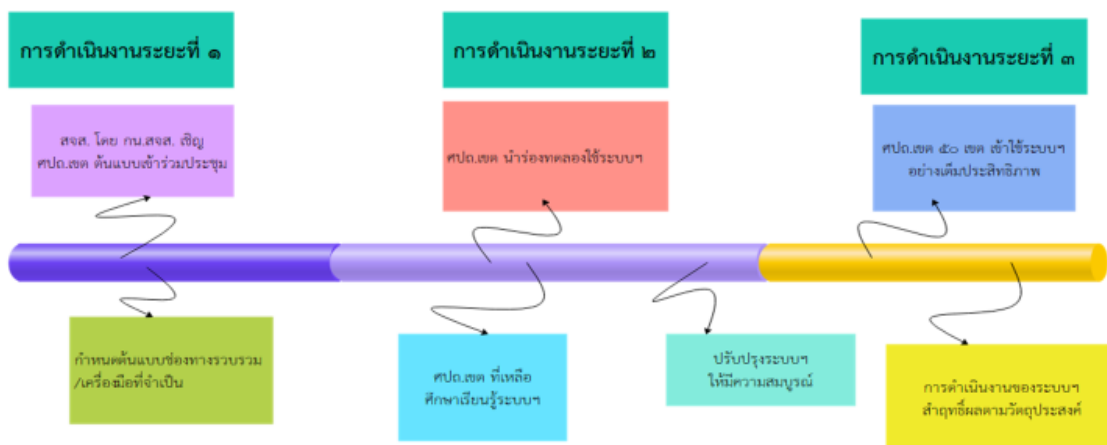
ตัวอย่างข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย และ ผลลัพธ์จากข้อเสนอ

ข้อเสนอแนะที่ ๑ สนับสนุนให้ ศปด.เขต มีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ Problem base และ Case base ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่



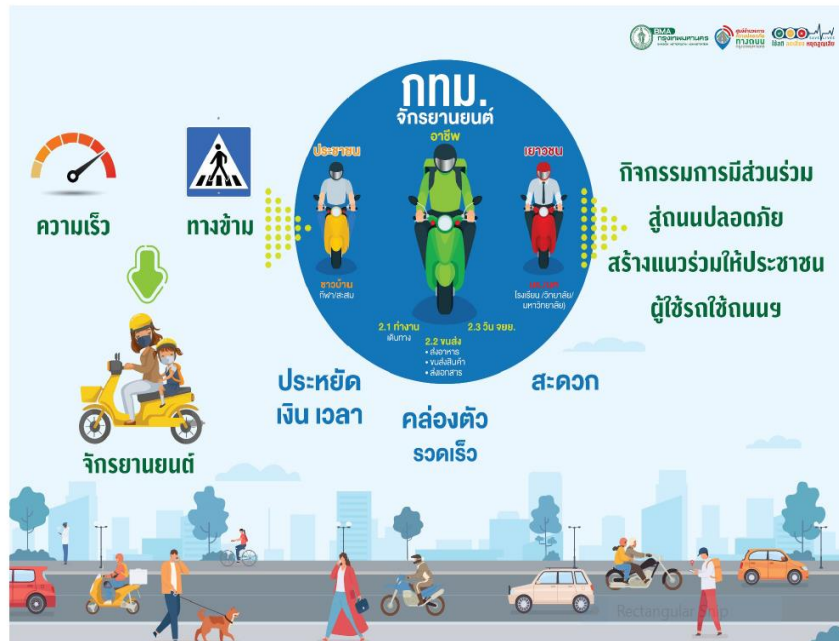
153

ข้อเสนอแนะที่ ๒ มีช่องทางรวบรวมแผน การดำเนินการ การติดตามผล ศปด.เขต ๕๐เขต



154

จากการประชุม สปท.กทม. ครั้งที่ 2/2565 วันที่ 11 พฤษภาคม 2565 มีมติให้จัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมผู้ถนนปลอดภัย สร้างแนวร่วมให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนฯ โดยเน้นเรื่อง ความเร็ว ทางข้าม และจักรยานยนต์



21

กิจกรรมการมีส่วนร่วมผู้ถนนปลอดภัย สร้างแนวร่วมให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนฯ

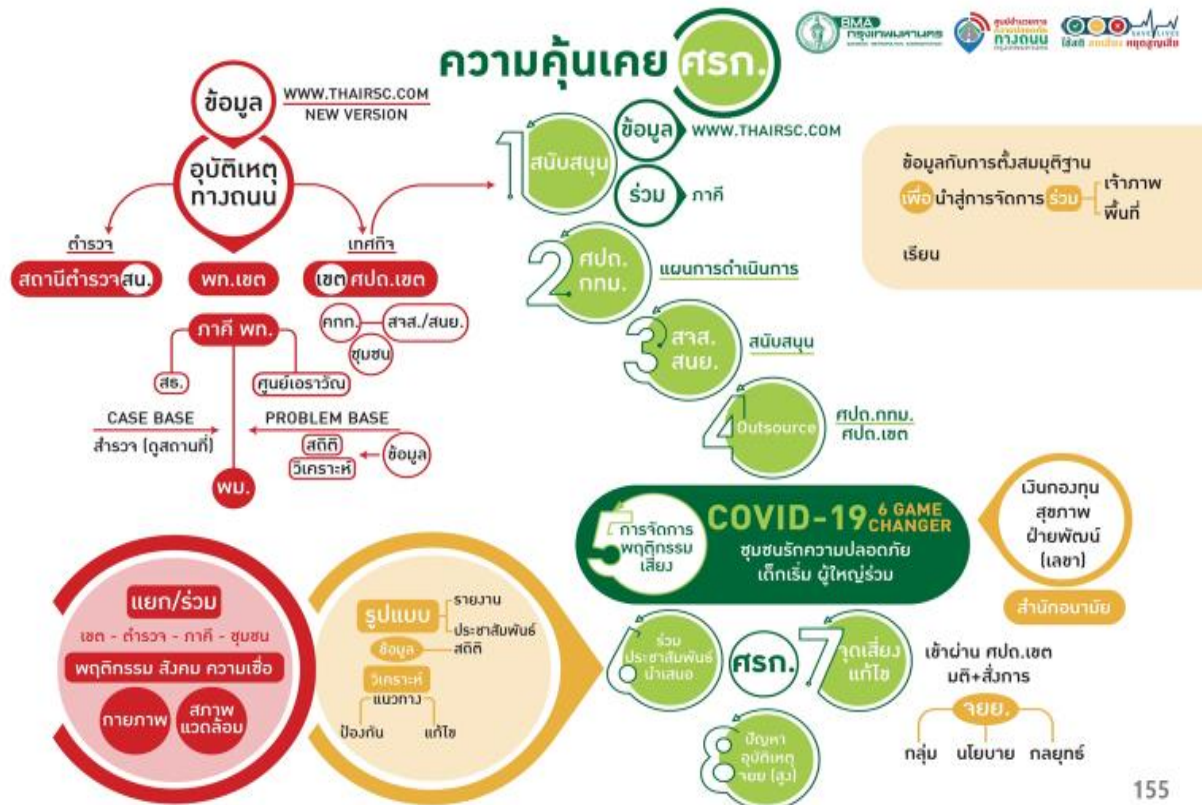


กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเขต	วันเวลา/สถานที่	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่	หมายเหตุ
กรุงเทพตะวันออก (เขตลาดกระบัง)	26 พ.ค 2565 (ดำเนินการแล้ว)	คนทำงาน	- บิคนอุตสาหกรรมอัญมณี	- บิคนทำงานและคนในชุมชนใน จักรยานยนต์จำนวนมาก
กรุงเทพเหนือ (เขตหลักสี่)	26 มิ.ย 2565 (ดำเนินการแล้ว)	ประชาชนที่อาศัยในเคหะ	- เคหะหลักสี่	- ประชาชนที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ ในการเดินทาง
กรุงธนเหนือ (เขตบางพลัด)	19 ก.ค 2565 (คอนเฟิร์ม)	ประธานชุมชนหรือผู้แทน	- สำนักงานเขตบางพลัด	- บิคนทำงานและคนในชุมชนใน จักรยานยนต์จำนวนมาก
กรุงเทพใต้ (เขตคลองเตย)	ส.ค 2565 (ยังไม่ระบุ)	จักรยานยนต์รับจ้าง	- สำนักงานเขตคลองเตย	- เป็นแหล่งศูนย์กลางการเดินทางและมี จักรยานยนต์รับจ้างหลายจุด
กรุงธนใต้ (เขตทุ่งครุ)	ส.ค 2565 (ยังไม่ระบุ)	นักศึกษา	- มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี	- นักศึกษา ใช้จักรยานยนต์เป็น ยานพาหนะเป็นจำนวนมาก
กรุงเทพกลาง (เขตราชเทวี)	ก.ย 2565 (ยังไม่คอนเฟิร์ม)	ประชาชนที่สัญจรบริเวณนั้น/ จักรยานยนต์รับจ้าง	- อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	- เป็นแหล่งศูนย์กลางการเดินทางและมี จักรยานยนต์รับจ้างหลายจุด

21

หมายเหตุ จัดกิจกรรมจำนวน 6 แห่ง สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม



155

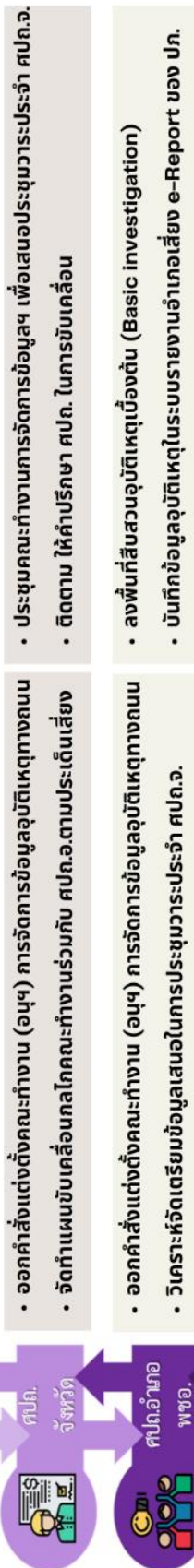
ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณา (เสนอที่ประชุม สปด.กทม.)

1. สนับสนุนให้ สปด.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่
2. มีช่องทางรวบรวมแผน - การดำเนินการ - การติดตามผล สปด.เขต 50 เขต
3. มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือเขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน
4. เปิดช่องให้ สปด.เขต สามารถ outsourcing ทีม/แนวร่วม มาเสริมด้านวิชาการ ฯลฯ ได้
5. ขอให้ สปด.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ กม. และด้านอื่นๆ
6. ขอให้ สปด.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ศรค. กรณีมี case base ในพื้นที่เขตนั้นๆ
7. ขอให้ สปด.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรค. ไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขตที่ จะต้องมีมาตรการในแก้ไขต่อไป
8. ขอให้ สปด.กทม. และ สปด.เขต ชวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับ ขี่ เช่น องค์กรเอกชน Delivery สถานศึกษา



กรอบหน้าที่การดำเนินงานและการเชื่อมโยงข้อมูล CASE BASE และ PROBLEM BASE เชิงวิเคราะห์เพื่อสะท้อนปัญหา

นโยบาย/มาตรการส่วนกลาง





“อุบัติเหตุทางถนน”
 มัจจุราชที่อยู่ใกล้ตัว
 หรือใกล้แค่คืบ

