

การดำเนินการและการประสานงานในการแก้ไขจุดอันตรายทางถนนของเขตทุ่งครุ

กรณีศึกษา: ทางโค้งบริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119

Thung Khru District's Road Safety action and coordination at curve, Soi Pracha Uthit 119

กวิน ณรงค์สมุทร¹ วิโรจน์ ศรีสุภานนท์^{2,*} และ วศิน เกียรติโกมล³

^{1,2,3} สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี กรุงเทพมหานคร

*Corresponding author; E-mail address: viroat.sri@kmutt.ac.th

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาการดำเนินการและการประสานงานในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้กรณีศึกษาอุบัติเหตุที่ทางโค้งบริเวณซอยประชาอุทิศ 119 แขวงบางมด เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร ณ จุดเกิดเหตุ มีรถจักรยานยนต์หลุดทางโค้งในลักษณะเดียวกันถึง 2 ครั้ง ในช่วงเวลาห่างกันไม่ถึง 4 เดือน โดยอุบัติเหตุครั้งแรกเกิดเมื่อวันที่ 2 ธ.ค. 2564 จึงจำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่หลายฝ่ายมาร่วมกันวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหามาแต่ยังไม่ทันดำเนินการแก้ไขปัญหาก็เกิดอุบัติเหตุซ้ำอีกครั้งในลักษณะเดียวกัน ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่พบ ได้แก่ ปัญหาจากผู้ขับขี่ปัญหาสภาพถนน ปัญหาระบบควบคุมการจราจร และปัญหาระบบไฟส่องสว่างบนถนน ผู้วิจัยสังเกตเห็นว่าการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานราชการที่มีส่วนรับผิดชอบในปัจจุบัน ยังมีความล่าช้าในการทำงานรวมถึงการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และการวิเคราะห์จุดเสี่ยงยังเป็นการทำงานในระดับพื้นฐานเท่านั้น ผลการศึกษานี้ช่วยให้เข้าใจถึงปัญหาในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และปัญหาการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนได้

คำสำคัญ: การประสานงาน,อุบัติเหตุทางถนน ,ความปลอดภัยบนท้องถนน

Abstract

This research aims to study road safety action and coordination problems for mitigating road accidents by using accidents at the horizontal curve section near Soi Pracha Uthit 119, Bang Mod, Thung Khru, Bangkok as a case study. At the site, there were two motorcycles departing the curve twice within four months. The first accident occurred on December 2nd, 2021. Therefore, many officers needed to come together to analyze the cause of the accident in order to find a solution to the problem. Unfortunately, on March 16th, 2022, a similar accident occurred again before the problem had been fixed. The causes

of these two accidents were the motorcyclists themselves, the geometry of the roadway curve, a lack of traffic control devices, and insufficient roadway lighting. We found that there was only basic investigation, and therefore the problem would not be solved urgently. This case study would be used as a guideline for road safety action plan and coordination to other organizations.

Keywords: Coordination, Road Accident, Road Safety

1. คำนำ

การจัดการและการประสานงานระหว่างหน่วยงานเป็นหนึ่งในตัวแปรที่สำคัญที่จะส่งผลทำให้การทำงานด้านการลดอุบัติเหตุและการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนนั้นมีประสิทธิภาพ โดยถ้าหากขาดการจัดการและการประสานงานที่มีประสิทธิภาพแล้วจะส่งผลให้การดำเนินงานทางด้านความปลอดภัยและการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนนั้นเกิดการดำเนินงานกันอย่างกระจัดกระจาย ไม่สามารถควบคุมงบประมาณในการทำงานได้และส่งผลให้การทำงานไม่เกิดประสิทธิภาพสูงสุด [1] สำหรับในประเทศไทยนั้นได้มีการจัดตั้ง คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ซึ่งเป็นคณะกรรมการระดับชาติ และสำหรับในกรุงเทพมหานคร ได้มีจัดตั้ง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นหน่วยงานในการจัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ ในการลดอุบัติเหตุและการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนโดยมีหน่วยงานหลายภาคส่วนจำเป็นต้องมีบทบาทในการทำงานและประสานงานร่วมกัน จากในสถานการณ์ปัจจุบันพบว่าในหน่วยงานที่มีส่วนรับผิดชอบในงานด้านดังกล่าวยังขาดประสิทธิภาพในการประสานงานและทำงานร่วมกัน ยกตัวอย่างเช่น การเก็บข้อมูลทางด้านอุบัติเหตุเพื่อนำไปทำการวิเคราะห์อุบัติเหตุ เพื่อนำไปปรับปรุงจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน แต่ละหน่วยงานยังมีการเก็บข้อมูลกันอย่างกระจัดกระจาย อีกทั้งหลายจุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ นั้นมักจบลงเพียงในการเสนอในที่ประชุมหรือการแถลงข่าวในกรณีที่ได้รับความสะดวกของประชาชนจึงเป็นที่มาของการศึกษางานวิจัยครั้งนี้ได้เลือก บริเวณพื้นที่ศึกษาซอยประชาอุทิศ บริเวณ “ปากซอยประชาอุทิศ 119” แขวงบางมด เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่กรณีศึกษา โดย

คาดหวังว่าจะนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการพัฒนาและปรับการดำเนินการและการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ รวมไปถึงภาคประชาชนและประชาสังคมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต

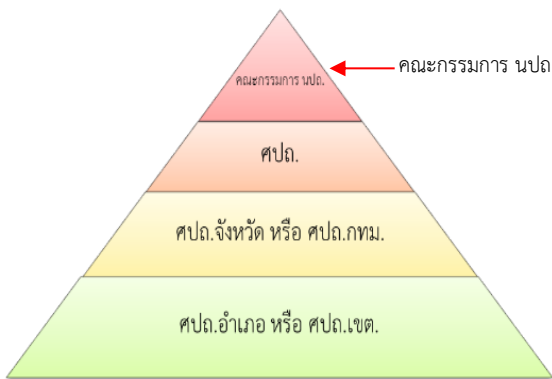
2. ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ปัจจัยหลักในการประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนน

สำหรับปัจจัยหลักในการจัดการและการประสานงานในการทำงานด้านการลดอุบัติเหตุและการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนที่ประสิทธิภาพประกอบไปด้วย 3 ส่วน [1] ดังต่อไปนี้ได้แก่

1. การออกนโยบายทางด้านความปลอดภัยบนท้องถนน (Political support)
2. การจัดตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนน (Technical secretariat)
3. กลไกการประสานงานกันระหว่างหน่วยงาน (Coordinating mechanism)

สำหรับในประเทศไทย อ้างอิงจาก ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2554 [2] ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) เพื่อกำหนดและพิจารณาเห็นชอบนโยบายในการลดอุบัติเหตุและการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ จัดตั้งศูนย์การปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะและแผนแม่บทในการลดอุบัติเหตุและการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ จัดตั้งศูนย์การปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปถ. จังหวัด) สำหรับในกรณีของกรุงเทพมหานคร จัดตั้งศูนย์การปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) มีหน้าที่ในการจัดทำโครงการ,แผนแม่บทและดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุระดับจังหวัดให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนแม่บทระดับชาติที่ได้วางไว้ และสุดท้าย จัดตั้งศูนย์การปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) สำหรับในกรณีของกรุงเทพมหานคร จัดตั้งศูนย์การปฏิบัติการความปลอดภัยเขต (ศปถ.เขต.)มีหน้าที่ในการจัดทำโครงการและดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุระดับอำเภอหรือเขตให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนแม่บทระดับจังหวัดที่ได้วางไว้ ดังที่ได้แสดงไว้ในรูปที่ 1



รูปที่ 1 กลไกของคณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

2.2 ขอบเขตและหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.2.1 คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ

คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) มีนายกรัฐมนตรี หรือรองนายกรัฐมนตรี ที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานกรรมการ

โดย คณะกรรมการ นปถ. มีอำนาจหน้าที่ต่อไปนี อ้างอิงจาก ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ได้แก่ กำหนดนโยบายในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติ, พิจารณาให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์ และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน, ออกประกาศ หรือ คำสั่ง หรือกำหนดแนวทางตามระเบียบ, เสนอความเห็นและให้ข้อเสนอแนะแก่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรี ในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และ ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย [2]

2.2.2 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) มี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้อำนวยการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน

โดย ศปถ. มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ อ้างอิงจาก ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ได้แก่ จัดทำข้อเสนอ นโยบาย แผนแม่บท ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยความเห็นชอบจาก คณะกรรมการ นปถ., บูรณาการแผนงานและงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน, อำนวยการ ติดตาม ประเมินผล และ ประสานการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ ให้เป็นไปตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน, จัดทำฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน, ศึกษา ค้นคว้า และพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน, ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน, รายงานผลการดำเนินงานประจำปีต่อ คณะกรรมการ นปถ. และ คณะรัฐมนตรี, เสนอความเห็นทางด้านความปลอดภัยทางถนนต่อ คณะกรรมการ นปถ. และ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามอำนาจของ คณะกรรมการ นปถ. [2]

2.2.3 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร

ศูนย์อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปถ. กทม.) มีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร

โดย ศปถ.กทม.มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ อ้างอิงจาก ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ได้แก่ จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และ งบประมาณ ในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนพัฒนา

จังหวัด และ แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด, ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตจังหวัด, อำนวยการ ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล ตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการและ งบประมาณ, ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน พร้อมทั้งเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานต่อสาธารณะ รายงานผลการดำเนินงานและเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ศปถ. เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุระดับจังหวัด, แต่งตั้ง คณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ และ ปฏิบัติงานตามที่ คณะกรรมการ นปถ. หรือ คณะกรรมการ ศปถ. มอบหมาย [2]

2.2.4 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเขต

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเขต (ศปถ. เขต) มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผนปฏิบัติการ, แผนงานโครงการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เขต โดยดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งรณรงค์ประชาสัมพันธ์ข่าวสาร และรายงานผลการดำเนินการให้ ศปถ.กทม. ทราบ และปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ ศปถ.กทม. มอบหมาย [3]

2.2.5 สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร (สจส.) มีอำนาจและหน้าที่ ความรับผิดชอบส่วนไม่ได้เพียงเฉพาะการศึกษา, พัฒนาและวิเคราะห์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแต่รวมถึงการศึกษา, พัฒนา และปรับปรุงแก้ไขระบบการขนส่งทางบก ทางราง และ ทางน้ำ ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยอำนาจหน้าที่ของ สจส. ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการลดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ศึกษา, สำรอง, รวบรวม ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง, ออกแบบความเหมาะสมของโครงข่าย ถนนเพื่อปรับปรุงและแก้ไขปัญหาจราจร, เสนอแนะนโยบายมาตรการ จัดทำแผนงานและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย, สำรอง, ออกแบบ, ประเมินการเพื่อติดตั้ง, รื้อย้าย, ถอดถอน และบำรุงรักษาเครื่องหมายจราจร อุปกรณ์วิศวกรรมจราจร ระบบสัญญาณไฟจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัย, เป็นศูนย์กลางระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง และ เผยแพร่และให้บริการ ข่าวสาร และ ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวข้องทางสื่อออนไลน์ ทางด้านความปลอดภัยทางถนน แก่เยาวชนและประชาชนทั่วไป [4]

2.2.6 สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร

สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร (สนย. กทม.) มีอำนาจหน้าที่ไม่ได้เพียงเฉพาะ การออกแบบ, กำหนดรายการก่อสร้าง, การบูรณะและบำรุงรักษาทาง การติดตั้ง และ ดำเนินการบริหารโครงสร้างและควบคุมก่อสร้างในงานที่เกี่ยวข้องเฉพาะเพียงงานทางและงานสะพาน เท่านั้นแต่รวมถึงการดำเนินการควบคุมการใช้กฎหมาย แนะนำ เกี่ยวกับขออนุญาตก่อสร้าง ดัดแปลง รื้อถอน และ เคลื่อนย้าย ตามกฎหมายการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

โดยอำนาจหน้าที่ของ สนย. กทม. ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการลดอุบัติเหตุทางถนน จะอยู่ในส่วนการออกแบบ, กำหนดรายการและรายละเอียดการก่อสร้าง, การบูรณะและบำรุงรักษาทาง, การติดตั้ง, ดำเนินการบริหารโครงสร้างและควบคุมก่อสร้างในงานที่เกี่ยวข้องเฉพาะเพียงงานทางและงานสะพาน รวมไปถึงการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบูรณะและบำรุงรักษาทางที่เกี่ยวข้อง [4]

2.2.7 สำนักงานเขตทุ่งครุ

สำนักงานเขตทุ่งครุ มีอำนาจและหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการลดอุบัติเหตุทางถนน โดยอ้างอิงจากประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง การแบ่งส่วนราชการในหน่วยงานและการกำหนดหน้าที่ของส่วนราชการกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้ การจัดทำแผนพัฒนาเขต, การจัดทำให้มีและบำรุงรักษาทางบก, การจัดทำให้มีและควบคุมตลาด, ท่าเทียบเรือ, ท่าข้าม และ ที่จอดรถ การสาธารณสุขโรค และ การก่อสร้างอื่นๆ, การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของราษฎร การวิศวกรรมจราจร และ การส่งเสริมและสนับสนุน การป้องกันและรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน [5]

2.2.8 ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตทุ่งครุ

ฝ่ายโยธา สำนักงานเขตทุ่งครุ มีอำนาจและหน้าที่ โดยอ้างอิงจากประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง การแบ่งส่วนราชการในหน่วยงานและการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการกรุงเทพมหานคร โดยหน้าที่ฝ่ายโยธา ในสำนักงานเขตจะคล้ายคลึงกับ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร (สนย. กทม.) แต่จะเป็นมีหน้าที่ความรับผิดชอบเพียงเฉพาะพื้นที่เขตทุ่งครุเท่านั้น สำหรับหน้าที่ความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการลดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ การก่อสร้างซ่อมแซม ถนน, ตรอก, ซอย, ทางเท้า, ผิวจราจร, สิ่งสาธารณประโยชน์ และ สะพานคนเดินข้าม รวมไปถึงการเวนคืนที่ดินและปิดล้อมพื้นที่ ที่อยู่ในพื้นที่โครงการ และหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือได้รับมอบหมายที่เกี่ยวข้องกับเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการลดอุบัติเหตุทางถนน [5]

2.2.9 ฝ่ายเทคนิค สำนักงานเขตทุ่งครุ

ฝ่ายเทคนิค สำนักงานเขตทุ่งครุ มีอำนาจและหน้าที่ โดยอ้างอิงจากประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง การแบ่งส่วนราชการในหน่วยงานและการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้ การควบคุมดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง, การส่งเสริมดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน, การส่งเสริมดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน, การส่งเสริมสนับสนุนงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, งานนิติการทั่วไป, งานเกี่ยวกับคดีและการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคดี และ หน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือได้รับมอบหมาย [5]

2.2.10 สถานีตำรวจนครบาลทุ่งครุ

ขอบเขตและหน้าที่ของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งครุที่เกี่ยวข้องกับความ ปลอดภัยและการลดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ การวางแผนปฏิบัติการ ป้องกันอุบัติเหตุ โดยในสถานีตำรวจกลุ่มงานที่รับผิดชอบเก็บข้อมูลด้าน อุบัติเหตุจราจรคือ “งานสอบสวน” ผู้รับผิดชอบการจัดเก็บข้อมูลด้านการ บังคับใช้กฎหมายคือ “งานจราจร” จากนั้นการสอบสวนจะนำไปสู่การ

ประสานข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ดูแลคดี และ ทำไปสู่การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาในกรณีที่เกิดจากการสอบสวน [6]

2.2.11 ภาคประชาชนและหน่วยงานภายนอก

แม้ว่าแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนรวมถึงข้อบังคับใช้และกฎหมายทางด้านความปลอดภัยทางถนน จะถูกกำหนดและออกนโยบายจากหน่วยงานภาครัฐแต่หากไม่ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชนและหน่วยงานภายนอก แนวทาง, นโยบาย, กฎหมาย และ ข้อบังคับ ก็ไม่สามารถมีประสิทธิภาพสูงสุดได้ ดังนั้นภาคประชาชนและหน่วยงานภายนอกจึงเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้ แนวทาง, นโยบาย, กฎหมาย และ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และ ความปลอดภัย ที่ออกโดยหน่วยงานภาครัฐเป็นจริงได้ จากความร่วมมือปฏิบัติตามแนวทาง, นโยบาย, กฎหมาย และ ข้อบังคับ รวมไปถึงการเสนอแนะวิธีการให้กับหน่วยงานภาครัฐได้ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

2.3 แผนแม่บทความความปลอดภัยและแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2564-2568

การจัดทำแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนนนั้นเป็นหนึ่งสิ่งที่สำคัญที่จำเป็นต้องจัดทำเนื่องจากจะเป็นแนวทางการทำงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถทำงานและแก้ไขปัญหาไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลทำให้การทำงานนั้นมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนนนั้นมีระยะเวลาประมาณ 5 ปี โดยที่แผนแม่บทจะเป็นกรอบของการทำงาน, วิสัยทัศน์ และ นโยบาย ที่แต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะดำเนินการในระยะเวลา 5 ปี โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้จัดทำแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2564-2568 เป็นแผนที่ใช้ในการกำหนดแนวทางการพัฒนากรุงเทพมหานครสู่การเป็น “มหานครปลอดภัย” โดยมีวิสัยทัศน์ “ลดความสูญเสียเป็นศูนย์ Vision zero” และมียุทธศาสตร์ 3 ยุทธศาสตร์ได้แก่ การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน, การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน และ เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยและเท่าเทียม [7]

1. ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและสมรรถนะของ ศปถ.กทม. และ ศปถ.เขต ตามพันธกิจหลักตามบทบาทองค์กรนำด้านความปลอดภัยทางถนนระดับสากลทั้งหมด 6 ด้าน ประกอบไปด้วย การประสานงานและบูรณาการการทำงาน, การทำงานด้านกฎหมาย, การจัดสรรงบประมาณประมาณและทรัพยากร, การประชาสัมพันธ์, การติดตามประเมินผล และ การวิจัย พัฒนา และการถ่ายทอดความรู้
2. ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เป็นยุทธศาสตร์เพื่อมุ่งลดอัตราการเสียชีวิตจากปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในทุกกลุ่ม รวมไปถึงการปลูกจิตสำนึก และ สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชน

3. ยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยอย่างเท่าเทียม เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นในการสร้างระบบนิเวศความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร โดยการใช้งานระบบจราจรที่ต้องคำนึงถึงปริมาณจราจร การออกแบบเรขาคณิตของถนน ระบบขนส่งจากยานพาหนะประเภทต่างๆที่สัญจรร่วมกัน รวมไปถึงการลำดับชั้นถนน (Functional Hierarchy), การออกแบบความเร็ว (Design speed) และออกแบบยานพาหนะที่ใช้ทำงานบนถนน (Design vehicle) จากองค์ประกอบข้างต้นจะสามารถกำหนดมาตรฐานในการออกแบบ เพื่อให้ผู้ใช้ถนนทุกกลุ่มสามารถเดินทางร่วมกันอย่างปลอดภัย

2.4 ปัญหาการประสานงานของหน่วยงานทางด้านความปลอดภัยทางถนน

จากการศึกษายุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความความปลอดภัยและแผนปฏิบัติการทางถนนของกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2564-2568 พบว่าประเทศไทยรวมไปถึงกรุงเทพมหานครยังขาดฐานข้อมูลอุบัติเหตุที่ละเอียดและเป็นระบบ แม้ว่ากรุงเทพมหานครจะมีการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึกอยู่หลายสถานการณ์แต่ข้อมูลนั้นกระจัดกระจายและมีรูปแบบการวิเคราะห์ที่แตกต่างกันจึงไม่สามารถนำมาวิเคราะห์ร่วมกันได้ อีกทั้งหลายสถานการณ์อุบัติเหตุจบลงเพียงในการเสนอในที่ประชุมหรือการแถลงข่าวในกรณีที่สถานการณ์ดังกล่าวเป็นที่ความสนใจของประชาชน จึงทำให้การศึกษาค้นคว้าข้อมูลและการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุที่มีความเป็นได้ยากส่งผลให้ไม่มีตัวเปรียบเทียบและนำไปสู่การแก้ไขปัญหาทางด้านความปลอดภัยและการวางมาตรการทางด้านความปลอดภัยเป็นไปได้อย่าง ส่งผลให้แต่ละหน่วยงานดำเนินงานกันอย่างแยกส่วนกันขาดการประสานงาน จึงทำให้การจัดการงบประมาณของทางด้านความปลอดภัยทางถนนถูกใช้ไปอย่างซ้ำซ้อนและถูกจำแนกไปอย่างไม่ชัดเจน [7]

จากที่มีการตั้ง ศปถ.กทม. เพื่อเป็นหน่วยงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนใน ปี 2547 พบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงน้อยมาก พบว่าการที่ภาครัฐดำเนินการเพียงฝ่ายเดียวไม่สามารถจัดการปัญหาทั้งหมดได้ จึงจำเป็นต้องอาศัยหน่วยงานทั้งภาคเอกชน ชุมชน และ ประชาชนในท้องที่ โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีความหลากหลายในการใช้พื้นที่และมีหลากหลายของชุมชน อาทิเช่น ชุมชนเมือง, ชุมชนบ้านจัดสรร, โรงเรียน เป็นต้น อีกทั้งยังมีความหลากหลายของกลุ่มคน ตัวอย่างเช่น นักเรียน, คนทำงาน และ กลุ่มผู้สูงอายุ ส่งผลให้การณรงค์ ประชาสัมพันธ์ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุจำเป็นต้องมีความหลากหลาย โดยเฉพาะในกลุ่มนักเรียนที่อยู่ในวัยหัวเลี้ยวหัวต่อ จำเป็นต้องให้ความสำคัญและให้เข้ามามีส่วนร่วม เพื่อให้ทราบถึงมุมมองของทั้งสองฝ่าย

อีกหนึ่งปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประสานงานกันระหว่างหน่วยงานนั้นคือปัญหาของถนนและการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครนั้นไม่มีความชัดเจนในการจัดลำดับชั้น (Functional Hierarchy) อาทิเช่น การกำหนดขนาดของถนน ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ และ ประเภทของรถที่เข้ามาวิ่งในพื้นที่ ส่งผลให้การจัดการบริหารการจราจรเป็นไปได้อย่าง จึงทำให้การจัดการทางด้านอุบัติเหตุที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด

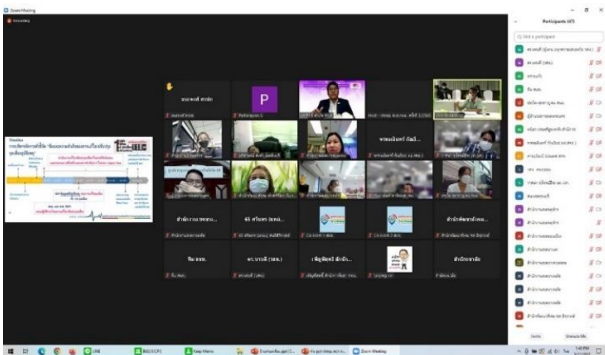
จากที่ได้กล่าวไปอีกหนึ่งปัญหาสำคัญอีกปัญหาในการประสานงานความปลอดภัยทางถนนคือการออกนโยบายจากหน่วยงาน ไม่ทำให้เกิดความต่อเนื่องในการทำงาน ยกตัวอย่าง เช่น โครงการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกซึ่งอยู่ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน โดยโครงการดังกล่าวจะให้แต่ละเขตทำการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกอย่างน้อย 5 กรณี ส่งผลทำให้หากเขตใดไม่ให้ความสำคัญกับเรื่องดังกล่าวจะทำให้เขตดังกล่าวมีกรณีศึกษาด้านอุบัติเหตุเพียงแค่ 5 กรณีเท่านั้น ซึ่งจะส่งผลกับจำนวนกรณีศึกษาทางด้านอุบัติเหตุได้รวมไปถึงจำนวนบุคลากรและงบประมาณที่ไม่เพียงพอเนื่องจากเกิดขึ้นมาจากการทับซ้อนก็ส่งผลให้การทำงานล่าช้าลง และส่งผลให้การจัดการปัญหาอาจไม่ทันถ่วงทีได้

2.5 แรงกระตุ้นในการทำงานของหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน

แรงกระตุ้นในการทำงานของหน่วยงานความปลอดภัยทางถนนพบว่าสำนักการจราจรและขนส่งมีการจัดการประชุม ศปถ.กทม. อยู่เป็นประจำเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุทางถนนได้รับแรงกระตุ้นในการทำงาน เนื่องจากจะมีตรวจสอบความคืบหน้าของโครงการของในการประชุม อีกทั้งยังมีการเชิญภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะเป็นอีกแรงกระตุ้นจากหน่วยงานภายนอกทำให้หน่วยงานให้ภาครัฐได้รับข้อเสนอแนะด้านปัญหาความปลอดภัยทางถนนเพิ่มเติม

สถานการณ์ในช่วงโควิด 19 ที่ผ่านมาทำให้มีการจัดประชุมในรูปแบบไฮบริด ทั้งออนไลน์ (Online meeting) และที่ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร (On-site meeting) ดังที่ได้แสดงไว้ในรูปที่ 2ก และ 2ข

ซึ่งส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในภาคส่วนของหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานทางด้านเอกชน สามารถเข้าร่วมประชุมได้ง่ายมากยิ่งขึ้น และทำให้มีหน่วยงานหลายส่วนเข้าร่วมประชุมมากขึ้น ทำให้เกิดการแสดงความคิดเห็นและวิสัยทัศน์จากหลายภาคส่วนได้ง่ายและมากยิ่งขึ้น ซึ่งทำให้สอดคล้องกับปัจจัยหลักที่ 3 กลไกการประสานงานกันระหว่างหน่วยงาน (Coordinating mechanism) ที่หน่วยงานทางด้านความปลอดภัยทางถนนควรมีการประชุมหรือกันอย่างสม่ำเสมอโดยระดับการทำงานของ ศปถ.กทม. ควรมีประชุมกันอย่างน้อยปีละ 4-6 ครั้งต่อปี [1]



ที่มา : <https://office2.bangkok.go.th/>

2ก) การประชุม ศปถ. กทม. ครั้งที่ 2/2565 ในรูปแบบ Online meeting



ที่มา : <https://office2.bangkok.go.th/>

2ข) การประชุม ศปถ. กทม. ครั้งที่ 2/2565 ในรูปแบบ On-site meeting รูปที่ 2 การประชุม ศปถ. กทม. ครั้งที่ 2 ประจำปี 2565

2.6 ประโยชน์ที่ได้รับจากการประสานงานกันระหว่างหน่วยงาน

ประโยชน์ที่ได้รับจากการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานมีด้วยกันหลายปัจจัยอันได้แก่ การเพิ่มความตื่นตัวและเข้าใจถึงปัญหาทางด้านความปลอดภัยทางถนนและเข้าใจถึงนโยบายทางด้านการลดอุบัติเหตุและการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้การทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการและทำงานไปในทิศทางที่ถูกต้องและทิศทางเดียวกัน, การปรับข้อกำหนดให้มีความทันสมัยรวมไปถึงการยกระดับข้อบังคับและการออกแบบให้เป็นไปตามมาตรฐาน และการแบ่งปันองค์ความรู้กันระหว่างองค์กร

สำหรับในกรุงเทพมหานครได้มีการจัดกลุ่มเป้าหมายในกลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร ที่แตกต่างกันทั้งหมด 6 กลุ่มเขตกรุงเทพมหานคร โดยแต่ละกลุ่มเขต จะมีกลุ่มเป้าหมายในการลดอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุที่แตกต่างกันดังที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 1 เพื่อเป็นต้นแบบให้กลุ่มเขตอื่น และทำให้เกิดการถ่ายทอดองค์ความรู้ในการลดอุบัติเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุ ในกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกันซึ่งนำไปสู่การแบ่งปันองค์ความรู้กันระหว่างเขต

ตารางที่ 1 กลุ่มเป้าหมายในการลดอุบัติเหตุในแต่ละกลุ่มเขต

กลุ่มเขต	เขต	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่
กรุงเทพมหานครกลาง	ราชเทวี	ประชาชนทั่วไป จักรยานยนต์รับจ้าง	อนุเสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
กรุงเทพมหานครเหนือ	บางเขน	นักเรียน	วิทยาลัย VBAC
กรุงเทพใต้	คลองเตย	ประชาชนทั่วไป จักรยานยนต์รับจ้าง	สวนเบญจสิริ
กรุงเทพตะวันออก	ลาดกระบัง ประเวศ	คนทำงาน ประชาชนทั่วไป	นิคมอุตสาหกรรมอู่ธานี ชุมชนริมคลองประเวศฝั่งเหนือ
กรุงเทพมหานครเหนือ	บางพลัด	ประชาชนทั่วไป	สำนักงานเขตบางพลัด
กรุงเทพมหานครใต้	ทุ่งครุ	นักศึกษา	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ที่มา เอกสารประกอบการประชุม ศปถ.กทม. ครั้งที่ 2/2565

2.7 แนวทางการประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนนในต่างประเทศ

หากศึกษาการแก้ไขปัญหาด้านการลดอุบัติเหตุและการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนในต่างประเทศแล้วจะพบว่าการประสานงานด้านความ

ปลอดภัยทางถนนระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะถูกยกมาเป็นสิ่งลำดับต้นๆ ในการแก้ไขปัญหาด้านดังกล่าวอยู่เสมอยกตัวอย่างเช่นใน

1. ประเทศเกาหลีใต้ที่ได้มีการจัดทำแผนนโยบายด้านความปลอดภัย ปี 2013 พบว่าการยกระดับโครงสร้างการประสานงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นอยู่แผนการในอนาคตอย่างชัดเจนเนื่องจากโครงสร้างการประสานงานมีส่วนสำคัญในการแยกแยะ, กำหนดขอบเขตของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นเพื่อลดความทับซ้อนในการทำงานรวมถึงสามารถจัดสรรงบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น [8]
2. ประเทศออสเตรเลียในส่วนของการทำงานประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนนได้มีการจัดลำดับความสำคัญและหน้าที่ ในแต่ละระดับหน่วยงานอย่างชัดเจน ส่งผลให้แต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าใจหน้าที่ความรับผิดชอบของตนอย่างชัดเจน อีกทั้งยังมีการจัดเป้าหมายในการแก้ไขปัญหาที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่เนื่องจากแต่ละพื้นที่มีปัญหาที่แตกต่างกันส่งผลให้การแก้ไขปัญหาได้ตรงจุดและส่งผลให้ประสิทธิภาพที่สูงในการจัดการปัญหา [9]

3. วิธีการศึกษา

1. ศึกษาขอบเขตและหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. ติดตามผลการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง
3. การรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์อุบัติเหตุโดยผู้วิจัย
4. ศึกษาว่าการทำงานเป็นไปตามนโยบายหรือแผนแม่บทหรือไม่

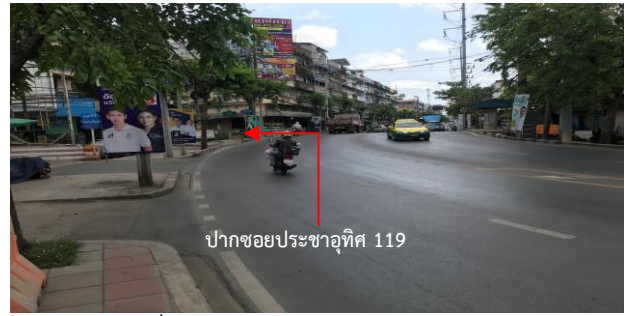
3.1 ศึกษาขอบเขตและหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาขอบเขตและหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ศึกษาบริเวณ “ปากซอยประชาอุทิศ 119” ดังที่ได้แสดงไว้ในรูปที่ 3 และ 4 ซึ่งเป็นหนึ่งในหกจุดเสี่ยงที่ทางเขตทุ่งครุได้กำหนดไว้จากนโยบายของทาง สป.กทม. “1 เขต พิษิต 2 จุดเสี่ยง” พบว่ามีหลายหน่วยงานจำเป็นต้องมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงดังกล่าวดังที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 2 ซึ่งหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบการแก้ไขปัญหาจะประกอบด้วย สนย. และ สจส.

ตารางที่ 2 ปัญหาที่จุดเสี่ยงอันตราย บริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119

ลำดับ	ปัญหา	การปรับปรุงจุดเสี่ยง	หน่วยที่รับผิดชอบ
1.	มีเนินก่อนถึงโค้ง	ซ่อมผิวทางให้เสมอกัน	สนย.
2.	ทางโค้งไม่มีความลาดเอียงตามหลักวิศวกรรม	ปรับปรุงถนนให้มีความลาดเอียง	สนย.
3.	การใช้ความเร็วที่สูง	ติดตั้งเส้นชะลอความเร็ว	สจส.
4.	ผู้สัญจรไม่คุ้นเส้นทางไม่ทราบว่ามีการโค้ง	ติดตั้งเตือนทางโค้งอันตราย	สจส.
5.	สี เส้น จราจร ชัดจาง	ทาสี เส้นจราจรใหม่	สจส.
6.	เวลากลางคืนไม่เห็นว่าเป็นทางโค้ง	ติดตั้งหมุดนำทางไฟกระพริบ	สจส.
7.	ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ	ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และตัดกิ่งไม้บังแสงไฟ	การไฟฟ้าและ สนย.เขต

ที่มา: แบบสำรวจจุดเสี่ยงอุบัติเหตุในพื้นที่เขตทุ่งครุ สำนักงานเขตทุ่งครุ



รูปที่ 3 ปากซอยประชาอุทิศ 119 ในเวลากลางวัน



รูปที่ 4 ปากซอยประชาอุทิศ 119 ในเวลากลางคืน

จากการศึกษาขอบเขตในการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพบว่าหน่วยงานในสังกัด สนย.เขตทุ่งครุ ที่ได้รับมอบหมายให้มีความรับผิดชอบในการเป็นตัวกลางเพื่อประสานงานระหว่างหน่วยงานภายนอกเขตที่เกี่ยวข้องคือ ฝ่ายเทศกิจ สนย.เขตทุ่งครุ โดยหากพิจารณาตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง การแบ่งส่วนราชการในหน่วยงานและการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการกรุงเทพมหานคร พบว่าได้มอบหมายหน้าที่ในส่วนดังกล่าวให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว

โครงการ 1 เขต พิษิต 2 จุดเสี่ยงเป็น ตัวชี้วัดการแก้ไขจุดเสี่ยงตามแผนปฏิบัติการราชการกรุงเทพมหานครที่ สป.กทม. กำหนดขึ้นเพื่อยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนและลดอุบัติเหตุ โดยมีสำนักงานเขต, สจส. และ สนย. เป็นเจ้าภาพร่วมกันโดยรับผิดชอบเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้คือ แก้ไข, ปรับปรุง จุดเสี่ยงอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ของตนอย่างน้อย 2 จุดเสี่ยงขึ้นไปในปี พ.ศ. 2565 โดยมีกรอบระยะเวลา (Time line) การทำงานดังที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 3, รูปที่ 5ก และ รูปที่ 5ข

ตารางที่ 3 กรอบระยะเวลาการทำงาน 1 เขต พิษิต 2 จุดเสี่ยง

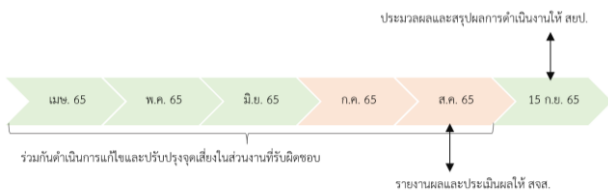
ลำดับ	หน้าที่ที่ได้มอบหมาย	กรอบกำหนดการ
1.	สจส. กำหนดโครงการ	พ.ย. 64
2.	สำรวจและรวบรวมจุดเกิดอุบัติเหตุ อย่างน้อย 5 จุด	15 ธ.ค. 64
3.	สนย.เขต จัดทำแผนปฏิบัติการ แก้ไขและปรับปรุงจุดเสี่ยง โดยผ่านมติประชุม สป. เขต รายงานและส่งหนังสือแจ้งจัดส่งให้ สจส.	ม.ค. 65
4.	ดำเนินการแก้ไขและปรับปรุงจุดเสี่ยงในส่วนงานที่รับผิดชอบ และ รายงานผลการดำเนินการ	ม.ค. 65 - ส.ค. 65
5.	รายงานผลและประเมินผลให้ สจส.	ส.ค. 65
6.	ประมวลผลและสรุปผลการดำเนินงานให้สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล (สยป.)	15 ก.ย. 65

ที่มา: เอกสารประกอบการประชุม สป.กทม. ครั้งที่ 1/2564



ที่มา : เอกสารประกอบการประชุม ศปถ.กทม. ครั้งที่ 1/2564

5ก) กรอบระยะเวลาการทำงาน 1 เขต พิชิต 2 จุดเสี่ยง ต.ค.64 ถึง มี.ค.65



ที่มา : เอกสารประกอบการประชุม ศปถ.กทม. ครั้งที่ 1/2564

5ข) กรอบระยะเวลาการทำงาน 1 เขต พิชิต 2 จุดเสี่ยง เม.ย.65 ถึง ก.ย. 65

รูปที่ 5 กรอบระยะเวลาการทำงาน 1 เขต พิชิต 2 จุดเสี่ยง

3.2 ติดตามผลการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาลูกเสี่ยง

จากการติดตามผลในการดำเนินงานในการแก้ไขจุดเสี่ยงในบริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119 ในการลงพื้นที่เพื่อสำรวจจุดเสี่ยงพบว่าเจ้าหน้าที่ที่ไปทำการสำรวจจุดเสี่ยงดังกล่าวมีการสำรวจจุดเสี่ยงดังกล่าวในขั้นพื้นฐานจึงควรมีการนำเอาอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการสำรวจเพื่อประกอบในการสำรวจ รวมไปถึง ควรมีนำข้อมูลความเร็วยานพาหนะประกอบการวิเคราะห์จุดเสี่ยง

หลังจากนั้นในช่วงต้นเดือนพฤษภาคมทาง สงส.กทม. ได้มาทำการติดตั้งป้ายระวางทางโค้ง และ ป้าย Chevron sign บริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119 ดังที่ได้แสดงไว้ในรูปที่ 6 และ 7 ซึ่งเป็นการปรับปรุงแก้ไขเบื้องต้น [10] และควรมีการแจ้งรายงานผลการดำเนินการไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการประสานงานซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพในการประสานกันระหว่างหน่วยงานได้มากยิ่งขึ้น

สำหรับลักษณะกายภาพทางถนน หากให้มีการยก Super elevation ให้มีความลาดเอียงตามหลักวิศวกรรมจะส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในซอยประชาอุทิศ 119 และในส่วนของการทำสีเส้นจราจรใหม่, ติดตั้งหมุดนำทางไฟกระพริบ และติดตั้งเส้นชะลอความเร็ว จากการลงพื้นที่สำรวจในวันที่ 11 พฤษภาคม 2565 พบว่ายังไม่ได้รับการปรับปรุง โดยหากเปรียบเทียบในตารางที่ 2 ซึ่งขณะที่ได้ทำการวิจัยในครั้งนี้อยู่ในช่วงการดำเนินการแก้ไขและปรับปรุงจุดเสี่ยงตามกรอบระยะเวลาที่ได้ตั้งไว้



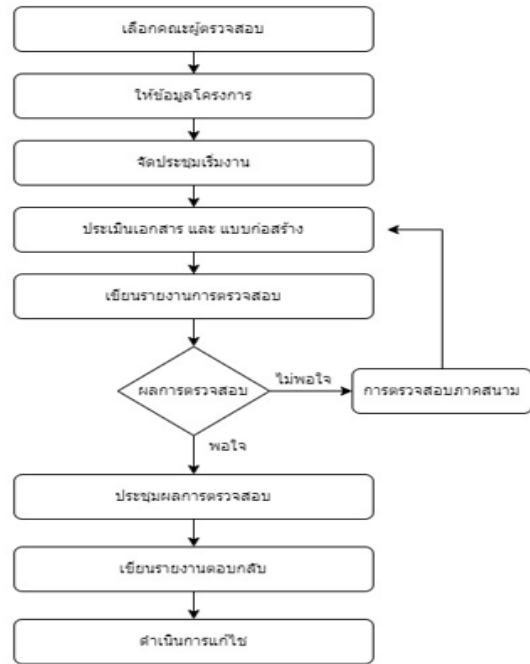
ที่มา เจ้าหน้าที่สำนักงานเขตทุ่งครุ

รูปที่ 6 พื้นที่ศึกษาหลังทำการติดตั้ง ป้ายระวางทางโค้ง และป้าย Chevron sign ในเวลากลางวัน



รูปที่ 7 พื้นที่ศึกษาหลังทำการติดตั้ง ป้ายระวางทางโค้ง และป้าย Chevron sign ในเวลากลางคืน

ซึ่งหากอ้างอิงตามคู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่ได้จัดทำโดยกรมทางหลวง [10] พบว่าการแก้ไขจุดเสี่ยงและกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการวิเคราะห์จุดเสี่ยงอุบัติเหตุของพื้นที่ศึกษามีบางส่วนควรได้รับการพิจารณาเพิ่ม โดยเฉพาะการติดตามผล , การรายงานผล และการตรวจสอบภาคสนามที่มีประสิทธิภาพดังที่ได้แสดงไว้ในรูปที่ 8



ที่มา คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน กรมทางหลวง

รูปที่ 8 กระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

3.3 การรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์อุบัติเหตุโดยผู้วิจัย

จากการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์อุบัติเหตุพบว่าหากอ้างอิงจากจุดเสี่ยงอันตรายตามที่กรมทางหลวงชนบทได้กำหนดไว้พบว่า บริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119 เป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง หรือเรียกว่าจุดดำ (Black spot) [11] ซึ่งเป็นจุดที่ต้องทำการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็นลำดับต้นๆ โดยข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่สนใจในการวิจัยครั้งนี้มีอยู่ 2 อุบัติเหตุได้แก่ อุบัติเหตุครั้งที่ 1 เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2564 และอุบัติเหตุครั้งที่ 2 เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2565 โดยอุบัติเหตุทั้งสองเหตุการณ์ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตทั้ง 2 เหตุการณ์ ดังที่ได้แสดงไว้ในรูปที่ 9 และ 10

1. อุบัติเหตุครั้งที่ 1 วันที่ 2 ธันวาคม 2564

วันที่ : 2 ธันวาคม 2564

สถานที่ : ปากซอยประชาอุทิศ 119 ถนนประชาอุทิศ เขตทุ่งครุ กทม.

เวลา : 06.26 น.

ข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุ : เพศชาย อายุ 41 ปี

รายละเอียด : ผู้ประสบอุบัติเหตุขี่จักรยานยนต์ Honda wave สวมหมวกนิรภัยเต็มใบ มุ่งหน้าแยกประชาอุทิศ 90 เมื่อมาถึงปากซอยประชาอุทิศ 119 ซึ่งเป็นทางโค้งผู้ขับขี่ขี่เข้ามาด้วยความเร็วจนชนกับขอบทางและกระเด็นไปกระแทกกับเสาป้ายบอกซอย จากการสัมภาษณ์ชาวบ้านในบริเวณใกล้เคียงพบว่า ผู้เสียชีวิตเร่งรีบในการขับรถไปซื้อของสำหรับเช่น ไหว้ญาติที่เพิ่งเสียชีวิต จึงทำให้ประสบอุบัติเหตุและเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ

2. อุบัติเหตุครั้งที่ 2 วันที่ 16 มีนาคม 2565

วันที่ : 16 มีนาคม 2565

สถานที่ : ปากซอยประชาอุทิศ 119 ถนนประชาอุทิศ เขตทุ่งครุ กทม.

เวลา : 01.15 น.

ข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุ : เพศชาย อายุ 58 ปี

รายละเอียด : ผู้ประสบอุบัติเหตุขี่จักรยานยนต์ Honda PCX มุ่งหน้าแยกประชาอุทิศ 90 เมื่อมาถึงปากซอยประชาอุทิศ 119 ซึ่งเป็นทางโค้งจากการสัมภาษณ์ญาติผู้ประสบอุบัติเหตุพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุไม่ชำนาญเส้นทาง จึงทำให้หลุดโค้งและพุ่งตกลงไปในคลองตาดึง ทางโรงพยาบาลแจ้งกับญาติผู้เสียชีวิตว่าผู้ประสบอุบัติเหตุบาดเจ็บสาหัสและมีอาการป่วยโควิด-19 หลังจากรักษาโรงพยาบาล และเสียชีวิตที่โรงพยาบาลในอีก 7 วันต่อมา



ที่มา: สถานีตำรวจนครบาลทุ่งครุ

รูปที่ 9 ภาพ CCTV ขณะเกิดอุบัติเหตุครั้งที่ 1 วันที่ 2 ธันวาคม 2564



ที่มา: สถานีตำรวจนครบาลทุ่งครุ

รูปที่ 10 ภาพ CCTV ขณะเกิดอุบัติเหตุครั้งที่ 2 วันที่ 16 มีนาคม 2565

โดยหากพิจารณาจากอุบัติเหตุทั้ง 2 ครั้งนี้จากภาพของกล้อง CCTV ที่ถูกบันทึกโดยสถานีตำรวจนครบาลทุ่งครุจะสามารถเห็นได้ว่าอุบัติเหตุทั้ง 2 ครั้งนี้มีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน โดยเฉพาะพฤติกรรมในการขับขี่ของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งสองคนนั้นไม่มีการชะลอจักรยานยนต์เพื่อที่จะทำการเข้าโค้ง โดยจะสามารถสังเกตได้จากบริเวณของไฟเบรค และ ทิศทางของจักรยานยนต์ทั้ง 2 คันที่พุ่งเข้าหาซอยประชาอุทิศ 119 แทนที่จะเป็นโค้งไปตามแนวถนนประชาอุทิศ

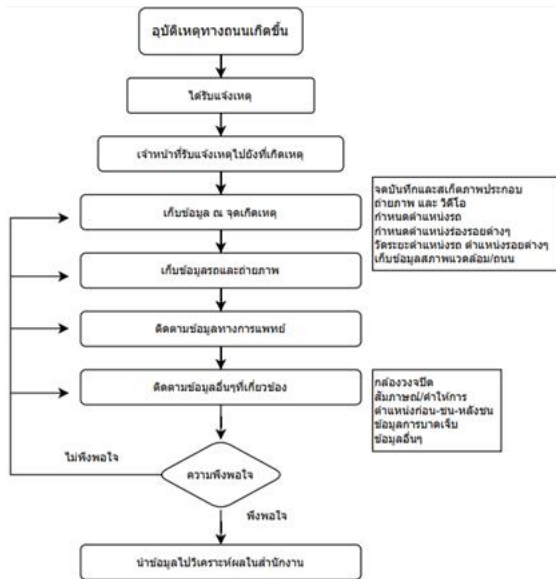
ซึ่งจากการลงสำรวจพื้นที่ในครั้งที่ 2 ได้ข้อมูลจากชาวบ้านในพื้นที่ว่า ได้มีการย้ายสถานีควบคุมน้ำซึ่งเดิมที่เป็นจุดสังเกตสำหรับบริเวณทางโค้งดังกล่าว ส่งผลให้ที่ตั้งของทางเชื่อมต่อไปยังซอยประชาอุทิศ 119 เปลี่ยนไปส่งผลให้ผู้ขับขี่อาจจะมองซอยดังกล่าวเสมือนทางตรงที่บรรจบกับถนนประชาอุทิศ เสมือนว่าเป็นถนนให้ขับตรงไปได้จึงอาจเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทั้ง 2 ครั้งได้ รวมไปถึงยังพบว่าในบริเวณดังกล่าวไม่มีป้ายและสัญญาณการควบคุมจราจรบริเวณทางโค้ง และ ป้าย overhead sign สำหรับเตือนก่อนเข้าโค้งดังกล่าวยังถูกกิ่งไม้บังบดทำให้สังเกตได้ยาก

โดยผู้วิจัยได้มีการเก็บข้อมูลความเร็วเพิ่มเติมด้วยการใช้กล้องจับความเร็ว (Laser gun) เพื่อเป็นการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เนื่องจากข้อมูลจากกล้อง CCTV สามารถสังเกตได้ว่าความเร็วของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุไม่ได้มีความแตกต่างกับยานพาหนะคันอื่นที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ โดยในวันที่ 30 มีนาคม 2565 ในช่วงเวลา 00:00 น. ถึง 01:00 น. ซึ่งเป็นเวลาที่ใกล้เคียงกันเวลาที่เกิดเหตุในครั้งที่ 2 และ ในวันที่ 26 มิถุนายน 2565 ช่วงเวลา 00:00 น. ถึง 01:00 น. ได้มีกล้องพื้นที่สำหรับความเร็วเพิ่มเติมเนื่องจากการติดตั้งป้ายระวางทางโค้ง และ ป้าย Chevron sign โดย สจส. ในช่วงต้นเดือน พ.ค. เพื่อตรวจสอบความเร็วหลังการปรับปรุงทางโค้ง

3.4 ศึกษาว่าการทำงานเป็นไปตามนโยบายหรือแผนแม่บทหรือไม่

จากการศึกษาการทำงานจากกรณีศึกษาการแก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119 พบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ปฏิบัติตามนโยบายและงานที่ได้รับมอบหมายคือ “ 1 เขตพิชิต 2 จุดเสี่ยง ” ตามที่ ศปถ.กทม.ได้มอบหมายให้ทำ และ จากการศึกษาข้อมูลการเขียนรายงานของเจ้าหน้าที่และการสอบถามจากญาติผู้เสียชีวิต พบว่าในงานหลายส่วน อาทิเช่น การสำรวจจุดเสี่ยงนั้นเป็นเพียงการสำรวจอุบัติเหตุในเพียงด้านพื้นฐานเท่านั้น ไม่ได้เป็นการวิเคราะห์อุบัติเหตุเชิงลึกตามโครงการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกตามแผนงานเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ที่ 1 [7] ดังที่ได้แสดงไว้ในรูปที่ 11 และสุดท้ายการติดตามผลและการเปรียบเทียบก่อนและหลังปรับปรุงซึ่ง

เป็นอีกหนึ่งส่วนสำคัญของแก๊ไปทางด้านความปลอดภัยที่ควรได้รับการใส่ และทำให้เป็นไปตามตอบโจทย์จากแผนแม่บทที่ได้วางแผนในการพัฒนา ความปลอดภัยและการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน



ที่มา: แผนแม่บทและการปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2564-2568

รูปที่ 11 ขั้นตอนการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก

4. ผลการศึกษา

จากการศึกษาอุบัติเหตุทั้งสองครั้ง พบว่าการอุบัติเหตุทั้งสองครั้งนั้น เกิดขึ้นได้จาก 2 หลักปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ปัจจัยจากผู้ขับขี่ และ ปัจจัยจากทางกายภาพและสภาพแวดล้อมของทางโค้ง โดยมี รายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ปัจจัยจากผู้ขับขี่: ทั้งสองผู้ประสบเหตุมีพฤติกรรมในการขับขี่ คล้ายคลึงกันโดยไม่มีการชะลอเมื่อถึงทางโค้งดังกล่าว บวกกับการเร่งรีบเพื่อไปทำธุระส่วนตัว (อุบัติเหตุครั้งที่ 1) ,ความไม่คุ้นชินเส้นทาง (อุบัติเหตุครั้งที่ 2)
2. ปัจจัยทางกายภาพและสภาพแวดล้อม: เนื่องจากพบว่าโค้งดังกล่าวเป็นจุดอันตรายแต่ไม่มีการติดตั้งสัญญาณหรือสัญลักษณ์จราจรเพื่อเตือนทางโค้งอันตราย รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพจากการย้ายสถานีควบคุมน้ำส่งผลให้เสมือนเป็นทางตรงที่บรรจบกับถนนประชาอุทิศ

4.1 การวิเคราะห์อุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่

จากการวิเคราะห์อุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่นั้นพบว่า เจ้าหน้าที่มีการบันทึกผลการเกิดอุบัติเหตุและวิเคราะห์อุบัติเหตุในเพียงระดับพื้นฐานเท่านั้นไม่มีข้อมูลรายละเอียดครบทั้ง 3 ปัจจัยในเชิงลึกซึ่งไม่สอดคล้องกับแผนแม่บทในส่วนของยุทธศาสตร์ที่ 1 ที่ได้มีให้การจัดทำไว้ในการวิเคราะห์อุบัติเหตุเชิงลึก โดยแต่ละปัจจัยมีปัญหาในการวิเคราะห์และการเก็บข้อมูลดังต่อไปนี้

ปัจจัยจากผู้ขับขี่: ควรมีการบันทึกข้อมูลความเร็วของยานพาหนะขณะเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ อีกทั้งยังควรมีการ

ติดตามข้อมูลทางการแพทย์ รวมไปถึงการสัมภาษณ์ผู้เสียชีวิต ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญของผู้ขับขี่

ปัจจัยจากยานพาหนะ: ควรมีการสืบสวนไปถึง ประวัติการซ่อมบำรุง และตรวจสภาพ,ประวัติการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะก่อนที่จะมาเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ จึงจะทำให้สามารถสรุปได้ว่าอุบัติเหตุมีปัจจัยจากยานพาหนะเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่

ปัจจัยจากสภาพแวดล้อม : ควรมีการบันทึกลักษณะของการติดตั้งสัญญาณหรือสัญลักษณ์จราจรและลักษณะกายภาพของถนน

4.2 การดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

การดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง แม้ว่าทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีการสำรวจพื้นที่เสี่ยงดังกล่าวแต่เป็นการสำรวจขั้นพื้นฐานเท่านั้น โดยเฉพาะการควรมีการสำรวจข้อมูลทางความเร็วทั้งก่อนและหลังปรับปรุงจุดเสี่ยง ซึ่งเป็นหนึ่งในข้อมูลที่สำคัญที่จะนำมาปรับปรุงทางโค้งดังกล่าว ,ควรมีการนำเครื่องมือสำหรับการสำรวจมาประกอบการสำรวจจุดเสี่ยง, ควรมีการสัมภาษณ์จากประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณดังกล่าวเพื่อประกอบการสำรวจของเจ้าหน้าที่ และควรมีการจัดทำรายงานสรุปการสำรวจอย่างละเอียด ในการทำงานบริเวณพื้นที่จุดเสี่ยงนี้ยังเกิดความล่าช้า ในขณะที่ได้มีการสำรวจจุดเสี่ยงดังกล่าวไว้ก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ 2 โดยหากอ้างอิงจากรอบการทำงาน ซึ่งความล่าช้านี้อาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุครั้งที่ 2 ขึ้น แม้ว่าจะมีการทำงานของหลายหน่วยงานเกิดขึ้นซึ่งควรติดตามงานและผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นให้กับหน่วยที่เกี่ยวข้อง

4.3 ผลการติดตามการดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

สำหรับจุดเสี่ยงบริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119 อยู่ในนโยบาย “ 1 เขตพิชิต 2 จุดเสี่ยง” แม้ว่าจะเป็นการนำร่องโครงการ แต่ควรมีการออกมาตรการและโครงการต่อเนื่องโดยให้ทุกเขตทำการสำรวจจุดเสี่ยงที่มีความเป็นไปได้ทั้งหมดและจัดลำดับความสำคัญของจุดเสี่ยงตามหลักวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน จะทำให้ในการทำงานเกิดความยั่งยืนและเกิดการส่งต่อของข้อมูล โดยจากการติดตามการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับนโยบายดังกล่าวหน่วยงานที่รับผิดชอบได้ทำการแก้ไขทางโค้งบริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119 มีดังที่ได้แสดงในตารางที่ 4

ผู้วิจัยได้มีลงพื้นที่ในการสำรวจความเร็วในวันที่ 30 มีนาคม 2565 ช่วงเวลา 00:00 น. ถึง 01:00 น. ซึ่ง พบว่า ความเร็วเฉลี่ยของรถจักรยานยนต์ที่ผ่านทางโค้งบริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119 นั้นอยู่ที่ 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในวันที่ 26 มิถุนายน 2565 ช่วงเวลา 00:00 น. ถึง 01:00 น. ได้มีลงพื้นที่สำหรับความเร็วเพิ่มเติมเนื่องจากมีการติดตั้งป้ายระวางทางโค้ง และ ป้าย Chevron sign โดย สจส. ในช่วงต้นเดือน พ.ค. พบว่า ความเร็วเฉลี่ยของรถจักรยานยนต์ที่ผ่านทางโค้งบริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119 นั้นอยู่ที่ 44 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ตารางที่ 4 สรุปเหตุการณ์และการดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

วันที่ดำเนินการ	หน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่	เหตุการณ์และการดำเนินการ
พ.ย. 64	สจส. และ ศปถ.ภทม.	กำหนดโครงการ 1 เขตพิชิต 2 จุดเสี่ยง
2 ธ.ค. 64	เกิดอุบัติเหตุครั้งที่ 1 เวลา 06:26	
ก่อน 15 ธ.ค. 64	สจส. และ สนง.เขตทุ่งครุ	ประชุมหารือ และทำการสำรวจจุดเสี่ยงและสั่งให้ สจส.
16 มี.ค. 65	เกิดอุบัติเหตุครั้งที่ 2 เวลา 01:15	
23 มี.ค. 65	สจส.สนย.,ตำรวจจราจร สน.ทุ่งครุ,สนง.เขตทุ่งครุ และ ผู้วิจัย	สำรวจจุดเสี่ยงเพิ่มเติมหลังจากอุบัติเหตุครั้งที่ 2
30 มี.ค. 65	คณะผู้วิจัย	ทำการสำรวจความเร็วในพื้นที่ก่อนปรับปรุงจุดเสี่ยง
ต้น พ.ค. 65	สจส.	ติดตั้ง ป้ายระวางทางโค้ง และป้าย Chevron sign
26 มิ.ย. 65	คณะผู้วิจัย	ทำการสำรวจข้อมูลความเร็วของยานพาหนะหลังการติดตั้งป้าย

หลังการเปรียบเทียบข้อมูลความเร็วด้วยการทดสอบด้วย t-test (Independent t-test) พบว่าความเร็วของจักรยานยนต์ก่อนปรับปรุงทางโค้งด้วยการติดตั้งป้ายระวางทางโค้ง และ ป้าย Chevron sign กับ ความเร็วของจักรยานยนต์หลังปรับปรุงทางโค้งด้วยการติดตั้งป้ายระวางทางโค้ง และ ป้าย Chevron sign ความเร็วของจักรยานยนต์ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 5 ข้อมูลความเร็วของจักรยานยนต์ก่อนและปรับปรุงทางโค้งปากซอยประชาอุทิศ 119

วันที่	ทิศทาง	ข้อมูลความเร็ว		
30/3/2565	จากประชาอุทิศ 117 ไปยัง ประชาอุทิศ 119	ความเร็วเฉลี่ย	45	km/h
		ความเร็วสูงสุด	76	km/h
		ความเร็วต่ำสุด	25	km/h
		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	9.729	km/h
26/6/2565	จากประชาอุทิศ 117 ไปยัง ประชาอุทิศ 119	ความเร็วเฉลี่ย	44	km/h
		ความเร็วสูงสุด	69	km/h
		ความเร็วต่ำสุด	24	km/h
		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	9.440	km/h

จากเปรียบเทียบกับข้อมูลของความเร็วเฉลี่ยก่อนและหลังสังเกตได้ว่า ข้อมูลความเร็วเฉลี่ยกับข้อมูลความเร็วสูงสุดนั้นมีความแตกต่างกันถึงประมาณ 30 กม./ชม. และความเร็วสูงสุดนั้นมีความใกล้เคียงกับที่กฎหมายกำหนดที่ 80 กม./ชม. แสดงว่ายังมีจักรยานยนต์บางคันใช้ความเร็วสูงจึงอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุในบริเวณดังกล่าวได้

5. สรุปและข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาพบว่าหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องสามารถยกระดับการทำงานทั้งในด้านการวิเคราะห์อุบัติเหตุ, การดำเนินแก้ไขจุดเสี่ยง ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมไปถึงนโยบายที่จำเป็นต้องคำนึงถึงการแก้ไข

ปัญหาทางด้านการลดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืนและมีประสิทธิภาพ โดยผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

5.1 ด้านการวิเคราะห์อุบัติเหตุ

เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องควรมีการเก็บข้อมูลความเร็วของยานพาหนะขณะเกิดอุบัติเหตุ เพื่อประกอบในการวิเคราะห์อุบัติเหตุ, การเก็บข้อมูลสำคัญของผู้ขับขี่ ยกตัวอย่างเช่น ปริมาณแอลกอฮอล์, การติดตามข้อมูลทางการแพทย์และการการสัมภาษณ์ผู้เสียชีวิต รวมไปถึงการเก็บข้อมูลจากยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อประกอบเป็นข้อมูลในการหาสาเหตุของอุบัติเหตุ และจัดทำรายงานสรุปเพื่อที่จะได้สามารถหาต้นตอและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

5.2 ด้านการดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง

เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องควรมีการดำเนินการสำรวจจุดเสี่ยงทั้งทางด้านกายภาพของถนนและการควบคุมจราจรในทั้งเวลากลางวันและกลางคืนอย่างละเอียด, มีการกำหนดกรอบระยะเวลาการทำงานที่เหมาะสมต่อการแก้ไข ซึ่งจะทำให้สามารถลำดับการแก้ไขปัญหาด้านต่างๆ ตามความสำคัญได้อย่างชัดเจน อีกทั้งจำเป็นต้องมีการศึกษาข้อมูลความเร็วของยานพาหนะทั้งก่อนการปรับปรุง และ หลังการปรับปรุง เพื่อติดตามผลการดำเนินการในการแก้ไขว่าสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างตรงจุดหรือไม่ และการสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลจากประชาชนในพื้นที่ จะทำให้เพิ่มความเข้าใจในจุดเสี่ยงดังกล่าวจากคนในพื้นที่

ผู้วิจัยเสนอให้มีการปรับปรุงจุดอันตรายเพิ่มเติมและเร่งรัดจากในตารางที่ 2 โดยเป็นการวิเคราะห์จากข้อมูลจากอุบัติเหตุ และการลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ผู้วิจัยสังเกตจากภาพ CCTV ของอุบัติเหตุทั้ง 2 ครั้งพบว่าได้ว่ามีกระแทกกับเสาป้ายซอย และ พุงตกลงไปยังคลองตาดึงซึ่งหากมีการติดตั้งราวกันหลุดโค้ง (Guard rail) จะสามารถทำให้มีสวนช่วยในลดแรงกระแทก และ กันไม่ให้พุงตกลงไปยังคลองตาดึงได้และยังมีส่วนช่วยในการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นขณะมีคนที่ใช้งานทำร่วมอยู่ด้วย

ผู้วิจัยสังเกตจากการลงสำรวจพื้นที่ว่า ป้าย chevron sign ที่ติดตั้งยังสามารถเห็นได้ไม่ชัดเจนซึ่งจะส่งผลต่อการรับรู้ของผู้ขับขี่ว่ามีโค้งอันตรายข้างลง โดยถ้าหากติดตั้งไฟกระพริบที่ป้ายจะทำให้ป้ายมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น และทำให้ความสามารถในการรับรู้ของผู้ขับขี่เพิ่มขึ้นว่ากำลังจะเข้าโค้งอันตราย

เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องควรตรวจสอบความสว่างของไฟส่องสว่างบริเวณทางโค้งและเพิ่มไฟส่องสว่างตรงบริเวณทางโค้งจากในรูปที่ 7 ผู้วิจัยสังเกตได้ว่าบริเวณหน้าปากซอยประชาอุทิศ 119 มีความสว่างไม่เพียงพอจึงควรมีตรวจสอบความสว่างของไฟส่องสว่างด้วยเครื่องมือวัดแสงก่อนการติดตั้งไฟส่องสว่างเพิ่มเติมซึ่งจะทำให้การเพิ่มไฟส่องสว่างสามารถติดตั้งได้ในปริมาณความสว่างที่เหมาะสม

การปรับปรุงกายภาพของทางเสมือนบริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119 จากการวิเคราะห์อุบัติเหตุทั้งสองครั้งจากภาพวิดีโอจาก CCTV และการสัมภาษณ์คนพื้นที่พบว่าบริเวณดังกล่าวโค้งดังกล่าวมีลักษณะทางกายภาพเสมือนเป็นทางตรงบรรจบกับถนนประชาอุทิศ 119 ซึ่งจำเป็นต้องเพิ่มจุด

สังเกตเพิ่มป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำรอย โดยผู้วิจัยเสนอแนะใน 2 กรณี ได้แก่

พิจารณาให้การย้ายตำแหน่งที่ตั้งของทางเข้าซอยประชาอุทิศ 119 แต่จำเป็นต้องมีการศึกษาข้อกำหนดและการทำประชาพิจารณ์จากประชาชนในพื้นที่ และ การเพิ่มจุดสังเกตเช่น ไฟกระพริบ ในบริเวณดังกล่าว

สำหรับข้อเสนอแนะที่ควรปรับปรุงที่ได้แสดงไว้ในตารางที่ 2 ที่ควรเร่งรัดให้ดำเนินการคือ การปรับปรุงทาสี โดยให้มีการตรวจสอบสภาพความชัดเจนและความเข้มของเส้นสีของเส้นจราจรใหม่ และ ติดตั้งเส้นชะลอความเร็ว (Rumble strip) เนื่องจากเป็นการปรับปรุงที่ใช้ระยะเวลาการดำเนินการและงบประมาณที่ไม่สูง

ตารางที่ 8 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงจุดอันตราย

ลำดับ	การปรับปรุงจุดเสี่ยง
1.	การติดตั้ง รวากันหลุดโค้ง
2	ควรติดตั้งไฟกระพริบ บริเวณป้าย Chevron sign
3.	ตรวจสอบความสว่างของไฟส่องสว่างบริเวณทางโค้งและเพิ่มไฟส่องสว่างตรงบริเวณทางโค้ง
4.	การปรับปรุงสภาพของทางเสมือนบริเวณปากซอยประชาอุทิศ 119

ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายให้มีการเพิ่มเติมดังนี้ ควรมีการเปลี่ยนขีดจำกัดความเร็ว จาก 80 กม./ชม. เป็น 50 กม./ชม. เนื่องจากเป็นถนนในเขตชุมชนจากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่าส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็ว [12] จึงควรให้มีการเปลี่ยนขีดจำกัดความเร็วเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น

เจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรมีการติดตามการติดตามการเสื่อมสภาพของสัญญาณจราจร และ สีเส้นจราจรอย่างเป็นประจำเนื่องจากหากสัญญาณจราจรเสื่อมสภาพ และ สีเส้นจราจรเสื่อมสภาพ จะทำให้ความสามารถในรับรู้ของผู้ขับขี่ลดลงและส่งผลกระทบต่อสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุได้

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณ สำนักจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร, สำนักงานเขตทุ่งครุ, สถานีตำรวจนครบาลทุ่งครุ และ ฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตทุ่งครุ ในการอนุเคราะห์ข้อมูลในการดำเนินการวิจัยนี้และทำให้การวิจัยนี้สำเร็จไปได้ด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

[1] Asian development bank (1996), *Road safety Guideline for the Asian and Pacific region*. The Asian development bank, pp. 4.1-1 -4.1-8

[2] ราชกิจจานุเบกษา (2554).ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554, หน้าที่ 1-9

[3] สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร (2564), *รายงานผลการดำเนินงานเชิงปฏิบัติการเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน,สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร, หน้าที่ 1-1*

[4] ราชกิจจานุเบกษา (2561).*ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่องการแบ่งส่วนราชการของกรุงเทพมหานครและการกำหนดหน้าที่ของส่วนราชการกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 102*, หน้าที่ 11-28

[5] ราชกิจจานุเบกษา (2549). *ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่องการแบ่งส่วนราชการของกรุงเทพมหานครและการกำหนดหน้าที่ของส่วนราชการกรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 59*, หน้าที่ 61-64.

[6] สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2557), *คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจรในสถานีตำรวจ ฉบับปี 2557, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, หน้าที่ 65.*

[7] สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร (2564), *แผนแม่บทและการปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2564-2568.สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร, หน้าที่ 9-44*

[8] Jae Hoon sul, Jin Yonng Park, Namji Jung (2013), *KOTI Knowledge sharing report: Korea's best practice in the transportation sector Issue 4: Transport safety policy in Korea*, The Korea Transport Institute (KOTI), pp.36-37

[9] Robert Kelin, (2016) *Australian Road Safety Institutional Arrangements*, The 3rd Traffic safety grand conference, Republic of Korea, 28 – 29 July 2016

[10] กรมทางหลวง,*คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน สำหรับกรมทางหลวง,กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, หน้าที่ 17-20*

[11] กรมทางหลวงชนบท (2560), *คู่มือหลักด้านความปลอดภัยทางานทาง, กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม, หน้าที่ 2-16-2-17*

[12] มูลนิธิไทยโรดส์ และ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (2565), *รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ.2561-2564*, หน้าที่ 30