

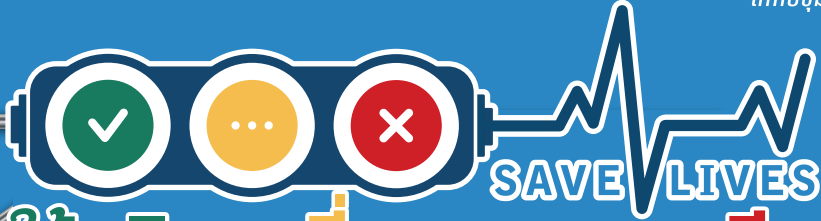


BMA
กรุงเทพมหานคร
BANGKOK METROPOLITAN ADMINISTRATION



ศูนย์อำนวยการ
ความปลอดภัย
ทางถนน
กรุงเทพมหานคร

คู่มือถ่ายทอดข้อมูลความรู้
ในการอำนวยความสะดวกทางถนน
และส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน
ให้กับชุมชน



SAVE LIVES

ใช้สติ ลดเสี่ยง หยุดสูญเสีย ชุมชนร่วมสร้างถนนปลอดภัย



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัย
ทางถนนกรุงเทพมหานคร
(ศปถ.กทม.)



BMA
กรุงเทพมหานคร
BANGKOK METROPOLITAN ADMINISTRATION

Now
NOW
กำลังเป็นวงจิ่ง



ศูนย์อำนวยการ
ความปลอดภัย
ทางถนน
กรุงเทพมหานคร

SAVE LIVES

ใช้สติ ลดเสียง หยุดสูญเสียชีวิต
ชุมชนร่วมสร้างถนนปลอดภัย

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
กรุงเทพมหานคร
(ศปถ.กทม.)

คำนำ

กรุงเทพมหานครได้ตั้งเป้าหมายให้กรุงเทพฯ ก้าวสู่การเป็น **“มหานครปลอดภัย”** โดยให้ความสำคัญกับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และทุกวัย สร้างความรู้สึกปลอดภัยด้านการเดินทางให้แก่ประชาชนไม่ว่าจะเดินเท้า ใช้จักรยาน หรือเดินทางด้วยพาหนะใดก็ตาม

ด้วยเหตุนี้ จึงได้มอบหมายให้ **สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร** ดำเนินการบริหารด้านความปลอดภัยทางถนนใน **กรุงเทพมหานคร** และได้ตั้งเป้า **“ลดการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิต ให้เป็นศูนย์”**

อย่างไรก็ตาม การสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นจริงนั้น ไม่สามารถสร้างได้ในเวลารวดเร็วด้วยกลุ่มคนเพียงกลุ่มเดียว หรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หากแต่ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคประชาชน ภาคประชาสังคม และภาคีเครือข่ายต่างๆ ที่จะถักทอความร่วมมือและโยงใยเป็น เครือข่ายถนนปลอดภัยอย่างยั่งยืน



คู่มือถ่ายทอดข้อมูลความรู้ในการอำนวยความสะดวกทางถนน และส่งเสริมความปลอดภัยให้กับชุมชน **“ใช้สติ ลดเสี่ยง หยุดสูญเสียชีวิต ชุมชนร่วมสร้างถนนปลอดภัย”** เล่มนี้ จัดทำขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการสร้างถนนปลอดภัยในระดับชุมชน โดยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะเป็นแนวทางการดำเนินงานที่ช่วยให้ทุกชุมชนสามารถร่วมกันปรับปรุงและกำจัดจุดเสี่ยงในชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

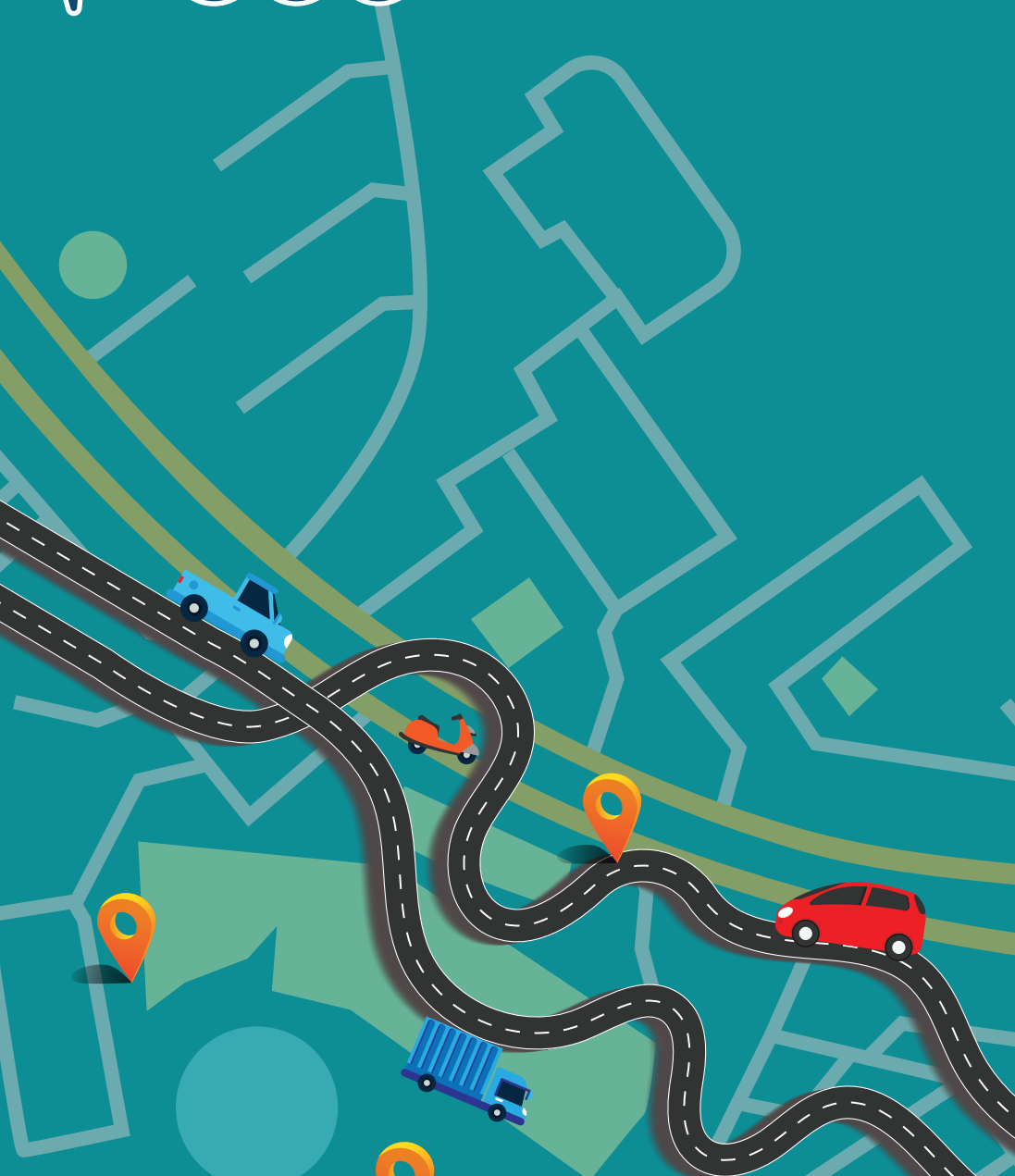
กรุงเทพมหานคร หวังเป็นอย่างยิ่งว่า ในเวลาอีกไม่กี่ทศวรรษข้างหน้าเมืองของเราจะเป็นเมืองที่ปลอดภัย และเป็นมิตรกับการเดินทางทุกรูปแบบด้วยความร่วมแรงร่วมใจจากทุกคน

สำนักการจราจรและขนส่ง
กรุงเทพมหานคร





สารบัญ





6

บทที่ 1

อุบัติเหตุทางถนน ภัยใกล้ตัวที่ถูกมองข้าม

24

บทที่ 2

กระบวนการจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน

46

บทที่ 3

การสำรวจและวิเคราะห์จุดเสี่ยง

70

บทที่ 4

การจัดการความปลอดภัยทางถนน ด้วย 5ส. 5ช.

96

บทที่ 5

กรณีศึกษาการแก้ไขปัญหาลูกจุดเสี่ยงใน กทม.

อุบัติเหตุทางถนน ภัยใกล้ตัวที่ ถูกมองข้าม



บทที่ 1

รู้หรือไม่ว่า...**ประเทศไทยครองแชมป์ประเทศที่มีอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดในเอเชียและอาเซียน** และเป็นอันดับ 9 ของโลก มาหลายปีติดต่อกัน ไม่เว้นแม้กระทั่งช่วงที่ประเทศไทยเกิดการระบาดของ**โรคโควิด-19** ที่คนใช้รถใช้ถนนลดลง แต่**อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน**ของไทยก็ไม่ได้ลดน้อยถอยลงไปเลย และรู้ไหมว่า **กรุงเทพฯ เป็นแชมป์พื้นที่ที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุดในครึ่งปี 2564** (มกราคม-มิถุนายน) แต่แม้ว่าจะเกิดอุบัติเหตุทางถนนทุกวัน แต่หลายคนก็ยังประมาท และมองข้ามความปลอดภัยทางถนน

ที่มา : ไทยรัฐออนไลน์, 2564



อุบัติเหตุเกิดขึ้นทุกชั่วโมง

สถิติอุบัติเหตุของประเทศไทย

สถิติอุบัติเหตุปี 2563

บาดเจ็บ
1,014,485 ราย



เสียชีวิต
15,746 ราย



สัดส่วนของผู้ประสบภัย จำแนกตามเพศ



หญิง
36.38%



ชาย
63.62%

สัดส่วนของผู้ประสบภัย จำแนกตามช่วงอายุ



อันดับ 1 อายุ 1-14 ปี **27.79%**

อันดับ 2 อายุ 36-60 ปี **25.05%**

อันดับ 3 อายุ 25-35 ปี **16.00%**

อันดับ 4 อายุ 19-24 ปี **13.38%**

อันดับ 5 อายุ 15-18 ปี **10.17%**

อันดับ 6 อายุมากกว่า 60 ปี **7.61%**

ประเภทรถที่ประสบอุบัติเหตุ



รถจักรยานยนต์
53.80%



รถยนต์
46.20%

ไม่ว่าเราจะรับรู้หรือไม่ แต่อุบัติเหตุเกิดขึ้นแทบจะทุกชั่วโมงใน 1 วัน ซึ่งบางครั้งอาจจะเป็นแค่การเฉี่ยวชนกันเล็กน้อย แต่หลายครั้งก็เป็นอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือถึงขั้นเสียชีวิต โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครของเราที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในประเทศไทย



ช่วงเวลาที่เหมาะสมอุบัติเหตุ

- อันดับ 1** เวลา 18.00–21.59 น. **25.54%**
- อันดับ 2** เวลา 14.00–17.59 น. **24.10%**
- อันดับ 3** เวลา 06.00–09.59 น. **17.92%**
- อันดับ 4** เวลา 10.00–13.59 น. **17.67%**
- อันดับ 5** เวลา 22.00–01.59 น. **10.08%**
- อันดับ 6** เวลา 02.00–05.59 น. **4.69%**

สถิติอุบัติเหตุปี 2564

5 จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมมากที่สุด ในประเทศ ปี 2564

- อันดับ 1** กรุงเทพมหานคร **692** ราย
- อันดับ 2** ชลบุรี **420** ราย
- อันดับ 3** นครราชสีมา **396** ราย
- อันดับ 4** เชียงใหม่ **341** ราย
- อันดับ 5** สุราษฎร์ธานี **279** ราย

(ข้อมูลสะสมถึงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2564)



5 จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมมากที่สุด ในประเทศ ในครึ่งปีแรกของปี 2564

- อันดับ 1** กรุงเทพมหานคร **80,208** ราย
- อันดับ 2** ชลบุรี **34,813** ราย
- อันดับ 3** นครราชสีมา **30,375** ราย
- อันดับ 4** เชียงใหม่ **26,759** ราย
- อันดับ 5** สมุทรปราการ **24,839** ราย

(ข้อมูลสะสมถึงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2564)



ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2564

สถิติอุบัติเหตุในกรุงเทพฯ

สถิติอุบัติเหตุปี 2563

บาดเจ็บ
108,772 ราย

เสียชีวิต
922 ราย

สัดส่วนของผู้ประสบภัย **จำแนกตามเพศ**



หญิง
30.54%



ชาย
69.46%

สัดส่วนของผู้ประสบภัย **จำแนกตามช่วงอายุ**



อันดับ 1 อายุ 1-14 ปี **28.37%**

อันดับ 2 อายุ 36-60 ปี **24.04%**

อันดับ 3 อายุ 25-35 ปี **21.48%**

อันดับ 4 อายุ 19-24 ปี **16.28%**

อันดับ 5 อายุ 15-18 ปี **6.32%**

อันดับ 6 อายุมากกว่า 60 ปี **3.50%**

ประเภทรถที่ประสบอุบัติเหตุ



รถจักรยานยนต์
90.46%



รถยนต์
9.54%



ช่วงเวลาที่ประสบอุบัติเหตุ

- อันดับ 1** เวลา 18.00-21.59 น. **23.79%**
- อันดับ 2** เวลา 06.00-09.59 น. **20.79%**
- อันดับ 3** เวลา 14.00-17.59 น. **20.77%**
- อันดับ 4** เวลา 10.00-13.59 น. **17.54%**
- อันดับ 5** เวลา 22.00-01.59 น. **11.43%**
- อันดับ 6** เวลา 02.00-05.59 น. **5.69%**

สถิติอุบัติเหตุปี 2564

5 เขตที่มีผู้เสียชีวิตสะสมมากที่สุดในกรุงเทพฯ ปี 2564

- อันดับ 1** ลาดกระบัง **48** ราย
- อันดับ 2** หหนองจอก **33** ราย
- อันดับ 3** บางบอน **30** ราย
- อันดับ 4** บางขุนเทียน **29** ราย
- อันดับ 5** บางแค **28** ราย



(ข้อมูลสะสมถึงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2564)

5 เขตที่มีผู้บาดเจ็บสะสมมากที่สุดในกรุงเทพฯ ปี 2564



- อันดับ 1** คลองเตย **4,859** ราย
- อันดับ 2** บางขุนเทียน **3,519** ราย
- อันดับ 3** ประเวศ **3,125** ราย
- อันดับ 4** บางแค **2,924** ราย
- อันดับ 5** บางบอน **2,901** ราย

(ข้อมูลสะสมถึงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2564)

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2564

อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากอะไร

แม้ว่าหลายคนเวลาเกิดอุบัติเหตุจะพูดว่าเกิดจาก “เคราะห์” หรือเป็น “คราวช่วย” แต่เราทุกคนต่างทราบกันดีว่า อุบัติเหตุไม่ได้เกิดจาก “ดวง” และสามารถป้องกันได้ โดยป้องกันและหยุดปัจจัยเสี่ยง

ปัจจัยเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนท้องถนน

“อุบัติเหตุป้องกันได้ถ้าไม่ประมาท” เพราะในหลายครั้งที่ความประมาททำให้เราและบุคคลอื่นเป็นที่รักของเราตกอยู่ในอันตราย ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมกรงการจับที่หรือเหตุผลอื่นก็ตาม

ปัจจัยที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

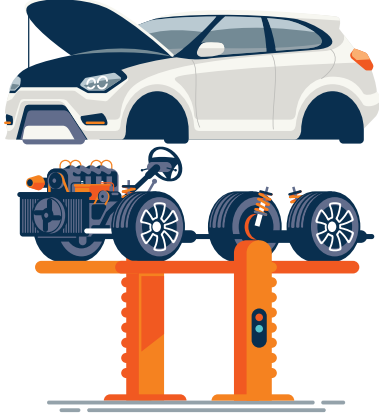
1. ปัจจัยจากมนุษย์ หรือพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

- จับที่เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- เมาแล้วขับ ง่วงแล้วขับ
- ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- ไม่สวมหมวกนิรภัยระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- พฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ เช่น แข่งรถบนถนน แข่งในที่คับขัน จับรถย้อนศร จอดรถบนทางเท้า จับรถบนทางเท้า จับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ใช้โทรศัพท์ระหว่างขับรถ



2. ปัจจัยจากยานพาหนะ

- ความบกพร่องหรือชำรุดของอุปกรณ์ส่วนควบคุมประจำรถ
- ยางระเบิด รั่ว ไม่มีดอก ลมยางอ่อน หรือเสื่อมสภาพ



- ระบบไฟฟ้าส่องสว่างชำรุด
- เบรกแตก
- ไม่มีกระจกมองข้างหรือกระจกมองหลัง
- พวงมาลัยชำรุด
- บรรทุกของเกินพอดี
- อื่นๆ เช่น ที่ปิดน้ำฝนชำรุด กระจกแตก หรือรั่ว ใช้ฟิล์มมืดกว่ามาตรฐานในการขับขี่

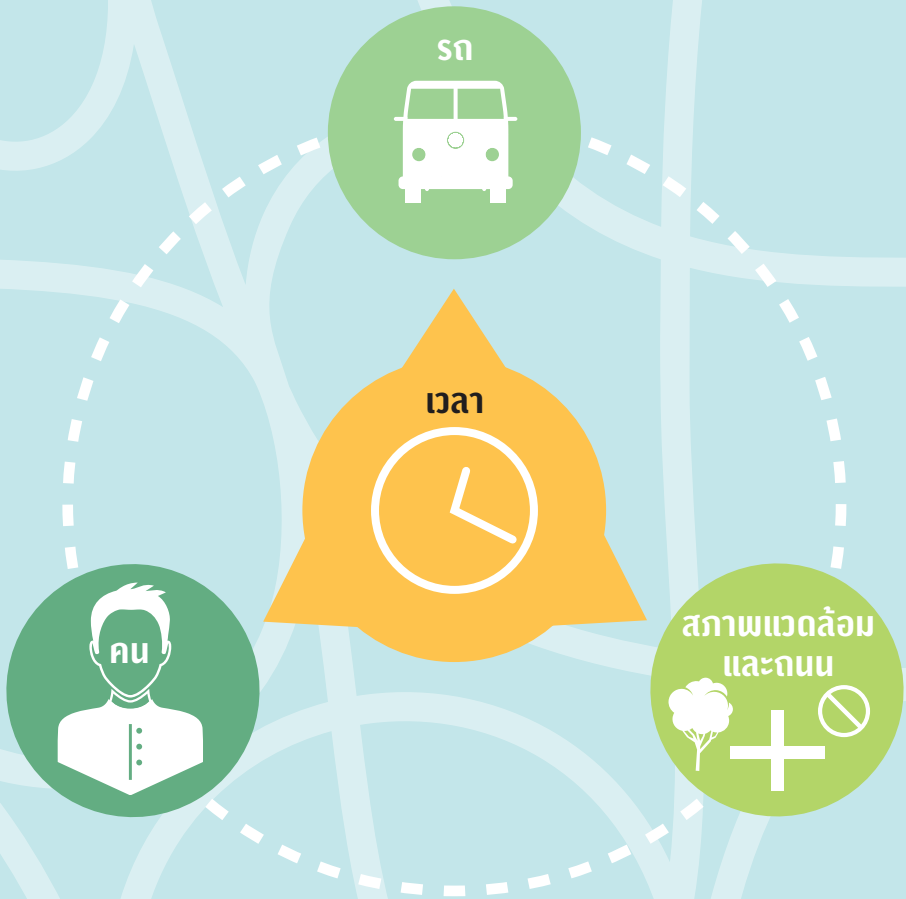
3. ปัจจัยจากถนนและสิ่งแวดล้อม

- ถนนชำรุด เป็นหลุม
- เครื่องหมายจราจรหรือสัญญาณไฟจราจรชำรุด
- ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ
- สภาพอากาศ เช่น ฝนตก หมอก ควีน แสงแดด
- ต้นไม้บังทัศนวิสัย
- สิ่งกีดขวางการขับขี่ เช่น สิ่งของ หรือสัตว์ ที่ออกมาอยู่บนท้องถนน



Haddon' Matrix

William Haddon ได้คิดค้นทฤษฎีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เรียกว่า Haddon' Matrix ขึ้น ซึ่งนอกจากจะบอกว่าอุบัติเหตุเกิดจากคน รถ สภาพแวดล้อม และถนนแล้ว ยังมีความสัมพันธ์กับเวลาอีกด้วย นั่นคือ ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ขณะเกิดอุบัติเหตุ และหลังเกิดอุบัติเหตุ



**ช่วงเวลา / สาเหตุ
ก่อนเกิดอุบัติเหตุ**

คน

- กฎหมายมีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัดหรือไม่
- มีการรณรงค์การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยหรือไม่

รถ

- มีการตรวจรักษาดูแลสภาพรถเป็นประจำหรือไม่
- รถมีสภาพพร้อมใช้งานหรือไม่
- มีการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยหรือไม่

สภาพแวดล้อมและถนน

- ได้มีการซ่อมบำรุงถนนเป็นประจำหรือไม่
- มีการตรวจสอบจุดเสี่ยงหรือจุดบอดหรือไม่
- มีการใช้ป้ายเตือนหรือป้ายจราจรอย่างเหมาะสมหรือไม่
- มีไฟฟ้าส่องสว่างเพียงพอหรือไม่

**ช่วงเวลา / สาเหตุ
ขณะเกิดอุบัติเหตุ**

คน

- ใช้อุปกรณ์นิรภัย อย่างหมวกนิรภัย หรือเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

รถ

- มีการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยในรถหรือไม่
- อุปกรณ์ความปลอดภัยยังอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานใช้หรือไม่

สภาพแวดล้อมและถนน

- มีการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างราวกันตก หรืออุปกรณ์ลดแรงกระแทกหรือไม่

**ช่วงเวลา / สาเหตุ
หลังเกิดอุบัติเหตุ**

คน

- ได้มีการแจ้งเหตุอย่างกันท่วงทีหรือไม่
- มีการเคลื่อนย้ายและดูแลผู้บาดเจ็บอย่างถูกวิธีหรือไม่

รถ

- มีอุปกรณ์ช่วยเหลือชีวิตยามฉุกเฉินหรือไม่

สภาพแวดล้อมและถนน

- รถพยาบาล รถตำรวจ และรถกู้ภัยสามารถเดินทางมาถึงจุดเกิดเหตุได้

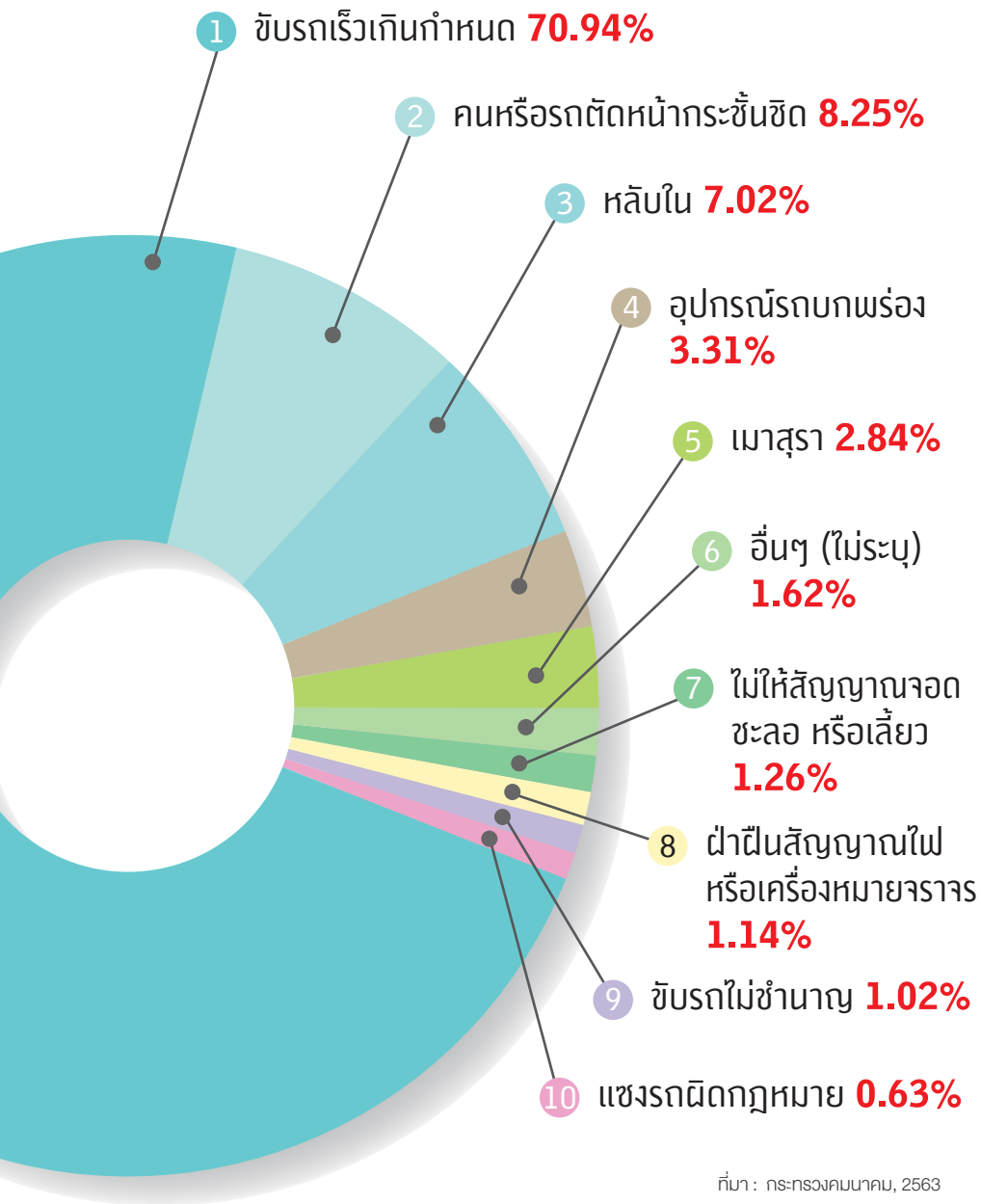
Haddon' Matrix จะช่วยให้เราสามารถมองเห็นสาเหตุของปัญหาและนำไปสู่การแก้ไขปัญหา ทั้งในแง่ของการบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้ และการปรับปรุงจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ

10 อันดับ

สาเหตุของอุบัติเหตุบนท้องถนน

แม้ว่าจะมีปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมากมาย แต่รู้ไหมว่าสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุเกิดจาก “คน” หรือพฤติกรรม การขับรถยนต์นั่นเอง





ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2563

สาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน

ในปี 2562 ประเทศไทยมีอุบัติเหตุ

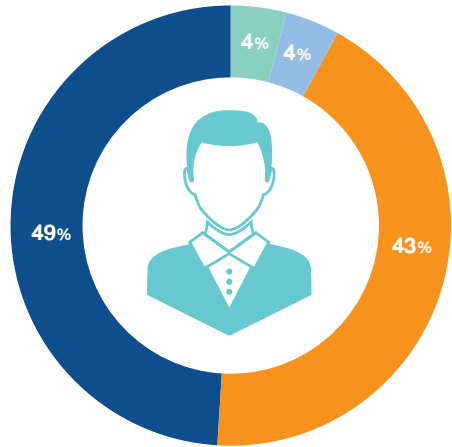
จำนวนทั้งหมด 74,958 ครั้ง แบ่งเป็นสาเหตุดังต่อไปนี้

อุบัติเหตุที่เกิดจากบุคคล

จำนวน 65,111 ครั้ง

- อันดับ 1 ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 49%
- อันดับ 2 ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด 43%
- อันดับ 3 ขับรถหลับใน 4%
- อันดับ 4 เมาสุรา 4%

- ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด
- ขับรถหลับใน
- เมาสุรา

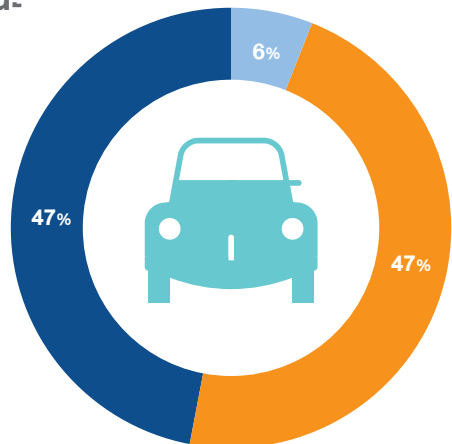


อุบัติเหตุที่เกิดจากยานพาหนะ

จำนวน 5,069 ครั้ง

- อันดับ 1 ระบบเบรกขัดข้อง 47%
- อันดับ 2 ระบบไฟขัดข้อง 47%
- อันดับ 3 สาเหตุจากอุปกรณ์อื่นๆ 6%

- ระบบเบรกขัดข้อง
- ระบบไฟขัดข้อง
- สาเหตุจากอุปกรณ์อื่นๆ

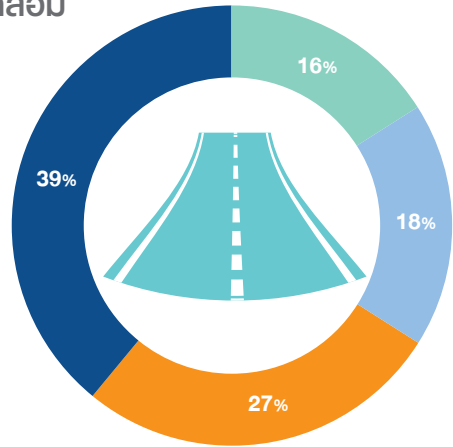


อุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม

จำนวน **1,902** ครั้ง

- อันดับ 1** สาเหตุจากสภาพแวดล้อมอื่นๆ (ไม่ได้ระบุรายละเอียด) **39%**
- อันดับ 2** ถนนลื่น **27%**
- อันดับ 3** ฝนตก **18%**
- อันดับ 4** คนตัดหน้ารถ **16%**

- สาเหตุจากสภาพแวดล้อมอื่นๆ
- ถนนลื่น
- มีฝนตก
- คนตัดหน้ารถ

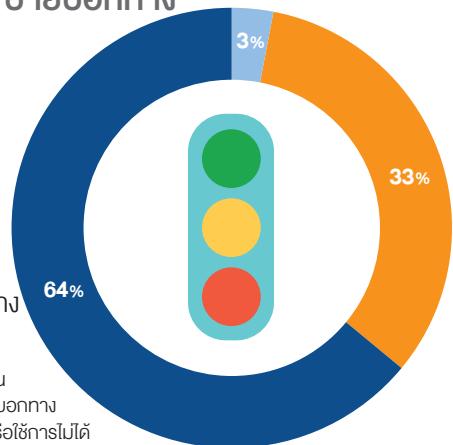


อุบัติเหตุที่เกิดจากไฟจราจร/ป้ายบอกทาง

จำนวน **27,310** ครั้ง

- อันดับ 1** สัญญาณไฟจราจร/ป้ายบอกทางไม่ชัดเจน **64%**
- อันดับ 2** สาเหตุอื่นๆ จากสัญญาณไฟจราจร/ป้ายบอกทาง **33%**
- อันดับ 3** สัญญาณไฟจราจร/ป้ายบอกทางชำรุดหรือใช้การไม่ได้ **3%**

- สัญญาณไฟจราจร/ป้ายบอกทางไม่ชัดเจน
- สาเหตุอื่นๆ จากสัญญาณไฟจราจร/ป้ายบอกทาง
- สัญญาณไฟจราจร/ป้ายบอกทางชำรุดหรือใช้การไม่ได้



ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2563

รู้จัก “จุดเสี่ยงอันตราย”

จุดเสี่ยงอันตราย คือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งอย่างน้อย 3 ครั้งในหนึ่งปี หรือเป็นพื้นที่ที่มีอุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้น หรือมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุดังกล่าวซึ่งเกิดขึ้นจากสาเหตุที่แตกต่างกันออกไป ในเขตกรุงเทพมหานครคนได้มีการสำรวจ “จุดเสี่ยงอันตราย” ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในแต่ละเขต เพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุเป็นการเปลี่ยน “จุดเสี่ยง” เป็น “จุดปลอดภัย”

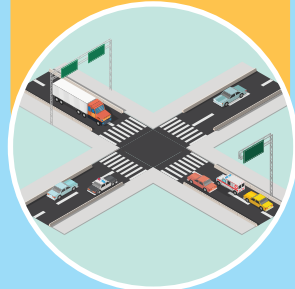
8 จุดเสี่ยงอันตราย ห้ามประมาทขับเร็ว

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้ชี้จุดเสี่ยงอันตรายที่มักจะมีอุบัติเหตุ มักจะเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นจุดบอด (Blind Spot) ในด้านการขับที่และใช้รถใช้ถนน มองเห็นทาง คน หรือวัตถุไม่ชัดเจน ดังต่อไปนี้

1. ไหล่ทาง เป็นบริเวณที่รถจะพุ่งชนรถที่จอดไว้ริมไหล่ทางอย่างรุนแรง



2. สี่แยก เป็นบริเวณที่รถจะใช้ความเร็วสูงเพื่อข้ามแยกก่อนสัญญาณไฟแดง และบางครั้งเกิดจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร



3. ทางขึ้นลงสะพาน

ถนนที่มีไหล่ทางแคบ หรือ เป็นคองวด ซึ่งเป็นบริเวณ ที่มองเห็นไม่ชัดเจน หรือ โดมนบดบังทัศนวิสัย



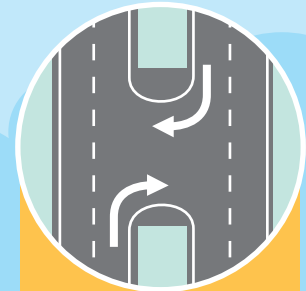
4. ทางโค้ง

หากใช้ความเร็วสูงมีโอกาสหลุดโค้ง หรือวิ่งกับเส้นแบ่งจราจร จนไปเจอกับรถยนต์อีกคัน จนเกิดอุบัติเหตุได้



5. มุมถนนที่มีกำแพง หรือต้นไม้สูง

ทำให้ไม่สามารถมองเห็นรถหรือ คนที่ออกมาด้านหลัง กำแพงหรือต้นไม้ได้อย่าง ทั่วถึง



6. จุดกลับรถ

มองเห็นรถที่วิ่งสวนมาไม่ชัด หรือรถที่วิ่งมาใช้ความเร็วสูง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง



7. แยกวัดใจ

ต้องกะและวัดใจกับรถที่มาจากอีกทางแยกหนึ่ง



8. โค้งหักศอก

มองไม่เห็นรถที่วิ่งสวนมา หรืออาจจะกระะยะโค้งไม่ได้จนหลุดโค้งชนกับรถอื่น หรือวัตถุข้างทาง

กำจัดจุดเสี่ยง สร้างถนนชุมชนปลอดภัย

อุบัติเหตุเกิดขึ้นทุกชั่วโมง เราจึงต้องร่วมมือกันสร้าง “ถนนปลอดภัย” ให้เกิดขึ้นจริง โดยเริ่มจากถนนภายในชุมชนของเรา เพื่อพัฒนากรุงเทพมหานครสู่การเป็น “มหานครปลอดภัย” ให้มีความสำคัญกับคนทุกกลุ่มที่ใช้รถใช้ถนน ไม่ว่าจะเป็นคนเดินเท้า คนขี่จักรยาน คนขับรถจักรยานยนต์ คนขับรถยนต์ ผู้ใช้รถเข็น และสร้างเมืองที่เป็นมิตรกับการเดินทาง ให้กับคนทุกกลุ่ม ทุกวัย และให้คุณค่าของคนก่อนรถ

ให้คุณค่า
ของคนก่อนรถ

เป็นมิตร
กับการเดินท่องเที่ยว
และปั่นจักรยาน
ของคนทุกกลุ่ม

เดินทางแบบไหน
ก็รู้สึกปลอดภัย
อย่างเท่าเทียม



กรอบแนวคิดการพัฒนา

ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนในกรุงเทพมหานคร

เรามาร่วมสร้าง
ถนนชุมชน
ปลอดภัย
กันเถอะ

ถนนที่วางใจ
ให้ลูกเล่นหรือ
ขี่จักรยานได้

รถจักรยานยนต์
ได้รับการยอมรับว่า
เป็นส่วนหนึ่ง
ของผู้ใช้ถนน

เดินทางปลอดภัย
ไม่ว่ากลางวัน
หรือกลางคืน



กระบวนการจัดการ จุดเสี่ยงทางถนน ในชุมชน



บทที่ 2

จุดเสี่ยงทางถนน คือ จุดหรือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งมักจะเป็นจุดที่มี **ปัจจัยเสี่ยงจากถนนและสิ่งแวดล้อม** เมื่อประกอบกับปัจจัยจากมนุษย์หรือพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ก็ยิ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ด้วยเหตุนี้ กรุงเทพมหานคร จึงมีแนวคิดที่จะ **เปลี่ยนจุดเสี่ยงเป็นจุดปลอดภัย** โดยบูรณาการความร่วมมือจากทุกฝ่ายในการช่วยสอดส่องและเป็นหูเป็นตา รวมถึงการร่วมแรงร่วมใจในการลดจุดเสี่ยงถนนในชุมชน **เพื่อความปลอดภัยของทุกคนในชุมชนนั่นเอง**



จัดการจุดเสี่ยงในชุมชน เราทุกคนช่วยกัน

“โค้งหักศอกตรงนี้
มองไม่เห็นรถอีกด้าน”

“จะเลี้ยวขวาแต่มองไม่เห็น
รถที่กำลังมา”

“ต้นไม้บัง
มองไม่เห็น
คนเดินเลย”

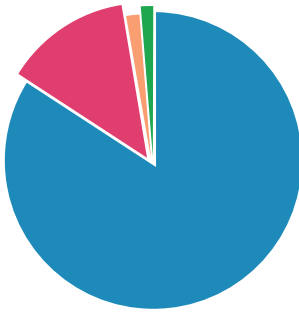
ใครเคยบ่นอย่างนี้เมื่อขับรถในชุมชนของเรา หรือเคยขับรถออกมาแล้วเกือบชนรถคันอื่น หากเราเคยเจอเหตุการณ์อย่างนี้ เราลองมาหาจุดเสี่ยงบนถนนในชุมชนของเรา ไม่ว่าจะเป็นในหมู่บ้าน ในซอย หรือว่าในบริเวณพื้นที่ใดก็ตาม เราสามารถช่วยกันได้ เพื่อให้เราทุกคน รวมถึงลูกหลานของเรา ได้ใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ถนนในชุมชน **ความเสี่ยงที่เราองข้าม**

รู้หรือไม่ว่า... ผู้ประสบอุบัติเหตุและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ เกิดบนถนนสายเล็กๆ อย่างถนนในชุมชน หมู่บ้าน เขตเทศบาล และเขตเมือง ซึ่งเป็นถนนสายสั้นๆ ไม่ได้เกิดขึ้นบนถนนใหญ่ อย่างทางหลวง ทางด่วน หรือทางหลวงชนบทที่เป็นเช่นนี้ เพราะคนส่วนใหญ่มักคิดว่า “ไปใกล้ๆ เองไม่เป็นไร” และ “วันใช้ถนนเส้นนี้ทุกวัน” ความเคยชินที่กลายเป็นความประมาท และกลายเป็นหนทางสู่ความตายนี้เองที่ทำให้ตัวเลขอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น และยอดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตก็เพิ่มขึ้นตามไปด้วย



ถนนที่คนเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตในประเทศไทย



- โครงข่ายอื่นๆ
- ทางหลวง
- ทางหลวงชนบท
- ทางด่วน

85% โครงข่ายอื่นๆ อย่างเช่น ถนนในชุมชน หรือถนนที่อยู่ในการดูแลขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

14% ทางหลวง หรือถนนที่รับผิดชอบโดยกรมทางหลวง

1% ทางหลวงชนบท หรือถนนที่รับผิดชอบโดยกรมทางหลวงชนบท

น้อยกว่า 1% ทางด่วน หรือถนนที่รับผิดชอบโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ที่มา : คู่มือจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน

ฐานความคิดของการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน

ชุมชนท้องถิ่นที่มีปัญหาอุบัติเหตุ

ใช้ชุมชนเป็นฐานการทำงาน

ชุมชนเป็นเจ้าของ

จัดการร่วมกับหลายภาคส่วน

จัดการตามหลักวิชาการ

รับรู้ร่วมกัน

ตั้งมาตรการและปฏิบัติการ

กำจัดปัญหา

ในส่วนที่สามารถทำได้
หรือส่งต่อปัญหาไปยัง
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



กระบวนการสร้างการมีส่วนร่วม ถนนชุมชนปลอดภัย

การสร้างถนนชุมชนปลอดภัยให้เกิดขึ้นทุกพื้นที่อย่างรวดเร็ว การดำเนินงานจากภาครัฐเพียงฝ่ายเดียวอาจไม่เพียงพอ และล่าช้าเกินไป ด้วยเหตุนี้ ชุมชนจึงต้องเข้ามามีบทบาทในกระบวนการ ผ่านการดำเนินการดังต่อไปนี้



กระบวนการทำงาน แบ่งเป็น 3 ระยะ

ระยะต้นน้ำ
สร้างการมีส่วนร่วม
ของทุกคนในชุมชน



ระยะกลางน้ำ
รวบรวมข้อมูล สํารวจ
และสร้างแผนปฏิบัติการ

ระยะปลายน้ำ
ประเมินผล สรุปบทเรียน
ส่งต่อการปฏิบัติงาน



ระยะต้นน้ำ

ระยะต้นน้ำ เป็นระยะที่มีความสำคัญมากที่สุด เพราะเป็นช่วงที่เราจะชักชวนคนในชุมชนเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการลดจุดเสี่ยง สร้างถนนชุมชนปลอดภัยไปด้วยกัน โดยจะต้องมีการกระตุ้นให้คนในชุมชนตระหนักถึงความสำคัญเรื่องความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งจะเรียนรู้และร่วมมือกันเป็นเจ้าภาพในการดูแลและลงมือปฏิบัติด้วยตัวชุมชนเอง โดยในระยะต้นน้ำจะเป็นระยะเฟ้นหาทีมที่มีศักยภาพและมีความพร้อมในการปฏิบัติงาน โดยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

สำรวจชุมชนเบื้องต้น

สำรวจพื้นที่เบื้องต้น
เพื่อค้นหาจุดเสี่ยง
หรือจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
รวมถึงมาตรการในการ
ลดจุดเสี่ยงที่มีอยู่เดิม

ตรวจสอบสถานการณ์
เพื่อตรวจสอบความรุนแรง
ของอุบัติเหตุในพื้นที่
ที่มีการบันทึกไว้

สำรวจ
ความรับผิดชอบ
ถนนในชุมชนมีหน่วยงานใด
รับผิดชอบดูแลอยู่บ้าง



สร้างทีมปฏิบัติงานในชุมชน

สัมภาษณ์ผู้นำชุมชน

เพื่อทราบความรุนแรงของปัญหา และสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อก้าวมาเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างถนนชุมชนปลอดภัย

ค้นหาแกนนำชุมชน

อาจจะเป็นคนเดียวกันกับผู้นำชุมชนหรือไม่ก็ได้ แต่โดยหลักแล้วจะต้องเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนชุมชนสร้างถนนปลอดภัย



ผู้นำชุมชน
นิติบุคคล
หมู่บ้าน/คอนโด
ประธานชุมชน
ตัวแทนหมู่บ้าน

ผู้รู้ ปรชาญ
ชาวบ้าน
ผู้หลักผู้ใหญ่
ในชุมชน

ห้างร้าน
เจ้าของกิจการ
มูลนิธิ อาสาสมัคร
ในพื้นที่

ศึกษาบริบทของชุมชนในทุกมิติ

ประวัติศาสตร์

ชุมชน
บ้านเรือน

การเปลี่ยนแปลง
ด้านกายภาพ

เศรษฐกิจ
ชุมชน

สาธารณสุข
และอุบัติเหตุ
ในชุมชน

ศาสนา

สิ่งแวดล้อม

การเกิด
อุบัติเหตุ
ในชุมชน

จัดประชุมเพื่อสร้างความเข้าใจและตระหนักรู้

1 ให้ความสำคัญกับอุบัติเหตุทางถนน
ที่เกิดขึ้นในชุมชน ที่เป็นเรื่องที่ต้องเร่งแก้ไขโดยด่วน



2 ตระหนักถึงการกิจและประโยชน์ที่จะได้รับ



3 คัดเลือกตัวแทนชุมชน หรืออาสาสมัคร
ในการขับเคลื่อนการสร้างถนนชุมชนปลอดภัย



4 แลกเปลี่ยนความรู้
และระดมความคิดเห็นพื้นที่ที่เป็นจุดเสี่ยงเบื้องต้น



5 ระดมความคิดเห็น และเสนอแนะแนวทางการแก้ไข
ปัญหาจุดเสี่ยง รวมถึงแนวทางที่เคยปฏิบัติมาแล้ว
ทั้งที่สำเร็จและล้มเหลว



ระยากลางน้ำ

เมื่อได้ทีมที่จะปฏิบัติการแก้ไขปัญหาเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ก็จะนำทีมที่ได้มาปฏิบัติตามขั้นตอน ไม่ว่าจะเป็นการรวบรวมข้อมูล การสำรวจ และการสร้างแผนปฏิบัติการ ซึ่งเป็นขั้นตอนในระยากลางน้ำ ประกอบไปด้วยการค้นหาจุดเสี่ยง วิเคราะห์จุดเสี่ยง สรุปปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ วางแผน กำจัดจุดเสี่ยง รวมถึงการส่งต่อการดำเนินการสู่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ค้นหาจุดเสี่ยงด้วยแผนที่

สิ่งแรกที่คนในชุมชนจะต้องทำร่วมกันคือ การค้นหาจุดเสี่ยงภายในชุมชนของเราเอง โดยรวบรวมข้อมูลจากคนในชุมชน ผ่าน 3 ขั้นตอนดังนี้

วาดแผนที่ชุมชน

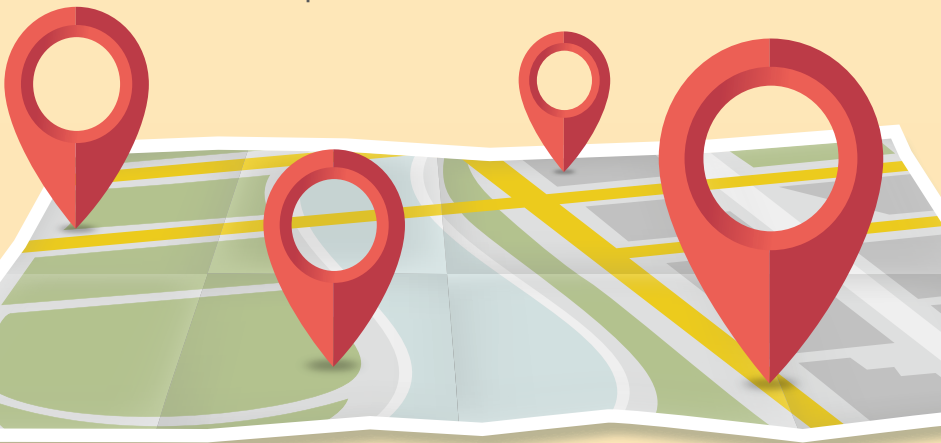
หรือเตรียมแผนที่ชุมชนที่มีความละเอียด สามารถระบุตรอกซอกซอยต่างๆ ในชุมชนได้ หรืออาจจะทำเป็นไฟล์ดิจิทัล เพื่อสะดวกแก่การจัดเก็บและส่งต่อข้อมูล

ปักหมุดจุดเสี่ยง

คือ จุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุ หรือมีแนวโน้มว่าจะเกิดอุบัติเหตุ โดยอาจจะใช้ข้อมูลที่รวบรวมได้จากหน่วยงานต่างๆ หรือข้อมูลจากคนในชุมชนเอง

ลำดับความสำคัญของจุดเสี่ยง

โดยจัดอันดับจุดเสี่ยงที่ต้องเร่งแก้ไขโดยเร่งด่วน



วิเคราะห์จุดเสี่ยง



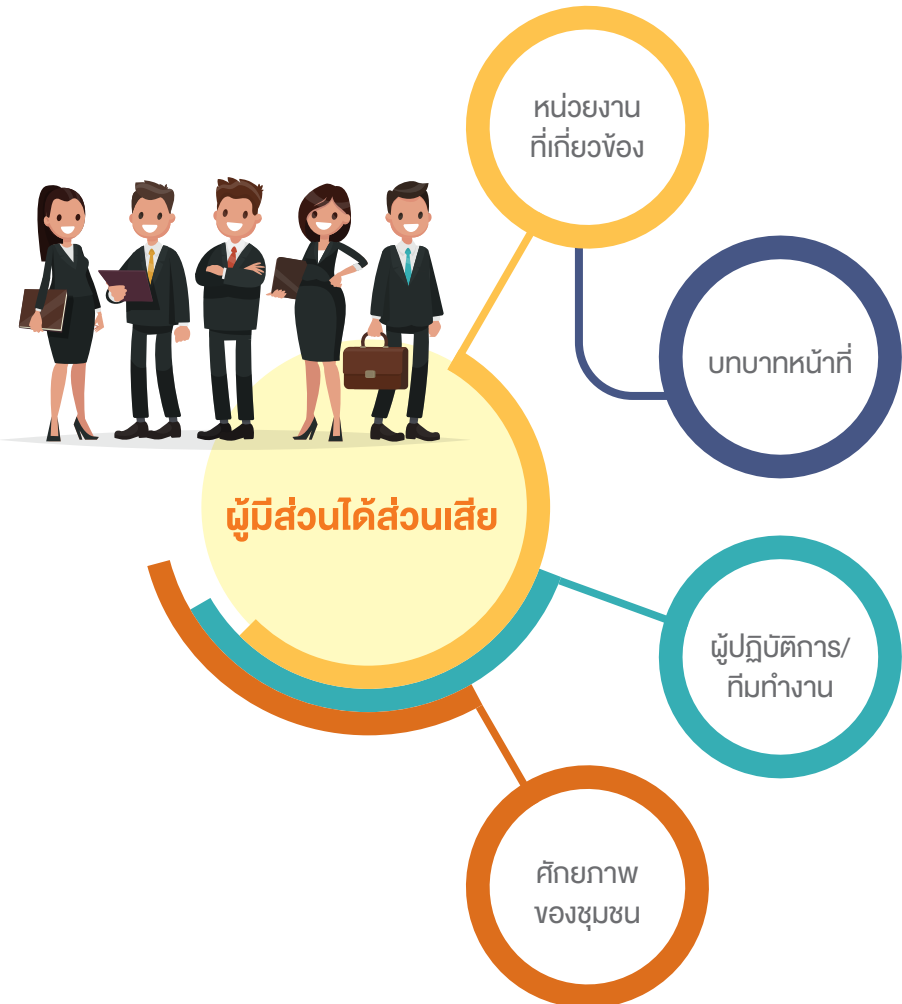
เมื่อรู้จุดเสี่ยงแล้ว ให้ลองนำจุดเสี่ยงมาวิเคราะห์ เพื่อที่จะทราบถึงสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนเกิดขึ้นเพราะอะไร เพื่อที่จะค้นหาวิธีการในการลดจุดเสี่ยงเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต และที่สำคัญจะต้องสรุปว่าสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากคน รถ สภาพแวดล้อม หรือทั้งหมดประกอบกัน

วางแผนแก้ปัญหาคัดเสี่ยง

1

กำหนดบทบาทหน้าที่และผู้ปฏิบัติการ

โดยดูว่าใครคือคนที่ลงมือปฏิบัติงาน มีหน้าที่ที่ต้องดำเนินงานอย่างไร พร้อมประเมินว่าชุมชนสามารถแก้ไขปัญหาคัดเสี่ยงดังกล่าวได้ด้วยตนเองหรือไม่ หากไม่จะต้องส่งต่อการปฏิบัติงานไปยังหน่วยงานใด ต้องขอความร่วมมือหรือขอความช่วยเหลือจากกรุงเทพมหานครหรือสำนักงานเขตหรือไม่ และส่วนใดเกินกำลังของชุมชน



2

ร่วมกันปรับปรุงจุดเสี่ยงตามหลักวิชาการ

โดยอิงจากหลักการทางด้านวิศวกรรมและการทางและจราจร โดยขอความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญในสาขาดังกล่าวโดยเฉพาะ

3

จัดทำแผนปฏิบัติให้ชัดเจน

และส่งต่อปัญหาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หากว่าเกินกำลังของชุมชน



แผนปฏิบัติการ					
	พื้นที่จุดเสี่ยง	แนวทางการแก้ไข	ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง	ทีมงาน	งบประมาณในการดำเนินการ
ชุมชนทำตัวเอง					
ขอความร่วมมือ					
ส่งต่อให้หน่วยงานภายนอก					

ถึงเวลา**กำจัดจุดเสี่ยง**



รวบรวมทรัพยากร

ในการใช้ปฏิบัติงาน

เน้นไปที่การขอความร่วมมือจากชุมชนในการรวบรวมวัสดุเหลือใช้มาบริจาค เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม



ปฏิบัติการแก้ไขจุดเสี่ยง

ในจุดที่สามารถทำได้

โดยนัดหมายกับคนในชุมชนในการร่วมกันกำจัดจุดเสี่ยง เช่น การช่วยกันตัดแต่งกิ่งไม้ ตัดป้ายเพื่อเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง



ทดลองขับผ่านจุดเสี่ยง

โดยอาจจะใช้ยานพาหนะที่แตกต่างกัน

และขับผ่านในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน เพื่อนำไปประเมินผลการดำเนินงาน



ส่งต่อปัญหาให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บางปัญหาที่ชุมชนไม่สามารถแก้ไขได้ด้วยตัวเอง ให้รวบรวมปัญหาที่มีและ
ส่งต่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเป็นลำดับต่อไป

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ด้านการจราจรและขนส่ง



กรุงเทพมหานคร

ดูแลถนนชุมชนในพื้นที่กรุงเทพฯ



กรมทางหลวง

ดูแลทางหลวงทั่วประเทศ



ตำรวจ ดูแลเรื่องการกวดขัน
วินัยจราจร และจับกุมผู้ที่ทำผิด
กฎหมายจราจร



โรงพยาบาล ดูแลผู้บาดเจ็บ
จากอุบัติเหตุทางถนน



สถานศึกษา ให้ความรู้ความเข้าใจและ
เผยแพร่องค์ความรู้เกี่ยวกับถนนปลอดภัย



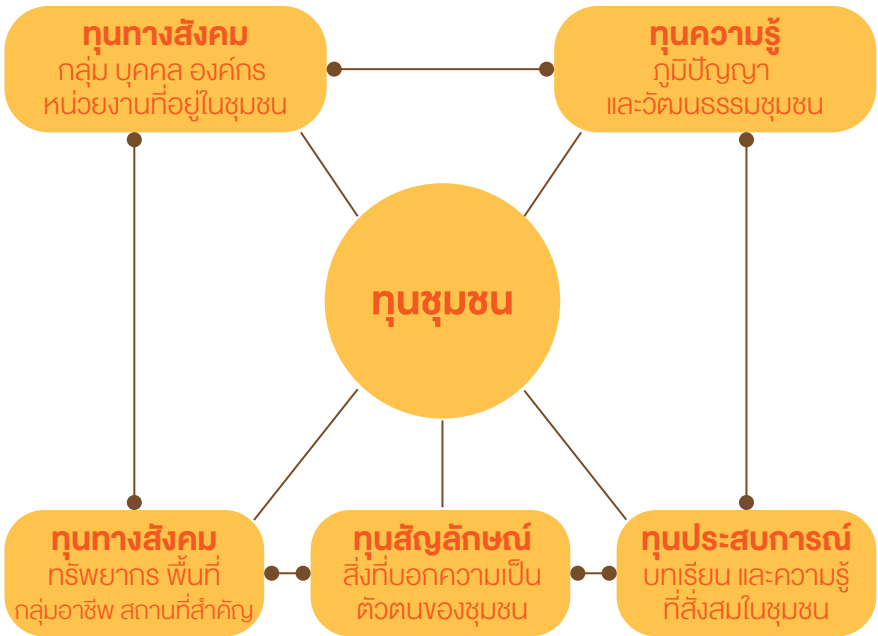
กู้ภัย/กู้ชีพ เข้าช่วยเหลือ
อุบัติเหตุบนท้องถนน



การวิเคราะห์ต้นทุนชุมชน

แน่นอนว่าการกำจัดจุดเสี่ยงแต่ละจุดนั้น จะต้องใช้งบประมาณและต้นทุนในการดำเนินการ ซึ่งเราจำเป็นต้องวิเคราะห์ต้นทุนชุมชน เพื่อประเมินว่าชุมชนของเราสามารถดำเนินการได้มากแค่ไหน และควรจะชักชวนใครเข้ามาช่วยปฏิบัติงาน

ต้นทุน 5 ด้านของชุมชน



ตัวอย่างตารางการวิเคราะห์ต้นทุนชุมชน



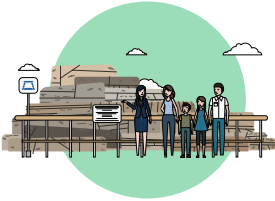
ทุนทางสังคม

มูลนิธิกุ๊กกั๋ย ชุมชนมีความเข้มแข็ง



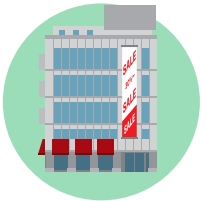
ทุนความรู้

มีมหาวิทยาลัยในพื้นที่ที่มีความรู้ด้านวิศวกรรมจราจรเป็นอย่างดี



ทุนสัญลักษณ์

เป็นชุมชนเก่าแก่ ที่มีโบราณสถานที่พัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้



ทุนเศรษฐกิจ

มีกลุ่มอาชีพหลากหลาย มีห้างร้านและกิจการขนาดใหญ่ในพื้นที่



ทุนประสบการณ์

สำนักงานเขตมีความรู้ความสามารถในการกำจัดจุดเสี่ยงและสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนในพื้นที่ต่างๆ

การวิเคราะห์ต้นทุนทางสังคมจะช่วยให้เราได้ว่าในชุมชนของเรานั้นมีทรัพยากรที่สามารถนำมาใช้ในการกำจัดจุดเสี่ยง ไม่ว่าจะเป็นด้านคน ความรู้ หรือด้านการสนับสนุนสิ่งของหรือเงินในการบริหารจัดการ

ระยะปลายน้ำ

ระยะปลายน้ำ เป็นส่วนที่มีความสำคัญไม่แพ้ 2 ระยะข้างต้น เพื่อเป็นตัวประเมินผล ว่าสิ่งที่ชุมชนได้ดำเนินการไปนั้นได้ผลเป็นที่น่าพึงพอใจหรือไม่ พร้อมทั้งการ ฝ้าระวัง และสรุปทเรียน เพื่อการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ประเมิน ฝ้าระวัง และติดตามผล



**ติดตามอัตราการเกิดอุบัติเหตุ
ในจุดเสี่ยงที่ปรับปรุง**

โดยเก็บสถิติว่าลดลงหรือไม่
หรือยังเกิดอุบัติเหตุ
ในรูปแบบเดิมๆ อยู่หรือเปล่า



**ใช้แผนการซ่อมบำรุงจุดเสี่ยง
ไว้ในแผนประจำปีของชุมชน**

เนื่องจากวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้อาจไม่คงทน
หรือกิ่งไม้ที่ตัดอาจยื่นมาใหม่ จึงควรมีการดูแล
และซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ



ฝ้าระวังจุดเสี่ยงเกิดใหม่

โดยให้คนในชุมชนร่วมฝ้าระวัง
และรายงานจุดเสี่ยง
ที่เกิดขึ้นในพื้นที่



สรุปบทเรียน

ดำเนินการถอดบทเรียนจากหลากหลายมุมมองและหลากหลายมิติ ทั้งจากแก่นนำ ภาคี เครือข่าย ตัวแทนหมู่บ้าน หรือคนในชุมชนเอง โดยแบ่งการสรุปบทเรียนเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะก่อนเข้าร่วมโครงการ ระยะระหว่างเข้าร่วมโครงการ และระยะสิ้นสุดโครงการ

ค้นหานวัตกรรมใหม่ๆ ในการลดอุบัติเหตุ

นอกจากที่กล่าวมาแล้ว ในชุมชนเองอาจจะมีการให้คนในชุมชนร่วมกันเสนอ นวัตกรรมใหม่ๆ ในการลดจุดเสี่ยง และหยุดอุบัติเหตุภายในชุมชน โดยอาจจะสร้าง แรงจูงใจเป็นรางวัล



ร่วมแรงร่วมใจทุกภาคส่วน

สร้างถนนชุมชนปลอดภัย

การสร้างถนนชุมชนปลอดภัยให้เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจจากทุกภาคส่วนในการปฏิบัติงาน ไม่ได้จำกัดเพียงแค่คนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง หรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเท่านั้น แต่ทุกภาคส่วนคือฟันเฟืองที่จะช่วยผลักดันและสร้างถนนที่ปลอดภัย ส่งผลให้เกิดชุมชนน่าอยู่ และออบอวลไปด้วยความสุขในการใช้ชีวิตประจำวัน



กรุงเทพมหานคร/ สำนักงานเขต

พี่เลี้ยงและที่ปรึกษา ในการแนะนำ
การปฏิบัติการอย่างใกล้ชิด



แกนนำชุมชน ตัวแทนชุมชน

ประธานชุมชน นิติบุคคล แกนหลักในการปฏิบัติงาน
และประสานคนในชุมชน



ผู้นำทางความคิด

ปราชญ์ชุมชน ผู้นำทางศาสนา

ประสานคนในชุมชนและชักจูงให้ทุกคนตระหนักถึง
ความสำคัญของการสร้างถนนในชุมชนให้ปลอดภัย



ภาคีเครือข่ายในชุมชน

มูลนิธิ วัด อาสาสมัคร ห้างร้านต่างๆ

ช่วยอำนวยความสะดวกและสนับสนุนช่วยเหลือ
สิ่งของต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน



คนในชุมชน

ลูกบ้าน คนที่ทำงานในพื้นที่ของชุมชน

ร่วมแรงร่วมใจในการวางแผนและลงมือลดจุดเสี่ยง
ในชุมชน รวมทั้งการช่วยกันเป็นหูเป็นตา
เรื่องความปลอดภัย

“ ถนนในชุมชนปลอดภัย
เกิดขึ้นได้
หากว่าทุกภาคส่วนร่วมแรงร่วมใจ ”



การสำรวจ และวิเคราะห์จุดเสี่ยง

บทที่ 3

อุบัติเหตุ เป็นเหตุการณ์ที่ต่อเนื่องเหมือนกับห่วงโซ่
ดังนั้น หากเราสามารถตัดห่วงโซ่ไป อาจช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ
หรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้
หนึ่งในนั้นก็คือ การสำรวจและวิเคราะห์จุดเสี่ยง
เพื่อเปลี่ยนจุดเสี่ยงให้เป็นจุดปลอดภัยทางถนนนั่นเอง



ห่วงโซ่อุบัติเหตุ

ประเทศออสเตรเลียได้มีการสำรวจและวิเคราะห์ว่า อุบัติเหตุทางถนนไม่ได้เกิดจากดวง เกิดจากความชวย หรือเกิดจากอะไรก็ตามที่คาดเดาไม่ได้ แต่เกิดจากห่วงโซ่ของอุบัติเหตุที่เรียงร้อยต่อกัน จนนำไปสู่อุบัติเหตุ โดยมี 3 ห่วงดังต่อไปนี้



เมื่อ 3 ปัจจัยเกี่ยวเนื่องกัน
ก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุนั่นเอง

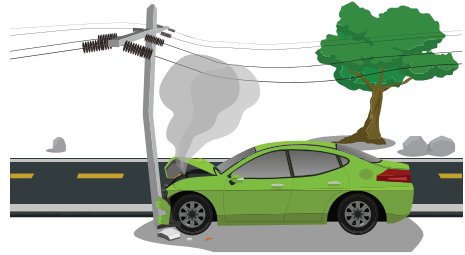
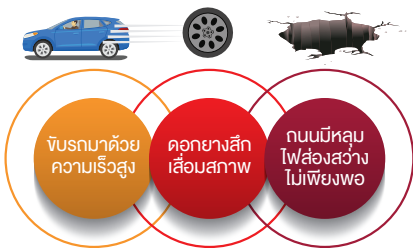
ที่มา : คู่มือจัดการ “จุดเสี่ยง” ทางถนนในชุมชน

ตัวอย่างห่วงโซ่อุบัติเหตุ

คน : ขับรถไม่ชำนาญ เพิ่งหัดขับ

รถ : ที่ปัดน้ำฝนเสื่อมสภาพ

ถนนและสิ่งแวดล้อม : ฝนตกหนัก ถนนลื่น มีหลุม



➔ อุบัติเหตุ รถสิ้นสะตูดหลุม
ลงข้างทาง คนจับบาดเจ็บสาหัส

ทฤษฎีห่วงโซ่อุบัติเหตุเชื่อว่า หากตัดปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งออกไป อุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น หรือถ้าเกิดอุบัติเหตุก็จะลดทอนความรุนแรงลง เหลือเพียงอุบัติเหตุเล็กน้อยเท่านั้น



กระบวนการ**กำจัดจุดเสี่ยง**

จุดเสี่ยงทางถนน เป็นหนึ่งในกระบวนการสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นมาตรการทางวิศวกรรมในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ โดย**กำจัดสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม คือจากถนน** เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุนั่นเอง

ตัวอย่าง
อุบัติเหตุ

รถกำลังจะออกจากซอย แต่มีป้ายขนาดใหญ่มาบดบังทัศนวิสัยในการมองเห็นรถที่กำลังขับมาทางตรงด้วยความเร็วสูง จึงขับรอกออกจากซอยทำให้เกิดอุบัติเหตุรถชนรถ จนมีผู้บาดเจ็บต่อเหตุการณ์ดังกล่าว



หากสืบสวนอุบัติเหตุในเชิงลึกจะพบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุนี้เกิดขึ้นจากหลายปัจจัย



1. ปัจจัยจากคน

คือ ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูง ทำให้ไม่สามารถหยุดรถได้



2. ปัจจัยจากสภาพแวดล้อม

คือ มีป้ายขนาดใหญ่บดบังทัศนวิสัย ทำให้เกิดจุดบอดไม่สามารถมองเห็นรถที่วิ่งมาด้วยความเร็วสูง

อย่างไรก็ตาม การแก้ที่พฤติกรรมกรรมการขับรถของคนอาจจะแก้ได้ยากกว่า แต่หากว่าเราแก้ไขจุดเสี่ยง โดยการย้ายป้ายขนาดใหญ่ออกไป ก็จะช่วยทำให้ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ หรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้เช่นกัน

4 ขั้นตอนของการกำจัดจุดเสี่ยง



การค้นหาจุดเสี่ยง



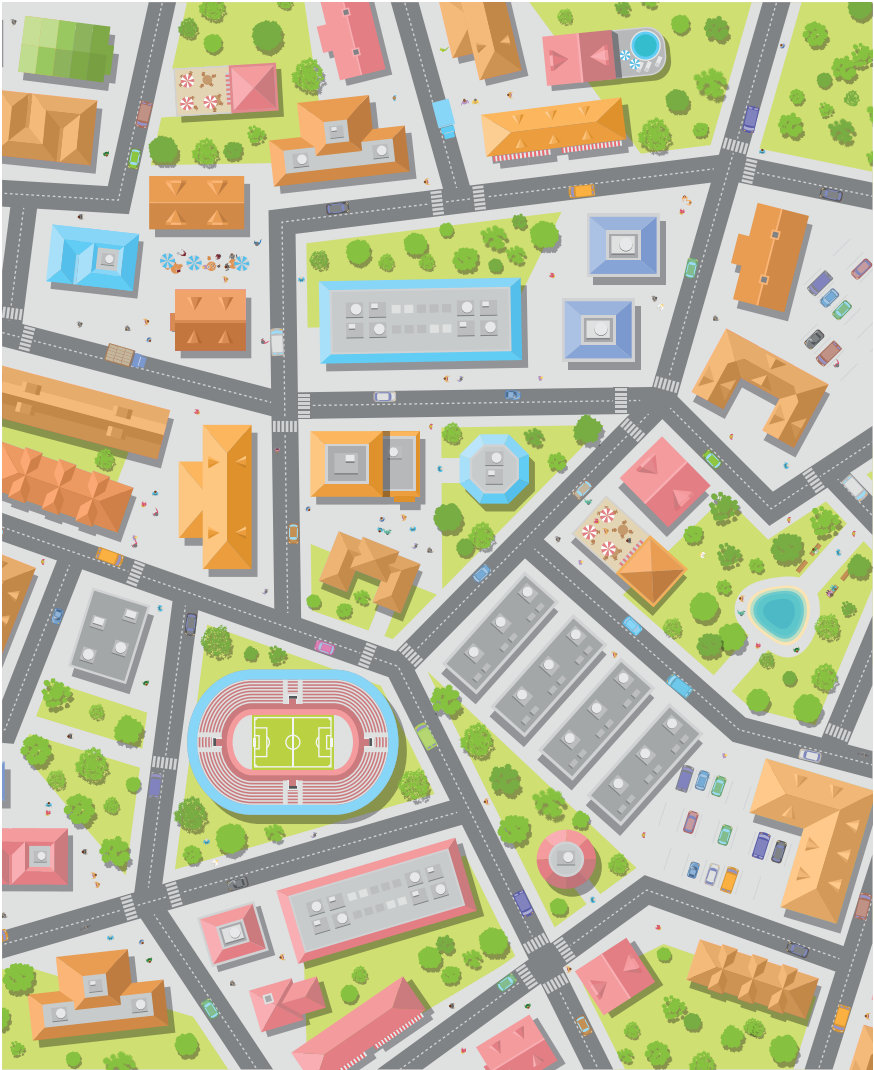
การรวบรวมข้อมูลเป็นหัวใจสำคัญของการลดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะการรู้ว่าจุดใดเป็นจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน หรือเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อที่ชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้เข้าไปแก้ไขจุดเสี่ยงดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งกระบวนการการค้นหาจุดเสี่ยงมีดังต่อไปนี้

1. การทำแผนที่ชุมชน

ก่อนอื่นเราจะต้องทำแผนที่ชุมชนของเราเองขึ้นมา แนะนำให้เป็นแผนที่ขนาด A0 หรือประมาณ 84.1 x 118.9 ซม. โดยอาจจะเป็นการวาดแผนที่ขนาดใหญ่ด้วยคนในชุมชน หรือใช้แผนที่เดิมที่มีอยู่แล้วมาขยาย แล้วเติมรายละเอียดของชุมชน หรือหากสะดวกก็สามารถทำในลักษณะไฟล์ดิจิทัลได้เช่นกัน แผนที่ชุมชนควรประกอบด้วย

- ถนน ตรอก ซอย ทางลัดของชุมชนที่มีคนจะไม่ปรากฏในแผนที่ของทางราชการ
- สถานที่สำคัญหรือแลนด์มาร์กของชุมชน เช่น วัด โรงเรียน ห้างสรรพสินค้า ร้านสะดวกซื้อ สโมสรหมู่บ้าน ฟิตเนส สวนสาธารณะ ตลาด และบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น
- หมู่บ้าน คอนโด ชุมชน
- รายละเอียดสำคัญอย่างทางเข้า-ออกหมู่บ้านหรือชุมชน ประตูโรงเรียน วัด หรือสถานที่สำคัญที่มีประชาชนเข้า-ออกจำนวนมาก
- รายละเอียดอื่นๆ เช่น สะพานข้ามคลอง

ตัวอย่างการทำแผนที่ชุมชน

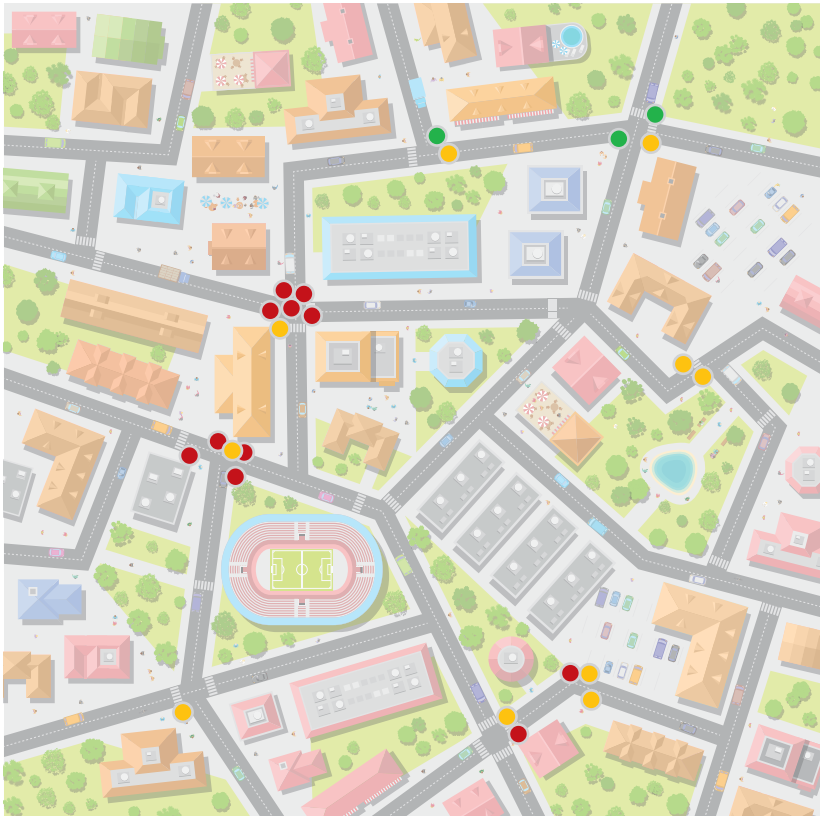


2. ระบุความเสี่ยง

เมื่อทำแผนที่ชุมชนที่มีรายละเอียดต่างๆ ครบถ้วนแล้ว ถึงเวลากำหนดจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน โดยให้ประชาชนในชุมชนพูดคุยและร่วมกันสรุปจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งในจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยการระบุจุดเสี่ยงนี้ไม่มีผิดไม่มีถูก ทุกคนสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระ แต่ควรแบ่งจุดเสี่ยงออกเป็น 3 ระดับ และแบ่งเป็น 3 สี ดังนี้

- **ระดับที่ 1 สีแดง** ตำแหน่งหรือจุดที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือมีผู้เสียชีวิต
- **ระดับที่ 2 สีเหลือง** ตำแหน่งหรือจุดที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส
- **ระดับที่ 3 สีเขียว** จุดที่เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย หรือเกือบจะเกิดอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าว

ตัวอย่างการทำแผนที่จุดเสี่ยง



3. การลำดับความสำคัญของจุดเสี่ยงที่ต้องแก้ไข

เมื่อเราได้แผนที่จุดเสี่ยงแล้ว ถึงเวลาที่เราจะต้องแก้ไขและปรับปรุงจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนของเรา แม้ว่าเราจะได้ความคิดเห็นและจุดเสี่ยงที่หลากหลาย แต่ก็มีจุดที่คนในชุมชนเห็นตรงกันว่าเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และควรปรับปรุงแก้ไขโดยด่วน ซึ่งเราควรลำดับความสำคัญ เพื่อจะได้วางแผนลดจุดเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวอย่างการจัดลำดับความสำคัญจุดเสี่ยงที่ต้องการแก้ไข

อันดับที่ 1

ดำเนินการอย่างเร่งด่วน จำนวน 3 จุด ได้แก่ จุดหน้าโรงเรียนชุมชนกอไก่ สี่แยกจำนังหน้าโรงงานเซมพู



อันดับที่ 2 ดำเนินการในระยะที่ 2 จำนวน 2 จุด ได้แก่ หน้าหมู่บ้านบีบี หน้าร้านสะดวกซื้อ



อันดับที่ 3 ดำเนินการในระยะที่ 3 จำนวน 2 จุด ได้แก่ ทางลงสะพานข้ามคลอง ทางโค้งหน้าโรงพยาบาล

การวิเคราะห์จุดเสี่ยง

เป็นการนำจุดเสี่ยงที่เลือกไว้ มาวิเคราะห์เกี่ยวกับรูปแบบ ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย 3 ขั้นตอนสำคัญคือ



1 ค้นหาประเภทอุบัติเหตุ
ที่เกิดขึ้นบ่อย



2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ



3 วางแผนปฏิบัติการ

1. ค้นหารูปแบบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อย

เมื่อคิดเลือกจุดเสี่ยงได้แล้ว ให้นำข้อมูลลักษณะของอุบัติเหตุที่เคยเกิดหรือเกิดขึ้นบ่อยมาวิเคราะห์ โดยอธิบายถึงลักษณะของอุบัติเหตุ เช่น ใคร ที่ไหน เมื่อไร อย่างไร และสาเหตุเกิดจากอะไร



- ใคร :** ระบุเพศ อายุ อาชีพ คนภายในชุมชน/ภายนอกชุมชน บาดเจ็บ หรือเสียชีวิตหรือไม่
- สถานที่เกิดเหตุ :** เกิดขึ้นบริเวณใด คอสะพาน สี่แยก หรือภายในหมู่บ้าน
- เกิดขึ้นเวลาใด :** ช่วงเช้า กลางวัน เย็น หรือกลางคืน สภาพอากาศเป็นอย่างไร ฝนตก หรือหมอกลง
- ลักษณะการชน :** เป็นการเฉี่ยวชน เบียด หรือประสานงา
- สาเหตุเกิดจากอะไร :** จากพฤติกรรมกรรมการขับรถ สภาพรถ สภาพแวดล้อม หรือสภาพถนน



ตัวอย่างของการค้นหารูปแบบอุบัติเหตุ

ใคร				สถานที่เกิดเหตุ	เกิดเมื่อไร	ลักษณะการชน	สาเหตุ
เพศ อายุ คนในหรือนอกพื้นที่	ความรุนแรง	พฤติกรรมเสี่ยง	ยานพาหนะ				
ผู้หญิงอายุ 16 ปี อาศัยในชุมชน	แขนหัก	คุยโทรศัพท์	จักรยานยนต์	หน้าหมู่บ้าน	2 ทุ่ม	เฉี่ยวชนกับรถยนต์	1. ตันไม้บังมองไม่เห็นรถที่วิ่งสวนมา 2. โทรศัพท์ระหว่างขับรถ

2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

หลายครั้งอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากหลายปัจจัย ทั้งปัจจัยจากคน สภาพรถ สภาพแวดล้อมและถนน จึงควรระบุให้ชัดเจนถึงสาเหตุทั้งหมด โดยเฉพาะสาเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อมและถนน เพื่อที่จะได้ปรับปรุงจุดเสี่ยงได้อย่างตรงจุด และมีประสิทธิภาพ



จากคน หรือพฤติกรรมการขับรถ

จากสภาพรถ

จากสภาพแวดล้อมและถนน

โทรศัพท์ระหว่างขับรถ ขับรถเร็ว

รถไม่มีกระจกมองข้าง

มีต้นไม้บัง ฝนตก



3. วางแผนปฏิบัติการ

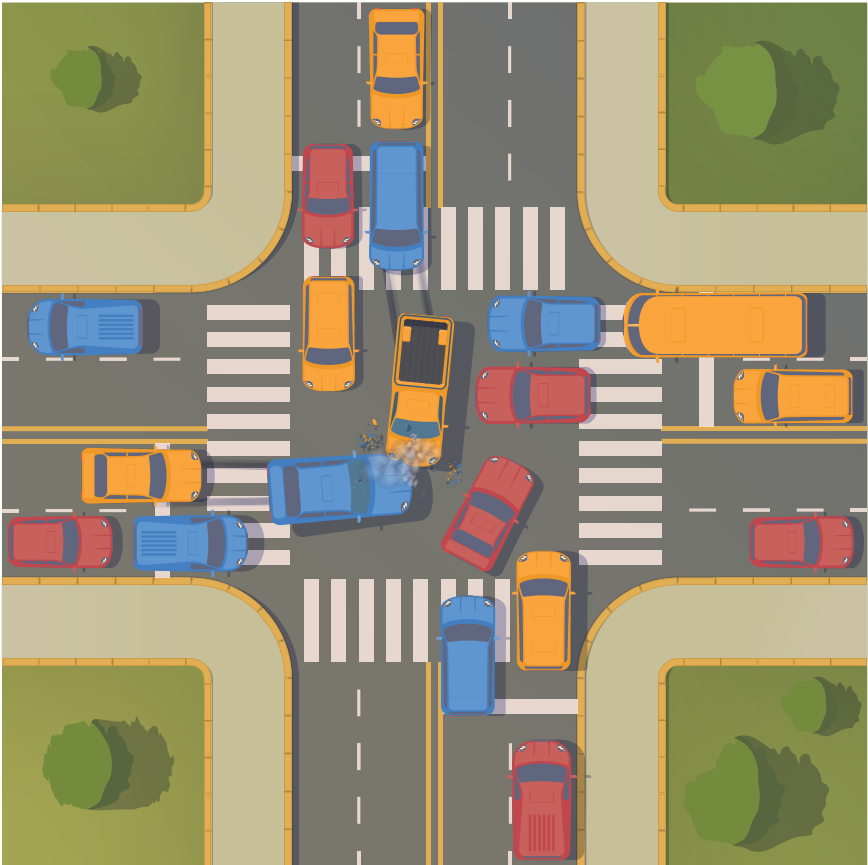
การวางแผนปฏิบัติการเพื่อลดจุดเสี่ยงอย่างได้ผล จำเป็นจะต้องกำหนดตัวผู้รับผิดชอบ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างราบรื่น โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานดังนี้



1. กำหนดรายชื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้รับผิดชอบถนนบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยง เจ้าหน้าที่ของรัฐ สำนักงานเขต และอื่นๆ
2. ศึกษากฎหมาย กติกา และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง
3. ศึกษากฎหมายในการดำเนินงานของชุมชน
4. จัดทำแผนปฏิบัติการ โดยแบ่งเป็นจุดเสี่ยงที่ชุมชนสามารถทำได้ จุดเสี่ยงที่ต้องขอความร่วมมือ และจุดเสี่ยงที่ต้องดำเนินการโดยหน่วยงานภายนอก ระบุวิธีการแก้ไขปัญหา ผู้ที่เกี่ยวข้อง และงบประมาณ

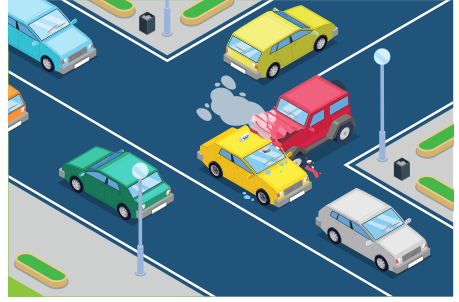
การปรับปรุงจุดเสี่ยง

ถึงเวลากำจัดจุดเสี่ยง เพื่อสร้างถนนที่เดินทางได้อย่างปลอดภัย โดยจุดที่มีปัญหาส่วนใหญ่จะเป็น**ทางแยก ทางโค้ง** และ**ทางตรง**ที่รถวิ่งด้วยความเร็ว จนขาดความระมัดระวัง ซึ่งเราสามารถปรับปรุงจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนของเราได้ง่ายๆ ดังนี้



1. มองไม่เห็นทางแยก ทางโค้ง

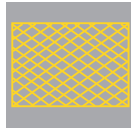
ปัญหา : มองไม่เห็นทางแยก หรือมองไม่ออกว่าบริเวณดังกล่าวเป็นทางแยก ทำให้ไม่ชะลอรถ หรือระมัดระวังรถคันอื่นๆ บริเวณแยก



ทางแก้ :



ติดตั้งป้ายเตือน ที่สามารถมองเห็นได้ชัดในระยะไกล เพื่อเตือนผู้ขับขี่รถยนต์ให้ระวังรถยนต์บริเวณทางแยกหรือทางโค้งด้านหน้า โดยควรใช้สัญลักษณ์ที่เป็นสากล และสามารถมองเห็นได้ในตอนกลางคืน



ทาสีเส้นห้ามหยุดรถ บริเวณแยกที่ถนนสองเส้นตัดกัน เพื่อให้ผู้ขับขี่เห็นได้ชัดเจนในระยะไกล



ทาสีบริเวณขอบทางหรือบนถนนด้วยสีขาวแดง ก่อนถึงแยก เพื่อเตือนผู้ขับขี่ว่ากำลังจะถึงทางแยก



ติดตั้งเนินกระดกหรือลูกระนาด ก่อนถึงแยก เพื่อให้รถชะลอความเร็ว



2. มองไม่เห็นรถจากอีกทิศทาง

ปัญหา : มองไม่เห็นรถจากอีกทิศทาง ไม่ว่าจะเป็นทางแยกหรือทางโค้ง

ทางแก้ :



ย้ายป้ายหรือตัดกิ่งไม้ ที่บดบังทัศนวิสัย



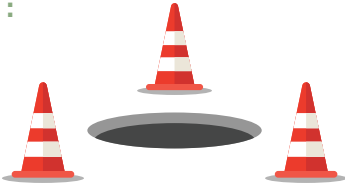
ติดตั้งกระจกโค้ง เพื่อเพิ่มทัศนวิสัยให้กับผู้ขับขี่ในจุดบอด

3. ผิวทางไม่เสมอกันหรือเป็นหลุมเป็นบ่อ

ปัญหา : ผู้ขับขี่มองไม่เห็นทางที่ไม่เสมอกันอย่างหลุมถนนหรือบริเวณฝาปิดท่อระบายน้ำ ทำให้รถต้องหลบกระชั้นชิด และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

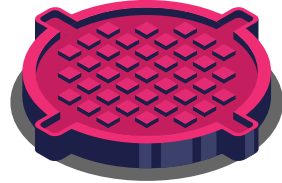


ทางแก้ :



วางกรวยหรือทำเสาหิน
เพื่อเตือนว่ามีหลุมบ่อ

ทาสีรอบฝาท่อระบายน้ำที่ความสูง
ไม่เท่ากับพื้นถนน



ติดตั้งป้ายเตือนว่าข้างหน้ามีหลุม เพื่อให้ผู้ใช้รถ
ชะลอความเร็วและเพิ่มความระมัดระวัง

4. รถวิ่งด้วยความเร็วสูง

ปัญหา : ผู้ใช้รถขาดความระมัดระวังขับที่รถด้วยความเร็วสูง



ทางแก้ :



ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว
โดยให้ผู้ขับที่มองเห็นได้ชัดเจน

ทำสัญญาณบริเวณทางข้ามด้วยสีแดง
เพื่อเพิ่มความระมัดระวัง



ตีเส้นชะลอความเร็ว
หรือทำสีแดงเมื่อเข้าเขตชุมชน

ติดตั้งเนินกระดกหรือลูกระนาด
ก่อนถึงแยกเพื่อให้รถชะลอความเร็ว



5. สภาพข้างทางอันตราย

ปัญหา : บริเวณข้างทางเป็นคูน้ำหรือคลอง เพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุ

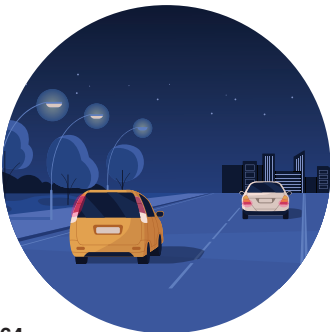


ทางแก้ :



ปลูกต้นไม้เป็นแนวข้างถนน
เพื่อนำสายตานิให้รถออกนอกเส้นทางวิ่ง

ทาสีเส้นจราจร และขอบให้ชัดเจน



ติดตั้งไฟส่องสว่างอย่างเพียงพอ
เพื่อให้มองเห็นได้อย่างชัดเจน

6. ผิวทางลื่น หรือเป็นหลุม

ปัญหา : ผิวถนนเป็นหลุม หรือระ เวลาฝนตกผิวทางลื่นมากกว่าปกติ



ทางแก้ :



แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อซ่อมแซมถนน
ให้กลับมาเรียบ ไม่เป็นหลุมหรือเป็นบ่อ

ติดตั้งกรวยหรือกาสับบริเวณที่
ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ หรือไม่เรียบเสมอกัน



BIG Cleaning ช่วยกันทำความสะอาดถนน
ไม่ให้มีฝุ่น โคลน หรือตะไคร่ติดอยู่
จนทำให้ถนนลื่น

ติดตั้งป้ายเตือน เช่น ข้างหน้ามีหลุม ถนนชำรุด
ชะลอความเร็ว เพื่อแจ้งให้ผู้ขับขี่รับทราบ
และเพิ่มความระมัดระวัง



7. ทางไม่สม่ำเสมอ หรือเป็นคองวด

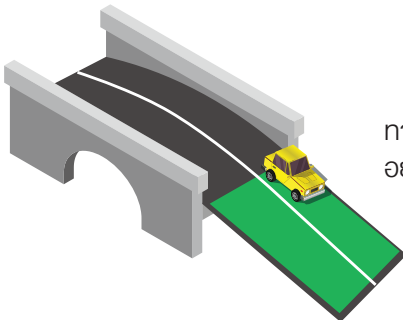
ปัญหา : ทางตรงที่มีถนนไม่สม่ำเสมอ กว้างบ้างแคบบ้าง เป็นคองวด หรือมีการก่อสร้างด้านหน้าทำให้ต้องใช้ทางเบี่ยง



ทางแค้ :




ติดตั้งป้ายเตือน เช่น จ้างหน้าทางแคบ
ทางเบี่ยง หรือคองวด
เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็ว



ทาสีสะท้อนแสงบริเวณทางที่ไม่สม่ำเสมอ
อย่างบริเวณคอสะพาน

ระบุปัญหาเพื่อแก้ไขอย่างถูกต้อง

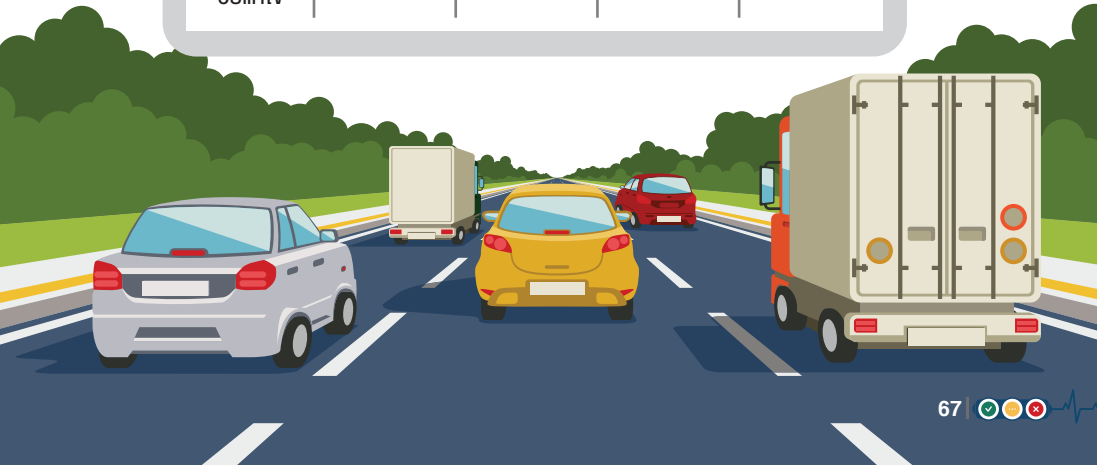
เมื่อระบุจุดเสี่ยงได้แล้ว สิ่งหนึ่งที่เราจะต้องทำก็คือ การระบุปัญหาและวิธีแก้ไขอย่างง่าย โดยมีรายการตรวจสอบ (Check List) ดังนี้



1. ทางแยก					
	มองเห็นทางแยกหรือไม่	เห็นรถอีกทางหรือไม่	ทางเป็นหลุมลื่นหรือไม่	ข้างทางอันตรายหรือไม่	อื่นๆ
ปัญหา					
วิธีแก้ไข					

2. ทางโค้ง					
	มองเห็นทางโค้งหรือไม่	เห็นรถอีกทางหรือไม่	ทางเป็นหลุมลื่นหรือไม่	ข้างทางอันตรายหรือไม่	อื่นๆ
ปัญหา					
วิธีแก้ไข					

3. ทางตรง				
	ทางส่น้ำเสมอหรือไม่	ทางเป็นหลุมลื่นหรือไม่	ข้างทางอันตรายหรือไม่	อื่นๆ
ปัญหา				
วิธีแก้ไข				



ส่งต่อความรับผิดชอบ ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การลดจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน เป็นสิ่งที่คนในชุมชนสามารถช่วยเหลือและดำเนินการทำได้แบบง่ายๆ ทั้งการติดตั้งป้ายเตือน การใช้สเปรย์หรือการทาสีถนน เพื่อเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนให้เดินทางด้วยความระมัดระวัง แต่ในบางครั้งความเสี่ยงและความเสียหายเกินกำลังของชุมชนในการดำเนินการ จึงควรต้องส่งต่อความรับผิดชอบไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นสำนักงานเขต กรุงเทพมหานคร หรือหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบถนนที่อยู่ในชุมชน หากเกิดกรณีดังต่อไปนี้



ถนนชำรุดเสียหาย เป็นหลุม เป็นบ่อ หรือรุดระ



สัญญาณไฟจราจรชำรุดหรือเสียหาย หรือไม่มีสัญญาณไฟจราจร ในแยกที่มีปริมาณรถมาก



ไฟส่องสว่างชำรุด หรือไม่ทำงานตามปกติ



กรณีอื่นๆ ที่ชุมชนไม่สามารถดำเนินการได้ด้วยตัวเอง เช่น การปรับปรุงแยก การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

“การสร้างถนนชุมชนปลอดภัย
การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน
เป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้
ประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืน”



การจัดการ ความปลอดภัยทางถนนด้วย



บทที่ 4

สาเหตุของอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจาก “คน”

ด้วยเหตุนี้ แม้ว่าเราพยายามที่จะตัดห่วงโซ่ของอุบัติเหตุ
โดยการกำจัดจุดเสี่ยงแล้วเปลี่ยนเป็นจุดปลอดภัยแล้ว
สิ่งสำคัญที่เราจะต้องดำเนินการควบคู่กันไป

คือการจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ หรือ
ทำให้อุบัติเหตุนั้นรุนแรงขึ้น ด้วย **5ส.** และ **5ช.**



การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง

การปรับปรุงจุดเสี่ยงและสร้างถนนปลอดภัย สามารถลดความรุนแรงได้ หากเราต้องการที่จะลดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน เราควรจะไปเปลี่ยนพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เป็นพฤติกรรมปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งควรจะปลูกฝังตั้งแต่ในวัยเยาว์ ผ่านกิจกรรมในสถานศึกษา รวมถึงการชักชวนให้ผู้ปกครองเห็นความสำคัญ และขยายผลไปยังหมู่บ้านและชุมชนของเรา

เช็กพฤติกรรมเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน



1 ใช้โทรศัพท์ระหว่างขับหรือโดยสาร



ไม่ใส่หมวกนิรภัย



เมาแล้วขับ



ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย



ง่วงแล้วขับ



6 แสงซ้าย หรือเซกกระชั้นชิด



ไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว
เมื่อจะเปลี่ยนเลน



7



ขับกร่อมเลน

8



หากว่าใครมีพฤติกรรมดังกล่าว ไม่ว่าจะที่ข้อก็ตาม ควรเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยด่วน เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน และสร้างชุมชนถนนปลอดภัยร่วมกัน แต่หากว่าใครขับอย่างปลอดภัยอยู่แล้ว ก็มาร่วมมือกันชักชวนคนใกล้ตัวหันมาขับขี่ด้วยความปลอดภัยด้วยกัน

ป้องกันอุบัติเหตุด้วย 5ส. 5ช.

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนนั้น แม้ว่าจะต้องใช้เวลา แต่ก็เชื่อว่าทำได้ ซึ่งเครื่องมือที่นำมาใช้ในการเปลี่ยนแปลงนี้คือ **5ส.** และ **5ช.** นั่นเอง





ที่มา : องค์ความรู้การพัฒนาหลักไทธการดำเนินงาน การจัดการความปลอดภัยทางถนนด้วย 5ส. 5ช.

การใช้ 5ส. สร้างความปลอดภัยทางถนน

5ส. คือ หลักการหรือกระบวนการในการสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน โดยเชื่อว่า หากทุกคนในชุมชนร่วมมือกัน จะทำให้หมอดูถูกเงินที่คอยดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุต้องว่างงาน เพราะโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยงนั้นลดน้อยลง ซึ่งมีกระบวนการทำงานดังต่อไปนี้



๑ สารสนเทศ (Information)

ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญมาก เพราะยังรวบรวมข้อมูลได้มากเท่าไรก็ยิ่งทำให้เราวิเคราะห์สถานการณ์และอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และนำไปสู่การแก้ไขปัญหอย่างเป็นระบบ โดยข้อมูลที่เรารวบรวมเกี่ยวกับอุบัติเหตุในเบื้องต้นมีดังต่อไปนี้

1. ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุเป็นใคร เพศ อายุ และมีอาชีพอะไร
2. ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ มีผู้บาดเจ็บหรือไม่ บาดเจ็บเล็กน้อยหรือบาดเจ็บสาหัส มีผู้เสียชีวิตหรือไม่
3. รถที่เกิดอุบัติเหตุเป็นรถประเภทใด รถยนต์ รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก
4. จุดเกิดเหตุเกิดขึ้นที่ไหน และมีสภาพเป็นอย่างไร เป็นทางโค้ง ทางแยก ทางเข้า-ออกหมู่บ้าน จุดเชื่อม
5. สภาพถนนเป็นอย่างไร สมบูรณ์หรือชำรุดหรือไม่
6. ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ ช่วงเช้า กลางวัน เย็น หรือกลางคืน
7. สภาพจราจรเป็นอย่างไร
8. สภาพอากาศเป็นอย่างไร ฝนตก หรือมีหมอกลงจัดหรือไม่
9. สาเหตุของอุบัติเหตุคืออะไร จากคน จากสภาพรถ หรือจากสภาพแวดล้อมหรือถนน
10. ภาพถ่ายของสถานที่เกิดเหตุ

ตัวอย่าง การรวบรวมสารสนเทศเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

จุดเกิดเหตุ

ทางเข้า-ออกหมู่บ้าน
ด้านหน้าเป็นถนนใหญ่ที่มีรถยนต์
แล่นด้วยความเร็วสูง



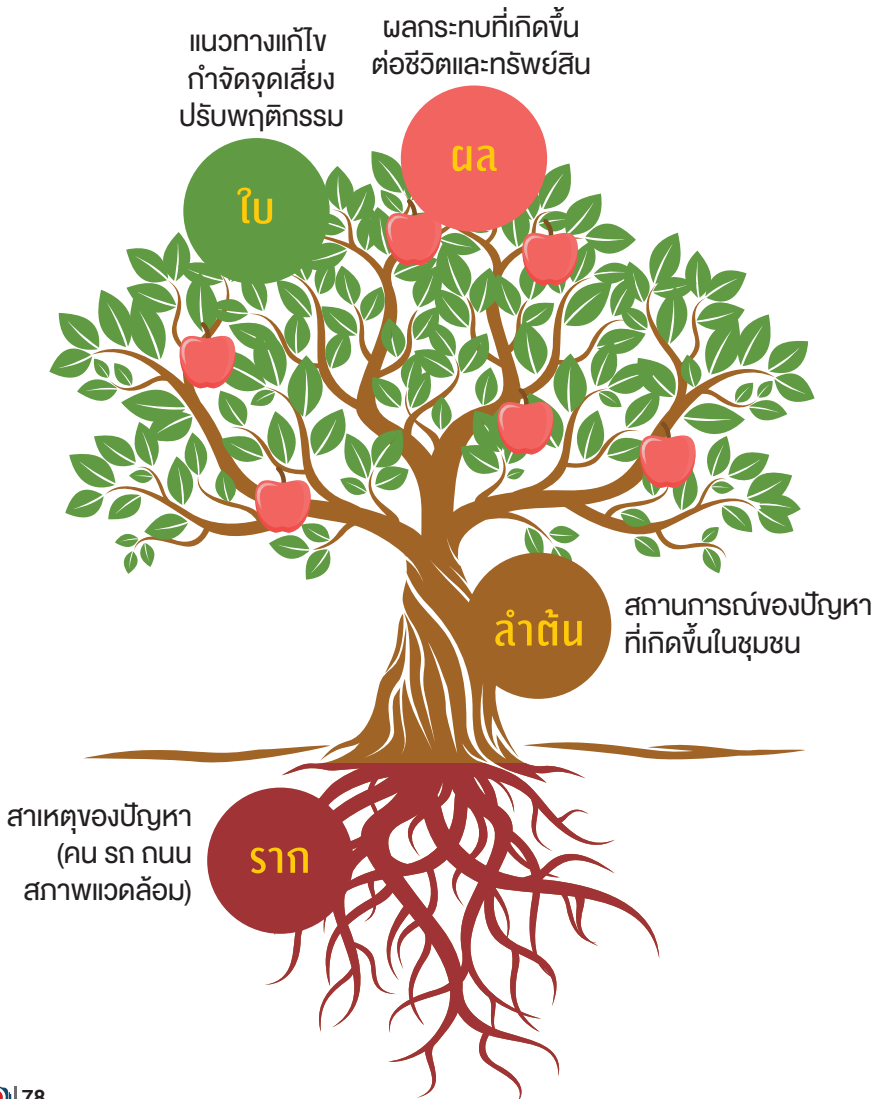
สาเหตุของอุบัติเหตุ

รถจากทางหลวงจับมาด้วยความเร็วสูง
ต้นไม้หน้าหมู่บ้านบดบังทัศนวิสัยทำให้มองไม่เห็น
รถที่ออกจากหมู่บ้าน

การรวบรวมปัญหาด้วยต้นไม้ปัญหา

เครื่องมือหนึ่งที่จะช่วยรวบรวมปัญหาและข้อมูลสารสนเทศที่อยากจะแนะนำให้ชุมชนลองทำก็คือ **“ต้นไม้ปัญหา”** ซึ่งจะช่วยค้นหา วิเคราะห์ และหาทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีวิธีการดังต่อไปนี้

1. วาดต้นไม้ 1 ต้นที่ประกอบด้วย ราก ลำต้น ผล และใบ โดยแต่ละส่วนจะเป็นตัวแทนของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนดังต่อไปนี้



2. ลำดับความสำคัญของปัญหาตามความเร่งด่วน
3. สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหา โดยแบ่งเป็นปัญหาที่สามารถจัดการแก้ไขได้ด้วยชุมชน ปัญหาที่ต้องการกำลังเสริมในการช่วยเหลือ และปัญหาที่ต้องส่งต่อไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ทำไมต้องทำต้นไม้ปัญหา

- เพื่อให้ทราบปัญหาที่ชัดเจน และจัดลำดับความสำคัญของปัญหา
- เชื่อมโยงปัญหา สาเหตุ และผลอย่างเป็นรูปธรรม
- สร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการสร้างความปลอดภัยทางถนน

ตัวอย่าง



เมื่อทำต้นไม้แห่งปัญหาแล้ว ควรจะทำแผนที่จุดเสี่ยง (ในบทที่ 3) เพื่อให้ทราบถึงจุดที่ต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนไปควบคู่กัน

การเก็บข้อมูลการใช้รถใช้ถนนของคนในชุมชน

การเก็บและรวบรวมข้อมูลได้มากเท่าไร ก็จะเป็นประโยชน์ต่อการสร้างถนนชุมชนปลอดภัยมากขึ้นเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ หลังจากที่เรากำหนดไม่ปัญหาแล้ว สิ่งหนึ่งที่เราจะต้องทำควบคู่กันไปคือการสำรวจและเก็บข้อมูลเรื่องความปลอดภัยทางถนนของคนในชุมชน โดยสอบถามถึงพฤติกรรมการเดินทาง และการใช้รถใช้ถนนในประเด็นดังต่อไปนี้

- ข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสำรวจ ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้
- เส้นทางการเดินทางหรือการใช้รถใช้ถนน
- พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง
- พฤติกรรมการขับขี่และความปลอดภัย เช่น ใส่หมวกนิรภัยเป็นประจำหรือไม่ คาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ ขับรถด้วยความเร็วเฉลี่ยเท่าไร ถ้านั่งรถสาธารณะ มีระบบความปลอดภัยหรือไม่ และผู้ขับรถสาธารณะมีพฤติกรรมขับขี่อย่างไร
- ปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทาง เช่น สภาพถนน สภาพอากาศ
- ปัญหาที่พบเกี่ยวกับการเดินทาง



เมื่อได้รับแบบสำรวจแล้ว เราสามารถนำมาประมวลและวิเคราะห์ปัญหา เพื่อนำมาวางแผนสร้างความปลอดภัยทางถนนต่อไป

ตัวอย่าง ตารางการเก็บข้อมูล

- เพศ อายุ**
หญิง, 30 ปี
- อาชีพ**
พนักงานบริษัท
- รายได้**
30,000 บาท
- เส้นทางที่ใช้เดินทางประจำ**
หมู่บ้านรนาวิศล ผ่านถนนรามอินทรา ไปยังถนนนวมินทร์
- พาหนะที่ใช้เดินทาง**
รถยนต์ส่วนตัว
- พฤติกรรม การขับขี่**
ขับรถด้วยความเร็วประมาณ 60-80 กม./ชม. คาดเข็มขัดนิรภัย
- ปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทาง**
ฝนตก ทำให้ต้องขับช้าและระมัดระวังมากขึ้น
- ปัญหาที่พบเกี่ยวกับการเดินทาง**
ชั่วโมงเร่งด่วนมีรถเบียดแทรกจำนวนมาก เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ



ส2 สุดเสียง (Priority)

ขั้นตอนนี้ เป็นขั้นตอนหลังจากที่เราได้รวบรวมข้อมูลต่างๆ ทั้งสถานการณ์ สาเหตุของปัญหา และวิธีการแก้ไขปัญหา โดยเรา จะต้องทำการจัดลำดับสถานการณ์หรือพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง ไปยังความเสี่ยงต่ำ เพื่อการดำเนินงานอย่างเป็นขั้นเป็นตอน โดย เริ่มจากจุดที่มีความเสี่ยงสูงก่อนแล้วไล่ไปยังจุดที่มีความเสี่ยงต่ำ จนครบทุกจุด โดยมีขั้นตอนในการประเมินความเสี่ยงดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1



หลังจากที่รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ แล้ว ให้ทำแผนที่จุดเสี่ยง (บทที่ 3) เพื่อตรวจสอบว่า พื้นที่ใดเป็นจุดเสี่ยงอันตรายที่ต้องดำเนินการอย่าง เร่งด่วน โดยวัดจากจุดที่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บ สาหัส และจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จากนั้นค่อย แก้ไขจุดที่เกิดอุบัติเหตุไม่บ่อยครั้ง อุบัติเหตุที่ไม่ได้ ผู้บาดเจ็บ และจุดที่เกือบเกิดอุบัติเหตุ



ขั้นตอนที่ 2

ประเมินและรวบรวมทรัพยากรและต้นทุน ของชุมชน เพื่อวางแผนการแก้ไขปัญหามี ประสิทธิภาพ



ขั้นตอนที่ 3

ดำเนินการแก้ไขปัญหามาพร้อมประเมินผลที่ได้

การสร้างแผนที่จุดเสี่ยงเกือบเกิดอุบัติเหตุ หรือฮิยารี แมป

ฮิยารี แมป มาจากคำว่า “ฮิยารี ฮัตโตะ” ซึ่งเป็นคำอุทานภาษาญี่ปุ่นแปลว่า “อู๋ย เกือบไปแล้ว” ซึ่งมักจะใช้เวลาที่เจอเหตุการณ์ที่เป็นอันตรายอย่างอุบัติเหตุ แต่สามารถรอดปลอดภัยมาได้ แบบไม่เกิดความเสียหายใดๆ ซึ่งการทำฮิยารี แมป จะคล้ายกับการทำแผนที่จุดเสี่ยง แต่เปลี่ยนจากบริเวณที่เคยเกิดอุบัติเหตุ เป็นจุดที่เกือบจะเกิดอุบัติเหตุ แต่มีการป้องกันหรือยังไว้กันท่วงที

ทำไมต้องทำฮิยารี แมป

การทำฮิยารี แมปเป็นการทำเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นซึ่งแม้ว่าครั้งหนึ่งจะสามารถหลบเลี่ยงไปได้ แต่ก็อาจจะเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงขึ้นบริเวณดังกล่าวได้ หากเกิดสถานการณ์คล้ายคลึงกัน เช่น



เหตุการณ์ฮิยารี ฮัตโตะ : นักเรียนลงจากรถประจำทาง แล้วมีรถจักรยานยนต์ขับแทรกบริเวณป้ายรถประจำทาง แต่นักเรียนหลบกัน ทำให้เกือบเกิดอุบัติเหตุ

หากว่าเราไม่แก้ไข โดยปรับพฤติกรรมผู้ขับขี่ หรือไม่เพิ่มความระมัดระวัง โดยการมองซ้ายขวาก่อนลงจากรถ แม้ว่าจะเป็นป้ายรถประจำทาง ก็อาจจะทำให้นักเรียนบาดเจ็บจากการถูกรถจักรยานยนต์เฉี่ยวชนได้เช่นเดียวกัน

กรณีดังกล่าวนี้ แม้ว่าจะไม่ใช่กรณีเร่งด่วน แต่ก็ควรจะทำการแก้ไขปรับปรุง โดยแก้ทั้งกายภาพ คือ การมีป้ายเตือน และแก้ไขพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่จักรยานยนต์ และฝึกอบรมให้นักเรียนตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยให้มองซ้ายขวาก่อนลงจากรถทุกครั้ง เป็นต้น



๙3 สาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary)

การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างมีประสิทธิภาพ และยั่งยืน ไม่สามารถดำเนินการได้ตามลำพัง หากแต่จะต้องอาศัยความร่วมมือของทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นสำนักงานเขต ภาครัฐหรือฝ่ายประชาชน แกนนำชุมชน ซึ่งแต่ละภาคส่วนมีบทบาทและความสามารถดังต่อไปนี้



กรุงเทพมหานคร/สำนักงานเขต

บทบาท :

- จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นตัวกลางในการดำเนินงานให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชน
- ประสานและเป็นหน่วยงานในการจัดประชุม อบรม และสัมมนาความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างถนนชุมชนปลอดภัย
- เป็นที่ปรึกษาและสนับสนุนทรัพยากรต่างๆ ในการปรับปรุงจุดเสี่ยง
- เป็นวิทยากรให้ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชน และคนในชุมชน



ภาคีเครือข่าย เช่น มูลนิธิ ห้างร้าน อาสาสมัคร

บทบาท :

- สนับสนุนข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้อ เช่น สถานที่เกิดเหตุ ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความสูญเสีย และตัวเลขสถิติ
- สนับสนุนทรัพยากรทั้งของและแรงคนในการดำเนินการ

แกนนำประชาชน เช่น ประธานชุมชน นิติบุคคล บทบาท :

- แจงข้อมูลข่าวสารให้ชุมชนในพื้นที่ที่ทราบผ่านช่องทางใดช่องทางหนึ่ง
- รวบรวมและประชาสัมพันธ์ให้คนในชุมชนตระหนักถึงความสำคัญของการสร้างความปลอดภัยทางถนน
- นัดหมายและจัดประชุม เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ



ชุมชนและประชาชนในพื้นที่ บทบาท :

- ให้ข้อมูลที่สำคัญในการค้นหาและวิเคราะห์จุดเสี่ยงและสาเหตุของอุบัติเหตุ
- ดำเนินการปรับปรุงจุดเสี่ยงให้เป็นจุดปลอดภัย
- ร่วมแรงร่วมใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
- สอดส่องและระแวดระวังไม่ให้มีจุดเสี่ยงหรือพื้นที่อันตรายในชุมชน



โรงเรียน โรงพยาบาล และศาสนสถาน บทบาท :

- ศูนย์กลางการประชุม และให้ความรู้เกี่ยวกับเรื่องถนนปลอดภัย
- จัดการฝึกอบรมเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนให้แก่นักเรียน ผู้ปกครอง รวมถึงคนในชุมชน
- ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ และอาการบาดเจ็บในพื้นที่ (โรงพยาบาล)





ส4 สุดคุ้ม (Cost efficiency)

หลังจากที่ได้จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุแล้ว รู้สาเหตุของปัญหาแล้ว และมีทีมงานแล้ว สิ่งหนึ่งที่เราจะต้องดำเนินการต่อไปคือ การค้นหา และเลือกมาตรการหรือวิธีการที่เหมาะสมในการนำมาใช้ในการแก้ใข ปัญหาซึ่งไม่เพียงมองแค่ราคาถูก แต่ต้องประเมินแล้วว่ามีคุณค่า และยั่งยืน

การจัดการความปลอดภัยทางถนนแบบ 5E

หลักการจัดการความปลอดภัยทางถนน 5E เป็นหลักการที่ได้รับการยอมรับว่ามีประสิทธิภาพและช่วยลดอุบัติเหตุได้จริง



Evaluation

การเก็บรวบรวมข้อมูล การประเมิน และการเฝ้าระวัง การเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ ยิ่งเก็บได้มากเท่าไรก็ยิ่งทำให้เราสามารถ รู้ลึกถึงสาเหตุของอุบัติเหตุที่แท้จริง และสามารถนำไปแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

Engineering

การจัดการด้านวิศวกรรมจราจร ให้มีความปลอดภัย เป็นหนึ่งในการบังคับให้ ประชาชนปฏิบัติตามกฎและวินัยจราจร โดยในการปรับปรุงจุดเสี่ยงทุกครั้ง ควรจะมีวิศวกร การจราจรเป็นที่ปรึกษาในการดำเนินการ เพื่อให้เกิิดประสิทธิภาพและความยั่งยืนในการดำเนินการ



Education

การให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน และสร้างความตระหนักรู้ถึงความสำคัญในการร่วมมือกันหยุดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายในชุมชนของเรา เพื่อให้ทุกคนไม่ว่าจะอยู่ในวัยเด็ก วัยผู้ใหญ่ หรือผู้สูงอายุ สามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัย

วิธีการให้ประชาชนตระหนักในความสำคัญของการสร้างความปลอดภัยทางถนน เช่น

- การจัดอบรมเรื่องความปลอดภัยทางถนนในชุมชนเป็นประจำ
- การสร้างความร่วมแรงร่วมใจในการสร้างถนนชุมชนปลอดภัย
- จัดทำหนังสือคู่มือ แผ่นพับ รวมถึงการเผยแพร่ความรู้เรื่องถนนปลอดภัยผ่านทางโซเชียลมีเดีย และช่องทางต่างๆ ให้แก่ประชาชน

Enforcement

การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ทุกคนอยู่ภายใต้กฎหมายเดียวกัน ไม่มีข้อยกเว้น โดยอาจจะเน้นหนักในจุดเสี่ยงหรือจุดที่มีการละเมิดกฎจราจรอยู่บ่อยๆ หรือในบริเวณที่มีการจราจรคับคั่งในชุมชน เช่น โรงเรียน ตลาด หรือสถานที่ราชการต่างๆ

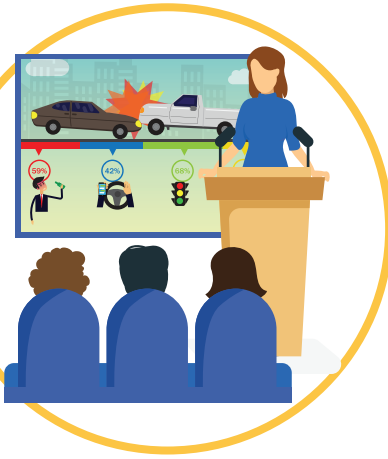
การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจะช่วยให้ประชาชนไม่กล้าที่จะกระทำความผิด หรือละเมิดกฎจราจร และนานวันก็จะกลายเป็นความเคยชิน ที่ทุกคนจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดนั่นเอง



EMS

ระบบการดูแลช่วยเหลือผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ตั้งแต่การแจ้งเหตุ ไปจนถึงการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ และนำส่งโรงพยาบาล ซึ่งทุกขั้นตอนจะต้องดำเนินการอย่างรวดเร็วและเป็นระบบ เพื่อนำผู้ป่วยเข้ารับการรักษาโดยเร็วที่สุดเท่าที่ทำได้

นอกจากนี้ เราควรจะมีการฝึกอบรมเกี่ยวกับการปฐมพยาบาลหรือการช่วยเหลือผู้ประสบภัยเบื้องต้น เพื่อให้ประชาชนในชุมชนสามารถช่วยเหลือกันได้ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน





ส5 การมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ (Community Participation)

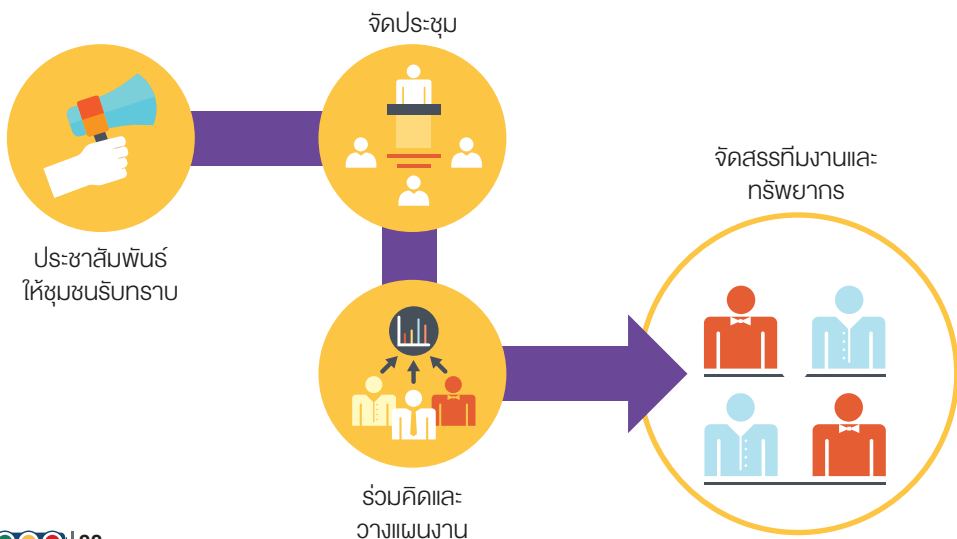
ในกระบวนการสร้างความปลอดภัยทางถนนนั้น กระบวนการที่สำคัญและขาดไม่ได้เลยก็คือ การสร้างการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ เนื่องจากชุมชนเป็นกลุ่มคนที่สำคัญในการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นจริง โดยสามารถแบ่งกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนออกเป็นทั้งหมด 4 ระดับ ดังนี้

1. ร่วมคิด/ร่วมวางแผน

การสร้างถนนในชุมชนให้ปลอดภัย ไม่ใช่การสร้างนโยบายและหลักการจากสำนักงาน แต่เป็นการรับรู้และรับทราบปัญหาของแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีความแตกต่างกันออกไป ในพื้นที่หนึ่งอาจจะเป็นพื้นที่ที่อยู่ใจกลางเมือง มีรถยนต์ภายนอกพื้นที่เข้า-ออกจำนวนมาก อีกที่หนึ่งอาจจะเป็นพื้นที่ชุมชนเล็กๆ ที่มีเฉพาะคนในพื้นที่เข้า-ออกเท่านั้น หรือบางพื้นที่อาจจะมีสถานศึกษาหรือโรงเรียนจำนวนมาก ทำให้ต้องเน้นไปที่สร้างความปลอดภัยบริเวณโรงเรียนเป็นหลักนั่นเอง

การนำประชาชนหรือชุมชนเข้ามาร่วมคิดและวางแผนตั้งแต่แรก นอกจากจะได้ทราบสาเหตุและปัญหาที่แท้จริงแล้ว ยังเป็นการสร้างความตระหนักรู้ และกระตุ้นให้เกิดความร่วมมือแรงร่วมใจอีกด้วย

กระบวนการคิดและวางแผน



2. ร่วมลงทุนและลงมือปฏิบัติ

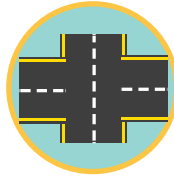
การคิดและวางแผนเป็นจุดเริ่มต้น เราอาจจะรวบรวมประชาชนและจิตอาสา ได้มากในระยะแรก แต่ในระยะร่วมลงมือปฏิบัติจะเป็นการชักชวนให้คนในชุมชนเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างถนนชุมชนปลอดภัยอย่างแท้จริง



มอบทรัพยากร
หรือทุน
ในการปฏิบัติงาน



เป็นจิตอาสา
ในการปรับปรุง
จุดเสี่ยง



รณรงค์
เกี่ยวกับการสร้างถนน
ปลอดภัย



ปฏิบัติตาม
กฎจราจร
อย่างเข้มงวด

3. ร่วมติดตามประเมินผล

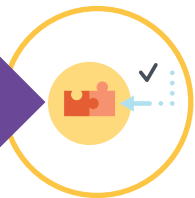
เมื่อดำเนินการตามแผนการสร้างถนนชุมชนปลอดภัยที่วางไว้แล้ว ขั้นตอนต่อไปก็คือ การติดตามประเมินผลที่ได้ปฏิบัติ โดยควรจะมีการปรับปรุงและแจ้งผลการดำเนินงาน 1-2 เดือนครั้งเป็นอย่างต่ำ เพื่อให้ชุมชนรับทราบผลการดำเนินงาน และหากว่าอุบัติเหตุเหตุยังไม่ลดลง จะได้ปรับปรุงแผนการดำเนินงานต่อไป



ติดตามสถิติการเกิด
อุบัติเหตุในชุมชน



รายงาน
ให้ชุมชนรับทราบ



ปรับปรุง
แผนการดำเนินงาน

4. ร่วมรับผลประโยชน์

สิ่งสำคัญที่สุดคือ ทุกคนในชุมชนและภาคีเครือข่ายทั้งหมด ได้รับผลประโยชน์ ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยด้วยกัน



ถนน
ในชุมชนปลอดภัย



ทุกคนเดินทาง
ได้อย่างปลอดภัย



เป็นมิตรกับการเดินทาง
ทุกรูปแบบ



ให้ความสำคัญ
กับคนก่อนรถ

การใช้ 5ช. ยกระดับผลการดำเนินงาน

5ช. คือ กระบวนการที่จะช่วยยกระดับ หรือเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน แก้ไขปัญหาเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งประกอบด้วย 5 องค์ประกอบ ดังต่อไปนี้



ช1 ขงข้อมูล

การช่วยให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นนั้น การเลือกข้อมูลและความรู้ที่ถูกต้องและเหมาะสมกับพื้นที่ นับว่าเป็นเรื่องที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งที่จะช่วยแก้ไขปัญห ความปลอดภัยทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อมูลเชิงปริมาณ VS ข้อมูลเชิงคุณภาพ

การแก้ไขปัญหาคูบตีเหตุอย่างตรงจุดนั้น นอกจากข้อมูลเชิงปริมาณอย่าง ตัวเลขสถิติแล้ว จะต้องพิจารณาข้อมูลเชิงคุณภาพในพื้นที่ เช่น พื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุ บ่อยๆ เช่น หน้าตลาดที่มีประชาชนเข้า-ออกจำนวนมากในช่วงเย็น ทำให้มีปริมาณ รถหนาแน่น เมื่อมีการชงข้อมูลเชิงลึกแล้ว จึงช่วยให้สามารถแก้ไขปัญหได้อย่าง มีประสิทธิภาพ

ตัวอย่าง ขั้นตอนการชงข้อมูล



รวบรวมข้อมูลสถิติ
เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ
ในพื้นที่



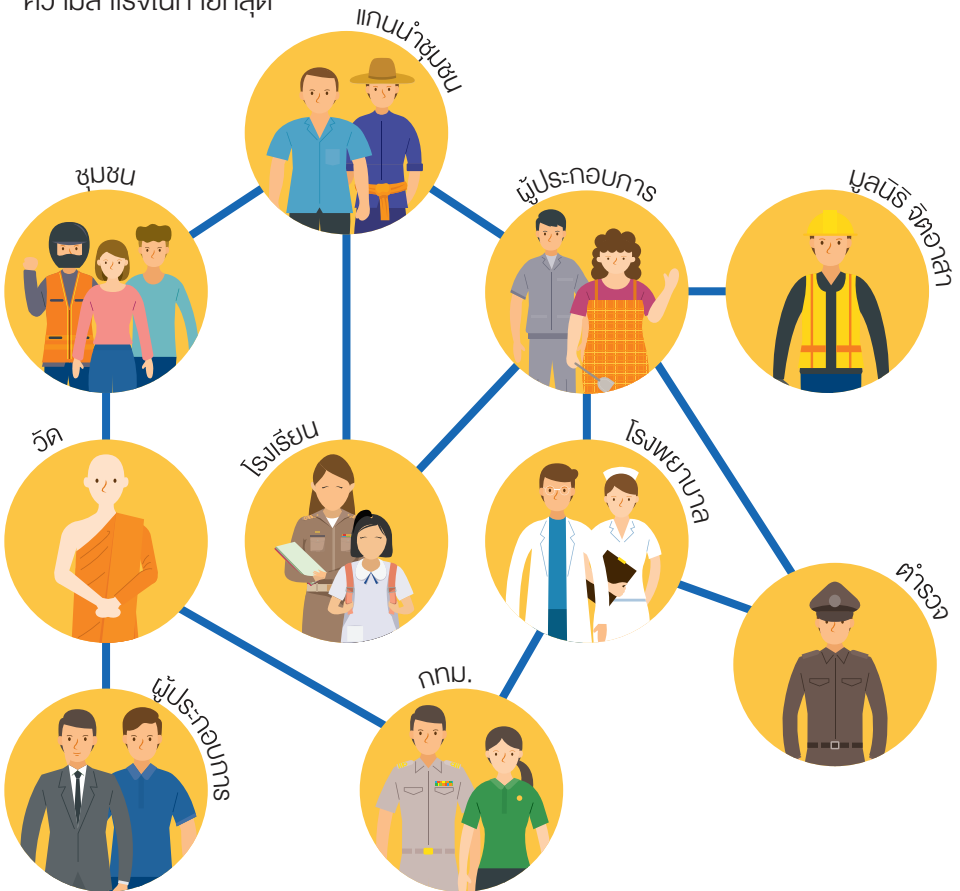
เลือกข้อมูลเชิงลึก
ที่เป็นประโยชน์ต่อ
การแก้ไขปัญห

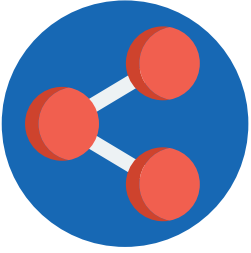


เลือกความรู้หรือ
กรณีศึกษาที่คล้ายคลึงกัน
เพื่อนำมาปรับใช้กับพื้นที่

ช2 เชื่อม

การดำเนินงานให้ได้ประสิทธิภาพเป็นที่น่าพึงพอใจ เราจะต้องรู้จักที่จะเชื่อมโยงเครือข่ายทั้งหมดเข้าไว้ด้วยกัน เหมือนกับการลากเส้นเชื่อมต่อกันเป็นภาพความสำเร็จที่ชัดเจน เพราะความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่ไม่สามารถดำเนินการเพียงคนกลุ่มเดียวได้ แต่ต้องอาศัยความร่วมมือกันทั้งตัวแทนภาครัฐ สำนักงานเขต โรงพยาบาล ตำรวจ สำนักงานขนส่ง มูลนิธิรัฐกิจ โรงเรียน วัด และแกนนำชุมชน ซึ่งเราจะต้องเชื่อมโยงกลุ่มคนเหล่านี้เข้าด้วยกัน และมองเห็นภาพการดำเนินงานเดียวกัน นำไปสู่ความสำเร็จในท้ายที่สุด





ช3 แชร้

การแชร์หรือการแบ่งปัน ไม่ได้จำกัดอยู่แค่อุปกรณ์หรือเครื่องมือต่างๆ แต่ยังรวมถึงการแชร์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ การป้องกัน และแก้ไขปัญหาคือเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ



➔ Share

ช4 เชียร์

การให้กำลังใจ ชื่นชม ส่งเสริม และยกย่องชุมชน หรือกลุ่มคนทำงาน เพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม ก็ล้วนแล้วแต่สร้างกำลังใจและเพิ่มพลังให้แก่กลุ่มคนทำงาน นำไปสู่ผลสำเร็จตามมา

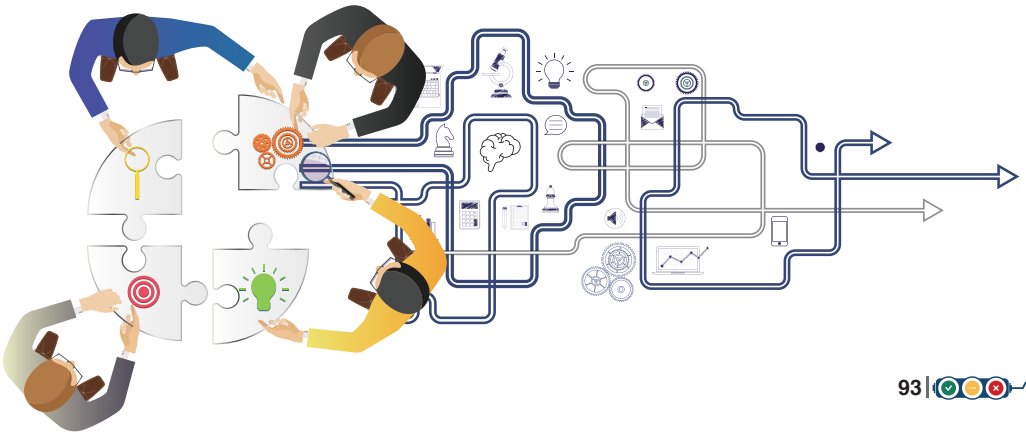
รูปแบบของรางวัลหรือการชื่นชม มีตั้งแต่การกล่าวชื่นชม ทั้งส่วนตัวและในที่สาธารณะ การให้รางวัลแก่ประชาชนและร้านค้าที่มีส่วนร่วมในการป้องกันและกำจัดจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน การมอบประกาศนียบัตร และรางวัลอื่นๆ

จากการดำเนินงานในที่ต่างๆ พบว่า การให้รางวัลผู้ปฏิบัติงาน นอกจากจะช่วยสร้างขวัญกำลังใจแล้ว ยังช่วยให้คนอื่นๆ ในชุมชนมีแนวโน้มที่จะให้ความร่วมมือในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย




ช5 ช้อน

ข้อสุดท้ายเป็นการค้นหาความรู้ที่ไม่สิ้นสุดในการตักตวงองค์ความรู้ และค้นหาเครื่องมือหรือปัจจัยที่เอื้อต่อการดำเนินงานในพื้นที่ไม่จำเป็นเป็นการเข้ารับการฝึกอบรม หรือการร่วมเวทีวิชาการเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน ทั้งระดับเขต ระดับจังหวัด และระดับประเทศ ซึ่งทางชุมชนควรจะส่งตัวแทนเข้าร่วมการฝึกอบรมเพื่อแสวงหาความรู้ และตัวอย่างการดำเนินงานจากท้องที่ต่างๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยอย่างยั่งยืน และมีประสิทธิภาพ



ข้อดีของการใช้ 5ส. 5ช.


การนำกระบวนการคิดแบบ **5ส. 5ช.** มาใช้ในการสร้างความปลอดภัยของถนนในชุมชน ทำให้เกิดข้อดีดังต่อไปนี้



เกิดการใช้อินเทอร์เน็ตอย่างคุ้มค่า และมีประโยชน์มากยิ่งขึ้น
ผ่านการรวบรวมและนำเสนอข้อมูล ทำให้ทุกฝ่ายเห็นสภาพปัญหาที่แท้จริง และนำไปสู่การแก้ไขอย่างตรงจุด



เกิดการทำงานร่วมกันของสหสาขาวิชาชีพ
ทำให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่น รวมถึงมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและมุมมองที่แตกต่างกัน



เกิดโครงสร้างการทำงานที่มีประสิทธิภาพ
มีการมอบหมายบทบาทหน้าที่ต่างๆ รวมถึงมีโครงสร้างในการขับเคลื่อนอย่างชัดเจนในทุกภาคส่วน ทำให้กระบวนการเดินหน้าไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เกิดแผนยุทธศาสตร์อย่างชัดเจนในระดับนโยบาย

เมื่อมีการทำงานประสานกันอย่างเป็นระบบ
จึงเห็นปัญหาได้ชัดเจน และนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง
ในระดับนโยบาย ทำให้ทุกพื้นที่ทำงานได้อย่างราบรื่น



มีการกำหนดบทบาทและข้อตกลงอย่างชัดเจน

เกิดความชัดเจนในการทำงาน
และบทบาทหน้าที่ของแต่ละคน นำไปสู่
การเห็นความสำคัญของการสร้างถนนชุมชนปลอดภัย



สร้างความไว้วางใจระหว่างคนทำงาน

การทำงานร่วมกันอย่างสม่ำเสมอ
ทำให้เกิดความไว้วางใจ และนำไปสู่
ความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันในการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน



“5ส. 5ช. เป็นหนึ่งในเครื่องมือสำคัญ
ที่ช่วยให้การดำเนินงาน
เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง”

กรณีศึกษา

การแก้ไขปัญหาดูแลเสี่ยงใน กทม.



บทที่ 5

กรุงเทพมหานคร ได้ระดมสรรพกำลังในการแก้ไขปัญหามลพิษในท้องถนน โดยมอบหมายให้สำนักงานการจราจรและขนส่งเป็นเจ้าภาพในการบริหารจัดการ หนึ่งในนั้นคือการแก้ไขปัญหามลพิษในกรุงเทพมหานคร โดยการประสานความร่วมมือ ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภายในและภายนอกกรุงเทพมหานคร ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ชุมชน และสถาบันการศึกษา เป็นการลดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน



ลาดกระบ้งโมเดล

“ลาดกระบ้งโมเดล” เป็นหนึ่งในกระบวนการจัดการและลดอุบัติเหตุโดยผสมความร่วมมือของชุมชนและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จนประสบความสำเร็จ และสามารถลดอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยสำคัญ กลายเป็นพื้นที่นำร่องในปฏิบัติการลดอุบัติเหตุให้เจตอื่นๆ นำไปปฏิบัติตาม

ปัญหาที่เกิดขึ้น

เขตลาดกระบ้ง เป็นพื้นที่ที่อยู่ในฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีอัตราการขยายตัวของเมืองสูง อันเนื่องมาจากการเจริญเติบโตของเมืองอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการขยายถนนเพื่อเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่ จากถนนขนาดเล็กที่ใช้ภายในชุมชนได้ปรับปรุงและขยายกลายเป็นถนนขนาดใหญ่ที่มีรถทั้งภายในพื้นที่และจากนอกพื้นที่เข้า-ออกจำนวนมากในแต่ละวัน

ปัญหาอุบัติเหตุและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ลาดกระบ้ง เป็นปัญหาที่มีอย่างต่อเนื่อง และสร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจำนวนมาก และแม้ว่าในบางปีจะมีจำนวนอุบัติเหตุไม่มาก แต่จำนวนผู้เสียชีวิตก็ไม่ได้ลดลงเลย



สถิติอุบัติเหตุในเขตลาดกระบังปี 2563



เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด
2,979 ครั้ง



บาดเจ็บ
2,932 คน



เสียชีวิต
47 คน



หญิง
32.14%



ชาย
67.86%



รถยนต์
5.57%



รถจักรยานยนต์
94.43%

ช่วงอายุ ที่เกิดอุบัติเหตุ



1-14 ปี จำนวน **1,364** คน

15-18 ปี จำนวน **123** คน

19-24 ปี จำนวน **358** คน

25-35 ปี จำนวน **433** คน

36-60 ปี จำนวน **433** คน

60 ปี ขึ้นไป จำนวน **343** คน



ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

02.01-06.00 น. จำนวน **144** ราย

06.01-10.00 น. จำนวน **633** ราย

10.01-14.00 น. จำนวน **395** ราย

14.01-18.00 น. จำนวน **626** ราย

18.01-22.00 น. จำนวน **597** ราย

22.01-02.00 น. จำนวน **251** ราย



การดำเนินการระยะต้นน้ำ

อย่างที่กล่าวไปในขั้นตอนว่าระยะต้นน้ำเป็นระยะที่สำคัญที่สุด เนื่องจากเป็นระยะที่จะชักชวนหน่วยงานและคนในชุมชนเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการลดจุดเสี่ยง

ตรวจสอบสถานการณ์

1. **กรงเทพมหานคร** มอบหมายทุกเขตในการตรวจสอบการรุนแรงของอุบัติเหตุในพื้นที่ที่บันทึกเอาไว้
2. **สำรวจพื้นที่และจุดเสี่ยงเบื้องต้น** พบว่ามีพื้นที่และจุดเสี่ยงจำนวน 3 พื้นที่ ได้แก่
 - บริเวณโค้งจุกยาน ส.4 ถนนดลองกรุง
 - ทางแยกซอยลาดกระบัง 54
 - ซอยดลองกรุง 1
3. เชิญหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ทั้งตำรวจ สน.ท้องที่ ชุมชน สกابัน การศึกษา และประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม **ร่วมหามาตรการและแนวทางในการแก้ปัญหาร่วมกัน**

จาก**การสำรวจปัญหา**พบว่าสาเหตุที่ทำให้**มีงตวันออกจากกรุงเทพฯ** เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหนึ่งในนั้นคือ**เตลาดกระบัง** มีสาเหตุหลักดังต่อไปนี้

1. มีการขยายถนนเพื่อรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้น
2. พฤติกรรมการจับขี่ ไม่ว่าจะเป็นการจับย้อนศร การไม่สวมใส่หมวกนิรภัย ระหว่างจับขี่รถจักรยานยนต์
3. เครื่องหมายจราจร และเส้นจราจรไม่ชัดเจน
4. ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ
5. จำนวนโรงพยาบาลในพื้นที่มีน้อย

สาเหตุที่กล่าวมา นอกจากจะทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุแล้ว ยังทำให้ในเตลาดกระบังมีอัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงมากถึง 70%

กทม. ตรวจสอบความ
รุนแรงของอุบัติเหตุ
ในพื้นที่กรุงเทพฯ

สำรวจจุดเสี่ยง
พบ 3 จุดสำคัญ

- บริเวณโค้งจุกยาน ส.4
ถนนวงหลวงกรุง
- ทางแยกซอยลาดกระบัง
54
- ซอยวงหลวงกรุง 1

เชิญหน่วยงานและ
ผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่
เข้าร่วมหามาตรการ
และแนวทางในการแก้ไข
ปัญหาพร้อมกัน

พบปัญหา



1

มีการขยายถนน
เพื่อรองรับ
การจราจร
ที่เพิ่มขึ้น



2

พฤติกรรม
การขับขี้นี้ ไม่ว่าจะเป็นการ
ขับย้อนศร
การไม่สวมใส่
หมวกนิรภัย
ระหว่างขับขี้นี้
รถจักรยานยนต์



3

เครื่องหมายจราจร
และเส้นจราจร
ไม่ชัดเจน



4

ไฟส่องสว่าง
ไม่เพียงพอ



5

จำนวน
โรงพยาบาล
ในพื้นที่มีน้อย

การดำเนินการระยะกลางนี้

ในส่วนของการดำเนินการในระยะกลางนี้ จะเริ่มตั้งแต่การค้นหาจุดเสี่ยง วิเคราะห์จุดเสี่ยง วางแผน และดำเนินการกำจัดจุดเสี่ยง โดยในลาดกระบังโมเดลมีการดำเนินการดังต่อไปนี้

การค้นหาจุดเสี่ยงและการแก้ไขปัญหาคือจุดเสี่ยง

พบพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยสุด และเร่งดำเนินการอย่างเร่งด่วนจำนวน 3 จุด ได้แก่

จุดที่ 1

บริเวณโค้งอุทยานรัชกาลที่ 4 ถนนฉลองกรุง หน้าคณะวิทยาศาสตร์

ปัญหา

1. โค้งหักศอก
2. มีประชาชนในพื้นที่เดินข้ามถนนบริเวณทางโค้งซึ่งเป็นจุดอับจำนวนมาก
3. ผู้ขับขี่รถยนต์ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด



การแก้ไขจุดเสี่ยง



ติดตั้งการ์ดเดรล

เพื่อป้องกันการชนข้ามเลน
ลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุต่อเนื่อง



ติดตั้งอุปกรณ์ราวป้องกัน

อันตรายบริเวณต่อม่อสะพาน
เพื่อลดความรุนแรง
เมื่อเกิดอุบัติเหตุ



ตีเส้นเครื่องหมายจราจร

บนพื้นทาง และตีเส้น
ชะลอความเร็วให้ชัดเจน



ใช้วัสดุที่เพิ่มแรงเสียดทาน

เพื่อชะลอรถที่ขับมาเร็ว
ขณะเข้าโค้ง



ตัดแต่งกิ่งไม้ที่บดบังป้ายจราจร

เพื่อให้ผู้ขับขี่มองเห็นป้าย
ก่อนถึงทางโค้ง
และชะลอความเร็ว



พิจารณาออกข้อบังคับควบคุม

ความเร็วในพื้นที่ร่วมกับตำรวจ
เพื่อลดโอกาส
การเกิดอุบัติเหตุ

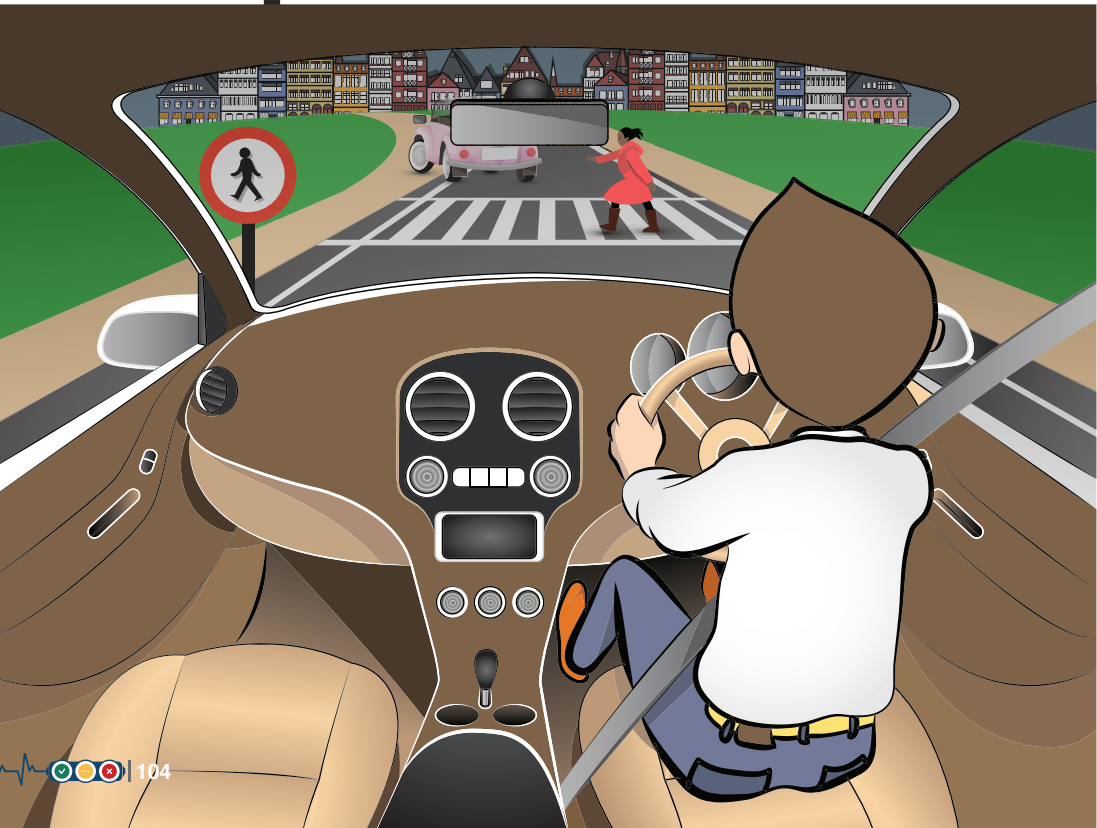


จุดที่ 2

บริเวณซอยดลองกรุง 1

ปัญหา

1. เป็นแหล่งหอพักและอาคารเรียนของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ทำให้มีผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวนมาก
2. ถนนทางตรงยาว ทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วต่อเนื่อง



การแก้ไขจุดเสี่ยง



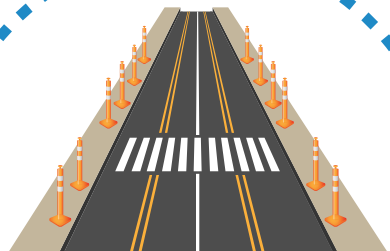
ตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง
เพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์มองเห็นได้ชัดเจน
ในระยะไกล



เส้นชะลอความเร็ว เพื่อเตือนผู้ขับขี่
ให้ชะลอหรือลดความเร็วลง
ในเขตพื้นที่ชุมชน



ตีเส้นซิกแซกบริเวณทางม้าลาย
จำนวน 3 จุด เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ
ลดความเร็วก่อนถึงทางม้าลาย



ติดตั้ง Lane Block บริเวณทางข้าม
ป้องกันอุบัติเหตุรถชนกันมาเดี่ยวชน
คนรอข้ามถนน



จุดที่ 3

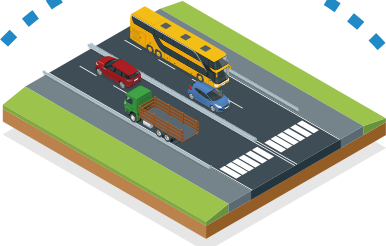
บริเวณทางแยกซอยลาดกระบัง 54

ปัญหา

1. ผู้ขับขี่มองไม่เห็นคนข้ามถนนบทางม้าลาย
2. คนข้ามถนนมองไม่เห็นรถยนต์ หรือข้ามถนนนอกเขตทางข้าม



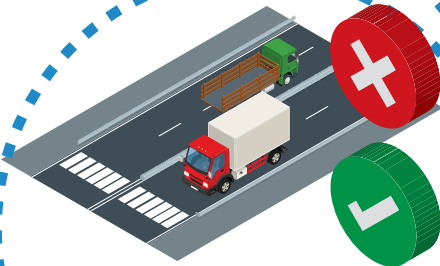
การแก้ไขจุดเสี่ยง



ซ่อมรั้วเหล็กกันคนข้ามถนนบริเวณ
เกาะกลางที่ชำรุด เพื่อป้องกันการข้าม
ถนนนอกเขตทางม้าลายหรือทางข้าม



ย้ายตำแหน่งทางม้าลาย จากบริเวณ
ทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดมาอยู่บริเวณ
เดียวกับสัญญาณไฟจราจร
เพื่อให้ผู้รข้ามถนนสามารถข้ามถนน
ได้อย่างปลอดภัย



พิจารณาออกข้อบังคับการจำกัด
การสัญจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่
เพื่อความปลอดภัย
ของผู้ขับในพื้นที่

การดำเนินการระยะปลายน้ำ

ปัจจุบันในเขตลาดกระบังได้มีการปรับปรุงทางกายภาพเพื่อลดจุดเสี่ยงอุบัติเหตุไปแล้วจำนวน 3 จุด ซึ่งเป็นโครงการนำร่องที่เป็นตัวอย่างให้เขตอื่นๆ ได้ใช้เป็นแนวทางปฏิบัติอย่างไรก็ตาม หลังจากที่ได้ร่วมกันกำจัดจุดเสี่ยงแล้วยังได้ดำเนินการในระยะปลายน้ำ โดยประเมินผลการดำเนินงานดังต่อไปนี้

1. ติดตามและเฝ้าระวังอุบัติเหตุในพื้นที่
2. ดำเนินการสรุปผลการดำเนินงานและถอดบทเรียนที่เกิดขึ้น
3. ค้นหาและดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงอื่นๆ และจุดเสี่ยงใหม่ๆ ในพื้นที่



ฝากผู้ใช้เส้นทางทุกคน
ให้ระมัดระวังในการจับที่
เพราะตรงนี้
คนพลุกพล่าน

อยากให้ใส่ใจ
กฎจราจรและ
ป้ายเตือนต่างๆ

ป้ายเตือนบนพื้นทาง
สังเกตเห็นง่าย
รู้สึกได้ว่าผู้จับที่
ระมัดระวังกันมากขึ้น



ตัวอย่างการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่อื่นๆ

นอกจากพื้นที่เขตลาดกระบังที่มีลาดกระบังโมเดลแล้ว ยังมีพื้นที่อื่นๆ ที่ดำเนินการแก้ไขปัญหาลาดกระบัง ที่เกิดขึ้นจากความร่วมมือทั้งจากกรุงเทพมหานคร หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง สถานศึกษา ชุมชน ภาคเอกชน ภาคประชาสังคมต่างๆ ดังต่อไปนี้

ซอยราษฎร์อุทิศ 42

(ซอยสุเหร่าบ้านเกาะ) เขตมีนบุรี

บริเวณหน้าปากซอยราษฎร์อุทิศ เป็นทางภายในชุมชนซึ่งเป็นจุดที่มีประชาชนใช้เส้นทางจำนวนมาก จึงมีปริมาณรถและผู้ที่เดินจวกโงว และหลายครั้งที่ขาดความระมัดระวังจนทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ปัญหา

1. ถนนเป็นเส้นทางตรงเป็นระยะทางยาว ทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วต่อเนื่อง
2. มีรถจอดอยู่บริเวณไหล่ทางจำนวนมาก เนื่องจากเป็นจุดรอ-ส่งนักเรียน ซื้อสินค้า และจุดตกปลา ทำให้บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่
3. เป็นทางสามแพร่ง เนื่องจากอยู่ติดกับปากซอยราษฎร์อุทิศ 40/1 จนเสมือนเป็นทางแยกสามแพร่ง ไม่มีสัญญาณไฟ จึงเกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง



การแก้ไขจุดเสี่ยง



ปรับปรุงเครื่องหมายจราจร
บนพื้นถนน เพื่อให้ผู้ขับขี่
มองเห็นได้อย่างชัดเจน

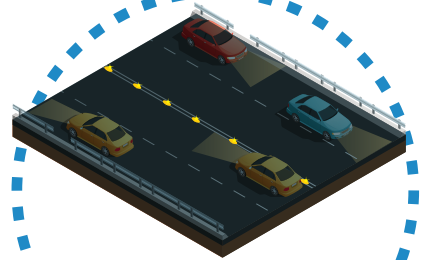


ตีเส้นชะลอความเร็ว
เพื่อให้ผู้ขับขี่ระมัดระวัง
และลดความเร็ว
ก่อนเข้าเขตโรงเรียน



ลดความเร็ว

ติดตั้งป้ายชะลอความเร็ว
ในจุดที่สามารถมองเห็น
ได้อย่างชัดเจน



ติดตั้งหมุดสะท้อนแสง
บริเวณเส้นแบ่งเลน



ขอความร่วมมือ
ไม่ให้มีการจอดรถ
ริมไหล่ทาง



รณรงค์ให้ผู้ขับขี่ในพื้นที่
เพิ่มความระมัดระวัง
ในการใช้รถใช้ถนน
และลดความเร็วไม่ให้เกินกว่า
ที่กฎหมายกำหนด
(30 กม./ชม.)

ถนนนิมิตใหม่

เวตคลองสามวา

เวตคลองสามวา เป็นเวตที่ตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของกรุงเทพฯ ที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และมีประชาชนเข้าไปตั้งถิ่นฐานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ซึ่งถนนนิมิตใหม่ เป็นเส้นทางที่มักจะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและรุนแรง โดยเฉพาะบริเวณถนนราษฎร์นนิมิตร ใกล้ปากซอยนิมิตใหม่ 52 ที่เกิดอุบัติเหตุประจำกรุงเทพมหานครและชุมชนจึงได้ร่วมกันกำจัดจุดเสี่ยงดังต่อไปนี้

ปัญหา

1. ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวัง ขับด้วยความเร็วสูงจึงเกิดเหตุหลุดโค้งบ่อยครั้ง
2. เป็นทางโค้งเกือบตลอดทั้งเส้นทาง
3. เป็นทางแยกที่มีรถเข้า-ออกเป็นประจำ



การแก้ไขจุดเสี่ยง



ตีเส้นชะลอความเร็ว
เพื่อเตือนผู้ขับขี่
ก่อนถึงทางโค้ง



ติดตั้งป้ายเตือนทางโค้ง
แบบไฟกะพริบ
สำหรับเวลากลางคืน



ลดความเร็ว

ติดตั้งป้ายเตือน
ลดความเร็ว
ตลอดเส้นทาง



รณรงค์ให้ผู้ขับขี่
เพิ่มความระมัดระวัง

โค้งรัชดา

เวตจตุจักร

โค้งรัชดา เป็นโค้งที่ได้รับฉายาว่า “โค้งร้อยศพ” เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และแต่ละครั้งก็รุนแรงจนทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นทางโค้งต่อเนื่องกันสองโค้ง ผู้ที่สัญจรบางส่วนคิดว่าเป็นทางตรงจึงไม่ชะลอความเร็ว ประกอบกับมีปริมาณรถจำนวนมาก จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุหุดโค้งบ่อยครั้ง สร้างความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาย่างเร่งด่วน เพื่อลดความสูญเสียดังกล่าว

ปัญหา

1. ถนนเป็นโค้งหลังหัก คือ ทางโค้งที่เชื่อมด้วยเส้นตรงสั้น ความยาวเกือบ 2 กิโลเมตร ทำให้ผู้ขับขี่ไม่คิดว่าต้องปรับพวงมาลัย ขณะขับเข้าโค้ง จนทำให้หุดโค้งและเกิดอุบัติเหตุได้
2. ผู้ขับขี่ขับรั้งด้วยความเร็ว ไม่สามารถควบคุมรถอยู่ในช่องจราจรได้



การแก้ไขจุดเสี่ยง



เพิ่มการทาสี
เครื่องหมายจราจร
บนพื้นทาง



ตีเส้นแบ่งช่องจราจร
ให้ชัดเจน



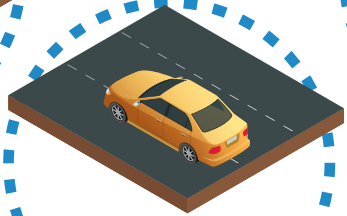
ทาสีขอบทางขาว-แดง
ให้ผู้ใช้รถใช้ถนน
เห็นเด่นชัด



ตีเส้นชะลอความเร็ว



ติดตั้งป้ายเตือน
ตลอดแนวถนน



ปรับปรุงผิวจราจร
ให้เรียบ



ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง
เพิ่มเติม



ติดตั้งการ์ดโรลเลอร์

หน้าโรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์

เวตบางคอแหลม

อีกหนึ่งจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง คือ บริเวณหน้าโรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์ เวตบางคอแหลม บริเวณดังกล่าวแม้จะเป็นจุดที่มีถนนสี่เลน แต่ก็เป็นเวตชุมชนที่มีการจราจรหนาแน่นและพลุกพล่าน มีรถจอดริมถนน จนทำให้เป็นถนนที่ค่อนข้างแคบ รถที่สัญจรต้องเบี่ยงหลบจนทำให้เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนอยู่บ่อยครั้ง

ปัญหา

1. ถนนแคบ อยู่ในเวตชุมชนที่มีการสัญจรคับคั่ง ทั้งคนเดินเท้าและรถยนต์
2. รถจอดอยู่ริมทางเต็มสองฝั่งถนน จนบดบังทางม้าลาย
3. รถขับด้วยความเร็ว และขาดความระมัดระวัง
4. คนข้ามถนนมองไม่เห็นรถที่เล่นเข้ามา และผู้ขับข่มองไม่เห็นคนข้ามถนน



การแก้ไขจุดเสี่ยง



ตีเส้นทางม้าลาย
ให้มีความชัดเจน
สามารถมองเห็นได้
อย่างเด่นชัด



ทาสีเส้นจราจรสีแดง



ตีเส้นชะลอความเร็ว



ลดความเร็ว

ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว
เพื่อให้ผู้ขับขี่
เพิ่มความระมัดระวัง



ทาสีขอบทาง



ปรับปรุงผิวการจราจร
ที่ชำรุดเสียหาย



ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง
เพิ่มเติม

ความปลอดภัยทางถนน
เกิดขึ้นได้จากความร่วมมือของทุกฝ่าย
โดยเฉพาะชุมชนที่ต้องร่วมแรงร่วมใจ
สอดส่องและช่วยกันแก้ไขปัญหารoad safety
เป็นการร่วมสร้างถนนปลอดภัย
ให้เกิดขึ้นอย่างแท้จริง

บรรณานุกรม

การจราจรและขนส่ง, สำนัก, กรุงเทพมหานคร. **แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2564-2568.** กรุงเทพฯ : ม.ป.ท., ม.ป.ป.

ชูด้า ไควร์นพานิช. **คู่มือจัดการ ‘จุดเสี่ยง’ ทางถนนในชุมชน.** กรุงเทพฯ : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศปวท), ม.ป.ป.

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

กระทรวงคมนาคม (2563). **รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562.** สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2564, จากเว็บไซต์ https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2563-06/25630601-RoadAccidentAna2562_Final.pdf.

โครงการพัฒนาศักยภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (2558). **การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน.** สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2564, จากเว็บไซต์ <http://trsl.thairoads.org/FileUpload/1621/170201001621.pdf>.

ไทยรัฐออนไลน์. (2564). **คนไทยยังขับรถแยม่าสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงโด่งนำอันดับ 1 ในเอเชียและอาเซียน.** สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2564, จากเว็บไซต์ <https://www.thairath.co.th/news/auto/news/2068299>.

วิชุดา เสถียรนาม, ผศ., และคณะ. **คู่มือจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน (ฉบับปรับปรุงใหม่).** สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2564, จากเว็บไซต์ https://www.roadssafetythai.org/edoc/doc_20181120145048.pdf.

ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (2562).

10 อันดับ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน. สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2564, จากเว็บไซต์ <https://dip.ddc.moph.go.th/new/plugin/article/view/4/10-อันดับ-สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน>.

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน(2564). **การเปรียบเทียบ**

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2564, จากเว็บไซต์ <https://www.thairsc.com/data-compare>.

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน(2564). **การเปรียบเทียบ**

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2564, จากเว็บไซต์ <https://www.thairsc.com/province/10>.



จัดทำโดย

**ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.)
สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร**

เลขที่ 44 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0 2354 1234 (ศูนย์วิทยุบพิตร) โทรสาร 0 2354 1235

ผลิตโดย

บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

428/139-140 หมู่บ้าน เดอะรีเจนท์ สตรีท
ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ 10510
โทรศัพท์ 0 2375 5422-24 โทรสาร 0 2375 5427

“ใช้สติ ลดเสี่ยง หยุดสูญเสีย ชุมชนร่วมสร้างถนนปลอดภัย”

ISBN 978-616-272-220-2

พิมพ์ครั้งแรก 12,000 เล่ม

ปีที่พิมพ์ 2564



📍 เลขที่ 44 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

☎ 0 2354 1234 (ศูนย์วิทยุขุมพีตธ)

📠 0 2354 1235

🌐 www.bangkok.go.th/traffic/

📘 สำนักการจราจรและขนส่ง - สจส.



ดาวน์โหลด
E-Book