



นพ.รณพงษ์ จินวงศ์

ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

“
ต้องจัดการถนนแบบไหน
คนไทยจะไม่เป็นเหยื่อถูกรถชน
”

เวทีคุยเรื่องถนน ผ่านระบบ ZOOM

วันเสาร์ที่ 24 ตุลาคม 2563
เวลา 10.00 – 11.00 น.

โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็ง
ด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย



สแกนเข้าร่วม

หรือ MEETING ID : 823 6798 7092

PASSCODE : 743190

10 คนแรกที่ log in เข้าฟังมีรางวัล

ดำเนินรายการ โดย

คุณกนกวรรณ กนกนางวงศ์

ผู้ดำเนินรายการวิทยุ คลื่น 96.5



2 ประเด็น.. สำคัญที่นำมาแลกเปลี่ยน



WHY : ทำไม .. เหตุการณ์ถึงต้องถามหาคนรับผิดชอบ

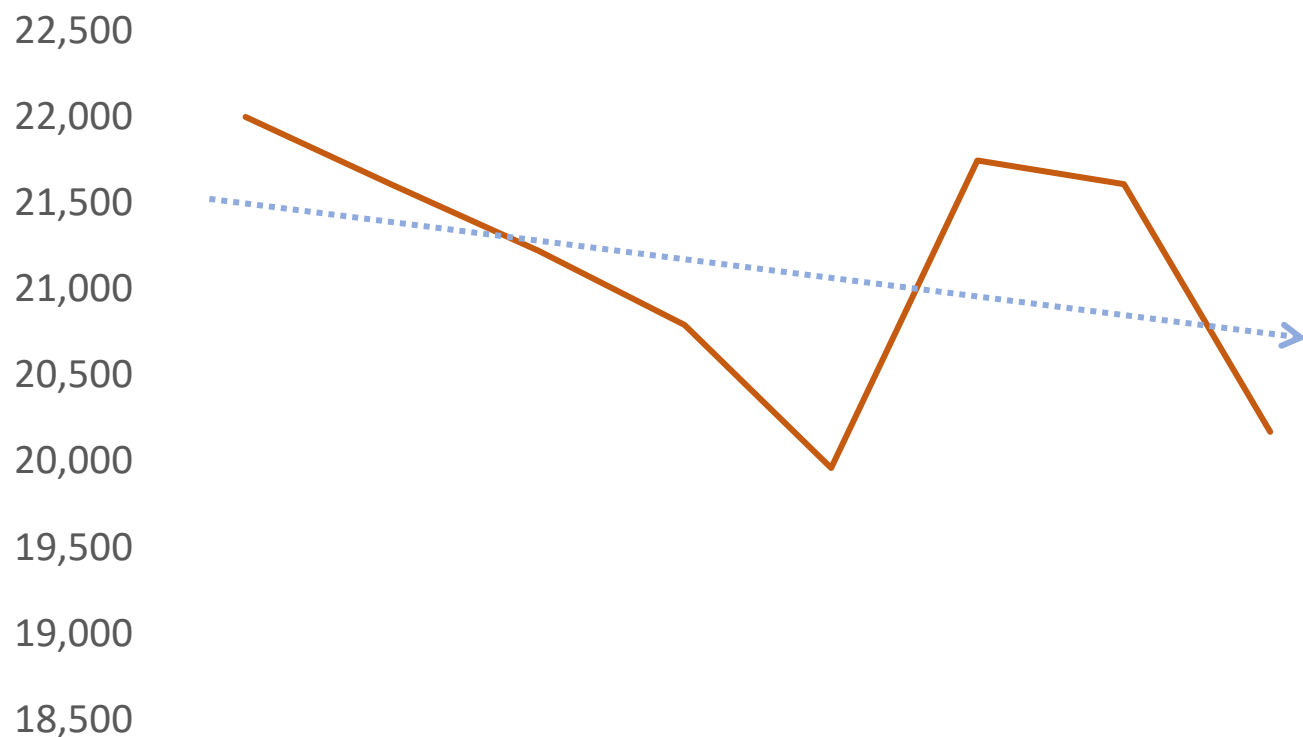
ชะตากรรม .. “เหยื่อบนถนน” และ รากปัญหาระดับ “โครงสร้าง/ระบบจัดการ” และ “ระดับปัจเจก” แนวคิดใหม่ ๆ ในการวิเคราะห์ → โยงไปสู่ “เจ้าภาพ” (ผู้ร่วมรับผิดชอบระดับต่าง ๆ)

How : ทำอย่างไร .. จะเกิด “กลไก + เจ้าภาพ” ร่วมกันรับผิดชอบ
สร้างระบบ “ป้องกัน/ลดความสูญเสีย/เยียวยา” [share responsibility]

1. สร้างกลไกสะท้อนกลับ Feed back loop : โยงกลับไปสู่ “เจ้าภาพ” ทั้งเจ้าภาพบูรณาการ → เพื่อเชื่อมไปสู่ “เจ้าภาพปฏิบัติการ” (Action Unit)
2. เสริมกระแส/โอกาส .. โยงและสร้างความรับผิดชอบ Chain & Share of responsibility
3. ขยับจุดคานงัด .. ไปสู่ “ท้องถิ่น-ชุมชน” (ใกล้กับปชช.-พฤติกรรมเสี่ยง) และทำให้ชุมชนเข้ามาร่วมเป็น “เจ้าภาพ” ในการจัดการปัญหา + กำหนด “เป้าหมาย” เป็นลำดับขั้น (บันไดผลลัพธ์)

พ.ศ.	เสียชีวิต (3 ฐาน)
2554	21,996
2555	21,603
2556	21,221
2557	20,790
2558	19,960
2559	21,746
2560	21,607
2561	19,931
2562	19,904

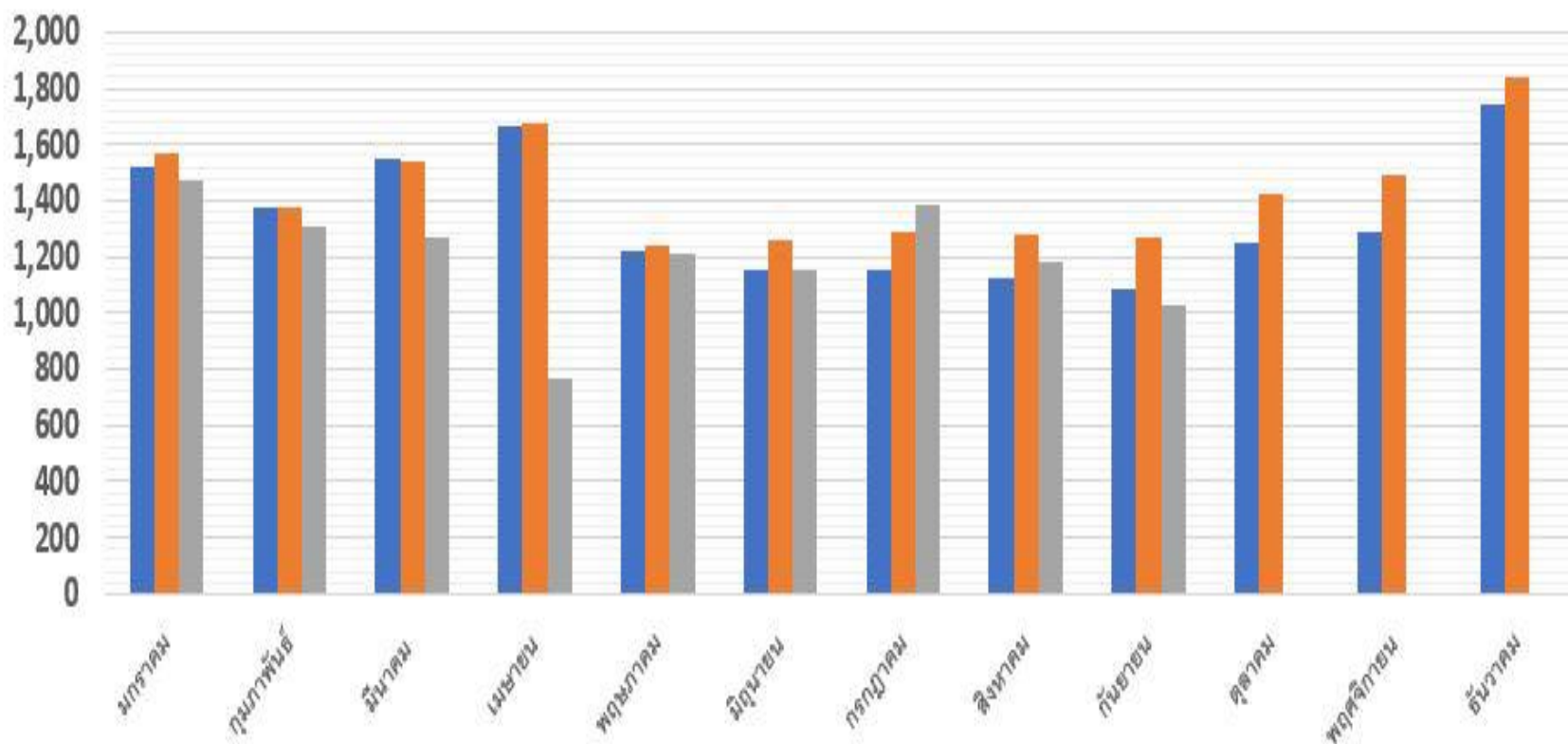
แนวโน้มการเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554-62



ที่มา : ข้อมูล 3 ฐาน (สร-ตร-บ.กลาง)
รวบรวมโดย กองป้องกันการบาดเจ็บ กรม คร. สร.

เสียชีวิต

■ 2018 ■ 2019 ■ 2020



เดือน	2018	2019	2020	total
มกราคม	1,523	1,565	1,473	4,561
กุมภาพันธ์	1,373	1,379	1,304	4,056
มีนาคม	1,551	1,540	1,269	4,360
เมษายน	1,665	1,679	771	4,115
พฤษภาคม	1,217	1,238	1,216	3,671
มิถุนายน	1,158	1,264	1,154	3,576
กรกฎาคม	1,149	1,284	1,389	3,822
สิงหาคม	1,129	1,277	1,185	3,591
กันยายน	1,083	1,267	1,030	3,380
ตุลาคม	1,254	1,422		2,676
พฤศจิกายน	1,291	1,494		2,785
ธันวาคม	1,743	1,835		3,578
Total	16,136	17,244	10,791	44,171

ข้อมูลจาก www.thairsc.com ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

มาตรการเสาหลัก
ห้าประการ
Five Pillar

UN ,2 March 2010 , New York



Mobile App: WHO GRS Info

International Coordination

National activities

Road Safety Management
การจัดการ

Infra Structure
ถนน

Safe Vehicle
รถ

Road user behavior
บังคับคน

Post crash care
กู้ชีพ/โรงพยาบาล

กรอบการขับเคลื่อนลดอัตราการเสียชีวิตจากความปลอดภัยทางถนน

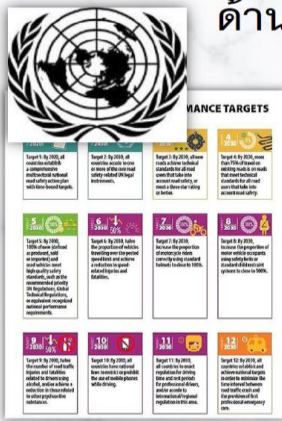


SDGs

UN 12 Global Road Safety Performance Targets

และงานวิจัยสถานะประเทศไทยตาม 12 เป้าหมายโลก

ด้านความปลอดภัยทางถนน



Thailand's status against
12 Global Road Safety
Performance Targets

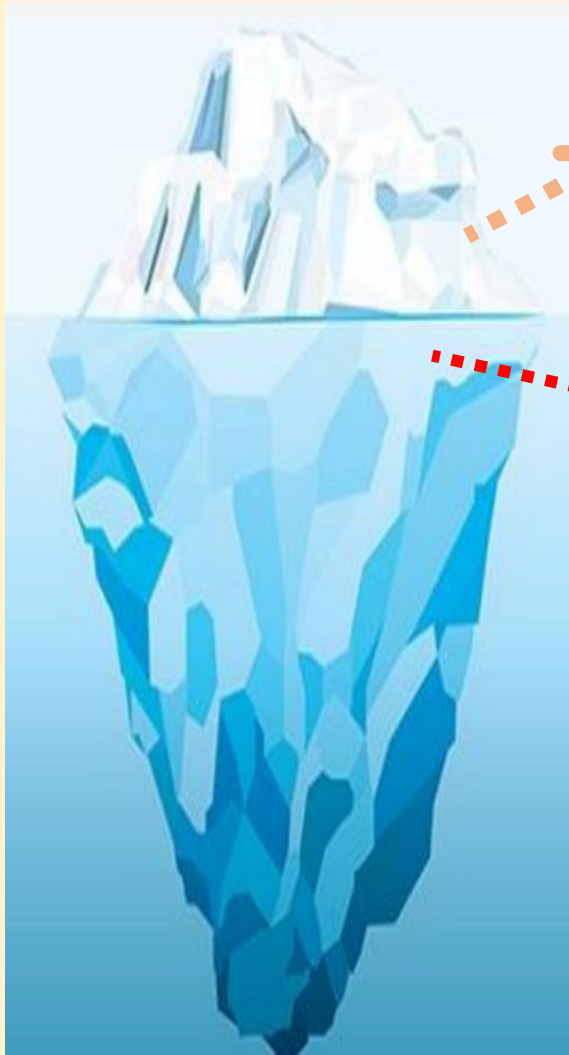


สถานะประเทศไทยในกรอบ
12 เป้าหมายโลก
ด้านความปลอดภัยทางถนน

Global status report on road safety



“ชะตากรรม” ของเหยื่อบนถนน .. ในทุกวันนี้



ปรากฏการณ์
เจ็บ/ตาย/พิการ ฯลฯ

รากปัญหา-สาเหตุ

1 ระดับ “โครงสร้าง-ระบบ”

ยังไม่ทำให้เกิดการมีส่วนร่วม
รับผิดชอบ Share responsibility เช่น

- **สื่อ** (บางสำนักฯ) เชื่อมโยง-ชี้นำ → ไปสู่
เรื่องโชคราะห์ตา-อาถรรพ์
- **ประกัน** เข้ามา “เคลียร์” และเยียวยา >
มากกว่าป้องกันเหตุ
- **กลไกจัดการ** : มีข้อจำกัดทั้งที่เป็น
Lead/Manager/Regulator ทั้งใน
ส่วนกลางและพื้นที่

1. ถูกสรุปเพียง “**ขับรถโดยประมาท**” (ทำตัวเอง,
ประมาทขาดจิตสำนึก ฯลฯ) ... Blaming the victims
2. **ถ่าง** .. ก็ปาฏิหาริย์/อาถรรพ์
3. สาเหตุเชิงลึก .. ไม่ถูกโยงไปสู่ต้นตอ ? (หรือผู้มีส่วน
รับผิดชอบ / เจ้าภาพ)

2 ระดับ “ปัจจัย”

(ฐานคิด Mental model)

- **Mind set** : ไม่เป็นไร แค่นี้เอง
ใคร ๆ ก็ทำกัน , เหมารวม ฯลฯ
- **แนวคิด** “คนผิดพลาดได้”
Human make error ต้องมี Safe
System มาป้องกัน/ลด ความ
ผิดพลาด/สูญเสีย ยังมีจำกัด ทั้ง
ในระดับ จนท.-ปชช.
- **การเตรียมพร้อม** .. ก่อนมาสู่
ถนน การรับรู้คาดการณ์ ตัดสินใจ
ทักษะคิด-วิเคราะห์-ควบคุม ฯ

จยย.แหกโค้ง ร่างลอยตกสะพาน พระราม4 ดับคาถนน วินซ็อกเห็นกับตา



https://www.khaosod.co.th/breaking-news/news_5171450

7.00 น. วันที่ 23 ต.ค.2563 เกิดเหตุรถจักรยานยนต์
เสียหลักหลุดโค้งชนขอบราวสะพานพระราม 4 คนขับตก
ลงมาด้านล่างเสียชีวิต เหตุเกิดบนสะพานพระราม 4
ถนนแจ้งวัฒนะขาออก มุ่งหน้าถนนชัยพฤกษ์ ช่วงโค้งโรง
ภาพยนตร์เมเจอร์ฮอลลีวูด ปากเกร็ด ม.5 ต.ปากเกร็ด
อ.ปากเกร็ด จ.นนทบุรี ทั้งนี้ สำหรับจุดนี้มักจะมีคนขับรถ
จักรยานยนต์เสียหลักแหกโค้งตกลงมาเป็นประจำ

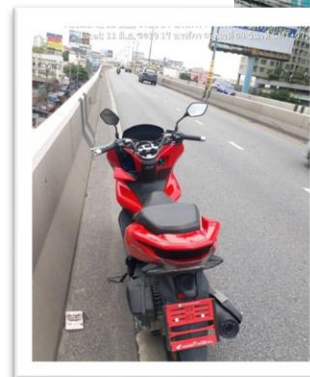
พลทหารซึ่ง จยย.หลุดโค้งสะพานพระราม 4 ร่างตกกระแทกพื้นดับ



25 มีค 2563 : ก่อนเกิดเหตุ พลฯ ทหาร ได้ขี่รถจักรยานยนต์ขึ้นสะพานพระราม 4 มุ่งหน้าไปทาง อ.บางบัวทอง เพื่อจะไปหาแฟนสาว ด้วยความเร็วสูง ขณะที่มาถึงจุดเกิดเหตุเป็นทางโค้งเกิดเสียหลักแหกโค้งพุ่งชนแบร์ริเออร์กั้นขอบทางอย่างจัง ทำให้ร่างลอยกระเด็นไปฟาดกับเสาป้ายบอกทาง ก่อนตกลงกระแทกพื้นในระดับความสูงราว 10 เมตร จนเป็นเหตุให้เสียชีวิตทันที

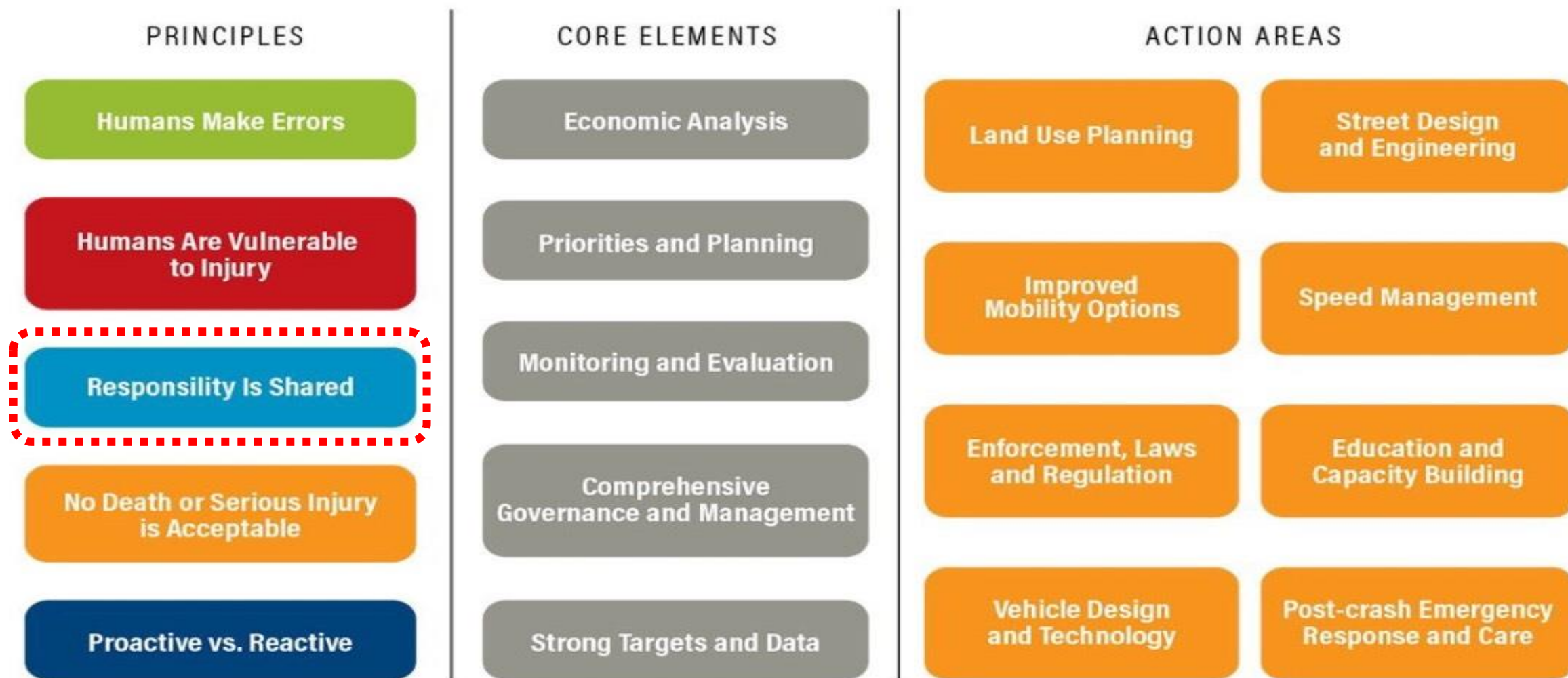
<https://www.thairath.co.th/news/crime/1804321>

16.40 น. วันที่ 11 มิ.ย. 62 เกิดอุบัติเหตุบนถนนแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด ขาออก บริเวณใต้สะพานพระราม 4 บริเวณห้าแยกปากเกร็ด จ.นนทบุรี ตรวจสอบที่เกิดเหตุพบผู้เสียชีวิต 1 ราย พลัดตกลงมาจากด้านบนสะพานพระราม 4 , เพื่อนๆ บอกว่าผู้ตาย เพิ่งออกรถใหม่ (PCX 150 cc) ได้เดือนเดียว



https://www.khaosod.co.th/breaking-news/news_2607448/gallery/3#image-1

Safe System Approach to Road Safety



Note: Principles are multicolored, core elements are in grey, and action areas are in orange.





จากรถบัสกฐิน เกิดเหตุการณ์ 11 ตค. 63 ณ จุดตัด
รถไฟคลองแขวงกลัน , ผวจ. ฉะเชิงเทรา ได้สั่งการ

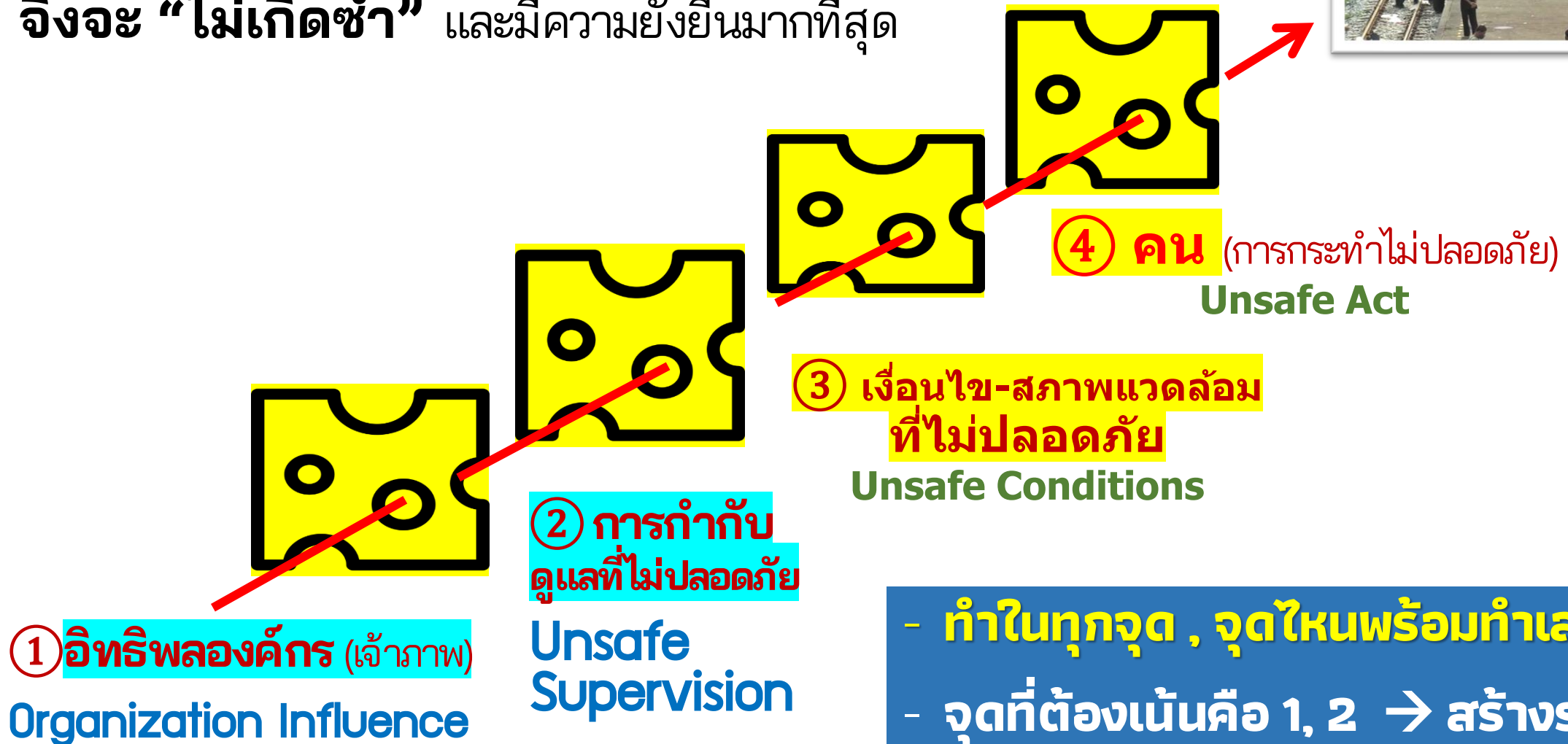
- 1. นำแผงกั้นฉุกเฉินมาตั้งไว้ (คีนี่)
- 2. มีเครื่องกั้นทางรถไฟเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์
โศกนาฏกรรมแบบนี้
- 3. สั่งให้ทางอำเภอ และ อบต.ดำเนินการตัดหญ้า
แผ้วถางให้เรียบร้อย

เนื่องจากเท่าที่ได้ถามชาวบ้านต่างบอกว่าเกิด
อุบัติเหตุเป็นประจำ อีกทั้งภูมิทัศน์ก็ไม่
เอื้ออำนวย ต้องขึ้นเนินก่อนถึงจะเห็นรถไฟ
เพราะต้นไม้ป่าหญ้าข้างทางบังการมองเห็น ก็
ได้ รวมทั้งเตรียมประสานการรถไฟแห่งประเทศไทย
เร่งดำเนินการ.



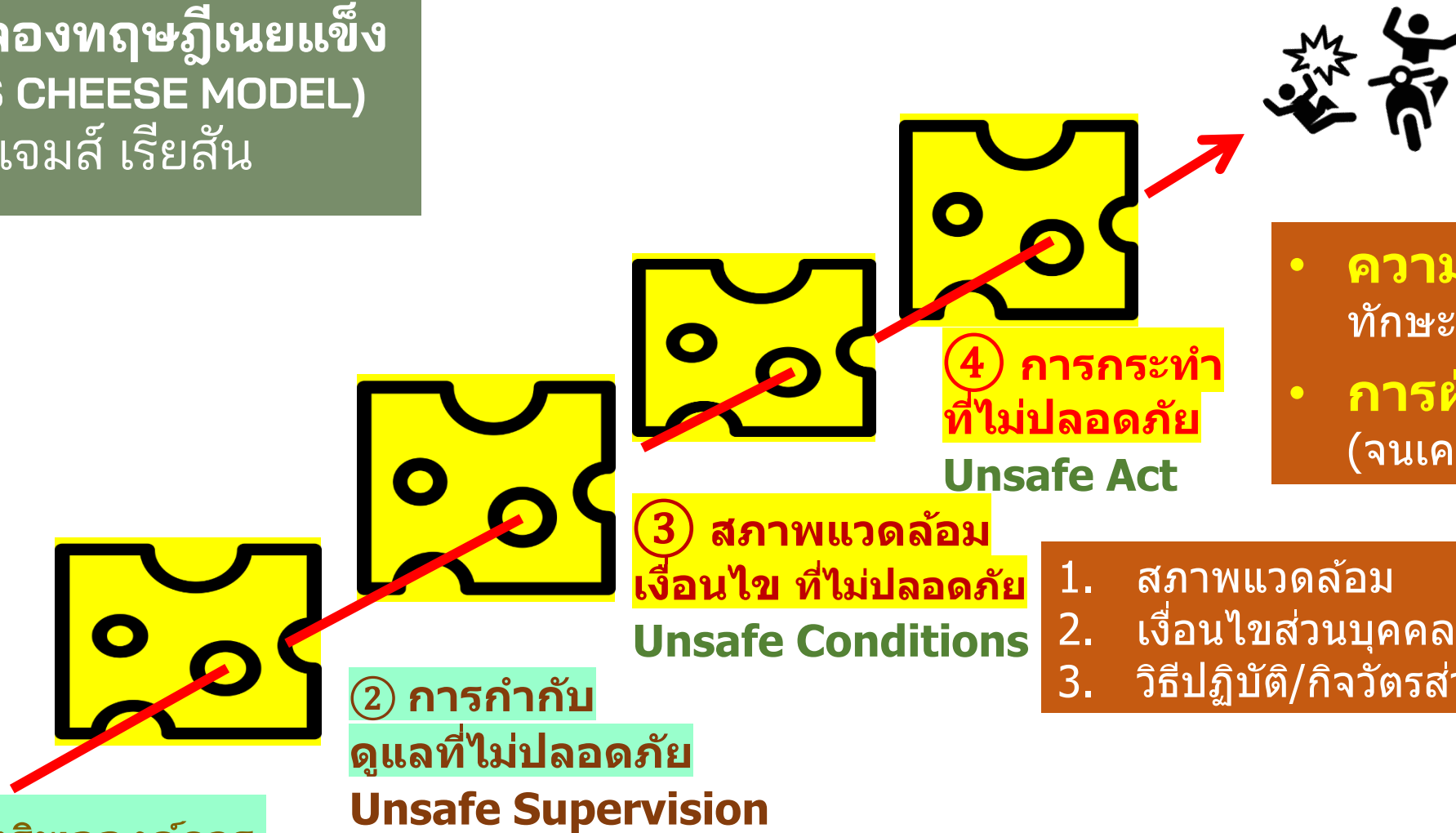
อุดรูโหว่ .. ที่จุดไหน ??

จึงจะ “ไม่เกิดซ้ำ” และมีความยั่งยืนมากที่สุด



- ทำในทุกจุด , จุดไหนพร้อมทำเลย
- จุดที่ต้องเน้นคือ 1, 2 → สร้างระบบความปลอดภัย เพื่อลดเงื่อนไข/ความผิดพลาด

แบบจำลองทฤษฎีเนยแข็ง (SWISS CHEESE MODEL) ศ.เจมส์ เรย์ลัน



① อิทธิพลองค์กร Organization Influence

1. การจัดการทรัพยากร
2. บรรยากาศในองค์กร
3. กระบวนการในองค์กร

② การกำกับ ดูแลที่ไม่ปลอดภัย Unsafe Supervision

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

③ สภาพแวดล้อม เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย Unsafe Conditions

1. สภาพแวดล้อม
2. เงื่อนไขส่วนบุคคล
3. วิธีปฏิบัติ/กิจวัตรส่วนบุคคล

④ การกระทำ ที่ไม่ปลอดภัย Unsafe Act

- ความผิดพลาด
ทักษะ, ตัดสินใจ, การรับรู้
- การฝ่าฝืน
(จนเคยชิน, ผิดปกติ)



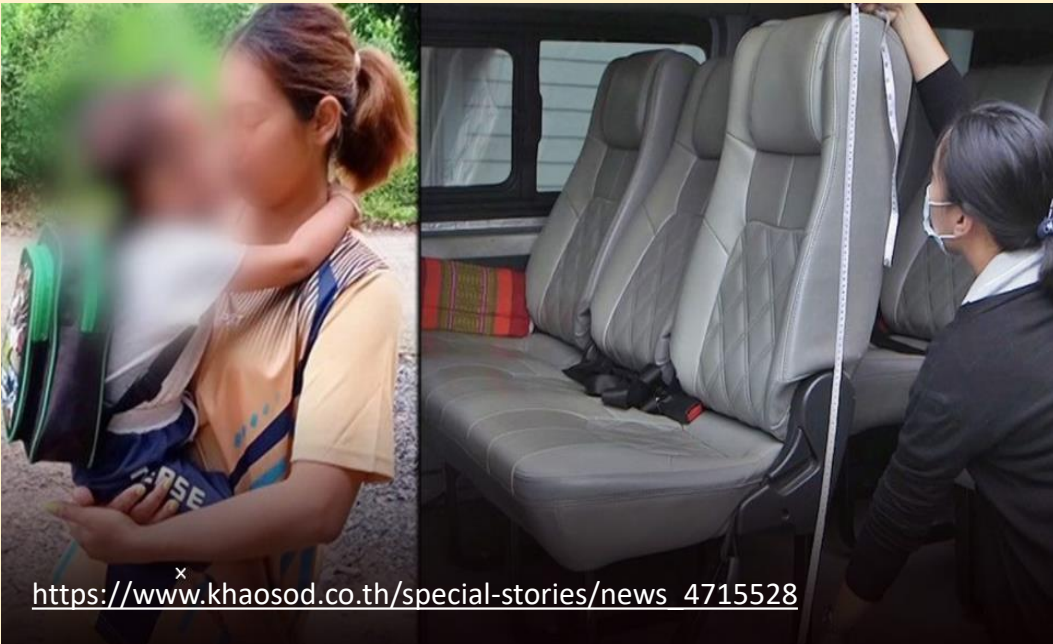
น้องกองบินเสียชีวิต หลังถูกล้มในรถ

<https://www.sanook.com/news/8231610/>

สุดย้อ "น้องกองบิน" เสียชีวิตแล้ว หลังถูกล้มในรถตู้รับส่งนักเรียน

ความคืบหน้ากรณีน้องกองบิน อายุ 2 ขวบ ถูกคุณครูของ
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ในตำบลกะทูน อำเภอพิบูล จังหวัด
นครศรีธรรมราช ล้มทิ้งไว้ภายในรถรับส่งนักเรียนเมื่อวันที่
11 สิงหาคม 2563 ตั้งแต่เวลา 07.30 น. กระทั่งมาพบตัว
อีกครั้งในเวลา 13.30 น. ภายหลังพบว่ามีอาการโคมา
เนื่องจากตับไตไม่ทำงาน ร่างกายไม่ตอบสนอง ต้องรักษา
ล่าสุดวันนี้ (15 ส.ค.63) เมื่อเวลาประมาณ 12.30 น. มี
รายงานว่า 'น้องกองบิน' เสียชีวิตแล้ว

ทีมข่าว (ข่าวสด) จำลองเหตุการณ์ขณะที่ครูเฝ้าประตูให้นักเรียนลง
จากรถ โดยมีน้องการ์ตูนวัย 3 ขวบ สูง 100 ซม. แทนน้องกองบิน และ
วัดความสูงจากพื้นของรถตู้ ถึงปลายพนักพิง 108 ซม. จากพื้นของรถตู้
ถึงเบาะนั่ง มีความสูง 43 ซม. วัดจากเบาะนั่งถึงปลายพนักพิง มีความ
สูง 72 ซม. และเมื่อน้องการ์ตูนที่มีความสูง 100 ซม. ขึ้นไปนั่งเบาะ
พบว่าขาจะลอย และปลายพนักพิง จะสูงกว่าศีรษะของน้อง ซึ่งหากวัด
จากศีรษะของน้องขึ้นไปถึงปลายพนักพิง เหลือ 28 ซม.



https://www.khaosod.co.th/special-stories/news_4715528

สลดอีกครั้ง ครูรับเด็กจากบ้าน ล้มทิ้งในรถถึงเย็น ดญ. 5 ขวบดับน้ำลายฟูมปาก!



ครูลืม ดญ. 5 ขวบ
สิ้นใจใต้เบาะรถ

https://www.khaosod.co.th/around-thailand/news_1234767

ครูพี่เลี้ยงซึ่งเป็นคนขับรถลงจากจากรถและปิดประตูไว้ แล้วก็ เดินอ้อมมาด้านหลังกระบะรถ เพื่อให้เด็ก ๆ ลง จากรถ โดยลืมไปว่า น้องแยม ที่นั่งเบาะหน้า ยังไม่ลงจากรถ จนกระทั่งถึงตอนเลิกเรียนจะมาเอารถไปส่งเด็กกลับบ้าน ก็พบว่าน้องแยมเสียชีวิตการรถไปแล้ว”

18 มิ.ย.61 รถรับ-ส่งเด็กนักเรียนของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อบต.ห้วยม่วง เสียและถูกส่งเข้าไปซ่อม, น.ส.วิจิตรา สุดคะนา ซึ่งเป็นครูพี่เลี้ยง จึงได้ใช้รถยนต์กระบะส่วนตัว ขับรถรับ-ส่งนักเรียนเอง โดยมีน้องแยม นั่งมาในเบาะด้านหน้ากับคนขับ

ส่วนแคปด้านหลังไม่มีใครนั่งมาด้วย และที่กระบะท้ายมีเด็กนักเรียนนั่งมาด้วย 5 คน และแม่บ้านอีก 1 คน เมื่อมาถึงศูนย์ฯ แล้ว

เลขที่รับ 14160	วันที่ 25 มิ.ย. 2561	เวลา 14.16 น.
ที่ มท ๐๘๑๖.๔/ว ๖๕/๐๕		
กระทรวงมหาดไทย		
กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น		
กองส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น		
เรื่อง ชักซ้อมการป้องกันและดูแลความปลอดภัยในการรับ ส่งเด็กนักเรียนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น		
เรียน ผู้ว่าราชการจังหวัด ทุกจังหวัด		
ด้วยมีการรายงานข่าวในเว็บไซต์ข่าวออนไลน์ เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑ เกี่ยวกับกรณีครูผู้ดูแลเด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัดองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งหนึ่ง ในจังหวัดขอนแก่น ได้นำรถยนต์ส่วนตัวไปรับส่งเด็กนักเรียนที่บ้านมาอยู่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก (เนื่องจากรถรับ ส่งปกติเสีย) เมื่อมาถึงศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก คาทาอาจะลืมไปเด็กลงจากรถ ต่อมาเวลา ๑๖.๓๐ น. ได้มาเปิดรถเพื่อรับส่งเด็กกลับบ้านพบเด็กนักเรียนคนดังกล่าวนอนเสียชีวิตภายในรถ คาทาน่าจะเกิดจากการขาดอากาศหายใจ เนื่องจากประตูหน้าต่างและจุดความปลอดภัยของรถชำรุด		
กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นพิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อเป็นการป้องกันและดูแลความปลอดภัยในการรับ ส่งเด็กนักเรียนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยไม่ให้เกิดเหตุการณ์ในลักษณะที่ปรากฏเป็นข่าวข้างต้นอีก จึงขอความร่วมมือจังหวัด แจ้งชักซ้อมการป้องกันและดูแลความปลอดภัยในการรับ ส่งเด็กนักเรียนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัดทุกแห่งมีกฎปฏิบัติ ดังนี้		
๑. กรณีที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจัดให้มีบริการรถรับ ส่งเด็กนักเรียนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ต้องกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยของรถรับ ส่งนักเรียนในเรื่องต่างๆ อย่างเคร่งครัด เช่น เรื่องสภาพรถรับ ส่งที่ต้องมีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย และมีการตรวจสอบสภาพรถอยู่เป็นประจำ เรื่องความปลอดภัยในการขับขี่ยและความประพฤติของพนักงานขับรถ รวมทั้งต้องมีครูผู้ดูแลเด็กผู้ดูแลเด็ก หรือผู้ที่รับผิดชอบการรับ ส่งเด็กอยู่ประจำในรถรับ ส่งทุกครั้ง เพื่อดูแลความปลอดภัยให้กับเด็กนักเรียนระหว่างการเดินทาง เป็นต้น		
๒. กำหนดให้ครูผู้ดูแลเด็ก ผู้ดูแลเด็ก หรือผู้ที่รับผิดชอบการรับ ส่งนักเรียน มีความระมัดระวัง และมีความรอบคอบในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว โดยให้คำนึงถึงความปลอดภัยของเด็กเป็นสำคัญ และต้องมีการตรวจนับจำนวนเด็กนักเรียนที่ขึ้นรถและลงจากรถรับ ส่งให้ถี่ถ้วนทุกครั้ง เพื่อป้องกันการลืมเด็กนักเรียนไว้ในรถรับ ส่ง		
๓. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้องจัดการเรียนการสอนในเรื่อง การขอความช่วยเหลือเบื้องต้นแก่เด็กนักเรียนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เพื่อให้เด็กนักเรียนสามารถแจ้งเหตุในการขอความช่วยเหลือ เช่น การกดแตร สัญญาณในรถ และวิธีการเปิดประตูรถเพื่อเปิดกระจก กรณีที่เด็กนักเรียนติดอยู่ในรถ เป็นต้น		
๔. องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นหรือศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้องมีการอบรมครูผู้ดูแลเด็ก และผู้ดูแลเด็ก ในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เพื่อให้มีความรู้และทักษะในเรื่องการจัดการความปลอดภัยในเด็กเล็ก		
เช่น วิธีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การปฏิบัติการใช้เข็มฉีดยา และการป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก เพื่อให้บุคลากรดังกล่าวสามารถช่วยเหลือเด็กนักเรียนที่ประสบเหตุได้ในเบื้องต้นก่อนนำส่งสถานพยาบาลในทันที		
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป		
ขอแสดงความนับถือ		
(นายสุวิทย์ งามชื่นงาม)		
อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น		

ตาย 54 คน/วัน

2562 ตาย → 19,904

พิการ 6,000 คน/ปี





06:02:40

30-09-2019 19:38:



รายการสด



อ.ส.พ.ท.



ร่วมแสดงความคิดเห็นผ่านรายการ 'เรื่องเล่าเช้านี้'

SMS 4838990

(3 บาท/ครั้ง)

ทำไม ถนน 4 เลนเกาะสี่ .. ถึงอันตราย



1. กลับรถได้ทุกจุดบนเกาะสี่ : เสี่ยง ชนด้านข้าง ซึ่งอันตรายมาก หรือชนท้ายรถที่กำลังจะเลี้ยว
2. ข้ามไปชนแบบ “ปะทะ” : หลับใน แสง ละสายตา หรือ เสียหลักข้ามไปชนฝั่งตรงข้ามได้เลย
3. ใช้เกาะสี่เป็นที่หยุดรอเลี้ยว หรือรอข้าม : คนเดินข้าม ถนน จยย. จะหยุดรอที่เกาะสี่, ถ้าเป็นรถจอดรอเลี้ยวจะ ล้ำเข้ามาฝั่งตรงข้าม
4. ถนนยิ่งกว้างยิ่งขับเร็ว : ถนน 4 ช่องทางเกาะสี่ จะส่งผลต่อมุมมองของคนขับรถว่าถนนโล่ง กว้าง และตัดสินใจแซงง่ายขึ้นเพราะแซงบนช่องเกาะสี่ได้

05/08/2020

05/08/2020 08:42:58

05/08/2020

08:42:58



DSD
OFF



30S



X1







เจ้าภาพ บูรณาการ (กลไกจัดการ-ศปถ.)



“เจ้าภาพ” สร้าง
สภาพแวดล้อม

Ⓐ **ทางสังคม**
B1 สังคม (รร.)
B2 กฎหมาย

Ⓑ **ทางกายภาพ**

Ⓐ พุทธิกกรรม
ปัจเจก
ผปค. จอดหน้า รร.

↓ **อันตราย
เด็กข้ามถนน**





Feedback loop : กลไก พชอ. / ศปถ. จังหวัด-อำเภอ

วิเคราะห์และนำเสนอเพื่อเกิดการมีส่วนร่วม

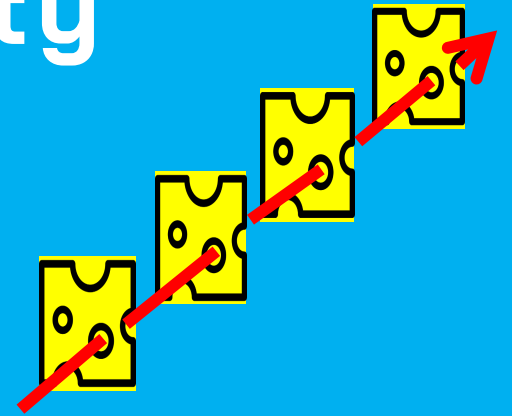
- 1. case base** เจ็บ/ตาย
- 2. ภาพรวม problem base**

เสริมกระแส/โอกาส .. ในการสร้าง “เจ้าภาพ” (ผู้มีส่วนร่วมรับผิดชอบ) **share responsibility**

1. สังคมออนไลน์ .. รับรู้ข่าวสารเร็ว เริ่มถามหา
“ความรับผิดชอบ” , ถามหา “เจ้าภาพ”

2. แหล่งข้อมูล/หลักฐาน .. มีเพิ่มและเข้าถึงได้สะดวกขึ้น ..
กล้องหน้ารถ กล้องมือถือ CCTV , channel ต่างๆ

3. เริ่มเห็นการ “ฟ้องร้อง” .. ไปที่ ผู้เกี่ยวข้อง (บุคคล/หน่วยงาน
เกี่ยวข้อง) เช่น คดีรถตู้บ้านบึง , คดีแพรวา → **Chain of responsibility**





บริษัทแมจิค รุทส์ฯ สั่งพักงานคนขับ "รถทัวร์ รถขวาปาดออกคอสะพาน" แยกพงษ์เพชร

หลังจากที่ชาวโซเชียลช่วยกันตามหาบริษัทรถทัวร์คันดังกล่าว จนทราบว่าเป็นของ บริษัท แมจิค รุทส์ จำกัด ล่าสุด JS100 จึงสอบถามไปที่ นายสุทธิชัย จงเลิศงาม กรรมการบริษัท แมจิค รุทส์ จำกัด ซึ่งแจ้งว่า ได้เรียกพนักงานขับรถทัวร์ทั้ง 5 คัน มาสอบถามและบริษัทได้สั่งพักงานคนขับทั้ง 5 คนชั่วคราว หลังจากนั้นจะเรียกตัวมา ตักเตือนและอบรมการขับรถให้มีมารยาทถูกต้องตามกฎหมายต่อไป ขอภัยผู้ใช้ เส้นทางมา ณ โอกาสนี้

คำชี้แจง ฉบับที่ 2

กรณีพนักงานรักษาความปลอดภัยมีพฤติกรรมไม่เหมาะสม

23 สิงหาคม 2562

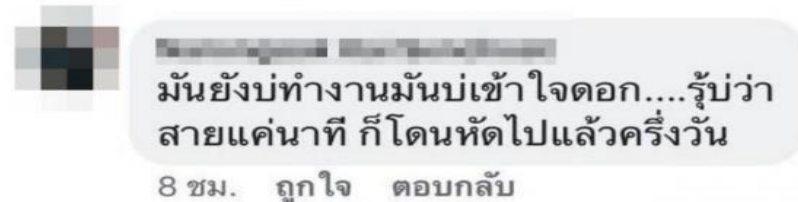
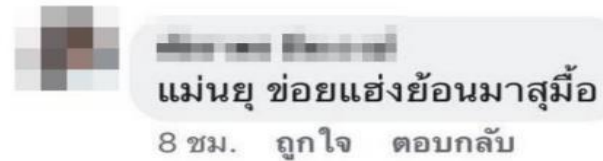
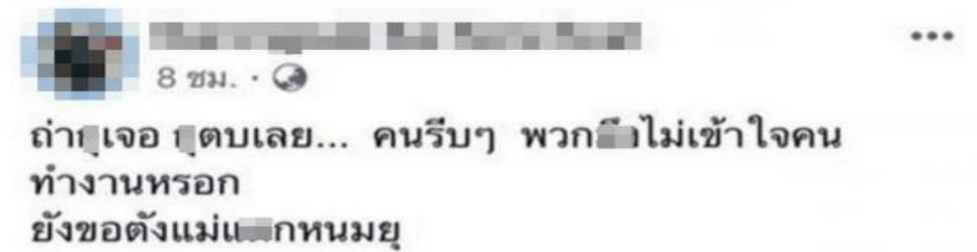
ตามที่ได้มีการร้องเรียนมาทางบริษัทฯ ถึงพฤติกรรมของพนักงานรักษาความปลอดภัยที่เฝ้าระวังเกี่ยวกับ นักศึกษาท่านหนึ่งผ่านทาง Facebook ด้วยข้อความที่รุนแรงและเป็นการกระทำที่ไม่สมควร อีกทั้งจัดตั้งกองหมายการจราจรทางบก จึงส่งผลให้เสื่อมเสียแก่ทางบริษัทฯ เป็นอย่างมาก

บริษัทฯ ต้องขอภัยเป็นอย่างยิ่งต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและขอเรียนชี้แจงว่า บริษัทฯ ไม่นิ่งนอนใจ และได้เรียกพนักงานรักษาความปลอดภัยคนดังกล่าวมาลงโทษ **ทัณฑ์โทษ** จากการเป็นพนักงานของบริษัทฯ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 สิงหาคม 2562

บริษัทฯ ขออภัยและขอโทษ พร้อมทั้งขออภัยต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นมา ณ ที่นี้ บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปรับปรุงการควบคุมพนักงานให้รัดกุมมากยิ่งขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์เช่นนี้อีกต่อไป ขอขอบคุณทุกความคิดเห็นและทุกคำแนะนำเพื่อนำไปปรับปรุงการปฏิบัติงานให้ดียิ่งขึ้น



บริษัทไล่่ออกแล้ว ‘รปภ.’ ขู่ตบ ‘น้องมะลิ’ ไล่รถวิ่งบนทางเท้า



https://www.matichon.co.th/news-monitor/news_1639431

ด่วน! บริษัทไล่ออก "หนุ่มแว่นหัวร้อน" ดูหมิ่นประเทศไทย หลังคลิปแชร์ว่อนเน็ต



KASA Development

1 ชม. · 🌐



บริษัท กาซ่า ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ได้จัดตั้งในประเทศไทยและได้ดำเนินกิจการเป็นไปตามกฎหมายไทยตลอดมา บริษัทฯเคารพและเชิดชูในสถาบันชาติ ศาสนาและพระมหากษัตริย์อย่างสูงสุด

จากเหตุการณ์ตามคลิปที่โพสลงสื่อ social media ต่างๆ ซึ่งมีพนักงานของบริษัท กาซ่า ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ใช้คำพูดและแสดงกริยาก้าวร้าวรุนแรง รวมถึงหมิ่นประเทศไทยและสถาบันพระมหากษัตริย์ ทางบริษัทฯรู้สึกเสียใจเป็นอย่างยิ่งต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

บริษัทฯได้มีการตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเหตุการณ์ดังกล่าวและมีมติเป็นเอกฉันท์ให้พนักงานดังกล่าวพ้นสภาพการเป็นพนักงาน ตามมาตรการและระเบียบบริษัทฯ โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 23 ตุลาคม 2562 เป็นต้นไป

บริษัทฯกราบขออภัยมา ณ โอกาสนี้ค่ะ

<https://www.sanook.com/news/7931698/>



<https://news.mthai.com/general-news/676779.html>

ศาลพิพากษาให้ บขส.ชดใช้ 26 ล้าน คดีรถตู้ชน

ศาลพิพากษาให้ **บขส.**
ชดใช้ 26 ล้าน คดีรถตู้ชน
กระบะ



ศาลชั้นต้นจังหวัดจันทบุรีพิพากษาคดีรถตู้โดยสารสายกรุงเทพ-จันทบุรี
หลับใน ก่อนพุ่งชนรถกระบะ ทำให้มีผู้เสียชีวิต 25 ราย โดยยกฟ้องรถตู้
แต่ให้บริษัท บขส. เป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทน 26 ล้านบาท

เปิดคำพิพากษาแพ่งฎีกา'คดีแพรวา'
แก้พิพากษาอุทธรณ์ให้ชัดใช้เหยื่อ
ตามศาลชั้นต้นกว่า 24 ล้านบาท



<https://www.thaipost.net/main/detail/41219>

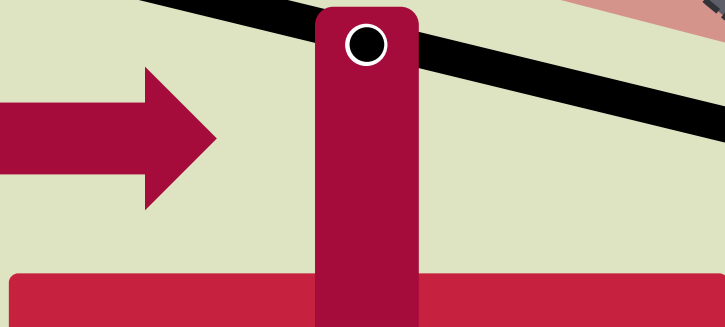
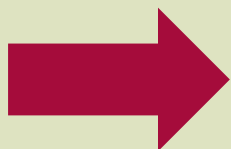
เห็นว่าในวันเกิดเหตุจำเลยที่ 4 ทราบดีอยู่แล้วว่าจำเลยที่ 1 ยังเป็น
ผู้เยาว์ไม่มีใบอนุญาตขับรถตามกฎหมาย ย่อมต้องตระหนักกว่าการที่
จำเลยที่ 1 ไม่มีใบอนุญาตขับรถอาจเสี่ยงต่อการก่อให้เกิดอันตรายแก่
ชีวิตหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นได้ แต่จำเลยที่ยังรู้เห็นยินยอมให้นำ
รถยนต์ที่ตนครอบครองอยู่ไปขับซึ่งหากจำเลยที่ 4 ไม่รู้เห็นยินยอม
เช่นนั้นความเสียหายคงไม่เกิดขึ้น จำเลยที่ 4 จึงต้องรับผิดชอบใน
ผลแห่งการละเมิดของจำเลยที่ 1 ด้วย เมื่อพิจารณาตาม
ข้อเท็จจริงที่ศาลชั้นต้นวินิจฉัยเป็นยุติแล้วว่าจำเลยที่ 4 ทราบว่า
จำเลยที่ 1 เป็นผู้เยาว์ไม่มีใบอนุญาตขับรถในช่วงเวลานั้นจำเลยที่ 4
จะต้องยับยั้งไม่ให้จำเลยที่ 1 ขับรถยนต์ออกไปหรือต้องห้ามปราม
จำเลยที่ 1 ในทันทีหรือต้องรีบโทรศัพท์ติดต่อให้จำเลยที่ 1 นำรถยนต์
กลับเมื่อคืนโดยเร็ว แต่จำเลยที่ 4 ก็ไม่ได้ดำเนินการใดๆ เป็นการไม่
เอาใจใส่ว่าจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นผู้เยาว์จะขับรถไปเสี่ยงแก่การเกิด
อุบัติเหตุ จำเลยที่ 4 ซึ่งเป็นผู้รับดูแลจำเลยที่ 1 ผู้เยาว์โดยปริยายจึง
ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร

↑ เพิ่มมาตรการ
↑ ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง



มาตรการ
บริหารจัดการ

ขยับ **จุดคานงัด**
ให้ชิดกับปัญหา
(ท้องถิ่น ชุมชน องค์กร)



มาแล้วขับ
ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ฝ่าไฟแดง
โทร-ขับ ขับรถประมาท
ไม่มีใบขับขี่ ง่วงแล้วขับ
ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด
เด็กขี่ จยย. ย้อนศร
แข่งที่คับขัน ตัดหน้ากระชั้นชิด
ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ฝ่าไฟแดง
ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ไม่มีใบขับขี่
ย้อนศร โทร-ขับ
ชนท้าย

เสียชีวิต 22,356 ราย

บาดเจ็บ 388,073 ราย



บันไดผลลัพท์.. การขับเคลื่อนงาน สู่เป้าหมายระยะต่าง ๆ และการวัดผล (การเปลี่ยนแปลง)

พัฒนาระบบกลไกจัดการ

“เจ้าภาพ”เชิงระบบ (บูรณาการ) → สร้าง
“เจ้าภาพ”ปฏิบัติการ Action Unit

ศปช.
จังหวัด

ศปช.
อำเภอ

ศปช.
อปท.



สร้าง “**สภาพแวดล้อม**”
ให้เอื้อความปลอดภัย

จัดการปรับปรุงแก้ไข
พัฒนา ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่
เอื้อให้เกิดความปลอดภัย
ทางถนน

มาตรการ “**สังคม**”

- มาตรการองค์กร
สร้างการเรียนรู้
- มาตรการ/กติกาสังคม
- มาตรการกฎหมาย

มาตรการ “**กายภาพ**”

- จุดเสี่ยง/อันตราย
- Traffic calming
- ยานพาหนะปลอดภัย

ปรับเปลี่ยน “**พฤติกรรม**”
ในการใช้รถใช้ถนน

พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ
ที่สอดคล้องกับบริบท
ของพื้นที่

- หมวกกันน็อค
- ดื่ม/เมา-ขับ
- ขับเร็ว
- ย้อนศร
- ฯลฯ

ลดความสูญเสีย
อุบัติเหตุทางถนน

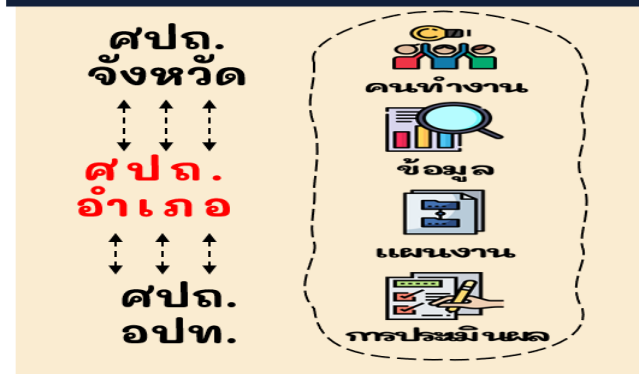
- บาดเจ็บ
- เสียชีวิต
- พิกار



บันไดผลลัพท์.. การขับเคลื่อนงาน สู่เป้าหมายระยะต่าง ๆ และการวัดผล (การเปลี่ยนแปลง)

พัฒนาระบบกลไกจัดการ

“เจ้าภาพ”เชิงระบบ (บูรณาการ) → สร้าง “เจ้าภาพ”ปฏิบัติการ Action Unit



สร้าง “**สภาพแวดล้อม**” ให้เอื้อความปลอดภัย

จัดการปรับปรุงแก้ไข พัฒนา ปักจี้สิ่งแวดลอมที่เอื้อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน

- **มาตรการ “สังคม”**
 - มาตรการองค์กร
 - สร้างการเรียนรู้
 - มาตรการ/กติกาสังคม
 - มาตรการกฎหมาย
- **มาตรการ “กายภาพ”**
 - จุดเสี่ยง/อันตราย
 - Traffic calming
 - ยานพาหนะปลอดภัย

ปรับเปลี่ยน “**พฤติกรรม**” ในการใช้รถใช้ถนน

พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่

- หมวกกันน็อค
- ดื่ม/เมา-ขับ
- ขับเร็ว
- ย้อนศร
- ฯลฯ

ลดความสูญเสีย อุบัติเหตุทางถนน

- บาดเจ็บ
- เสียชีวิต
- พิการ

Feed back loop : กลไก พชอ. / ศปท. จังหวัด-อำเภอ

วิเคราะห์และนำเสนอเพื่อมีส่วนร่วม

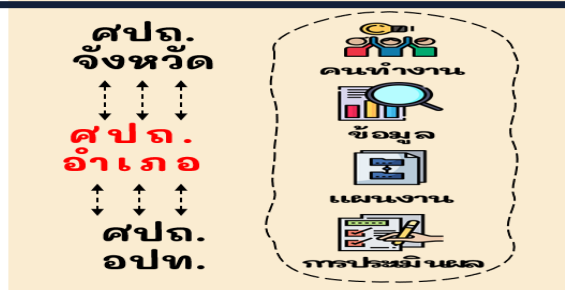
1. case base เจ็บ/ตาย
2. ภาพรวม problem base



บันไดผลลัพท์.. การขับเคลื่อนงาน สู่เป้าหมายระยะต่าง ๆ และการวัดผล (การเปลี่ยนแปลง)

พัฒนาระบบกลไกจัดการ

“เจ้าภาพ”เชิงระบบ (บูรณาการ) → สร้าง “เจ้าภาพ”ปฏิบัติการ Action Unit



สร้าง “สภาพแวดล้อม” ให้เอื้อความปลอดภัย

จัดการปรับปรุงแก้ไข พัฒนา ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เอื้อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน

มาตรการ “สังคม”

- มาตรการองค์กร
- มาตรการเรียนรู้อุบัติเหตุ
- มาตรการรณรงค์
- มาตรการกฎหมาย

มาตรการ “กายภาพ”

- จุดเสี่ยง/อันตราย
- Traffic calming
- ยานพาหนะปลอดภัย

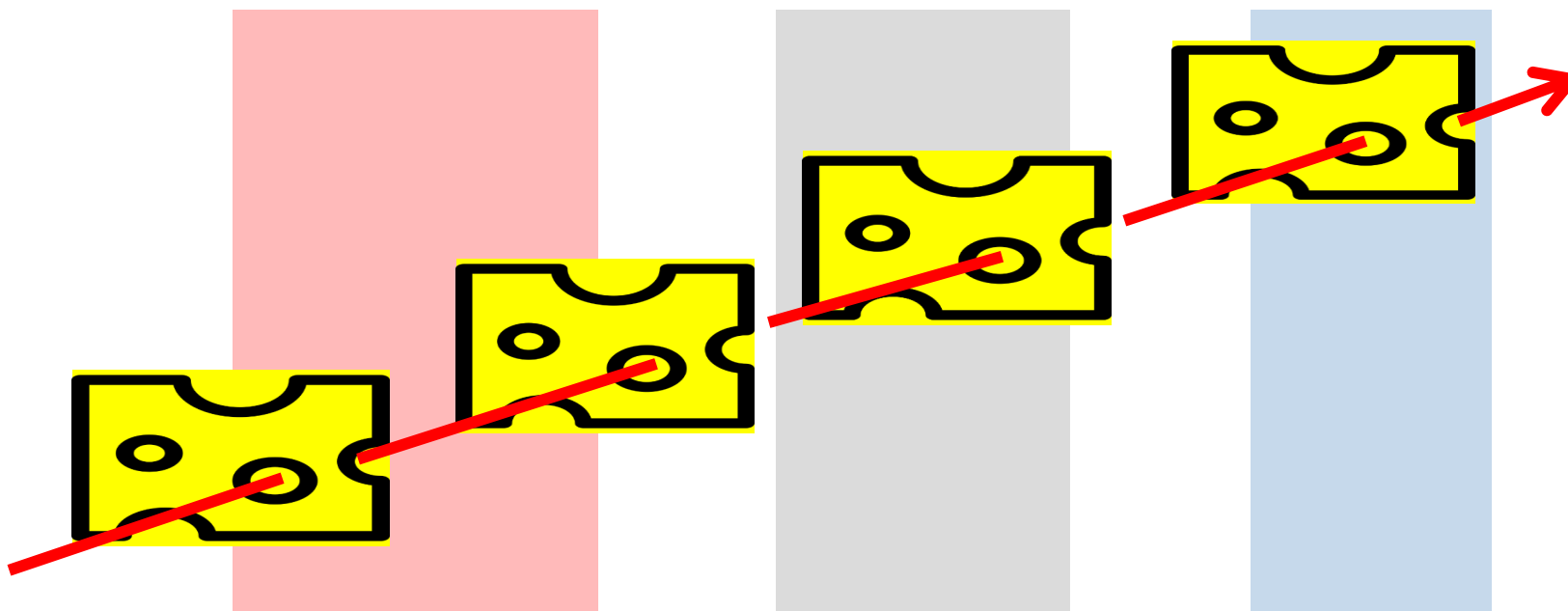
ปรับเปลี่ยน “พฤติกรรม” ในการใช้รถใช้ถนน

พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่

- ☐ หมวกกันน็อค
- ☐ ดื่ม/เมา-ขับ
- ☐ ขับเร็ว
- ☐ ย้อนศร
- ☐ ฯลฯ

ลดความสูญเสีย อุบัติเหตุทางถนน

- ☐ บาดเจ็บ
- ☐ เสียชีวิต
- ☐ พิกัด



ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554



นปถ-ศปถ.
ส่วนกลาง



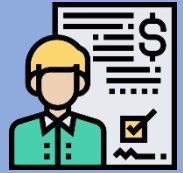
ระเบียบ/ข้อสั่งการ

A. กลไกการทำงาน

- พัฒนาบุคลากร (กรรมการ/อนุกรรมการ)
- ระบบข้อมูลสารสนเทศ
- แผนงานบูรณาการ
- กำกับติดตามประเมินผล
- ฯลฯ

B. ประเด็นความเสี่ยง

- พฤติกรรมเสี่ยง (หมวกฯ/เมา/เร็ว/ชลฯ)
- กายภาพเสี่ยง (จุดเสี่ยง/จุดอันตราย)
- ยานพาหนะ (จยย., รถนักเรียน ฯ)



ศปถ.
จังหวัด

เชื่อมบน

คณะอนุกรรมการ

เชื่อมล่าง

คณะทำงาน
ระบบข้อมูล
มีแผนจัดการความเสี่ยงสำคัญ
มีการติดตามประเมินผล

ศปถ.อำเภอ
พชอ.

ศปถ.
อปท.

เจ้าภาพหลัก

สถานศึกษา (รร./ศพด.)
สถานประกอบการ
ชุมชน ฯลฯ

สภาพแวดล้อม

สังคมและกฎหมาย

กายภาพ

พฤติกรรมเสี่ยง

(ตามบริบทพื้นที่)
คน - รถ - ถนน

ลดการบาดเจ็บ
เสียชีวิต

Feedback loop สะท้อนข้อมูล