

รายงานส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยันเพื่อช่วยเหลือ
ประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

จัดทำโดย นายประสิทธิ์ พลกล้า

ตำแหน่ง เจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยชำนาญการ

สังกัด สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๓๘
สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

๑. หัวข้อ การจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยันเพื่อช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

๒. ความสำคัญของการศึกษา / ที่มีของการนำเสนอ

ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครมีการใช้รถในท้องถนนจำนวนมาก เฉพาะจำนวนรถที่จดทะเบียนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ นั้น มีจำนวนยอดสะสมสูงถึง ๑๑,๐๕๙,๙๖๒ คัน (ที่มา กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก) ยังไม่รวมรถที่จดทะเบียนในเขตปริมณฑล และรถจากต่างจังหวัดที่นำเข้ามาใช้ในพื้นที่ ซึ่งจะทำให้ยอดรถที่ใช้กันอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครสูงมากยิ่งขึ้นกว่านี้ สิ่งที่ตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้คือ การเกิดอุบัติเหตุในท้องถนน

การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้น เป็นสิ่งที่ไม่สามารถป้องกันได้ทั้งหมดไม่ว่าอุบัติเหตุจะเกิดจาก การไม่เคารพกฎจราจร ความไม่พร้อมของผู้ขับขี่ การเสพของมีนเมา การพักผ่อนไม่เพียงพอ ความไม่สมบูรณ์ของตัวรถ สภาพผิวจราจรที่ไม่สมบูรณ์ หรือเกิดจากสาเหตุอื่นใดก็ตาม ผลที่ตามมาคือมีประชาชนได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุดังกล่าว ซึ่งมีประชาชนได้รับผลกระทบเป็นจำนวนมาก โดยในแต่ละปีมีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสะสม ตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ ดังนี้

ช่วงระยะเวลา	จำนวนผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน	
	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้บาดเจ็บ (คน)
(ม.ค.-ธ.ค.) ๒๕๖๑	๘๙๕	๑๐๑,๖๖๒
(ม.ค.-ธ.ค.) ๒๕๖๒	๙๔๗	๑๑๒,๘๑๗
(ม.ค.-ธ.ค.) ๒๕๖๓	๙๒๓	๑๐๘,๗๖๓
(ม.ค.-มี.ค.) ๒๕๖๔	๒๐๖	๒๕,๙๓๕

ตาราง แสดงจำนวนผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครสะสม ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ โดยมีประมาณการทางสถิติระบุไว้ว่า ๒๐ เปอร์เซนต์ เป็นอุบัติเหตุจากรถยนต์ (ที่มา ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ThaiRSC)

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นย่อมมีผู้ประสบภัย ซึ่งมีลักษณะอาการบาดเจ็บแตกต่างกันออกไป โดยส่วนมากประชาชนผู้พบเหตุที่ไม่สามารถให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยด้วยตนเองได้ จะโทรแจ้งที่หมายโทรศัพท์ ตามตาราง แสดงหมายเลขโทรศัพท์ของหน่วยงานที่ประชาชนใช้ในการแจ้งเหตุเมื่อเกิดอุบัติเหตุในท้องถนน หมายเลขใดหมายเลขหนึ่ง ดังนี้

หมายเลขโทรศัพท์	หน่วยงาน
๑๙๑	ตำรวจ เหตุด่วนเหตุร้าย
๑๖๔๖	ศูนย์เอร์ราวิธ บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร
๑๕๕๔	กู้ชีพ หน่วยแพทย์กู้ชีวิต วชิรพยาบาล
๑๖๖๙	แพทย์ฉุกเฉิน
๑๙๙	ดับเพลิง เหตุเพลิงไหม้ และภัยอื่นๆ
๑๘๐๘	จส.๑๐๐ อุบัติเหตุบนท้องถนน

ตาราง แสดงหมายเลขโทรศัพท์ของหน่วยงานที่ประชาชนใช้ในการแจ้งเหตุเมื่อเกิดอุบัติเหตุในท้องถนน

หลังจากรับแจ้งเหตุแล้วแต่ละหน่วยงานและหน่วยเครือข่ายต่างๆ จะมีประสานผ่านเครือข่ายวิทยุ และส่งหน่วยปฏิบัติลงไปยังจุดเกิดเหตุตามภารกิจงานที่ต้องดำเนินการ โดยมีลักษณะภารกิจและหน่วยปฏิบัติที่ลงพื้นที่ที่พบเห็นได้บ่อยในปัจจุบันได้แก่

ลักษณะภารกิจ	หน่วยงาน หรือหน่วยปฏิบัติ ที่ส่งกำลังลงพื้นที่ ในปัจจุบัน
คดีความ	ตำรวจ และ ตัวแทนจาก บริษัทประกันชีวิต
รถพยาบาลฉุกเฉิน	จากจุดจอดรถ ของอาสาสมัครและมูลนิธิ
รถพยาบาลฉุกเฉิน ในระดับที่สูงขึ้น	จาก โรงพยาบาลของกรุงเทพมหานคร หรือโรงพยาบาลของรัฐ
ตัดถ่างและ ค้ำยัน กรณี มีผู้ติดค้างในตัวรถ	หน่วยอาสาสมัคร บางหน่วย หรือ มูลนิธิ บางหน่วย ที่มีอุปกรณ์
ดับเพลิง	รถของหน่วยอาสาสมัคร หรือ รถดับเพลิง จาก สำนักป้องกัน ใน กรณีที่แจ้งว่ามีเหตุเพลิงไหม้ หรือเสี่ยงเกิดอันตรายอื่นๆ ตามคำร้องขอ

ตาราง แสดงลักษณะภารกิจและหน่วยปฏิบัติที่ลงพื้นที่กรณีเกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

ในกรณีอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้น หน่วยแรกที่ไปถึง คือ หน่วยอาสาสมัครที่ใช้รถจักรยานยนต์เคลื่อนที่เร็ว เพื่อตรวจสอบประเมินอาการเบื้องต้น ตามด้วยรถพยาบาลสำหรับนำส่งผู้ประสบภัย ตำรวจสำหรับดูแลคดีความ ในกรณีที่มีเหตุเพลิงไหม้หรือมีความเสี่ยงที่จะเกิดเหตุเพลิงไหม้ สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจะส่งรถดับเพลิงเข้าร่วมในภารกิจด้วยเช่นกัน

ในสถานการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนนที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตนั้น ผู้ประสบภัยส่วนหนึ่งจะยังไม่เสียชีวิตในทันที แต่เนื่องจากสภาพของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเมื่อมีการชนแล้วรถยนต์เสียรูปทรง หนีบอัดตัว

ผู้ประสบภัยให้ติดอยู่ในตัวรถไม่สามารถช่วยเหลือออกมาได้ง่าย การที่ผู้ประสบภัยติดค้างอยู่ที่นรตเป็นเวลานานมักจะส่งผลให้อาการบาดเจ็บรุนแรงขึ้นจนถึงกับกับเสียชีวิต ถึงแม้หน่วยปฏิบัติจะมีโรงพยาบาล ทั้งของกรุงเทพมหานครเองและของเครือข่ายอาสาสมัคร ก็เป็นเพียงเฉพาะทีมทางการแพทย์เท่านั้น ไม่ได้มี อุปกรณ์พิเศษเฉพาะสำหรับภารกิจตัดถ่างและค้ำยันตัวรถเพื่อนำผู้ประสบภัยออกมาจากตัวรถโดยเร็ว

ในปัจจุบันมีทีมปฏิบัติการกิจการตัดถ่างและค้ำยันเพื่อช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน มีจำนวนน้อยมากถึงขั้นขาดแคลน ถึงแม้จะมีหน่วยอาสาสมัครบรรเทาสาธารณภัยบางหน่วยที่พอมีเงินทุนอยู่บ้างได้พยายามดำเนินการในภารกิจนี้ แต่ยังไม่ทั่วถึงครอบคลุมทั้งเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับการการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนในระหว่างดำเนินการช่วยเหลือ ซึ่งบ่งบอกถึงการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย

สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยงานในสังกัดกรุงเทพมหานคร มีภารกิจในการป้องกันและบรรเทาความรุนแรงจากภัยต่างๆ ที่เกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อประชาชนในเขตพื้นที่รับผิดชอบ อีกทั้งยังต้องมีการเตรียมตัวเพื่อรับมือเหตุสาธารณภัยขนาดใหญ่เช่นเหตุอาคารถล่ม เหตุแผ่นดินไหว ซึ่งต้องมีการเตรียมอุปกรณ์ประเภทเดียวกันที่จะใช้ในการตัดถ่างและค้ำยันสำหรับอุบัติเหตุในรถยนต์อยู่แล้ว ผู้ศึกษาจึงมีแนวคิดว่าจะมีการขยายขอบเขตการช่วยเหลือประชาชนให้ครอบคลุมมากขึ้นด้วย การจัดตั้งทีมสำหรับปฏิบัติการกิจการตัดถ่างและค้ำยันเพื่อช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนนขึ้นมา ซึ่งนอกจากเป็นการช่วยเหลือประชาชนให้ปลอดภัยแล้วยังส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กร สร้างความเชื่อมั่นให้ประชาชนให้มากยิ่งขึ้น และยังเป็นโอกาสให้เจ้าหน้าที่ได้ฝึกซ้อมการใช้งานอุปกรณ์กู้ภัยอีกทางหนึ่งด้วย อีกทั้งการดำเนินการในเรื่องนี้ยังสอดคล้องกับยุทธศาสตร์กรุงเทพมหานคร ที่ ๑ มหานครปลอดภัย มิติที่ ๑.๔ ปลอดภัยพิบัติ อีกด้วย

๓. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้งาน
๒. เพื่อให้เจ้าหน้าที่ได้ฝึกซ้อมการใช้งานอุปกรณ์กู้ภัย รองรับกรณีเกิดเหตุสาธารณภัยในขนาดใหญ่กว่า เช่นเหตุอาคารถล่ม
๓. เพื่อสร้างภาพลักษณ์องค์กร สร้างความเชื่อมั่นของประชาชนต่อกรุงเทพมหานคร

๔. เป้าหมาย

จัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยันเพื่อช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน จำนวน ๖ ทีม ภายในปี ๒๕๖๕

๕. แนวคิด / หลักการที่ใช้ในการศึกษา

๕.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมขององค์กร (SWOT Analysis)

SWOT เป็นตัวย่อที่มีความหมายดังนี้

Strengths – จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบขององค์กร (ปัจจัยภายใน)

Weaknesses – จุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบขององค์กร (ปัจจัยภายใน)

Opportunities – โอกาสที่จะทำให้องค์กรดำเนินการได้(ปัจจัยภายนอก)

Threats - อุปสรรค ข้อจำกัด หรือปัจจัยที่คุกคามการดำเนินงานขององค์กร (ปัจจัยภายนอก)

หลักการสำคัญของ SWOT ก็คือการวิเคราะห์โดยการสำรวจจากสภาพการณ์ ๒ ด้าน คือ สภาพการณ์ภายในและสภาพการณ์ภายนอก (Situation Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อให้รู้ตนเอง (รู้เรา) รู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) ชัดเจน และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ภายนอกองค์กรทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีต่อองค์กรธุรกิจ และจุดแข็ง จุดอ่อน และความสามารถ ด้านต่าง ๆ ที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์และการดำเนินตามกลยุทธ์ขององค์กรที่เหมาะสมต่อไป

ขั้นตอนการประเมินสภาพแวดล้อมภายในองค์กร

การประเมินสภาพแวดล้อมภายในองค์กรจะเกี่ยวกับการวิเคราะห์และพิจารณาทรัพยากรและความสามารถภายในองค์กรทุก ๆ ด้าน เพื่อที่จะระบุจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร แหล่งที่มาเบื้องต้นของข้อมูลเพื่อการประเมินสภาพแวดล้อมภายใน คือระบบข้อมูลเพื่อการบริหาร ที่ครอบคลุมทุกด้าน ทั้งในด้านโครงสร้างระบบ ระเบียบ วิธีปฏิบัติงาน บรรยากาศในการทำงานและทรัพยากรในการบริหาร (คน เงิน วัสดุการจัดการ) รวมถึงการพิจารณาผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ขององค์กรเพื่อที่จะเข้าใจสถานการณ์และผลกลยุทธ์ก่อนหน้านี้ด้วย

- จุดแข็งขององค์กร (S-Strengths) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ภายในองค์กรนั่นเอง ว่าปัจจัยใดภายในองค์กรที่เป็นข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นขององค์กรที่องค์กรควรนำมาใช้ในการพัฒนาองค์กรได้ และควรดำรงไว้เพื่อการเสริมสร้างความเข้มแข็งขององค์กร

- จุดอ่อนขององค์กร (W-Weaknesses) เป็นการวิเคราะห์ ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ภายในจากมุมมอง ของผู้ที่อยู่ภายในองค์กรนั้น ๆ เองว่าปัจจัยภายในองค์กรที่เป็นจุดด้อย ข้อเสียเปรียบขององค์กรที่ควรปรับปรุงให้ดีขึ้นหรือขจัดให้หมดไป อันจะเป็นประโยชน์ต่อองค์กร

ขั้นตอนการประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร

ภายใต้การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรนั้น สามารถค้นหาโอกาสและอุปสรรคทางการดำเนินงาน ขององค์กรที่ได้รับผลกระทบจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจทั้งในและระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการดำเนินงานขององค์กร เช่น อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ นโยบายการเงิน การงบประมาณ สภาพแวดล้อมทางสังคม และสภาพแวดล้อมทางการเมือง และสภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี

- โอกาสทางสภาพแวดล้อม (O-Opportunities) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กร ปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบประโยชน์ ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการดำเนินการ

ขององค์กรในระดับมหภาค และองค์กรสามารถถ่วงดุลข้อดีเหล่านี้มาเสริมสร้างให้หน่วยงานเข้มแข็งขึ้น สามารถส่งเสริมให้ดำเนินภารกิจให้บรรลุตามเป้าหมายได้

- อุปสรรคทางสภาพแวดล้อม (T-Threats) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบต่อในระดับมหภาค ในทางที่จะก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางตรง และทางอ้อม ซึ่งองค์กรจะต้องหลีกเลี่ยงหรือปรับสภาพองค์กรให้มีความแข็งแกร่งพร้อมที่จะเผชิญแรงกระทบดังกล่าวได้

การระบุสถานการณ์และเลือกใช้กลยุทธ์จากการประเมินสภาพแวดล้อม

เมื่อได้ข้อมูลเกี่ยวกับ จุดแข็ง-จุดอ่อน โอกาส-อุปสรรคแล้ว ให้นำจุดแข็ง-จุดอ่อนภายในมาเปรียบเทียบกับ โอกาส-อุปสรรค จากภายนอกเพื่อดูว่าองค์กรกำลังเผชิญสถานการณ์เช่นใด และภายใต้สถานการณ์เช่นนั้นองค์กรควรจะทำอย่างไร โดยทั่วไปในการวิเคราะห์ SWOT ดังกล่าวนี้องค์กรจะอยู่ในสถานการณ์ ๔ รูปแบบ ดังนี้

สถานการณ์ที่ ๑ (จุดแข็ง-โอกาส) สถานการณ์นี้เป็นสถานการณ์ที่พึงปรารถนาที่สุด ดังนั้น ผู้บริหารขององค์กรควรกำหนดกลยุทธ์ในเชิงรุก (Aggressive –Strategy) เพื่อดึงเอาจุดแข็งที่มีอยู่มาเสริมสร้างและปรับใช้และฉกฉวยโอกาสต่าง ๆ ที่เปิด และหาประโยชน์อย่างเต็มที่

สถานการณ์ที่ ๒ (จุดอ่อน-ภัยอุปสรรค) สถานการณ์นี้เป็น สถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุด เนื่องจาก องค์กรกำลังเผชิญอยู่กับอุปสรรคจากภายนอกและมีปัญหาจุดอ่อนภายในหลายประการ ดังนั้นทางเลือกที่ดีที่สุดคือกลยุทธ์การตั้งรับหรือป้องกันตัว (Defensive Strategy) เพื่อพยายามลดหรือหลบหลีก ภัยอุปสรรค ต่างๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ตลอดจนหามาตรการที่จะทำให้องค์กรเกิดความสูญเสียที่น้อยที่สุด

สถานการณ์ที่ ๓ (จุดอ่อน-โอกาส) สถานการณ์องค์กรมีโอกาเป็นข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันอยู่หลายประการ แต่ติดขัดอยู่ตรงที่มีปัญหาอุปสรรคที่เป็นจุดอ่อนอยู่หลายอย่างเช่นกัน ดังนั้นทางออกคือกลยุทธ์การพลิกตัว (Turnaround-oriented Strategy) เพื่อขจัดหรือแก้ไขจุดอ่อนภายในต่าง ๆ ให้พร้อมที่จะฉกฉวยโอกาสต่าง ๆ ที่เปิดให้

สถานการณ์ที่ ๔ (จุดแข็ง-อุปสรรค) สถานการณ์นี้เกิดขึ้นจากการที่สภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงาน แต่ตัวองค์กรมีข้อได้เปรียบที่เป็นจุดแข็งหลายประการ ดังนั้น แทนที่จะรอจนกระทั่งสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป ก็สามารถที่จะเลือกกลยุทธ์การแตกตัวหรือขยายขอบข่ายกิจการ (Diversification Strategy) เพื่อใช้ประโยชน์จากจุดแข็งที่มีสร้างโอกาสในระยะยาวด้านอื่น ๆ แทน

ผู้ศึกษาได้วิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กร ของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในปัจจุบันโดยใช้เครื่องมือ SWOT Analysis ในกรณี การจัดทีมตัดถ่างและค้ายันเพื่อช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน หรือในอีกชื่อหนึ่งคือ ทีมกู้ภัยบนท้องถนน ได้ผลดังนี้

สภาพแวดล้อมภายใน	
จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<p>๑ ด้านกฎหมายและระเบียบ</p> <p>มีกฎหมายรองรับให้อำนาจหน้าที่กับสำนักป้องกันและบรรเทาภัย ในการดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุสาธารณภัย จากอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งเป็น สาธารณภัยประเภท ภัยจากการคมนาคมและขนส่ง</p>	<p>๑ ความตระหนักรู้ในภารกิจ</p> <p>เนื่องด้วยภารกิจตัดถ่างและค้ำยันสำหรับการช่วยเหลือผู้ประสบภัยบนท้องถนน เป็นภารกิจที่สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยไม่เคยทำมาก่อน นับตั้งแต่ยุคก่อนถ่ายโอนภารกิจจาก สำนัก - งานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้นมา และยังไม่เคยถูกระบุว่าเป็นหน้าที่รับผิดชอบ จึงทำให้ขาดความตระหนักรู้ว่าภารกิจนี้ คือส่วนหนึ่งของการบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งเป็นความเดือดร้อนของของประชาชน</p>
<p>๒ ด้านบุคลากร</p> <p>สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีบุคลากรที่ผ่านการฝึกในด้านการดับเพลิงและกู้ภัยตามหลักสูตรการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยขั้นพื้นฐาน ๖ เดือน ซึ่งทำหน้าที่เป็นหน่วยตอบโต้เหตุฉุกเฉิน กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ตามสถานีดับเพลิงและกู้ภัยทั่วกรุงเทพมหานคร และพร้อมออกกระงับเหตุตลอด ๒๔ ชั่วโมง</p>	<p>๒ ด้านความรู้เกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์เฉพาะทาง</p> <p>สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ยังไม่มีความรู้เฉพาะทาง ที่มากพอสำหรับ การกู้ภัย การตัดถ่าง และค้ำยัน จากอุบัติเหตุในท้องถนน ซึ่งความรู้เหล่านี้เป็นความรู้เฉพาะทาง ที่ต้องมีการฝึกปฏิบัติร่วมด้วยจึงจะเกิดความชำนาญเพียงพอที่จะเอาไปปฏิบัติงานได้</p>
<p>๓ ยานพาหนะ</p> <p>สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีรถน้ำดับเพลิง และรถดับเพลิงขนาดเล็กที่ใช้ช่วยเหลือกรณีอุบัติเหตุในท้องถนนอยู่แล้ว จึงเป็นการง่ายที่จะดำเนินการในภารกิจ ตัดถ่างและค้ำยัน เพิ่มเติมจากภารกิจดับเพลิงเพียงอย่างเดียว</p>	<p>๓ ขาดด้านความรู้เฉพาะเกี่ยวกับการกู้ภัยในรถ</p> <p>ข้อมูลเฉพาะสำหรับการกู้ภัยในรถแต่ละรุ่นแต่ละยี่ห้อ จะไม่เหมือนกัน มีลำดับขั้นตอนที่แตกต่างกัน ข้อมูลเหล่านี้ บริษัทผู้ผลิตรถรุ่นนั้นๆ จะรู้ดีที่สุด ในเมืองไทยยังไม่มีการรวบรวมข้อมูลเหล่านี้เอาไว้ เป็นหมวดหมู่ ในการปฏิบัติงานในปัจจุบันยังอาศัยความชำนาญเฉพาะตัวบุคคล</p>

ตารางแสดงการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กร(SWOT) ในการจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยัน

สภาพแวดล้อมภายใน (ต่อ)	
จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<p>๔ ด้านอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้</p> <p>สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีเครื่องมือและอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติภารกิจในลักษณะเดียวกัน กับเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในภารกิจตัดถ่างและค้ำยันอยู่บางส่วน ซึ่งเครื่องมือเหล่านี้เดิมที่ได้ถูกเตรียมไว้ใช้สำหรับภารกิจ ช่วยเหลือเหตุสาธารณภัยประเภทอื่น เช่น ภัยจากแผ่นดินไหวและอาคารถล่ม ภัยจากเหตุเพลิงไหม้ จากอุปกรณ์ที่มีอยู่เดิม เพียงจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์เพิ่มเติมบางส่วน ก็เพียงพอที่จะจัดตั้งเป็นทีมตัดถ่างและค้ำยันได้</p>	<p>๔ ขาดอุปกรณ์และเครื่องมือ</p> <p>สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ยังขาดอุปกรณ์และเครื่องมือ บางส่วน ที่จำเป็นในภารกิจตัดถ่างและค้ำยันสำหรับภารกิจช่วยเหลือผู้ประสบภัยบนท้องถนน ต้องมีการจัดหาเพิ่มเติมอีกจำนวนหนึ่ง</p>
<p>๕ งบประมาณ</p> <p>กรุงเทพมหานคร มีวงเงินงบประมาณสำหรับการจัดหาอุปกรณ์และการฝึกอบรมมากกว่าหน่วยงานเอกชนหรืออาสาสมัคร จึงมีความเป็นไปได้มากที่จะจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยัน ให้ครอบคลุมพื้นที่และให้การช่วยเหลือประชาชนได้เร็วขึ้น</p>	<p>๕ ขาดความรู้ทางการแพทย์ฉุกเฉิน</p> <p>บุคลากรของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ขาดความรู้ทางด้านการแพทย์ฉุกเฉินที่เพียงพอสำหรับประกอบเป็นทีมกู้ภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งบุคลากรที่เข้าประกอบทีมควรมีความรู้ทางการแพทย์ระดับ EMT-B ขึ้นไป</p>
สภาพแวดล้อมภายนอก	
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
<p>๑ ความเชื่อถือและความคาดหวัง</p> <p>ประชาชนมีความเชื่อถือ และความคาดหวังในความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐ</p>	<p>๑ ด้านการยอมรับจากกลุ่มผู้ปฏิบัติงานเดิม</p> <p>มีโอกาสที่กลุ่มผู้ปฏิบัติ ภารกิจการใช้เครื่องมือตัดถ่าง และค้ำยัน สำหรับกู้ภัยบนท้องถนน อยู่เดิมอาจไม่ยอมรับ เนื่องจากมองว่า แย้งบทบาทหรืองานที่ทำอยู่ ซึ่งประเด็นนี้สามารถแก้ไขด้วยการประชาสัมพันธ์ และการฝึกภาคสนามร่วมกัน</p>

ตารางแสดงการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กร(SWOT) ในการจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยัน (ต่อ)

สภาพแวดล้อมภายนอก (ต่อ)	
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
<p>๒ ด้านการขอสนับสนุนข้อมูลความรู้</p> <p>ด้วยความเป็นหน่วยงานของรัฐ การขอข้อมูลจากบริษัทผู้ผลิตรถ สำหรับจัดทำฐานข้อมูลความรู้เฉพาะเกี่ยวกับการกู้ภัยในรถแต่ละรุ่น แต่ละยี่ห้อ สามารถดำเนินการได้สะดวกขึ้น</p>	<p>๒ บริษัท ผู้ผลิตรถอาจไม่ให้ความร่วมมือ</p> <p>บริษัทผู้ผลิตรถ บางรายอาจมีความวิตกกังวล ในการให้ข้อมูลการกู้ภัยใน รถรุ่น ที่บริษัทขาย เนื่องจาก ลูกค้าส่วนใหญ่ ยังไม่เข้าใจเกี่ยวกับวัฒนธรรม ความปลอดภัย ลูกค้าอาจจะมองว่ารถไม่มีความปลอดภัยและไม่อยากซื้อรถรุ่นนั้นๆ</p> <p>และในประเทศไทย ยังไม่เคยดำเนินการในเรื่องการจัดทำฐานข้อมูลการกู้ภัยเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุ อย่างเป็นทางการ</p>
<p>๓ หน่วยสนับสนุนและภาคีเครือข่าย</p> <p>มีหน่วยงานและภาคีเครือข่ายที่พร้อมจะสนับสนุน ในการจัดตั้งและการปฏิบัติงานของทีมตัดถ่างและค้ำยัน เพื่อช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน</p>	

ตารางแสดงการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กร(SWOT) ในการจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยัน (ต่อ)

เมื่อวิเคราะห์ตามทฤษฎี จุดแข็ง(Strength) + โอกาส (Opportunities) มีจุดเด่นที่สามารถนำมาเป็นปัจจัยพื้นฐานในการดำเนินการได้ดังนี้ สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมในด้านการดับเพลิงและกู้ภัยตามหลักสูตรการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยขั้นพื้นฐาน ๖ เดือน ปฏิบัติงานอยู่ตลอด ๒๔ ชั่วโมง มีอุปกรณ์สำหรับการตัดถ่างและค้ำยัน และมีรถดับเพลิงและกู้ภัย ที่กระจายตัวอยู่ตามสถานีดับเพลิงและกู้ภัย ทั่วกรุงเทพมหานคร เมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนขึ้นมาประชาชนย่อมมีความเชื่อถือและความคาดหวังที่จะได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานของรัฐ เป็นอันดับแรก อีกทั้งในเขตกรุงเทพมหานครยังไม่มีหน่วยงานของรัฐจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยันเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ให้มีขอบเขตการปฏิบัติงานครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานคร เมื่อสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจะดำเนินการจัดตั้งทีมขึ้น หน่วยสนับสนุนและภาคีเครือข่าย ที่เล็งเห็นถึงความปลอดภัยของประชาชน บริษัทเอกชนผู้ผลิตรถ ย่อมสนับสนุนการในการจัดตั้งทีม

จากการวิเคราะห์ตามทฤษฎี จุดอ่อน (Weakness) + โอกาส (Opportunities) พบว่าสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีทั้งจุดแข็งและโอกาสที่เป็นข้อได้เปรียบอยู่หลาย ประการ แต่ติดขัดอยู่

ตรงที่มีปัญหาอุปสรรคที่เป็นจุดอ่อนอยู่หลายอย่างเช่นกัน ดังนั้นจึงควรเลือกใช้กลยุทธ์ การพลิกตัว (Turnaround-oriented Strategy) เพื่อขจัดหรือแก้ไขจุดอ่อนภายในต่าง ๆ ให้พร้อมที่จะจัดตั้งทีมตัดถ่าง และค้ำยันสำหรับช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนนต่อไป

การบริหารจัดการจุดอ่อนของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเพื่อให้การจัดตั้งทีมตัดถ่าง และค้ำยันสำหรับช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนนได้เป็นผลสำเร็จมีแนวทางดังนี้

จุดอ่อน	แนวทางบริหารจัดการ
๑ ความตระหนักรู้ในภารกิจ	๑ นำเสนอข้อมูล จำนวนผู้เสียชีวิต ข้อกฎหมายที่ระบุว่าเป็นหน้าที่ของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ประโยชน์ที่ประชาชน ประโยชน์ที่สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจะได้รับ ประโยชน์ที่กรุงเทพมหานครจะได้รับ ตลอดจนแผนในการจัดตั้ง ทีมตัดถ่างและค้ำยัน เสนอให้ผู้บริหารสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเห็นชอบ เพื่อนำเข้าเสนอในที่ประชุมหัวหน้าหน่วยงานของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เห็นชอบต่อไป
๒ ด้านความรู้เกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์เฉพาะทาง	๒ จัดฝึกอบรม ตามหลักสูตรที่เป็นไปตามมาตรฐานเกี่ยวกับ การกู้ภัยบนท้องถนน (NFPA ๑๐๐๖ บทที่ ๘ เรื่อง Vehicle Rescue) โดยประสานขอวิทยากรและครูฝึกผู้มีความเชี่ยวชาญ มาดำเนินการฝึกอบรมให้
๓ ขาดด้านความรู้เฉพาะเกี่ยวกับการกู้ภัยในรถ	๓ ทำหนังสือขอความร่วมมือจากบริษัทเอกชนผู้ผลิตรถ ขอข้อมูลเฉพาะสำหรับการกู้ภัยในรถแต่ละรุ่น แต่ละยี่ห้อ จะไม่เหมือนกัน มีลำดับขั้นตอนที่แตกต่างกัน ข้อมูลเหล่านี้ บริษัทผู้ผลิตรถรุ่นนั้นๆ จากนั้นนำข้อมูลที่ได้ มาจัดหมวดหมู่ ในระบบออนไลน์ เข้าถึงได้ง่าย เพื่อให้สามารถเรียกใช้ข้อมูลผ่านทางโทรศัพท์มือถือได้
๔ ขาดอุปกรณ์และเครื่องมือ บางส่วน ที่จำเป็นในการจัดตั้งทีม	๔ นำเอาอุปกรณ์และเครื่องมือจากที่เตรียมไว้สำหรับภารกิจอื่น เช่น ภารกิจแผ่นดินไหวและอาคารถล่ม มาใช้ในภารกิจนี้ ในส่วนที่ยังขาดอยู่ให้จัดสรรงบประมาณในการจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือ บางส่วนเพิ่มเติม
๕ ขาดความรู้ทางการแพทย์ฉุกเฉิน	๕ ขอความร่วมมือจาก สำนักการแพทย์ และหน่วยงานเครือข่ายให้ช่วยดำเนินการในส่วนนี้ไปก่อน และ จัดฝึกอบรมให้กับบุคลากรของสำนักป้องกัน ให้มีความรู้ที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

ตาราง แสดงแนวทางบริหารจัดการในการแก้ปัญหาจุดอ่อน เพื่อการจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยัน

๕.๒ ความเชื่อมโยงตามกฎหมายของ สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับ ภารกิจ การช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

ด้วยในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครมีแต่ละปี มีผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน สูงถึงปีละกว่า ๙๐๐ รายนั้น ผู้ศึกษาจึงได้สืบค้นข้อมูลว่า สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะหน่วยงานของกรุงเทพมหานคร มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย ในการช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนนหรือไม่ และได้ข้อมูลความเชื่อมโยงตามกฎหมายของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับ ภารกิจช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ดังนี้

๕.๒.๑ ความหมายของคำว่า “สาธารณภัย” ตามกฎหมาย

๕.๒.๑.๑ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. ๒๕๕๐ ได้นิยามความหมายของคำว่า “สาธารณภัย” ไว้ใน มาตรา ๔ รายละเอียดดังนี้

มาตรา ๔ “สาธารณภัย” หมายความว่า อัคคีภัย วาตภัย อุทกภัย ภัยแล้ง โรคระบาด ในมนุษย์ โรคระบาดสัตว์โรคระบาดสัตว์น้ำ การระบาดของศัตรูพืช ตลอดจนภัยอื่น ๆ อันมีผลกระทบต่อสาธารณชน ไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติมีผู้ทำให้เกิดขึ้น *อุบัติเหตุ หรือเหตุอื่นใด ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่ ชีวิต ร่างกายของประชาชน หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน หรือของรัฐ และให้หมายความรวมถึง ภัยทางอากาศ และการก่อวินาศกรรมด้วย “ภัยทางอากาศ” หมายความว่า ภัยอันเกิดจากการโจมตีทางอากาศ “การก่อวินาศกรรม” หมายความว่า การกระทำใด ๆ อันเป็นการมุ่งทำลายทรัพย์สินของประชาชน หรือของรัฐ หรือสิ่งอันเป็นสาธารณูปโภค หรือการรบกวน ขัดขวางหน่วยงานหรือระบบการปฏิบัติงานใด ๆ ตลอดจนการประทุษร้ายต่อบุคคลอันเป็นการก่อให้เกิดความ บั่นบ่วนทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติโดยมุ่งหมายที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อ ความมั่นคงของรัฐ*

๕.๒.๑.๒ ประเภทของภัยที่ระบุไว้ใน แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๘ รายละเอียดดังนี้

สาธารณภัย	
๑. ภัยจากอัคคีภัย	๘. ภัยจากการระบาดของศัตรูพืช
๒. ภัยจากวาตภัย	๙. ภัยจากการคมนาคม *
๓. ภัยจากอุทกภัย	๑๐. ภัยจากไฟฟ้าและหมอกควัน
๔. ภัยแล้ง	๑๑. ภัยจากแผ่นดินไหวและอาคารถล่ม
๕. ภัยจากโรคระบาดในมนุษย์	๑๒. ภัยสึนามิ
๖. ภัยจากโรคระบาดสัตว์	๑๓. ภัยทางอากาศ
๗. ภัยจากโรคระบาดสัตว์น้ำ	๑๔. ภัยจากการก่อวินาศกรรม

ตาราง แสดงประเภทของภัยตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๘

โดยแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๘ ได้ให้ความหมายของ ภัยจากการคมนาคมไว้ว่า ภัยจากการคมนาคม หมายถึง ภัยจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ภัยจากระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ภัยจากกระบวนการขนส่งสารเคมีและวัตถุอันตราย และภัยจากการรั่วไหล ของน้ำมันและวัตถุอันตรายในแหล่งน้ำ รวมถึงการเททิ้งน้ำมันหรือของเสียในแม่น้ำหรือทะเล

ดังนั้นแล้วจึงพอสรุปได้ว่า อุบัติเหตุบนท้องถนน หรือ ภัยจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก นั้นถูกจัดได้ว่าเป็นสาธารณภัยประเภท ภัยจากการคมนาคม ตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๘ และ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐ ซึ่งกำหนดให้ต้องมีการดำเนินการ ป้องกันและบรรเทา กับสาธารณภัยอันมีผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของ ประชาชน

๕.๒.๒ กรุงเทพมหานคร กับภารกิจ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ตามกฎหมาย

มีข้อกำหนดที่ระบุอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยไว้ ดังนี้

๕.๒.๒.๑ พระราชบัญญัติ ระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๒๘ ได้กล่าวถึง อำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ไว้ ใน หมวด ๕ มาตรา ๘๙ ดังนี้

หมวด ๕ มาตรา ๘๙ ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายอื่น ให้กรุงเทพมหานคร มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการ ในเขตกรุงเทพมหานครในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) การรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน ทั้งนี้ตามข้อบัญญัติ กรุงเทพมหานคร และตามกฎหมายอื่นที่กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร

(๒) การทะเบียนตามที่กฎหมายกำหนด

(๓) การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย *

(๔) การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง

(๕) การผังเมือง

(๖) การจัดให้มีและบำรุงรักษาทางบก ทางน้ำ และทางระบายน้ำ

(๗) การวิศวกรรมจราจร

(๘) การขนส่ง

(๙) การจัดให้มีและควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ ท่าข้ามและที่จอดรถ

(๑๐) การดูแลรักษาที่สาธารณะ

(๑๑) การควบคุมอาคาร

(๑๒) การปรับปรุงแหล่งชุมชนแออัดและการจัดการเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย

(๑๓) การจัดให้มีและบำรุงรักษาสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

(๑๔) การพัฒนาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ของท้องถิ่น (๑๔ ทวิ) บำรุงรักษาศิลปะ จารีตประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่น และวัฒนธรรมอันดี

(๑๕) การสาธารณสุขปศุสัตว์
 (๑๖) การสาธารณสุข การอนามัยครอบครัว และการรักษาพยาบาล
 (๑๗) การจัดให้มีและควบคุมสุสานและฌาปนสถาน
 (๑๘) การควบคุมการเลี้ยงสัตว์
 (๑๙) การจัดให้มีและควบคุมการฆ่าสัตว์
 (๒๐) การควบคุมความปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อยและการอนามัยใน
 โรงมหรสพและสาธารณสถานอื่น ๆ

(๒๑) การจัดการศึกษา
 (๒๒) การสาธารณสุขการ
 (๒๓) การสังคมสงเคราะห์
 (๒๔) การส่งเสริมการกีฬา
 (๒๕) การส่งเสริมการประกอบอาชีพ
 (๒๖) การพาณิชย์ของกรุงเทพมหานคร
 (๒๗) หน้าที่อื่น ๆ ตามที่กฎหมายระบุให้เป็นอำนาจหน้าที่ของผู้ว่าราชการจังหวัด
 นายอำเภอ เทศบาลนคร หรือตามที่คณะรัฐมนตรี นายกรัฐมนตรี หรือรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงมหาดไทย
 มอบหมาย หรือที่กฎหมายระบุเป็นหน้าที่ของกรุงเทพมหานครบรรดาอำนาจหน้าที่ใดซึ่งเป็นของราชการ
 ส่วนกลางหรือราชการส่วนภูมิภาคจะมอบให้ กรุงเทพมหานครปฏิบัติก็ได้โดยให้ทำเป็นพระราชกฤษฎีกา
 กฎกระทรวง ข้อบังคับ หรือประกาศ แล้วแต่กรณีในกรณีที่ทำเป็นข้อบังคับหรือประกาศต้องได้รับความ
 เห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

๕.๒.๒.๒ พระราชบัญญัติพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐
 ได้กล่าวถึง อำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ไว้
 ใน หมวด ๓ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตกรุงเทพมหานคร มาตรา ๓๒ รายละเอียดดังนี้

มาตรา ๓๒ ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นผู้อำนวยการกรุงเทพมหานคร
 รับผิดชอบในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตกรุงเทพมหานคร และมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานคร ซึ่งต้อง
 สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ *

(๒) กำกับดูแลการฝึกอบรมอาสาสมัครของกรุงเทพมหานคร

(๓) จัดให้มีวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ยานพาหนะ และสิ่งอื่น เพื่อใช้ในการ
 ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยตามที่กำหนดในแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานคร *

(๔) ดำเนินการให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือ ผู้ได้รับภัยอันตราย หรือ เสียหายจากสาธารณภัย รวมตลอดทั้งการรักษาความสงบเรียบร้อย และการปฏิบัติภารกิจใด ๆ ในการป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย

(๕) สนับสนุนและให้ความช่วยเหลือแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งมีพื้นที่ ติดต่อหรือใกล้เคียงในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(๖) ให้ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่ผู้บัญชาการและผู้อำนวยการกลางมอบหมาย เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ตาม (๓) (๔) และ (๕) ให้ผู้อำนวยการ กรุงเทพมหานคร มีอำนาจสั่งการส่วนราชการและหน่วยงานของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งประสานกับหน่วยงานของรัฐและ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเพื่อให้เป็นไปตามแผนการ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานคร และมีอำนาจสั่งการควบคุม และกำกับดูแลการปฏิบัติ หน้าที่ของเจ้าพนักงานและอาสาสมัครของกรุงเทพมหานครให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

จาก พระราชบัญญัติ ระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๒๘ หมวด ๕ มาตรา ๘๙ และ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐ หมวด ๓ มาตรา ๓๒ นั้น สรุปได้ว่า กรุงเทพมหานคร มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย ที่ต้องมีการดำเนินการ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอันมี ผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของ ประชาชน ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่ง ภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน หรือภัยการคมนาคม ก็เป็นหนึ่งในสาธารณภัยที่ต้องดำเนินการด้วยเช่นกัน

๕.๒.๓ สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับ อุบัติเหตุบนท้องถนน ตามประกาศ กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ไว้ใน ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง การแบ่งส่วนราชการภายในหน่วยงานและการกำหนดอำนาจหน้าที่ของ ส่วนราชการกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ ๑๑๐) หมวดที่ ๒๐ (ประกาศ ณ วันที่ ๓๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๒) ข้อ ๓๕ รายละเอียดดังนี้

ข้อ ๓๕ สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

(๑) ปฏิบัติการป้องกันและระงับอัคคีภัย รวมทั้งบรรเทาสาธารณภัยประเภทอื่น ๆ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมาณพลหรือตามที่ร้องขอ *

(๒) กำหนดมาตรการและมาตรฐานความปลอดภัยในการป้องกัน ระงับอัคคีภัย และบรรเทาสาธารณภัย

(๓) ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและหน่วยงานต่างประเทศใน การดำเนินการป้องกันระงับอัคคีภัย และบรรเทาสาธารณภัยทุกประเภท *

(๔) ให้การสงเคราะห์และบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัย

(๕) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(๖) จัดทำแผนแม่บท แผนปฏิบัติการต่าง ๆ ให้เป็นไปตามแผนแม่บทระดับกรุงเทพมหานครและระดับชาติ

(๗) ฝึกอบรมและฝึกปฏิบัติ ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รวมทั้งประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้ด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้แก่หน่วยงานภาครัฐ เอกชนและประชาชนทั่วไป

(๘) จัดหา ควบคุม และบำรุงรักษาเครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะ รวมทั้งนำเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการด้านสาธารณภัย *

(๙) ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือได้รับมอบหมาย

เมื่อภัยจากอุบัติเหตุในท้องถนนนั้นถูกจัดได้ว่าเป็นสาธารณภัยประเภท ภัยจากการคมนาคมและขนส่ง ตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกรุงเทพมหานคร แล้ว สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จึงมีหน้าที่ดำเนินการตาม ข้อ(๑) ปฏิบัติการป้องกันและระงับอัคคีภัย รวมทั้งบรรเทาสาธารณภัยประเภทอื่น ๆ ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และข้อ(๘) จัดหา ควบคุม และบำรุงรักษาเครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะรวมทั้งนำเทคโนโลยีสารสนเทศและเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการด้านสาธารณภัย เพื่อบรรเทาสาธารณภัยหรือภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุในท้องถนนด้วยเช่นกัน

เนื่องจากหน้าที่ อุบัติเหตุบนท้องถนน จัดเป็นสาธารณภัยตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๘ และ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐ นั้น กรุงเทพมหานคร มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย (พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๒๘ หมวด ๕ มาตรา ๘๙ และ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐ หมวด ๓ มาตรา ๓๒) ที่ต้องมีการดำเนินการ ป้องกันและบรรเทา กับสาธารณภัยอันมีผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของ ประชาชน ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นผู้ดำเนินการ ตาม ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง การแบ่งส่วนราชการภายในหน่วยงานและการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ ๑๑๐) หมวดที่ ๒๐ ข้อ ๓๕ หรือจะสรุปให้สั้นๆ คือ สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีอำนาจหน้าที่ ในการ ช่วยเหลือประชาชน จากอุบัติเหตุบนท้องถนนนั่นเอง

๕.๓ องค์ประกอบของทีมทีมตัดถ่างและค้ำยันสำหรับช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุในท้องถนน หรือทีมกู้ภัยบนท้องถนน

จากการศึกษาพบว่ามีการจัดกำลัง เพื่อจัดตั้งเป็นทีมกู้ภัยบนท้องถนน ที่ใช้ใน ประเทศ อังกฤษและยุโรป ซึ่งมีชื่อเรียกที่แตกต่างกัน แต่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้ดังนี้

ในประเทศอังกฤษ	ในยุโรป
๑. Incident Commander	๑. Incident Commander or Team Leader
๒. Tool Operator	๒. Technical team member ๑
๓. Tool Operator	๓. Technical team member ๒
๔. Back-Up	๔. Equipment coordinator
๕. Casualty Carer	๕. Patient attendant
๖. Safety Officer	๖. Safety Officer

ตาราง แสดงการจัดทีมกู้ภัยบนท้องถนน ในประเทศอังกฤษ เปรียบเทียบกับ ยุโรป
 ที่มา HM Fire Service Inspectorate . (๒๐๐๗). Incidents Involving Rescue from Road
 Vehicles. หน้า ๔๙-๕๐ และ B.Morris . (๒๐๐๖). Halmatro’s Vehicle Extrication Techniques.
 หน้า ๔๓-๔๔

ซึ่งแต่ละ องค์ประกอบทีมมีรายละเอียดและหน้าที่ดังนี้

๑. Incident Commander (อังกฤษ) และ Incident Commander or Team Leader (ยุโรป) คือ หัวหน้าทีม จำนวน ๑ คน มีหน้าที่เป็นผู้ประเมิน ควบคุม สั่งการลูกทีมในปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ประสบภัยที่ติดค้างอยู่ในรถ รวมถึงประสานข้อมูลจากหน่วยร่วมปฏิบัติ บางครั้งอาจจะลงไปร่วมปฏิบัติงานด้วยก็ได้

๒. Tool Operator (อังกฤษ) และ Technical team member ๑ (ยุโรป) คือ นักกู้ภัย จำนวน ๒ คน มีหน้าที่ ใช้เครื่องมือและอุปกรณ์กู้ภัย เทคนิควิธีการต่างๆ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัย ออกจากรถคันที่เกิดอุบัติเหตุ

๓. Back-Up (อังกฤษ) และ Equipment coordinator (ยุโรป) คือ นักกู้ภัย จำนวน ๑ คน ทำหน้าที่ ช่วย เตรียมอุปกรณ์ ส่งอุปกรณ์ ให้เพื่อนร่วมทีม ตลอดจน ถึงหมุนเวียนสับเปลี่ยนเข้าไปทำงานแทนเพื่อนร่วมทีม อีกทั้ง ยังต้องคอยระวังสอดส่องการทำงานให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยอีกด้วย

๔. Casualty Carer (อังกฤษ) และ Patient attendant (ยุโรป) คือ ผู้ดูแลผู้ประสบภัย จำนวน ๑ คน มีหน้าที่เข้าไป ประเมิน ปฐมพยาบาล ดูแลผู้ประสบภัย ไม่ให้เลวร้ายลง ถึงในต้วรถที่เกิดเหตุ จนกว่าจะช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยออกมาได้แล้วนำส่งต่อให้รถพยาบาลฉุกเฉินต่อไป ผู้ที่ทำหน้าที่นี้ ควรจะต้องมีขีดความสามารถทางการแพทย์ อย่างน้อย ระดับ EMT-B ขึ้นไป

ในประเทศไทยนั้น หลักสูตร EMT (Emergency Medical Technician) หรือชื่อเดิม EMT-B (Emergency Medical Technician Basic) เป็นหลักสูตรสำหรับเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลและอาสาสมัคร (อาสากู้ชีพ) ระยะเวลาการอบรม ๑๑๕ ชั่วโมง และมีการฝึกงานด้วยการเก็บเคสตามที่หลักสูตรกำหนด

๕. เซฟตี้ (Safety Officer) คือนักกู้ภัย จำนวน ๑ คน มีหน้าที่ประเมินดูแล ให้การปฏิบัติงาน ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย รวมถึงสั่งหยุดการปฏิบัติเมื่อเห็นว่าไม่ปลอดภัย ประเด็นเรื่องความปลอดภัยเป็นเรื่องแรกๆที่ต้องให้ความสำคัญ จนถึงกับมีข้อห้าม ไม่ให้เซฟตี้ลงไปปฏิบัติงานร่วมกับทีมกู้ภัย เพราะทำให้ทัศนวิสัยแคบลงจนไม่มีเวลาดูแลปลอดภัยให้เพื่อร่วมทีม

ดังนั้น ในเบื้องต้น สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ควรจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยันเพื่อช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน หรือทีมกู้ภัยบนท้องถนน จำนวน ๖ คนต่อ ๑ ทีม แต่เนื่องด้วยสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยขาดบุคลากร ผู้มีความรู้ทางการแพทย์ฉุกเฉิน ที่เพียงพอสำหรับประกอบเป็นทีมกู้ภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน จึงควรจัดทีม ทีม ละ ๕ คนก่อน ส่วนผู้ทำหน้าที่เป็นคนดูแลผู้ประสบภัยที่ติดค้างในรถ ใช้การขอความร่วมมือจาก สำนักการแพทย์ อาสาสมัคร ซึ่งจัดรถพยาบาลฉุกเฉิน ให้เป็นผู้ดำเนินการแทน

๕.๔ องค์ความรู้และการฝึกอบรมที่จำเป็นสำหรับทีมตัดถ่างและค้ำยัน สำหรับ ช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน หรือทีมกู้ภัยบนท้องถนน หรือ ทีมกู้ภัยจากยานพาหนะ นั้น มีกำหนดไว้ในมาตรฐานของสมาคมป้องกันอัคคีภัยแห่งชาติ (National Fire Protection Association) ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมาตรฐานชื่อ NFPA ๑๐๐๖ บทที่ ๘ เรื่อง Vehicle Rescue จึงมีหน่วยดับเพลิง หน่วยกู้ภัย และ หน่วยฝึกอบรมจำนวนมากทั้งใน สหรัฐ ยุโรป นำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดฝึกอบรมทีมกู้ภัยบนท้องถนน มีหัวข้อรายวิชาที่พบสามารถจัดเป็นหมวดหมู่ได้ ๑๐ หมวดดังนี้

๕.๔.๑ หมวด การวางแผนและการจัดการความปลอดภัย ในการกู้ภัยบนท้องถนน (Planning for and Sizing Up a Vehicle Incident) มีรายละเอียดเนื้อหาที่เรียนเบื้องต้นได้แก่

การวางแผนปฏิบัติงาน ตั้งแต่เริ่มต้น จนถึง สิ้นสุด ภารกิจ
มาตรฐาน การปฏิบัติงาน
การระบุอันตราย ที่อาจจะเกิดขึ้น ในการปฏิบัติงาน
การป้องกันและอันตรายและมาตรการรักษาความปลอดภัย
การระบุมาตรการระงับอัคคีภัยและความปลอดภัย

๕.๔.๒ หมวด การสร้างเขตพื้นที่ปลอดภัย ในการกู้ภัยบนท้องถนน (Establishing Scene Safety Zones) มีรายละเอียดเนื้อหาที่เรียนเบื้องต้นได้แก่

สถานการณ์ที่ทำให้ไม่ปลอดภัย
อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล
ระยะห่างสำหรับ ขอบเขตพื้นที่ ในการปฏิบัติงาน
การแจ้งให้ ผู้ใช้รถใช้ถนนรายอื่นรู้ว่า กำลังมีการกู้ภัยบนท้องถนนอยู่
การสื่อสารแล ระหว่าง หัวหน้าทีม และเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมพื้นที่
การควบคุมและอนุญาตให้ เจ้าหน้าที่เข้าถึงที่เกิดเหตุ

๕.๔.๓ หมวด การป้องกันเหตุเพลิงไหม้ ใน การกักขังบนท้องถนน (Establishing Fire Protection) มีรายละเอียดเนื้อหาที่เรียนเบื้องต้นได้แก่

- ความสูญเสียจากเหตุเพลิงไหม้
- การสนับสนุนในการควบคุมเหตุเพลิงไหม้
- การป้องกันเหตุเพลิงไหม้
- การจัดการ เหตุเพลิงไหม้และเหตุระเบิด ที่อาจจะเกิดขึ้น
- การสื่อสารถึงอันตรายจากเหตุเพลิงไหม้ ภัยและวัตถุประสงคในการกักขัง
- ไปยังทีมสนับสนุนการควบคุมเหตุเพลิงไหม้

การฝึกภาคปฏิบัติ สถานการณ์จำลอง (Skills Exercise : Hand Tools (optional)

๕.๔.๔ หมวด การสร้างเสถียรภาพให้รถคันที่เกิดเหตุ ในการกักขังบนท้องถนน (Stabilizing a Common Passenger Vehicle) มีรายละเอียดเนื้อหาที่เรียนเบื้องต้นได้แก่

- อุปกรณ์สำหรับรักษาเสถียรภาพรถ
- อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล
- การป้องกันการเคลื่อนไหวย หรือการขยับตัวของรถในระหว่างปฏิบัติการ
- การสร้างเสถียรภาพให้ ช่องทางเข้า-ออก จากตัวรถ
- จุดวางเครื่องมือ ให้พร้อมใช้งานและปลอดภัย
- การเลือกจุดในการเสถียรภาพรถที่ไม่ขัดขวางการช่วยเหลือผู้ประสบภัย
- การเลือกจุดในโครงสร้างรถเพื่อทำการรักษาเสถียรภาพรถ
- การลดความเสี่ยง ของผู้ประสบภัย

การฝึกภาคปฏิบัติ สถานการณ์จำลอง (Skills Exercise : Vehicle Stabilization)

๕.๔.๕ หมวด การแยกและจัดการแหล่งพลังงาน ในการกักขังบนท้องถนน (Isolating and Managing Energy Sources) มีรายละเอียดเนื้อหาที่เรียนเบื้องต้นได้แก่

- เครื่องมือที่เกี่ยวข้องและอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล สำหรับการเข้าไปแยกและจัดการแหล่งพลังงานของรถที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้
- ระบบขับเคลื่อนของรถ
- ระบบเบรก
- ระบบสนับสนุนอื่นๆ
- โครงสร้างและวัสดุ
- การระบุอันตราย จากแหล่งพลังงานทั้งหมดของรถ
- การจัดการ ระบบ และแหล่งพลังงานให้ปลอดภัย

การลดขนาดขนาดและความรุนแรงของอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นกับนักกู้ภัย และ ผู้ประสบภัย

การฝึกภาคปฏิบัติ สถานการณ์จำลอง (Skills Exercise : Energy Source)

๕.๔.๖ หมวด การเข้าถึงตัวรถ การเข้าถึงผู้ประสบภัยและช่องทางเข้า-ออก จากตัวรถ ในการกู้ภัยบนท้องถนน (Determining Passenger Vehicle Access and Egress Points) มีรายละเอียด เนื้อหาที่เรียนเบื้องต้นได้แก่

โครงสร้างของรถที่เสียหายและผลกระทบกับตำแหน่งที่อยู่ของผู้ประสบภัย ทางเข้า-ออก ของรถในสถานการณ์ปกติ

การระบุตำแหน่งที่อยู่ของผู้ประสบภัย

การกำหนดทางเข้า-ออก ของทีมกู้ภัย ผู้ประสบภัย และ อุปกรณ์

ตรวจสอบให้แน่ใจว่า ทางเข้า-ออก ที่เลือก ไม่ลดทอนเสถียรภาพของรถ

การทำทางเข้า-ออกที่เลือกให้มีความปลอดภัย

ข้อจำกัดด้านเวลา

เริ่มกระบวนการ ตรวจสอบและช่วยเหลือทางการแพทย์ให้ผู้ประสบภัย ให้มีอาการดีขึ้น หรืออย่างน้อยไม่ให้เลวร้ายลง

รถแนะนำไว้สำหรับรถรุ่นอื่นๆ ปฏิบัติการกู้ภัย ตามขั้นตอนความปลอดภัยจากเหตุฉุกเฉินที่บริษัทผู้ผลิต

๕.๔.๗ หมวด การสร้างช่องเปิด หรือทางเข้า-ออก เพื่อช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยออกจาก ตัวรถ ในการกู้ภัยบนท้องถนน (Creating Access and Egress Openings for Rescue) มีรายละเอียด เนื้อหาที่เรียนเบื้องต้นได้แก่

เครื่องมือ และอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล และ การมอบหมายงาน

การเลือกใช้ทางเข้าออกปกติของรถเป็นช่องทางเข้า-ออกเป็นอันดับแรก

การสร้างให้มีพื้นที่กว้างเพียงพอสำหรับการทำงานของนักกู้ภัย และเพียงพอ สำหรับการนำอุปกรณ์เข้าไปเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย

การจัดหาหรือสร้างเส้นทางหลบหนีฉุกเฉิน

การเลือกใช้เทคนิคที่เหมาะสม

การป้องกันความคุ้มครอง นักกู้ภัย และผู้ประสบภัย

การบำรุงรักษาเสถียรภาพของรถ

การภาคปฏิบัติ สถานการณ์จำลอง (Skills Exercise : Access and Egress)

๕.๔.๘ หมวด การนำผู้ประสบภัยที่ติดอยู่ออกมาจากตัวรถ ในการกู้ภัยบนท้องถนน (Disentangling Victims) มีรายละเอียดเนื้อหาที่เรียนเบื้องต้นได้แก่

ระดับการปฏิบัติการเพื่อช่วยผู้ประสบภัยที่ติดอยู่กับตัวรถ

เครื่องมือที่ใช้ในการช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยออกจากตัวรถ

อุปกรณ์พิเศษ
 อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล
 การนำผู้ประสบภัยออกจากจุดที่ติดกับตัวรถ
 การดูแล ป้องกัน อาการบาดเจ็บ ของผู้ประสบภัยที่ไม่เหมาะสม
 การให้ความคุ้มครอง ป้องกัน ดูแล ผู้ประสบภัย
 การบำรุงรักษาเสถียรภาพของรถ
 การฝึกภาคปฏิบัติ สถานการณ์จำลอง (Skills Exercise : Disentangling

Victims)

๕.๔.๙ หมวด การเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัยไปยังพื้นที่ปลอดภัย ในการกู้ภัยบนท้องถนน (Removing a Packaged Victim to a Safe Area) มีรายละเอียดเนื้อหาที่เรียนเบื้องต้นได้แก่

อุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย
 เส้นทางเข้า-ออกที่กำหนด
 ใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลที่ถูกต้อง
 การเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย ไปยังพื้นที่ปลอดภัย
 การประสานงานของทีม
 การกำหนดเส้นทางนำผู้ประสบภัยออกจากตัวรถโดยมีการ

กระทบกระเทือนน้อยที่สุด

การป้องกันการบาดเจ็บ ช้ำช้อน
 การรักษาเบื้องต้น รวมไปถึง การตรึง การยึด การตาม การเข้าเฝือกชั่วคราว
 หรือการหยุดการเคลื่อนไหวของผู้ประสบภัยเพื่อไม่ให้ได้รับบาดเจ็บเพิ่มมากขึ้น

การฝึกภาคปฏิบัติ สถานการณ์จำลอง (Skills Exercise : Victim Packaging and Removal)

๕.๔.๑๐ หมวด การยุติการกู้ภัย ในการกู้ภัยบนท้องถนน (Terminating a Vehicle Incident) มีรายละเอียดเนื้อหาที่เรียนเบื้องต้นได้แก่

การเก็บเครื่องมือและอุปกรณ์
 การเปิดให้มีการเดินรถตามปกติ
 การแจ้งผู้รับผิดชอบในการบำรุงรักษา
 การเคลื่อนย้ายรถที่เกิดอุบัติเหตุ หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่าง

ปฏิบัติการกู้ภัย

การถ่ายโอนภารกิจ ไปยังฝ่ายหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบส่วนอื่นต่อไป
 การสื่อสารหรือแจ้งถึงอันตรายที่ยังคงมีอยู่ในพื้นที่เกิดเหตุ
 การถอนกำลังกลับที่ตั้ง

การฝึกภาคปฏิบัติ สถานการณ์จำลอง (Skills Exercise : Vehicle Extrication Scenarios) ระยะเวลาอย่างน้อย ๕ ชั่วโมง ๓๐ นาที

เนื่องจากเป็นหัวข้อรายวิชาทั้ง ๑๐ หมวด ที่รวบรวมมานั้น เป็นหัวข้อรายวิชาที่มีการจัดฝึกอบรมตามมาตรฐาน NFPA ๑๐๐๖ บทที่ ๘ เรื่อง Vehicle Rescue ซึ่งเป็นองค์ความรู้ที่ ทีมกู้ภัยบนท้องถนนต้องใช้ ผู้ศึกษาเสนอว่า ให้นำหัวข้อรายวิชาทั้ง ๑๐ หมวด มาปรับใช้เป็นแนวทางการฝึกอบรมให้กับทีมตัดถ่างและค้ำยันสำหรับช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยต่อไป

๕.๕ แนวคิด ที่ใช้ในการจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยัน สำหรับช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุในท้องถนน

จากอุบัติเหตุบนท้องถนนตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็นต้นมา ทุกปีจะมีผู้เสียชีวิตมากกว่า ๙๐๐ ราย เพื่อเป็นการลดความสูญเสียที่เกิดขึ้น กรุงเทพมหานครจึงควรดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง เมื่อพิจารณาจากกระบวนการช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุในท้องถนนนั้น ยังมีภารกิจที่ยังไม่มีหน่วยใดดำเนินการอย่างเป็นทางการ เป็นรูปธรรม คือ ภารกิจ ตัดถ่างและ ค้ำยันตัวรถ สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จึงควรรับผิดชอบดำเนินการ เนื่องจากมีพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐ พระราชบัญญัติระเบียบบริหารกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ และ ประกาศกรุงเทพมหานครเรื่อง การแบ่งส่วนราชการภายในหน่วยงานและการกำหนดอำนาจหน้าที่ฉบับที่ ๑๐๐ ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ไว้ให้ดำเนินการอยู่แล้ว ผู้ศึกษาจึงมีแนวคิดที่จะนำมาตราฐานและการจัดทีมกู้ภัยในท้องถนนจากต่างประเทศที่มีการดำเนินการอยู่ก่อนแล้ว มาเป็นแนวทางในการจัดตั้งทีม ตัดถ่าง และค้ำยันสำหรับช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุในท้องถนน ที่เหมาะสมกับบริบทของกรุงเทพมหานคร โดยมีแนวคิดในการดำเนินการดังนี้

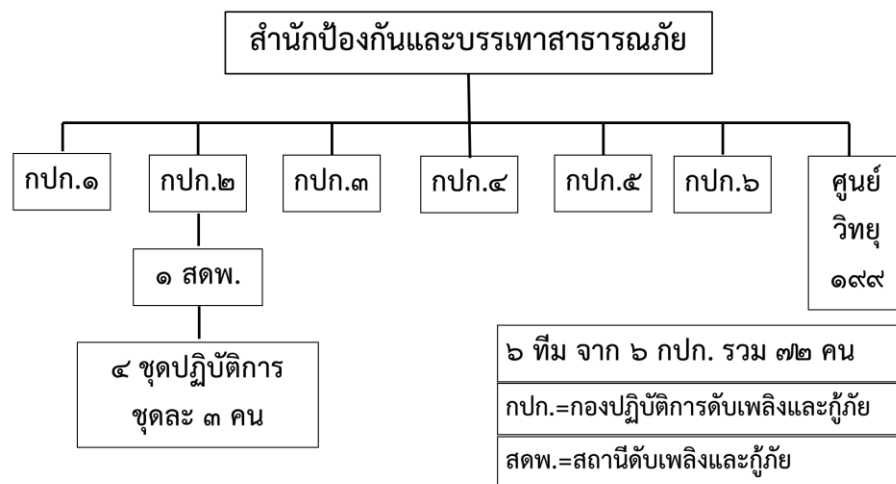
สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีหน่วยงานในสังกัดคือ ๖ กองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย แบ่งพื้นที่รับผิดชอบดูแลประชาชนทั่วทั้งเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งแต่ละกองจะมีสถานีดับเพลิงและกู้ภัยเป็นหน่วยปฏิบัติงานภาคสนาม โดยในสถานีดับเพลิงและกู้ภัยมีนักดับเพลิงและกู้ภัยหมุนเวียนผลัดเปลี่ยนเข้าเวรเป็นเสมือนหน่วยตอบโต้เหตุฉุกเฉินประจำการอยู่ตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยแบ่งเป็นผลัดกลางวันและผลัดกลางคืน เมื่อต้องการจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยัน ให้ครอบคลุมทั่วทั้งพื้นที่กรุงเทพมหานครจึงควรทำดังนี้

จัดตั้งทีมค้นหาและกู้ภัยใน ๖ กองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย กองละ ๑ ทีม รวมเป็นทั้งหมด ๖ ทีม ในแต่ละกองเลือก ๑ สถานีดับเพลิงและกู้ภัยในสังกัด เพื่อจัดตั้งเป็น ๑ ทีมตัดถ่างและค้ำยัน โดยพิจารณาจากสถานีดับเพลิงและกู้ภัย ในปัจจุบันระบบการสับเปลี่ยนหมุนเวียนกันเข้าเวรกันเป็นผลัด มีการแบ่งกำลังออกเป็น ๔ ชุดปฏิบัติการ ปฏิบัติงานวันละ ๒ ชุดปฏิบัติการ สลับกันทั้งกลางวันและกลางคืน เพื่อให้ในแต่ละชุดปฏิบัติการ มีบุคลากรที่เคยฝึกเป็นทีมตัดถ่างและค้ำยัน กระจายตัวอยู่ในทุกช่วงเวลา ตลอด ๒๔ ชั่วโมง จึงควรจัดบุคลากร จากทุกชุดปฏิบัติการ ชุดละ ๓ นาย รวมเป็น ๑๒ คน ต่อ ๑ ทีมในจัดตั้งเป็นทีมตัดถ่างและค้ำยันในแต่ละสถานี ซึ่งทั้ง ๗๒ คนจาก ๖ กองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยนี้ จะต้องถูกส่งเข้าไปฝึกอบรมต่อไป

การจัดฝึกอบรม ให้กับบุคลากรทั้ง ๗๒ คน จะถูกแบ่งเป็น ๒ รุ่น รุ่นละ ๓๖ คน เนื่องมาจากการฝึกอบรมภาคสนามมีการฝึกปฏิบัติจริง ส่วนเนื้อหาการฝึกอบรมให้เป็นไปตามมาตรฐาน NFPA ๑๐๐๖ บทที่ ๘ เรื่อง Vehicle Rescue โดยเชิญวิทยากรหรือครูฝึกที่สามารถดำเนินการฝึกตามมาตรฐานนี้มาเป็นวิทยากรหรือครูฝึกให้

เนื่องจากการดำเนินการมีความเกี่ยวข้องกับบุคลากรที่กระจายกันอยู่ใน ๖ กองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย และมีการใช้วงเงินงบประมาณ จึงต้องขอความเห็นชอบจากคณะผู้บริหารของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ผู้อำนวยการกองปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัย และหัวหน้าสถานีที่จะเข้าร่วมจัดตั้งทีม ตัดถ่างและค้ำยัน

อีกส่วนหนึ่งที่ต้องดำเนินการคือการจัดทำฐานข้อมูล ออนไลน์ เกี่ยวกับวิธีการกู้ภัย ในรถแต่ละรุ่นแต่ละยี่ห้อที่มีอยู่ในประเทศไทย เพื่อให้ทีมตัดถ่างและค้ำยัน ได้ใช้ ในการออกปฏิบัติภารกิจช่วยเหลือประชาชน ข้อมูลเหล่านี้หาได้จากบริษัทผู้ผลิตและขายรถโดยตรง หรือหน้าเว็บไซต์ที่มีการเผยแพร่



แผนผังแสดงโครงสร้างทีมตัดถ่างและค้ำยันเพื่อช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

๖. แนวทางการดำเนินการ ระยะเวลา และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

๖.๑ ชั้นเตรียมการ

๖.๑.๑ ขอรับอนุมัติหลักการในเบื้องต้นจากผู้บริหาร

เตรียมเอกสารเบื้องต้นนำเสนอ ผู้บริหารสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เกี่ยวกับเหตุผลความจำเป็น ที่ต้องจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยัน สำหรับการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในท้องถนน เพื่อขอรับอนุมัติหลักการในเบื้องต้น ทั้งนี้เพื่อขออำนาจความสะดวกในการออกหนังสือเชิญหน่วยงานหรือหน่วยปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง มาร่วมประชุมชี้แจงเกี่ยวกับการจัดตั้งทีม

๖.๑.๒ จัดการประชุมร่วมหน่วยปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

เชิญหน่วยปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานแพทย์ หน่วยอาสาสมัครที่ปฏิบัติทางการแพทย์ มาร่วมประชุมชี้แจง ในวาระ

๖.๑.๒.๑ แจ้างถึงความต้องการจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยันสำหรับการช่วยผู้ประสบภัยบนในท้องถนน เพื่อแจ้งเจตน์จำนงค์และแสวงหาแนวร่วมจากหน่วยที่ลงไปปฏิบัติงานภาคสนามอยู่ในปัจจุบัน

๖.๑.๒.๒ สำนักป้องกันและสาธารณภัยไม่มีบุคลากรทางการแพทย์ระดับ EMT-B ซึ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญของทีมกู้ภัย ซึ่งทำหน้าที่ ประเมินอาการ และควบคุมการเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัยที่ติดค้างในต้วรถ จึงต้องขอความร่วมมือ ให้สำนักงานแพทย์ และหน่วยอาสาสมัครที่ออกเหตุไปกับรถพยาบาลฉุกเฉินอยู่แล้วเป็นผู้ดำเนินการแทน หรือให้สำนักงานแพทย์ช่วยจัดอบรมให้บุคลากรของสำนักป้องกันให้มีขีดความสามารถทางการแพทย์ในระดับ EMT-B เพิ่มเติม

๖.๑.๓ เตรียมการจัดตั้งคณะทำงาน ด้วยการติดต่อทางช่างบุคลากรของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อเข้าเป็นคณะทำงานดำเนินการเพื่อจัดตั้ง ทีมตัดถ่างและค้ำยัน

๖.๒ ชั้นดำเนินการ

๖.๒.๑ จัดตั้งคณะทำงาน

ออกคำสั่งสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เรื่องจัดตั้งคณะทำงานดำเนินการเพื่อจัดตั้ง ทีมตัดถ่างและค้ำยัน สำหรับการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในท้องถนน โดยจัดตั้งจาก สมาชิกในสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่มีความสนใจ โดยมีหัวหน้าคณะทำงานอย่างน้อยเป็นระดับหัวหน้าสถานีดับเพลิงและกู้ภัย และมีประเด็นที่ต้องดำเนินการอย่างน้อยดังนี้

๖.๒.๑.๑ รวบรวมและศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง ทีมตัดถ่างและค้ำยัน เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

๖.๒.๑.๒ กำหนด แนวทางการปฏิบัติและขอบเขตของภารกิจ

๖.๒.๑.๓ กำหนด หน้าที่ของแต่ละตำแหน่งของทีมปฏิบัติ (ทีมที่ลงไปปฏิบัติงาน ณ จุดเกิดเหตุ) และ ทีมสนับสนุน (ทีมสนับสนุนข้อมูล เกี่ยวกับ ข้อมูลรถวิธีการ กู้ภัยในรถ ตามรุ่นและยี่ห้อ ของรถคันที่เกิดเหตุ นั้น ให้กับทีมปฏิบัติ)

๖.๒.๑.๔ กำหนด ขอบเขตเนื้อหาความรู้ที่จำเป็นต้องใช้ในการปฏิบัติงานให้สัมพันธ์กับภารกิจ

๖.๒.๑.๕ กำหนด อุปกรณ์และเครื่องมือที่จำเป็นต้องใช้ในการปฏิบัติงาน

๖.๒.๑.๖ กำหนดและแสวงหา ผู้เชี่ยวชาญหรือหน่วยฝึกอบรมที่มีความรู้เกี่ยวกับ การตัดถ่างและค้ำยัน สำหรับงานกู้ภัยในท้องถนน อย่างน้อย ๓ กลุ่ม เพื่อนำเสนอเป็นทางเลือกให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณา

๖.๒.๑.๗ กำหนด ระยะเวลาขอบเขตการจัดฝึกอบรม ภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ

๖.๒.๑.๘ ประมาณการค่าใช้จ่าย สำหรับขออนุมัติวงเงินงบประมาณสำหรับดำเนินการ ฝึกอบรม

๖.๒.๑.๙ รวบรวมเอกสาร ข้อ ๖.๒.๑ นำเสนอที่ประชุมผู้บริหาร สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อพิจารณาเห็นชอบและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๖.๒.๒ ด้านการให้ความรู้ และการจัดฝึกอบรม ภาคทฤษฎีและปฏิบัติ มีสิ่งที่จะต้องดำเนินการดังนี้

๖.๒.๒.๑ เขียนโครงการขอจัดสรรงบประมาณ สำหรับการจัดฝึกอบรม

๖.๒.๒.๒ ประสานขอซากรถสำหรับการฝึกอบรม โดยขอจากรถที่เกิดอุบัติเหตุ รถของกลาง ที่คดียาตายุ่ความแล้วจากตำรวจ เพื่อนำมาใช้ในการฝึกอบรม ให้ได้อย่างน้อย ๖ คัน

๖.๒.๒.๓ จัดอบรมภายในสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวน ๒ รุ่น ต่อ ๑ ปี ผู้เข้ารับการฝึกอบรมรุ่นละ ๓๖ คน จาก ๖ สถานี โดยให้ส่งมาสถานีละ ๖ คน ต่อ ๑ รุ่น คิดจากเป้าหมายการตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยัน จำนวน ๖ ทีม ทีมละ ๖ คน หัวข้อการฝึกอบรมที่สำคัญอย่างน้อยต้องครอบคลุมเนื้อหา ๑๐ หมวดได้แก่

๑ หมวด การวางแผนและการจัดการความปลอดภัย

๒ หมวด การสร้างเขตพื้นที่ปลอดภัย

๓ หมวด การป้องกันเหตุเพลิงไหม้

๔ หมวด การสร้างเสถียรภาพให้รถคันที่เกิดเหตุ

๕ หมวด การแยกและจัดการแหล่งพลังงาน

๖ หมวด การเข้าถึงตัวรถ การเข้าถึงผู้ประสบภัยและช่องทาง

เข้า-ออก จากตัวรถ

๗ หมวด การสร้างช่องเปิด หรือทางเข้า-ออก เพื่อช่วยเหลือ

ผู้ประสบภัยออกจากตัวรถ

๘ หมวด การนำผู้ประสบภัยที่ติดอยู่ออกมาจากตัวรถ

๙ หมวด การเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัยไปยังพื้นที่ปลอดภัย

๑๐ หมวด การยุติการกู้ภัย

๖.๒.๒.๔ จัดอบรมร่วมกับหน่วยปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง เป็นการอบรมเกี่ยวกับการประกอบทีมกับบุคลากรทางการแพทย์ทั้งจากสำนักงานการแพทย์และอาสาสมัครที่ร่วมปฏิบัติ จัดพร้อมกันในข้อ ๖.๒.๒.๓

๖.๒.๒.๕ จัดอบรม การใช้ข้อมูลวิธีการกู้ภัยในรถ ตามรุ่นและยี่ห้อของรถคันที่เกิดเหตุขึ้น ให้กับทีมปฏิบัติ ที่ได้จากบริษัทผู้รถยนต์

๖.๒.๓ จัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยันและค้ำยัน ประจำสถานีดับเพลิงและกู้ภัย จำนวน ๖ ทีม

๖.๒.๓.๑ จัดตั้งทีมในทันที ๒ ทีม จากสถานีที่มีอุปกรณ์พร้อม

พิจารณาจากอุปกรณ์ทั้งสำนัก้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มี ชุดอุปกรณ์สำหรับ ตัดถ่างและค้ำยัน ที่จัดเตรียมไว้ สำหรับทีมค้นหาและกู้ภัยในเขตเมือง (USAR) จำนวน ๒ ชุด เพียงแยกอุปกรณ์บางส่วน มาใส่ในรถดับเพลิงและกู้ภัยขนาดเล็ก ก็จะได้รับสำหรับทีมตัดถ่างและค้ำยันสำหรับช่วยเหลือผู้ประสบภัยบนท้องถนน ๒ ทีมแรก

๖.๒.๓.๒ จัดตั้งทีมที่ต้องรออุปกรณ์จำนวน ๔ ทีม จากสถานีที่อุปกรณ์ยังไม่พร้อม

สำหรับอีก ๔ สถานีดับเพลิงเป้าหมายที่ยังขาดแคลนอุปกรณ์ จะต้องจัดหาอุปกรณ์เพิ่มเติม ด้วยการดำเนินการทางงบประมาณเพื่อจัดซื้อจัดจ้าง ชุดอุปกรณ์ตัดถ่างและค้ำยัน เฉพาะที่จำเป็นและต้องการใช้งาน นำเข้ามาประจำการ ในอีก ๔ ทีม เหมือนในข้อ ๖.๒.๓.๑

๖.๒.๔ จัดทำฐานข้อมูลสำหรับการกู้ภัย

เป็นการรวบรวมข้อมูลความรู้เฉพาะเกี่ยวกับ ลำดับขั้นตอนการกู้ภัยในรถแต่ละรุ่น แต่ละยี่ห้อ มีสิ่งที่จะต้องดำเนินการดังนี้

๖.๒.๔.๑ ติดต่อบริษัทผู้ผลิตรถเพื่อขอข้อมูล ความรู้เฉพาะเกี่ยวกับ ลำดับขั้นตอนการกู้ภัยในรถแต่ละรุ่น แต่ละยี่ห้อ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ บริษัทผู้ผลิตรถรุ่นนั้นๆ

๖.๒.๔.๒ จัดทำข้อมูลไว้ให้เป็นหมวดหมู่ จัดส่งลงในระบบ Online ให้ง่ายสะดวกในการใช้งาน ค้นหาผ่านโทรศัพท์มือถือได้

๖.๓ ชั้นประเมินผล

๖.๓.๑ ติดตามประเมินผลเกี่ยวกับการดำเนินการด้านเอกสาร ตามหัวข้อ และประเด็น

๖.๓.๒ เร่งรัดการดำเนินงานตาม ตารางแสดงระยะเวลาการดำเนินการ

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการ	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๖.๑ ชั้นเตรียมการ												
๖.๑.๑ ขอรับอนุมัติหลักการในเบื้องต้นจากผู้บริหาร	↔											
๖.๑.๒ จัดการประชุมร่วมหน่วยปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง	↔											
๖.๑.๓ เตรียมการจัดตั้งคณะทำงาน	↔											
๖.๒ ชั้นดำเนินการ												
๖.๒.๑ จัดตั้งคณะทำงาน มีภาระงานดังนี้	↔											
๖.๒.๑.๑ รวบรวมและศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้ง ทีมตัดถ่างและค้ำยัน เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน	↔											
๖.๒.๑.๒ กำหนด แนวทางการปฏิบัติและขอบเขตของภารกิจ	↔											
๖.๒.๑.๓ กำหนด หน้าที่ของแต่ละตำแหน่งของทีมปฏิบัติ และ ทีมสนับสนุน	↔											
๖.๒.๑.๔ กำหนด ขอบเขตเนื้อหาความรู้ที่จำเป็นต้องใช้ในการปฏิบัติงาน ให้สัมพันธ์กับภาระกิจ	↔											

ตาราง แสดงระยะเวลาการดำเนินการ

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการ	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๖.๒.๑.๖ หาผู้เชี่ยวชาญหรือผู้สอนที่มีความรู้เกี่ยวกับ การตัดถ่างและค้ำยัน สำหรับงานกู้ภัยในท้องถิ่นอย่างน้อย ๓ กลุ่ม			←→									
๖.๒.๑.๗ กำหนดระยะเวลาขอบเขตการจัดฝึกอบรม ภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ			←→									
๖.๒.๑.๘ ประมาณการค่าใช้จ่าย สำหรับขออนุมัติวงเงินงบประมาณ สำหรับดำเนินการ ฝึกอบรม			←→									
๖.๒.๑.๙ รวบรวมเอกสาร ข้อ ๖.๒.๑ นำเสนอที่ประชุมผู้บริหารสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อพิจารณาเห็นชอบและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง			←→									
๖.๒.๒ ด้านการให้ความรู้ และการจัดฝึกอบรมภาคทฤษฎีและปฏิบัติ												
๖.๒.๒.๑ เขียนโครงการขอจัดสรรงบประมาณ สำหรับการจัดฝึกอบรม			←→									
๖.๒.๒.๒ ประสานขอซาการถสำหรับการฝึกอบรม			←→									

ตาราง แสดงระยะเวลาการดำเนินการ (ต่อ)

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการ	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๖.๒.๒.๓ จัดอบรมภายในสำนักป้องกันป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย				←					→			
๖.๒.๒.๔ จัดอบรมร่วมกับหน่วยปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง				←					→			
๖.๒.๓ จัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยัน ประจำสถานีดับเพลิง และกู้ภัย												
๖.๒.๓.๑ จัดตั้งทีมในทันที ๒ ทีม						←			→			
๖.๒.๓.๒ จัดตั้งทีมที่ต้องรอกอุปกรณ์จำนวน ๔ ทีม		←										→
๖.๒.๔ จัดทำฐานข้อมูลสำหรับการกู้ภัย												
๖.๒.๔.๑ ติดต่อบริษัทผู้ผลิตรถเพื่อขอข้อมูล			←									→
๖.๒.๔.๒ จัดทำข้อมูลไว้ให้เป็นหมวดหมู่ ลงระบบ Online			←									→
๖.๓ ชั้นประเมินผล												
๖.๓.๑ ประเมินผลเกี่ยวกับการดำเนินการด้านเอกสาร	←											→
๖.๓.๒ ประเมินผลตามระยะเวลาในตาราง และ ทุก ๑ เดือน		←										→

ตาราง แสดงระยะเวลาการดำเนินการ (ต่อ)

๗. ประโยชน์จากการศึกษา

๗.๑ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนผู้ใช้ถนนได้อีกทางหนึ่ง

๗.๒ เจ้าหน้าที่มีโอกาส ได้ฝึกซ้อมการใช้อุปกรณ์กู้ภัย ฝึกกระบวนการกู้ภัย ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความชำนาญในการใช้อุปกรณ์และกระบวนการกู้ภัย ทำให้สามารถรับมือกับเหตุสาธารณภัยในขนาดใหญ่กว่า เช่นเหตุอาคารถล่ม แผ่นดินไหว ได้ดีขึ้น

๗.๓ เมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ประชาชนมีความเชื่อมั่น เลือกที่จะโทรแจ้งขอความช่วยเหลือจากสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ของกรุงเทพมหานครให้ดียิ่งขึ้น

๘. งบประมาณ

ค่าจัดฝึกอบรมบุคลากร งบประมาณ	๕๐๐,๐๐๐	บาท
ค่าจัดซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์เพิ่มเติม	๗,๕๐๐,๐๐๐	บาท
รวม วงเงินงบประมาณที่ขอจัดสรร	๘,๐๐๐,๐๐๐	บาท

๙. แนวทางการติดตามประเมินผล

๙.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ ระดับผลผลิต (Output)และหรือระดับผลลัพธ์ (Outcome)

๙.๑.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ ระดับผลผลิต (Output)

- สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีทีมตัดถ่างและค้ำยันเพื่อช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ตามระยะเวลาในตาราง จำนวน ๖ ทีม ภายในปี งบประมาณ ๒๕๖๕

๙.๑.๒ ตัวชี้วัดความสำเร็จ ระดับผลลัพธ์ (Outcome)

- ช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน
- ประชาชนเชื่อมั่นในเรื่องความปลอดภัย ที่ได้รับกรุงเทพมหานคร และช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ ให้ดียิ่งขึ้น

๙.๒ วิธีการ / เครื่องมือที่ใช้ในการติดตามและประเมินผล (สำเร็จ)

- เอกสารรายงานผลความคืบหน้าในการดำเนินการ ให้ผู้บริหารสำนักป้องกันป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทราบเป็นระยะ

- บันทึกการออกเหตุ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนน จากศูนย์รวมข่าวพระราม

- แบบสอบถาม ความพึงพอใจของประชาชน ต่อการจัดตั้งทีมตัดถ่างและค้ำยันเพื่อช่วยเหลือประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

๑๐. ข้อเสนอแนะ

๑๐.๑ เสนอให้แก้ไขปัญหาการขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ในพื้นที่ปฏิบัติการกู้ภัยที่เป็นพื้นที่อันตราย (Hot Zone)

ในปัจจุบันผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ป่วยที่อยู่ในพื้นที่ปฏิบัติการกู้ภัยที่เป็นพื้นที่อันตราย (Hot Zone) จะไม่ได้รับการปฏิบัติการทางการแพทย์ใดๆ จนกว่านักกู้ภัยจะเคลื่อนย้ายผู้ป่วยรายนั้นออกมาสู่พื้นที่เตรียมการ ทำให้มีผู้ป่วยจำนวนหนึ่งต้องเสียชีวิตลง เนื่องจาก เนื่องจากความเชื่อและระบบการเรียนการสอนว่า ไม่ให้บุคลากรทางการแพทย์เข้าพื้นที่ ถ้าพื้นที่ไม่ปลอดภัย ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอให้แก่ไปปัญหาบุคลากรทางการแพทย์ในพื้นที่ปฏิบัติการกู้ภัยที่เป็นพื้นที่อันตราย ดังนี้

๑๐.๑.๑ จัดการฝึกอบรมความรู้ทางการแพทย์อย่างน้อยระดับ EMT-B ให้กับนักกู้ภัย หรือ บุคลากรของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

๑๐.๑.๒ นำบุคลากรทางการแพทย์ มาฝึกอบรมวิธีการเข้าปฏิบัติการในพื้นที่อันตรายอย่างไรให้ปลอดภัย

๑๐.๒ ในส่วนที่มีการใช้งบประมาณ สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยควรที่จะต้องขอจัดสรรงบประมาณไว้ก่อน เพื่อให้ดำเนินการได้โดยสะดวก

เอกสารอ้างอิง

- B.Morris . (๒๐๐๖). Halmatro’s Vehicle Extrication Techniques (๖th ed.).
Holmatro Rescue Equipment, the Netherlands.
http://www.mfas.com/images/uploads/media/manuals/Holmatro_Vehicle_Extraction_Techniques_.pdf
- California State Fire Training. (๒๐๑๙). vehicle extrication lesson plan. ๑-๑๖.
<https://osfm.fire.ca.gov/media/2684/vehiclextrication-courseplan.pdf>
- HM Fire Service Inspectorate . (๒๐๐๗). Incidents Involving Rescue from Road Vehicles.
Fire Service College London
<https://www.ukfrs.com/sites/default/files/๒๐๑๗-๐๙/Fire%2๐Service%2๐Operations%2๐-%2๐Incidents%2๐Involving%2๐Rescue%2๐from%2๐Road%2๐Vehicles.pdf>
- National Fire Protection Association. (๒๐๑๗). NFPA ๑๐๐๖ Standard for Technical Rescue Personnel Professional Quali cations ๒๐๑๗ Edition .
https://www.nkctc.org/trainingsiteresources/documents_library/Resources%20Page/1006-17-PDF.pdf
- คณะเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. (๒๕๖๐). หลักการวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis).
คณะเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (AGRI CMU).
<https://www.agri.cmu.ac.th/2017/files/Download/%E0%B8%AB%E0%B8%A5%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%A7%E0%B8%B4%E0%B9%80%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%B0%E0%B8%AB%E0%B9%8C%20SWOT.pdf>
- แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๘. (๒๕๕๘, ๑๗ พฤษภาคม).
- ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง การแบ่งส่วนราชการภายในหน่วยงานและการกำหนดอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ ๑๑๐) หมวดที่ ๒๐ ข้อ ๓๕ (๒๕๖๒ ,๓๑ มกราคม)
- พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. ๒๕๕๐. มาตรา ๔ และ มาตรา ๓๒.
- พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๒๘. มาตรา ๘๙.