



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน

รายงาน

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของ
เด็กและเยาวชน” ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ

เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14

“เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

วันพฤหัสบดีที่ 8 สิงหาคม 2562

ณ ห้องประชุม Grand Hall 202

ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร



จัดโดย

มูลนิธิสธารณสุขแห่งชาติ ร่วมกับ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP



สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย
THAILAND YOUTH
INSTITUTE (TYI)

สารบัญ

สรุปการประชุมเชิงเรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน” ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”	1
ภาคผนวก	22
ภาคผนวก กำหนดการประชุม	23
ภาคผนวก ประกาศเจตนารมณ์	29
ภาคผนวก รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม	34
ภาคผนวก เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ	42
ภาคผนวก รวมข่าว	114



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ
เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”
วันพฤหัสบดีที่ 8 สิงหาคม 2562

ณ ห้องประชุม Grand Hall 202 ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร

เกริ่นนำการสัมมนา

นายชาญวิทย์ โวหาร

ผู้ดำเนินรายการ

แม้ว่า แนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมจะลดลง แต่ตัวเลขการเสียชีวิตปีละ 20,000 ราย ได้ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจปีละหลายแสนล้านบาท จึงบ่งชี้ถึงความจำเป็นที่ต้องเปลี่ยนวิธีคิดในการแก้ไขปัญหา โดยควรมุ่งเน้นการสร้างระบบความปลอดภัยทางถนนให้มากขึ้น จากสถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เริ่มมีการชะลอตัว แต่ยังคงเน้นการเฝ้าระวัง และจัดการปัญหาความรุนแรงของอุบัติเหตุบนถนนสายรองให้มากขึ้น ในด้านอัตราการสวมหมวกนิรภัยปี 2561 พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัย (รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร) เฉลี่ยทั่วประเทศคิดเป็นร้อยละ 45 เช่น จังหวัดสิงห์บุรีร้อยละ 46 จังหวัดอ่างทองร้อยละ 26 จังหวัดปทุมธานีร้อยละ 56 และกรุงเทพมหานครร้อยละ 85 เป็นต้น



อัตราการสวมหมวกนิรภัยเฉพาะผู้ขับขี่ที่เฉลี่ยทั่วประเทศคิดเป็นร้อยละ 52 เช่น จังหวัดสิงห์บุรี ร้อยละ 53 จังหวัดอ่างทอง ร้อยละ 33 จังหวัดปทุมธานีร้อยละ 69 และ กรุงเทพมหานครร้อยละ 92 ส่วนอัตราการสวมหมวกนิรภัยเฉพาะผู้โดยสารเฉลี่ยทั่วประเทศคิดเป็นร้อยละ 22 เช่น จังหวัดสิงห์บุรี ร้อยละ 20 จังหวัดอ่างทองร้อยละ 8 จังหวัดปทุมธานีร้อยละ 15 และ

กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 55 หากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุมีการสวมหมวกนิรภัยจะมีส่วนช่วยให้การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง เพราะการสวมหมวกนิรภัยจะสามารถช่วยลดโอกาสการเสียชีวิต อันเนื่องมาจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ถึงร้อยละ 45 สำหรับผู้ขับขี่ และร้อยละ 58 สำหรับผู้โดยสาร สาเหตุของอุบัติเหตุมาจากอะไรบ้าง เช่น 1) การใช้ความเร็ว กล่าวได้ว่าอุบัติเหตุและการ

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

เสียชีวิตกว่าร้อยละ 70-80 มาจากการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 2) การเมาแล้วขับ อุบัติเหตุจากรถจักรยานการเมาแล้วขับของปี 2559-2560 ตลอดทั้งปีเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 1,000 คดี/ปี คิดเป็น สัดส่วนประมาณร้อยละ 1 ของคดีอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด 3) การร่งวงแล้วขับ จากสถานการณ์ปัญหา อุบัติเหตุจากการหลับใน ค่อนข้างนำวิตก จากตัวเลขสถิติย้อนหลัง 10 ปี ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในช่วงปี 2559-2560 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัว ทั้งนี้ การหลับในคือการขับขณะที่ตาเปิดอยู่ แต่ไม่สามารถรับรู้ภาพที่มีอยู่เบื้องหน้า ทำให้ไม่รู้สึกรถและบังคับตัวเองไม่ได้ชั่วคราว 4) การไม่สวม หมวกนิรภัย 5) การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารนั่งเบาะหลัง และ 6) การใช้โทรศัพท์มือถือขณะ ขับขี่ โดยการพูดคุย สนทนา พิมพ์ข้อความโต้ตอบ การเล่นโมบายแอปพลิเคชัน ต่างล้วนทำให้เกิด อุบัติเหตุ เพราะขาดสมาธิ การละสายตาเพียงชั่ววินาทีสามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

ลำดับต่อไปขอเรียนเชิญนายพงศ์ธร จันทรศมี ผู้จัดการโครงการพัฒนาความร่วมมือเพื่อบริหารความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ได้กล่าววาทะประสงค์การจัดการจัด สัมมนา เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน” กล่าววาทะประสงค์

นายพงศ์ธร จันทรศมี ผู้จัดการโครงการพัฒนาความร่วมมือเพื่อบริหารความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

การจัดเวทีสัมมนาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์สำคัญ 2 ประการ คือ 1) เพื่อ ประกาศเจตนารมณ์ ในการขับเคลื่อนความร่วมมือในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มเด็กและเยาวชน 2) เพื่อเป็นเวที แลกเปลี่ยนเรียนรู้แนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน



Session 1 ฉายวิดิทัศน์ เรื่อง “วัยแซบ วัยเสี่ยง บนท้องถนน”

วิดิทัศน์ เรื่อง “วัยแซบ วัยเสี่ยง บนท้องถนน” สะท้อนอุบัติเหตุในเด็กและเยาวชนกับการขับ รถจักรยานยนต์และการใช้ถนน ใช้เวลาฉายวิดิทัศน์ 3 นาที

**Session 2 ร่วมลงนามประกาศเจตนารมณ์ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
กลุ่มเด็กและเยาวชน**



นายธนวัฒน์ พรหมโชติ รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย

นายพชรพรรษ์ ประจวบลาภ เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย

นายทศพล กมลลา ผู้แทนจากองค์การนักวิชาชีพในอนาคตแห่งประเทศไทย

สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย และองค์การนักวิชาชีพ
ในอนาคตแห่งประเทศไทย ได้ร่วมประกาศเจตนารมณ์ในการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทาง
ถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน ดังนี้

1) จัดให้มีทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชน เพื่อทดแทนการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของเด็กและเยาวชนในสถานศึกษา ในกรณีที่บ้านของเด็กนักเรียนใกล้สถานศึกษาควรมี
การรณรงค์และส่งเสริมให้มีการรถจักรยานในสถานศึกษา ทั้งนี้ เพื่อเป็นการลดการใช้จักรยานยนต์ และ
สนับสนุนให้เด็กและเยาวชนได้ออกกำลังกายด้วย หากหลีกเลี่ยงไม่ได้จำเป็นต้องใช้รถจักรยานยนต์
จะต้องมีการสวมหมวกนิรภัย

2) จัดให้มีการให้ความรู้ ความเข้าใจกับเด็กและเยาวชนในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง เช่น
กฎหมายจราจร ใบอนุญาตขับขี่ ป้ายสัญญาณจราจร ฯลฯ ซึ่งจะเป็นแนวทางที่ทำให้ถนนเกิดความ
ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยอาจบรรจุหลักสูตรลงไปในการศึกษาภาคบังคับ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไข
ปัญหาที่ยั่งยืนในอนาคต

3) ขอให้รัฐบาลผลักดัน เรื่อง การเดินทางปลอดภัยของเด็กและเยาวชน เป็นวาระแห่งชาติโดย
จัดตั้งกลไกอนุกรรมการด้านความปลอดภัยของเด็กและเยาวชนขึ้นในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทาง
ถนนส่วนกลางและทุกจังหวัด ซึ่งมีเครือข่ายสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย และเครือข่ายเด็กและ

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

เยาวชนเข้ามาเป็นอนุกรรมการฯ เพื่อขับเคลื่อนงานให้ดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม เพื่อดูแลความปลอดภัยให้กับเด็กและเยาวชน

ทั้งนี้ เครือข่ายเด็กและเยาวชนทุกคนจะเฝ้าระวังและติดตามการดำเนินงานของรัฐบาลอย่างใกล้ชิดและเป็นระบบ เพื่อให้การดำเนินงานนั้น มีความต่อเนื่องและมีผลสำเร็จอย่างสมบูรณ์ เพื่อให้เด็กและเยาวชนเป็นพลังในการพัฒนาประเทศชาติสืบต่อไป



พิธีร่วมลงนามประกาศเจตนารมณ์ในการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนน
สำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน ของ 17 หน่วยงาน

ดร.สาธิต ปิตุเตชะ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข

ประธานพิธีลงนามประกาศเจตนารมณ์

หน่วยงานที่ร่วมลงนามประกาศเจตนารมณ์ในการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน จำนวน 17 องค์กร มีดังนี้

- 1) สมาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
- 2) สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย
- 3) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- 4) กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

- 5) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- 6) ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยการบาดเจ็บในเด็ก (CSIP)
- 7) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
- 8) บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
- 9) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
- 10) กรมกิจการเด็กและเยาวชน กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
- 11) กรมการขนส่งทางบก
- 12) บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 13) สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ
- 14) สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ
- 15) องค์การช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย (Save the Children)
- 16) เครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต
- 17) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

ดร.สาธิต ปิตุเตชะ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข ได้กล่าวว่า มีความยินดีและเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้เป็นสักขีพยานการประกาศเจตนารมณ์ เพื่อช่วยเหลือเด็กและเยาวชนในช่วงอายุไม่เกิน 18 ปี ที่พบว่า ประสบอุบัติเหตุและเสียชีวิตจากการเดินทางบนท้องถนนจำนวนมาก เรื่องเหล่านี้ควรได้รับการแก้ไขปัญหาโดยรัฐบาลและทุกหน่วยงานที่ต้องร่วมมือกัน รวมทั้ง ยังมีภาคีเครือข่าย เช่น สถาบันยุวทัศน์ฯ และองค์กรต่าง ๆ เพื่อค้นหาข้อมูล วิถีทาง เพื่อให้เด็กและเยาวชนมีการสูญเสียชีวิต สูญเสียทรัพย์สิน และบาดเจ็บให้น้อยที่สุด ในการสัมมนาครั้งนี้ มุ่งเน้นไปที่กลุ่มเด็กและเยาวชน โดยสิ่งที่แก้ได้ง่ายที่สุด คือการให้เด็กและเยาวชนมีวินัย เพื่อป้องกันเหตุที่จะเกิดขึ้น ซึ่งต้องอาศัยครอบครัวที่ต้องมีความรู้ องค์กรความรู้เพียงพอว่าต้องทำอะไรเพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุได้ และภาคีเครือข่ายมีความพยายามที่จะหาแนวทางที่ทำให้อุบัติเหตุบนถนนลดน้อยลง ภาพวิถีทัศน์ที่ฉายเมื่อสักครู่นี้ แสดงให้เห็นถึงความสะเทือนใจของพ่อแม่ผู้ปกครอง ที่ต้องเสียใจอย่างที่สุด เพราะต้องสูญเสียบุตรหลาน ญาติพี่น้อง จากอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งถือเป็นความสูญเสียอย่างสำคัญอันดับหนึ่ง ยังไม่นับรวมความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจที่ติดตามมาด้วย



อย่างไรก็ตาม การที่ภาคีเครือข่ายทั้ง 17 องค์กร ได้ร่วมกันประกาศเจตนารมณ์จำนวน 3 ข้อ นั้น มีความเชื่อมั่นว่าจะช่วยให้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนลดน้อยลงได้

ภารกิจของกระทรวงสาธารณสุข มีเกี่ยวข้องอย่างมากกับเรื่องอุบัติเหตุ ขณะที่สังคมมักต้องการให้มีงบประมาณสำหรับการรักษาพยาบาล การลดความแออัดในสถานพยาบาล การเพิ่มบุคลากรทางการแพทย์ เพื่อดูแลประชาชนทั่วประเทศ แต่ในฐานะของประเทศที่กำลังพัฒนาจึงไม่สามารถจัดสรรงบประมาณเหล่านี้เพื่อภารกิจนี้ทั้งหมดได้ แต่การป้องกันจะสามารถทำได้ง่ายกว่า ดังนั้น นโยบายที่สำคัญและต้องส่งเสริมคือ การส่งเสริมให้ประชาชนไม่ต้องเจ็บป่วยด้วยการออกกำลังกายให้มากขึ้น เป็นประจำและทำอย่างสม่ำเสมอ จะเป็นการลดจำนวนผู้ป่วยและแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้ หากไม่มีอุบัติเหตุหรือมีลดน้อยลง ก็จะทำให้ภารกิจของบุคลากรทางการแพทย์ลดน้อยลง

ขอขอบพระคุณภาคีเครือข่ายที่ให้ความสำคัญ และเชื่อว่าการร่วมมือกันตามเจตนารมณ์ทั้งสามข้อนี้ จะเป็นการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการใช้รถจักรยานยนต์ของเด็กและเยาวชน จากสถิติวันละ 9 รายให้ลดน้อยลงได้ ถ้าทุกส่วนให้ความสำคัญและปฏิบัติตามนั้น เช่น กระทรวงคมนาคมต้องดูเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทยต้องไปให้ความรู้กับเด็กและเยาวชนทั่วประเทศ การให้ความรู้ผู้ประกอบการในการดูแลบุตรหลาน หากมีความร่วมมือกันก็จะสามารถลดการสูญเสียชีวิตบนท้องถนนได้เป็นอย่างมาก

ในปี 2561 จังหวัดระยองมีสถิติการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับ 1 ของประเทศ เนื่องจากเป็นจังหวัดที่อยู่ในพื้นที่อุตสาหกรรม มีประชากรแฝงมาก สาเหตุของอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากการเมาแล้วขับ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลจะเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิตเป็นอันดับต้นของประเทศ หวังว่าทุกภาคีเครือข่ายจะได้ร่วมมือกันเพื่อลดการสูญเสียชีวิตได้มากที่สุด

ขอขอบคุณ สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย และสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย หวังอย่างยิ่งว่า การประกาศเจตนารมณ์ร่วมกันของ 17 หน่วยงานครั้งนี้ จะบรรลุวัตถุประสงค์ที่มุ่งมั่นและประสบความสำเร็จทุกประการ เพื่อให้เด็กและเยาวชนได้ความปลอดภัยในการเดินทางอย่างแท้จริง

Session 3

รายงานผลการรับฟังความคิดเห็นและผลการสำรวจความคิดเห็นของเด็กและเยาวชนเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

Can be a Hero

นายธนวัฒน์ พรหมโชติ รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย

จากการสำรวจความคิดเห็นของเด็กและเยาวชนในเวทีสมัชชาเด็กและเยาวชนระดับภาคประจำปี 2562 ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากองค์การยูนิเซฟ ได้สำรวจความคิดเห็นของเด็กและเยาวชนจาก 4 ภูมิภาคของประเทศไทยในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กและเยาวชน จาก

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

สภาเด็กและเยาวชนทั้งในระดับตำบล อำเภอ และจังหวัด รวมถึง กลุ่มเด็กและเยาวชนในพื้นที่จำนวน 38 องค์กร โดยแนวคิดของการทำงานที่เชื่อว่า เด็กและเยาวชนทุกคนสามารถเป็น Hero ได้



การสำรวจความคิดเห็นในพื้นที่ภาคกลางจัดที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ใช้กระบวนการสำรวจความคิดเห็น โดยเริ่มจากการให้ข้อมูลกับผู้รับการสำรวจความคิดเห็น จากนั้นตั้งประเด็น Yes หรือ No เพื่อให้เกิดการระดมความคิดเห็นเพื่อนำไปสู่ข้อเสนอสู่ความสำเร็จ เช่น การตั้งคำถามไบซ์ซี่รถจักรยานยนต์มีไว้ป้องกันตำรวจใช้หรือไม่ ทำให้ทราบว่าเด็กและเยาวชน

จำนวนหนึ่งที่ไม่ทราบถึงสิทธิประโยชน์ของการพกไบซ์ซี่ และพ.ร.บ. ภาคบังคับ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ โดยสรุปเด็กและเยาวชนในพื้นที่ภาคกลางเห็นว่า การสวมหมวกนิรภัยมีไว้ป้องกันตำรวจ และหมวกต้องได้รับมาตรฐาน มอก. และอัตราการปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีมาตรฐาน ไม่เท่ากัน ควรมีแต้มคะแนนเกี่ยวกับการขยับขี่ปลอดภัยด้วย

การสำรวจความคิดเห็นในพื้นที่ภาคใต้ เห็นว่า ไบซ์ซี่ไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเล่นรู้อย่างบางคนได้ไบซ์ซี่มาแบบง่าย ๆ ด้วยการซื้อไบซ์ซี่ หรือรูปแบบการเข้าอบรมเพื่อทำไบซ์ซี่ไม่น่าสนใจและรู้สึกไม่ได้รับประโยชน์ เด็กและเยาวชนเห็นว่า ไบซ์ซี่มีไว้เพื่อป้องกันตำรวจ โดยเด็กและเยาวชนเสนอให้มีการพัฒนาหลักสูตรการอบรมให้ทันสมัยและน่าสนใจเพิ่มมากขึ้น

การสำรวจความคิดเห็นในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (อีสาน) เห็นว่า เด็กและเยาวชนที่อายุต่ำกว่า 15 ปีของภาคอีสานจะขี่รถจักรยานยนต์กันมากที่สุด เนื่องจากมีความจำเป็น เพราะพ่อแม่เป็นเกษตรกร เช่น ทำไร่นา ทำสวน ไม่มีเวลาให้ลูก จึงซื้อความสะดวกสบายให้ลูกโดยไม่ได้คำนึงถึงความเสี่ยงหรืออันตรายที่จะเกิดขึ้น และตั้งคำถามว่า เหตุใดในภาคอีสานจึงไม่มีรถโรงเรียน ไม่มีรถรับส่ง และให้ลูกขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน

การสำรวจความคิดเห็นในพื้นที่ภาคเหนือ เห็นว่า ต้องใช้กลไกของสภาเด็กและเยาวชนทั้งระดับตำบล อำเภอ จังหวัด มาร่วมขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหา

สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทยได้รับงบประมาณจากกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ โดยในปี 2563 สภาเด็กและเยาวชนฯ จะนำเรื่องความปลอดภัยทางถนนรับมาดำเนินการอย่างเต็มที่ โดยให้ความรู้กับเด็กและเยาวชน และกระตุ้นให้หน่วยงานในพื้นที่ให้ความสำคัญกับปัญหานี้ จึงขอให้ผู้ใหญ่เห็นว่า เด็กและเยาวชนไม่ใช่ปัญหา แต่เด็กและเยาวชนจะเป็นกลไกในการขับเคลื่อนที่เพื่อแก้ไขปัญหาเรื่องความปลอดภัยทางถนนต่อไป

Youth Poll Youth Safety

นายพรพธรรษ์ ประจวบลาภ เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย

สิ่งที่สำคัญที่สุดที่ต้องทำคือการป้องกัน ไม่ให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตในเด็กและเยาวชน ผลการสำรวจความคิดเห็นเด็กและเยาวชนเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน เมื่อเดือนพฤษภาคมถึงเดือนกรกฎาคม 2562 จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 1,151 คน แบ่งเป็นเพศหญิงร้อยละ 66 เพศชายร้อยละ 32.9 ที่เหลือเป็นเพศทางเลือกว่าอยู่ระหว่าง 10-15 ปี โดย



กลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนมากที่สุดคืออายุ 16-20 ปี มีจำนวนร้อยละ 81.6 และกลุ่มอายุ 21-25 ปี เหตุผลที่มีกลุ่มอายุ 16-20 ปีจำนวนมาก เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีการใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก ระดับการศึกษามีตั้งแต่ระดับประถมศึกษาถึงระดับปริญญาตรี ระดับการศึกษาประเภทอาชีวศึกษาเป็นสถานศึกษาประเภทเดียวที่อนุญาตให้เด็กนักเรียนขับรถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนได้ ประเด็นที่สำรวจอันแรกคือการรับรู้สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุในประเทศไทย ร้อยละ 95.7 ทราบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยจะส่งต่ออัตราการรอดชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างการขับรถจักรยานยนต์ และร้อยละ 27.2 ใส่หมวกนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 65.5 ใส่บางครั้ง และร้อยละ 7.3 ไม่ใส่หมวกนิรภัยเลย สาเหตุที่ทำให้เด็กและเยาวชนไม่สวมหมวกนิรภัย ได้แก่

1) ระยะทางใกล้ 2) ไม่สะดวกสบาย เช่น ทำให้ผมเสียทรง 3) เชื่อว่าไม่เกิดอุบัติเหตุ ประเด็นต่อมาคือ ทราบหรือไม่ว่า หมวกนิรภัยต้องได้รับมาตรฐานจาก มอก. 369-2557 ผลสำรวจพบว่า มีเพียงร้อยละ 67.7 ที่ทราบ ร้อยละ 32 ไม่ทราบ ประเด็นต่อมามีข้อชี้ชัด รถยนต์หรือเป็นผู้โดยสาร ท่านรู้หรือไม่ว่าถุงลมนิรภัยจะป้องกันอันตรายได้สูงสุดหากใช้คู่กับเข็มขัดนิรภัย ผลสำรวจพบว่า ร้อยละ 82 ทราบ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุดได้แก่ รถจักรยานยนต์ลื่นล้ม ร้อยละ 26.2 ถูกเฉี่ยวชนบนทางเท้า ร้อยละ 4.6 ถูกเฉี่ยวชนขณะขับขี่ ร้อยละ 9.4

อุบัติเหตุไม่ใช่เรื่องของดวงหรือโชคกลาง แต่เป็นเรื่องของความประมาท หากทั้งผู้ขับขี่และผู้ใช้ถนนมีความระมัดระวังในการเดินทางอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น ผลสำรวจพบว่าจากประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุล่าสุดพบว่า ร้อยละ 54 บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุ ไม่ได้รับบาดเจ็บร้อยละ 9.4 บาดเจ็บเล็กน้อยหรือไม่บาดเจ็บ ร้อยละ 47 และร้อยละ 28 เคยสูญเสียคนใกล้ตัวจากอุบัติเหตุ สาเหตุของอุบัติเหตุ พบว่า เมาแล้วขับ ร้อยละ 46 ขับเร็วร้อยละ 17.2 ฝ่าฝืนเครื่องหมายและสัญญาณจราจร ร้อยละ 12 การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ร้อยละ 13.2 ขาดทักษะในการขับขี่ ร้อยละ 11.6 ความคาดหวังในการแก้ไขปัญหาของหน่วยงานต่างๆ ไม่ถึงครึ่งเห็นว่า การดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ จะแก้ไขปัญหาได้ และเห็นว่าการจับปรับและจำคุก หรือการใช้มาตรการทางกฎหมายจะทำให้อัตราการใช้หมวกนิรภัยมาก

ขึ้น ร้อยละ 74.1 เห็นว่า ช่วยลดได้ และร้อยละ 95.3 เห็นว่า ควรให้เด็กและเยาวชนมาช่วยในการแก้ไขปัญหา

Session 4 Y-talk : Gen ใหม่ ไร้เจ็บ

เด็กเล็กปลอดภัย ด้วยความห่วงใยของท้องถิ่น

นางสาวกชกร ชินะวงศ์ เจ้าหน้าที่มูลนิธิ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่น

ปัจจุบันทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงในโครงการศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยในท้องถนนในพื้นที่จังหวัดภาคเหนือ งานวิจัยนี้ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จากการสำรวจสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากฐานข้อมูล 3 แห่งคือ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ในระหว่างปี 2556 - 2560 พบว่าเด็กและเยาวชนเสียชีวิตตั้งแต่แรกเกิดถึง 19 ปี จำนวนทั้งสิ้น 17,634 ราย โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเกิดอุบัติเหตุบนรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะในช่วงวันที่ 1 - 23 เมษายน เป็นช่วงที่มีการเสียชีวิตมากที่สุด



ความปลอดภัยบนท้องถนนกับเด็กปฐมวัยเพื่อสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับตัวเด็ก แล้วขยายไปยังผู้ที่เกี่ยวข้อง อุบัติเหตุไม่ได้เกิดขึ้นเพียงเส้นทางจากบ้านมายังศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ดังนั้นการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนให้กับเด็กๆ ได้รู้จักการป้องกันตัวเอง กิจกรรมนี้ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กไม่สามารถดำเนินการได้เพียงลำพัง แต่ต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เทศบาล องค์กรบริหารส่วนตำบล โรงเรียน และชุมชน

โครงการเริ่มต้นในปี 2555 - 2556 มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่น จุดประกายเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนในเด็กระดับปฐมวัย โดยได้รับทุนสนับสนุนจากศูนย์วิชาการความปลอดภัยบนท้องถนน (ศวปถ.) ทำงานที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ตำบลป่าสัก จังหวัดลำพูน จากนั้นในปี 2560 - 2561 ขยายผลการดำเนินการสู่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยบนท้องถนนจำนวน 16 โครงการ จำนวน 30 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และต่อเนื่องในปี 2562 - 2563 ได้ยกระดับโครงการต่อยอดในโรงเรียนจำนวน 8 โรงเรียน 5 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โดยการพัฒนาคู การจัดการกระบวนการเรียนรู้ การสร้างการมีส่วนร่วมของผู้ปกครองและชุมชน การจัดสภาพแวดล้อม การจัดการจุดเสี่ยง การทำแผนการจัดการเรียนรู้ สร้างสื่อในการเรียนรู้ โดยพัฒนาให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเป็นแหล่งเรียนรู้ของชุมชน กำหนดมาตรการข้อตกลง ข้อปฏิบัติร่วมกัน สุดท้ายคือการสรุปบทเรียน การติดตามผล และคืนข้อมูลให้กับชุมชน

โครงการนี้เน้นการขับเคลื่อนอย่างเป็นกระบวนการ ได้รับการสนับสนุนจากองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ผลที่ได้คือเด็กมีการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 100 ผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 70 เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ เป็นแหล่งเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนใน 4 ภูมิภาค เกิดการพัฒนาทักษะการเรียนรู้ เกิดจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน เกิดทีมครูนักจัดกระบวนการเรียนรู้ใน 4 ภูมิภาค การพัฒนาเป็นศูนย์เด็กเล็กต้นแบบใน 4 ภูมิภาค เกิดการปรับสภาพแวดล้อม การจัดการจุดเสี่ยง และระบบรถรับส่งนักเรียน เกิดกลไกการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในการขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน สิ่งสำคัญคือ ต้องให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้การสนับสนุน ด้านงบประมาณ บุคลากร การประสานหน่วยงาน การสร้างการเรียนรู้ เพื่อจะนำไปสู่แรงกระเพื่อมไปยังเด็กและเยาวชนในทุกๆระดับชั้นในทุกพื้นที่ ผู้ปกครองและคนในชุมชน ขยายผลสู่พื้นที่อื่นที่สนใจ สามารถลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของคนในชุมชน

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น ได้แก่ ทีมคณะทำงาน 4 ภูมิภาค จำนวน 8 จังหวัด เกิดทีมวิจัยจำนวน 541 คน ภาคีเครือข่ายผู้ปกครองชุมชน 2,522 คน เด็กเล็กร่วมโครงการ จำนวน 2,596 คน เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ 30 แห่ง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 16 แห่ง เกิดพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย เด็กเล็กสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 100 ผู้ปกครองร้อยละ 70 เกิดการจัดการจุดเสี่ยง มีการสร้างสื่อการเรียนการสอน และการมีแผนประสบการณ์การเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

ปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนทำให้โครงการสำเร็จคือ การสนับสนุนด้านนโยบายและงบประมาณจากกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัด และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดนโยบายในการขับเคลื่อนศูนย์เด็กเล็กปลอดภัยในการเดินทางมายังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างชัดเจน

ข้อเสนอเชิงนโยบายคือต้องการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนการทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกแห่งใน 3 ประเด็นหลัก คือ 1) สนับสนุนการจัดการเรียนรู้และสื่อการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 2) บรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนใน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในข้อบัญญัติและเทศบัญญัติของท้องถิ่น และ 3) กำหนดมาตรการให้เด็กที่เรียนรู้ใน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกสังกัดและสังกัดในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกคน

Road Safety Zone for Kids

นางสาวชุตติมา บุญไทย

Senior Project Officer องค์กรช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย (Save The Children)

โครงการ The Seven Percent Project มีที่มาจากการศึกษาข้อมูลพบว่า เด็กไทยจำนวน 1.3 ล้านคน เดินทางโดยรถจักรยานยนต์ แต่มีเพียงร้อยละ 7 ที่สวมหมวกนิรภัย ขณะที่เมื่อตัวเลขพบว่าเด็กไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสองพันกว่าคน และหนึ่งหมื่นกว่าคนบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ การทำงานภายใต้แนวกรอบทางสิทธิเด็ก เด็กทุกคนมีสิทธิขั้นพื้นฐาน สิทธิในการมีชีวิตรอดปลอดภัย สิทธิในการ

ได้รับการปกป้องคุ้มครอง สิทธิในการได้รับการพัฒนา สิทธิในการแสดงความคิดเห็น กรอบความปลอดภัยด้านถนนปลอดภัย กรอบโรงเรียนปลอดภัยรอบด้าน เช่น โรงเรียนต้องมีโครงสร้างปลอดภัยสำหรับเด็ก กรอบเรื่องการจัดการในโรงเรียนเพื่อให้เด็กนักเรียนมีความปลอดภัยในการเดินทาง กรอบเรื่องขององค์ความรู้ การจัดการแผนการเรียนการสอน โดยเน้นเรื่องการมีส่วนร่วมของเด็กๆ โครงการนักข่าวรุ่นจิ๋ว

เด็กๆ จะสามารถสื่อสารถึงกันได้ดีที่สุด ในการเล่าเรื่องความปลอดภัยไปยังเด็กๆ ด้วยกัน การจัดกิจกรรมร่วมกับบริษัท ฮอนด้า จำกัด พันท์หมวกนิรภัย โครงการ Safety Zone For Kids จะเกิดขึ้นได้ ต้องเกิดจากความร่วมมือของทุกภาคส่วน ผู้ปกครอง ชุมชน สำนักงานเขต เจ้าหน้าที่เทศกิจ เจ้าหน้าที่ตำรวจ



สิ่งที่จะเปลี่ยนพฤติกรรมเด็กได้ ต้องอาศัยสื่อที่น่าสนใจ เช่น การเดินรถรงค์ในโรงเรียน การพันท์หมวกนิรภัย เป็นต้น

ผลการสำรวจชั่วโมงการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนของเด็กเทียบกับอัตราการสวมหมวกนิรภัย พบว่าครั้งแรก เด็กๆ ได้เรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนในชั่วโมงเรียนจำนวน 2.9 ชั่วโมง นอกห้องเรียนมีโอกาสเรียนจำนวน 3.3 ชั่วโมง และจากการสำรวจในปี 2560 พบว่า

เด็กได้เรียนเรื่องความปลอดภัยทางถนนในชั่วโมงเรียนจำนวน 7.6 ชั่วโมง และมีกิจกรรมนอกห้องเรียนเพิ่มขึ้นประมาณ 23.5 ชั่วโมง สะท้อนให้เห็นว่า โรงเรียนและครูให้ความสำคัญ เป็นวิชาการเรียนรู้ในห้องเรียน ทำให้เด็กๆ ในเรียนรู้เพิ่มมากขึ้น และร้อยละในการสวมหมวกนิรภัยก็เพิ่มสูงขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 22

ตัวแทนครูจากโรงเรียนสุเหร่าสามอิน กรุงเทพฯ กล่าวว่า ตามกระบวนการเรียนรู้ของเด็กอนุบาลและประถมศึกษาจะมีการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนผ่านวิชาสุขศึกษา และพลศึกษา ประมาณ 1 หน่วยการเรียนรู้ โรงเรียนจึงนำความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนมาบูรณาการเข้ากับ 8 กลุ่มสาระการเรียนรู้ โดยได้มีการจัดทำเวิร์คช็อปมาแล้ว 4 ครั้ง เพื่อพัฒนาหน่วยการเรียนรู้ของแต่ละรายวิชาเพื่อจัดกระบวนการเรียนการสอนให้เด็กอนุบาล-ประถมศึกษา มีจิตสำนึกที่จะสวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียน เกิดแผนการเรียนรู้ 43 แผน เช่น วิชาคณิตศาสตร์ ครุณาเรื่องเรขาคณิตมาบูรณาการเข้ากับการเดินทางปลอดภัย และการสวมหมวกนิรภัย มาสร้างเป็นศิลปะผ่านรูปทรงเรขาคณิต เพื่อสนับสนุนให้เด็กนักเรียนเกิดจิตสำนึกและเห็นความสำคัญของการเดินทางปลอดภัย

ก่อน 15 ไมล์

นางสาวกรวิการ์ บุญตานนท์ เจ้าหน้าที่วิจัย ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัย และป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก (CSIP) โรงพยาบาลรามาธิบดี

ในแต่ละปีพบว่าเด็กและเยาวชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุปีละ 3,000 กว่าราย โดยเด็กและเยาวชน อายุ 1 - 14 เสียชีวิตเพิ่มขึ้นทุกปี จากการเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งที่ตามกฎหมายเด็กอายุต่ำกว่า 15 ไม่สามารถขับรถจักรยานยนต์ได้

แต่ในความเป็นจริงเด็กและเยาวชน ใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมากเพราะ ความสะดวก เพราะไม่มีทางเลือก อื่นๆ เด็กไทยอยู่กับรถจักรยานยนต์ ตั้งแต่แรกเกิดจนโต เด็กไทย ชบ ช้อน ซึ่ง รถจักรยานยนต์มาตั้งแต่ คลอดจากโรงพยาบาล จากสถิติ พบว่า เด็กอายุ 10 - 14 มีอายุการ เสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้น ภาพเด็กช้อนเด็ก ขี่รถจักรยานยนต์ จากสภาพปัญหาที่



เกิดขึ้น จึงเกิดเป็นโครงการก่อน 15 ไม่ขี่ ไม่ขับ ไม่เจ็บ ไม่ตาย ซึ่งไม่ใช่เรื่องง่าย เพราะยังไม่มีทางเลือก ในการเดินทางที่ปลอดภัยและทั่วถึงเพียงพอสำหรับเด็กและเยาวชนไทย

โครงการได้ทำงานร่วมกับ 79 โรงเรียนใน 31 จังหวัด ที่มีปัญหาเด็กนักเรียนใช้รถจักรยานยนต์ ในการเดินทางพบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดน้อยลง จากการถอดบทเรียนพบว่า การเริ่มต้น ทำงานจากข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนของเด็กนักเรียนมีจำนวนกี่คน และสาเหตุที่ใช้ รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนเพราะความจำเป็นกี่คน และเพราะแฟชั่น กี่คน จากนั้นให้ความรู้กับเด็กและ ผู้ปกครอง ว่าเหตุที่เด็กอายุไม่ถึง 15 ปี ไม่ควรขับรถจักรยานยนต์เพราะผิดกฎหมาย และวุฒิภาวะยังไม่ เพียงพอและหากเกิดอุบัติเหตุผู้ที่เดือดร้อนจะเป็นใครบ้าง เช่น เด็ก พ่อแม่ ผู้ปกครอง รวมถึงการให้ ความรู้อื่นๆ เช่น การมีใบขับขี่มีประโยชน์อย่างไร การสื่อสารและการรณรงค์ผ่านสื่อออนไลน์ และ รณรงค์ในพื้นที่ด้วยการจัดสถานการณ์จำลอง การมีกฎระเบียบ เช่น โรงเรียนมีกฎระเบียบไม่ให้เด็ก อายุต่ำกว่า 15 ปี นำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนโดยอาศัยความร่วมมือกับผู้ปกครอง การสร้างทางเลือก ในการเดินทางให้เด็กและเยาวชน พบว่าบางโรงเรียนแก้ปัญหาด้วยการจัดรถรับส่งให้เด็กนักเรียน และ การเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายเพื่อร่วมมือกัน

ความท้าทายและแผนงานต่อไป ได้แก่ การสร้างทางเลือกที่ดี เพื่อให้ก่อน 15 ไม่ขี่ เป็นไปได้ และ ผู้ใหญ่เห็นความสำคัญจริงๆ และเด็กๆ ฝากมาบอกว่า พวกเราอยากให้ผู้ใหญ่จริงจังในการแก้ไข ปัญหา

ส่งต่อความปลอดภัยทางถนน จากรุ่นสู่รุ่น ด้วย RSC

นางสาวสุรรัตน์ รุ่งอารี บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เกิดขึ้นจากมาตรา 10 ทวิ ตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีหน้าที่ภารกิจตามที่ พ.ร.บ. กำหนด เช่น บริการให้คำแนะนำประชาชน ส่งเสริมการทำประกันภัย จำหน่าย พ.ร.บ.ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

จากข้อมูลของบริษัทฯ พบว่า กลุ่มผู้เสียชีวิตที่สูงเพิ่มมากขึ้นคือ กลุ่มเยาวชนและวัยทำงานจากตัวเลขจำนวนประชาชนปี 2554 พบว่า 32 ล้านคนเป็นกลุ่มอายุ 25-60 ปี และกลุ่มอายุ 0-22 ปี มีจำนวน 22 ล้านคน นอกนั้นเป็นกลุ่มวัยเกษียณประมาณร้อยละ 10 จึงทำให้เกิดแผนงานสร้างจิตสำนึกรักความปลอดภัยในสถานศึกษาของบริษัทฯ กลยุทธ์ในการ



ขับเคลื่อนโครงการคือไม่มีใครพูดภาษาเด็กได้ดีไปกว่าเด็กด้วยกัน และการเรียนรู้จากการปฏิบัติจริง ทำจริงจะเป็นแนวทางให้เด็กเรียนรู้ได้ดีมาก นำไปสู่ เด็กคิด เด็กทำ เด็กนำเสนอ Road Safety Campus (RSC) บริษัทฯ จะมีสาขาทุกจังหวัดทั่วประเทศไทยนโยบายนี้ส่งต่อไปยังสำนักงานสาขาทั่วประเทศ ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ หน่วยกู้ภัย การให้องค์ความรู้กับสาขาก่อนลงไปอบรมให้กับเด็กนักเรียน ให้ความรู้เรื่องการทำพ.ร.บ.ประกันภัย การสวมหมวกนิรภัย การรัดเข็มขัดปลอดภัยให้ถูกต้อง การไม่ขับเร็ว ปัจจุบันมีชมรม RSC จำนวน 479 ชมรมทั่วประเทศ เด็กๆ จะขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยได้ด้วยตัวเอง เป้าหมายที่ต้องการคือ ตัวเลขอุบัติเหตุและการเสียชีวิตเป็นศูนย์

ทุกครั้งที่ใช้รถ ใช้ถนน เด็กและเยาวชนจะต้องมีสติ มีวินัย มีน้ำใจ มีเป้าหมายในการเดินทางให้ไปถึงจุดหมายด้วยความปลอดภัย การรู้กฎจราจร บ้ายจราจร และการรู้จักให้ทางกัน

สำหรับ 5 มาตรการป้องกันการสูญเสียชีวิต ได้แก่ การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย เน้นที่ คน รถ ถนน สภาพแวดล้อม การทำกิจกรรมตักแตงหมวกนิรภัย กิจกรรมขับขี่ปลอดภัยบนถนนจำลอง โดยขอความร่วมมือจากภาคเอกชน เช่น ยามาฮ่า ฮอนด้า และการจัดทำเว็บไซต์

กิจกรรมสำรวจความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน เช่น มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง จำนวน 2,900 คน พบว่า มีเด็กนักเรียนใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทาง จึงได้มีการรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัยและพบว่า สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดน้อยลงหรือตัวอย่างจากโรงเรียนบ้านไผ่ ที่ดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2550 ทำให้อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตมีน้อยมาก เป็น

สถานศึกษาต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน โดยออกกฎบัตรร่วมกันเรื่องความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดการขับเคลื่อนอย่างชัดเจนมากขึ้น

ทุกคนเกี่ยวข้องกับภารกิจนี้เพราะทุกคนต้องใช้รถใช้ถนนในการเดินทาง เพื่อให้ตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตในเด็กและเยาวชนเป็นศูนย์ บริษัทฯ ต้องการจะบูรณาการกับหน่วยงานทุกหน่วยงานเพื่อส่งต่อวัฒนธรรมการเดินทางปลอดภัยนี้จากรุ่นสู่รุ่น

School Safety Management

นางพรทิพา ศรีวงศ์ หัวหน้างานอนามัยโรงเรียน โรงเรียนบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

กล่าวถึงตัวอย่างครอบครัวของตนเองคือ เมื่อเช้าวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561 บุตรสาวศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษา ปีที่ 6 ได้ขับรถจักรยานยนต์ไปร่วมงานปัจฉิมนิเทศของโรงเรียน มีระยะทาง 35 กิโลเมตร ระหว่างนั้นมีรถดับเพลิงกำลังดับเพลิง โดยมีควันไฟและไม่มีที่ให้สัญญาณไฟใดๆ ทำให้รถของบุตรสาวขับไปชนท้ายรถดับเพลิงอย่างเต็มแรงในวันสำเร็จการศึกษาและต้องเข้าโรงพยาบาลรักษาตัว อีกเหตุการณ์หนึ่งคือ นักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 มีความสามารถเรื่องการเป่าแคน จนสามารถแสดงในงานบุญของหมู่บ้าน ต่อมาในปี 2561 ครูมารับตัวรถจักรยานยนต์เพื่อไปแสดงในงาน ขับรถเป็นระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร บริเวณทางไม่มีแสงไฟส่องสว่าง ขณะนั้นมีรถกระบะวิ่งสวนทางมาและพุ่งชนด้วยความเร็วสูง ส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งสองคัน เสียชีวิต 3 คน



ความสูญเสียที่เกิดขึ้น เป็นแรงบันดาลใจให้เกิดแนวคิดที่จะจัดการเรื่องความปลอดภัยในโรงเรียนโดยในปี 2559 จึงได้เข้าร่วมโครงการวิจัยและทำให้ทราบกระบวนการทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีการเก็บข้อมูลการเดินทางของนักเรียนในโรงเรียน และพบว่านักเรียนมีความเสี่ยงในการเดินทางทั้งสภาพถนน การจราจร ระยะทาง อายุของผู้ขับขี่ และ

โรงเรียนบ้านไผ่ มีเส้นทางที่เชื่อมต่อกับเส้นทางสายหลัก การเดินทางของเด็กนักเรียนจะมีความเสี่ยง จึงได้นำข้อมูลให้เกิดการรับรู้ของผู้บริหาร โรงเรียนและชุมชนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับลูกๆ การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในพื้นที่ ซึ่งโชคดีที่ภาคีมีความเข้มแข็ง โรงเรียนบ้านไผ่ได้เป็นกรรมการในเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุ และร่วมเป็นอนุกรรมการใน ศวปถ.อำเภอก เพื่อส่งต่อข้อมูล ความสำเร็จที่ต้องเกิดขึ้นคือ สถิติ อุบัติเหตุต้องลดลง มีการเก็บข้อมูล การประชุม วางแผน ให้เด็ก ๆ มีส่วนร่วม การมีส่วนร่วมทุกภาคส่วนทั้งระดับโรงเรียน อำเภอก ภาคีเครือข่าย กิจกรรม ได้แก่ การประกาศนโยบายองค์กร เรื่องความปลอดภัยทางถนน การประชุมผู้ปกครอง การจัดระบบรถรับส่งนักเรียนของภาคีเครือข่าย หรือครู ผู้ปกครอง การจัดสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินทางปลอดภัย

กระบวนการทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนจำเป็นที่โรงเรียนต้องร่วมกับผู้ปกครอง ชุมชน ในการดูแลลูกหลานและส่งต่อไปยัง ศวปถ. อำเภอ เพื่อลดอุบัติเหตุของเด็กนักเรียน สถิติเกิดอุบัติเหตุ ของนักเรียนในปี 2561 มีผู้ประสบอุบัติเหตุจำนวน 4 ราย ในปี 2562 ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงปัจจุบันยัง ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ สิ่งที่ทำหายนคือ การร่วมมือของทุกฝ่ายจะทำให้เกิดความสำเร็จในการทำงาน ต้องมีการประสานงานเพื่อสร้างความเข้มแข็ง มีระบบข้อมูลในการประสานกับภาคีเครือข่าย การนำระบบข้อมูลมาช่วยเหลือนักเรียนและบูรณาการในการแก้ไขปัญหา การจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กนักเรียน ต้องขอขอบคุณทุกหน่วยงานที่ให้ความร่วมมือในการดำเนินการนี้ ด้วย

ร่วมสร้างสังคมคนขับรถดี กับ Campus Challenge โดย โตโยต้า ถนนสีขาว

นายพิษณุ อุณหเจริญ เจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์และกิจกรรมสังคม บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ต้องการสร้างความปลอดภัยทางถนนด้วยแนวคิด ร่วมสร้างสังคมคนขับรถดี นายคิอิชิโร โทะโยะตะ ผู้ก่อตั้งบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศญี่ปุ่น) จำกัด ได้ให้ปรัชญาในการดำเนินธุรกิจว่า ไม่ว่าจะบริษัท จะทำธุรกิจที่ประเทศใด จะต้องมีการพัฒนาสังคมหรือ ชุมชนนั้นๆ ด้วย จึงเกิดเป็นโครงการโตโยต้า ถนนสีขาว เพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนเริ่มต้นในปี 2531 เมื่อปี 2561 ได้ครบรอบ 30 ปี ระยะเวลาแรกเป็นการสร้างการรับรู้และสร้างความตระหนักรู้เรื่อง ความปลอดภัยบนท้องถนน มีป้ายรณรงค์ และคู่มือการขับขี่ปลอดภัยไปสู่สังคม ระยะเวลาสองเป็นการ มุ่งเน้นที่การกระทำ จึงเกิดเป็นกิจกรรมที่หลากหลาย แบ่งตามช่วงวัยอายุ 6-12 ปี กิจกรรมเมืองจราจร จำลองจำนวน 3 แห่งคือ กรุงเทพมหานคร พิษณุโลก และนครศรีธรรมราช กิจกรรม สำหรับวัยเยาวชน Campus Challenge กิจกรรมขับขี่ปลอดภัยสำหรับเยาวชนและ ประชาชนทั่วไป การสร้างสังคมคนขับรถดี เกิดเป็นศูนย์พัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่รถยนต์ โตโยต้า ตั้งอยู่ที่ถนนบางนา-ตราด กม.3 และได้มีการจัดตั้งศูนย์การเรียนรู้การขับขี่ ปลอดภัยแห่งแรกขึ้นที่นี่ด้วย



กิจกรรม Campus Challenge เป็นกิจกรรมการประกวดแผนประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ลด อุบัติเหตุในรั้วมหาวิทยาลัย กลุ่มเป้าหมายคือ นิสิต นักศึกษา สถานศึกษา เพื่อให้ตระหนักเรื่องความ ปลอดภัยทางถนน เปิดโอกาสให้นิสิตนักศึกษา ได้ออกแบบแผนประชาสัมพันธ์ลดอุบัติเหตุ เปิดโอกาส ให้ได้ลงมือปฏิบัติด้วยตนเอง และได้เพิ่มกลุ่มเป้าหมายในกลุ่มอาชีวศึกษาด้วย นิสิตนักศึกษาที่สนใจ

สามารถส่งใบสมัครมายังบริษัทฯ ได้ โดยผู้เข้าร่วมโครงการต้องเข้าอบรมหลักสูตรขับขี่ปลอดภัยของบริษัทฯ

บริษัทฯ สนับสนุนงบประมาณที่มละ 20,000 บาท ในการรณรงค์ในรั้วมหาวิทยาลัย เรื่อง การขับขี่ปลอดภัย ผู้ชนะและรองชนะเลิศจะได้รับโอกาสเดินทางไปประเทศญี่ปุ่น เพื่อศึกษาเรื่องการขับขี่ปลอดภัย นอกจากนี้ บริษัทฯ จะมอบเงินให้กับมหาวิทยาลัยจำนวน 3 แห่ง ที่ได้รับรางวัลชนะเลิศและรองชนะเลิศ จำนวนแห่งละ 100,000 บาท เพื่อรณรงค์ในมหาวิทยาลัยต่อไปอีก 6 เดือน

บริษัทฯ มีการอบรมการขับขี่ปลอดภัย โดยให้เด็กและเยาวชนสามารถเข้าร่วมอบรมได้ มีจำนวน ผู้อบรมแล้วทั้งสิ้น 2,413 คน

บริษัทฯ เห็นว่า ความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งสำคัญ และเห็นได้ว่า เด็กและเยาวชนเป็นผู้ประสบอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น จึงขอให้ร่วมกันสร้างสังคมคนขับรถดีไปด้วยกัน

แลกเปลี่ยนมุมมองโดยภาคนโยบาย โอกาส และความเป็นไปได้ในการใช้กลไกและนอกระบบจัดการปัญหา

พลตำรวจตรี บุญเลิศ ว่องวิจนะ ผู้บังคับการกองแผนงานความมั่นคง สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ต้องการให้เด็กเกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สมัยก่อนหมวกนิรภัยจะถูกเรียกว่า “หมวกกันจ๊ับ” คือ มีไว้ไม่ให้ตำรวจจับ แต่ทำไมไม่ปลอดภัยเพราะไม่ได้มาตรฐาน มอก. และเด็ก ๆ มักจะห่วงสวยมากกว่าห่วงเจ็บ บางคนถ้าไม่เห็นตำรวจก็ไม่ใส่ พอเจอตำรวจก็รีบใส่หมวกนิรภัยแล้วบอกว่า รีบไปโรงเรียนใส่หมวกไม่ทัน เจ้าหน้าที่ตำรวจก็เข้าใจเพราะยังนำหมวกนิรภัยมาด้วยหรือกรณีไปขับขี่มีไว้ป้องกันตำรวจ เป็นต้น สะท้อนว่า การใช้รถใช้ถนนของเด็ก ๆ เข้าใจกฎจราจรหรือไม่ การเคารพวินัยจะทำให้อุบัติเหตุลดน้อยลง ตำรวจต้องการให้ผู้ขับขี่อยู่ในระเบียบของการใช้รถใช้ถนน

ผมฝันว่า จะมีหลักสูตรเป็นภาคบังคับของกระทรวงศึกษาธิการว่า ถ้าไม่ผ่านหลักสูตรการใช้รถ การจราจร นักเรียนจะไม่สามารถจบการศึกษาเพราะสาเหตุใหญ่ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาจากความประมาทและขาดความ

เอาใจใส่ของผู้ใช้รถใช้ถนน และเชื่อว่า หากเริ่มต้นจากเด็กและเยาวชนจะทำให้ตัวเลขจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจะเป็นศูนย์ได้ และยืนยันว่า การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดนั้น เพื่อลดอุบัติเหตุเพื่อให้ทุกคนได้รับความปลอดภัย โดยเฉพาะเด็กและเยาวชนที่จะเป็นรากฐานที่แข็งแกร่งของชาติต่อไป



นางสาวรัชดาภรณ์ สงษ์สุวรรณ ผู้อำนวยการกลุ่มงานเลขานุการคณะกรรมการคุ้มครองเด็กแห่งชาติ กรมกิจการเด็กและเยาวชน กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

ขอชื่นชมหน่วยงานทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคธุรกิจ และเด็กและเยาวชนจาก สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทยและสถาบันยูทีกส์แห่งประเทศไทย ที่ร่วมกันทำให้เกิดการเดินทางปลอดภัยในเด็กและเยาวชน กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ มีสภาเด็กและเยาวชนทั้งในระดับตำบล อำเภอ และจังหวัด เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กและเยาวชน นอกจากนี้ยังมีคณะกรรมการคุ้มครองเด็กจังหวัดซึ่งมีผู้แทนจาก อัยการ ตำรวจ ศาล การศึกษา ผู้ทรงคุณวุฒิโดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน ทำหน้าที่กำหนดมาตรการ



กลไก สงเคราะห์ คุ้มครองสวัสดิภาพของเด็กให้ปลอดภัย และมีกิจกรรมให้เด็กมีความประพฤติที่ดี และมีคณะกรรมการคุ้มครองเด็กแห่งชาติ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์เป็นประธาน เพื่อให้มีการผลักดันเชิงนโยบายต่อไป ดังนั้น การทำงานจะสามารถขับเคลื่อนได้ผ่านสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย

มาตรการที่จะดำเนินการได้แก่ การทำให้เด็ก ๆ มีความรู้ สร้างจิตสำนึก เห็นประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย การดูแลความปลอดภัยของตัวเอง การให้ความรู้กับผู้ปกครอง การสร้างเยาวชนแกนนำตักเตือนเด็ก ๆ ด้วยกัน จัดกิจกรรมที่เกิดผลได้จริงและทำให้เด็ก ๆ รู้ได้ด้วยตัวเอง ประเด็นที่ต้องระมัดระวังคือการควบคุมอารมณ์ในการใช้รถใช้ถนน การให้พ่อแม่มีบทบาทในการสอนบุตรหลาน นับเป็นตัวอย่างที่ดีให้กับบุตรหลาน โดยโรงเรียน ผู้นำชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วม ในการกำหนดนโยบาย มาตรการในเชิงป้องกัน และเฝ้าระวังได้ เช่น ชุมชนกำหนดมาตรการร่วมกันในการไม่ทำพฤติกรรมที่เป็นความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ เป็นต้น มาตรการต่างๆ สามารถเสนอผ่านคณะกรรมการคุ้มครองเด็กจังหวัด ทำให้ผู้ว่าราชการจังหวัดรับทราบสถานการณ์ปัญหาและกำหนดมาตรการความปลอดภัยผ่านหน่วยงานเช่น สภาเด็กและเยาวชนฯ หรือ บ้านพักเด็กและครอบครัว อีกทางหนึ่ง เพื่อให้เกิดแนวทาง มาตรการ ที่กว้างขวางขึ้น งานเรื่องความปลอดภัยในเด็กเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นได้จริงผ่านกลไกดังกล่าว จึงเชื่อว่า จะร่วมด้วยช่วยกันเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในเด็กและมีตัวเลขอุบัติเหตุในเด็กและเยาวชนที่เกิดขึ้นเป็นศูนย์ได้

นางสาวจิระวรรณ ปะกะดั่ง รองผู้อำนวยการเฉพาะกิจศูนย์ดูแลช่วยเหลือนักเรียน
สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.)

จากการสำรวจข้อมูลของตั้งแต่เดือนตุลาคม 2561 ถึงเดือนกรกฎาคม 2562 จากพื้นที่การศึกษาจำนวน 225 เขต พบว่า มีนักเรียนเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนรวมทั้งสิ้น 81 ราย เสียชีวิต 55 ราย บาดเจ็บ 25 ราย และทุพพลภาพ 1 ราย และพบว่าเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมาเด็กนักเรียนประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน 12 รายและเสียชีวิตทั้งหมด จึงขอขอบคุณที่วันนี้ทุกท่านมาร่วมกันเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชน

สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) ได้กำหนดแนวปฏิบัติและแจ้งไปยังสถานศึกษาทุกแห่งนับตั้งแต่ปี 2556 คือสถานศึกษาทุกแห่งต้องให้ความรู้กับนักเรียน และผู้ปกครอง เรื่อง พ.ร.บ.จราจร และต้องกำกับดูแลให้นักเรียนปฏิบัติตาม พ.ร.บ.จราจรด้วย พนักงานขับรถของโรงเรียนต้องมีความรู้เรื่อง พ.ร.บ.จราจร มีการประสานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการควบคุมดูแลรถโรงเรียน หรือรถอื่นๆ ที่เข้าออกในโรงเรียน โดยเฉพาะรถดัดแปลงจะนำมาใช้รับส่งนักเรียนไม่ได้ มีการประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุดตรวจเป็นระยะทั้งบริเวณหน้าโรงเรียนและบริเวณใกล้เคียง จัดให้ครูดูแลการใช้รถรับส่งของนักเรียน การใช้ถนนหน้าบริเวณโรงเรียนและภายในบริเวณโรงเรียน จัดทำทะเบียนรถรับส่งนักเรียนทุกชนิด จะต้องแนะนำผู้ปกครองในการเลือกใช้รถรับส่งนักเรียน และเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะต้องรายงานผู้บังคับบัญชาทันที



ในปี 2557 สพฐ. มีหนังสือแจ้งไปยังสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาทุกเขต ให้จัดทำมาตรการเรื่องการดูแลช่วยเหลือช่วยเหลือและคุ้มครองสวัสดิภาพและความปลอดภัยของนักเรียน ดังนี้ 1) โรงเรียนต้องดูแลให้นักเรียนเลือกใช้บริการรับส่งที่ผ่านการตรวจสอบสภาพแล้ว ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่ปล่อยให้เด็กนักเรียนโดยสารเกินจำนวนเกินที่กฎหมายกำหนด หรือห้อยโหนออกนอกตัวถังรถห้ามนั่งบนหลังคาหรือโดยสารในสภาพเสี่ยงที่จะประสบอุบัติเหตุได้ง่าย 2) โรงเรียนต้องดูแลการใช้รถตู้ในการรับส่งนักเรียน โดยเฉพาะนักเรียนช่วงปฐมวัย โดยจัดให้มีครูหรือผู้ได้รับมอบหมายคอยช่วยเหลือการขึ้นลงรถของนักเรียน ก่อนปิดประตูรถทุกครั้ง ต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่า ไม่มีเด็กนักเรียนตกค้างอยู่ 3) กรณีผู้ปกครองนำรถมาส่งบุตรหลานต้องกำหนดจุดจอดรถให้ชัดเจน ไม่ให้จอดในพื้นที่ห้ามจอด หรือขับรถเข้าไปภายในพื้นที่ที่อาจเกิดอันตรายต่อเด็กนักเรียน 4) การใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนต้องใส่หมวกนิรภัยและไม่ดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ 5) นักเรียนที่ใช้รถจักรยาน หรือเดิน

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

เท่า ต้องดูแลให้เดินชิดขอบทางถนน การข้ามสะพานลอยหรือทางม้าลายเท่านั้น 6) การเลือกใช้รถยนต์
เพื่อใช้ในการทัศนศึกษาต้องเป็นไปตามระเบียบกระทรวงศึกษาธิการว่าด้วยการพานักเรียนไปนอก
สถานศึกษา พ.ศ. 2548 โดยในรายละเอียดได้มีการกำหนดว่า ห้ามพานักเรียนเดินทางในเวลากลางคืน
ต้องตรวจสอบและเลือกเส้นทางโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก ตรวจสอบสภาพรถ และทราบ
ประวัติผู้ขับรถ การไม่ทัศนศึกษาไกลเกินไป หากขับรถเกิน 4 ชั่วโมงต้องมีพนักงานขับรถ 2 คน เพื่อ
สับเปลี่ยนกันขับรถ ในการเดินทางต้องมีครูอย่างน้อย 2 คนในการพาเด็กนักเรียนไป และหากเส้นทาง
คดเคี้ยว ห้ามใช้รถสองชั้นในการเดินทาง

ในปี 2562 ได้กำหนดให้เด็กนักเรียนอายุต่ำกว่า 15 ปี ห้ามใช้และขับรถจักรยานยนต์มา
โรงเรียนและหากอายุ 15 ปีขึ้นไป ต้องสวมหมวกนิรภัยในการขับรถจักรยานยนต์ หากรถรับส่งนักเรียน
เป็นรถกระบะ (pick-up) ต้องมีที่กั้นป้องกันการห้อยโหนท้ายรถ และห้ามนั่งบนหลังคา

ทั้งนี้ สพฐ. ได้จัดทำโครงการ “กรรกฎ ปลอดภัย สร้างวินัยจราจร หนูน้อยปลอดภัย” โดย
ความร่วมมือกับสถาบันนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นซีไร่ บจ.ไทย ยาซากิ เน็ตเวิร์ค เซอร์วิส บจ.ยามา
โตะ อุญยู และ บจ.เอสซีจี ยามาโตะ เอ็กซ์เพรส และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยนำหลักสูตรฝึก
นักเรียนญี่ปุ่นมาให้ความรู้ เพื่อสร้างวินัยให้กับนักเรียนไทยในช่วงอายุ 6 - 8 ปี ในเดือนกรกฎาคมที่
ผ่านมาได้ดำเนินการไปแล้ว 10 โรงเรียน โดยจัดการฝึกกิจกรรมใน 4 ฐาน คือฐานแรกเป็นการฝึกให้เด็ก
ชั้นประถมศึกษา รู้จักเอาตัวรอดหากติดอยู่ในรถ เช่น รู้จักการปิดเปิดประตูรถ รู้จักแตร รู้จักปุ่มฉุกเฉิน
ฐานที่สองเป็นการรู้จักจุดบอดของรถ โดยให้เด็กนั่งอยู่ในตำแหน่งคนขับรถและเรียนรู้จุดบอด จุดอับที่
คนขับรถไม่สามารถมองเห็นได้ ฐานที่สามเป็นการตรวจสอบความปลอดภัยก่อนลงจากรถ และฐานที่สี่
เป็นการข้ามถนนปลอดภัย โดยต้องข้ามทางม้าลายหรือสะพานลอยเท่านั้น



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
 ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



ภาคผนวก



ภาคผนวก

กำหนดการสัมมนาวิชาการ



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



กำหนดการประชุมห้องย่อย

“Pathway to the Future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”

ในงาน สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

14th Thailand Road Safety Seminar “Play your part and share the road”

วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562 ณ ห้องประชุม Grand Hall 202

ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร

08.30 - 09.00 น. ลงทะเบียน

09.00 – 09.05 น. **Session 1** : วิทยุทัศน์ “วัยแซบ วัยเสี่ยง บนท้องถนน”

09.05 – 09.30 น. **Session 2** : ร่วมลงนามประกาศประกาศเจตนารมณ์ เพื่อการขับเคลื่อนความ
ร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน

ประธานพิธีเปิดลงนามประกาศเจตนารมณ์

โดย ดร.สาธิต ปิตุเตชะ

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข

หน่วยงานร่วมลงนามประกาศเจตนารมณ์ เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความ
ปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน

1. นายธนวัฒน์ พรหมโชติ

รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย

สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย

กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

2. นายพรพธรรษ์ ประจบสกล

สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย

3. นายกฤษเพชร เพชรบูรณิน

หัวหน้าผู้ตรวจการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

4. **นายวัลลภ งามสอน**
ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
5. **นายสุริชาติ จงจิตต์**
ผู้อำนวยการกลุ่มงานกิจการสภาและเครือข่ายเด็กและเยาวชน
กรมกิจการเด็กและเยาวชน กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
6. **นายแพทย์อัษฎางค์ รวยอาจิณ**
อธิบดีกรมควบคุมโรค
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
7. **พล.ต.ต. เอกกรก ลี้มสังกาศ**
รองผู้บัญชาการการศึกษา
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
8. **นายบุญฤทธิ์ ยอดเพชร**
เลขาธิการคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน
สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ
9. **ว่าที่ร้อยตรี ทิตา ดวงสวัสดิ์**
นักวิชาการศึกษาปฏิบัติการ
สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ
10. **นางสาวรุ่งอรุณ ลิ้มพะพาณิชย์**
ผู้อำนวยการสำนักสนับสนุนการควบคุมปัจจัยเสี่ยงทางสังคม
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
11. **นายนพดล สันติภาพกรณ์**
กรรมการผู้จัดการ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
12. **นางสาวเครือมาศ ศรีจันทร์**
ผู้ประสานงานเครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต
13. **นางพรพรรณ ลินคี่รี**
รองผู้อำนวยการฝ่ายประชาสัมพันธ์และกิจกรรมสังคม
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด



14. นายประจวบ ผลิตผลการพิมพ์
หัวหน้าฝ่ายสื่อสารสาธารณะ
ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก
15. Mr. Cynan Houghton
ผู้อำนวยการ (Country Director)
Save the Children องค์การช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย
16. นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
17. นายพงศ์ธร จันทรศมี
ผู้จัดการโครงการฯ
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

09.30 – 09.50 น. **Session 3 :** รายงานผลการรับฟังความคิดเห็นและผลการสำรวจความคิดเห็นของเด็กและเยาวชนเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

- Can be a Hero
โดย นายธนวัฒน์ พรหมโชติ รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย
- Youth Poll Youth Safety
โดย นายพชรพรรษ์ ประจวบลาภ เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย

09.50 – 12.00 น. **Session 4 :** Y-talk : Gen ใหม่ ไร้เจ็บ

- เด็กเล็กปลอดภัย ด้วยความห่วงใยของท้องถิ่น
โดย นางสาวกชกร ชินะวงศ์
เจ้าหน้าที่มูลนิธิ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่น

■ Road Safety Zone for Kids

โดย นางสาวชุตินา บุญไทย

Senior Project Officer องค์การช่วยเหลือเด็ก (Save The Children)

■ ก่อน 15 ไมล์

โดย นางสาวกรวิการ์ บุญตานนท์

เจ้าหน้าที่วิจัย ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก (CSIP)

■ ส่งต่อความปลอดภัยทางถนน จากรุ่นสู่รุ่น ด้วย RSC

โดย นางสาวสุรัตน์ รุ่งอารี

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

■ MIS : School Safety Management

โดย นางพรทิพา ศรีวงศ์

หัวหน้างานอนามัยโรงเรียน โรงเรียนบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

■ ร่วมสร้างสังคมคนขับรถดี กับ Campus Challenge โดย โตโยต้า ถนนสีขาว

โดย นายพิษณุ อุ่นเจริญ

เจ้าหน้าที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์และกิจกรรมสังคม บริษัทโตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

แลกเปลี่ยนมุมมองโดยภาคนโยบาย: โอกาสและความเป็นไปได้ในการใช้กลไกในและนอกระบบจัดการปัญหา

■ พลตำรวจตรีบุญเลิศ ว่องวิจนะ

ผู้บังคับการกองแผนงานความมั่นคง สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

■ นางสาวรัชดาภรณ์ สงฆ์สุวรรณ

ผู้อำนวยการกลุ่มงานเลขานุการคณะกรรมการคุ้มครองเด็กแห่งชาติ

กรมกิจการเด็กและเยาวชน กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

■ นางสาวจิระวรรณ ปะกะดั่ง

รองผู้อำนวยการเฉพาะกิจศูนย์ดูแลช่วยเหลือนักเรียน
สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.)

เปิดเวทีให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ แลกเปลี่ยนความคิดเห็น

12.00 – 12.30 น. **Session 5** : เปิด “ตลาดนัดความรู้” ร่วมแลกเปลี่ยนบทเรียนดี ๆ จากเครือข่าย
ความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่

ผู้ดำเนินรายการ นายชาญวิทย์ โวหาร

ผู้อำนวยการสถาบันพัฒนาศักยภาพเพื่อความเท่าทันทางสังคม

หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสม



ภาคผนวก

ประกาศเจตนารมณ์ฯ



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



ประกาศเจตนารมณ์

เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน

จากข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนนับตั้งแต่ปี 2554-2557 พบว่าผู้เสียชีวิตทางถนนอันดับหนึ่ง เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีอายุไม่เกิน 19 ปี เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 2,510 ราย โดยแบ่งเป็นอายุต่ำกว่า 15 ปี จำนวน 822 ราย และอายุ 15-19 ปี เฉลี่ยปีละ 1,688 ราย และองค์การอนามัยโลก (2561) ได้สำรวจมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน พบว่าประเทศไทยมีกฎหมายและมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนครบในทุก 5 ด้าน ได้แก่ ความเร็ว เมกแล้วขับ หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย และการห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในระหว่างขับรถ แม้ว่าจะมีกฎหมายที่ส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน แต่ยังมีข้อจำกัดในการเสริมสร้างความตระหนักของผู้ใช้รถใช้ถนน และการบังคับใช้กฎหมาย สำหรับปี 2560 ประเทศไทย (มูลนิธิไทยโรดส์ 2561) ระบุอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่าเด็กไทยที่เป็นผู้ซ้อนท้ายจะสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 7 ขณะที่กลุ่มวัยรุ่นที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 18 เท่านั้น

ดังนั้น จากข้อมูลสถานการณ์และปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชนประกอบด้วยภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ ภาคธุรกิจเอกชน องค์กรสาธารณประโยชน์ เครือข่ายเด็กและเยาวชน ร่วมเป็นเครือข่ายความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน เพื่อดำเนินการสร้างความตระหนัก การเรียนรู้ และการบังคับใช้กฎหมายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน จึงได้ร่วมกันประกาศเจตนารมณ์เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชนขึ้น โดยกำหนดมาตรการสำคัญ 3 ประเด็น ดังนี้

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

1. จัดให้มีทางเลือกในการเดินทาง เพื่อทดแทนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยการสนับสนุนการจัดให้มีรถรับส่งนักเรียนที่มีมาตรฐานความปลอดภัย และการพัฒนาการขนส่งสาธารณะที่ทั่วถึงและมีมาตรฐาน กรณีบ้านอยู่ใกล้สถานศึกษา ควรส่งเสริมการขี่รถจักรยานหรือเดินไปเรียน ทั้งนี้ หากต้องขับขี่ด้วยรถจักรยานยนต์ ต้องใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่

2. สนับสนุนให้มีการเรียนรู้ตั้งแต่ปฐมวัย เช่น ศูนย์พัฒนาเด็ก อนุบาล ฯ ต่อเนื่องไปทุกช่วงวัย ทั้งในด้านแนวคิด การรับรู้ความเสี่ยงและทักษะการขับขี่ โดยเด็กและเยาวชนต้องผ่านหลักสูตรด้านกฎหมายและการใช้ถนน ก่อนได้รับใบอนุญาตขับขี่รถอย่างเคร่งครัด ผลักดันการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนให้ดำเนินการ และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม

3. ผลักดันการขับเคลื่อน “วาระความปลอดภัยทางถนนของเด็กเยาวชน” และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม

ในการนี้ เครือข่ายความร่วมมือจะร่วมกันขับเคลื่อนประกาศเจตนารมณ์ข้างต้นให้เกิดเป็นรูปธรรม เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนอย่างยั่งยืน รวมทั้ง เครือข่ายเด็กและเยาวชนจะจัดให้มีการเฝ้าระวัง และติดตามนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชนอย่างเป็นระบบต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ 8 สิงหาคม 2562

(ดร.สาธิต ปิตุเตชะ)

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข
สภากีฬายาน

(นายชนวัฒน์ พรหมโชติ)

รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย

(นายพชรพรรษ์ ประจวบลาภ)

เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

(นายแพทย์อัษฎางค์ รวยอาจิณ)
รองอธิบดีกรมควบคุมโรค

(พล.ต.ต. เอกกรัก ลิ้มสังกาศ)
รองผู้บัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

(นายประจวบ ผลิตผลการพิมพ์)
หัวหน้าฝ่ายสื่อสารสาธารณะ
ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัย
การบาดเจ็บในเด็ก

(นายฤกษ์เพชร เพชรบูรณ์)
หัวหน้าผู้ตรวจราชการ
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(นายพนอด สันติภากรณ์)
กรรมการผู้จัดการ
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

(นางสาวรุ่งอรุณ ลิ้มพะพันธ์)
ผู้อำนวยการสำนักสนับสนุนการควบคุมปัจจัยเสี่ยงทางสังคม
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ


(นายสุริชาติ จงจิตต์)
ผู้อำนวยการกลุ่มกิจการสถานและเครือข่ายเด็กและเยาวชน
กรมกิจการเด็กและเยาวชน

(นายวัลลภ งามสอน)
ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
กรมการขนส่งทางบก

(นายแพทย์ ธนะพงศ์ จินวงษ์)
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

(นางพรพรรณ สิ้นศิริ)
รองผู้อำนวยการฝ่ายประชาสัมพันธ์และกิจกรรมสังคม
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



(Mr.Cynan Houghton)

ผู้อำนวยการ (Country Director)
องค์การช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย



(นางสาวเครือมาศ ศรีจันทร์)

ผู้ประสานงานเครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต



(นายพงศ์ธร จันทร์ตรี)

ผู้จัดการโครงการ ฯ
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ



ภาคผนวก

รายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนาวิชาการฯ



รายชื่อผู้เข้าร่วม
งานสัมมนาวิชาการระดับชาติ
เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย

1	นายธวัชชัย	กุลหลัก	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	กระบี่
2	นายวีรภัทร	แช่ด่าน	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	กระบี่
3	นายณัฐพล	ชุ่นเส็ง	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	กระบี่
4	นางสาวนวนลนภวรรณ	ภูริภาคย์เรืองกุล	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
5	นางสาวปราชญา	ศิริมหาอาริยะโพธิ์ธัญญา	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
6	นายโยธิน	ทองพะวา	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
7	นายอัศพล	ทองขาว	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	กำแพงเพชร
8	นางสาวธนพรธณ	สีซอน	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ขอนแก่น
9	นางสาววรรณวลี	โหยงโสภาก	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ขอนแก่น
10	นางสาวอำไพ	พรมจรรย์	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ชุมพร
11	นายศุภกรณ	คำเพลิง	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	เชียงใหม่
12	นางสาวยศวดี	ดิสสระ	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ตรัง
13	นายณัฐวุฒิ	พาเวียง	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	นครปฐม
14	นายอนุวัฒน์	อ่างทอง	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	นครราชสีมา
15	นางสาวอริสรา	แดงกระโทก	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	นครราชสีมา
16	นางสาวปัญญาภา	สุขศรีนวล	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	นครศรีธรรมราช
17	นายอาสาอิมัน	มะรีเป็น	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	นราธิวาส
18	นายณรงค์ศักดิ์	ตันทอง	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ปทุมธานี
19	นายภาณุวัฒน์	เดชานุกานนท์	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ปทุมธานี
20	นายวีรวุฒิ	พินิจพันธุ์	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ปทุมธานี



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

21	นางสาวสุนัฐดา	โชคประสพรวย	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ปทุมธานี
22	นางสาวสุภาพิชญ์	ไชยดิษฐ์	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ปทุมธานี
23	ว่าที่ร้อยตรีวิศรุต	ครองโพธิ์	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	พระนครศรีอยุธยา
24	นางสาวกัญญารัตน์	วงศ์ใหญ่	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	พะเยา
25	นางสาวสุภัทสร	จันทวันชัย	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	พะเยา
26	นายเรวัตินารุช	ลาคุณ	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	พังงา
27	นายโยธิน	เกื้อกุล	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	พัทลุง
28	นายณัฐวัฒน์	จัญनावอน	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	มุกดาหาร
29	นายณัฐวุฒิ	พันธ์	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	มุกดาหาร
30	นายปกรณ์เกียรติ	พรมจันทร์	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	มุกดาหาร
31	นายรุสลัน	ไชชิง	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ยะลา
32	นายอามีน	อำบุเล็ง	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ยะลา
33	นางสาวลักษณะารีย์	บำรุงเอื้อ	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ร้อยเอ็ด
34	นางสาวณัฐนิชา	คำมูล	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ลำปาง
35	นายวรชาติ	ทองแจ้จ	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ลำพูน
36	นายขจรศักดิ์	ปิ่นตาตีบ	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ลำพูน
37	นายชุตีสรรณ์	หมุ่มมาก	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	ศรีสะเกษ
38	นางสาวกัศตุรี	บรรดา	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	สตูล
39	นายปณิธาน	ศรีสร้อย	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	สมุทรสงคราม
40	นายศิราเศรษฐ	ตุ้จินดา	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	สมุทรสงคราม
41	นายเอกกวินท์	วัฒนศรี	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	สมุทรสงคราม
42	นายเอกกวินท์	วัฒนศรี	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	สมุทรสงคราม
43	นายปณิธาน	ศรีสร้อย	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	สมุทรสาคร
44	นางสาวณัฐภัทสร	กงถัน	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	สระแก้ว

**การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”**

45	นายศักดิ์สยาม	ปัญญา	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	สระแก้ว
46	นายวสิษฐ์พล	หาสาฤทธิ์	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	สระแก้ว
47	นายธนวัฒน์	พรหมโชติ	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	สระบุรี
48	นายนพดล	มีปราง	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	สุพรรณบุรี
49	นายพงศกร	บุญสันต์	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	อ่างทอง
50	นางสาวสุดารัตน์	เชื้อแดง	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	อ่างทอง
51	นายรัชชานนท์	เรียนรังษิ	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	อุตรดิตถ์
52	นายอภิรักษ์	ดวงสนิท	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย	อุบลราชธานี

สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยและอาชีวศึกษา

1	นายเพชรพรรษ	ประจวบลาภ	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
2	นายสุรเชษฐ์	โพธิ์แสง	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
3	นายวิศุทธิ์	คณิตกุลเศรษฐ์	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
4	นางสาวกาญจนา	วิจิตรบุรพา	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
5	นายนพดล	อินทร์ดี	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
6	นางสาวมธุรส	มานะศรี	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
7	นายสุทธิพงษ์	ปิโย	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
8	นายจักรินทร์	สุทรากษ์	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
9	นายธนสิทธิ์	สุประดิษฐ์	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
10	นายศุภชัย	อุดม	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
11	นายกิตติภูมิ	อินคง	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
12	นายเควิน	บัวมี	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
13	นายภารดล	ดวงจันทร์	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
14	นางสาวพรรณษา	ภูสี	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
15	นายจิราเจต	บัณฑิต	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

16	นาย จารุพัฒน์	เสรีนิวดี	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
17	นายณัฐชนนท์	ชัยการกิจวงษ์	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
18	นางสาววนิดา	ศรีคำ	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
19	นายเพชรมงคล	วิสุสุวรรณ	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย	กรุงเทพมหานคร
20	นายภิชานนท์	ชื่นอารมณ	วิทยาลัยเทคโนโลยีสยามบริหารธุรกิจ	กรุงเทพมหานคร
21	นางสาวธัญวลัย	หมื่นจำรัส	วิทยาลัยเทคโนโลยีสยามบริหารธุรกิจ	กรุงเทพมหานคร
22	นางสาวชนิษฐา	พุ่มพันธ์	วิทยาลัยเทคโนโลยีสยามบริหารธุรกิจ	กรุงเทพมหานคร
23	นายพิสิฐ	สมิงนาง	วิทยาลัยเทคโนโลยีสยามบริหารธุรกิจ	กรุงเทพมหานคร
24	นางสาวรัฐนันท์	ทองอยู่เย็น	วิทยาลัยเทคโนโลยีสยามบริหารธุรกิจ	กรุงเทพมหานคร
25	นางสาวชลธิชา	ผาเวช	วิทยาลัยเทคโนโลยีสยามบริหารธุรกิจ	กรุงเทพมหานคร
26	นางสาวปทุมยาพร	ท่าเลนา	วิทยาลัยเทคโนโลยีสยามบริหารธุรกิจ	กรุงเทพมหานคร
27	นายทศพล	คำมาลา	วิทยาลัยเทคโนโลยีสยามบริหารธุรกิจ	กรุงเทพมหานคร
28	นางสาวสถาพร	มีอุตหนุน	วิทยาลัยบริหารธุรกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพ	กรุงเทพมหานคร
29	นายธีรชัย	ช่วยสุด	วิทยาลัยบริหารธุรกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพ	กรุงเทพมหานคร
30	นางสาวธัญชนก	คงวิกุล	วิทยาลัยบริหารธุรกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพ	กรุงเทพมหานคร
31	นางสาวพรรณวร	ดอระมาน	วิทยาลัยบริหารธุรกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพ	กรุงเทพมหานคร
32	นางสาวอัสชาวดี	สงศรี	วิทยาลัยบริหารธุรกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพ	กรุงเทพมหานคร
33	นายธนะเมษฐ์	กิตินันท์อัครเดช	วิทยาลัยบริหารธุรกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพ	กรุงเทพมหานคร
34	นายเจษฎากร	อิงกุลพัฒนาสุข	วิทยาลัยบริหารธุรกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพ	กรุงเทพมหานคร



**การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”**

35	นายชิษณุพงศ์	เผือกเขาไวย์	วิทยาลัยบริหารธุรกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพ	กรุงเทพมหานคร
36	นางสาวปวีณา	ฉลองกลาง	วิทยาลัยบริหารธุรกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพ	กรุงเทพมหานคร
37	นางสาวสิตานิน	ป้อมเปรม		กรุงเทพมหานคร
38	นางสาวกฤติมา	ยุทธธำรง		กรุงเทพมหานคร
39	นางสาวสุพรรณรี	พิงพิทักษ์	วิทยาลัยสยามบริหารธุรกิจ	กรุงเทพมหานคร
40	นายพงศกร	พ่วงแพ	วิทยาลัยสยามบริหารธุรกิจ	กรุงเทพมหานคร

วิทยากร

1	นางสาวกชกร	ชินะวงศ์	มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่น
2	นางสาวชุติมา	บุญไทย	องค์การช่วยเหลือเด็ก ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการ บาดเจ็บในเด็ก (CSIP)
3	นางสาวกรวิการ์	บุญตานนท์	
4	อาจารย์พรทิพา	ศรีวงษ์	โรงเรียนบ้านไผ่ (ข.ก.5)
5	นางสาวสุรัตน์	รุ่งอารี	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
6	นายพิเชฏ์	อุ้นเจริญ	บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
7	นายธนวัฒน์	พรหมโชติ	สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย
8	นายพรพรพรชัย	ประจวบลาภ	สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย



**การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”**

แลกเปลี่ยนมุมมองโดยภาคนโยบาย

1	นางสาวรัชดาภรณ์	สงฆ์สุวรรณ	กรมกิจการเด็กและเยาวชน
2	ว่าที่ร้อยตรีหญิงทิตา	ดวงสวัสดิ์	สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา
3	นายจิระ	แนบสนิท	สำนักส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพนักศึกษา
4	พลตำรวจตรี บุญเลิศ	ว่องวัญนะ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
5	นางสาวจิระวรรณ	ปะกะตั้ง	สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้น พื้นฐาน

ภาคีหน่วยงาน

1	นางสาวกนิษฐา	กตัญญูตาภรณ์	ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการ บาดเจ็บในเด็ก (CSIP)
2	นายจตุรงค์	ศิริบรรณากุล	ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการ บาดเจ็บในเด็ก (CSIP)
3	นายประจวบ	ผลิผลการพิมพ์	ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการ บาดเจ็บในเด็ก (CSIP)
4	นายวุฒิพงษ์	เพิ่มมณีรัตน์	ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการ บาดเจ็บในเด็ก (CSIP)
5	นายธนา	วิโรจน์นุกุลกิตติ	ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการ บาดเจ็บในเด็ก (CSIP)
6	นางอรชिरา	อาศนะ	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ
7	นางนันทวล	ตีโพธิ์รัมย์	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ
8	นางสาวอรุณรัตน์	วัฒนผลิน	องค์การช่วยเหลือเด็กแห่งประเทศไทย
9	นางสาวมณฑลลี	ทรงพัฒนะโยธิน	องค์การช่วยเหลือเด็กแห่งประเทศไทย
10	นายจิรวุฒน์	จางจันท์	โรงเรียนสุเหร่าสามอิน
11	นางสาวอาภรณ์	คล่องดี	โรงเรียนสุเหร่าสามอิน
12	นางสาวสุจิตา	ธีระตระกูล	โรงเรียนบ้านไผ่



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

คณะกรรมการและทีมวิชาการ

1	นายพงศ์ธร	จันทร์ศรี	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
2	นางสาวกัญญารัตน์	ลบเมฆ	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
3	นางสาวสุลลีย์	เมืองเจริญ	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
4	นายชาญณรงค์	สังข์อุทิศ	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
5	นางสาวพัชรินทร์	พยนต์ฤทธากานต์	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
6	นายชาญวิทย์	โวหาร	สถาบันพัฒนาศักยภาพเพื่อความเท่าทันทางสังคม
7	นายจักรพงษ์	พินอินตะศรี	สถาบันพัฒนาศักยภาพเพื่อความเท่าทันทางสังคม
8	นางสาวฐิติพร	ดินตะโมระ	สถาบันพัฒนาศักยภาพเพื่อความเท่าทันทางสังคม
9	นายเกรียงศักดิ์	บุญสุข	ช่างภาพ



ภาคผนวก

เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



ภาคผนวก

เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ

โดย นายธนวัฒน์ พรหมโชติ



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



“Can Be a Hero”

**สรุปผลการรับฟังความคิดเห็นสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน
 ภายใต้โครงการ “สมัชชาเด็กและเยาวชน ระดับภาค ประจำปี 2562”**

สนับสนุนโดย มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

โดย นายรณวัฒน์ พรหมโชติ
 รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย

ประกอบด้วย

- สภาเด็กและเยาวชนระดับตำบล
- สภาเด็กและเยาวชนระดับอำเภอ
- สภาเด็กและเยาวชนระดับจังหวัด
- กลุ่มเด็กและเยาวชนในพื้นที่
- เครือข่ายเด็กและเยาวชน

เวทีสมัชชาเด็กและเยาวชนระดับภาค

ภาคกลาง **ประจวบคีรีขันธ์**

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ **อุบลราชธานี**

ภาคใต้ **นครศรีธรรมราช**

ภาคเหนือ **แพร่**

กระบวนการได้มาซึ่ง “ข้อเสนอ”

Input
ป้อนกลับ

Yes or No

ข้อเสนอ
สู่
ความสำเร็จ



ภาคกลาง

“ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันตำรวจ”

ผู้แทนเด็กและเยาวชนในระดับภาคกลางให้ความคิดเห็นถึงการบังคับใช้กฎหมาย



อัตราการปรับที่ไม่ศักดิ์สิทธิ์มากพอ



บรรทัดฐานอัตราการปรับเมื่อกระทำความผิดทางจราจร

ภาคใต้

“ใบขับขี่ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการเรียนรู้”

ผู้แทนเด็กและเยาวชนในระดับภาคใต้ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับการได้มาซึ่งใบขับขี่รถจักรยานยนต์



การจ่ายเงินเพื่อให้ได้มาซึ่งใบขับขี่



การเข้าอบรมเพื่อสอบรับใบขับขี่ที่ไม่ได้ทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย



ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

“บริบทพื้นที่กับความจำเป็นของการขับเคลื่อนจักรยานยนต์”

ผู้แทนเด็กและเยาวชนในระดับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
 ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับบริบทของพื้นที่ที่ทำให้เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ต้องใช้รถจักรยานยนต์

ผู้ปกครองส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกรรมไม่มีเวลาต่อการไปรับและไปส่งเด็กและเยาวชน
 ส่งผลให้ต้องใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการใช้ชีวิตประจำวัน



ภาคเหนือ

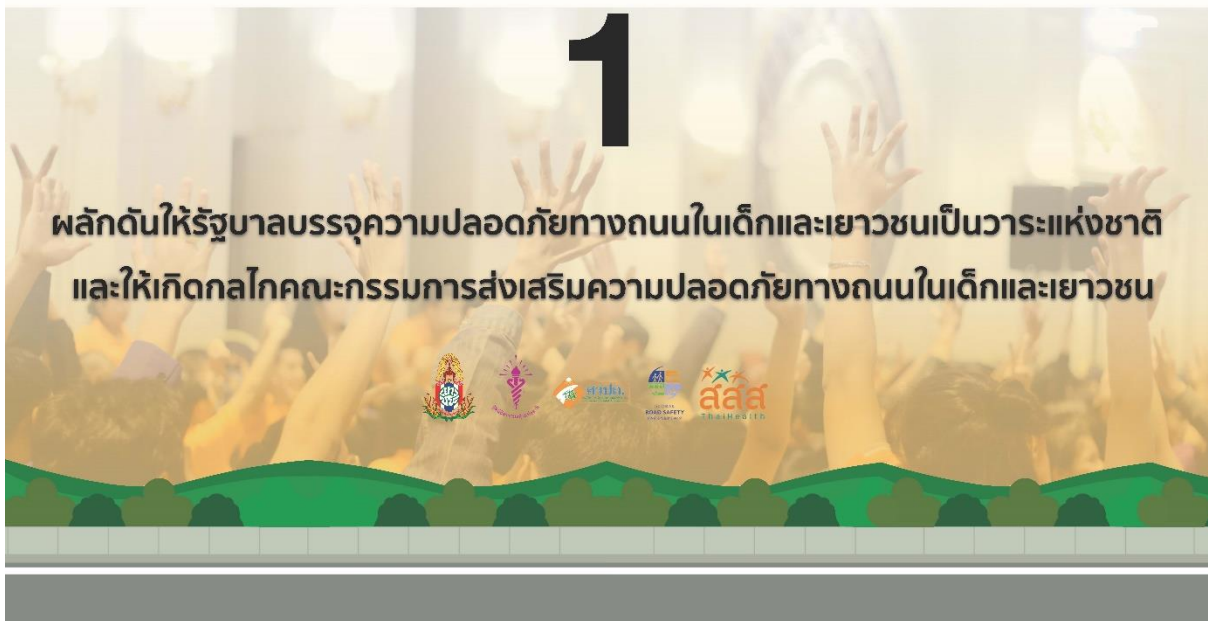
“การขับเคลื่อนเชิงปฏิบัติการของเด็กและเยาวชน”

ผู้แทนเด็กและเยาวชนในระดับภาคเหนือให้ความคิดเห็นการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน
 ของสภาเด็กและเยาวชน ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลเป็นประจำทุกปี
 โดยให้ดำเนินการส่งเสริมการพัฒนาเด็กและเยาวชนในระดับพื้นที่



ระดับจังหวัด	จำนวนที่จัดตั้ง	หน่วยงานที่ดูแล
ตำบล / เทศบาล	7,774 แห่ง	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
อำเภอ / เขต	928 แห่ง	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมสังคม / สำนักราชเลขาธิการ
จังหวัด / กรุงเทพมหานคร	77 แห่ง	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมสังคม / กรุงเทพมหานคร
ระดับประเทศ	1 แห่ง	กรมกิจการเด็กและเยาวชน





การบรรจุภารกิจงานส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

เพื่อให้เกิดการส่งเสริมสร้างองค์ความรู้และความตระหนักของเด็กและเยาวชนในระดับพื้นที่



เด็ก ไม่ใช่ “ตัวปัญหา”

แต่เด็กเป็นกลไกสำคัญในการเป็น **พลังพัฒนาชาติ** ต่อไป



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



ภาคผนวก

เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ

โดย นายพรพรรษ์ ประจวบลาภ



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน

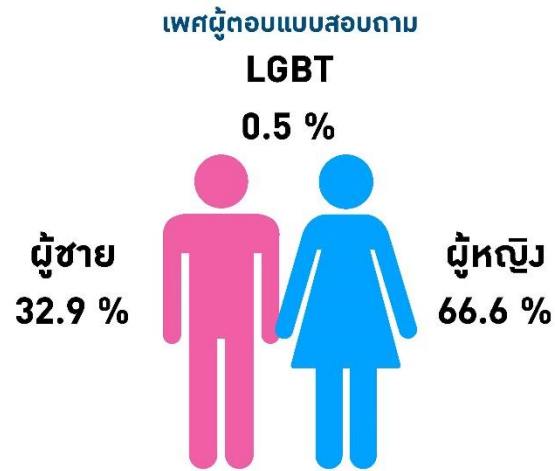




ผู้สนับสนุนการสำรวจ

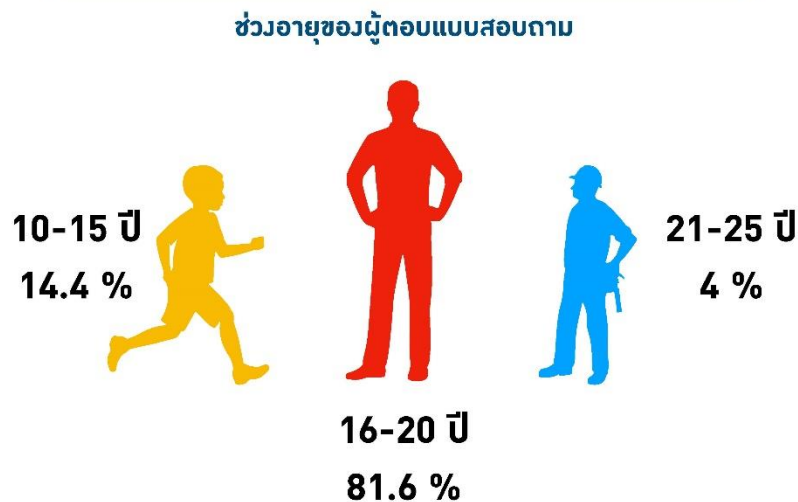


ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม



สำรวจจากตัวอย่างกลุ่มประชากรเด็กและเยาวชนทั่วประเทศไทย จำนวน 1,151 คน

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม



ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ประถมศึกษา
0.5 %



มัธยมศึกษาตอนต้น
9.6 %

มัธยมศึกษาตอนปลาย
และเทียบเท่า
66.6 %



ปริญญาตรี
23.3 %

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ภูมิภาคของผู้ตอบแบบสอบถาม

ภาคเหนือ
3.8%

ภาคอีสาน
20.2 %

ภาคกลาง
23.8 %

ภาคใต้
52.2 %



หัวข้อ “การรับรู้เรื่องความเสี่ยง ของอุบัติเหตุในประเทศไทย”

ข้อที่ 1 กราบหรือไม่ว่าการไม่สวมหมวกนิรภัย
เป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ
ขั้นรุนแรงและอาจเสียชีวิตได้



กราบ
95.7 %



ไม่กราบ
4.3 %

ข้อที่ 2 โดยปกติในการขับขี่รถจักรยานยนต์
น้อง ๆ มีการใช้หมวกนิรภัยมากน้อยเพียงใด



ข้อที่ 3 จากข้อที่ 2 กรณี “ถ้า” ไม่ใช่หมวกนิรภัย
อะไรเป็นสาเหตุที่ทำให้น้อง ๆ ไม่จำเป็นต้องใช้



ข้อที่ 4 การใช้หมวกนิรภัยเป็นสิ่งจำเป็นและส่งผลต่อความปลอดภัย
โดยท่านทราบหรือไม่ว่า “หมวกนิรภัย” ที่ต้องมีมาตรฐาน
มอก.369-2557 เท่านั้น ก็จะป้องกันอันตรายได้อย่างสูงสุด



ข้อที่ 5 กรณีขับขี่รถยนต์หรือเป็นผู้โดยสาร ท่านรู้หรือไม่ว่าถุงลมนิรภัย
(Airbags) จะป้องกันอันตรายได้อย่างสูงสุด เมื่อผู้โดยสารหรือผู้ขับขี่
ต้องใช้ “เข็มขัดนิรภัย” ร่วมด้วย



หัวข้อ “ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ในสังคมไทย”

ข้อที่ 6 อุบัติเหตุใดบ้างที่เคยเกิดขึ้นกับตัวเรา
ในรอบ 6 เดือนที่ผ่านมา



ข้อที่ 7 หากเคยเกิดอุบัติเหตุครั้งล่าสุด
ในอุบัติเหตุครั้งล่าสุดนี้ ได้รับบาดเจ็บมากน้อยเพียงใด



ข้อที่ 8 เคยสูญเสียคนใกล้ชิด
หรือคนในครอบครัวจากอุบัติเหตุหรือไม่



ข้อที่ 9 ท่านคิดว่า “อุบัติเหตุ” ของประเทศไทย
อะไรเป็นสาเหตุในลำดับแรกในความคิดของท่าน



หัวข้อ
“ความคาดหวังในการแก้ไขปัญหา
ของหน่วยงานต่าง ๆ”

ข้อที่ 10 ท่านคิดว่าการแก้ไขปัญหาคาดหวังในประเทศไทย
ในปัจจุบัน สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่



ข้อที่ 11 ท่านคาดหวังให้หน่วยงานของรัฐหรือเอกชน
เข้ามาแก้ไขปัญหาคาดหวังมากน้อยเพียงใด



ข้อที่ 12 การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด
โดยเฉพาะการ “จับปรับและจำคุก” จะสามารถลดการกระทำผิด
ในการขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์ได้หรือไม่



ลดการกระทำผิดได้
74.1 %



ลดการกระทำผิดไม่ได้
25.9 %

ข้อที่ 13 หากประเทศไทยให้เด็กและเยาวชน
โดยเฉพาะ “เครือข่ายเยาวชน” มีส่วนร่วมในแก้ไขปัญหาคูบัตเหตุ
เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย

ไม่เห็นด้วย
4.7 %



เห็นด้วย
95.3 %

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



ขอขอบคุณ



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



ภาคผนวก

เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ

โดย นางสาวชกร ชินะวงศ์



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน





“ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ”

ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน



คณะทำงานพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน



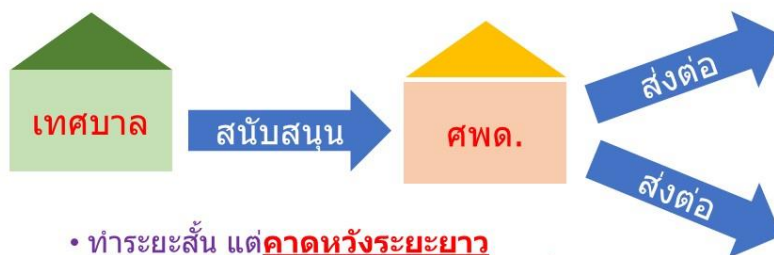
สถิติสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจาก 3 ฐานข้อมูล (กระทรวงสาธารณสุข, สำนักงานตำรวจแห่งชาติและบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด) ระหว่างปี 2556-2560 พบเด็กและเยาวชนตั้งแต่แรกเกิด - 19 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รวม 17,634 ราย สาเหตุหลักมาจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะวันที่ 12-23 เม.ย. เป็นช่วงที่มีการเสียชีวิตสูงสุด

ความเชื่อของการทำงานความปลอดภัยทางถนนกับกลุ่มเด็กระดับปฐมวัย

- เราเชื่อว่างานนี้เริ่มต้นตั้งแต่ “เด็กเล็ก” ตีกว่าเริ่มเมื่อโต
 - เป้าหมายของงานนี้ คือ สร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับ “ตัวเด็ก” และขยายไปยัง **ผู้เกี่ยวข้อง**
 - อุบัติเหตุไม่ได้เกิดเฉพาะเดินทางมาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเท่านั้น
 - งานนี้ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทำลำพังไม่ได้
- ถ้าไม่ได้รับการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง



ใครบ้างที่จะเข้ามาร่วมด้วยช่วยกัน...



- ทำระยะสั้น แต่**คาดหวังระยะยาว**
- เริ่มต้นที่ ศพด. แต่**คาดหวังแรงกระเพื่อม**ไปสู่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ ในชุมชน
- ครูเป็นหลัก แต่ผลอยู่ที่ตัว **“เด็กปลอดภัย”**



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



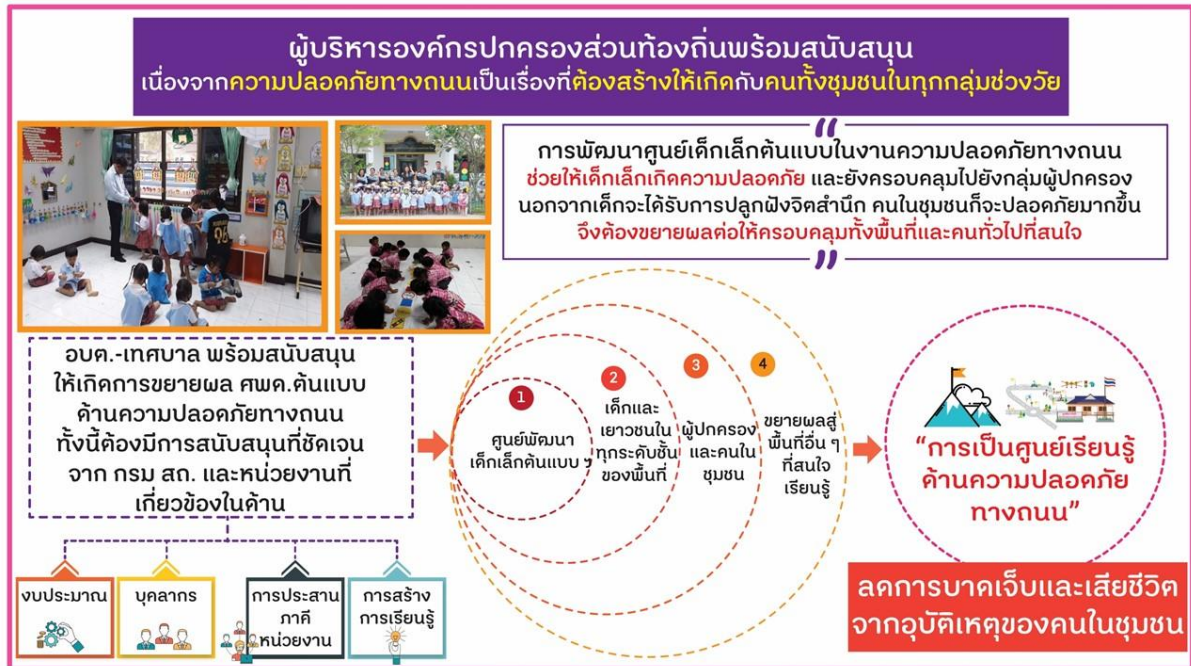
พื้นที่ดำเนินโครงการวิจัย

- ปี 2555 – 2556 จุดประกาย : ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ตำบลป่าสัก จังหวัดลำพูน
- ปี 2560 – 2561 ขยายผล : ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ ด้านความปลอดภัย 16 โครงการ 30 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
- ปี 2562-2563 ยกระดับต่อยอด : 8 โรงเรียน 15 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

กิจกรรม



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



**ปัจจัยสนับสนุนให้เกิด
รูปธรรมการขับเคลื่อนงาน**

การสนับสนุนทางนโยบายและงบประมาณจากกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น

1

จังหวัดและศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กำหนดนโยบายในการขับเคลื่อนศูนย์เด็กเล็ก ปลอดภัยทางถนนลงมายังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างชัดเจน

2

หากมีนโยบายลงมาช่วยหนุน จะทำให้เด็กไทยตายจากอุบัติเหตุน้อยลง

ข้อเสนอเชิงนโยบาย







ขอให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สนับสนุนการทำงาน เรื่องความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกแห่ง

- 1** สนับสนุนให้มีการจัดการเรียนรู้ และ สื่อการสอน เรื่องความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
- 2** **บรรจุ** เรื่องความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ลงใน **ข้อบัญญัติ**และ**เทศบัญญัติท้องถิ่น**
- 3** **กำหนดมาตรการ**ให้เด็กที่เรียนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในทุกสังกัด และในสังกัดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้อง**สวมหมวกนิรภัยทุกคน**

ภาคผนวก

เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ

โดย นางสาวชุตินา บุญไทย



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน





นางสาวชุตินา บุญไทย
Senior Project Officer
Save the Children องค์กรช่วยเหลือเด็กประจำ
ประเทศไทย

ร่วมกับตัวแทนจากโรงเรียนสุเหร่าสามอิน
สำนักงานเขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร

1. คุณครูจิรวัดณ์ จางจันทร์ (คุณครูแกนนำในโครงการ The 7% Project)
2. ด.ญ.อัลมอนด์ ชาตติค (นักเรียนชั้นป.6 ตัวแทนนักเรียนแกนนำหมวกนิรภัย)



A Safer Future for Kids | Save the Children

https://www.youtube.com/watch?v=eafOpy_2YaE&list=PLHiI_ZptUoaQ0hrt0QotBsZkFNNoUSA-3O&index=2



Save the Children

Road Safety Zone for Kids

LAST YEAR, SAVE THE CHILDREN WORKED IN
120 COUNTRIES
AND HELPED MORE THAN
166 MILLION CHILDREN



Save the Children

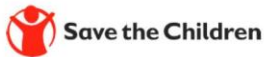
Child Safety

4



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน





THE 7% PROJECT

Increase **child helmet use** to reduce **child motorcycle injuries and fatalities**



 **เด็ก 1.3 ล้านคน**
เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์

แต่มีเพียง
7%
ที่สวมหมวกนิรภัย 


2,600 คนเสียชีวิตจาก
อุบัติเหตุทางถนน

72,680 คนบาดเจ็บ และพิการ
จากอุบัติเหตุทางถนน



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



กรอบแนวคิดการดำเนินโครงการ

ความปลอดภัยในเด็ก
ด้านถนนปลอดภัย

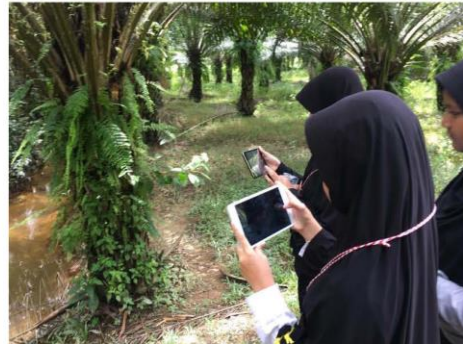
สิทธิเด็ก
(ปี 2535 ประเทศไทย
ลงนามในอนุสัญญา
ว่าด้วยสิทธิเด็ก)

กรอบโรงเรียนปลอดภัย
รอบด้าน
Comprehensive School
Safety Framework
(CSS)

Child Safety

7

การมีส่วนร่วมของเด็ก | Child Participation



 Save the Children | Child Safety

8



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การวิจัย



สถานที่เรียนรู้ปลอดภัย Safer Travel | Safer School | Nurturing Change



คุณครูและนักเรียนแกนนำหมวกนิรภัย ตรวจตราประตูโรงเรียน จุดข้ามถนน และ จุดรับ-ส่ง เพื่อสร้างการปฏิบัติที่ถูกต้องเรื่องถนนปลอดภัย และติดตามพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกฯ

ผู้ปกครองและวินมอเตอร์ไซด์เข้าร่วมสนับสนุนโครงการ โดยการทำงานร่วมกับแกนนำหมวกนิรภัยในโรงเรียน โดยมุ่งให้ผู้ปกครองและชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดหา และส่งเสริมให้เด็ก ๆ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง



สถานที่เรียนรู้ปลอดภัย Facility | Access | Facilitate Change



โรงเรียนจัดหาสถานที่ที่อำนวยความสะดวกส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย เช่น ที่เก็บหมวกฯ ในโรงเรียน หรือ ห้องเรียน

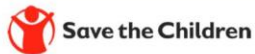
ทำงานร่วมกับภาคธุรกิจเอกชน ในการสนับสนุนหมวกนิรภัยแก่เด็กนักเรียนที่มีความจำเป็น



สนับสนุนการสร้างหมวกนิรภัยที่ตรงใจเด็ก อันเป็นก้าวแรกไปสู่การสร้างกระแส การสวมหมวกนิรภัยให้เป็นที่ชื่นชอบ



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



การบริหารจัดการ | School Management | Stakeholders management | Community support

ชุมชน พ่อแม่

ออกแบบแผนการทำงานหนุนเสริมในบทบาทหน้าที่ของตน เพื่อส่งเสริมให้โรงเรียน และเด็ก สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง



คุณครูแกนนำหมวกนิรภัย
ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย และจัดกิจกรรมการเรียนรู้ถนนปลอดภัยในโรงเรียน



ตำรวจแกนนำหมวกนิรภัย
ทำงานร่วมกับโรงเรียน และชุมชน ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง



นักเรียนแกนนำหมวกนิรภัย
การเรียนรู้ระหว่างเพื่อน



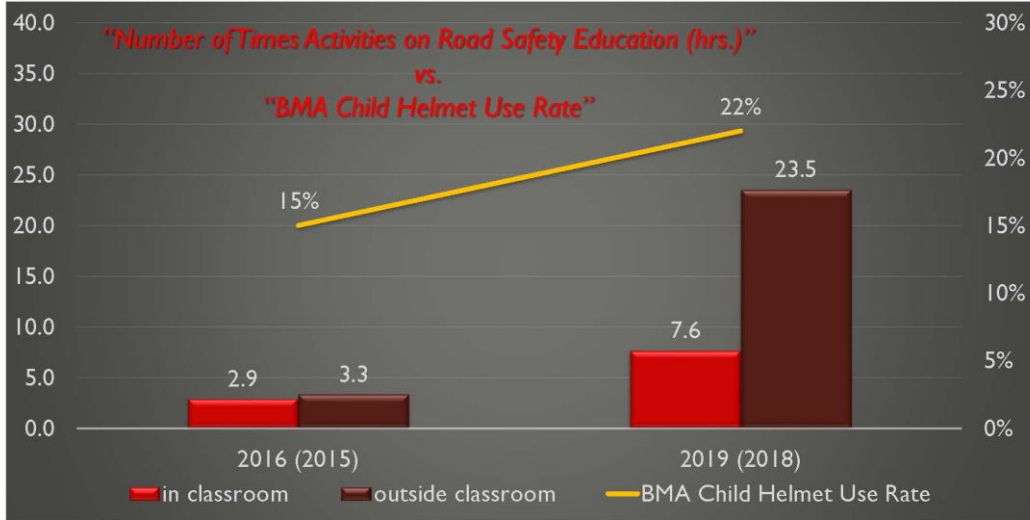
สื่อและแคมเปญ Raise Awareness | Mobilise Support | Inspire Change



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



ผลการสำรวจ ชั่วโมงการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน เทียบกับ อัตราการสวมหมวกนิรภัยของเด็กในพื้นที่กรุงเทพฯ



Remark: Number of Times Activities on Road Safety Education (hrs.) from 24 BMA Schools in 2015 and 2018 Academic Year
BMA Child Helmet Use Rate in 2016 and 2019

thaiROADS

Save the Children



รายชื่อนักเรียน..... รหัส..... 16101..... กลุ่มสาระการเรียนรู้.....
ชั้น..... ป.6..... โรงเรียน..... ปีการศึกษา..... 2562.....
หน่วยการเรียนรู้..... ฝึกปฏิบัติด้วยตัวคุณเอง.....
ผู้สอน..... ใสณรินทร์..... ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา..... 2562.....

มาตรฐาน	ศ.3.1 เข้าใจกระบวนการทางสถิติ และใช้ความรู้ทางสถิติในการแก้ปัญหา
ตัวชี้วัด	ศ.3.1.ป.6.1 ใช้ข้อมูลจากแผนภูมิประเภทวงกลมในการหาค่าของเซตหรือปัญหา
สาระสำคัญ/ ความคิดรวบยอด	แผนภูมิวงกลมแสดงข้อมูลที่แสดงด้วยรูปวงกลม ซึ่งสามารถนำมาใช้ดูที่หน่วยส่วนที่ในวงกลมหนึ่งวง และวงที่แสดงข้อมูลของส่วนนั้น ๆ จากจุดศูนย์กลางของวงกลมแสดงส่วนหนึ่งของปริมาตรที่วงกลมได้สัดส่วน และสามารถเปรียบเทียบข้อมูลได้เป็นร้อยละ

จุดประสงค์การเรียนรู้

- **ด้านความรู้** 1. ส่วนของลูกกลมหรือรูปวงกลมได้
- **ด้านทักษะ/กระบวนการ** 1. สามารถสื่อสารและนำเสนอข้อมูลได้
- **ด้านจิตพิสัย** 1. มีความกระตือรือร้นและสนใจในการเรียน
- **ด้านคุณลักษณะอันพึงประสงค์**
 1. ใฝ่เรียน
 2. ใฝ่รู้
 3. มุ่งมั่นในการทำงาน
- **สมรรถนะสำคัญของผู้เรียน**
 1. มีความสามารถในการคิด
 2. มีความสามารถในการสื่อสาร
 3. มีความสามารถในการใช้เทคโนโลยี

สาระการเรียนรู้/เนื้อหา

(เชื่อมโยงความปลอดภัยทางถนนและการสวมหมวกนิรภัย)

1. การอ่านข้อมูลจากแผนภูมิวงกลมและร้อยละของผู้เสียชีวิตจากถนนจากแผนภูมิวงกลม
2. การสื่อสารข้อมูลจากแผนภูมิวงกลม และร้อยละของผู้รอดชีวิตที่ใช้อุปกรณ์นิรภัยในชีวิตประจำวัน

ชิ้นงาน/ภาระงาน

1. นักเรียนสามารถสรุปข้อมูลประเด็นที่อ่านข้อมูลจากแผนภูมิวงกลมที่เกี่ยวข้องกับผู้เสียชีวิตและผู้รอดชีวิตที่กำหนดนำเสนอ
2. นักเรียนสามารถสรุปผลการอภิปรายกลุ่มและนำเสนอแนะแนวทางสร้างความปลอดภัยทางถนนและการสวมหมวกนิรภัยนำเสนอ

กระบวนการจัดการเรียนรู้

1. **ขั้นนำเข้าสู่บทเรียน**
 1. นักเรียนทบทวนเรื่องกราฟเส้นและกราฟแท่ง
2. **ขั้นจัดกิจกรรมการเรียนรู้**
 1. นักเรียนดูคลิปวิดีโอเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนจากแผนภูมิวงกลมของ กระทรวงศึกษาธิการ
 2. ครูตั้งคำถามให้นักเรียนได้คิดและแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับข่าว และข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เช่น อีรียศหรือเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดเหตุการณ์ ทำในรถจักรยานยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่ขี่เร็วเกินไป
 3. นักเรียนออกมาอ่านสารบัญชเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนที่เผยแพร่ด้วยตัวเอง หรือจากการอ่าน/ฟังข่าวจากสื่อต่าง ๆ
 4. นักเรียนแบ่งกลุ่มและร่วมกันเลือกคำถามจากแผนภูมิวงกลม เพื่อสอบถามนักเรียนกลุ่ม
 5. ครูนำเสนอข้อมูลจากแผนภูมิวงกลมและร้อยละของผู้เสียชีวิตจากถนนจากแผนภูมิวงกลม และตั้งคำถามเพื่อถามนักเรียนและกลุ่ม เช่น จากแผนภูมิวงกลม สีใดแสดงจำนวนผู้เสียชีวิตน้อยที่สุด จากแผนภูมิวงกลมกลุ่มผู้เสียชีวิตมากที่สุดใช้ภาพเหมือนอะไร
 6. นักเรียนแต่ละกลุ่มส่งตัวแทนออกมาตั้งคำถามจากแผนภูมิวงกลมเพื่อสอบถามนักเรียนกลุ่ม
 7. ครูนำเสนอข้อมูลจากแผนภูมิวงกลมและร้อยละของผู้เสียชีวิตจากถนนจากแผนภูมิวงกลม โดยให้นักเรียนอภิปรายให้ออกมาตั้งคำถามเพื่อสอบถามนักเรียนที่กลุ่มที่ตั้งคำถามและกลุ่มที่สามารถตอบคำถาม
3. **ขั้นสรุปและประเมิน**
 1. นักเรียนอภิปรายกลุ่มเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนนและการสวมหมวกนิรภัยในชุมชนท้องถิ่นของตนเอง พร้อมทั้งข้อเสนอแนะและให้ข้อมูลนำเสนอ
 2. นักเรียนแต่ละคนทำใบงาน เรื่อง ข้อบังคับชีวิตด้วยสติปัญญา จากแผนภูมิวงกลมฉบับที่กำหนดเป็นการบ้าน



Save the Children

Child Safety

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน” ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

สื่อการเรียนรู้และแหล่งเรียนรู้

1. คลิปวีดิทัศน์จากเทศกาลสื่อเรื่องการอ่านแผนภูมิวงกลมของกระทรวงศึกษาธิการ
2. แผนภูมิวงกลมแสดงร้อยละของผู้เสียชีวิตทางถนนจากงานการจราจรที่ใช้ถนน
3. แผนภูมิวงกลมแสดงร้อยละของผู้รอดชีวิตที่ใช้รถจักรยานยนต์โดยสวมและไม่สวมหมวกนิรภัย
4. ใบงานการอภิปรายกลุ่มเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนนและการรณรงค์ภัยพิบัติที่อื่น
5. ใบงานจากแผนภูมิวงกลม เรื่อง นวัตกรรมชีวิตด้วยคณิตศาสตร์

การวัดและประเมินผล

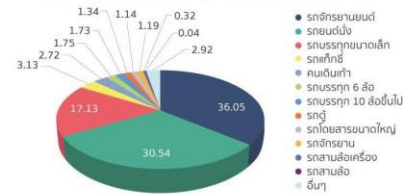
ด้านความรู้	วิธีการวัด	เครื่องมือวัด	เกณฑ์ “การผ่าน”
1. ด้านความรู้	1. สังเกตการอภิปรายในกลุ่ม 2. การนำเสนอผลงานของกลุ่ม 3. ประเมินจากการทำใบงาน	1. แบบสังเกต 2. แบบประเมินผลงานกลุ่ม 3. แบบประเมินผลงาน	ผ่านร้อยละ 70 ที่งานกลุ่ม และงานเดี่ยว
2. ด้านทักษะ/กระบวนการ	1. สังเกตจากการนำเสนอของนักเรียน 2. การให้นักเรียนได้เล่าประสบการณ์ที่พบเห็นในชุมชน และการแสดงความคิดเห็นของตนเอง	1. แบบสังเกต 2. แบบสังเกต	ผ่านเกณฑ์ร้อยละ 50
3. ด้านเจตคติ	สังเกตพฤติกรรมการเรียน การร่วมกิจกรรม ความกระตือรือร้น ความสนใจในการเรียน	แบบสังเกต	ผ่านเกณฑ์ร้อยละ 80
4. ด้านคุณลักษณะอันพึงประสงค์	สังเกตความสนใจในการเรียน ระหว่างเวลาและขณะที่สนทนา	แบบบันทึกคะแนนคุณลักษณะอันพึงประสงค์	ผ่านเกณฑ์ร้อยละ 80
5. สมรรถนะที่สำคัญของผู้เรียน	ประเมินจากวิธีการนำเสนอ การสื่อสาร และการใช้เทคโนโลยีในการนำเสนอ	แบบประเมินสมรรถนะ	ผ่านเกณฑ์ร้อยละ 60



คำชี้แจง

1. นักเรียนศึกษาแผนภูมิวงกลมที่กำหนดให้
2. นักเรียนตอบคำถาม

แผนภูมิแสดง ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2558



คำถาม

1. จากแผนภูมิวงกลมที่กำหนดให้ แสดงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอะไรบ้าง
2. ยานพาหนะใดที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 5 ลำดับแรก (เรียงลำดับจากมากไปน้อย)
3. จากแผนภูมิ รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด นักเรียนคิดว่าเกิดจากสาเหตุอะไรบ้าง
4. นักเรียนมีข้อเสนอแนะในการลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างไร
5. จากแผนภูมิ ยานพาหนะใดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด
6. ยานพาหนะที่มีนักเรียนใช้จากข้อ 5 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เปอร์เซ็นต์
7. นักเรียนมีวิธีการลดอุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะของนักเรียนอย่างไร



Save the Children

Child Safety

15

THANK YOU



ขอบคุณครับ

ขอบคุณค่ะ



Save the Children



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



ภาคผนวก

เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ

โดย นางสาวกรวิการ์ บุญตานนท์



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน





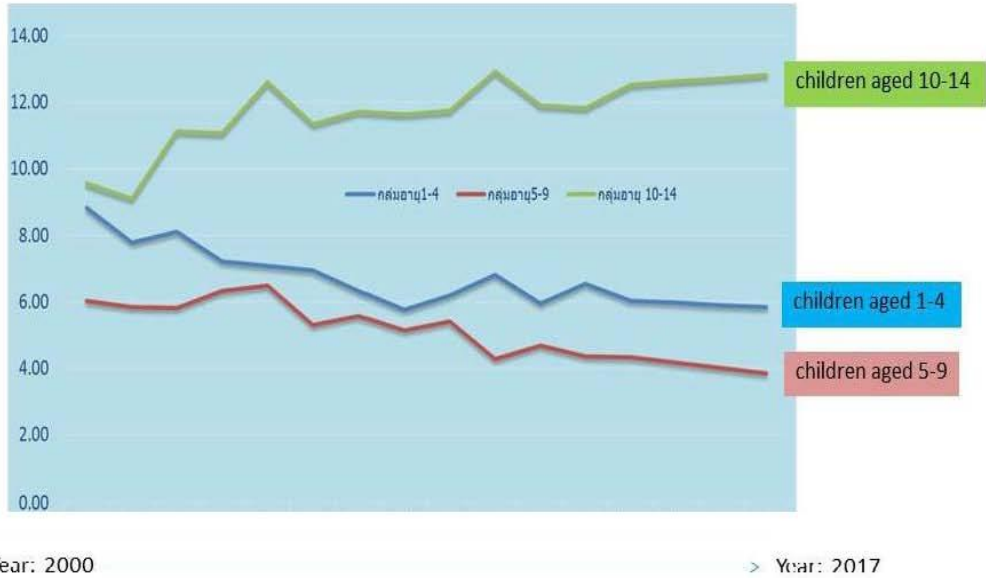
กรวิการ์ บุญตานนท์
เจ้าหน้าที่วิจัย
ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัย
และป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก



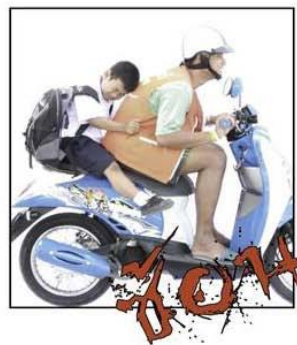
แรงบันดาลใจ..ก่อน 15 ไม่ใช่



Road traffic deaths rate among children age 1-14 Since 2000



Newborn



Little kid



Pre-teen



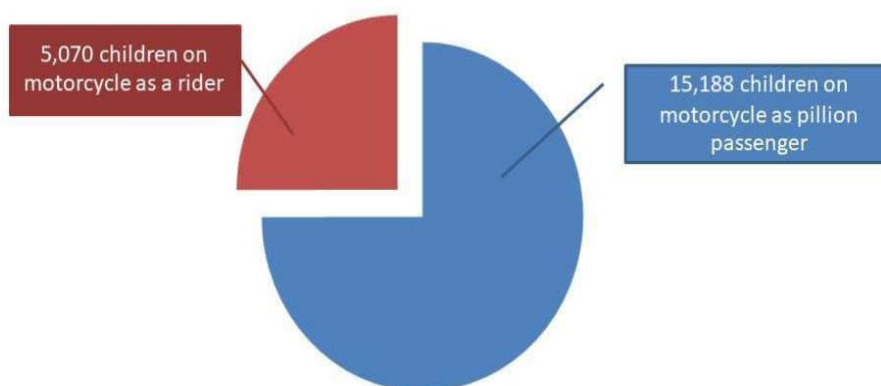
Kids Driver with Kids Passenger !!

ไม่ขี่ = ไม่เจ็บ = ไม่ตาย

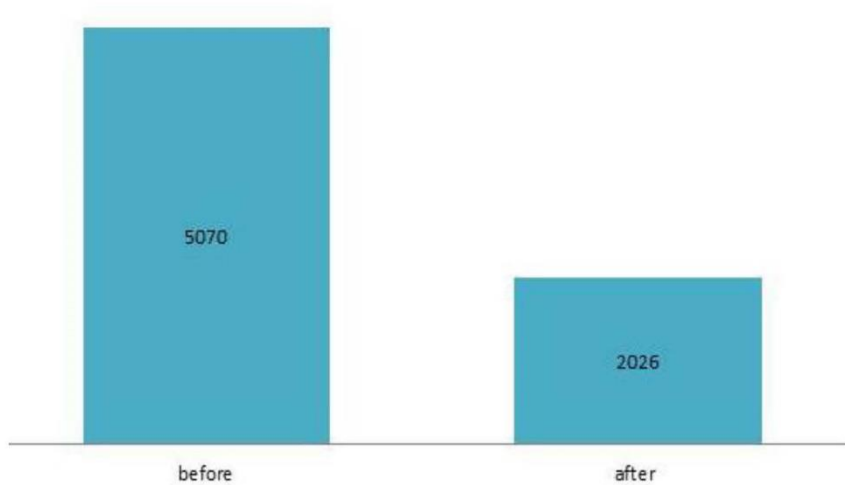


ความสำเร็จของการดำเนินงาน

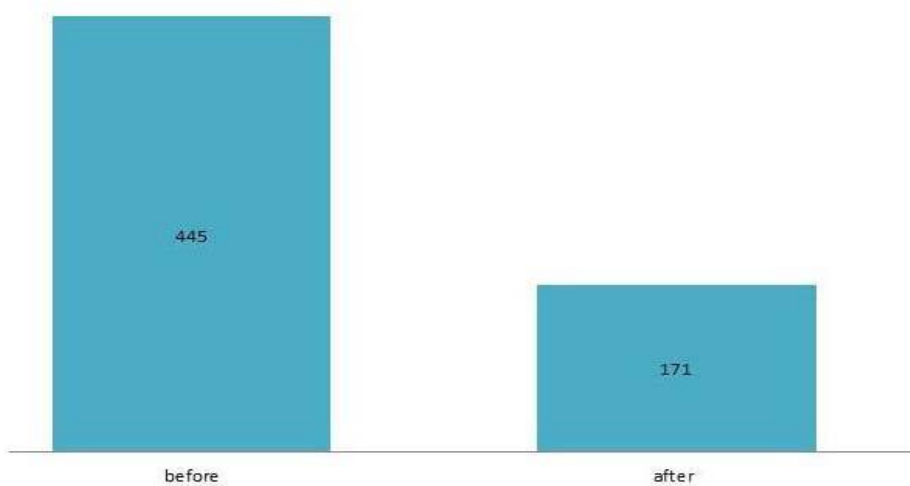
79 schools in 31 provinces



เด็กขี่มอเตอร์ไซด์ไป-กลับโรงเรียน = ลดลง



บาดเจ็บจากการขี่มอเตอร์ไซด์ = ลดลง





ได้รางวัลชนะเลิศ

ปัจจัยความสำเร็จ



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน





1 เก็บข้อมูล



2 ให้ความรู้



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



3
สื่อสาร/
รณรงค์



4
กฎระเบียบ



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน





5 สร้าง ทางเลือก

6 ภาคีเครือข่าย



ความท้าทาย & แผนต่อไป



เว็บไซต์ ก่อน 15 ไม่ชี

*Thank
you*



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



ภาคผนวก

เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ

โดย นางสาวสุรัตน์ รุ่งอารี



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”




นางสาวสุรรัตน์ รุ่งอารี
ผู้อำนวยการฝ่ายกิจการสาขา
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด



***มาตรา ๑๐** บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา ๙ หรือมาตรา ๙ แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนหรือการจราจร หรือลักษณะอื่นที่รัฐมนตรีกำหนดไว้

***มาตรา ๑๐** หรือ ให้จัดตั้ง บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ขึ้น มีวัตถุประสงค์ดังนี้

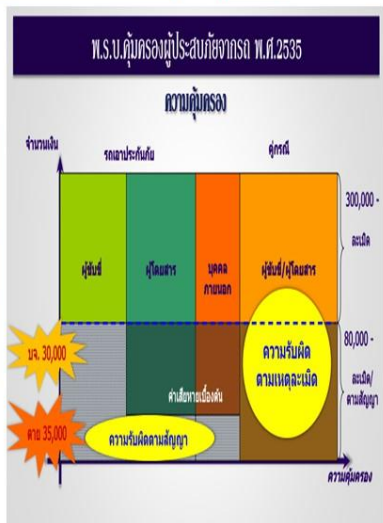
- (๑) ให้บริการเกี่ยวกับการรับแจ้งการแจ้งข้อหาในคดีอาญา หรือคดีอื่นใด ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินการจัดการคดีเกี่ยวกับคดีอาญา คดีแพ่งคดีแพ่งผู้ประสบภัยจะได้อบรมหมาย
- (๒) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยและการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด
- (๓) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในกรณีอื่นที่สมควร

บริษัททุกบริษัทต้องเข้าชื่อขึ้นในกรมจัดตั้ง การเงินทุน และการดำเนินการใด ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้รัฐมนตรีประกาศของกรมจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้รัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้บริษัทเข้าชื่อขึ้น และมีอำนาจกำหนดระยะเวลาดังกล่าว

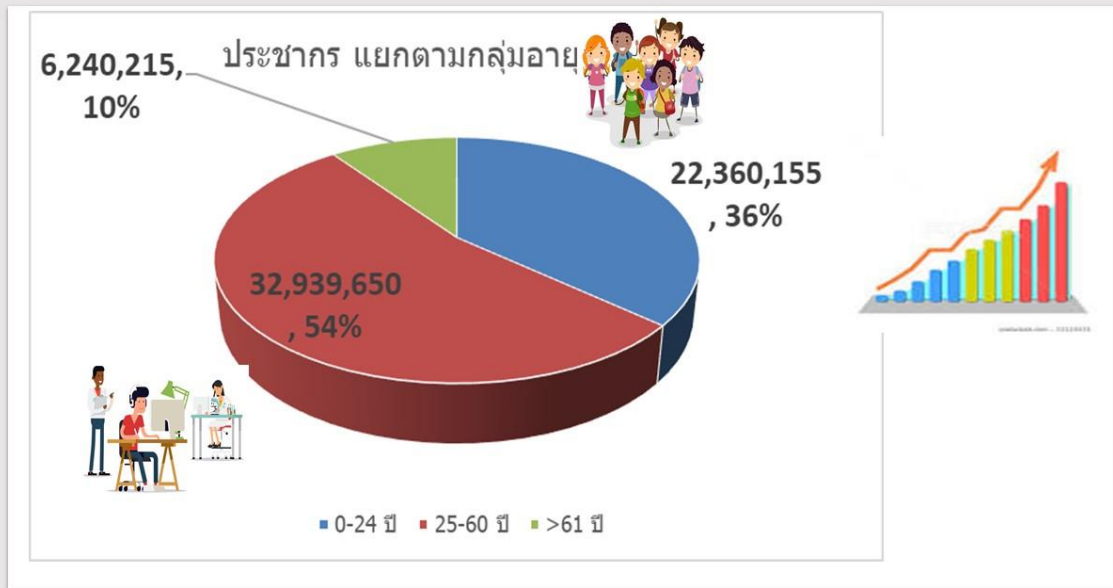
*ความผิดในมาตรา ๑๐ ถูกยกเลิกโดยมาตรา ๑ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐ และใช้ความผิดมาตรา ๑๐ นี้

*มาตรา ๑๐ หรือ มาตรา ๑๐ หรือ มาตรา ๑๐ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐ วัตถุประสงค์ของกรมจัดตั้ง บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดให้มีหน้าที่ดำเนินการที่ได้รับมอบหมายจากรัฐมนตรีว่าราชการจังหวัดให้สมัครเข้าชื่อในกรณีนี้ ให้สมัครเข้าชื่อในกรณีนี้ ส่วนการดำเนินการตามหน้าที่ของกรมจัดตั้งให้โดยตลอดสืบไปจนกว่าจะมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



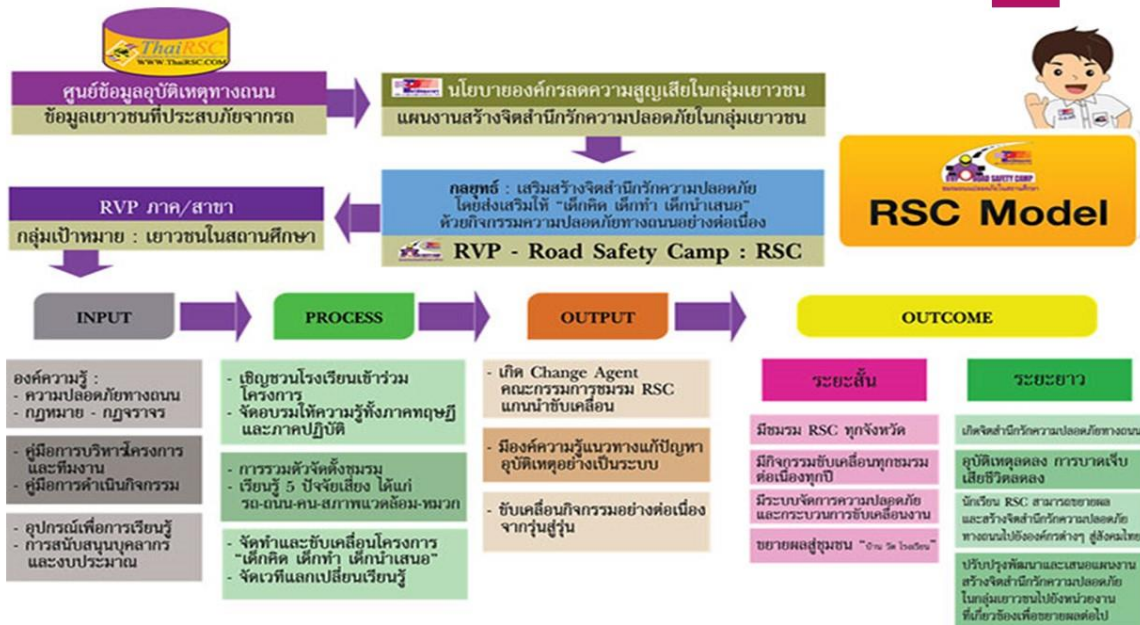
RSC คือ อะไร

RSC ย่อมาจาก RVP-Road Safety Campus (ชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา)

คือกลุ่มเยาวชนที่รวมตัวกัน จัดตั้งเป็นชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา ภายใต้การส่งเสริม สนับสนุนของ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดยทำหน้าที่ขับเคลื่อนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนต่างๆ ในสถานศึกษา ทั้งการประชุม วิเคราะห์และจัดทำแผนงานขับเคลื่อนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา ให้เกิดเป็นกิจกรรม และกระบวนการต่างๆ เพื่อขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่องทำให้นักเรียนรวมถึงบุคลากรในโรงเรียนมีทักษะ และคุ้นชินกับการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เกิดเป็นวินัยและสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในเด็กและเยาวชน ภายใต้แนวคิด



“เด็กคิด เด็กทำ เด็กนำเสนอ”



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



กรอบแนวคิดสำคัญ : Empowerment

- สติ
- วินัย
- น้ำใจ

การส่งเสริมให้ “เด็กคิด เด็กทำ เด็กนำเสนอ” เรื่องความปลอดภัยทางถนน นอกจากเป็นการเปิดโอกาสให้เด็ก ๆ ได้ฝึกฝนทักษะ Road Safety Skills และพัฒนาการเป็นจิตสำนึกด้านความปลอดภัย [Safety Conscious] แล้วจากการได้ลงมือทำกิจกรรมต่าง ๆ นั้น เด็ก ๆ ยังได้เรียนรู้แนวคิดพึงประสงค์ 3 ประการในการใช้ถนนอย่างปลอดภัยด้วย นั่นคือ

1. **สติ** ในการใช้ถนนอย่างปลอดภัย เมื่อได้ทำหรือเข้าร่วมกิจกรรมการสร้างความปลอดภัยทางถนนแล้ว เด็ก ๆ จะรู้จัก ระมัดระวัง เมื่อพบจุดเสี่ยง หรือคาดการณ์ว่าจะมีความเสี่ยงบนถนน
2. **วินัย** ในการใช้ถนนอย่างปลอดภัย สิ่งนี้จะได้จากกรอบบรรทัดฐาน กฎ กติกา การสังเกต และการเก็บข้อมูล ทำให้มีความตระหนักเกิดขึ้น
3. **น้ำใจ** ในการใช้ถนนร่วมกับสาธารณะได้อย่างปลอดภัย



5 มาตรการป้องกันการสูญเสียและลดอุบัติเหตุทางถนน ตามโครงการ



เด็กคิด เด็กทำ เด็กนำเสนอ
ปลูกจิตสำนึกรักความปลอดภัย



กิจกรรมธนาคารหมวกนิรภัย



โครงการ “ เขตถนนปลอดภัยในสถานศึกษา ” (RYP Road Safety Campus : RSC)



กิจกรรมฝึกขับขี่ปลอดภัยบนถนนจำลอง



อบรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัย

กิจกรรมอาสาจราจร

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
 ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

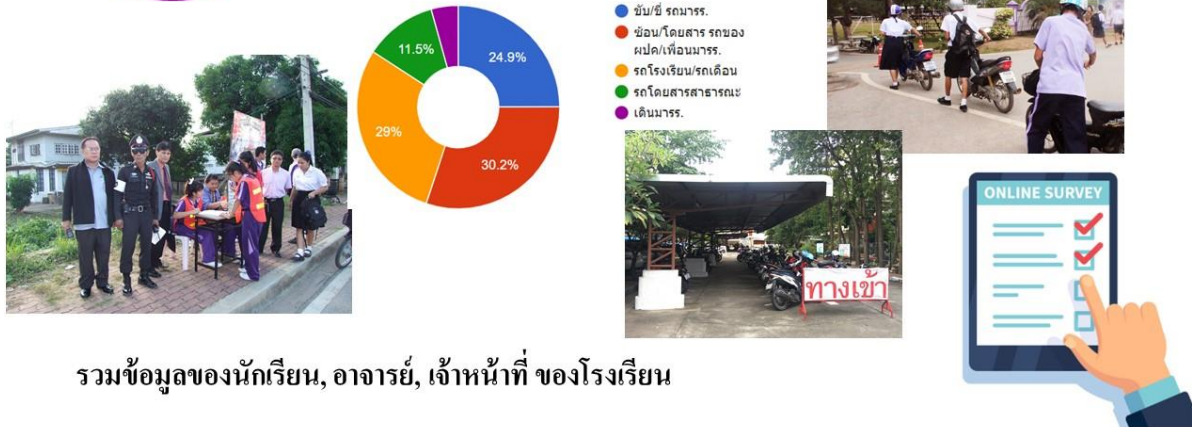


เครือข่ายความร่วมมือ
 เพื่อความปลอดภัยทางถนน
 ในเด็กและเยาวชน

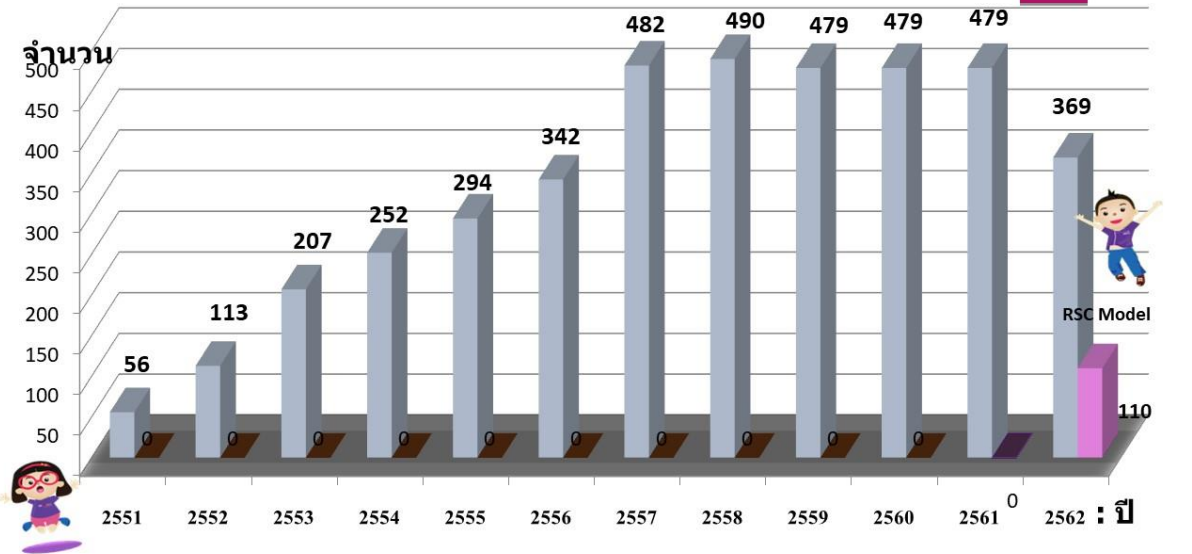


การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
 ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

Activity สำรวจการเดินทาง



จำนวนชมรม RSC และ RSC Model สะสม ปี 2551 – 2562



ภาคผนวก

เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ

โดย นางพรทิพา ศรีวงศ์



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



นางพรทิพา ศรีวงษ์
ครูที่ปรึกษาชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา
โรงเรียนบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น



“MIS : School Safety Management”



ความสำเร็จของลูก..คือความสุขของพ่อแม่



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



28 กุมภาพันธ์ 2561 วันปัจฉิมนิเทศ..อันโหดร้าย



ความสูญเสียที่ประเมินค่าไม่ได้...จากอุบัติเหตุทางถนน
เราจะทำอย่างไร ?...

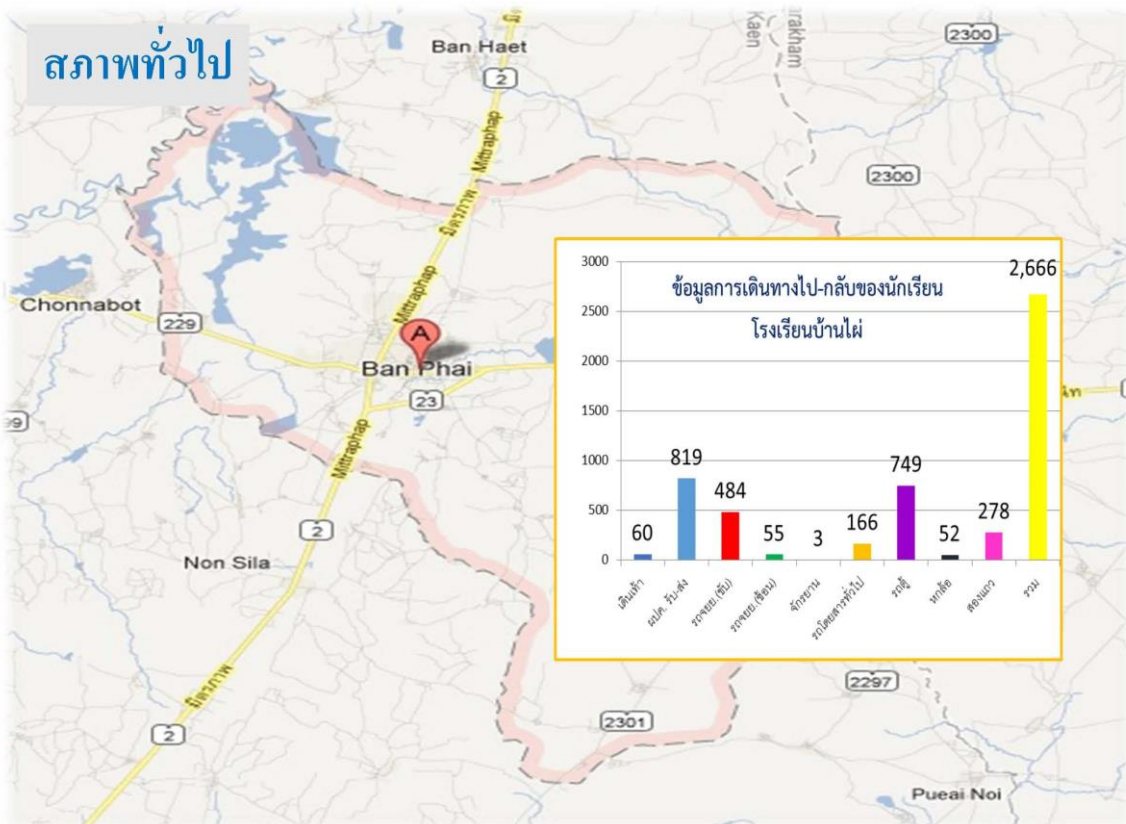
ให้ลูกๆนักเรียนเดินทางอย่างปลอดภัย



ความสูญเสียที่ประเมินค่าไม่ได้...จากอุบัติเหตุทางถนน

เราจะทำอย่างไร ?...

ให้ลูกๆนักเรียนเดินทางอย่างปลอดภัย



ความสำเร็จ

- ➔ การตระหนักรับรู้ของผู้บริหาร ครู บุคลากร นักเรียน ผู้ปกครองและชุมชน
- ➔ การมีส่วนร่วมกับภาคีเครือข่ายในพื้นที่
- ➔ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ/ความรุนแรงลดลง



เครื่องมือ

- บันทึกการเดินทางมาโรงเรียน
- บันทึกการสวมหมวกนิรภัย
- บันทึกการใช้บริการห้องพยาบาล
- บันทึกรายงานการเกิดอุบัติเหตุ
- บันทึกการเบิกเงินประกันอุบัติเหตุ
- บันทึกข้อมูลงานอุบัติเหตุ รพ.

วิธีการที่ใช้

- ประชุมคณะทำงาน
 - ระดับโรงเรียน
 - ระดับอำเภอ
- จัดกิจกรรมเสริมในโรงเรียน

ปัจจัยที่สนับสนุน

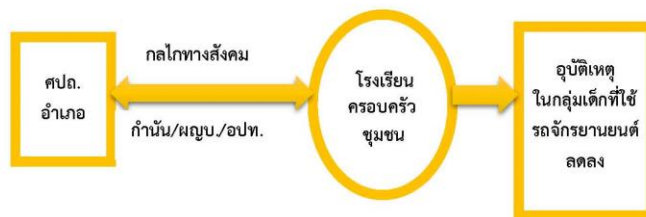
- ผู้บริหาร ครู บุคลากร นักเรียน ผู้ปกครอง และชุมชน
- ภาคีเครือข่ายในพื้นที่ และนอกพื้นที่



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



มีกระบวนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน



มีคณะทำงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทั้งระดับโรงเรียนและระดับอำเภอ

สถิติการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียน...
จากการใช้รถจักรยานยนต์มีความรุนแรงลดลง

ปี พ.ศ.	บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)	รวม (ราย)	หมายเหตุ
2559	57	1	58	
2560	62	-	62	
2561	65	4	69	สาเหตุ 1
2562	44	-		



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



สิ่งที่ท้าทาย



การมีส่วนร่วมของผู้บริหาร ครู บุคลากร นักเรียน ผู้ปกครอง ชุมชน และภาคีเครือข่ายในพื้นที่




ประเด็นข้อคิด



- คณะทำงานแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนทั้งในระดับโรงเรียน และระดับอำเภอต้องมีความเข้มแข็ง และประสานงานกันอย่างต่อเนื่อง
- ระบบข้อมูลต้องชัดเจนสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้
- นำระบบดูแลช่วยเหลือนักเรียนมาบูรณาการด้านการแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน
- มีการจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับนักเรียน

จุดแห่งความสำเร็จ

พลังข้อมูล สื่อสาร
เครือข่ายที่เข้มแข็ง
การพบปะหารือ สม่่าเสมอ
เกาะติด อดทน กำลังใจ
ไม่เพียงแค่คิด แต่ต้องลงมือทำ
เชื่อมั่นเราทำได้
เราจะก้าวไปเพื่อสร้างชาติด้วยกัน



ที่มา ...จิวรรณ กิจเลิศพรไพโรจน์..พยาบาลวิชาชีพ จาก..รพ.บ้านไผ่



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน





ภาคผนวก

เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ

โดย นายพิษณุ อุ่นเจริญ



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน





ร่วมสร้างสังคมคนขับรถดีกับ
Campus Challenge โดยโตโยต้า ถนนสีขาว

บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

ปรัชญาการดำเนินธุรกิจของโตโยต้า



“ส่งเสริมพัฒนาการและสวัสดิการ
ร่วมกับการเจริญเติบโตของชุมชนและประเทศ
ที่โตโยต้าเข้าไปดำเนินธุรกิจ”

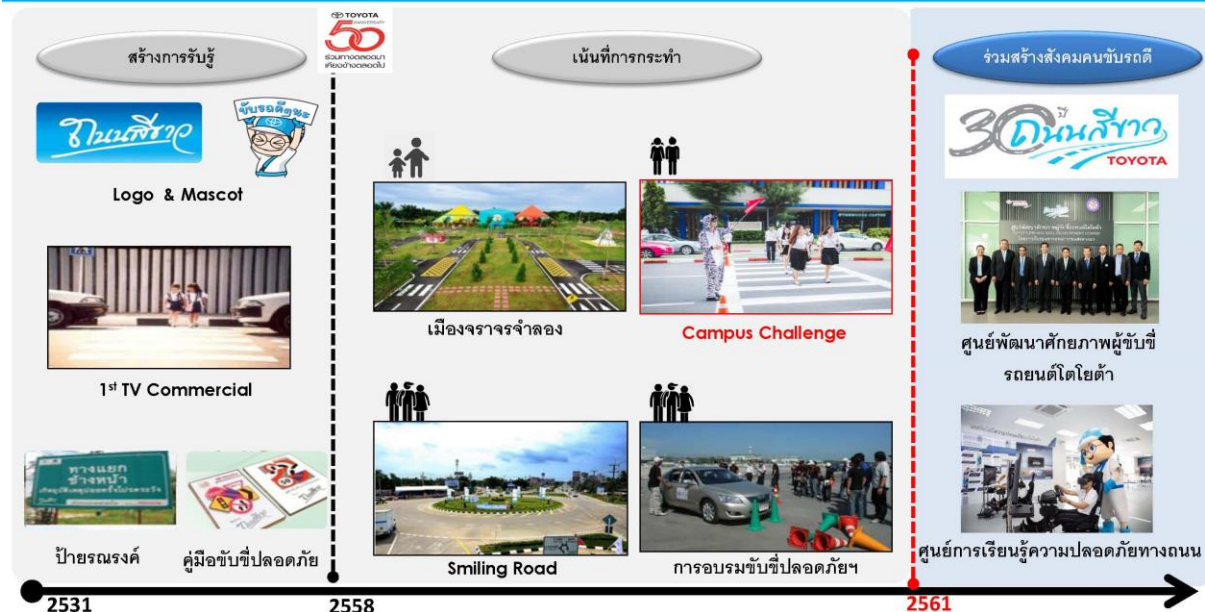
- ชากิชิ โตโยตะ ผู้ก่อตั้ง -



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



โครงการโตโยต้า ถนนสีขาว



Campus Challenge โดยโตโยต้า ถนนสีขาว

รายละเอียดกิจกรรม



กิจกรรม Campus Challenge โดยโตโยต้า ถนนสีขาว คืออะไร?

การประกวดออกแบบแผนประชาสัมพันธ์และรณรงค์สร้างความปลอดภัยทางถนน
ในสถานศึกษา



กลุ่มเป้าหมาย คือใคร?

นิสิตและนักศึกษา - ระดับอุดมศึกษา (ปริญญาตรีชั้นปีที่ 1-3 หรือเทียบเท่า)
- ระดับอาชีวศึกษา (ปวส. ชั้นปีที่ 1-2)



Campus Challenge โดยโตโยต้า ถนนสีขาว

วัตถุประสงค์ของกิจกรรม



สร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชนและสถานศึกษา



เปิดโอกาสให้เยาวชนแสดงออกถึงความรู้ความสามารถ และศักยภาพของตนเอง



สร้างการเรียนรู้จากการลงมือปฏิบัติจริง เพื่อเป็นโครงการต้นแบบลดอุบัติเหตุทางถนน

Campus Challenge โดยโตโยต้า ถนนสีขาว

การดำเนินกิจกรรม



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

Campus Challenge โดยโตโยต้า ถนนสีขาว

ผลการดำเนินงาน

ปี	Concept การแข่งขัน	สรุปผล			
		การสมัคร	SED Training	ปฏิบัติแผนจริง	โครงการต่อยอด
2557	 ปฏิบัติการค้นหาไอเดีย Road Safety ในรั้วมหาลัย	143 ทีม	-	10 ทีม	-
2558	 ประลองไอเดีย สร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ในรั้วมหาลัย	554 ทีม	-	10 ทีม	-
2559	 แหก ทีม ทำ คิดจริง ทำจริง ลดอุบัติเหตุ ได้จริงในรั้วมหาลัย	670 ทีม	-	16 ทีม	1 ทีม
2560	 ถึงเวลาลงสนาม เวทีประชันไอเดีย สร้างสรรค์ผลงานลดอุบัติเหตุ ในรั้วมหาวิทยาลัย	566 ทีม	493 คน (ผู้แทนฯ 16 แห่ง ใน 18 จังหวัด)	10 ทีม	3 ทีม
2561	 ร้อยความคิด ไม่เท่าลงมือทำ ร่วมกันคิด แล้วลงมือทำให้สำเร็จ	679 ทีม	2,419 คน (ผู้แทนฯ 37 แห่ง ใน 22 จังหวัด)	10 ทีม	3 ทีม

Campus Challenge โดยโตโยต้า ถนนสีขาว

ผลการแข่งขัน ปี 2560

 <p>รางวัลชนะเลิศ</p> <p>ทีม : ญี่ปุ่นอินหนึ่ง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์</p>  <p>โครงการ : เดินกับปั่น จันคู่เธอ Safe Life on the Right Way</p>  <p>เปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้ทางให้ถูกต้องได้ 72%</p>	 <p>รองชนะเลิศ อันดับ 1</p> <p>ทีม : 4 Angles มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่</p>  <p>โครงการ : คนมีเส้น CMRU</p>  <p>เปลี่ยนพฤติกรรมและการพกและเส้นจราจรได้ 100%</p>	 <p>รองชนะเลิศ อันดับ 2</p> <p>ทีม : ชูโล่จิ่ง มหาวิทยาลัยมหาสารคาม</p>  <p>โครงการ : Safe Speed Safe Life</p>  <p>เปลี่ยนพฤติกรรมลดการขับเร็วได้ 96%</p>
---	--	--



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน





โจทย์การแข่งขัน



ปลุกพลังคนรุ่นใหม่ ร่วมสร้างสังคมคนขับรถดี
ลดอุบัติเหตุในสถานศึกษาให้เป็น



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP



สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย
THAILAND YOUTH
INSTITUTE (TYI)



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การวิจัย (สสส)

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

คุณสมบัติและเงื่อนไข

- ✓ ทำเล็งศึกษา
- ✓ สมาชิก 2-4
- ✓ มีอาจารย์
- ✓ คิดงานเอง!

ผู้เข้าแข่งขันต้องเป็น นิสิตนักศึกษาที่ กำลังศึกษา

- ระดับอุดมศึกษา (ป.ตรีขึ้นไป 1-3 หรือเทียบเท่า)
- ระดับอาชีวศึกษา (ปวส. ชั้นปีที่ 1-2) **NEW**

สมาชิกในทีม จำนวนตั้งแต่ 2 - 4 คน
(ไม่จำกัดคณะ สาขาวิชา แต่ต้องมาจากสถาบันการศึกษาเดียวกัน)

แต่ละทีมจะต้องมี อาจารย์ จากสถาบันนั้นๆ ลงนามรับรอง (อาจารย์ 1 ท่าน สามารถเป็นที่ปรึกษาได้มากกว่า 1 ทีม)

ห้าม มีให้ทำซ้ำ คัดลอก เลียนแบบ หรือคิดแปลงจากของผู้อื่น

รางวัลสำหรับการประกวด

รางวัล	นิสิต / นักศึกษา	อาจารย์ที่ปรึกษา	สถานศึกษา	อื่นๆ
ชนะเลิศ	ทุนการศึกษาที่ประเทศญี่ปุ่น 5 วัน	ทุนการศึกษา 100,000 บาท พร้อมเกียรติบัตรและโล่รางวัล	ทุนสนับสนุน 30,000 บาท	เงินรางวัลสนับสนุน 100,000 บาท เพื่อต่อยอดโครงการ 4 เดือน โอกาสสัมภาษณ์พนักงานที่ โตโยต้า หรือพันธมิตร
รองชนะเลิศ อันดับ 1	ทุนการศึกษาที่ประเทศญี่ปุ่น 5 วัน	ทุนการศึกษา 80,000 บาท พร้อมเกียรติบัตรและโล่รางวัล	ทุนสนับสนุน 20,000 บาท	เงินรางวัลสนับสนุน 100,000 บาท เพื่อต่อยอดโครงการ 4 เดือน
รองชนะเลิศ อันดับ 2	ทุนการศึกษาที่ประเทศญี่ปุ่น 5 วัน	ทุนการศึกษา 50,000 บาท พร้อมเกียรติบัตรและโล่รางวัล	ทุนสนับสนุน 10,000 บาท	เงินรางวัลสนับสนุน 100,000 บาท เพื่อต่อยอดโครงการ 4 เดือน
รองชนะเลิศอันดับ 3 (2 รางวัล)	ทุนการศึกษา 15,000 บาท พร้อมเกียรติบัตร			
ชมเชย (10 รางวัล)	ทุนการศึกษา 5,000 บาท พร้อมเกียรติบัตร			
Popular Vote (1 รางวัล)	ทุนการศึกษา 10,000 บาท พร้อมเกียรติบัตร			



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน





1. สมัครผ่านทางเว็บไซต์

www.toyota.co.th/campuschallenge2019 

วิธีการสมัคร

สามารถสมัครเข้าร่วมกิจกรรม
'Campus Challenge 2019'
ผ่าน **2 ช่องทาง** ดังนี้





2. สมัครด้วยตนเอง

ที่ศูนย์บริการและโชว์รูมโตโยต้าทั่วประเทศ





สมัครและส่งผลงานภายใน
วันที่ 20 กันยายน 2562
(นับจากวันประกาศตราไปรษณีย์เป็นสำคัญ)



THANK YOU



ภาคผนวก

รวมข่าว



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่นาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี้ ขับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

รวบรวมข่าวห้องย่อย

“Pathway to the Future เส้นทางสู่นาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”

ในงาน สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี้ ขับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

14th Thailand Road Safety Seminar “Play your part and share the road”

วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562 ณ ห้องประชุม Grand Hall 202 ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร

ลำดับ	หัวข้อข่าว	วันที่ออนไลน์	สำนักข่าว/หน่วยงาน	Link
1	มสช. จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร ขับเคลื่อน 3 มาตรการ สร้างความปลอดภัยทางถนนให้เด็กไทย	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562 วันที่ข่าว วันเสาร์ที่ 10 สิงหาคม 2562	สยามรัฐ	https://siamrath.co.th/n/95766
2.	17 องค์กรขับเคลื่อนแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนของเด็กไทย หลังพบเสียชีวิตวันละ 9 ราย	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562	ไทยโพสต์	https://www.thaipost.net/main/detail/43021

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

ลำดับ	หัวข้อข่าว	วันที่ออนไลน์	สำนักข่าว/หน่วยงาน	Link
3.	สธ. ผลักดันวาระความปลอดภัยทางถนนของเด็กและเยาวชน ให้เป็นมาตรการระดับชาติ	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562	ROAD SAFETY NEWS TIZEN เว็บไซต์ข่าวเพื่อความปลอดภัยทางถนน	https://www.roadsafetynewstizen.com/2019/08/08/child-2/#.XUw58D7hUhA.facebook
4.	อันตราย! เด็กและเยาวชน 10-19 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุกว่า 3 พันคน ร่วมขับเคลื่อนหาทางออก	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562	hfocus team	https://www.hfocus.org/content/2019/08/17492?fbclid=IwAR2qlCe16SILsIga-f-1ACJDDRNOEjhxwSbW7KYJdc-435rAl-lcGKLQFUw
5.	มสช. ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ จับมือ 17 องค์กร ขับเคลื่อนมาตรการปลอดภัย	วันศุกร์ ที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562	บ้านเมือง	https://www.banmuang.co.th/news/education/159576
6.	17 องค์กร ร่วมแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนของเด็กไทย	วันศุกร์ ที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ	https://bit.ly/2KGeEv5
7.	มสช. ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ	วันเสาร์ ที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2562	Thai PBS NEWS	https://news.thaipbs.or.th/content/282693 https://web.facebook.com/ThaiPBSFan/posts/10162468312480085/?_rdc=1&_rdr

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

ลำดับ	หัวข้อข่าว	วันที่ออนไลน์	สำนักข่าว/หน่วยงาน	Link
8.	สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย” (7-8 ส.ค. 2562)	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562	CSIP	http://csip.org/wordpress/2019/08/08/%E0%B8%AA%E0%B8%B1%E0%B8%A1%E0%B8%A1%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%A7%E0%B8%B4%E0%B8%8A%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%94%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%8A%E0%B8%B2%E0%B8%95%E0%B8%B4-2/
9.	สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย” (7-8 ส.ค. 2562)	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562	ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก รพ.รามาธิบดี	https://www.dekdontdrive.com/web/2019/08/08/%e0%b8%aa%e0%b8%b1%e0%b8%a1%e0%b8%a1%e0%b8%99%e0%b8%b2%e0%b8%a7%e0%b8%b4%e0%b8%8a%e0%b8%b2%e0%b8%81%e0%b8%b2%e0%b8%a3%e0%b8%a3%e0%b8%b0%e0%b8%94%e0%b8%b1%e0%b8%9a%e0%b8%8a%e0%b8%b2%e0%b8%95%e0%b8%b4-2/
10.	มสช.จับมือเยาวชนภาคี 17 องค์กร ขับเคลื่อน 3 มาตรการ สร้างความปลอดภัยทางถนนให้เด็กไทย	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562	LINE TODAY	https://today.line.me/th/pc/article/%E0%B8%A1%E0%B8%AA%E0%B8%8A+%E0%B8%88%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%A1%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B9%80%E0%B8%A2%E0%B8%B2%E0%B8%A7%E0%B8%8A%E0%B8%99+%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%B5+17+%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B9%8C%E0%B8%81%E0%B8%A3+%E0%B8%82%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B9%80%E0%B8%84%E0%B8%A5%E0%B8%B7%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%99+3+%E0%B8%A1%E0%B8%B2%E0%B8%95%E0%B8%A3%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3+%E0%B8%AA%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%9B%E0%B8%A5%E0%B8%AD%E0%B8%94%E0%B8%A0%E0%B8%B1%E0%B8%A2%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%96%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B9%83%E0%B8%AB%E0%B9%89%E0%B9%80%


การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

ลำดับ	หัวข้อข่าว	วันที่ออนไลน์	สำนักข่าว/หน่วยงาน	Link
				E0%B8%94%E0%B9%87%E0%B8%81%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2-LL.2g20
11.	มสช. ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ	วันเสาร์ ที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2562	LINE TODAY	https://bit.ly/2KFwcqV
12.	บ.กลางฯ ร่วมประกาศเจตนารมณ์เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562	FM91	http://www.fm91bkk.com/%E0%B8%9A-%E0%B8%81%E0%B8%A5%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%AF-%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%A1%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B8%98%E0%B8%B5%E0%B8%A5%E0%B8%87%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A8%E0%B9%80%E0%B8%88%E0%B8%95%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%A3
13.	มสช.ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร เคลื่อน มาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนน	วันอังคาร ที่ 13 สิงหาคม พ.ศ. 2562	RYT9	https://www.ryt9.com/s/prg/3026575
14.	มสช.จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร ขับเคลื่อน 3 มาตรการ สร้างความปลอดภัย ทางถนนให้เด็กไทย	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562	Thai.ac	https://thai.ac/news/show/311424

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

ลำดับ	หัวข้อข่าว	วันที่ออนไลน์	สำนักข่าว/หน่วยงาน	Link
15.	มสช.ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร เคลื่อน มาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนน	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562	ThaiPR	https://www.thaipr.net/health/947848

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562
	มสช. จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร ขับเคลื่อน 3 มาตรการ สร้างความปลอดภัยทางถนนให้เด็กไทย
	ออนไลน์

มสช.จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร ขับเคลื่อน 3 มาตรการ สร้างความปลอดภัยทางถนนให้เด็กไทย



วันนี้ (8 สิงหาคม 2562) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ร่วมกับ สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จัดงาน “Pathway to the Future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน” พร้อมลงนาม ประกาศเจตนารมณ์เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน ร่วม 17 องค์กร ได้แก่ มสช. สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการขนส่งทางบก กรมกิจการเด็กและเยาวชน กรมควบคุมโรค สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

(สพฐ.) สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สกอ.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) เครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยการบาดเจ็บในเด็ก Save the Children องค์กรช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) เพื่อส่งเสริมการพัฒนานโยบายความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน



สาธิต ปิตุเตชะ ร่วมยินดีกับ พงศ์ธร จันทรศมี

โดยได้รับเกียรติจาก นายสาธิต ปิตุเตชะ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข (รมช.สธ.) เป็นประธานลงนามประกาศเจตนารมณ์ ภายในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย” 14th Thailand Road Safety Seminar “Play your part and share the road” ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพฯ ซึ่งมีผู้สนใจเข้าร่วมฟังจำนวนมาก

นายพงศ์ธร จันทรศมี มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) กล่าวว่า ปัจจุบันสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนกำลังกลายเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมทั่วโลก โดยทางองค์การอนามัยโลก (WHO) ประกาศให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ตามปฏิญญามอสโก และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกให้ความสำคัญและผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี 2563 ใน



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

ส่วนของประเทศไทยได้ให้ความสำคัญต่อประเด็นนี้เช่นกัน โดยรัฐบาลประกาศให้ พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย



สาธิต ปิตุเตชะ

“ในรายงานมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนของ WHO เมื่อเร็ว ๆ นี้ ยังระบุอีกว่า ประเทศไทยมีกฎหมายและมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนครบใน 5 ด้าน ได้แก่ ความเร็ว เมาแล้วขับ หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย และห้ามใช้โทรศัพท์มือถือถือในระหว่างขับรถ แต่กลับพบว่ามีข้อจำกัดในการส่งเสริมสร้างความตระหนักของผู้ใช้รถใช้ถนน และการบังคับใช้กฎหมาย เห็นได้จากอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศ ประจำปี 2560 ของมูลนิธิไทยโรดส์ พบว่าเด็กไทยที่เป็นผู้ซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 7 เท่านั้น ในขณะที่กลุ่มวัยรุ่นที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 18 เป็นต้น” นายพงศ์ธร ให้ข้อมูลเพิ่มเติม

นายพงศ์ธร กล่าวต่ออีกว่า ข้อมูลสถานการณ์และปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายในข้างต้น ทำให้ภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ ภาคธุรกิจเอกชน องค์กรสาธารณประโยชน์ รวมถึงเครือข่ายเด็กและเยาวชน ห่วงกังวลในเรื่องนี้เป็นอย่างมาก จึงรวมตัวเป็น เครือข่ายความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน พร้อมประกาศเจตนารมณ์ขับเคลื่อนในการสร้างความตระหนัก การเรียนรู้ และการ



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



บังคับใช้กฎหมายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มเด็กและเยาวชนโดยเฉพาะ ผ่าน 3 มาตรการสำคัญ
ได้แก่



พชรพรรษ์ ประจวบลาภ

1. จัดให้มีทางเลือกในการเดินทางเพื่อทดแทนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยการจัดให้มีรถรับส่งนักเรียน และพัฒนาการขนส่งสาธารณะให้ทั่วถึงและมีมาตรฐาน กรณีบ้านอยู่ใกล้สถานศึกษา ควรส่งเสริมการขี่รถจักรยานหรือเดินไปเรียน ทั้งนี้ หากต้องขับขี่ด้วยรถจักรยานยนต์ ต้องใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่
2. สนับสนุนให้มีการเรียนรู้ตั้งแต่ปฐมวัย เช่น ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อนุบาล และต่อเนื่องไปทุกช่วงวัย ทั้งในด้านแนวคิด การรับรู้ความเสี่ยง และทักษะการขับขี่ โดยเด็กและเยาวชนต้องผ่านหลักสูตรด้านกฎหมายและการใช้ถนน ก่อนได้รับใบขับขี่อย่างเคร่งครัด พร้อมผลักดันการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม
3. ผลักดันการขับเคลื่อน “วาระความปลอดภัยทางถนนของเด็กเยาวชน” และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม “ทางเครือข่ายความร่วมมือ” จะร่วมกันขับเคลื่อนประกาศเจตนารมณ์ข้างต้น โดยจะให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ตั้งแต่ปีแรกที่ดำเนินงาน และนายินดีที่รัฐมนตรีช่วยกระทรวงสาธารณสุขรับปากนำประกาศเจตนารมณ์ในวันนี้

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

เข้าหาหรือกับคณะรัฐมนตรีเร็ว ๆ นี้ เพื่อหามาตรการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเห็นว่าตัวเลขเยาวชนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุยังสูงอยู่” ตัวแทนจากมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ระบุ



ธนวัฒน์ พรหมโชติ

ด้านนายพรพรรษ์ ประจวบลาภ เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย กล่าวว่า การรักษาชีวิตของเด็กและเยาวชนในฐานะผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนเป็นเรื่องสำคัญที่ทุกภาคส่วนจะต้องร่วมดำเนินการ โดยเฉพาะการสร้าง ความตระหนักรู้ให้เห็นถึงความสำคัญของการใช้อุปกรณ์นิรภัย และสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้ใช้รถใช้ถนน ให้เป็นไปในแบบได้คุณภาพมาตรฐาน ทางสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยจึงเล็งเห็นถึงความสำคัญของการมีเครือข่ายเยาวชนแกนนำ ที่มีความรู้พร้อมขยายต่อการลดการเจ็บตายบนท้องถนน ซึ่งน่าจะเป็นอีกกลไกนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอย่างตรงจุดมากที่สุด โดยทางสถาบันฯ จะเน้นสร้างความตระหนักในกลุ่มนักเรียนอาชีวศึกษาทั่วประเทศเป็นกลุ่มแรก และทำเป็นแผนระยะยาว 5 ปี เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”




ขณะที่ นายธวัฒน์ พรหมโชติ รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย กล่าวว่า เป็นเรื่องน่ายินดีที่ปัจจุบันองค์กรหลายภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ และภาคเอกชน ให้ความสนใจ

โดยตรงที่ตั้งใจจากการประกาศเจตนารมณ์ร่วมกันในครั้งนี้ คือ 1. ประเทศไทยจะต้องมีเครือข่ายเด็กและเยาวชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อย 1 เครือข่าย 2. ข้อเสนอนโยบายเพื่อความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนถูกนำเสนอต่อนายกรัฐมนตรีหรือผู้แทน 3. สร้างแกนนำเด็กและเยาวชนที่มีความรู้ความเข้าใจต่อสถานการณ์และนโยบายถนนปลอดภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชนให้ได้ 200 คน และ 4. เครือข่ายเด็กและเยาวชนที่เกิดขึ้นนั้นสามารถวางแผนการขับเคลื่อนนโยบาย และมาตรการการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนได้เอง” รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย กล่าวทิ้งท้าย

วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

	17 องค์กรขับเคลื่อนแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนของเด็กไทย หลังพบเสียชีวิตวันละ 9 ราย
	ออนไลน์

17 องค์กรขับเคลื่อนแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนของเด็กไทย หลังพบเสียชีวิตวันละ 9 ราย

08 สิงหาคม พ.ศ. 2562 เวลา 18:30 น.



8 ส.ค.62- มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ร่วมกับ สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จัดงาน “Pathway to the Future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน” พร้อมลงนาม ประกาศเจตนารมณ์เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน ร่วม 17 องค์กร อาทิ มสช. สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการขนส่งทางบก กรมกิจการเด็กและเยาวชน กรมควบคุมโรค สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สกอ.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริม

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

สุภาพ (สสส.) เครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยการบาดเจ็บในเด็ก Save the Children องค์กรช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย ฯลฯ โดยได้รับเกียรติจาก นายสาธิต ปิตุเตชะ รัฐมนตรีช่วยว่าการ กระทรวงสาธารณสุข (รมช.สธ.) เป็นประธานลงนามประกาศเจตนารมณ์ พร้อมกับมีการสัมมนาวิชาการ ระดับชาติ ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 หัวข้อ “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย” ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพฯ มีผู้สนใจเข้าร่วมฟังจำนวนมาก

นายพงศ์ธร จันทรศรี จาก มสช. กล่าวว่า ปัจจุบันสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนกำลังกลายเป็นปัญหาสำคัญ ที่สร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมทั่วโลก โดยทางองค์การอนามัยโลก (WHO) ประกาศให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ตามปฏิญญามอสโก และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกให้ความสำคัญและผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนด เป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี 2563 ในส่วนของประเทศไทยได้ ให้ความสำคัญต่อประเด็นนี้เช่นกัน โดยรัฐบาลประกาศให้ พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนด้วย แต่ปัจจุบันยังพบว่าการบาดเจ็บทางถนน และคงค้างไกลจาก เป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่ง

ข้อมูลจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งอ้างอิงสถิติขององค์การสหประชาชาติ (WHO) พบว่า ในปี 2559 ไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน สูงถึง 22,491 ราย หรือเท่ากับ 60 คน/วัน ร้อยละ 75 ของผู้เสียชีวิตเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ และ 3 ล้อ ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15-29 ปี ขณะที่จำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นจาก 19 ล้านคัน เป็น 20 ล้านคันในระยะเวลา 4 ปี

“WHO ยังระบุในรายงานของเขาอีกว่า ไทยมีกฎหมายและมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนครบ ใน 5 ด้าน ได้แก่ ความเร็ว เมาแล้วขับ หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย และห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในระหว่างขับรถ แต่กลับพบว่าข้อจำกัดในการส่งเสริมสร้างความตระหนักของผู้ใช้รถใช้ถนน และการบังคับใช้กฎหมาย เห็นได้จากอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศ ปี 60 ของมูลนิธิไทยโรดส์ พบว่า เด็กไทยที่ซ้อนท้ายจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 7 เท่านั้น ส่วนกลุ่มวัยรุ่นที่ขี่จักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 18 เท่านั้น”

นายพงศ์ธร กล่าวต่ออีกว่า ข้อมูลสถานการณ์และปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายในช่วงต้นทำให้ภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ ภาคธุรกิจเอกชน องค์กรสาธารณประโยชน์ รวมถึงเครือข่ายเด็กและเยาวชน ห่วงกังวลในเรื่องนี้เป็นอย่างมาก จึงรวมตัวเป็น เครือข่ายความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนน

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

สำหรับเด็กและเยาวชน พร้อมประกาศเจตนารมณ์ขับเคลื่อนในการสร้างความตระหนัก การเรียนรู้ และการบังคับใช้กฎหมายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มเด็กและเยาวชนโดยเฉพาะ ผ่าน 3 มาตรการสำคัญ ได้แก่

1. จัดให้มีทางเลือกในการเดินทางเพื่อทดแทนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยการจัดให้มีรถรับส่งนักเรียน และพัฒนาการขนส่งสาธารณะให้ทั่วถึงและมีมาตรฐาน กรณีบ้านอยู่ใกล้สถานศึกษา ควรส่งเสริมการขี่รถจักรยานหรือเดินไปเรียน ทั้งนี้ หากต้องขับขี่ด้วยรถจักรยานยนต์ ต้องใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่
2. สนับสนุนให้มีการเรียนรู้ตั้งแต่ปฐมวัย เช่น ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อนุบาล และต่อเนื่องไปทุกช่วงวัย ทั้งในด้านแนวคิด การรับรู้ความเสี่ยง และทักษะการขับขี่ โดยเด็กและเยาวชนต้องผ่านหลักสูตรด้านกฎหมายและการใช้ถนน ก่อนได้รับใบขับขี่อย่างเคร่งครัด พร้อมผลักดันการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม
3. ผลักดันการขับเคลื่อน “วาระความปลอดภัยทางถนนของเด็กเยาวชน” และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม “ทางเครือข่ายความร่วมมือ จะร่วมกันขับเคลื่อนประกาศเจตนารมณ์ข้างต้น โดยจะให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ตั้งแต่ปีแรกที่ดำเนินงาน และนำยินดีที่ รมช.ศธ. รับปากนำประกาศเจตนารมณ์ในวันนี้ เข้าหารือกับคณะรัฐมนตรีเร็วๆ นี้ เนื่องจากเห็นว่าตัวเลขเยาวชนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุยังสูงอยู่” ตัวแทนจากมสช. กล่าว

ด้าน นายพรพธรรษ์ ประจบวลาภ เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย กล่าวว่า จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนประจำปี 2561 ของ WHO ยังพบด้วยว่า ประเทศไทยมีสัดส่วนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับ 3 ของโลก หรือร้อยละ 74.4 โดยพบว่าเป็นเยาวชนที่อายุต่ำกว่า 20 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 3,300 คนต่อปี หรือเฉลี่ย 9 คน/วัน ในกลุ่มนี้เป็นเยาวชนอายุ 15-19 ปี บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์มากที่สุด สาเหตุส่วนใหญ่มาจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

ขณะที่ ผลการสำรวจความเชื่อและสถานการณ์ต่ออุบัติเหตุในประเทศไทย จากตัวอย่างกลุ่มประชากรเด็กและเยาวชนในช่วงอายุ 10-25 ปี ทั่วประเทศไทย 1,151 คน ช่วงอายุ 16-20 ปี มากที่สุดร้อยละ 81.6 ที่ทางสถาบันยุวทัศน์ฯ จัดทำขึ้นเมื่อเร็วๆ นี้ พบว่า เยาวชนทราบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นสาเหตุที่ทำให้ได้รับบาดเจ็บ ช้ำรุนแรง และอาจเสียชีวิตได้สูงถึงร้อยละ 95.7 แต่กลับใส่สวมหมวกนิรภัยเวลาใช้จักรยานยนต์ บางครั้งสูงที่สุดร้อยละ 65.5 และไม่ใส่เลยร้อยละ 7.3 ส่วนสาเหตุที่ไม่ใส่เพราะเห็นว่าระยะทางใกล้ร้อยละ 75.6 และคิดว่าไม่น่าเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.9 ขณะที่อัตราเกิดอุบัติเหตุกับตัวเองจากกรณี

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”


รถจักรยานยนต์ล้ม / ลื่นไถลมากที่สุดร้อยละ 26.2 บาดเจ็บจากอุบัติเหตุชั้นสาหัสร้อยละ 5.4 พร้อมกันนี้ เรียกร้องให้ภาครัฐและองค์กรเอกชนเข้ามาช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุมากถึงร้อยละ 58

“การบาดเจ็บและเสียชีวิตนี้ ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศชาติในหลาย ๆ ด้าน เช่น สูญเสียกำลังคนที่จะเติบโตมาพัฒนาประเทศ และอาจลุกลามไปถึงขั้นส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม ดังนั้น การรักษาชีวิตของเด็กและเยาวชนในฐานะผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ทุกภาคส่วนจะต้องร่วมดำเนินการ โดยเฉพาะการสร้างความตระหนักรู้ให้เห็นถึงความสำคัญของการใช้อุปกรณ์นิรภัย และสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้ใช้รถใช้ถนน ให้เป็นไปในแบบได้คุณภาพมาตรฐาน โดยทางสถาบันฯ จะเน้นสร้างความตระหนักในกลุ่มนักเรียนอาชีวศึกษาทั่วประเทศเป็นกลุ่มแรก และทำเป็นแผนระยะยาว 5 ปี เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด” เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์ฯ กล่าว

ขณะที่ นายธนวัฒน์ พรหมโชติ รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย กล่าวว่า เป็นเรื่องน่ายินดีที่ปัจจุบันองค์กรหลายภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ และภาคเอกชน ให้ความสนใจในเรื่องนี้ นอกจากนี้ การเปิดโอกาสให้เยาวชนได้เข้ามาเป็นหนึ่งในพลังร่วมแก้ไขปัญหา จะสามารถปรับเปลี่ยนทัศนคติไปในทิศทางเชิงบวกได้ และจะกลายเป็นฐานที่เข้มแข็งในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

“สิ่งที่ตั้งไว้จากการประกาศเจตนารมณ์ร่วมกันในครั้งนี้ คือ 1.ประเทศไทยจะต้องมีเครือข่ายเด็กและเยาวชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อยหนึ่งเครือข่าย 2.ข้อเสนอนโยบายเพื่อความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนถูกนำเสนอต่อนายกรัฐมนตรีหรือผู้แทน 3.สร้างแกนนำเด็กและเยาวชนที่มีความรู้ความเข้าใจต่อสถานการณ์และนโยบายถนนปลอดภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชนให้ได้ 200 คน และ 4.เครือข่ายเด็กและเยาวชนที่เกิดขึ้นนั้นสามารถวางแผนการขับเคลื่อนนโยบาย และมาตรการการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนได้เอง” รองประธานสภาเด็กและเยาวชนฯ กล่าวทิ้งท้าย



	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562
	สธ. ผลักดันวาระความปลอดภัยทางถนนของเด็กและเยาวชน ให้เป็นมาตรการระดับชาติ
	ออนไลน์

สธ. ผลักดันวาระความปลอดภัยทางถนนของเด็กและเยาวชน ให้เป็นมาตรการระดับชาติ

8 สิงหาคม 2562

รัฐมนตรีช่วยว่าการสาธารณสุข ร่วมประกาศเจตนารมณ์ 17 หน่วยงาน เพื่อให้เด็กและเยาวชน ลดการบาดเจ็บ และการเสียชีวิต อย่างองข้ามว่าเป็นเพียงการขับขี่เดินทางเพียงระยะสั้น ๆ รวมทั้งเร่งริบจนลีมหรือไม่ได้สวมหมวกนิรภัย อย่าใช้ชีวิตโดยประมาทอย่างรู้ไม่เท่าทัน และผลักดันให้เป็นมาตรการสำคัญในระดับชาติ



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

เมื่อวันที่ 8 ส.ค. 62 ที่ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพฯ ดร.สาธิต ปิตุเตชะ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข ลงนามประกาศเจตนารมณ์ เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน การประชุมสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง **ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”**



จากสถิติข้อมูลปี 2560 พบว่าเด็กและเยาวชนที่มีอายุ 10 – 19 ปี เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุเป็นจำนวน 3,526 คน และกลุ่มเหล่านี้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 7 สำหรับในปี 2561 มีผู้เสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุจำนวน 20,169 คน ซึ่งเป็นข้อมูล จาก 3 หน่วยงาน คือกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด นับว่าเป็นการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ที่เป็นอนาคตของประเทศชาติที่สำคัญอย่างยิ่ง ทั้ง ๆ ที่การเสียชีวิตด้วยสาเหตุดังกล่าว สามารถป้องกันเพื่อมิให้เกิดการสูญเสียและผลกระทบติดตามออกมาได้

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



การให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน จึงได้เกิดความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ ภาคองค์กรสาธารณประโยชน์ ภาคประชาสังคม ภาคธุรกิจเอกชน และสถานศึกษา ร่วมกันประกาศเจตนารมณ์ เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือ ความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน โดยกำหนดมาตรการสำคัญ 3 ประการ คือ การมีทางเลือกในการเดินทาง โดยเฉพาะการจัดให้มีรถรับ-ส่งนักเรียนต้องมีมาตรฐานและความปลอดภัย การขับขีรถจักรยานยนต์ต้องกำหนดให้สวมหมวกนิรภัย ทุกครั้งที่มีการออกสตาร์ทรถและถือเป็นสิ่งสำคัญที่ควบคู่กับการขับขีรถจักรยานยนต์ **เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ ลดการบาดเจ็บ และการเสียชีวิต**



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



ทั้งนี้ จะต้องส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนต้องสวมหมวกนิรภัย *โดยไม่มองข้ามว่าเป็นเพียงการขับขี่เดินทางเพียงระยะสั้น ๆ* ไม่ไกลจากสถานที่ที่จะไป หรือคิดว่าตนเองไม่ได้ขับขี่ออกสู่ถนนใหญ่ รวมทั้งมีความเร่งรีบจนลืมหรือไม่ได้สวมหมวกนิรภัย เรียกได้ว่าเป็นการใช้ชีวิตโดยประมาทอย่างรู้ไม่เท่าทัน



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



ด้านการส่งเสริมการเรียนรู้ด้วยการปลูกฝังความรอบรู้ เจตคติที่ดีต่อการใช้หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ จะต้องเริ่มต้นตั้งแต่เด็กยังอยู่ในวัยเยาว์ระดับอนุบาล จนกระทั่งถึงระดับอุดมศึกษาอย่างต่อเนื่อง ที่เป็นระบบ และมีหลักสูตรชัดเจน ทั้งในด้านการใช้รถตามกฎหมาย การต้องมีใบอนุญาตขับขี่ที่ต้องผ่านการอบรมปฏิบัติ และฝึกฝนอย่างถูกต้อง ไม่ใช่เพียงแค่ให้ผ่านการ ขอใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น หรือการพกใบขับขี่เพื่อแสดงให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจสอบเท่านั้น แต่ควรหมายถึงความภาคภูมิใจที่ได้มีใบอนุญาตขับขี่ที่ผ่านการสอบด้วยความมุ่งมั่น ประการสุดท้ายคือ การผลักดันให้เป็นวาระความปลอดภัยทางถนนของเด็กและเยาวชน เพื่อกำหนดเป็นมาตรการสำคัญในระดับชาติ

การประสานความร่วมมือของ 17 หน่วยงาน ที่ร่วมกันแสดงเจตนารมณ์ในวันนี้ ถือเป็นภาคีเครือข่ายทุกส่วนที่เห็นความสำคัญและคุณค่าต่อกลุ่มเด็กและเยาวชน

จึงขอให้ความมุ่งมั่นของ 17 หน่วยงานนี้ เป็นเครื่องยืนยันที่จะจับมือกัน ร่วมความคิดเห็นการปฏิบัติ เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน และในอนาคตของสังคมไทยที่เด็กและเยาวชนได้รับการปกป้องคุ้มครองจากการขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข กล่าวอีกว่า ในนามของกระทรวงสาธารณสุข ที่เป็น 1 ในผู้ร่วมประกาศเจตนารมณ์ จะให้ความร่วมมือ ผลักดัน การนำข้อมูลสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในกลุ่มเด็กและเยาวชน ไปกำหนดเป็นมาตรการสำคัญอีกส่วนหนึ่ง และหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุในระยะยาวกับ 17 หน่วยงาน ดังนี้

1. สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
2. สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย
3. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
4. กรมการขนส่งทางบก
5. กรมกิจการเด็กและเยาวชน กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
6. กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
7. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
8. สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ
9. สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ
10. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
11. บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
12. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด


การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

13. ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยการบาดเจ็บในเด็ก (CSIP)
14. องค์การช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย (Save the Children)
15. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
16. มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ และ
17. เครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต



ทั้งนี้ ขอให้การประกาศเจตนารมณ์เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนน สำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชนของ 17 หน่วยงานครั้งนี้ บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่มุ่งมั่น และประสบความสำเร็จทุกประการ เพื่อให้เด็กและเยาวชนไทยได้รับความปลอดภัยทางถนนอย่างแท้จริง รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุขกล่าว

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562
	อันตราย! เด็กและเยาวชน 10-19 ปีเสียชีวิตจากอุบัติเหตุกว่า 3 พันคน ร่วมขับเคลื่อนหาทางออก
	ออนไลน์

อันตราย! เด็กและเยาวชน 10-19 ปีเสียชีวิตจากอุบัติเหตุกว่า 3 พันคน ร่วมขับเคลื่อนหาทางออก

Thu, 2019-08-08 15:48 -- hfocus team

รมช.สธ. ร่วมสักขีพยานประกาศเจตนารมณ์ขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนหลังพบเสียชีวิตปีละกว่า 3,526 คน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2562 นายสาธิต ปิตุเตชะ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข(สธ.) กล่าวในพิธีลงนามประกาศเจตนารมณ์เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน การประชุมสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย” ที่ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา ว่า จากสถิติข้อมูลปี 2560 พบว่าเด็กและเยาวชนที่มีอายุ 10 - 19 ปี เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุเป็นจำนวน 3,526 คน และกลุ่มเหล่านี้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 7 สำหรับในปี 2561 มีผู้เสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุจำนวน 20,169 คน ซึ่งเป็นข้อมูล จาก 3 หน่วยงาน คือกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด นับว่าเป็นการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ที่เป็นอนาคตของประเทศชาติที่สำคัญอย่างยิ่ง ทั้งๆ ที่การเสียชีวิตด้วยสาเหตุดังกล่าว สามารถป้องกันเพื่อมิให้เกิดการสูญเสียและผลกระทบติดตามออกมาได้

การให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน จึงได้เกิดความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ ภาคองค์กรสาธารณประโยชน์ ภาคประชาสังคม ภาคธุรกิจเอกชน และสถานศึกษา ร่วมกันประกาศเจตนารมณ์ เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือ ความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน โดยกำหนดมาตรการสำคัญ 3 ประการ คือ การมีทางเลือกในการเดินทาง โดยเฉพาะการจัดให้มีรถรับ-ส่งนักเรียนต้องมีมาตรฐานและความปลอดภัย การขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องกำหนดให้สวมหมวกนิรภัย ทุกครั้งที่มีการออกสตาร์ทและถือเป็น สิ่งสำคัญที่ควบคู่กับการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ ลดการบาดเจ็บ และการเสียชีวิต ทั้งนี้ จะต้องส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนต้องสวมหมวกนิรภัย โดยไม่มองข้ามว่าเป็นเพียงการขับขี่เดินทางเพียงระยะสั้น ๆ ไม่ไกลจากสถานที่ที่จะไป หรือคิดว่าตนเองไม่ได้ขับขี่ออกสู่ ถนนใหญ่ รวมทั้ง มีความเร่งรีบจนลืมหรือไม่ได้สวมหมวกนิรภัย เรียกได้ว่าเป็นการใช้ชีวิตโดยประมาทอย่างรู้ไม่เท่าทัน


“กระทรวงสาธารณสุข ที่เป็น 1 ในผู้ร่วมประกาศเจตนารมณ์ จะให้ความร่วมมือ ผลักดัน การนำข้อมูลสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในกลุ่มเด็กและเยาวชน ไปกำหนดเป็นมาตรการสำคัญอีกส่วนหนึ่ง และหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุในระยะยาว” นายสาธิต กล่าว



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

 บ้านเมือง เข้มแข็ง ครอบคลุม เรื่องข่าว	วันศุกร์ ที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562
	มสช. ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ จับมือ 17 องค์กร ขับเคลื่อนมาตรการ ปลอดภัย
	ออนไลน์

การศึกษา

มสช. ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ จับมือ 17 องค์กร ขับเคลื่อน
มาตรการปลอดภัย

วันศุกร์ ที่ 09 สิงหาคม พ.ศ. 2562, 10.44 น.



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



มสช. ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ

จับมือ 17 องค์กร ขับเคลื่อนมาตรการความปลอดภัย

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ร่วมกับ สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จัดงาน “Pathway to the Future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน” พร้อมลงนาม ประกาศเจตนารมณ์เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนน สำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน รวม 17 องค์กร ได้แก่ มสช. สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการขนส่งทางบก กรมกิจการเด็กและเยาวชน กรมควบคุมโรค สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สกอ.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยการบาดเจ็บในเด็ก Save the Children องค์กรช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) เพื่อส่งเสริมการพัฒนานโยบายความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน โดยได้รับเกียรติจาก นายสาธิต ปิตุเตชะ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข (รมช.สธ.) เป็นประธานลงนามประกาศเจตนารมณ์ ภายในงาน สัมมนาวิชาการระดับชาติ ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย” 14th Thailand Road Safety Seminar “Play your part and share the road” ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพฯ

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



นายพงศ์ธร จันทรศมี มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) กล่าวว่า ปัจจุบันสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนกำลังกลายเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมทั่วโลก โดยข้อมูลจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนซึ่งอ้างอิงสถิติขององค์การสหประชาชาติ (WHO) พบว่า จากการประมาณการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทย ปี 2559 มีสูงถึง 22,491 ราย หรือเทียบเท่ากับมีผู้เสียชีวิต 60 คน บนถนนทุกวัน ร้อยละ 75 ของผู้เสียชีวิตเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ และ 3 ล้อ และผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15-29 ปี ทั้งนี้ จำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นจาก 19 ล้านคัน เป็น 20 ล้านคันในระยะเวลา 4 ปี “ในรายงานมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนของ WHO เมื่อเร็วๆ นี้ ยังระบุอีกว่า ประเทศไทยมีกฎหมายและมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนครบใน 5 ด้าน ได้แก่ ความเร็ว เมาแล้วขับ หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย และห้ามใช้โทรศัพท์มือถือถือในระหว่างขับรถ แต่กลับพบว่า มีข้อจำกัดในการส่งเสริมสร้างความตระหนักของผู้ใช้รถใช้ถนน และการบังคับใช้กฎหมาย เห็นได้จากอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศ ประจำปี 2560 ของมูลนิธิไทยโรดส์ พบว่าเด็กไทยที่เป็นผู้ซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 7 เท่านั้น ในขณะที่กลุ่มวัยรุ่นที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 18 เป็นต้น”

นายพงศ์ธร กล่าวต่ออีกว่า ข้อมูลสถานการณ์และปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายในข้างต้น ทำให้ภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ ภาคธุรกิจเอกชน องค์กรสาธารณประโยชน์ รวมถึงเครือข่ายเด็กและเยาวชน ห่วงกังวลในเรื่องนี้เป็นอย่างมาก จึงรวมตัวเป็น เครือข่ายความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนน



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

สำหรับเด็กและเยาวชน พร้อมประกาศเจตนารมณ์ขับเคลื่อนในการสร้างความตระหนัก การเรียนรู้ และการบังคับใช้กฎหมายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มเด็กและเยาวชนโดยเฉพาะ ผ่าน 3 มาตรการสำคัญ ได้แก่

1. จัดให้มีทางเลือกในการเดินทางเพื่อทดแทนการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ด้วยการจัดให้มีรถรับส่งนักเรียน และพัฒนาการขนส่งสาธารณะให้ทั่วถึงและมีมาตรฐาน กรณีบ้านอยู่ใกล้สถานศึกษา ควรส่งเสริมการขี่รถจักรยานหรือเดินไปเรียน ทั้งนี้ หากต้องขับซึ่ด้วยรถจักรยานยนต์ ต้องใช้หมวกนิรภัยในการขับซึ่
2. สนับสนุนให้มีการเรียนรู้ตั้งแต่ปฐมวัย เช่น ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อนุบาล และต่อเนื่องไปทุกช่วงวัย ทั้งในด้านแนวคิด การรับรู้ความเสี่ยง และทักษะการขับซึ่ โดยเด็กและเยาวชนต้องผ่านหลักสูตรด้านกฎหมายและการใช้ถนน ก่อนได้รับใบขับซึ่อย่างเคร่งครัด พร้อมผลักดันการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม
3. ผลักดันการขับเคลื่อน "วาระความปลอดภัยทางถนนของเด็กเยาวชน" และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม

ด้าน นายพรพธรรษ ประจวบลาภ เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย กล่าวว่า จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนประจำปี 2561 ของ WHO ยังพบด้วยว่า ประเทศไทยมีสัดส่วนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับ 3 ของโลก หรือร้อยละ 74.4 โดยพบว่าเป็นเยาวชนที่อายุต่ำกว่า 20 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 3,300คนต่อปี หรือเฉลี่ย 9 คน ต่อวัน ในกลุ่มนี้เป็นเยาวชนอายุ 15-19 ปี บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับซึ่และโดยสารรถจักรยานยนต์มากที่สุด สาเหตุส่วนใหญ่มาจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

ขณะที่ ผลการสำรวจความเชื่อและสถานการณ์ต่ออุบัติเหตุในประเทศไทย จากตัวอย่างกลุ่มประชากรเด็กและเยาวชนในช่วงอายุ 10-25 ปี ทั่วประเทศไทย 1,151 คน โดยอยู่ระหว่างช่วงอายุ 16-20 ปี มากที่สุดร้อยละ 81.6 ที่ทางสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยจัดทำขึ้นเมื่อเร็วๆ นี้ พบว่า เยาวชนทราบว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้ขับซึ่และผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บรุนแรงและอาจเสียชีวิตได้สูงถึงร้อยละ 95.7 แต่กลับใส่หมวกนิรภัยเวลาใช้จักรยานยนต์บางครั้งสูงที่สุดร้อยละ 65.5 และไม่ใส่เลยร้อยละ 7.3 ส่วนสาเหตุที่ไม่ใส่เพราะเห็นวาระยะทางใกล้ร้อยละ 75.6 และคิดว่าไม่น่าเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.9 ขณะที่อัตราเกิดอุบัติเหตุกับตัวเองจากรถจักรยานยนต์ล้ม / ลื่นไถลมากที่สุดร้อยละ 26.2 บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขึ้นสาหัสร้อยละ 5.4 พร้อมกันนี้เรียกร้องให้ภาครัฐและองค์กรเอกชนเข้ามาช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุมากถึงร้อยละ 58


การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

ขณะที่ นายธนวัฒน์ พรหมโชติ รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย กล่าวว่า ธงที่ตั้งไว้จากการประกาศเจตนารมณ์ร่วมกันในครั้งนี้ คือ 1.ประเทศไทยจะต้องมีเครือข่ายเด็กและเยาวชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อย 1 เครือข่าย 2.ข้อเสนอนโยบายเพื่อความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนถูกนำเสนอต่อนายกรัฐมนตรีหรือผู้แทน 3.สร้างแกนนำเด็กและเยาวชนที่มีความรู้ความเข้าใจต่อสถานการณ์และนโยบายถนนปลอดภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชนให้ได้ 200 คน และ 4.เครือข่ายเด็กและเยาวชนที่เกิดขึ้นนั้นสามารถวางแผนทาง แผนการขับเคลื่อนนโยบาย และมาตรการการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนได้เอง



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



 สำนักงานกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ	วันศุกร์ ที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562
	17 องค์กร ร่วมแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนของเด็กไทย
	ออนไลน์

17 องค์กร ร่วมแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนของเด็กไทย

โดย [Donnaya Suvetwethin](#)

วันที่ 09 สิงหาคม 2562

ที่มา : เว็บไซต์ไทยโพสต์

ภาพประกอบจากเว็บไซต์ไทยโพสต์



17 องค์กร ขยับเคลื่อนแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนของเด็กไทย หลังพบเสียชีวิตวันละ 9 ราย
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ร่วมกับ สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จัดงาน “Pathway to the Future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน” พร้อมลงนามประกาศเจตนารมณ์เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัย

ทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน รวม 17 องค์กร อาทิ มสช. สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการขนส่งทางบก กรมกิจการเด็กและเยาวชน กรมควบคุมโรค สำนักงานตำรวจแห่งชาติสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สกอ.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยการบาดเจ็บในเด็ก Save the Children องค์กรช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทยฯลฯ โดยได้รับเกียรติจาก นายสาธิต ปิตุเตชะ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข (รมช.สธ.) เป็นประธานลงนามประกาศเจตนารมณ์ พร้อมกับการสัมมนาวิชาการระดับชาติ ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 หัวข้อ “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย” ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพฯ มีผู้สนใจเข้าร่วมฟังจำนวนมาก

นายพงศ์ธร จันทรศมี จาก มสช. กล่าวว่า ปัจจุบันสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนกำลังกลายเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมทั่วโลก โดยทางองค์การอนามัยโลก (WHO) ประกาศให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ตามปฏิญญาออสโล และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกให้ความสำคัญและผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี 2563 ในส่วนของประเทศไทยได้ให้ความสำคัญต่อประเด็นนี้เช่นกัน โดยรัฐบาลประกาศให้ พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนด้วย แต่ปัจจุบันยังพบว่าการบาดเจ็บทางถนนและคงห่างไกลจากเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่ง

ข้อมูลจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งอ้างอิงสถิติขององค์การสหประชาชาติ (WHO) พบว่า ในปี 2559 ไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 22,491 ราย หรือเท่ากับ 60 คน/วัน ร้อยละ 75 ของผู้เสียชีวิตเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ และ 3 ล้อ ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15-29 ปี ขณะที่จำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นจาก 19 ล้านคัน เป็น 20 ล้านคัน ในระยะเวลา 4 ปี

“WHO ยังระบุในรายงานของเขาอีกว่า ไทยมีกฎหมายและมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนครบใน 5 ด้าน ได้แก่ ความเร็ว เม้าแล้วขับ หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย และห้ามใช้โทรศัพท์มือถือถือในระหว่างขับรถ แต่กลับพบว่ามีการจำกัดในการส่งเสริมสร้างความตระหนักของผู้ใช้รถใช้ถนนและการบังคับใช้กฎหมาย เห็นได้จากอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ปี 60 ของมูลนิธิไทยโรดส์ พบว่า เด็กไทยที่ซ้อนท้ายจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 7 เท่านั้น ส่วนกลุ่มวัยรุ่นที่ขับขี่จักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 18 เท่านั้น”

นายพงศ์ธร กล่าวต่ออีกว่า ข้อมูลสถานการณ์และปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายในข้างต้น ทำให้ภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ ภาคธุรกิจเอกชน องค์กรสาธารณประโยชน์ รวมถึง



เครือข่ายเด็กและเยาวชน ห่วงกังวลในเรื่องนี้เป็นอย่างมาก จึงรวมตัวเป็นเครือข่ายความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน พร้อมประกาศเจตนารมณ์ขับเคลื่อนในการสร้างความตระหนัก การเรียนรู้ และการบังคับใช้กฎหมายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มเด็กและเยาวชนโดยเฉพาะ ผ่าน 3 มาตรการสำคัญ ได้แก่

1. **จัดให้มีทางเลือกในการเดินทางเพื่อทดแทนการขับขีรถจักรยานยนต์** ด้วยการจัดให้มีรถรับส่งนักเรียนและพัฒนากองรถสาธารณะให้ทั่วถึงและมีมาตรฐาน กรณีบ้านอยู่ใกล้สถานศึกษาควรส่งเสริมการขี่รถจักรยานหรือเดินไปเรียน ทั้งนี้ หากต้องขับขีรถจักรยานยนต์ ต้องใช้หมวกนิรภัยในการขับขี
2. **สนับสนุนให้มีการเรียนรู้ตั้งแต่ปฐมวัย** เช่น ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อนุบาล และต่อเนื่องไปทุกช่วงวัย ทั้งในด้านแนวคิด การรับรู้ความเสี่ยง และทักษะการขับขี โดยเด็กและเยาวชนต้องผ่านหลักสูตรด้านกฎหมายและการใช้ถนน ก่อนได้รับใบขับขีอย่างเคร่งครัด พร้อมผลักดันการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม
3. **ผลักดันการขับเคลื่อน "วาระความปลอดภัยทางถนนของเด็กเยาวชน" และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม**

“ทางเครือข่ายความร่วมมือฯ จะร่วมกันขับเคลื่อนประกาศเจตนารมณ์ข้างต้น โดยจะให้เกิดผลเป็นรูปธรรมตั้งแต่ปีแรกที่ดำเนินงาน และนำยินดีที่ รมช.ศธ. รับปากนำประกาศเจตนารมณ์ในวันนี้เข้าหารือกับคณะรัฐมนตรีเร็ว ๆ นี้ เนื่องจากเห็นว่าตัวเลขเยาวชนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุยังสูงอยู่” ตัวแทนจาก มสช. กล่าว

ด้าน นายพรพธรรษ์ ประจบสวณิก เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย กล่าวว่า จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนประจำปี 2561 ของ WHO ยังพบด้วยว่า ประเทศไทยมีสัดส่วนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับ 3 ของโลก หรือร้อยละ 74.4 โดยพบว่า เป็นเยาวชนที่อายุต่ำกว่า 20 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 3,300 คนต่อปี หรือเฉลี่ย 9 คน/วัน ในกลุ่มนี้เป็นเยาวชนอายุ 15-19 ปี บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขีและโดยสารรถจักรยานยนต์มากที่สุด สาเหตุส่วนใหญ่มาจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

ขณะที่ ผลการสำรวจความเชื่อและสถานการณ์ต่ออุบัติเหตุในประเทศไทย จากตัวอย่างกลุ่มประชากรเด็กและเยาวชนในช่วงอายุ 10-25 ปี ทั่วประเทศไทย 1,151 คน ช่วงอายุ 16-20 ปี มากที่สุดร้อยละ 81.6 ที่ทางสถาบันยุวทัศน์ฯ จัดทำขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ พบว่า เยาวชนทราบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นสาเหตุที่ทำให้ได้รับบาดเจ็บขั้นรุนแรงและอาจเสียชีวิตได้สูงถึงร้อยละ 95.7 แต่กลับใส่หมวกนิรภัยเวลาใช้จักรยานยนต์ บางครั้งสูงที่สุดร้อยละ 65.5 และไม่ใส่เลยร้อยละ 7.3 ส่วนสาเหตุที่ไม่ใส่เพราะเห็นวาระยะทางใกล้ร้อยละ 75.6 และคิดว่าไม่น่าเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.9 ขณะที่อัตราเกิดอุบัติเหตุกับตัวเองจากรถจักรยานยนต์ล้ม/ ลื่นไถลมากที่สุดร้อยละ 26.2 บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขั้นสาหัสร้อยละ 5.4 พร้อมกันนี้เรียกร้องให้ภาครัฐและองค์กรเอกชนเข้ามาช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุมากถึงร้อยละ 58

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

“การบาดเจ็บและเสียชีวิตนี้ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศชาติในหลาย ๆ ด้าน เช่น สูญเสียกำลังคนที่จะเติบโตมาพัฒนาประเทศ และอาจลุกลามไปถึงขั้นส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม ดังนั้น การรักษาชีวิตของเด็กและเยาวชนในฐานะผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ทุกภาคส่วนจะต้องร่วมดำเนินการ โดยเฉพาะการสร้างความรู้ให้เห็นถึงความสำคัญของการใช้อุปกรณ์นิรภัย และสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้เป็นไปในแบบได้คุณภาพมาตรฐาน โดยทางสถาบันฯ จะเน้นสร้างความตระหนักในกลุ่มนักเรียนอาชีวศึกษาทั่วประเทศเป็นกลุ่มแรก และทำเป็นแผนระยะยาว 5 ปี เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด” เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์กล่าว

ขณะที่ นายธนวัฒน์ พรหมโชติ รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย กล่าวว่า เป็นเรื่องน่ายินดีที่ปัจจุบันองค์กรหลายภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ และภาคเอกชน ให้ความสนใจในเรื่องนี้ นอกจากนี้ การเปิดโอกาสให้เยาวชนได้เข้ามาเป็นหนึ่งในพลังร่วมแก้ไขปัญหา จะสามารถปรับเปลี่ยนทัศนคติไปในทิศทางเชิงบวกได้ และจะกลายเป็นฐานที่เข้มแข็งในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

“สิ่งที่ตั้งไว้จากการประกาศเจตนารมณ์ร่วมกันในครั้งนี้ คือ 1. ประเทศไทยจะต้องมีเครือข่ายเด็กและเยาวชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อยหนึ่งเครือข่าย 2. ข้อเสนอนโยบายเพื่อความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนถูกนำเสนอต่อนายกรัฐมนตรีหรือผู้แทน 3. สร้างแกนนำเด็กและเยาวชนที่มีความรู้ความเข้าใจต่อสถานการณ์และนโยบายถนนปลอดภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชนให้ได้ 200 คน และ 4. เครือข่ายเด็กและเยาวชนที่เกิดขึ้นนั้นสามารถวางแนวทาง แผนการขับเคลื่อนนโยบาย และมาตรการการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนได้เอง” รองประธานสภาเด็กและเยาวชนฯ กล่าวทิ้งท้าย



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



Thai PBS NEWS	วันเสาร์ ที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2562
	มสช. ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ
	ออนไลน์

มสช.ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ

10 สิงหาคม 2562



มสช. ห่วงอุบัติเหตุคร่าชีวิตเด็กไทยวันละ 9 ศพ จับมือเยาวชน 17 องค์กร ร่วมลงนามประกาศเจตนารมณ์ ขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน

ผู้สื่อข่าวรายงานว่าเมื่อวันที่ 8 ส.ค.ที่ผ่านมา มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ร่วมกับ สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จัดงาน “Pathway to the Future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน” พร้อมลงนาม ประกาศเจตนารมณ์เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน ร่วม 17 องค์กร ได้แก่ มสช. สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์-แห่งประเทศไทย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการขนส่งทางบก กรมกิจการเด็กและเยาวชน กรมควบคุมโรค สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงาน

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

คณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สกอ.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) เครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยการบาดเจ็บในเด็ก Save the Children องค์กรช่วยเหลือเด็กประจำประเทศไทย และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) เพื่อส่งเสริมการพัฒนานโยบายความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

ตั้งเป้าลดอุบัติเหตุร้อยละ 50 ในปี 63

นายพงศ์ธร จันทรศิริ ตัวแทนจากมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) กล่าวว่า ปัจจุบันสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนกำลังกลายเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมทั่วโลก โดยทางองค์การอนามัยโลก (WHO) ประกาศให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ตามปฏิญญามอสโก และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกให้ความสำคัญและผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี 2563 ในส่วนของประเทศไทยได้ให้ความสำคัญต่อประเด็นนี้เช่นกัน โดยรัฐบาลประกาศให้ พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย แต่ปัจจุบันยังพบว่าการบาดเจ็บทางถนนยังคงห่างไกลจากการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goal – SDG) ที่ 3.6 ที่ตั้งเป้าลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่ง



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

ขณะที่ ข้อมูลจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนซึ่งอ้างอิงสถิติขององค์การสหประชาชาติ (WHO) พบว่า จากการประมาณการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทย ปี 2559 มีสูงถึง 22,491 คน หรือ เทียบเท่ากับมีผู้เสียชีวิต 60 คน บนถนนทุกวัน ร้อยละ 75 ของผู้เสียชีวิตเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ และ 3 ล้อ และผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15-29 ปี ทั้งนี้ จำนวนรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นจาก 19 ล้านคัน เป็น 20 ล้านคันในระยะเวลา 4 ปี

นายพงศ์ธร กล่าวเพิ่มเติมว่า ในรายงานมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนของ WHO เมื่อเร็วๆ นี้ ยังระบุอีกว่า ประเทศไทยมีกฎหมายและมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนครบใน 5 ด้าน ได้แก่ ความเร็ว เมาแล้วขับ หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย และห้ามใช้โทรศัพท์มือถือถือในระหว่างขับรถ แต่กลับพบว่า มีข้อจำกัดในการส่งเสริมสร้างความตระหนักของผู้ใช้รถใช้ถนน และการบังคับใช้กฎหมาย เห็นได้จาก อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศ ประจำปี 2560 ของมูลนิธิไทยโรดส์ พบว่า เด็กไทยที่เป็นผู้ซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 7 เท่านั้น ในขณะที่กลุ่มวัยรุ่นที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 18 เป็นต้น

ขับเคลื่อน 3 มาตรการ

นายพงศ์ธร กล่าวต่ออีกว่า ข้อมูลสถานการณ์และปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายในข้างต้น ทำให้ภาคีเครือข่ายห่วงกังวลในเรื่องนี้เป็นอย่างมาก จึงรวมตัวเป็นเครือข่ายความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน พร้อมประกาศเจตนารมณ์ขับเคลื่อนในการสร้างความตระหนัก การเรียนรู้ และการบังคับใช้กฎหมายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มเด็กและเยาวชนโดยเฉพาะ ผ่าน 3 มาตรการสำคัญ ได้แก่

1. จัดให้มีทางเลือกในการเดินทางเพื่อทดแทนการขับขีรถจักรยานยนต์ ด้วยการจัดให้มีรถรับส่งนักเรียน และพัฒนาการขนส่งสาธารณะให้ทั่วถึงและมีมาตรฐาน กรณีบ้านอยู่ใกล้สถานศึกษา ควรส่งเสริมการขีรถจักรยานหรือเดินไปเรียน ทั้งนี้ หากต้องขับขีด้วยรถจักรยานยนต์ ต้องใช้หมวกนิรภัยในการขับขี
2. สนับสนุนให้มีการเรียนรู้ตั้งแต่ปฐมวัย เช่น ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อนุบาล และต่อเนื่องไปทุกช่วงวัย ทั้งในด้านแนวคิด การรับรู้ความเสี่ยง และทักษะการขับขี โดยเด็กและเยาวชนต้องผ่านหลักสูตรด้านกฎหมายและการใช้ถนน ก่อนได้รับใบขับขีอย่างเคร่งครัด พร้อมผลักดันการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม
3. ผลักดันการขับเคลื่อน "วาระความปลอดภัยทางถนนของเด็กเยาวชน" และมีการติดตามอย่างเป็นรูปธรรม

“ทางเครือข่ายความร่วมมือฯ จะร่วมกันขับเคลื่อนประกาศเจตนารมณ์ข้างต้น โดยจะให้เกิดผลเป็นรูปธรรมตั้งแต่ปีแรกที่ดำเนินงาน และนำยินดีที่รัฐมนตรีช่วยกระทรวงสาธารณสุขรับปากนำประกาศเจตนารมณ์ในวันนี้

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

เข้าหารือกับคณะรัฐมนตรีเร็วๆ นี้ เพื่อหามาตรการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเห็นว่าตัวเลขเยาวชนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุยังสูงอยู่” ตัวแทนจากมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ระบุ

เด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 9 คนต่อวัน

ด้าน นายพรพธรรษ ประจวบลาภ เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย กล่าวว่า จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนประจำปี 2561 ของ WHO ยังพบด้วยว่า ประเทศไทยมีสัดส่วนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับ 3 ของโลก หรือร้อยละ 74.4 โดยพบว่าเป็นเยาวชนที่อายุต่ำกว่า 20 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 3,300 คนต่อปี หรือเฉลี่ย 9 คน ต่อวัน ในกลุ่มนี้เป็นเยาวชนอายุ 15-19 ปี บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์มากที่สุด สาเหตุส่วนใหญ่มาจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

ขณะที่ ผลการสำรวจความเชื่อและสถานการณ์ต่ออุบัติเหตุในประเทศไทย จากตัวอย่างกลุ่มประชากรเด็กและเยาวชนในช่วงอายุ 10-25 ปี ทั่วประเทศไทย 1,151 คน โดยอยู่ระหว่างช่วงอายุ 16-20 ปี มากที่สุดร้อยละ 81.6 ที่ทางสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยจัดทำขึ้นเมื่อเร็วๆ นี้ พบว่า เยาวชนทราบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บรุนแรงและอาจเสียชีวิตได้สูงถึงร้อยละ 95.7 แต่กลับใส่สวมหมวกนิรภัยเวลาใช้จักรยานยนต์บางครั้งสูงที่สุดร้อยละ 65.5 และไม่ใส่เลยร้อยละ 7.3

ส่วนสาเหตุที่ไม่ใส่เพราะเห็นว่าระยะทางใกล้ร้อยละ 75.6 และคิดว่าไม่น่าเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 4.9 ขณะที่อัตราเกิดอุบัติเหตุกับตัวเองจากรถจักรยานยนต์ล้ม สิ้นไกลมากที่สุดร้อยละ 26.2 บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขั้นสาหัสร้อยละ 5.4 พร้อมกันนี้เรียกร้องให้ภาครัฐและองค์กรเอกชนเข้ามาช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุมากถึงร้อยละ 58

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”



เลขาธิการสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย กล่าวเพิ่มเติมว่า การบาดเจ็บและเสียชีวิตนี้ ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศชาติในหลาย ๆ ด้าน เช่น สูญเสียกำลังคนที่จะเติบโตมาพัฒนาประเทศ และอาจลุกลามไปถึงขั้นส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม ดังนั้น การรักษาชีวิตของเด็กและเยาวชนในฐานะผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ทุกภาคส่วนจะต้องร่วมดำเนินการ โดยเฉพาะการสร้างความรู้ให้เห็นถึงความสำคัญของการใช้อุปกรณ์นิรภัย และสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้ใช้รถใช้ถนน ให้เป็นไปในแบบได้คุณภาพมาตรฐานทางสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทยจึงเล็งเห็นถึงความสำคัญของการมีเครือข่ายเยาวชนแกนนำ ที่มีความรู้พร้อมขยายต่อการลดการเจ็บตายบนท้องถนน ซึ่งน่าจะเป็นอีกกลไกนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอย่างตรงจุดมากที่สุด โดยทางสถาบันฯ จะเน้นสร้างความตระหนักในกลุ่มนักเรียนอาชีวศึกษาทั่วประเทศเป็นกลุ่มแรก และทำเป็นแผนระยะยาว 5 ปี เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด

ขณะที่ นายธนวัฒน์ พรหมโชติ รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย กล่าวว่า เป็นเรื่องน่ายินดีที่ปัจจุบันองค์กรหลายภาคส่วน ที่ให้ความสนใจในเรื่องนี้ และคงดีมากยิ่งขึ้นหากแต่ละองค์กรมีการบูรณาการการทำงานร่วมกัน ในการสร้างความตระหนัก เสริมสร้างทักษะ และพัฒนามาตรการหนุนเสริมการบังคับใช้กฎหมายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในกลุ่มเด็กและเยาวชนตามช่วงอายุต่าง ๆ

นอกจากนี้ การเปิดโอกาสให้เยาวชนได้เข้ามาเป็นหนึ่งในพลังร่วมแก้ไขปัญหา ซึ่งตนเชื่อว่าปัญหาของเยาวชน โดยเฉพาะในเรื่องพฤติกรรมบนท้องถนน หากฟังเสียงและให้โอกาสให้เยาวชนได้เตือน ได้กระตุ้น กันเอง จะสามารถปรับเปลี่ยนทัศนคติไปในทิศทางเชิงบวกได้ และจะกลายเป็นฐานที่เข้มแข็งในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

นายธนวัฒน์ กล่าวว่า ชงที่ตั้งไว้จากการประกาศเจตนารมณ์ร่วมกันในครั้งนี คือ 1.ประเทศไทยจะต้องมี
เครือข่ายเด็กและเยาวชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อย 1 เครือข่าย 2.ข้อเสนอนโยบายเพื่อความ
ปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนถูกนำเสนอต่อนายกรัฐมนตรีหรือผู้แทน 3.สร้างแกนนำเด็กและ
เยาวชนที่มีความรู้ความเข้าใจต่อสถานการณ์และนโยบายถนนปลอดภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชนให้ได้ 200 คน
และ 4.เครือข่ายเด็กและเยาวชนที่เกิดขึ้นนั้นสามารถวางแผนการขับเคลื่อนนโยบาย และมาตรการ
การเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนได้เอง” รองประธานสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย กล่าวทิ้งท้าย



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

CSIP	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562
	สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย” (7-8 ส.ค. 2562)
	ออนไลน์

CSIP ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและ ป้องกันบาดเจ็บในเด็ก

ค้นหา

ภาควิชาการเวชศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล : Child Safety
Promotion and Injury Prevention Research Center (CSIP) : www.csip.org



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก รพ.รามาธิบดี	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562
	สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย” (7-8 ส.ค. 2562)
	ออนไลน์

dekdotdrive.com/web/2019/08/08/สัมมนาวิชาการระดับชาติ-2/

เด็ก don't drive : ก่อน 15 ปี เลิก เลิก เลิกตาช

ก่อน 15 ไม่ขี่

ค้นหาก่อน 15 ไม่ขี่

ค้นหา ...

▪ หน้าแรก
▪ ความเป็นมาของโครงการ

สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย” (7-8 ส.ค.2562



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

LINE TODAY	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562
	มสช.จับมือเยาวชนภาคี 17 องค์กรขับเคลื่อน 3 มาตรการ สร้างความปลอดภัยทางถนนให้เด็กไทย
	ออนไลน์

LINE TODAY	วันเสาร์ ที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2562
	มสช. ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ
	ออนไลน์

today.line.me/th/pc/article/มสช.+จับมือเยาวชน+ภาคี+17+องค์กร+ขับเคลื่อน+3+มาตรการ+สร้างความปลอดภัยทางถนนให้เด็กไทย-LL2g20

LINE TODAY Top ดูดวง ทวีไป มันเที่ยง กีฬา โฟล์สโกล์ แฟชั่น มิวส์ More

มสช.จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร ขับเคลื่อน 3 มาตรการ สร้างความปลอดภัยทางถนนให้เด็กไทย

สยามรัฐ | สยามรัฐออนไลน์
เผยแพร่ 8 สิงหาคม 2562 เวลา 18.08 น.
แก้ไข 8 สิงหาคม 2562 เวลา 18.49 น.

0 0

LINE f t



ยอดนิยม ดูเพิ่ม

กีฬา โฟล์สโกล์ แฟชั่น มิวส์ ไอที

- 1 ราวตั้งให้เลย ! รวมโปรสตัฟฟ์ 9.9 ลดแลก แจก แกม เยอะที่สุดในโปรฟ LINE TODAY
- 2 รู้ยัง! แพทย์แนะ 8 ผลไม้ไทยหวานอร่อย แคมช่วยชะลอวัย The Bangkok Insight
- 3 นักรีวิวฯเผยคุณภาพชีวิตจะดีถ้า ไม่เก็บทิ้งนอน MThai.com
- 4 "พรีโอลตราแมน" กับคำถาม ศิลปินแสดงออกได้แค่ไหน? ศาสตราจารย์ยอมรับ... ศิลปินล้นธรรม
- 5 เคล็ดลับ : ปอกกระเทียมสุดง่าย NATIONTV



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

FM91	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562
	บ.กลางฯ ร่วมประกาศเจตนารมณ์เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน
	ออนไลน์

Not secure | fm91bkk.com/บ-กลางฯ-ร่วมพิธีลงประกาศเจตนาร

สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14

ประกาศเจตนารมณ์

บ.กลางฯ ร่วมประกาศเจตนารมณ์เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน

08 ส.ค. 2562 | 14:18:12



เครือข่ายความร่วมมือ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในเด็กและเยาวชน



การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

RYT9	วันอังคาร ที่ 13 สิงหาคม พ.ศ. 2562
	มสช.ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร เคลื่อน มาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนน
	ออนไลน์

ryt9.com/s/prg/3026575

RYT9 ธารวาทะทิไนน์

ข่าวออนไลน์ ต่างประเทศ เศรษฐกิจ หุ้น-การเงิน การเมือง บันเทิง กีฬา ท้องเที่ยว เทคโนโลยี อสังหา ยานยนต์ ทั่วไป

ฝากข่าว - ติดต่อลงโฆษณา

ประเด็นร้อน » กบ. จักรยาน ถวายพระเพลิง ทัพชาติไทย ติมขมโย นื่องก้อย น้ำท่วม บริษัท ไร่ส้ม บอส กระจ่างแดง บัตรประชาชน

Medical Fair Thailand 2019

10,000+ new medical solutions by 1000 companies. Free entry & acupressure massage

Messe Düsseldorf Asia MDA

ThaiPR.NET มสช.ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ
จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร เคลื่อน
มาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนน

5ดีไอข่าว

ซีอีโอ BITKUB เปิดแผนเข้าตลาดหุ้น ชวนภรรยา"ศรีป
ไต"ในไทยสัปดาห์นี้

ซีอีโอ BITKUB เปิดแผน...
EXCLUSIVE INTERVIEW
BITKUB เปิดแผนเข้าตลาดหุ้น

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี้ ขับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

Thai.ac	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562
	มสช.จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร ขับเคลื่อน 3 มาตรการ สร้างความปลอดภัยทางถนนให้เด็กไทย
	ออนไลน์

The screenshot shows a news article on the Thai.ac website. The article title is "สยามรัฐ | มสช.จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร ขับเคลื่อน 3 มาตรการ สร้างความปลอดภัยทางถนนให้เด็กไทย" (Siamratt | MSA joins hands with 17 youth and stakeholder organizations to drive 3 measures to create road safety for children in Thailand). The article text discusses the "Pathway to the Future" initiative, involving 17 organizations including the Ministry of Education, the National Road Safety Council, and various NGOs, all working together to improve road safety for children through three key measures: road safety education, traffic law enforcement, and road infrastructure improvements. The article is dated August 8, 2019, and has 100 views.

การประชุม เรื่อง “Pathway to the future เส้นทางสู่อนาคตที่ปลอดภัยของเด็กและเยาวชน”
ในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14 “เดิน ชี ขยับ ไป-กลับ ปลอดภัย”

ThaiPR	วันพฤหัสบดี ที่ 8 สิงหาคม 2562
	มสช.ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร เคลื่อน มาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนน
	ออนไลน์

thaipr.net/health/947848

ThaiPR.NET
Thailand Press Release ข่าวประชาสัมพันธ์

ข่าวประชาสัมพันธ์ ปฏิทินข่าว ผ่าข่าวประชาสัมพันธ์ PR Scoop


ธุรกิจ เศรษฐกิจ/การเงิน ทวีป ไอที อสังหาริมทรัพย์ ยานยนต์ พลังงาน โลจิสติกส์ บันเทิง ท่องเที่ยว โลกโซเชียล สุขภาพ กีฬา การศึกษา อื่นๆ

ข่าวประชาสัมพันธ์สุขภาพ

มสช.ห่วงอุบัติเหตุคร่าเด็กไทยวันละ 9 ศพ จับมือเยาวชน-ภาคี 17 องค์กร เคลื่อนมาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนน

Like 2 Share Tweet

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ —



มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย ห่วงสถานการณ์อุบัติเหตุในเด็กไทย จับมือ 17 องค์กรภาคีระดับประเทศ ร่วมลงนามประกาศเจตนารมณ์ขับเคลื่อนความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนสำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน พร้อมเคลื่อน 3 มาตรการสำคัญ หลังพบเยาวชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 3,300 คนต่อปี เฉลี่ย 9 คนต่อวัน โดยเป็นช่วงอายุ 15-19 ปี บาดเจ็บและเสียชีวิตจากมอเตอร์ไซค์ เพราะไม่สวมหมวกกันน็อคมากที่สุด ต้าน รมช.สธ. รมช.กบว. ประกาศเจตนารมณ์ถาวร ครม.เร็วๆ นี้ กังวลยอดบาดเจ็บ-เสียชีวิตยังสูง

ฝากข่าวประชาสัมพันธ์พรีฟ
เพียงคุณใช้อีเมลของคุณเองก็สามารถส่งข่าวได้โดยไปที่หน้า ผ่าข่าวประชาสัมพันธ์พรีฟ หากติดปัญหาสามารถ