

สู่จิบัตร

ครั้งที่

12

สัมมนาระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน

วันที่ 14 - 15 ธันวาคม 2558

ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร



“ครึ่งทางทศวรรษ...
กับการจัดการที่เข้มแข็ง”

Next Steps : The second half of Decade of Action for Road Safety 2015 - 2020

สู่จิ๊ตรงานสัมนนาระดบชาติ เรือง ควบดกัยทางถนน ครั้ที่ 12

วันท่ 14 – 15 ธันวาคม 2558

ณ ศูนย์นัทรศการและการประชุม ไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร

โครงการร่วระหว่าง

ศูนย์อำนวยการควบดกัยทางถนน (ศปก.)

กระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

กองทุนเพื่อควบดกัยในการใช้รถใช้ถนน (กปก.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

สถาบันการแพทยฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)

ศูนย์วิชาการเพื่อควบดกัยทางถนน (ศวปก.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดกัย (มนป.)

ภาคร่วมจัด



“ครื่งทางทศวรรษ... กักับการจัดการท่เข้มแข็ง”

Next Steps : The second half of Decade of Action for Road Safety 2015 – 2020





สรุปสาระสำคัญ

“ปฏิญญาบราซิลเลีย”

การประชุมรัฐมนตรีและคณะผู้แทนระดับสูงของประเทศสมาชิก
วาระที่ 2: Time for Results
ณ กรุงบราซิลเลีย วันที่ 18-19 พฤศจิกายน พ.ศ.2558

ด้วยสมาชิกสหประชาชาติร่วมมีมติมอบหมายให้สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิลเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมรัฐมนตรีและคณะผู้แทนระดับสูงของประเทศสมาชิก ในวาระที่ 2 ว่าด้วยเรื่อง **ความปลอดภัยทางถนน (The second Global High-level Conference on Road Safety) ณ กรุงบราซิลเลีย (Brasilia)** ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล ในวันที่ 18 -19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 โดยเชิญผู้แทนองค์กรระหว่างประเทศ องค์กรระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) สถาบันการศึกษา ภาคเอกชน องค์กรการกุศล และองค์กรภายใต้การกำกับขององค์การสหประชาชาติเข้าร่วมประชุม การประชุมดังกล่าว จะได้รับทราบถึงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนจากทั่วโลก ซึ่งข้อมูลขององค์การอนามัยโลก¹ พบว่าอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นปัญหาสำคัญต่อการพัฒนาด้านสาธารณสุขและนำไปสู่สาเหตุการเสียชีวิตและบาดเจ็บของผู้นั่งบนท้องถนนทั่วโลก โดยในแต่ละปีมีผู้นั่งบนท้องถนนมากกว่า 1.25 ล้านคนต้องสูญเสียชีวิตและอีกกว่า 50 ล้านคนก็ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้ 90% ของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนา โดยผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเด็กและวัยรุ่นในช่วงอายุ 15-29 ปี และเกินกว่า 2 ใน 3 ของผู้ประสบอุบัติเหตุเป็นเพศชาย จากสภาวะการดังกล่าวทำให้ประชาคมโลกต้องใช้งบประมาณราว 1,850 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ² ต่อปี ในการรักษาและฟื้นฟูสุขภาพของผู้ประสบเหตุทางถนน ดังนั้นการแสวงหาแนวทางในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นเรื่องด่วนที่ควรทบทวนพิจารณา เพื่อสนับสนุนให้เกิดการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนอันจะยังผลทั้งด้านสาธารณสุขและด้านเศรษฐกิจต่อผู้นั่งบนท้องถนนทั่วโลก

การประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญาบราซิลเลียในการประชุมรัฐมนตรีและคณะผู้แทนระดับสูงของประเทศสมาชิก วาระที่ 1 ปีพ.ศ. 2552 กับเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกให้เหลือครึ่งหนึ่งใน พ.ศ.2563 “**สู่ทศวรรษแห่งการปฏิบัติและการก้าวสู่ครึ่งทางของการทบทวนประเด็นสำคัญ**” เพื่อนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ทำให้นานาประเทศต้องเพิ่มความเข้มแข็งในการเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนที่เข้าถึงง่าย รวดเร็ว ปลอดภัย และการมีระบบขนส่งที่สามารถ

บริการเข้าถึงผู้นั่งบนท้องถนนทุกกลุ่ม อาทิ การปรับปรุงด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพด้วยการขยายระบบขนส่งสาธารณะ การให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้นั่งบนท้องถนนที่อาจตกอยู่ในสถานการณ์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ง่าย เช่น ผู้หญิง เด็ก บุคคลพิการ และผู้สูงอายุ อย่างไรก็ตามแนวทางดังกล่าวถือเป็นวาระหนึ่งของการประชุมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน พ.ศ. 2573³ เช่นเดียวกัน การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Rio+20) เรื่องการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนที่สนับสนุนให้เกิดความสำเร็จอย่างกว้างขวางต่อการพัฒนาในระดับนานาชาติ รวมทั้งในด้านการขนส่งและการขับเคลื่อนสู่การเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยแนวทางดังกล่าวมุ่งเน้นการปฏิบัติตามบทบาทสำคัญของเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนทั้ง 5 ส่วน โดยมีสาระสำคัญดังนี้

- ความจำเป็นด้านบริการขั้นพื้นฐานเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนที่ถูกกำกับโดยรัฐบาล
- การสนับสนุนอุปกรณ์นิรภัยเบื้องต้นของยานพาหนะ เพื่อป้องกันการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ รวมถึงส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในการผลิตอุปกรณ์เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้นั่งบนยานพาหนะ ให้มีมาตรฐานตามหลักเกณฑ์สากล
- การมุ่งเน้นให้เกิดความเท่าเทียมกันทางสังคมของผู้นั่งบน ลดความเหลื่อมล้ำด้านฐานะ ลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมที่แตกต่างกัน รวมทั้งลดโอกาสเสี่ยงของผู้นั่งบนท้องถนนทั่วไป ดังนั้นนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ต้องครอบคลุมกับทุกกลุ่มผู้นั่งบน
- การขับเคลื่อนชุมชนเมืองอย่างยั่งยืน การยกระดับการเข้าถึงแหล่งเป้าหมาย แหล่งกิจกรรม ศูนย์รวมสินค้าและการบริการ โดยประเด็นดังกล่าวกำลังถูกร่างเพื่อกำหนดเป็นวาระหนึ่งในการประชุมสหประชาชาติเพื่อการพัฒนาเขตเมืองและที่อยู่อาศัยอย่างยั่งยืน (Habitat III) ที่จะถูกจัดขึ้น ณ กรุงกัวเตมา (Quito) ประเทศเอกวาดอร์ ในเดือนตุลาคม พ.ศ.2559

การพัฒนาความปลอดภัยทางถนนไปสู่ความยั่งยืน จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือและการประสานงานกันจากองค์กรและหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายไปสู่แนวทางปฏิบัติ ดังนั้นภายใต้การนำขององค์การอนามัยโลก (WHO) คณะกรรมการระดับภูมิภาคแห่งสหประชาชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งสหประชาชาติประจำภาคพื้นยุโรป (UNECE) ในการจัดตั้ง Global Plan เพื่อสนับสนุนทศวรรษแห่งการปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2556, ร่วมด้วยศูนย์เพื่อการตั้งถิ่นฐานแห่งสหประชาชาติ (UN-Habitat), โครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (UNEP) , องค์การทุนเพื่อเด็กแห่งสหประชาชาติ (UNICEF)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (LIO) และองค์การอื่นๆ เพื่อส่งเสริมแนวทางการความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน เช่นเดียวกับ ธนาคารโลก และ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งภูมิภาคสู่การดำเนินการในโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะกับประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งมีแนวทางดำเนินการตามเสาหลักทั้ง 5 ส่วนดังนี้

เสาหลักที่ 1

มุ่งเน้นบทบาทสำคัญด้านข้อตกลงทางกฎหมายของสหประชาชาติว่าด้วยเรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) การพัฒนามาตรฐาน และการบังคับใช้ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

- สนับสนุนรัฐที่ยังจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ไม่เต็มรูปแบบ ให้มีความมั่นคงในระดับตัวแทนผู้นำ และเชื่อมโยงกลไกที่สามารถประสานงานกับทั้งองค์กรระดับชาติและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรวมทั้งเร่งสร้างความร่วมมือระหว่างรัฐบาล กับหน่วยงานทุกภาคส่วน

- ส่งเสริมภาคประชาสังคม กลุ่มนักวิชาการ ภาคเอกชน รวมถึงมูลนิธิต่างๆ เกี่ยวกับการสร้างข้อตกลงร่วมกันเพื่อเร่งดำเนินการตาม Global Plan ของทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. 2554-2563

- สนับสนุนรัฐที่ยังจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ไม่เต็มรูปแบบ ในการเพิ่มความพยายามและเร่งดำเนินแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งการบังคับใช้กฎหมายที่ครอบคลุม ซึ่งมีเป้าหมายในการเพิ่มเป้าหมายในปัจจัยเสี่ยง อาทิ การไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย การไม่ใช้อุปกรณ์ยึดรั้งสำหรับเด็ก และไม่ใช้หมวกนิรภัย การดื่มเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ การขับรถเร็ว โดยตั้งเป้าจาก 15% ให้ลดมาอย่างน้อยที่สุด 50% ในปีพ.ศ. 2563 ของประเทศสมาชิกตามข้อตกลงในการประชุมสมัชชาสหประชาชาติวาระที่ 64/255 เมื่อ พ.ศ. 2553

- การระบุถึงปัจจัยเสี่ยงใหม่ที่ทำให้เกิดการสูญเสียการควบคุมขณะขับขี่ เช่น การใช้ยา สารเสพติดสารที่มีผลต่อระบบประสาท ความล้า ภัยภาพถนน การเบี่ยงเบนความสนใจขณะขับขี่ การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ ที่รบกวนการขับขี่

- สนับสนุนให้มีวิธีการเพื่อควบคุมและมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจร รวมทั้งการสนับสนุนให้บูรณาการการทำงานของหน่วยงานด้านการควบคุมดูแลและการตรวจสอบ เช่นเดียวกับการเก็บข้อมูลโครงสร้างถนนและสถิติการชน

- การปรับปรุงคุณภาพระบบฐานข้อมูล การรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลที่มาจากหลากหลายแหล่งเพื่อจัดกลุ่มความสำคัญของข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือ และข้อมูลที่รายงานไม่ตามจริง ต้องมีผู้เชี่ยวชาญในการรวบรวมข้อมูลร่วมกับตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุข เพื่อให้เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล

- สนับสนุนการวิจัย และการแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกัน เพื่อส่งเสริมหลักฐานเชิงประจักษ์ที่ช่วยสืบค้นถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บที่นำไปสู่การหาแนวทางป้องกันและลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลงตามลำดับ

- สนับสนุนให้นำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการจราจรและระบบจราจรอัจฉริยะเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบ

- สนับสนุนรัฐที่ยังจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ไม่เต็มรูปแบบ ให้อนุมัติแนวทางด้านกฎหมายของสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน เช่นเดียวกับการมีส่วนร่วมทั้งกิจกรรมหรือโครงการของสหประชาชาติว่าด้วยประเด็นด้านการขนส่ง

เสาหลักที่ 2

มุ่งเน้นบทบาทสำคัญด้านถนนปลอดภัย (Safer Roads) และการจัดการการขนส่งอย่างยั่งยืนโดยสาระสำคัญดังนี้

- ส่งเสริมการเข้าถึงรูปแบบการขนส่งขั้นพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ การเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ และความปลอดภัยในการเดินทางเพื่อเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง ซึ่งมีแนวทางสำคัญในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานดังนี้ คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนน ความเท่าเทียมกันทางสังคมการสาธารณสุข การวางผังเมือง รวมถึงระบบการเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาในเขตเมืองและชนบท





■ การบังคับใช้กฎจราจรของเจ้าหน้าที่ รวมถึงมาตรการต่างๆ ที่ดำเนินการอยู่เพื่อป้องกัน และส่งเสริมความปลอดภัยแก่คนเดินเท้า และผู้ใช้จักรยาน อาทิ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ไฟฟ้าแสงสว่างข้างทาง กล้องตรวจจับความเร็ว ป้ายจราจร และการตีเส้นจราจร ซึ่งเป็นแนวทางในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนและการส่งเสริมวิถีสุขภาพที่ดี

■ สนับสนุนให้มีการใช้ความเร็วช้าไม่เกินกว่าที่กำหนด ด้วยการติดตั้งอุปกรณ์เตือนความเร็ว เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายชะลอความเร็ว กล้องตรวจจับความเร็ว และกลไกอื่นๆ ที่นำมาใช้เพื่อควบคุมการขับรถเร็วโดยเฉพาะในเขตโรงเรียน เขตพื้นที่พักอาศัย เขตชุมชน

■ สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยและการคุ้มครองต่อผู้ใช้ทางโดยการจัดการโครงสร้างถนนปลอดภัย

■ สนับสนุนการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาเขตเมืองและที่อยู่อาศัยอย่างยั่งยืน (Habitat III) โดยให้ความสำคัญต่อสาเหตุหลักของการเสียชีวิตบนท้องถนนที่เกิดขึ้นในเขตเมือง การวางแผนทางด้านความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสม การเข้าถึงความปลอดภัยด้านการโดยสารสาธารณะ รวมทั้งทางเลือกในการใช้รูปแบบการเดินทางแบบไม่ใช้เครื่องยนต์ การปฏิบัติเพื่อป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับผู้ใช้ทาง

■ สร้างแรงกระตุ้นจากภาครัฐในการส่งเสริมและดำเนินการด้านนโยบายเพื่อป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก เยาวชน ผู้สูงอายุ และบุคคลพิการ ที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อตกลงของสหประชาชาติ รวมทั้งอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิเด็ก และอนุสัญญาว่าด้วยสิทธิคนพิการ

■ การจัดหาแนวทางที่เหมาะสมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับบุคคลพิการและผู้ใช้ถนนทั่วไปเกี่ยวกับความเท่าเทียมกันในการใช้ประโยชน์พื้นที่และการเข้าถึงบริการด้านการขนส่งทั้งในเขตเมืองและชนบท

■ สนับสนุนให้รัฐมีการพัฒนาและดำเนินการว่าด้วยข้อตกลงทางกฎหมาย รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ อาทิ การจัดฝึกอบรม การมีใบอนุญาตขับขี่ การจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ การใช้หมวกนิรภัยและอุปกรณ์ป้องกันอื่นๆ

เสาหลักที่ 3

มุ่งเน้นบทบาทสำคัญด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ (Safer Vehicle) โดยมีสาระสำคัญดังนี้

■ ส่งเสริมให้มีการยอมรับในนโยบายและแนวทางการจัดการ เรื่องข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในยานพาหนะของสหประชาชาติ หรือมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เทียบเท่า เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นสำหรับยานพาหนะรุ่นใหม่ รวมทั้งข้อกำหนดเกี่ยวกับอุปกรณ์นิรภัยเบื้องต้นที่ต้องมีในยานพาหนะ อาทิ เข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัย ระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (ABS) และระบบช่วยควบคุมการทรงตัวของรถ (ESC)

■ ส่งเสริมให้รัฐเริ่มนำเข้าเทคโนโลยีที่ทันสมัย อาทิ ระบบการจัดการจราจร และระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS) เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และเพิ่มประสิทธิภาพของยานพาหนะให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

เสาหลักที่ 4

เสาหลักที่ 4 มุ่งเน้นบทบาทสำคัญด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน (Safer Road Users) โดยมีสาระสำคัญดังนี้

■ การพัฒนานโยบายสาธารณะเพื่อลดงานที่อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน การมีส่วนร่วมระหว่างนายจ้างและลูกจ้างในการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรฐานสากลด้านความปลอดภัยและสุขภาพขณะปฏิบัติงานอย่างไรก็ตามปัจจัยด้านความปลอดภัยทางถนน ความฉุกเฉิน และสภาพยานพาหนะ ต่างเป็นเงื่อนไขสำคัญต่ออาชีพที่ต้องใช้ยานพาหนะ

■ เพิ่มความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ปัจจัยเสี่ยง การป้องกัน รวมถึงการดำเนินการของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งเป็นกลุ่มที่ชี้ทำให้เกิดการปฏิบัติ และการรณรงค์ด้านการตลาดผ่านทางสังคมโดยมุ่งเน้นความสำคัญระหว่างความปลอดภัยทางถนน และวิถีสุขภาพที่ดี

■ การพัฒนาและดำเนินการตามข้อตกลง การให้ความรู้และการจัดฝึกอบรม การเรียนรู้ระยะยาว รวมทั้งการทดสอบเบื้องต้นเกี่ยวกับแบบจำลองพฤติกรรมความรับผิดชอบของผู้ใช้ถนน ที่มีต่อการใช้ถนนสภาพแวดล้อมข้างทาง และการตระหนักต่อปัจจัยเสี่ยง

เสาหลักที่ 5

มุ่งเน้นบทบาทสำคัญด้านการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุหลังเกิดการชน (Post – Crash Response) โดยมีสาระสำคัญดังนี้

■ การจัดให้มีการบริการด้านสุขภาพเบื้องต้น อันได้แก่ การปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บ ก่อนถึงโรงพยาบาลการมีหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุหลังเกิดการชนอย่างทันท่วงที การมีสถานพยาบาลที่คอยประสานงานกับศูนย์เฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Trauma Center) และการบริการฟื้นฟูผู้บาดเจ็บหลังการรักษา ตลอดจนการดำเนินการตามข้อตกลง ในเรื่องขนาดสถานพยาบาลในการรองรับผู้ประสบเหตุ และเวลาในการเข้าถึงการรักษาทางการแพทย์

■ การฟื้นฟูผู้บาดเจ็บเพื่อให้กลับคืนสู่สังคม ผู้บาดเจ็บและบุคคลที่รอดชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ควรได้รับโอกาสกลับสู่สังคม รวมทั้งโอกาสในการเข้าร่วมทำงานกับองค์กรตามสายงานในวิชาชีพนั้นๆ รวมทั้งมีสวัสดิการที่ครอบคลุมต่อทั้งตัวผู้บาดเจ็บและครอบครัว การปฏิบัติเพื่อการค้าและการทำงานและความร่วมมืออย่างเข้มแข็งสู่ความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก

■ การประสานความร่วมมือระดับนานาชาติ โดยรัฐบาลและตัวแทนด้านความปลอดภัยทางถนนรวมถึงการยกระดับการดำเนินโครงการที่ได้รับการร่วมมือจากนานาชาติ เพื่อแลกเปลี่ยนแนวทางการปฏิบัติ แลกเปลี่ยนองค์ความรู้ รวมทั้งส่งเสริมการเข้าถึงนวัตกรรมและเทคโนโลยี ตามแนวทาง Global Plan ว่าด้วยทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 และตามแนวทางการประชุมว่าด้วยการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่จะมีขึ้นใน พ.ศ. 2573

■ การสนับสนุนกลุ่มแหล่งทุนใหม่ เชิญผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มบุคคลหรือองค์กรที่ให้การสนับสนุนเงินทุนด้านความปลอดภัยทางถนน และกลุ่มแหล่งทุนนวัตกรรมเพื่อให้มีการส่งเสริมงานวิจัยอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับนานาชาติ และระดับชาติ รวมทั้งเพื่อให้เกิดการดำเนินการเชิงนโยบายสู่การนำไปปฏิบัติ

■ การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกัน ภายใต้การนำขององค์การอนามัยโลก ตัวแทนสหประชาชาติและคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนระดับภูมิภาค ในการขับเคลื่อนกลไกการทำงาน การขนส่ง กระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการพัฒนาในระดับชาติ ระดับภูมิภาค และระดับโลก รวมทั้งการมีส่วนร่วมในกระบวนการที่นำไปสู่การใช้ตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนที่เชื่อมโยงกับเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืน การนำแนวทางด้านความปลอดภัยทางถนนทั้ง 5 ส่วน (เสาหลักทั้ง 5)

มาบูรณาการทางสังคมให้เกิดการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม จะช่วยสนับสนุนต่อเป้าหมายของทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนน ในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกให้เหลือครึ่งหนึ่งใน พ.ศ. 2563 และช่วยเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

หมายเหตุ

¹ WHO, Global status report on road safety 2015.

² IRAP, The Global Cost of Road Crashes, 2013.

³ The national wording of this paragraph will reflect the national wording included in the 2030 Agenda for Sustainable Development to be adopted in Brasilia on November 19, 2015+.



10





รายงานสถานการณ์โลก ด้านความปลอดภัย ทางถนน พ.ศ. 2558

ตามที่องค์การสหประชาชาติภายใต้การนำเสนองขององค์การ
อนามัยโลกได้กำหนดให้ช่วงปี พ.ศ.2554-2563 เป็นช่วงทศวรรษ
ความปลอดภัยทางถนนของโลก โดยมีเป้าหมายที่จะลดความสูญเสีย
อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้

องค์การอนามัยโลกในฐานะองค์กรขับเคลื่อนหลักจึงได้มีการจัดทำรายงานสถานการณ์โลกด้านความ
ปลอดภัยทางถนนออกมาเพื่อใช้ในการสื่อสารกับประเทศต่างๆ ให้ได้รับรู้ถึงสถานการณ์ของแต่ละประเทศ
ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะแนวทางเพื่อส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทางถนนตามที่ได้กำหนดไว้ในทศวรรษ
ความปลอดภัยทางถนน โดยรายงานดังกล่าวได้มีการจัดทำขึ้นมาก่อนหน้านี้ 2 ฉบับ คือในปี พ.ศ. 2552
และในปี พ.ศ. 2556 และเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม ที่ผ่านมามีการนำรายงานฉบับนี้ไปเผยแพร่รายงานสภาน
การณ์ฉบับที่ 3 สำหรับปี พ.ศ. 2558 ข้อมูลในรายงานฉบับนี้เป็นข้อมูลย้อนหลังในปี พ.ศ. 2556 เช่นเดียว
กับรายงานฉบับก่อนหน้าที่จะใช้ข้อมูลย้อนหลังในการวิเคราะห์สำหรับประเด็นที่สำคัญที่ควรรับทราบสามารถ
สรุปได้ดังต่อไปนี้

สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก

จากข้อมูลสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของโลกชี้ให้เห็นถึงความสูญเสียจากการเสียชีวิต
อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทั่วโลกในปีพ.ศ. 2556 โดยประมาณคือ 1.25 ล้านคนโดยมีแนวโน้มคงที่มาอย่าง
ต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงแม้การครอบครองรถและประชากรจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว
และเมื่อเปรียบเทียบกับค่าพยากรณ์ที่คาดการณ์ไว้ว่าน่าจะมีการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นหากไม่มีการดำเนินการใดๆ
ในช่วงทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ชี้ให้เห็นว่าการดำเนินการด้านมาตรการต่างๆ ที่ได้มีการดำเนินการ
อยู่ในช่วงเวลาที่ผ่านมามีประสิทธิภาพในการหยุดยั้งการเสียชีวิตบนท้องถนนได้จริงแม้ว่าจะยังไม่ลดลง
อย่างที่คาดหวังไว้

อย่างไรก็ตาม รายงานฉบับนี้ยังชี้ให้เห็นว่ากลุ่มประเทศที่มีรายได้น้อย และปานกลาง มีแนวโน้ม
สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนที่เลวร้ายมากขึ้นเมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มที่มีรายได้สูง โดยมีอัตรา
การเสียชีวิตมากกว่าสองเท่า เมื่อเทียบกับอัตราการเสียชีวิตของประเทศในกลุ่มที่มีรายได้สูงสำหรับประเทศไทย
ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลาง อัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยสำหรับประเทศในกลุ่มที่มีรายได้สูง
ปานกลาง และรายได้ต่ำโดยคิดเป็นอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน ดังนี้ 9.3, 18.5 และ 24.1
ตามลำดับ โดยค่าเฉลี่ยของทั้งหมดอยู่ที่ 17.5

สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

จากค่าประมาณการการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยโดยองค์การอนามัยโลก
ได้ประมาณจำนวนผู้เสียชีวิตตามนิยามการเสียชีวิตขององค์การอนามัยโลกอยู่ที่ 24,237 คน จากตัวเลข
การเสียชีวิตที่รายงานโดยประเทศไทยอยู่ที่ 14,059 คนโดยข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุขในปี พ.ศ. 2555
เมื่อเปรียบเทียบกับค่าประมาณการในรายงานเมื่อปี 2556 ซึ่งองค์การอนามัยโลกได้ประมาณจำนวนผู้เสียชีวิต
ของประเทศไทยไว้ที่ 26,312 คน พบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงในช่วงเวลา 2 ปี ทั้งสิ้น 2,075 คน
โดยหากประเมินเป็นมูลค่าความสูญเสียที่ลดลงตามที่ธนาคารโลกได้มีการศึกษาไว้ว่าในการเสียชีวิตหนึ่งคนมี
มูลค่าความสูญเสียในปัจจุบันโดยประมาณอยู่ที่ 6.2 ล้าน ประเทศไทยสามารถลดความสูญเสียได้
12,865 ล้านบาท

อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิต
สูงเป็นอันดับที่ 2 ของโลกโดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 36.2 (ในรายงานฉบับเดิมอยู่ที่ 38.1 และเป็นอันดับ
3 ของโลก) โดยประเทศสเปนมีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดในโลกอยู่ที่ 73.4 ในขณะที่ประเทศอันดับ 3-5
คือประเทศ มาลาวี ไลบีเรีย และ คองโก ซึ่งอยู่ในทวีปอาฟริกาทั้งหมดโดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 35.0,
33.7 และ 33.2 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน เวียดนาม 24.5 มาเลเซีย 24.0
เมียนมาร์ 20.3 กัมพูชา 17.4 ติมอร์ 16.6 อินโดนีเซีย 15.3 ลาว 14.3 ฟิลิปปินส์ 10.5 สิงคโปร์ 3.6
และ บรูไน ไม่มีข้อมูล

นอกจากประเทศไทยจะถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่สองของโลกแล้ว
ประเทศไทยยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราตายสูงที่สุดในโลกสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยมีอัตราการเสียชีวิต
ต่อประชากรแสนคนอยู่ที่ 26.3 คน โดยประเทศสาธารณรัฐโดมินิกัน เป็นอันดับที่ 2 ที่ 18.5 ในขณะที่
อันดับที่ 2, 3 และ 4 ในกลุ่มอาเซียน ได้แก่ประเทศมาเลเซีย 14.9 กัมพูชาเป็น 12.3 และลาว 9.6 ตามลำดับ
จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความเสี่ยงมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านไม่น้อยกว่า
สองเท่า





ข้อสรุปเพื่อการปรับปรุงด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับประเทศไทยจากรายงานฉบับนี้ รายงานฉบับนี้ได้มีการประเมินความพร้อมของแต่ละประเทศในการจัดการปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนเปรียบเทียบกับมาตรฐานสากลที่ได้รับการยอมรับว่าสามารถนำไปสู่การลดการสูญเสียได้จริง โดยแยกออกได้ดังต่อไปนี้

- การบริหารจัดการ
- ความเพียงพอของกฎหมาย
- การบังคับใช้กฎหมาย
- มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ
- การพัฒนาด้านการสัญจรที่ปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนในทุกประเภท



การบริหารจัดการ

รายงานให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเข้มแข็งให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักในด้านความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากตระหนักว่างานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับหลายปัจจัยและมีความเชื่อมโยงในหลายมิติของการจัดการและการพัฒนาด้านนโยบาย (Multi-faceted Issue) ความเข้มแข็งจึงต้องเริ่มจากการกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระที่สำคัญของชาติเพื่อสร้างให้เกิดการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาไปพร้อมๆ กันอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนสร้างความเข้มแข็งในสมรรถนะการทำงานของหน่วยงานหลัก ทั้งด้านบุคลากรและงบประมาณที่เพียงพอต่อการส่งเสริมแผนงานและโครงการที่เน้นระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) ซึ่งได้รับการยอมรับในระดับสากล และการพัฒนาระบบข้อมูลที่ได้มาตรฐานและการมีระบบกำกับ ติดตามที่มีประสิทธิภาพ

ความเพียงพอของกฎหมาย

รายงานฉบับนี้ได้กำหนดกฎหมายด้านความปลอดภัยที่สำคัญๆ ที่แต่ละประเทศควรมี และควรมีการบังคับใช้กฎหมายเหล่านั้นอย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับการประเมินความพร้อมของกฎหมายสำหรับประเทศไทยพบว่ายังมีความจำเป็นจะต้องดำเนินการปรับปรุง หรือกำหนดกฎหมายเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

- ควรมีการปรับปรุงกฎหมายความเร็วในเขตเมืองให้น้อยกว่า 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ควรมีการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่ที่นำใหม่และในกลุ่มเยาวชนให้น้อยกว่า 20 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
- กำหนดกฎหมายให้มีที่นั่งสำหรับเด็กในรถ โดยกำหนดประเภทของที่นั่งตามน้ำหนัก ส่วนสูง หรือระดับสายตา ของเด็ก และมีการห้ามติดตั้งที่นั่งเด็กในที่นั่งแถวหน้าของรถ
- กำหนดให้มีและคาดเข็มขัดที่นั่งในแถวหลังของรถยนต์



การบังคับใช้กฎหมาย

จากข้อมูลการประเมินประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมายในปัจจัยเสี่ยงหลักของประเทศไทย โดยการให้คะแนนจาก 1-10 โดย 10 เป็นคะแนนที่ดีที่สุด พบว่า มีเพียงปัจจัยเสี่ยงหลักด้านเมาแล้วขับ ที่มีคะแนนการประเมินดีขึ้น จาก 5 เป็น 6 คะแนน ในขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงหลักอื่นๆ ยังคงมีคะแนนเท่าเดิม คือ การบังคับใช้กฎหมายความเร็วยังคงอยู่ที่ 3 คะแนน การสวมหมวก และการคาดเข็มขัด อยู่ที่ 6 คะแนน ในขณะที่ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคน อย่างประเทศ สวีเดน 2.8 สิงคโปร์ 3.6 สเปน 3.7 และออสเตรเลีย 5.4 ต่างก็มีคะแนนการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในเกณฑ์ 8-9 คะแนนทั้งสิ้น

มาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ

ยานพาหนะที่มีมาตรฐานความปลอดภัย มีส่วนช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุและลดความรุนแรงอันเนื่องมาจากการชนจากการรวบรวมข้อมูลพบว่า ประเทศส่วนใหญ่ยังให้ความสำคัญกับการกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลอย่าง UNECE น้อยมาก แต่ก็มีบางมาตรฐานที่ประเทศส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเป็นมาตรฐานขั้นต่ำที่ควรจะต้องกำหนดให้มี ซึ่งประเทศไทยก็ควรจะมีการพิจารณากำหนดไว้เช่นเดียวกันคือ มาตรฐานการทดสอบความแข็งแรงจากการกระแทกด้านหน้าและด้านข้าง (frontal impact test; side impact test regulation) มาตรฐานการติดตั้งระบบการทรงตัวของรถ (Electronic stability control) และมาตรฐานความปลอดภัยขณะชนของคนเดินเท้า (Pedestrian protection standard)

การพัฒนาด้านการสัญจรที่ปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนในทุกประเภท

จากรายงานชี้ให้เห็นถึงการพัฒนาด้านการสัญจรที่ปลอดภัยโดยเน้นการส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ การส่งเสริมการเดินทางด้วยทางจักรยาน การเดินเท้า ควบคู่กันไปกับการออกแบบถนนที่คำนึงถึงผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท มีการแบ่งแยกการใช้พื้นที่ถนนที่ชัดเจนสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนที่เปราะบาง นอกจากนี้ยังต้องมีมาตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนของถนนที่จะก่อสร้างใหม่ และการตรวจสอบสภาพถนนที่ใช้งานอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประเทศไทยถูกประเมินว่ายังไม่มีการตรวจหา

สรุปจาก
Global Status Report on Road Safety 2015
โดย พศ. ดร. ทวีศักดิ์ เตระกรโก
ผู้ทรงคุณวุฒิ กรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
หน่วยวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน
มหาวิทยาลัยนเรศวร



คำกล่าวเปิดและทิศทางนโยบายรัฐบาล
“อนาคตประเทศไทย กับความปลอดภัยทางถนน”
โครงการสัมมนาในระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 12
“ครึ่งทางทศวรรษ...กับการจัดการที่เข้มแข็ง”
Next Steps : The second half of Decade of Action for
Road Safety 2015 - 2020)
โดย พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
ในวันจันทร์ที่ 14 ธันวาคม 2558 เวลา 09.15 น.
ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร

ท่านวิทยากร ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้แทนหน่วยงานภาคีเครือข่าย และผู้เข้าร่วมการสัมมนาทุกท่าน
ผมรู้สึกเป็นเกียรติและยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้มีโอกาสมอบรางวัล Prime Minister Road Safety
awards และเปิดงานสัมมนาในระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 12
“ครึ่งทางทศวรรษ...กับการจัดการที่เข้มแข็ง” (12th Thailand Road Safety Seminar : Next Steps :
The second half of Decade of Action for Road Safety 2015 - 2020) ซึ่งศูนย์อำนวยการ
ความปลอดภัยทางถนน ได้ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ผมรู้สึกเป็นเกียรติและยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้มีโอกาสมอบรางวัล Prime Minister Road Safety Awards
และเปิดงานสัมมนาในระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 12 “ครึ่งทางทศวรรษ...กับการจัดการที่
เข้มแข็ง” (12th Thailand Road Safety Seminar : Next Steps : The second half of Decade of Action
for Road Safety 2015 - 2020) ซึ่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัย
ทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริม
สุขภาพ และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ภาคีเครือข่าย
ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม องค์กร มูลนิธิ ร่วมกันจัดงาน ในวันนี้ขึ้น

รัฐบาลตระหนักและเล็งเห็นว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ การสูญเสีย
ชีวิตของผู้อยู่ใช้รถใช้ถนน และสร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทยเป็นอย่างมากโดยในแต่ละปีมีคน
ไทยกว่า 14,000 คนที่ต้องเสียชีวิตและมีผู้พิการรายใหม่อีก 5,000 ราย ที่สำคัญคืออุบัติเหตุทางถนนเหล่านี้
เป็นสิ่งที่“ป้องกันและลดความสูญเสียลงได้” โดยกำหนดเป็นนโยบาย ในข้อ 5.4

“ป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร อันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยการร่วมมือ
ระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ” ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริม
การดำเนินงาน “ทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนน” พ.ศ. 2554 – 2563 ที่คณะรัฐมนตรี ได้มีมติ
เห็นชอบให้ยึดเป้าหมายและแนวทางองค์การสหประชาชาติ เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563

การดำเนินงาน...

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระยะ “ครึ่งทางทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนน”
ที่ผ่านมา จนถึงปัจจุบัน เรายังประสบปัญหาและอุปสรรคในการลดความสูญเสียให้ได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้
ทั้งนี้ ผลประเมินเบื้องต้นทั้งจากองค์การอนามัยโลก และสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)
ระบุว่า ต้องเร่งยกระดับใน 2 เรื่องสำคัญ คือ (1) การบริหารจัดการ และ (2) การบังคับใช้กฎหมาย
ให้มี “ระบบจัดการที่เข้มแข็ง”

ดังนั้น เพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย “ทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนน” ที่ตั้งไว้ รัฐบาลจะได้เร่ง
พัฒนา “ระบบบริหารจัดการ” และ “การบังคับใช้กฎหมาย” ให้มีความเข้มแข็ง ดังนี้

ประเด็นที่ 1 พลัฒ์ต้นให้ม่โครงสร้างบริหารจัดการ ที่ระดมความร่วมมือบุคลากรสหสาขาวิชาชีพมา
ทำงานแบบเต็มเวลา เพื่อเป็นฝ่ายเสนาริการและฝ่ายเลขาฯ ที่เข้มแข็ง

ประเด็นที่ 2 การเพิ่มความเข้มแข็งของกลไกจัดการที่สำคัญ เพื่อให้มีการนำแผนทศวรรษเพื่อความปลอดภัย
ทางถนน และแผนปฏิบัติการไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ดังนี้

1) เพิ่มกลไกจัดการงบประมาณแบบบูรณาการ โดยเฉพาะเรื่องที่เป็นความเสี่ยงหลักและเป็นนโยบาย
สำคัญเช่น การจัดการความเร็ว ความปลอดภัยในกลุ่มเสี่ยงหลัก (คนเดินถนน ผู้ใช้จักรยาน รถสาธารณะ
และรถจักรยานยนต์)

2) มีระบบข้อมูล และระบบติดตามกำกับ ประเมินผลที่เข้มแข็ง และมีการรายงานความก้าวหน้า
ให้กับคณะรัฐมนตรีทุกๆ ไตรมาส

3) กำหนดให้ทุกจังหวัดมีการจัดทำแผนบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมดำเนินงาน
และรายงานความก้าวหน้าให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อใช้กำกับติดตามตลอดทั้งปี

4) ส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้เข้ามามีบทบาทที่สำคัญในการจัดการปัญหาในระดับ
พื้นที่ โดยมีส่วนสนับสนุนงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนน การมีกฎระเบียบและข้อบัญญัติชุมชน
ตลอดจนส่งเสริมการเรียนรู้ด้านวินัยจราจรของเด็กและเยาวชน ตั้งแต่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โรงเรียนประถม
และมีรยมในสังกัด

ประเด็นที่ 3 การผลักดันให้มีการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเน้นการปรับปรุงกลไกจัดการที่สำคัญ ดังนี้

1) กำหนดให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเพิ่มนโยบายและมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ที่จริงจัง เช่นเดียวกับปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติด เพราะความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน มีมากกว่าอาชญากรรมถึง 4 เท่า โดยให้มีการติดตามกำกับผลการดำเนินงานและรายงานผลทุกเดือน

2) ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมกำกับพฤติกรรมเสี่ยงหลักที่สำคัญ ได้แก่

- การจัดการความเร็วในเขตเมือง ให้ลดเหลือ 50 กม./ชม. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของคนเดินถนน และจักรยาน

- การจัดการปัญหา “เมาแล้วขับ” อย่างจริงจัง ทั้งการเพิ่มบทลงโทษ เพิ่มการตรวจจับ การกำหนดให้มีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ “ทุกราย” (ในกรณีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส)

- แก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบ เพื่อให้การจัดหาอุปกรณ์ในการบังคับใช้กฎหมาย สามารถมีงบประมาณจากท้องถิ่น และภาคเอกชนมาร่วมลงทุน เช่น อุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว มีการปรับปรุงและกองทุนค่าปรับจราจร ที่สามารถนำมาพัฒนาให้ตำรวจสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) ส่งเสริมให้มีกลไกการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ เช่น มีการพัฒนาระบบข้อมูลความพิชิตเข้า เพื่อให้สามารถลงโทษได้ตามลำดับขั้น และ มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้ เพื่อดำเนินการได้อย่างครอบคลุมและลดการขัดแย้งระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนกับตำรวจจราจร

4) ส่งเสริมให้ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน มี “มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน” เช่น การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขี่จักรยานยนต์มาทำงาน ซึ่งมาตรการองค์กรจะช่วยเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยของบุคลากรในสังกัด และ คนในชาติ

รัฐบาล...

รัฐบาลรวมทั้งผู้เกี่ยวข้องภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ต้องจริงจังในการดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนสำหรับครึ่งทศวรรษที่เหลือ โดยนอกจากจะเน้นเรื่องการบริหารจัดการ ทั้งในระดับประเทศ จังหวัด และท้องถิ่น ผ่านเสาหลักทั้ง 5 เมืององค์กรที่เป็นหน่วยงานกลางในการจัดเก็บข้อมูลตรวจสอบและขับเคลื่อนตลอดทั้งปี เพื่อ “เดินหน้าประเทศไทย ไปสู่ความปลอดภัยทางถนน” ในปี 2563 อย่างบรรลุวัตถุประสงค์

บัดนี้ ได้เวลาอันสมควรแล้ว ขอเปิดการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 12 “ครึ่งทางทศวรรษ...กับการจัดการที่เข้มแข็ง” ณ บัดนี้ และขออวยพรให้การจัดงานในวันนี้ ประสบความสำเร็จและบรรลุวัตถุประสงค์ทุกประการ



กำหนดการ
สัมมนาระดับชาติ
เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 12

“ครึ่งทางทศวรรษ...
กับการจัดการที่เข้มแข็ง”

Next Steps : The second half of Decade of Action for Road Safety 2015 – 2020

กำหนดการ

สัมมนาระดับชาติ
เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน

ครั้งที่
12

14
DECEMBER

“ครึ่งทางทศวรรษ...
กับการจัดการที่เข้มแข็ง”

12th Thailand Road Safety Seminar

“Next Steps : The second half of Decade of Action for Road Safety 2015-2020”

วันที่ 14- 15 ธันวาคม พ.ศ. 2558

ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร

วันจันทร์ที่ 14 ธันวาคม 2558

8.00 - 9.00 น.	ลงทะเบียน
9.00 - 9.10 น. ห้อง Grand Hall 201-203	พิธีทักทาย “ครึ่งทางทศวรรษ กับ การจัดการที่เข้มแข็ง”
9.10 - 9.15 น.	กล่าวรายงาน โดย นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
9.15 - 10.00 น.	พิธีมอบรางวัล Prime Minister Road Safety Awards กล่าวเปิด และ มอบนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน โดย พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
10.00 - 10.25 น.	ปาฐกถาพิเศษ “Global Situation: Time for Results” โดย Dr. Etienne Krug, World Health Organization’s (WHO), and Bloomberg Initiative for Global Road Safety (BIGRS)
10.25 - 11.10 น.	ปาฐกถาพิเศษ “ครึ่งทางทศวรรษ กับ การเดินทางสู่ประเทศไทย เพื่อความปลอดภัยทางถนน” โดย 1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข 2) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
11.10 - 12.30 น. ห้อง Grand Hall 201-203	Panel 1 การจัดการครึ่งทางทศวรรษและ บทเรียนการจัดการ ที่เข้มแข็งจากต่างประเทศ โดย 1) อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 2) ดร.สมร องกิตติกุล สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) 3) Japan Automobile Manufacturers Association, Inc (JAMA) กล่าวแนะนำองค์กรจาก Kelly Larson, Bloomberg Philanthropies ผู้ดำเนินรายการ ดร.รุ่งกิย โชติณภาลัย

วันจันทร์ที่ 14 ธันวาคม 2558

12.30 - 13.30 น.	พักรับประทานอาหารกลางวัน และ เยี่ยมชมนิทรรศการ
13.30 - 16.30 น. ห้อง Grand Hall 203	Panel 2 การจัดการเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน และ การจัดการความเร็ว ช่วงแรก (13.30 - 15.30 น.) การจัดการเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน บทเรียนและ ข้อเสนอเชิงนโยบาย โดย 1) คุณพัชรวิทย์ วัฒนรัตน์ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพ แห่งประเทศไทย 2) ดร.วิโรฒ ชิวพัฒนานุวงศ์ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท 3) คุณอรวิทย์ เทมะจุฑา ประธานอนุกรรมการสาขาราช และขนส่ง ผู้ดำเนินรายการ คุณสันติ โอกาสปรกรณ์กิจ อุปนายกสมาคม จักรยานเพื่อสุขภาพไทย

วันจันทร์ที่ 14 ธันวาคม 2558 (ต่อ) ช่วงสอง (15.30 - 16.30 น.)

13.30 - 16.30 น. ห้อง Grand Hall 203	การจัดการความเร็ว และ บทเรียนการจัดการความเร็วเขตเมือง โดย 1) ผู้แทนจากมูลนิธิไทยโรดส์ 2) ดร.ธนศ เสถียรนาม มหาวิทยาลัยขอนแก่น ผู้ดำเนินรายการ ดร.คณีย์ เรืองสอน ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง ชลบุรี ที่ 2
13.30 - 16.30 น. ห้อง MR 211-212 ห้อง MR 211-212	เสวนาห้องย่อยที่ 1 “เมื่อบูความสำเร็จในการจัดการความปลอดภัย ทางถนนในท้องถิ่น”(How to manage for Local Road Safety.) การแสดงผล ประเด็น “Local Road Safety & ที่รัก” โดย กลุ่มละคร “ใบไม้ไหว” หัวข้อ 1) การขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ 1) อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี 2) อำเภอศรีนคร จังหวัดสุรินทร์ 3) อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์ 4) อำเภอพระแสง จังหวัดนครศรีธรรมราช ผู้ดำเนินรายการ นพ.ชาตรี เจริญศิริ และอาจารย์สุรพล เทียมสูงเนิน 2) เติมเต็มแนวคิด ทฤษฎีเพื่อการจัดการที่เข้มแข็ง โดย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน

13.30 - 16.30 น. ห้อง Grand Hall 202	เสวนาห้องย่อยที่ 2 “ห้องถนนปลอดภัย” เสวนา “การจัดการถนนปลอดภัยแห่งทศวรรษความปลอดภัยทางถนน : บทเรียนที่ผ่านมาและก้าวต่อไปในครึ่งทศวรรษข้างหน้า” โดย 1) คุณสมัย โชติสกุล ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัยกรมทางหลวง 2) คุณทวี เกศสำอาง ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัยกรมทางหลวงชนบท 3) ดร.ศักดิ์ดา พรรณไว ผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาวิศวกรรมระบบทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย บรรยายพิเศษ 1) มาตรฐานการออกแบบและการก่อสร้างทางจักรยานของกรมทางหลวง โดย ผู้แทนสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง 2) กรณีศึกษาการจัดการความปลอดภัยบริเวณข้างทาง โดย ผู้แทนสำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์) กรมทางหลวง 3) โครงการก่อสร้างยกระดับความปลอดภัยทางหลวง หมายเลข 304 ช่วง อ.นาดี โดย ผู้แทนสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง
13.30 - 16.30 น. ห้อง MR 214-215	เสวนาห้องย่อยที่ 3 “ยานพาหนะปลอดภัยภายใต้ระบบการจัดการที่เข้มแข็ง” เสวนา 1) ประธานกล่าวเปิดงานสัมมนา และ พิธีมอบรางวัลขวัญใจ “รถตู้ดีเด่นของสมาคมผู้บริโภครถตู้สาธารณะ” โดย รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก 2) ครึ่งทางทศวรรษกับการจัดการความปลอดภัยระบบรถโดยสารสาธารณะ โดย 1) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก 2) คุณสารี อ๋องสมหวัง เลขาธิการมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค 3) ดร.สุเมธ องกิตติกุล สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) 4) ผู้แทนโรงเรียนทักษะพิพัฒน์ จาก SCG ผู้ดำเนินรายการ คุณกรรณิการ์ กิจติเวชกุล ผู้ดำเนินรายการ เข้ากันโลก FM 96.5

13.30 - 16.30 น. ห้อง MR 214-215	3) Good Practice ต้นแบบการจัดการความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ: 1) การจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนที่ได้มาตรฐานและปลอดภัย โดย รศ.ดร.เกษม ชูจารุกุล WBCSD Sustainable Mobility Project 2.0 Bangkok 2) การบริหารจัดการความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ: บริษัทนครชัยแอร์ จำกัด โดย คุณอนันต์ วงศ์เบญจรัตน์ ประธานกรรมการ บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด 3) การบริหารจัดการรถตู้โดยสารประจำทางที่มีคุณภาพ โดย คุณสรวิทย์ พลพาล กรรมการผู้จัดการ บริษัท SWP ออโต้เซอร์วิส 4) อาสาสมัครตรวจความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ: ผ่านระบบ LINE โดย 1) คุณรังสฤษฎ์ วีรสิทธิ์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา 2) คุณชลิม เกตุจินดา สมาคมผู้บริโภครถตู้จังหวัดสงขลา ผู้ดำเนินรายการ คุณกรรณิการ์ กิจติเวชกุล ผู้ดำเนินรายการเข้ากันโลก FM 96.5
13.30 - 16.30 น. ห้อง MR 214-215	เสวนาห้องย่อยที่ 4 การจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน หัวข้อ นำเสนอ 7 เมฆกิจกรรมจาก 7 Stations เสวนา 1) ลดเวลาเรียน เพิ่มเวลารู้ กับ 7 เมฆกิจกรรม โดย 1) ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) 2) ผู้แทนจากคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) 2) เลือกเมฆกิจกรรมนำไปปฏิบัติ ผู้ดำเนินรายการ คุณรวิวาร ตันตระกูล จากโครงการ Toyota Campus Challenge

13.30 - 16.30 น.

ห้อง MR
213

เสวนาห้องย่อยที่ 5 มีติใหม่ ในการจัดการและบังคับใช้กฎหมาย

ช่วงแรก (13.30 - 14.30 น.)

บรรยาย 1) "ช่วงหลับใหล มหันตภัยบนถนน" .. ที่สังคมไทยต้องรับรู้

โดย นพ.บุญย สีเชวงวงศ์ รพ.วิชัยยุทธ ประธานศูนย์ง่วงอย่าขับ
ในพระอุปถัมภ์สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอฯ มูลนิธิรามาธิบดี

2) สถานการณ์และแนวทาง การยกระดับบังคับใช้กฎหมาย
ในระดับสากล

โดย Dr. Etienne Krug, Director of Department for
Management of NCD, Disability, Violence and
Injury Prevention

ช่วงสอง (14.30 - 16.30 น.)

เสวนา 1) สถานการณ์จราจรครั้งทศวรรษแรกของไทยที่ผ่านมา

2) ปัญหาอุปสรรค การบังคับใช้กฎหมาย และ ข้อเสนอ
เชิงนโยบาย

Slow Down
Save your life

13.30 - 16.30 น.

ห้อง Grand Hall
201

เสวนาห้องย่อยที่ 6 การจัดการข้อมูลบาดเจ็บ และการแพทย์ฉุกเฉิน
เพื่อความปลอดภัยทางถนน(MIS and EMS for
Road Safety)

หัวข้อ จากข้อมูล สู่ การปฏิบัติ : MIS for Action

โดย 1) เครือข่ายข้อมูลอุบัติเหตุ จังหวัดเชียงใหม่
นพ.ยุทธศาสตร์ จันทร์ทิพย์
โรงพยาบาลสันทราย จังหวัดเชียงใหม่

2) เครือข่าย จังหวัดพิษณุโลก

(1) รศ.พัฒนา ราชวงศ์ คณะเกษตร
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
มหาวิทยาลัยนเรศวร

(2) คุณบัณฑิต พิธีพันธ์ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

3) เครือข่ายกู้ชีพกู้ภัย (สมุทรสงคราม ประจวบคีรีขันธ์
เพชรบูรณ์)

(1) คุณพลเสกสรรค์ เลาทรรณวนิช มูลนิธิสว่างเมฆธรรม
จังหวัดสมุทรสงคราม

(2) คุณสิทธิชัย ใจสงบ มูลนิธิสว่างรุ่งเรืองธรรมสถาน
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

(3) คุณประจิตร สุขวัฒน์: มูลนิธิสว่างมงคลศรีธา
ธรรมสถาน จังหวัดเพชรบูรณ์

ผู้ดำเนินรายการ นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร เลขาธิการ
สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ



สัมมนาระดับชาติ
เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน

ครั้งที่
12

15
DECEMBER

“ครึ่งทางทศวรรษ
กับการจัดการที่เข้มแข็ง”

12th Thailand Road Safety Seminar

“Next Steps : The second half of Decade of Action for Road Safety 2015-2020”

วันที่ 14- 15 ธันวาคม พ.ศ. 2558

ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร

วันอังคารที่ 15 ธันวาคม 2558

8.00 - 9.00 น.	ลงทะเบียน - เตรียมความพร้อม เยี่ยมชมนิทรรศการ
9.00 - 12.30 น. ห้อง Grand Hall 203	Panel 3 มาตรการองค์กร เพื่อ ความปลอดภัยทางถนน 1) Section ปาฐกถา 1.1) ปาฐกถา เรื่องสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนและนโยบายเพื่อคุ้มครองสวัสดิภาพในการเดินทางของแรงงานไทย โดย รองเลขาธิการสำนักงานประกันสังคม 1.2) ปาฐกถา การคุ้มครองความปลอดภัยในการทำงาน โดย รองอธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน 1.3) ปาฐกถา นโยบายการสร้างชุมชนความปลอดภัยทางถนนในการนิคมอุตสาหกรรม โดย รองผู้อำนวยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 2) การเสวนา เรื่อง การสร้างชุมชนความปลอดภัยทางถนน : กรณีศึกษาเขตประกอบการอุตสาหกรรมนวนคร (นครราชสีมา) บริษัท นวนคร จำกัด (มหาชน) โดย 1) ผู้อำนวยการเขตประกอบการอุตสาหกรรมนวนคร (นครราชสีมา) บริษัท นวนคร จำกัด (มหาชน) 2) บริษัท แคนนอน โฮ-เทค (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ดำเนินรายการ คุณปิฎกภรณ์ ทาญชาญชัย 3) Best Practice เรื่องการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการกิจการ โดย 1) บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) SCG

วันอังคารที่ 15 ธันวาคม 2558 (ต่อ)

9.00 - 12.30 น. ห้อง Grand Hall 203	2) บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด 3) การจัดการรถรับส่งพนักงานที่ปลอดภัย โดย บริษัท ซีเคเอ เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด จังหวัดนครราชสีมา ผู้ดำเนินรายการ รศ.สราวุธ สุธรรมสา มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช 4) พิธีมอบโล่ให้หน่วยงานที่ประสบความสำเร็จในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100% โดย ศ.พ.อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม ที่ปรึกษาคณะกรรมการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผู้ดำเนินรายการ คุณบรรจง โพธิ์วงศ์
9.00 - 12.30 น. ห้อง MR 211-212	เสวนาห้องย่อยที่ 1 “เมนูความสำเร็จในการจัดการความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่น”(How to manage for local Road Safety.) หัวข้อ ทางเลือกในการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับตำบล 1) การสร้างอาสาสมัครจราจร (การสร้างความสัมพันธ์ระหว่าง อบท. ตำรวจชุมชน และ อบ.พร.) โดย พ.ต.อ.ชาญเดช ศรีสังข์ กองกำกับการสืบสวนตำรวจภูธรจังหวัดหนองบัวลำภู 2) การทำจุดตรวจ / ด่านชุมชน (การสร้างความสัมพันธ์ระหว่าง อบท. ชุมชน) โดย คุณกัลยาภัทร์ อัครภูมิรัมย์ ผู้ดำเนินรายการ พ.ต.ท.อานนท์ นามประเสริฐ ตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ หัวข้อ คลินิก การจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในระดับชุมชน โดย พศ.ดร.วิชุดา เสถียรนาม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
9.00 - 12.30 น. ห้อง Grand Hall 202	เสวนาห้องย่อยที่ 2 “ห้องถนนปลอดภัย” หัวข้อ Model การจัดการความปลอดภัยทางถนน ที่นำไปใช้ได้จริง 1) แนะนำสำนักงานการพาณิชย์ออสเตรเลีย (AUSTRADE) และความสามารถทางด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศออสเตรเลีย โดย Mr. Ben Giles, Trade Commissioner, Australian Trade Commission (Austrade)

วันอังคารที่ 15 ธันวาคม 2558 (ต่อ)

	2) การปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายบนทางหลวงชนบท โดย คุณธนชัย อินทรศรี นายช่างโยธาอาวุโส สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท 3) การออกแบบทางจักรยานของทางหลวงชนบท โดย ดร.วิเศษ ชีวาพัฒนาพงศ์ สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท 4) Workshop: การออกแบบวงเวียนสมัยใหม่ โดย 1) คุณเสกทิภาพ ศิริยงค์ ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวงชนบท 2) รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย
9.00 – 12.30 น. ห้อง MR 214-215	เสวนาห้องย่อยที่ 3 “ยานพาหนะปลอดภัยภายใต้ระบบการจัดการที่เข้มแข็ง” เสวนา 1) การประเมินคุณภาพการบริการและความปลอดภัยระบบรถโดยสารสาธารณะ โดย ดร.สุเมธ องกิตติกุล สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) คุณณัฏฐา โอเจริญ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) 2) แนวทางการสร้างความร่วมมือการบริหารจัดการความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ: (1) ความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐเพื่อพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ โดย คุณบุญยืน ศิริธรรม สมาคมผู้บริโภครถโดยสารสาธารณะ (2) ความร่วมมือในระดับท้องถิ่นเพื่อเรียกร้องสิทธิผู้เสียหายจากรถโดยสารสาธารณะ โดย คุณสุภาพร ถิ่นวัฒนากุล มูลนิธิเพื่อการพัฒนา (3) ความร่วมมือขององค์กรผู้บริโภคกับชุมชนในการตรวจสอบบริการรถโดยสารสาธารณะที่ดี โดย คุณปวิฑิต เวลิมชาติ สมาคมผู้บริโภคจังหวัดขอนแก่น ผู้ดำเนินรายการ คุณชนาธิป ไพรพงษ์ 3) การพัฒนาความปลอดภัยรถโดยสารด้วยมาตรฐานการออกแบบโครงสร้างรถ (1) อุบัติเหตุจากโครงสร้างรถโดยสารสาธารณะ : ผลกระทบต่อผู้โดยสาร และการชดเชยเยียวยา โดย คุณคงศักดิ์ ชื่นไกรลาศ มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค

วันอังคารที่ 15 ธันวาคม 2558 (ต่อ)

9.00 – 12.30 น. ห้อง MR 214-215	(2) มาตรฐานความปลอดภัยโครงสร้างรถโดยสารภายใต้มาตรฐานสากล โดย รศ.ดร.สายประสิทธิ์ เกิดนิยม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ (3) เพิ่มขีดความปลอดภัยรถโดยสารด้วยมาตรฐานการออกแบบ บทเรียนจากการพัฒนากรมพยานไทย โดย ดร.สิทธิกร ลาภาพงศ์ ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (MTEC) ผู้ดำเนินรายการ คุณชนาธิป ไพรพงษ์ (4) สรุปผลการจัดประชุมห้องย่อยที่ 3 “ยานพาหนะปลอดภัยภายใต้ระบบการจัดการที่เข้มแข็ง” โดย ดร.สุเมธ องกิตติกุล สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)
9.00 – 12.30 น. ห้อง MR 224-225	เสวนาห้องย่อยที่ 4 การจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน เสวนา 1) กระบวนการจัดการเรียนรู้เพื่อการใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดย มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง 2) การจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน โดย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน 3) นำชม 7 เมมูกิจกรมจาก 7 Stations 4) ทิศทางและนโยบายสู่การจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชนไทยในอีก 5 ปี ข้างหน้า โดย 1) กรมกิจการเด็กและเยาวชน กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ 2) สำนักส่งเสริมกิจการการศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ 3) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 4) สมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย ผู้ดำเนินรายการ คุณกิตติพันธ์ นุฑตกุล (คุณจ้อย จราจร ช่อง 3)
9.00 – 12.30 น. ห้อง MR 213	เสวนาห้องย่อยที่ 5 มิติใหม่ ในการจัดการและบังคับใช้กฎหมาย 1) พิธีมอบโล่รางวัล แก่ข้าราชการตำรวจและผู้ปฏิบัติงานด้านจราจรดีเด่น 2) มองอนาคตครึ่งทศวรรษกับทิศทางการบังคับใช้กฎหมาย

วันอังคารที่ 15 ธันวาคม 2558 (ต่อ)

9.00 – 12.30 น. ห้อง Grand Hall 201	เสวนาห้องย่อยที่ 6 การจัดการข้อมูลบาดเจ็บ และการแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อความปลอดภัยทางถนน (MIS and EMS for Road Safety) หัวข้อ เชื่อมข้อมูล เชื่อมเครือข่ายสู่ การจัดการที่เข้มแข็ง 1) เครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุ จังหวัดขอนแก่น โดย นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือแห่งองค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันอุบัติเหตุ และ ที่ปรึกษาคณะกรรมการ Service plan trauma and emergency กระทรวงสาธารณสุข 2) เครือข่ายเขตสุขภาพ นครชัยบุรินทร์ โดย นพ.เอนก มุ่งอ้อมกลาง สำนักงานเขตสุขภาพที่ 9 3) เครือข่าย สอจร. ภาคใต้ โดย นพ.วิวัฒน์ ศิตตโมชญ รองประธานคณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ผู้ดำเนินรายการ นพ.ณรงค์ อภิกุลวณิช รองอธิบดีกรมการแพทย์
12.30 - 13.30 น.	พักรับประทานอาหารกลางวัน และ เยี่ยมชมนิทรรศการ
13.30 - 15.00 น. ห้อง Grand Hall 202	Panel 4 การจัดการ “ปัญหาเมาขับ กับ สังคมไทย” โดย 1) ท่านพงษ์เดช วานิชกิตติกุล ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ 2) นายกัทรพินธุ์ กฤษณา ประธานเครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับ 3) ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 4) นายกำพัฐพันธ์ สันชัย ผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2 ผู้ดำเนินรายการ อาจารย์ปิยะศักดิ์ ชมจันทร์ หัวหน้าภาควิชาการนิเทศาภิบาล คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม กล่าวแนะนำองค์กรจาก Cessie Petchi, Global Road Safety Partnership (GRSP) and Bloomberg Initiative for Global Road Safety (BIGRS)

วันอังคารที่ 15 ธันวาคม 2558 (ต่อ)

13.30 - 15.00 น. ห้อง Grand Hall 201	ห้องสัมมนา เพื่อขับเคลื่อน “ระบบจัดการความปลอดภัยทางถนน” หัวข้อ เสวนา 1) สัมมนา..ภาคส่วนสำคัญในระบบจัดการความปลอดภัยทางถนน โดย ศ.นพ.อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม ที่ปรึกษาคณะกรรมการ กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) 2) “เปิดประเด็นข่าว เพื่อการจัดการปัญหาอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน” โดย คุณประสงค์ เลิศรัตนวิสุทธิ์ ผู้อำนวยการบริหารสถาบันอิศรา 3) การใช้การสื่อสารมวลชนเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การใช้ถนนอย่างปลอดภัยและการเปลี่ยนแปลง ระดับนโยบาย โดย Mego Lien, World Lung Foundation and Bloomberg Initiative for Global Road Safety (BIGRS)
15.00 - 15.30 น. ห้อง Grand Hall 202	พิธีปิดการสัมมนา ๑ 1) กล่าวรายงาน และ สรุปข้อเสนอแนะจากเวทีสัมมนา ๑ โดย นพ.ระพีพงศ์ จินวงษ์ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน 2) พิธีมอบรางวัล “ผลการประกวดข่าวและสารคดีเชิงข่าวสืบสวนอุบัติเหตุ” ครั้งที่ 2 จัดโดย สถาบันอิศรา ร่วมกับ สอจร. ควปท. และ สสส. ประธานมอบรางวัล ศ.นพ.อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม ที่ปรึกษาคณะกรรมการ กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) 3) ประกาศผล และ พิธีมอบรางวัลผู้ชนะประกวดผลงานวิชาการ และ บรรยายพิเศษ “ก้าวต่อไปศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กับ การจัดการที่เข้มแข็ง” โดย ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปิดการสัมมนา



หยุดความเร็ว...
เท่ากับหยุดความตาย

ตารางกิจกรรม **เวทีกลาง**

การสัมมนาระดับชาติ
 เรื่องความปลอดภัยทางถนน
 ครั้งที่ 12
 “เครื่องทางทศวรรษ...
 กับการจัดการที่เข้มแข็ง”

วันจันทร์ที่ 14 ธันวาคม 2558

เวลา	รายการ	สนับสนุนโดย/ หน่วยงาน
10.45-11.00 น.	-เปิดตัวเวทีกลาง แจ้งกำหนดการ -แจ้งรายละเอียดห้องย่อย	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ ประสบภัยจากรถ จำกัด
11.00-11.30 น.	ชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา - โรงเรียนเทศบาลเมืองสวรรคโลก จ.สุโขทัย “รู้สู้รู้”ความยั่งยืนต่อเนื่อง - โรงเรียนบ้านไฟ จ.ขอนแก่น บูรณาการ “ความรู้ สู่การเรียนรู้” - โรงเรียนเทศบาล 4 (บ้านเชียงราย) จ.ลำปาง “พ่อจ๋าแม่จ๋าหนูเป็นห่วง” ขยายสู่ชุมชน	ชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา บริษัท กลางคุ้มครองผู้ ประสบภัยจากรถ จำกัด
11.30-12.00 น.	ตำรวจจราจรโครงการพระราชดำริ “รุก รบ จบ เร็ว” “ทำดี ทำได้ ทำกันดี”	กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
12.00-12.10 น.	การแสดงละคร เปิดประเด็น "Local Road Safety & ที่รัก"	กลุ่มละคร "ใบไม้ไหว"
12.10-12.45 น.	เปิด VTR รณรงค์ลดอุบัติเหตุความปลอดภัย ทางถนน	กรมการขนส่งทางบก และ หน่วยงานภาคีเครือข่าย
12.45-13.00 น.	“มอบรางวัลผู้ปฏิบัติงานมูลค่า 2,500,000 บาท” จำนวน 25 กรมธรรม์ กรมธรรม์ละ 100,000 บาท	สนง. คณะกรรมการกำกับและ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกัน ภัยและสมาคมประกันวินาศภัยไทย

วันจันทร์ที่ 14 ธันวาคม 2558

เวลา	รายการ	สนับสนุนโดย/ หน่วยงาน
13.00-14.00 น.	มอบรางวัลผู้ชนะการประกวดคลิปวิดีโอ “การขับซึ่รถจักรยานอย่างปลอดภัย” ประเภทนักเรียน นักศึกษา และบุคคลทั่วไป	สมาคมผู้ประกอบการ รถจักรยานยนต์ไทย
14.00-14.45น.	พิธีมอบหมวก โครงการมอบหมวกนิรภัย สำหรับเด็กขอมุขที่ห่วงใยหนู(Kid in Care) ครั้งที่8	บริษัท มีตชุย สุมิตโม อินชัวร์รันซ์ จำกัด
14.45-15.00 น.	“สถานศึกษาต้นแบบความปลอดภัยทางถนน อาชีวศึกษา วิทยาลัยการอาชีพนางรอง จ.บุรีรัมย์	บริษัท เอ.พี. ฮอนด้า จำกัด
15.00-15.30 น.	นำเสนอนวัตกรรม Anti-Drowsy Driving Alarm	อ .เจษฎา อาณิล จากภาควิชา วิศวกรรมชีวการแพทย์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
15.30-16.00 น.	เล่นเกมแจกรางวัล	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบ ภัยจากรถ จำกัด

ตารางกิจกรรม เวทีกลาง

การสัมมนาในระดับชาติ
เรื่องความปลอดภัยทางถนน
“ครึ่งทางทศวรรษ...
กับการจัดการที่เข้มแข็ง”

ครั้งที่
12

วันอังคารที่ 15 ธันวาคม 2558

เวลา	รายการ	สนับสนุนโดย/ หน่วยงาน
09.00-09.30 น.	-เปิดตัวเวทีกลาง แจ้งกำหนดการ-แจ้งรายละเอียดห้องย่อย -เล่นเกมสื่แจกรางวัล	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบ ภัยจากรถ จำกัด
09.30-10.00 น.	-ทดสอบแว่นเมา	บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด
10.00-10.30 น.	“การแสดงการเชื้อฟังคำสั่งของสุนัขดมพิษ กันที่ระเปิด โดย พ.ต.ท.อนุศิลป์ สิริเวชชะพันธ์	การรถไฟฟ้านขนส่งมวลชนแห่ง ประเทศไทย
10.30-11.00 น.	“มอบรางวัลผู้ชมงานมูลค่า 2,500,000 บาท” จำนวน 25 กรมธรรม์ กรมธรรม์ละ 100,000 บาท	สำนักงานคณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัยและสมาคมประกัน วินาศภัยไทย
11.00-11.30 น.	“กว่าจะเป็นตำรวจจราจร”	กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
11.30-12.00 น.	- เล่นเกมแจกรางวัล	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบ ภัยจากรถ จำกัด
12.00-12.45 น.	- เปิด VTR รณรงค์ลดอุบัติเหตุ ความปลอดภัยทางถนน	กรมการขนส่งทางบกและ หน่วยงาน กาศิเครือข่าย

วันอังคารที่ 15 ธันวาคม 2558

เวลา	รายการ	สนับสนุนโดย/ หน่วยงาน
12.45-13.00 น.	- เล่นเกมแจกรางวัล	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบ ภัยจากรถ จำกัด
13.00-13.30 น.	“การช่วยเหลือเยียวยาหลังประสบอุบัติเหตุ จากรถ โดย สนง. คปภ./ บริษัทกลางฯ	สนง. คณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัยและบริษัท กลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ
13.30-14.00 น.	โครงการบรรเทาความแออัดการจราจรใน กรุงเทพมหานคร “สาทรโมเดล”	ศูนย์วิจัยยานยนต์และระบบขนส่ง อัจฉริยะ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
14.00-14.30 น.	-เล่นเกมแจกรางวัล	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบ ภัยจากรถ จำกัด

รายชื่อหน่วยงานที่ร่วมจัดแสดง นิทรรศการและผลงาน

ที่	บริษัท/ หน่วยงาน	ป้ายชื่อบูร	เลขที่บูธ	จำนวนบูธ
1	ห้อง การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ และ การแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อความปลอดภัยทางถนน (MIS and EMS for Road Safety)	Road Safety Information System (RSIS)	1	1
2	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	2	1
3	ห้อง มาตรการองค์กร เพื่อ ความปลอดภัยทางถนน	มาตรการองค์กร	3	1
4	สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	4	1
5	บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	บูธที่5 บจก.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ บูธที่6 ROAD ACCIDENT VICTIMS PROTECTION CO.,LTD บูธที่7 บจก.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	5,6,7	3
6	ช่อง3	สถานีโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3	8	1
7	จส.100	จส.100	9	1
8	ไทยพีบีเอส	สถานีโทรทัศน์ไทยพีบีเอส	10	1
9	สมาคมประกันชีวิตไทย	สมาคมประกันชีวิตไทย	11	1
10	สมาคมประกันวินาศภัยไทย	สมาคมประกันวินาศภัยไทย	12	1
11	กรมทางหลวง	กรมทางหลวง	13,14,15	3

ที่	บริษัท/ หน่วยงาน	ป้ายชื่อบูร	เลขที่บูธ	จำนวนบูธ
12	กรมทางหลวงชนบท	กรมทางหลวงชนบท	16	1
13	มูลนิธิไทยโรดส์	-	17,18	2
14	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	19	1
15	กรมการขนส่งทางบก	กรมการขนส่งทางบก	20	1
16	TDRI	TDRI	21	1
17	WHO	WHO Thailand	22	1
18	สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย	-	23,24	2
19	บริษัท ธนชาติประกันภัย	บมจ.ธนชาติประกันภัย	25	1
20	บริษัท มิตรชัยสุมิโตโม อินซัวรันซ์ จำกัด สาขาประเทศไทย	มิตรชัย สุมิโตโม อินซัวรันซ์	26	1
21	บริษัท กรุงเทพประกันภัย	กรุงเทพประกันภัย	27	1
22	บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต	กรุงเทพประกันชีวิต	28	1
23	บริษัท กรุงไทย แอชซ่า	กรุงไทย แอชซ่า	29	1
24	บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน)	วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน)	30	1

ที่	บริษัท/ หน่วยงาน	ป้ายชื่อบูร	เลขที่บูร	จำนวนบูร
25	บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด	มิตรแท้ประกันภัย	31	1
26	บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด	เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด	32	1
27	บริษัท อาคเนย์ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)	อาคเนย์	33	1
28	สมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย	-	34,35	2
29	บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด	Honda Automobile(Thailand) Co.,Ltd	36,37	2
30	มูลนิธิริมาไม่ขับ	มูลนิธิริมาไม่ขับ	38	1
31	สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ	สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ	39	1
32	มูลนิธิกุ๊ซผสว่างเบญจธรรม	มูลนิธิกุ๊ซผสว่างเบญจธรรม	40	1
33	ห้อง การจัดการความปลอดภัยทางถนน สำหรับเด็กและเยาวชน	บูรที่46 ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก และเยาวชน บูรที่47-	46-47	2
34	CSIP	SAFE ROUTES TO SCHOOL	50	1
35	ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย	ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพฯ	51	1
36	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	52	1
37	มูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุทางเอเชีย (AIP Foundation)	AIP FOUNDATION	53	1

ที่	บริษัท/ หน่วยงาน	ป้ายชื่อบูร	เลขที่บูร	จำนวนบูร
38	บริษัท 3เอ็ม ประเทศไทย จำกัด	www.3M.com	54-55	2
39	บริษัท คลีนัสซอล กราฟฟิค จำกัด	บจก. คลีนัสซอล กราฟฟิค (ปทท.)	56-57	2
40	บริษัท ธนัทธ จำกัด	บูรที่58 บริษัท ธนัทธ จำกัด บูรที่ 59 TANATTORN COMPANY LIMITED	58-59	2
41	500 ไมล์	500 Miles	60	1
42	บริษัท เฟสโก้ ชือ่ จิน ฮั่ว จำกัด	CHUE CHIN HUA GROUP.	61	1
43	บริษัท ชือ่ จิน ฮั่ว จำกัด	CHUE CHIN HUA GROUP.	62	1
44	บริษัท ทาชาอินดัสเทรียล จำกัด	บริษัท ทาชาอินดัสเทรียล จำกัด	63	1
45	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศรีตรา	ห้างหุ้นส่วนจำกัดศรีตรา	64	1
46	บริษัท ดี.พี.เทรดดิ้ง จำกัด	บริษัท ดี.พี.เทรดดิ้ง จำกัด	65	1
47	บริษัท ซี เค เฮลธ์ กรุ๊ป จำกัด	CK HEALTH GROUP	66	1
48	บริษัท เอ เอ็ม อาร์ อินดัสตรี จำกัด	A.M.R INDUSTRY CO.,LTD	67-68	2
49	บริษัท เทคเฮล จำกัด	บริษัท เทคเฮล จำกัด	69	1
50	MTEC	MTEC	70	1

ที่	บริษัท/ หน่วยงาน	ป้ายเชื่อบุร	เลขที่บุร	จำนวนบุร
51	สอจร.	คณ.ทำงานสนับสนุนการป้องกัน อุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด	71	1
52	สำนักงานกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	สสส.	72	1
53	ห้อง มิติใหม่ ในการจัดการและบังคับใช้ กฎหมาย	บุร 73 เทคโนโลยี บังคับใช้กฎหมายจราจร บุร 74 LAW ENFORCEMENT TECHNOLOGY บุร 75 งานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ บก.จร.	73,74,75	3
54	สารนิเทศ	ศูนย์วิจัยยานยนต์และระบบขนส่ง อัจฉริยะ: คณ.วิศวกรรมศาสตร์จุฬาลงกร มหาวิทยาลัย (เขียนยาวไป 2 บุร)	76,77	2
55	มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค	มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.)	78,79	2
56	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า พระนครเหนือ	TGGS-KMUTNB	80	1
57	บริษัท ทีพียะภัณฑ์ จำกัด	บมจ. ทีพียะภัณฑ์	81	1

ที่	บริษัท/ หน่วยงาน	ป้ายเชื่อบุร	เลขที่บุร	จำนวนบุร
58	ITS	สมาคมระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะไทย (ITS)	82	1
59	สำนักงานประกันสังคม	สำนักงานประกันสังคม	83	1
61	TARC	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC)	84	1
62	Thailand Logistic	TLAPS	85	1
รวม			78	

สรุปรายชื่อผู้รับรางวัลนายกรัฐมนตรี

Prime Minister Road Safety Awards

งานสัมมนาอุบัติเหตุระดับชาติ ครั้งที่ 12

1. นายก่อสร	ถาวรสถิตย์	ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น
2. รศ.ดร.กิตติชัย	ตรรัตน์ศิริชัย	อธิการบดีมหาวิทยาลัยขอนแก่น
3. พล.ต.ต.ธีระพล	กัมพูเจริญ	ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต
4. พ.ต.อ.ประยุทธ์	โพธิ์แก้วกุล	รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดบุรีรัมย์
5. พ.ต.อ.พิสิฏฐ	โปรยรุ่งโรจน์	รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี
6. รศ.นพ.อดิศักดิ์	พลิตพลการพิมพ์	โรงพยาบาลรามารินทร์
7. ดร.ปิติ	จันทร์ไทย	มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา
8. นายสมพงษ์	มากมณี	นายอำเภอ ฉวาง จังหวัดนครราชสีมา
9. นายบุญสืบ	อยู่พรหม	โรงเรียนทุ่งตะโกวิทยา จังหวัดชุมพร
10. นายธนสมบัติ	สงวนรัตน์เกษ	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี
11. นางเปรมปรีดี	ชวเนนเศรษฐ์	พยาบาลวิชาชีพ ชำนาญการ สำนักงานป้องกันควบคุมโรค ที่ 9 จังหวัดนครราชสีมา
12. ดาบตำรวจมาทามะยู	จูเฮง	ผู้บังคับงานหน่วยงานจราจร สก.เมืองปัตตานี
13. ดาบตำรวจบุสา	หลิวเยาว์	พ.บ.หมู่(ป) สก.หนองจิก จังหวัดปัตตานี
14. ดาบตำรวจอำพล	บุญรอด	ผู้บังคับงานหน่วยงานจราจร สถานีตำรวจภูธร บ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น
15. ดาบตำรวจโกเมนทร์	ภูเจริญ	ผู้บังคับงานหน่วยงานจราจร สถานีตำรวจภูธร ขาณุวรลักษบุรี จังหวัดกำแพงเพชร
16. นางเพชรรัตน์	ไชยกาล	อดีตข้าราชการกรมประชาสัมพันธ์ จังหวัดขอนแก่น
17. พศ.ดร.ปรีเยศ	สิทธิสรวง	รองอธิการบดีฝ่ายกิจการสภามหาวิทยาลัยและกิจการนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง

18. นายสง่า	แต่เชื้อสาย	ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์
19. พ.ต.ท.ปรัชญามาศ	ไชยสุระ	สารวัตรจราจรเมืองขอนแก่น สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น
20. นพ.บริรักษ์	ลักณะกุล	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลทุ่งเสลี่ยม จังหวัดสุโขทัย
21. นายยุทธศาสตร์	กนกเพชร	ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น
22. ดร.สันติ	นาดี	ผู้อำนวยการโรงเรียนท่านครุฑกาญจนาภิเษก จังหวัดนครราชสีมา
23. พศ.เชาวน์วัศ	เสนพงศ์	นายกเทศมนตรีนครราชสีมา จังหวัดเมืองนครราชสีมา
24. นายชัยอนันต์	สิทธิกุล	นายกเทศมนตรีเมืองกระบุรี จังหวัดภูเก็ต
25. นายทรงบท	คุ้มฉายา	นายกเทศมนตรีตำบลบ้านดอน อำเภอดำรง จังหวัดสุพรรณบุรี
26. ว่าที่พันตรีเพ็ญลักษณ์	อินทรจันทร์	นายกเทศมนตรีตำบลพนา จังหวัดอำนาจเจริญ
27. นายณพดล	สันติการณ	กรรมการผู้จัดการ บริษัท โตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
28. นายวุฒิก	สุริยะฉันทนานนท์	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
29. นายอารักษ์	พรประภา	กรรมการบริหาร บริษัท เอ พี อดต้า จำกัด
30. นางสาวสารี	อ่องสมทวง	เลขาธิการมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.)
31. นายชูศักดิ์	เสีสมรรถิตติ	รองกรรมการผู้จัดการอาวุโส บริษัท เจริญโภคภัณฑ์อาหาร จำกัด (มหาชน)
32. นายชินิจิ	มีทิ	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท โตเกียวมารีนประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
33. นายบัญชา	ขาวเมืองน้อย	รองกรรมการผู้จัดการอาวุโส บริษัท ซีพีเอฟ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
34. นายปิยนุตร	จารุเพ็ญ	สายธุรกิจไก่เป็ด
35. นายก่อเขตต์	จันทร์เสีลักษณ์	กรรมการผู้จัดการ บริษัท บางกอกอินดัสทรีแอลกอฮอล์ จำกัด
36. นายสำราญ	ฉัตรโก	สำนักข่าวไทยพีบีเอส
		สำนักข่าวไทยทีวีสีช่อง 3



“ครึ่งทางทศวรรษ...
กับการจัดการที่เข้มแข็ง”

Next Steps : The second half of Decade of Action for Road Safety 2015 – 2020

