

หลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร "ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน" ระดับมัธยมศึกษา



ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
จังหวัดสกลนคร



หลักสูตร
การป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร
“ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน”
ระดับมัธยมศึกษา

คณะกรรมการที่ปรึกษาหลักสูตร
ผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนคร
นายมนต์สิทธิ์ ไพศาลธนวัฒน์

รองผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนคร
นายดำรงค์ สิริวิชัย อิมวิเศษ
นายพูนศักดิ์ วาณิชวิเศษกุล
นายวิฑูรย์ นวลนุกูล

จัดทำโดย

คณะกรรมการจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่
จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ระดับมัธยมศึกษา

คำนำ

จังหวัดสกลนคร มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีสูงมาก ซึ่งเป็นปัญหาที่มีความสำคัญมากอย่างหนึ่งของจังหวัด เนื่องจากอุบัติเหตุเหล่านี้ส่งผลทำให้มีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บและพิการเพิ่มมากขึ้น ยังความสูญเสียต่อทั้งจำนวนประชากรและระบบเศรษฐกิจจังหวัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้เสียชีวิตในกลุ่มเด็ก นักเรียนและนักศึกษา นับจากระดับชั้นปฐมวัย ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับอุดมศึกษา ซึ่งจะเติบโต เป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในอนาคต จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสกลนคร พบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ๑๑,๘๔๐ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ (Admit) ๒,๓๘๒ คน และมีผู้เสียชีวิต ๒๗๐ ราย ในจำนวนผู้เสียชีวิตนี้เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน อายุ ๑๐ - ๒๔ ปี จำนวนมากถึง ๗๙ ราย คิดเป็นร้อยละ ๒๙ และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

เพื่อเป็นการป้องกัน บรรเทาหรือลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนให้ลดน้อยลง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสกลนคร โดยผู้บริหารจังหวัดสกลนคร ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย จึงเห็นชอบจัดทำหลักสูตรค่ายอบรมป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร "ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน" ระดับมัธยมศึกษาฉบับนี้ เพื่อสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนโดยใช้วิธีการอบรมปลูกฝังวินัยจราจรให้เกิดองค์ความรู้สำหรับเด็ก นักเรียนและเยาวชนระดับมัธยมศึกษา รวมทั้งนักศึกษาและประชาชนในพื้นที่จังหวัดสกลนคร

คณะกรรมการจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร
“ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ระดับมัธยมศึกษา

สิงหาคม ๒๕๖๔

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
๑ ความเป็นมาของหลักสูตร	๑
๒ หลักการของหลักสูตร	๒
๓ ความมุ่งหมายของหลักสูตร	๒
๔ โครงสร้างหลักสูตรและเนื้อหา	๒
๕ คุณสมบัติของผู้เข้ารับการอบรม	๔
๖ รูปแบบกิจกรรม	๔
๗ สื่อการอบรม	๕
๘ สถานที่ฝึกอบรม	๕
๙ การวัด/ประเมินผล	๕
๑๐ ผลที่คาดว่าจะได้รับ	๕
ค่ายอบรม การป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่สกลนคร “ทักษะคิด พิชิต อุบัติเหตุทางถนน” ระดับมัธยมศึกษา	๖
ขั้นตอนที่ ๑ การสร้างความตระหนักรู้	๗
ขั้นตอนที่ ๒ สู้ปัญหา	๑๙
ขั้นตอนที่ ๓ นำพาสู่ความปลอดภัยที่ยั่งยืน	๒๐
บรรณานุกรม	๒๒
ภาคผนวก	๒๓



หลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่สกลนคร

“ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน”

ระดับ มัธยมศึกษา

๑. ความเป็นมาของหลักสูตร

ปัจจุบันเด็กและเยาวชนจำนวนมาก มีความจำเป็นต้องเดินทางไปยังสถานศึกษาด้วยตนเอง ในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งการเดินทางด้วยการขี่รถ การโดยสารประจำทาง หรือขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งล้วนแต่มีความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนทั้งสิ้น และการเดินทางที่มีความนิยมมากและเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ก็คือขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ จากการรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พบว่า สถิติการเสียชีวิตเกิดจากอุบัติเหตุแยกตามประเภทของรถ เกิดจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๘๐ ซึ่งอยู่ในวัยเด็กและเยาวชนถึงร้อยละ ๑๕ และข้อมูลรายงานของจังหวัดสกลนคร มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีสูงมาก เป็นปัญหาของจังหวัดเนื่องจาก มีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บและพิการเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉพาะผู้เสียชีวิตในกลุ่มเด็ก นักเรียน นักศึกษา ตั้งแต่ระดับประถมศึกษา ถึงระดับอุดมศึกษา ซึ่งจะเติบโตเป็นกำลังที่สำคัญของประเทศในอนาคต จากการรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ของกลุ่มงานควบคุมโรคติดต่อ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสกลนคร ร่วมบูรณาการจัดทำหลักสูตร ๓ ฐานแล้วพบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เกิดอุบัติเหตุ ๑๑,๘๔๐ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๒,๓๘๒ คน และผู้เสียชีวิต ๒๗๐ ราย เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน อายุ ๑๐ - ๒๔ ปี จำนวน ๗๗ ราย คิดเป็นร้อยละ ๒๙ และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและปลูกฝังวินัยจราจรให้แก่เด็ก เยาวชน นักเรียน นักศึกษา รวมทั้งสร้างความตระหนักแก่ประชาชนในพื้นที่จังหวัดสกลนคร

การป้องกันและแก้ไขปัญหที่สำคัญที่สุดคือ เด็กและเยาวชน รวมถึงประชาชนทุกเพศ ทุกวัย ต้องได้รับความรู้ความเข้าใจ ปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยให้เหมาะสมกับวัย โดยผ่านการเข้าถึงกลุ่มเด็กและเยาวชนตั้งแต่วัยเด็ก และเยาวชนในหลาย ๆ ช่องทาง ซึ่งการสร้างวินัยและการมีทักษะการคิด เป็นหัวใจสำคัญที่จะช่วยสร้างเด็กให้รู้จักเคารพกฎจราจร มีวินัยในการขี่ ประกอบกับการมีทักษะการคิด รู้จักแยกแยะ สิ่งที่ไม่ควรทำ ไม่ควรทำ รู้จักคิดวิเคราะห์ถึงเหตุและผลของการขี่อย่างปลอดภัย และความเสี่ยงของการขี่ จะช่วยให้เด็ก และเยาวชนตลอดจนประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจ มีจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย เป็นภูมิคุ้มกันความเสี่ยงในการดำเนินชีวิตทั้งปัจจุบันและอนาคต

เพื่อเป็นการป้องกัน บรรเทาหรือลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนให้ลดน้อยลง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสกลนคร โดยผู้บริหารจังหวัดสกลนคร ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย จึงเห็นชอบจัดทำหลักสูตรป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” เพื่อสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนโดยใช้วิธีการอบรมปลูกฝังวินัยจราจร



ให้เกิดองค์ความรู้สำหรับเด็ก นักเรียนและเยาวชนระดับมัธยมศึกษา รวมทั้งนักศึกษาและประชาชนในพื้นที่จังหวัดสกลนคร

๒. หลักการของหลักสูตร

หลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่สกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ระดับปฐมวัย มุ่งเน้นให้นักเรียนเห็นความสำคัญของความปลอดภัยทางถนน เป็นกิจกรรมและมวลประสบการณ์ ปลุกฝังวินัยจราจรให้กับเด็กตั้งแต่เยาว์วัย สร้างวินัยที่ดี ฝึกให้เด็กมีทักษะการคิด นำไปสู่การปฏิบัติ สร้างความปลอดภัยในชีวิต โดยมีหลักการ ดังนี้

๑. ผู้เรียนได้เรียนรู้เรื่องความปลอดภัยในการขับขี่ วินัยจราจร และกฎจราจร
๒. ผู้เรียนได้เรียนรู้ผ่านกิจกรรมทั้งในและนอกห้องเรียน เน้นให้นักเรียนได้เรียนรู้ มีวินัย ตระหนักถึงความสำคัญ ความปลอดภัยในการขับขี่ และแสดงออกอย่างถูกต้อง

๓. ความมุ่งหมายของหลักสูตร

๑. เสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัย วินัยในการขับขี่ และกฎจราจร ให้แก่ผู้เรียน
๒. ส่งเสริมให้ผู้เรียนมีทักษะการคิด ตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ

๔. โครงสร้างหลักสูตรและเนื้อหา

หลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร "ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน" เป็นความพยายามในการหาแนวทางลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นปัญหาสำคัญของจังหวัดสกลนคร ซึ่งในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บและพิการจำนวนมาก และมีแนวโน้มสูงขึ้น ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเด็ก นักเรียนจากระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา จนถึงนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา เพื่อหาแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน สร้างความตระหนัก ปลุกฝังวินัยจราจรให้แก่เด็ก นักเรียน เยาวชนและนักศึกษาเหล่านี้ให้เกิดความรับผิดชอบด้านการจราจรอย่างยั่งยืน รวมไปถึงประชาชนในพื้นที่จังหวัดสกลนครด้วย จึงได้กำหนดโครงสร้างเนื้อหาการอบรมหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร "ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน" นี้ขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ที่	กิจกรรม	จำนวน (ชั่วโมง)	วิทยากร
๑	ขั้นตอนที่ ๑ ตระหนักรู้ ให้ความรู้ด้านการจราจร การป้องกัน ความปลอดภัย อันตรายและความเสียหาย กิจกรรมที่ ๑ ศึกษาบทความ “สูญ-เศร้า สู้อุปบัติคดี อุบัติเหตุ” กิจกรรมที่ ๒ บรรยาย/ให้ความรู้ ๑. ความรู้เกี่ยวกับการจราจร ด้านคน ด้านยานพาหนะ ด้านถนน และด้านสิ่งแวดล้อม ๒. การป้องกันอุบัติเหตุและป้องกันความเสี่ยงจากการจราจร ๓. ความปลอดภัยจากการจราจร ๔. อันตรายและความเสียหายที่อาจเกิดจากการจราจร	๒	ตำรวจจราจร/ ทีมวิทยากร
๒	ขั้นตอนที่ ๒ สู้ปัญหา กิจกรรมที่ ๑ ศึกษา VTR เรื่อง สิทธิกับความปลอดภัยทางถนนและเรื่อง ยกระดับสิทธิความปลอดภัยทางถนน ด้วยมาตรการองค์กร นำเสนอในงานสัมมนาระดับชาติครั้งที่ ๑๑ กิจกรรมที่ ๒ นำเสนอเสนอแนวทางเลือกเพื่อป้องกันไม่ให้ เกิดอันตรายหรือความเสียหาย ๒.๑ แนวทางป้องกันอันตรายและความเสียหายจาก การจราจรเนื่องจากคน ๒.๒ แนวทางป้องกันอันตรายและความเสียหายจาก การจราจรเนื่องจากยานพาหนะ ๒.๓ แนวทางป้องกันอันตรายและความเสียหายจาก การจราจรเนื่องจากถนน ๒.๔ แนวทางป้องกันอันตรายและความเสียหายจาก การจราจรเนื่องจากสิ่งแวดล้อม	๓	กรมป้องกันและ บรรเทา สาธารณภัย
๓	ขั้นตอนที่ ๓ นำพาสู่ความปลอดภัยที่ยั่งยืน ๑. ศึกษา VTR “ภัยเงียบ (อุบัติเหตุทางถนน)” ๒. การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทั้งในส่วนตนและ กระตุ้นให้บุคคลแวดล้อมเกิดจิตสำนึกที่ดีต่อการร่วมสร้าง	๓	ทีมวิทยากร

ที่	กิจกรรม	จำนวน (ชั่วโมง)	วิทยากร
	วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอันตรายที่เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ เน้นวินัยเชิงบวก ๑.๑ ปัจจัยด้านคน ปรับพฤติกรรม การขับรถ การใช้รถใช้ถนน การปฏิบัติตามกฎจราจร ประสบการณ์ในการขับขี่ ประสาทการรับรู้ ความตั้งใจในการขับขี่ กิจกรรมในรถ สภาวะร่างกาย เพศ อายุ ลักษณะการเดินทาง ๑.๒ ปัจจัยด้านยานพาหนะ สภาพยานพาหนะที่ปลอดภัย ๑.๓ ปัจจัยด้านถนน ปรับปรุงสภาพผิวทาง อุปกรณ์ควบคุมจราจร ไฟฟ้าส่องสว่าง สิ่งอำนวยความสะดวก แนวเส้นทางและรูปตัด รัศมีโค้ง การยกโค้ง การขยายโค้ง ระยะมองเห็น ๑.๔ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม คำนึงถึงสภาพอากาศขณะเดินทาง ๑.๕ ปัจจัยด้านนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจร ด้านผู้ขับขี่ ด้านการบังคับใช้กฎหมายของผู้ขับขี่และด้านวิศวกรรมจราจร ๓. การสร้างกลุ่ม เยาวชนแกนนำ “วัยรุ่น สกปรกปลอดภัย ใส่ใจอุบัติเหตุ” ๔. วางแผนกิจกรรมหาแนวทางที่จะช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน		

๕. คุณสมบัติของผู้เข้ารับการอบรม

นักเรียน นักศึกษา เยาวชน ที่ศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาหรือเทียบเท่า

๖. รูปแบบกิจกรรม

ค่ายอบรมระยะสั้นเรื่อง ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๘ ชั่วโมง (๑ วัน)

- กิจกรรมกลุ่ม
- การบรรยาย
- การนำเสนอ
- ฝึกปฏิบัติ

หมายเหตุ รูปแบบกิจกรรมสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม

๗. สื่อการอบรม

๑. แบบบันทึกการปฏิบัติกิจกรรมกลุ่ม
๒. แผ่นพับ
๓. ป้ายนิเทศ
๔. VTR
๕. วัสดุอุปกรณ์ของจริง
๖. กระดาษปรีฟ ปากกาเคมี สีดินสอ กระดาษ A๔

๘. สถานที่ฝึกอบรม

หอประชุม (ตามความเหมาะสม)

๙. การวัด/ประเมินผล

๑. แบบทดสอบก่อนอบรม
๒. แบบบันทึกการปฏิบัติกิจกรรมกลุ่ม
๓. แบบประเมินกิจกรรม
๔. แบบทดสอบหลังอบรมและ
๕. แบบประเมินความพึงพอใจการอบรม

๑๐. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เด็กและเยาวชนมีโอกาสแสดงความคิดเห็น ฝึกทักษะการคิดวิเคราะห์ และเกิดความรู้เห็นถึงความปลอดภัยในการขับขี่ เป็นพลังในการสร้างคนดีมีวินัย
๒. เด็กและเยาวชนมีโอกาสได้เรียนรู้กฎหมาย กฎจราจร และการช่วยเหลือปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บจากการขับขี่ เป็นพลังจิตอาสาทำความดี

๑๑. ค่าอบรม การป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่สกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ระดับมัธยมศึกษา

ตารางการอบรม “ค่ายทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน”

เวลา	กิจกรรม / สื่อ	ผู้รับผิดชอบ
๐๗.๓๐ - ๐๘.๐๐ น.	ลงทะเบียนผู้เข้ารับการอบรม	คณะกรรมการอบรม
๐๘.๐๐ - ๐๘.๓๐ น.	พิธีเปิดการฝึกอบรมและบรรยายพิเศษ	ประธานที่ประชุม
๐๘.๓๐ - ๐๙.๐๐ น.	กิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ (แบ่งกลุ่ม)	คณะกรรมการ นันทนาการ
๐๙.๐๐ - ๑๐.๓๐ น.	กิจกรรมขั้นตอนที่ 1 ตระหนักรู้ สร้างความตระหนักรู้ด้านการจราจร บทความ/บรรยาย กิจกรรมที่ 2 บรรยาย/ให้ความรู้ การตรวจสอบความรู้ของตนเองด้านวินัยจราจร	ตำรวจจราจร/ คณะกรรมการอบรม คณะกรรมการอบรม
๑๐.๓๐ - ๑๑.๐๐ น.	นำเสนอ “สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ”	
๑๑.๐๐ - ๑๒.๐๐ น.	ขั้นตอนที่ ๒ สู้ปัญหา กิจกรรมที่ ๑ ศึกษา VTR เรื่อง สิทธิกับความปลอดภัยทางถนนและเรื่อง ยกระดับสิทธิความปลอดภัยทางถนน กิจกรรมที่ ๒ นำเสนอแนวทางเลือกเพื่อป้องกันไม่ให้เกิด อันตรายหรือความเสียหาย	ปภ./คณะกรรมการ อบรม
๑๒.๐๐ - ๑๓.๐๐ น.	พักรับประทานอาหาร และกิจกรรมยามว่าง	คณะกรรมการอบรม
๑๓.๐๐ - ๑๔.๓๐ น.	ขั้นตอนที่ ๓ นำไปสู่ความปลอดภัยที่ยั่งยืน กิจกรรมที่ ๑ ศึกษา VTR “ภัยเงียบ (อุบัติเหตุทางถนน)” กิจกรรมที่ ๒ การสร้างกลุ่มเยาวชนแกนนำ “วัยรุ่น สกลปลอดภัย ใส่ใจอุบัติเหตุ” กิจกรรมที่ ๓ วางแผนกิจกรรมหาแนวทางที่จะช่วยลด อุบัติเหตุบนท้องถนน	ปภ./คณะกรรมการ อบรม
๑๔.๓๐ - ๑๕.๐๐ น.	การนำเสนอ	
๑๕.๐๐ - ๑๖.๐๐ น.	จำลองการใช้ถนน การสอบใบขับขี่ และการขับขี่ปลอดภัย	ตำรวจจราจร/ คณะกรรมการอบรม
๑๖.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.	ประเมินความพึงพอใจในการอบรม มอบเกียรติบัตรและปิดการประชุม	คณะกรรมการอบรม

หมายเหตุ กิจกรรมสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม

กิจกรรมและเนื้อหาการอบรม

ขั้นตอนที่ ๑ ตระหนักรู้

กิจกรรมที่ ๑ บทความ สูญ-เศร้า สู่ข้อปฏิบัติคดีอุบัติเหตุ



๒๐ มิ.ย. ๒๕๖๔ ๒๑๒ แผนงาน : ศวปถ.& มนป.

เป็นเหตุการณ์ที่ไม่ควรหยุดแค่ความเศร้า แต่ควรผลักดันสู่การเปลี่ยนแปลงสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน
ทุกคน

เหตุการณ์รถยนต์ BMW Z๔ เสียหลักพุ่งข้ามเกาะกลางถนนชนกับรถยนต์อีกคัน บริเวณทางลง
เขาค้อ จ.เพชรบูรณ์ ทำให้มีผู้เสียชีวิต ๓ คน บาดเจ็บ ๑ คน

สภาพการณ์ที่พบความเสียหายรุนแรงถูกวิพากษ์วิจารณ์หนักขึ้นเมื่อมีภาพจากกล้องหน้ารถคันอื่นปรากฏให้เห็นความเร็วและลักษณะการขับขี่ที่อันตรายทั้งที่มีฝนตก ย้อนไปถึงการไล่ฟัดของหญิงสาวในรถคู่กรณีที่ส่งเสียงเชียร์ให้ใช้ความเร็วระหว่างเดินทาง

ท่ามกลางความสูญเสียที่เกิดขึ้น เพื่อไม่ให้สูญเสียเปล่า นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มองว่าอุบัติเหตุรุนแรงครั้งนี้ควรนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง “เชิงระบบ” ให้มีข้อกำหนดพื้นฐานเกี่ยวกับการเก็บข้อมูลในที่เกิดเหตุ โดยเฉพาะการตรวจสอบความเร็วที่เป็นหลักฐานสำคัญในคดีอุบัติเหตุ แต่ที่ผ่านมาระบบการเก็บข้อมูลเหล่านี้ยังไม่รัดกุม ส่วนหนึ่งมาจากไม่ได้ระบุเป็นข้อปฏิบัติชัดเจนกับเจ้าหน้าที่ เช่น หากมีกล้องหน้ารถระบบการหลังเกิดเหตุต้องกำหนดชัดเจนว่าผู้ใดมีหน้าที่ต้องเก็บซิมการ์ดกล้อง หากมีกล้องหน้ารถต้องเอามาประกอบหลักฐานด้วย

อย่างไรก็ตาม รถยนต์รุ่นใหม่ส่วนใหญ่มีการติดตั้งอุปกรณ์ Event Data Recorder หรือ EDR บริเวณพวงมาลัยรถ ซึ่งเป็นอุปกรณ์คล้ายกล่องดำทำหน้าที่บันทึกข้อมูลสำคัญอย่างการใช้ความเร็วรถการทำงานของถุงลมนิรภัย สามารถใช้เป็นข้อมูลวิทยาศาสตร์เพื่อยืนยันความเร็วขณะชนที่แม่นยำกว่าเข็มไมล์ ซึ่งไม่สะท้อนความเร็วที่แท้จริงจังหวะการชน

การตรวจอุปกรณ์เหล่านี้ถือเป็น “ตัวช่วย” หาข้อยุติที่เป็นวิทยาศาสตร์ ซึ่งควรใช้เป็นอุปกรณ์พื้นฐานตรวจสอบความเร็ว แต่เนื่องจากเป็นอุปกรณ์ที่บริษัทรถใช้ประโยชน์เป็นหลักและไม่สามารถถอดเองได้ ดังนั้น ควรกำหนดเพิ่มเติมกรณีรถที่มี EDR บริษัทต้องให้ความร่วมมือถอดอุปกรณ์ใช้ประมวลผลไม่สามารถอ้างเป็นข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อเลี่ยงการเปิดเผยได้

“เมื่อเกิดเหตุ EDR คือตัวช่วยให้ความเร็วมีข้อยุติเป็นวิทยาศาสตร์ และยังส่งผลกระทบกับการดำเนินคดีอาญาที่อาจคลุมเครือ ให้สามารถใช้พินิจเรื่องการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดหรือไม่ได้”

ผู้จัดการ ศวปถ. ให้ความเห็นเพิ่มเติมถึงการตรวจสอบความเร็วว่าสำคัญมากในคดีอุบัติเหตุ เพราะไม่เพียงพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีอาญา แต่ยังส่งผลถึง “การฟ้องแพ่ง” ของผู้เสียหายอาจลำบากมากขึ้นหากไม่สามารถพิสูจน์ได้ชัดเจนว่าเป็นการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด หรือประมาทจริง ๆ ยิ่งอุบัติเหตุที่คู่กรณีเสียชีวิตต้องอาศัยคดีอาญาหลักเพื่อฟ้องแพ่งเรียกความรับผิดชอบเพิ่มเติมนอกเหนือการเยียวยาจากระบบประกันปกติ

“การฟ้องแพ่งส่วนใหญ่ศาลจะยึดคดีอาญาเป็นหลัก เช่น คดีอาญาสรุปเป็นคดีประมาท ไม่ได้ซับซ้อน ตรึงฟ้องแพ่งลำบากเพราะกลายเป็นเหตุสุดวิสัย จุดสำคัญในคดีอาญาแม้คู่กรณีเสียชีวิต แต่หากสรุปว่าเป็นการขับเร็วเกินกฎหมายกำหนดจะเป็นช่องทางให้การฟ้องแพ่งมีน้ำหนักมากขึ้น”

การฟ้องแพ่งมีอีกจุดน่าสนใจเพราะจะเป็นช่องให้พนักงานสอบสวนโยกความรับผิดชอบในลักษณะห่วงโซ่แม้คู่กรณีเสียชีวิต แต่ความรับผิดชอบอาจเป็นครอบครัวหรือผู้เกี่ยวข้องได้บางกรณี ยกตัวอย่าง กรณีอุบัติเหตุแพรวา แม็คคดียุติที่ความผิดซับซ้อนประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นเสียชีวิต แต่เมื่อฟ้องแพ่งก็เริ่มโยกความรับผิดชอบไปถึงผู้ปกครองและเจ้าของรถ

“ซึ่งเลย” ประโยคผ่านไลฟ์ขณะนั่งในรถคันก่อเหตุเข้าข่ายยุ่งหรือไม่ เป็นอีกประเด็นที่อยากเห็นความพยายามจัดการเพื่อให้สังคมตระหนักว่าเป็นเรื่องไม่ควรและสามารถเชื่อมโยงความผิดได้ แม้การยุ่งไม่ได้ส่งผลให้เกิดเหตุในทันที แต่ในเชิงระบบอยากให้การทาคดีครั้งนี้ส่งสัญญาณให้สาธารณชนรู้ว่าควรระมัดระวังและมีสติ

ทุกวันนี้การพิสูจน์หลักฐานที่โซเชียลช่วยกันถามหา ถือเป็นเรื่องดีที่สังคมออกมาช่วยกัน แต่หากมองเชิงระบบแบบถอดบทเรียนคือ ทำอย่างไรให้การสูญเสียบนท้องถนนมีการพิสูจน์หลักฐานที่เป็นวิทยาศาสตร์ชัดเจน ซึ่งบางครั้งอาจต้องมีตัวช่วยให้ฝั่งผู้สูญเสียเห็นช่องทางที่นำไปสู่การพิสูจน์ได้

ในความสูญเสียกรณีใหญ่ๆ ต้องทำให้สังคมได้การเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้นด้วย

ที่มา :

<https://www.dailynews.co.th/article/๘๕๐๘๘๘?fbclid=IwARocY๒ZpOD๓fiil๒jXA๓๒bk๑KA๘rTwieufMC&hzUVpRCGQJDv๙js๘z๔eiOwZc>

กิจกรรมที่ ๒ บรรยาย/ให้ความรู้

๑. ความรู้เกี่ยวกับการจราจร ด้านคน ด้านยานพาหนะ ด้านถนน และด้านสิ่งแวดล้อม

การจราจรทางบกมีความสำคัญมากต่อการเดินทาง ทั้งเพื่อการเดินทางโดยบุคคลและการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะในส่วนของการจราจรทางถนน ทั้งนี้เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ปริมาณรถบนถนนยิ่งเพิ่มปริมาณตามความจำเป็นของการขนส่งสินค้าและการเดินทาง ซึ่งยอดจดทะเบียนรถยนต์มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุกปีเช่นเดียวกันจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถที่ระบบถนนหนทางยังไม่สามารถสร้างเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้ทัน ดังนั้นสิ่งที่ตามมาคือ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่มากขึ้น

จังหวัดสกลนครมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีสูงมาก เป็นปัญหาของจังหวัดเนื่องจากมีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บและพิการเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉพาะผู้เสียชีวิตในกลุ่มเด็ก นักเรียน นักศึกษา ระดับประถมศึกษาถึงระดับอุดมศึกษา ซึ่งจะเติบโตเป็นกำลังที่สำคัญของประเทศในอนาคต จากการรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มงานควบคุมโรคติดต่อ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสกลนคร ร่วมบูรณาการจัดทำหลักสูตร ๓ ฐานแล้วพบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เกิดอุบัติเหตุ ๑๑,๘๔๐ ครั้ง ผู้บาดเจ็บ



(Admit) ๒,๓๘๒ คน และผู้เสียชีวิต ๒๗๐ รายเป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน อายุ ๑๐ - ๒๔ ปี จำนวน ๗๙ ราย คิดเป็นร้อยละ ๒๙ และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และปลูกฝังวินัยจราจรให้แก่เด็ก เยาวชน นักเรียน นักศึกษารวมทั้งสร้างความตระหนักแก่ประชาชนในพื้นที่จังหวัดสกลนคร ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสกลนคร โดยผู้บริหารจังหวัดสกลนคร ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย เห็นชอบจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร "ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน" ขึ้น ดังนี้

๑.๑ กฎการจราจรทางบก

กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในถนน ซึ่งผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกคนต้องรู้และปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรอย่างเคร่งครัดและผู้เดินเท้าก็ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรของคนเดินเท้า

ในสังคมปัจจุบันนี้วิทยาการต่าง ๆ ก้าวหน้าไปมาก การคมนาคมสะดวกขึ้น ในสมัยโบราณจะเดินทางไปไหนก็อาศัยการเดินทาง ถ้าเดินทางไปในระยะทางไกลก็จะใช้สัตว์เป็นพาหนะ เช่น ช้าง ม้า ฯลฯ แต่ในปัจจุบันนี้จะเห็นว่าการคมนาคมรวดเร็วทั้งทางบก ทางเรือและทางอากาศ โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก มีรถยนต์ประเภทต่าง ๆ เป็นพาหนะจำนวนมากขึ้นตามฐานะเศรษฐกิจของพลเมือง ดังนั้นจึงมีกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกขึ้นมาเป็นหลักเพื่อควบคุมการใช้เส้นทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า คนจูงหรือหรือไล่ต้อนสัตว์ ให้ปฏิบัติตามหลักของกฎหมาย เพื่อสงวนไว้ซึ่งชีวิตและทรัพย์สินของบุคคล เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม วัตถุประสงค์สำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ คือ ต้องการควบคุมการใช้รถใช้ถนนให้เป็นระเบียบเรียบร้อย

๑.๒ สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

สัญญาณจราจร หมายถึง สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีดหรือด้วยวิธีอื่น สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนจูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น เครื่องหมายจราจร หมายถึง เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชีหรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

๑.๓ การปฏิบัติตามกฎจราจร

๑.๓.๑ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

๑.๓.๑.๑ สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุด เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลยเส้นให้หยุดไปแล้วให้เลยไปได้

๑.๓.๑.๒ สัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ

๑.๓.๑.๓ สัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น



๑.๓.๑.๔ สัญญาณจราจรไฟสีแดง แสดงพร้อมกับลูกศรสีเขียวให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ ในการใช้ทางตามทีลูกศรชี้ ผู้ขับขี่ต้องใช้เส้นทางด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้าม หรือผู้ขับขี่ที่มาทางขวาก่อน

๑.๓.๑.๕ สัญญาณจราจรไฟกะพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใด และเปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้หยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วย ความระมัดระวัง

๑.๓.๑.๖ สัญญาณจราจรไฟกะพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วรถลง และผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง ผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไป ต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ที่จะเลี้ยวรถ ต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าว จะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

๑.๓.๒ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

๑.๓.๒.๑ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้า ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

๑.๓.๒.๒ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับผ่านไปได้

๑.๓.๒.๓ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

๑.๓.๒.๔ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น โบกไปด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

๑.๓.๒.๕ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ การหยุดรถให้หยุดหลังเส้นให้หยุด ในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้หยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่า ๓ เมตร



๑.๓.๓ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

๑.๓.๓.๑ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

๑.๓.๓.๒ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้

๑.๓.๔ การปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยาน นักเรียนที่อยู่ต่างจังหวัดบางคน จะขี่รถจักรยานไปโรงเรียน หรือผู้ที่อยู่ในกรุงเทพฯ บางคนก็ขี่รถจักรยานในระยะทางใกล้ๆ ฉะนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องรู้ข้อปฏิบัติของผู้ขับขี่รถจักรยานดังนี้

๑.๓.๔.๑ ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขี่ในทางนั้น

๑.๓.๔.๒ รถจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องจัดให้มี

๑) กระดังที่ให้สัญญาณได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร

๒) เครื่องห้ามล้อที่ใช้การได้ดี เมื่อใช้สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้

ทันที

๓) โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาวไม่น้อยกว่า ๑ ดวง ที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหน้า เห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า ๑๕ เมตร และอยู่ในระดับต่ำกว่าสายตาของผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมา

๔) โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่า ๑ ดวง ที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหลังหรือวัตถุสะท้อนแสงสีแดงแทน ซึ่งเมื่อถูกไฟส่องให้มีแสงสะท้อน

๑.๓.๕ ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขี่ให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ไหล่ทางหรือทางที่จัดทำสำหรับรถจักรยานให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ต้องขี่ชิดรถจักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น

๑.๓.๖ ในทางเดินรถไหล่ทางหรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานปฏิบัติดังนี้

๑) ขี่รถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

๒) ขี่รถโดยไม่จับคันบังคับรถ

๓) ขี่ขนานกันเกินสอง เว้นแต่ขี่ในทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน

๔) ขี่โดยนั่งบนที่อื่นอันมิใช่ที่นั่งที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ



๕) ขับโดยบรรทุกบุคคลอื่น เว้นแต่รถจักรยานสามล้อสำหรับบรรทุกคน
ที่นั่งตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

๖) บรรทุกหรือถือสิ่งของ หีบห่อ หรือของใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวาง
การจับคันบังคับรถหรืออันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

๗) เกาะหรือพวงรออื่นที่กำลังแล่นอยู่

๑.๔ การปฏิบัติตามกฎจราจรของคนเดินเท้า

คนไทยทุกคนต้องรู้การปฏิบัติตามกฎจราจรของคนเดินเท้า คงไม่มีใครปฏิเสธว่าไม่เคย
เดินข้ามถนนหรือไม่เคยเดินบนถนน โดยเฉพาะนักเรียนจะต้องเดินทางไปโรงเรียนทุกวัน จะต้องรู้ข้อ
ปฏิบัติตามกฎจราจรของคนเดินเท้าดังนี้

๑. ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือ
ไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน

๒. ภายในระยะไม่เกิน ๑๐๐ เมตรนับจากทางข้าม ห้ามคนเดินเท้าข้ามนอกทางข้าม

๓. คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคน
เดินเท้า ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ดังต่อไปนี้

๑) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ไม่ว่าจะมียูหรือข้อความเป็นการห้ามมิให้คน
เดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือ
ในเขตปลอดภัย เว้นแต่ทางใดที่ไม่มีทางเท้าให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง

๒) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมียูหรือข้อความเป็นการอนุญาตให้
คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้

๓) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกะพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยัง
ไม่ได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดิน
รถ ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

๔) คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้าม หรือทางร่วมทางแยก
ที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทาง ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

๑) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านของทาง ให้คนเดินเท้าข้าม
ทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม

๒) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทาง ห้ามคนเดินเท้า
ข้ามทางเดินรถด้านนั้น

๓) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพันกะพริบทางด้านใดของทางให้คนเดิน
เท้าที่ยังไม่ได้ข้ามทางเดินรถ หยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลัง
ข้ามทางเดินรถอยู่ในทางข้ามให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว



๔. ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่

๑) เป็นแถวทหารหรือตำรวจที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน

๒) แถวหรือขบวนแห่ หรือขบวนใด ๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

๑.๕ ประโยชน์ของการปฏิบัติตามกฎจราจร

๑. ทำให้การจราจรบนท้องถนนไม่ติดขัด เมื่อทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดในการขับขี่ยานพาหนะแต่ละคนก็ขับขี่ไปตามเส้นทางของตน ตามกันข้าม ถ้ามีบางคนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรก็อาจจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้

๒. การปฏิบัติตามกฎจราจรจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่จะนำมาซึ่งความสูญเสียในชีวิตร่างกาย ทรัพย์สินของประชาชนและประเทศชาติในปัจจุบันนี้ยังมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอยู่เสมอ จะเห็นได้จากข่าวอุบัติเหตุตามท้องถนนสายต่าง ๆ ทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด นักเรียนเป็นผู้หนึ่งจะมีส่วนช่วยรณรงค์ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

๒. การป้องกันอุบัติเหตุและป้องกันความเสี่ยงจากการจราจร

แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการเกิดอุบัติเหตุจราจร

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุ คือ ภัยที่เกิดจากการขาดความสำนึกของความปลอดภัยที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำ แต่อาจกระทำโดยประมาทเลินเล่อ ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม รีบร้อน เหน็ดเหนื่อยและง่วงนอน

๒.๑ ประเภทของอุบัติเหตุ แบ่งเป็น ๔ ประเภท คือ

๒.๑.๑ อุบัติเหตุจากการจราจร (Traffic Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรทั้งทางบกทางน้ำ ทางอากาศ

๒.๑.๒ อุบัติเหตุจากการทำงาน (Occupational Accidents) ทั้งในโรงงานและนอกโรงงาน เช่นการก่อสร้าง การประกอบอาชีพเกษตรกรรม และการประกอบอาชีพอื่น ๆ

๒.๑.๓ อุบัติเหตุในบ้าน (Home Accidents) เช่น พลัดตกหกล้ม ถูกมีดบาด ปีนล้นไฟฟ้า ดูดก๊าซหุงต้มระเบิด ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก เป็นต้น

๒.๑.๔ อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (Public Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุในที่สาธารณะ ในโรงเรียนจากการเล่นกีฬาและนันทนาการ โรงมหรสพ สถานเริงรมย์ สวนสาธารณะ รวมทั้งอค์คิภัย

อุบัติเหตุจากการจราจร (Traffic Accidents) เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะทุกชนิดในท้องถนน ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้ยานพาหนะ ผู้เดินเท้าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร เกิดจากสาเหตุ ๒ ประการ คือ

๑. ความบกพร่องของคน หรือผู้ใช้ทาง ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ ๘๕ โดยพบว่า



๑.๑ ผู้ขับขี่ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญที่สุด และมีปัญหาในการแก้ไขพฤติกรรมให้ปลอดภัยได้ยากมาก สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับขี่ด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ขาดความชำนาญในการขับขี่ มีความผิดปกติทางด้านร่างกายและจิตใจ ขาดความรู้ในเรื่องกฎแห่งความปลอดภัย เมาสุรา และเสพยาบ้า เป็นต้น

๑.๒ คนโดยสารและคนเดินเท้า ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขาดความระมัดระวังไม่ข้ามถนนตรงทางข้าม หรือสะพานลอย ไม่ข้ามถนนเมื่อรถติดไฟแดง ห้อยโหนหรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกนอกตัวรถ

๒. สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๑๕ สาเหตุจากสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ สภาพของถนนขรุขระบกร่อง สภาพของถนนไม่มีมาตรฐานสภาพดินฟ้าอากาศมีทัศนวิสัยไม่ดี กฎระเบียบของการจราจรที่ใช้อยู่ไม่ชัดเจน และไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบัน

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน พบว่า มีปัจจัยที่สำคัญ ๔ ประการ คือ ๑) ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ๒) ปัจจัยด้านยานพาหนะ ๓) ปัจจัยด้านถนน และ ๔) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง อาจมีสาเหตุมาจากปัจจัยเดียว หรือจากหลายปัจจัยเกิดขึ้นร่วมกันโดยมีรายละเอียดของแต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้

๑. ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ เนื่องจากผู้ขับขี่ (Driver) เป็นตัวการที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับ และควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งการบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ

๒. ปัจจัยด้านยานพาหนะ ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกร่อง ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งานตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน อาจจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้

๓. ปัจจัยด้านถนน ถนนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบการจราจร หากถนนมีการออกแบบที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม หรือมีสภาพชำรุดบกร่อง ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีอาจจะเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้

๔. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม สิ่งแวดล้อมหรือสภาพแวดล้อมของถนน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมของถนน อาจแยกได้เป็น ๓ ประเด็น ดังนี้ อุปสรรคทางธรรมชาติ อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน และสิ่งกีดขวางบนช่องจราจร

การป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติเหตุเกิดจากการขาดความสมดุลระหว่างความสัมพันธ์ของคนและสิ่งแวดล้อมเนื่องจากคนไม่มีความสามารถปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อม พฤติกรรมของคนจึงเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุร้อยละ ๙๐ ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนให้เป็นพฤติกรรมที่ปลอดภัยควรเน้นการเปลี่ยนแปลงแนวความคิดและเจตคติและปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อมให้ปลอดภัยด้วยในขณะเดียวกันสิ่งสำคัญที่สุดของมาตรการป้องกันอุบัติเหตุคือ แนวความคิดที่ถูกต้องของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการ



ดำเนินงานในการจัดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุเป็นอันดับแรก แนวความคิดที่ถูกต้องคือ อุบัติเหตุป้องกันได้

มาตรการสากลที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ประกอบด้วยมาตรการหลัก ๓ ประการ (วิจิตร บุญยะโทตระ) ได้กล่าวว่า คือ

๑. มาตรการทางการศึกษาและอบรม (Education and Training) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้น ตั้งแต่เด็กเล็กจนถึงประชาชนทั่วไป มีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้ และเกิดจิตสำนึกของความปลอดภัยความหมายและวิธีการให้การศึกษาและอบรม ไม่เพียงแต่ให้ความรู้และความเข้าใจในปัญหาแต่จะต้องปลูกฝังจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety Consciousness) ปลูกฝังความมีระเบียบวินัย(Discipline) ในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย ไม่เพียงนำความรู้เพื่อใช้ประโยชน์แก่ตนเอง ครอบครัว และสังคมเท่านั้น แต่จะต้องถ่ายทอดได้ ปฏิบัติได้ถูกต้องในชีวิตจริงการฝึกอบรมจึงเหมาะสมในมาตรการนี้ โดยแบ่งเป็น ๒ วิธี

๑.๑ Direct Method การจัดการให้ความรู้ในชั้นเรียน สวนจราจร โรงเรียนสำหรับอบรมผู้กระทำความผิด มีช่วงเวลาที่กำหนด เช่น ใน ๓ – ๖ วันๆ ละ ๑ ชม. (Traffic Garden)

๑.๒ Indirect Method การจัดการให้ความรู้ ปลูกฝังค่านิยม ธรรมะค่านอกห้องเรียนโดยใช้สื่อ (Media)

๒. มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัย รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจสภาพรถ การสอบใบขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย และการใช้เข็มขัดนิรภัย

๓. มาตรการทางวิศวกรรมจราจร (Engineering) การปรับปรุงแก้ไขทางด้านวิศวกรรม โดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และใช้วิธีทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไขทั้งสภาพของถนน สิ่งแวดล้อมของถนน และการปรับปรุงยานพาหนะการปรับปรุงและแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจร เป็นแนวทางการแก้จากสาเหตุแท้จริงของอุบัติเหตุ เกี่ยวกับวิศวกรรมจราจร แบ่งเป็น ๒ ลักษณะ

๓.๑ การปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อม ตามลักษณะของทาง โดยมีแนวทางจากประเทศอังกฤษ ดังนี้ ปรับปรุงสัญญาณไฟ (Traffic Signals) เช่นติดตั้งสัญญาณไฟ การให้แสงสว่าง (Lighting) บริเวณสัญญาณ เครื่องหมายจราจร ทางข้าม ทางม้าลาย ทางโค้ง ปรับปรุงทางสำหรับคนเดินเท้า เช่น สร้างเกาะกลางถนน รั้วริมถนน ทางม้าลาย สะพานลอยหรืออุโมงค์ การห้ามจอดรถ (Parking Restriction) การจัดช่องทางเดินรถ (Vehicle Canalization) โดยการทาเครื่องหมายที่ถนนเส้นคู่ ลูกศร ปรับปรุงป้ายจราจร (Signing) ปรับปรุงผิวจราจร (Carriageway Surface) โดยการปรับปรุง ซ่อมแซม เพิ่มความฝืด ตีเส้นขาวที่ขอบทาง ทาสีบนถนนผิวจราจรเพื่อควบคุมความเร็ว (speed control) และการจัดการอื่น ๆ เช่น การทาสีผิวถนน เดิมรถทางเดียว ทาเกาะกลางถนนยาวตลอด



๓.๒ การปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมตามลักษณะการชน โดยมีประเทศสหรัฐอเมริกาและออสเตรเลีย เป็นตัวอย่าง ปรับปรุงด้านกายภาพ (physical facilities) ทางวิศวกรรมจราจร (traffic engineering) การควบคุมจราจร (traffic control) อย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้ง ๓ อย่างประกอบกัน เช่น ในกรณีชนคนเดินเท้า ควรปรับปรุงติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับ คนข้ามจัดให้มีทางม้าลาย สร้างรั้วริมถนน สร้างเกาะกลางถนนยาวตลอด สร้างสะพานข้าม หรืออุโมงค์จากัดความเร็ว ถ้าชนกลางคืนให้ปรับปรุงไฟถนน

๓. ความปลอดภัยจากการจราจร

องค์การอนามัยโลก (องค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทย, ๒๕๕๘) รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๘ (Global Status Report on Road Safety ๒๐๑๕) เสนอแนะ ๓ แนวทาง สำหรับประเทศไทย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายความปลอดภัยจากการจราจร ดังนี้

๑. การจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะด้านอุบัติเหตุทางถนน ในสถาบัน สานักหรือกรม ที่มีงบประมาณประจำ ปี มีแผนยุทธศาสตร์ครอบคลุมการทำงาน ตลอดทั้งปี และมีบุคลากรมืออาชีพที่เชี่ยวชาญ เพื่อผลักดันกฎหมายและสะท้อนข้อมูล ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒. การปรับปรุงกฎหมาย และเพิ่มการบังคับใช้กฎหมายให้มากขึ้น โดยเฉพาะเรื่องความเร็ว ควรกำหนดความเร็วในเขตเมืองไม่เกิน ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่หน้าใหม่หรือเยาวชนที่ ๒๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ มีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในทุกอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่รุนแรง และกำหนดให้มีการคาดเข็มขัดนิรภัยในแถวหลังของรถยนต์

๓. การเพิ่มมาตรฐานยานพาหนะและถนน ในระดับสากล โดยรถยนต์ทุกคันต้องผ่านการทดสอบคุณภาพ และสมรรถนะความแข็งแรง จากศูนย์ทดสอบที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อให้ผู้ใช้รถและผู้โดยสารมีความปลอดภัย

๔. อันตรายและความเสียหายที่อาจเกิดจากการจราจร

ความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมีการจำแนกไว้ดังนี้

๑. การสูญเสียทางกาย (Human Loss) หมายถึง ผู้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต (Death) และผู้บาดเจ็บ (Injury)

๒. ความสูญเสียทางจิตและสังคม (Psychological and Social Loss) เป็นความสูญเสียที่ไม่อาจเห็นได้ด้วยตา เพราะเป็นนามธรรมขึ้นอยู่กับความคิด ความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุหรือของสังคมนั้น ๆ ได้แก่ ความเจ็บป่วย ความเสียใจ ความเป็นทุกข์ ความหวาดกลัว การเสียชีวิต การเสียชีวิตจิตเพื่อน การถูกตัดออกจากสังคม และการถูกทอดทิ้งให้โดดเดี่ยว เป็นต้น ความสูญเสียเหล่านี้ไม่อาจทดแทนได้ด้วยเงินและยังเป็นผลให้ไม่อาจทำงาน หรือดำรงชีวิตได้ตามปกติอีกด้วย



๓. ความสูญเสียทางเศรษฐกิจของชาติ (Economic Loss) ซึ่งได้มีการประเมินออกมาเป็นจำนวนเงินหลายพันล้านบาท นอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในแต่ละครั้ง ทำให้เสียเวลาฟ้องร้องเป็นคดีความ เสียเวลาในการทำงาน เสียรายได้ รวมทั้งเป็นผลให้การจราจรติดขัดด้วย

กรมทางหลวง (๒๕๕๐) จำแนกความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนไว้ ๓ กลุ่มใหญ่ ดังนี้

๑. ความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ ประกอบด้วย ๓ ส่วนย่อย คือ

๑.๑ ความสูญเสียด้านค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล (Medical Costs) เป็นการศึกษาต้นทุนค่าใช้จ่าย ในกระบวนการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล (Hospital Care) ประกอบด้วย หน่วยแรกที่รับผู้บาดเจ็บ (ห้องอุบัติเหตุฉุกเฉิน) และหน่วยรับผู้บาดเจ็บไว้รักษา (ห้องผ่าตัด แผนกผู้ป่วยหนัก แผนกผู้ป่วยใน) รวมไปถึงกรณีผู้บาดเจ็บที่เสียชีวิตในโรงพยาบาล โดยต้นทุนค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาลแต่ละส่วนต่าง ๆ ภายในโรงพยาบาล หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ผู้ป่วยต้องจ่ายในการมารับบริการหรือค่ารักษาที่ทางโรงพยาบาลเก็บได้จากผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน

๑.๒ ความสูญเสียด้านค่าการสูญเสียความสามารถในการผลิต (Loss of Productivity Costs) เป็นความสูญเสียที่เกิดขึ้นของผู้เสียชีวิตหรือผู้ได้รับบาดเจ็บ จากการขาดงานหรือหยุดงานของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน รวมถึงผู้ดูแลผู้บาดเจ็บหรือผู้พิการ ส่งผลให้เกิดความสูญเสียรายได้จากการทำงานหรือการผลิตงาน

๑.๓ ความสูญเสียทางด้านจิตใจ (Loss of Quality of Life) เป็นความสูญเสียซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความเจ็บปวด และความทุกข์ทรมาน จากอุบัติเหตุจราจรทางถนนของผู้ประสบอุบัติเหตุและครอบครัว สืบเนื่องจากความเจ็บปวด ความเศร้าโศก และความทุกข์ทรมาน โดยบวกความสูญเสียเพิ่มเข้าไปกับความสูญเสีย เนื่องจากการตาย และบาดเจ็บ

๒. ความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เสียหาย ประกอบด้วย ๒ ส่วนย่อย คือ

๒.๑ ความสูญเสียด้านค่าใช้จ่ายจากยานพาหนะที่เสียหาย เป็นค่าซ่อมแซมยานพาหนะที่เสียหายจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยค่าความสูญเสียนั้นจะแตกต่างกันไปตามความรุนแรง

๒.๒ ความสูญเสียด้านค่าใช้จ่ายจากทรัพย์สินอื่นที่เสียหาย เป็นค่าความเสียหายของทรัพย์สินอื่น นอกเหนือจากยานพาหนะที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยพิจารณาเฉพาะทรัพย์สินของทางราชการเท่านั้น

๓. ความสูญเสียทั่วไปประกอบด้วย ๒ ส่วนย่อย คือ

๓.๑ ความสูญเสียด้านค่าใช้จ่ายจากประกันภัย (Insurance Administration Costs) เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยในฐานะผู้รับประกันภัย เพื่อรับเสี่ยงภัยแทนให้อีกฝ่าย ที่เรียกว่า ผู้เอาประกันภัย โดยจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยจ่ายให้กับผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน



๓.๒ ความสูญเสียด้านค่าใช้จ่ายจากกระบวนการทางคดี เป็นต้นทุนค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานจัดการอุบัติเหตุจราจรทางถนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องเริ่มจากหน่วยวิทยสื่อสารงานจราจร งานสอบสวนและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนที่ ๒ สู้ปัญหา

กิจกรรมที่ ๑. ศึกษา VTR ถอดบทเรียน สืบค้นกับความปลอดภัยทางถนนและเรื่องยกระดับสิทธิความปลอดภัยทางถนน ด้วยมาตรการองค์กร นำเสนอในงานสัมมนาระดับชาติครั้งที่ ๑๑



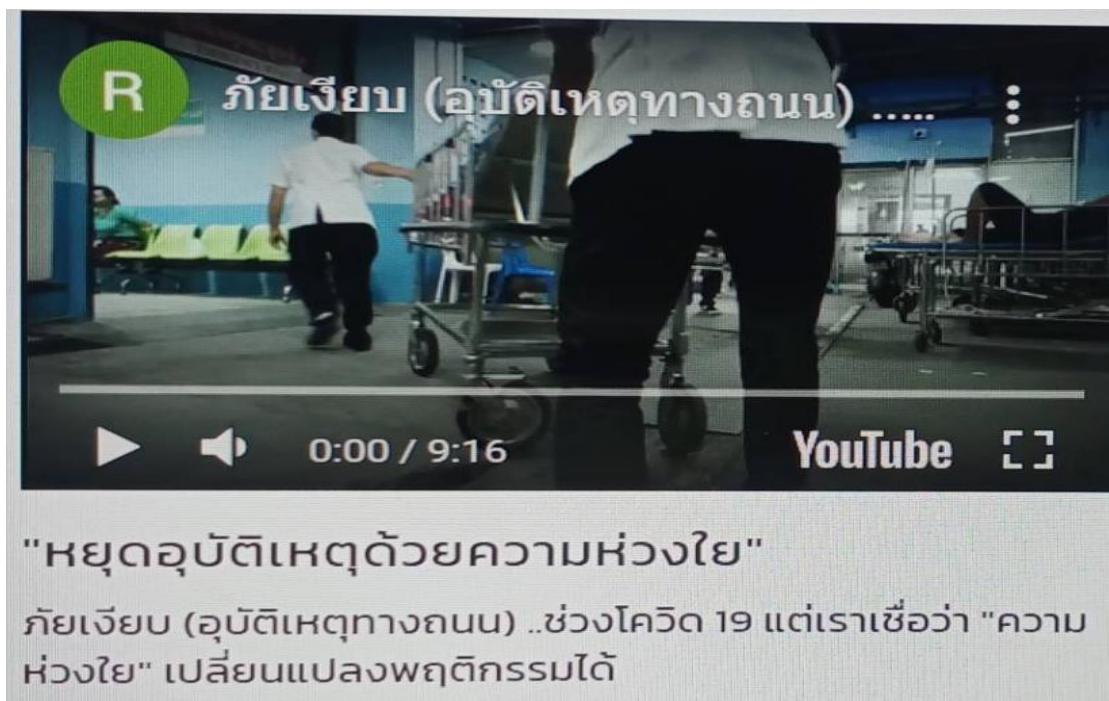


กิจกรรมที่ ๒. เสนอแนวทางเลือกเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอันตรายหรือความเสียหาย

- ๒.๑ แนวทางป้องกันอันตรายและความเสียหายจากการจราจรเนื่องจากคน
- ๒.๒ แนวทางป้องกันอันตรายและความเสียหายจากการจราจรเนื่องจากยานพาหนะ
- ๒.๓ แนวทางป้องกันอันตรายและความเสียหายจากการจราจรเนื่องจากถนน
- ๒.๔ แนวทางป้องกันอันตรายและความเสียหายจากการจราจรเนื่องจากสิ่งแวดล้อม

ขั้นตอนที่ ๓ นำไปสู่ความปลอดภัยที่ยั่งยืน

๑. ศึกษา VTR “ภัยเงียบ (อุบัติเหตุทางถนน)”



กิจกรรมที่ ๒ ระดมพลังสมอง

๑. การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทั้งในส่วนตนและกระตุ้นให้บุคคลแวดล้อมเกิดจิตสำนึกที่ดีต่อการร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอันตรายที่เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ เน้นวินัยเชิงบวก



๑.๑ ปัจจัยด้านคน ปรับพฤติกรรมการขับรถ การใช้รถใช้ถนน การปฏิบัติตามกฎจราจร ประสิทธิภาพในการขับขี่ ประสิทธิภาพการรับรู้ ความตั้งใจในการขับขี่ กิจกรรมในรถ สภาพร่างกาย เพศ อายุ ลักษณะการเดินทาง

๑.๒ ปัจจัยด้านยานพาหนะ สภาพยานพาหนะที่ปลอดภัย

๑.๓ ปัจจัยด้านถนน ปรับปรุงสภาพผิวทาง อุปกรณ์ควบคุมจราจร ไฟฟ้าส่องสว่าง สิ่งอำนวยความสะดวก แนวเส้นทางและรูปตัด รัศมีโค้ง การยกโค้ง การขยายโค้ง ระยะมองเห็น

๑.๔ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม คำนึงถึงสภาพอากาศขณะเดินทาง

๑.๕ ปัจจัยด้านนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจร ด้านผู้ขับขี่ ด้านการบังคับใช้กฎหมายของผู้ขับขี่และด้านวิศวกรรมจราจร

กิจกรรมที่ ๒ การสร้างกลุ่ม เยาวชนแกนนำ “วัยรุ่น สกปรกปลอดภัย ใส่ใจอุบัติเหตุ”

กิจกรรมที่ ๓ ระดมพลังสมอง

วางแผนกิจกรรมหาแนวทางที่จะช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

๑. ปัจจัยด้านคน ปรับพฤติกรรมการขับรถ การใช้รถใช้ถนน การปฏิบัติตามกฎจราจร ประสิทธิภาพในการขับขี่ ประสิทธิภาพการรับรู้ ความตั้งใจในการขับขี่ กิจกรรมในรถ สภาพร่างกาย เพศ อายุ ลักษณะการเดินทาง

๒. ปัจจัยด้านยานพาหนะ สภาพยานพาหนะที่ปลอดภัย

๓. ปัจจัยด้านถนน ปรับปรุงสภาพผิวทาง อุปกรณ์ควบคุมจราจร ไฟฟ้าส่องสว่าง สิ่งอำนวยความสะดวก แนวเส้นทางและรูปตัด รัศมีโค้ง การยกโค้ง การขยายโค้ง ระยะมองเห็น

๔. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม คำนึงถึงสภาพอากาศขณะเดินทาง

๕. ปัจจัยด้านนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจร ด้านผู้ขับขี่ ด้านการบังคับใช้กฎหมายของผู้ขับขี่และด้านวิศวกรรมจราจร



บรรณานุกรม

- นวพร จารุมณี. (๒๕๖๑). การจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน. วิทยานิพนธ์การศึกษาลัทธิสุทธสาธาณสุขศาสตร์ มหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธาณสุขศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่
- นางสาวดรุณี ศรีมณีรัตน์. (๒๕๕๘). แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม การค้นคว้าอิสระการศึกษาลัทธิสุทธรัฐศาสตร์ มหาบัณฑิต (การเมืองการปกครอง) สาขาวิชาการเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



ภาคผนวก

๑. คำสั่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสกลนคร ที่ ๒๗๗๓/๒๕๖๔
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัด
สกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน”
๒. ประกาศสำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำหลักสูตร
การป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน”



คำสั่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสกลนคร

ที่ ๒๗/๗ /๒๕๖๔

เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร
“ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน”

ด้วยจังหวัดสกลนคร มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีสูงมากเป็นปัญหาสำคัญของจังหวัด เนื่องจากมีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บและพิการเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉพาะผู้เสียชีวิตในกลุ่มเด็ก นักเรียน นักศึกษาระดับประถมศึกษาถึงระดับอุดมศึกษา ซึ่งจะเติบโตเป็นกำลังสำคัญของประเทศในอนาคต จากการรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มงานควบคุมโรคติดต่อ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสกลนคร ร่วมบูรณาการจัดทำข้อมูล ๓ ฐาน แล้ว พบว่าในปี พ.ศ.๒๕๖๓ เกิดอุบัติเหตุ ๑๑,๘๔๐ ครั้ง ผู้บาดเจ็บ ๑๔,๓๑๓ คน ผู้บาดเจ็บ (Admit) ๒,๓๘๒ คน และผู้เสียชีวิต ๒๗๐ ราย เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน อายุ ๑๐ - ๒๔ ปี จำนวน ๗๗ ราย คิดเป็น ๒๙ % และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

เพื่อเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและปลูกฝังวินัยจราจรให้แก่เด็ก เยาวชน นักเรียน นักศึกษารวมทั้งสร้างความตระหนักแก่ประชาชนในพื้นที่จังหวัดสกลนคร ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดสกลนคร โดยผู้บริหารจังหวัดสกลนคร ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย เห็นชอบให้จัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ขึ้นและแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ดังนี้

๑. คณะที่ปรึกษา

๑.๑ ผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนคร	ประธานที่ปรึกษา
๑.๒ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนคร (ทั้ง ๓ ท่าน)	รองประธานที่ปรึกษา
๑.๓ ปลัดจังหวัดสกลนคร	ที่ปรึกษา
๑.๔ รองผู้อำนวยการรักษาความมั่นคงภายในจังหวัดสกลนคร (ท)	ที่ปรึกษา
๑.๕ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสกลนคร	ที่ปรึกษา
๑.๖ ผู้อำนวยการศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต ๗ สกลนคร	ที่ปรึกษา
๑.๗ นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดสกลนคร	ที่ปรึกษา
๑.๘ นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดสกลนคร	ที่ปรึกษา
๑.๙ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๓ สกลนคร	ที่ปรึกษา
๑.๑๐ ศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	ที่ปรึกษา
๑.๑๑ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสกลนคร	ที่ปรึกษา

อำนาจหน้าที่

แนะนำให้คำปรึกษา สนับสนุน พิจารณาให้คำแนะนำคณะทำงานเพื่อให้การจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” สำเร็จเป็นรูปธรรมและสนับสนุนส่งเสริมหลักสูตรให้เผยแพร่อบรมให้ความรู้แก่บุคลากร เจ้าหน้าที่และนักเรียน นักศึกษา ประชาชนตามเป้าหมาย

๒. คณะทำงาน...



-๒-

๒. คณะทำงานจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร
“ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” มี ๔ ระดับ ประกอบด้วย

๒.๑ คณะทำงานหลักสูตรระดับอนุบาลและประถมศึกษา

๑) นายทุนศักดิ์ วาณิชวิเศษกุล รองผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนคร	หัวหน้าคณะทำงาน
๒) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสกลนคร	รองหัวหน้าคณะทำงาน
๓) นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดสกลนคร	รองหัวหน้าคณะทำงาน
๔) ขนส่งจังหวัดสกลนคร	คณะทำงาน
๕) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทสกลนคร	คณะทำงาน
๖) ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร เขต ๑-๓	คณะทำงาน
๗) นายกเทศมนตรีเทศบาลนครสกลนคร	คณะทำงาน
๘) ศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	คณะทำงานและเลขานุการ
๙) ผู้อำนวยการศูนย์ติดตามและประเมินผลการจัดการศึกษา (สพ.สส.เขต ๑) ผู้ช่วยเลขานุการ	
๑๐) นางอรุณรุ่ง โยธสิงห์ ศึกษาธิการเขตชำนาญการพิเศษ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๑) นายไชยบดินทร์ สิทธิสิลาภรณ์ (สนง.ปท.จังหวัดสกลนคร)	ผู้ช่วยเลขานุการ

๒.๒ คณะทำงานหลักสูตรระดับมัธยมศึกษา

๑) นายทุนศักดิ์ วาณิชวิเศษกุล รองผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนคร	หัวหน้าคณะทำงาน
๒) ศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	รองหัวหน้าคณะทำงาน
๓) นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดสกลนคร	รองหัวหน้าคณะทำงาน
๔) ขนส่งจังหวัดสกลนคร	คณะทำงาน
๕) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสกลนครที่ ๒ (สว่างแดนดิน)	คณะทำงาน
๖) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดสกลนคร	คณะทำงาน
๗) นายกเทศมนตรีเทศบาลนครสกลนคร	คณะทำงาน
๘) ผู้จัดการอาวุโสบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาสกลนคร	คณะทำงาน
๙) ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาสกลนคร	คณะทำงานและเลขานุการ
๑๐) นางสัจจา ฝ่ายคำตา รองศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๑) ผู้อำนวยการศูนย์ติดตามและประเมินผลการจัดการศึกษา (สพ.ม.ส.)	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๒) นายอนุชา เหลาแตว (สนง.ปท.จังหวัดสกลนคร)	ผู้ช่วยเลขานุการ

๒.๓ คณะทำงานหลักสูตรระดับมหาวิทยาลัยและอาชีวศึกษา

๑) นายทุนศักดิ์ วาณิชวิเศษกุล รองผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนคร	หัวหน้าคณะทำงาน
๒) อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร	รองหัวหน้าคณะทำงาน
๓) รองอธิการบดีประจำวิทยาเขตสกลนครมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน	รองหัวหน้าคณะทำงาน
๔) ผู้อำนวยการสถาบันการอาชีวศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒	รองหัวหน้าคณะทำงาน
๕) นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดสกลนคร	คณะทำงาน
๖) ขนส่งจังหวัดสกลนคร	คณะทำงาน
๗) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสกลนครที่ ๑	คณะทำงาน
๘) ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคสกลนคร	คณะทำงาน
๙) ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคสว่างแดนดิน	คณะทำงาน
๑๐) ผู้อำนวยการวิทยาลัยสารพัดช่างจังหวัดสกลนคร	คณะทำงาน

๑๑. รองอธิการบดี...



-๓-

- ๑๑) รองอธิการบดีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติจังหวัดสกลนคร คณะทำงานและเลขานุการ
- ๑๒) นายวิระเทพ สุดแดน ผู้ช่วยอธิการบดีฝ่ายกิจการพิเศษและสื่อสารองค์กร ผู้ช่วยเลขานุการ
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติจังหวัดสกลนคร
- ๑๓) นายชัยวัฒน์ พงศ์ภาทิพย์ สนง.ปภ.จังหวัดสกลนคร ผู้ช่วยเลขานุการ

๒.๔ คณะทำงานหลักสูตรระดับประชาชนทั่วไป

- ๑) นายพูนศักดิ์ วาณิชวิเศษกุล รองผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนคร หัวหน้าคณะทำงาน
- ๒) ปลัดจังหวัดสกลนคร รองหัวหน้าคณะทำงาน
- ๓) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสกลนคร รองหัวหน้าคณะทำงาน
- ๔) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดสกลนคร รองหัวหน้าคณะทำงาน
- ๕) นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดสกลนคร คณะทำงาน
- ๖) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสกลนครที่ ๑ คณะทำงาน
- ๗) ขนส่งจังหวัดสกลนคร คณะทำงาน
- ๘) ท้องถิ่นจังหวัดสกลนคร คณะทำงาน
- ๙) ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษา
ตามอัธยาศัยจังหวัดสกลนคร คณะทำงาน
- ๑๐) ผู้อำนวยการสำนักงาน คปภ.จังหวัดสกลนคร คณะทำงาน
- ๑๑) ผู้จัดการอาวุโสบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สกลนคร คณะทำงาน
- ๑๒) ประธานเมตตาธรรมมูลนิธิสกลนคร คณะทำงาน
- ๑๓) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสกลนคร คณะทำงานและเลขานุการ
- ๑๔) นางสาวจรรสุรีดี หลานเศรษฐา สนง.ปภ.จังหวัดสกลนคร ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. อำนาจการจัดการ บริหารจัดการ ประชุม ระดมสมอง เสนอแนะรวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำหลักสูตร
การป้องกันและลดอุบัติเหตุ “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ของหลักสูตรแต่ละระดับ ให้สำเร็จเป็นหลักสูตรที่เหมาะสม
๒. ปรึกษาหารือคณะที่ปรึกษาและเสนอผู้อำนวยการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
สกลนครเพื่อพิจารณาอนุมัติและสนับสนุนงบประมาณจัดทำเอกสาร คู่มือหลักสูตร เครื่องมือประกอบ
๓. เผยแพร่อบรมหลักสูตร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” สู่บุคลากรทางการศึกษาและบุคลากร
หน่วยงานภาคีเครือข่ายในจังหวัดสกลนครและขยายสู่กลุ่มเป้าหมายของแต่ละระดับเพื่อเพิ่มทักษะความรู้
สร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เยาวชน นักเรียน นักศึกษาและประชาชนพื้นที่จังหวัดสกลนคร

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๔

(นายมนต์สิทธิ์ ไพศาลธนวัฒน์)
ผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนคร

“อยู่สกล รักสกล ทำเพื่อสกลนคร”



ประกาศสำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร
“ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ระดับปฐมวัย ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา

ด้วยจังหวัดสกลนคร มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีสูงมาก เป็นปัญหาของจังหวัด เนื่องจากมีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บและพิการเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉพาะผู้เสียชีวิตในกลุ่มเด็ก นักเรียน นักศึกษา ระดับประถมศึกษา ถึงระดับอุดมศึกษา ซึ่งจะเติบโตเป็นกำลังสำคัญของประเทศในอนาคต จากการรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มงานควบคุมโรคติดต่อ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสกลนคร ร่วมบูรณาการจัดทำหลักสูตร ๓ ฐาน แล้วพบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เกิดอุบัติเหตุ ๑๑,๘๔๐ ครั้ง ผู้บาดเจ็บ (Admit) ๒,๓๘๒ คน และผู้เสียชีวิต ๒๗๐ ราย เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชน อายุ ๑๐ - ๒๔ ปี จำนวน ๗๗ ราย คิดเป็นร้อยละ ๒๙ % และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

เพื่อเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและปลูกฝังวินัยจราจรให้แก่เด็ก เยาวชน นักเรียน นักศึกษา รวมทั้งสร้างความตระหนักแก่ประชาชนในพื้นที่จังหวัดสกลนคร ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสกลนคร โดยผู้บริหารจังหวัดสกลนคร ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย เห็นชอบจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ขึ้น สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสกลนครจึงประกาศแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ระดับปฐมวัย ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา ดังนี้

๑. คณะกรรมการอำนวยการ

๑.๑ นายสังวาลย์ ศรีโคตร	ศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	ประธานกรรมการ
๑.๒ นายชูพงศ์ คำจวง	นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดสกลนคร	รองประธานกรรมการ
๑.๓ นายโกมุท ธีมธนานันท์	นายกเทศมนตรีนครสกลนคร	รองประธานกรรมการ
๑.๔ นายไพโรจน์ จันทนะ	ผอ.สพป.สกลนคร เขต ๑	รองประธานกรรมการ
๑.๕ นายอนุกุล ทองนุ้ย	ผอ.สพป.สกลนคร เขต ๒	รองประธานกรรมการ
๑.๖ นายทินกร อินทะนาม	ผอ.สพป.สกลนคร เขต ๓	รองประธานกรรมการ
๑.๗ นายปราโมทย์ ภูมิพันธ์	ผอ.สพม.สกลนคร	รองประธานกรรมการ
๑.๘ นายสัทธาน วารี	รอง ผอ.สพป.สกลนคร เขต ๑	กรรมการ
๑.๙ นายวิวัฒน์ สมานชาติ	รอง ผอ.สพป.สกลนคร เขต ๒	กรรมการ
๑.๑๐ นายสุกฤษ แก้วพิกุล	รอง ผอ.สพป.สกลนคร เขต ๓	กรรมการ
๑.๑๑ นางจริยา ปาริพันธ์	รอง ผอ.สพม.สกลนคร	กรรมการ
๑.๑๒ นางสัจจา ฝ่ายคำตา	รองศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	กรรมการและเลขานุการ
๑.๑๓ นางอรุณรุ่ง โยธสิงห์	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ	ผู้ช่วยกรรมการและเลขานุการ

/ มีหน้าที่ ...

“อยู่สกล รักสกล ทำเพื่อสกลนคร”



(๒)

มีหน้าที่ ให้คำปรึกษา สนับสนุน พิจารณาให้คำแนะนำคณะกรรมการเพื่อให้การจัดทำหลักสูตร การป้องกันและลดอุบัติเหตุ ในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” สำเร็จเป็นรูปธรรม และสนับสนุนส่งเสริมให้เผยแพร่อบรมให้ความรู้แก่บุคลากร เจ้าหน้าที่และนักเรียน นักศึกษา ประชาชน ตามเป้าหมาย

๒. คณะกรรมการจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร

“ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ระดับปฐมวัย

๒.๑. นางสาว ฝ้ายคำดา	รองศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	ประธานกรรมการ
๒.๒. นายคุณุตม์ แสนอาจ	ผู้อำนวยการกลุ่มนิเทศ ติดตาม และประเมินผล สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	รองประธานกรรมการ
๒.๒. นางพันทิพย์ ภูติยา	ศึกษานิเทศก์เชี่ยวชาญ เทศบาลนครสกลนคร	กรรมการ
๒.๓. นางรินทิพย์ วารี	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	กรรมการ
๒.๔. นายอภิชาติ คำหู่	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	กรรมการ
๒.๕. นางยุภาพร แสงสว่าง	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	กรรมการ
๒.๖. นางสาววิชุดา คำคำ	ครู โรงเรียนเทศบาล ๔ “รัฐประชานุเคราะห์”	กรรมการ
๒.๗. นางศิริลักษณ์ พลมาศ	ครู โรงเรียนเทศบาล ๒ “เชิงชุมอนุชนวิทยา”	กรรมการ
๒.๘. นางอัญชลี แก้วบัณฑิต	ครู โรงเรียนเทศบาล ๑ “เชิงชุมประชานุกุล”	กรรมการ
๒.๙. นางอรุณรุ่ง โยธสิงห์	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	กรรมการและเลขานุการ

๓. คณะกรรมการจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร

“ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ระดับประถมศึกษา

๓.๑. นายสหพันธ์ วารี	รองผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ประถมศึกษาสกลนคร เขต ๑	ประธานกรรมการ
๓.๒. นายวิวัฒน์ สมานชาติ	รองผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ประถมศึกษาสกลนคร เขต ๒	รองประธานกรรมการ
๓.๓. นายสุกฤษ แก้วพิกุล	รองผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ประถมศึกษาสกลนคร เขต ๓	รองประธานกรรมการ
๓.๔. นายสมพร หลิมเจริญ	ผู้อำนวยการกลุ่มนิเทศ ติดตามและประเมินผล สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร เขต ๑	กรรมการ
๓.๕. นายชินทร์ เจริญไชย	ผู้อำนวยการกลุ่มนิเทศ ติดตามและประเมินผล สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร เขต ๒	กรรมการ
๓.๖. นายวัชร คำพลงาม	ผู้อำนวยการกลุ่มนิเทศ ติดตามและประเมินผล สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร เขต ๓	กรรมการ

/ นายบรรพต...

“อยู่สกล รักสกล ทำเพื่อสกลนคร”



(๓)

๓.๗ นายบรรพต แสนสุวรรณ	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร เขต ๑	กรรมการ
๓.๘ นางสาวโชติกา กุณสิทธิ์	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร เขต ๑	กรรมการ
๓.๙ นางสาวสัมพันธ์ สายสอน	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร เขต ๒	กรรมการ
๓.๑๐ นายวีระศักดิ์ สุวรรณไตร	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร เขต ๓	กรรมการ
๓.๑๑ นายดำรงศิลป์ เพิ่มปัญญา	ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนบ้านหนองลาด	กรรมการ
๓.๑๒ นางวิจิตรา มัจฉิมพงษ์	ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนบ้านศรีวิชา	กรรมการ
๓.๑๓ นางบุญเพ็ง แสนอุบล	ครูเชี่ยวชาญ โรงเรียนบ้านจันทองหนองพะเนาว์ มิตรภาพที่ ๒๖	กรรมการ
๓.๑๔ นางสาวภาณิชา ศรีรัตน์	ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนบ้านหนองแวงน้อย	กรรมการ
๓.๑๕ นายขันธ์ อริยสาร	ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนบ้านหนองลาด	กรรมการ
๓.๑๖ นายเปรม ปรีดิ์ธอนันต์	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร เขต ๑	กรรมการและเลขานุการ
๔. คณะกรรมการจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ระดับมัธยมศึกษา		
๔.๑ นางจริยา ปาริพันธ์	รองผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา มัธยมศึกษาสกลนคร	ประธานกรรมการ
๔.๒ นางเอี่ยมพร บัวดี	ผู้อำนวยการกลุ่มนิเทศ ติดตามและประเมินผล สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร	รองประธานกรรมการ
๔.๓ นายกำแพง ไชยมาตย์	ศึกษานิเทศก์เชี่ยวชาญ องค์การบริหารส่วนจังหวัดสกลนคร	กรรมการ
๔.๔ นายเกรียง ฐานวิเศษ	รองผู้อำนวยการโรงเรียนธาตุนารายิวิทยา	กรรมการ
๔.๕ นางสกลรัตน์ สวัสดิ์มูล	ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนสกลราชวิทยานุกูล	กรรมการ
๔.๖ นายวิโรจน์ เฉลยสุข	ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนสกลราชวิทยานุกูล	กรรมการ
๔.๗ นายชัยณรงค์ โคตรชุม	ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนธาตุนารายิวิทยา	กรรมการ
๔.๘ นายนิระพล กงลิมา	ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนสกลทวาปี	กรรมการ
๔.๙ นายมนี กุลชาติ	ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนสกลทวาปี	กรรมการ
๔.๑๐ นายไพบูรณ์ เกตวงษา	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร	กรรมการและเลขานุการ

/ มีหน้าที่...

“อยู่สกล รักสกล ทำเพื่อสกลนคร”



(๔)

มีหน้าที่

๑. อำนาจการบริหารจัดการ ประชุม ระดมสมอง เสนอแนะรวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำหลักสูตร การป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ให้สำเร็จเป็นหลักสูตร ที่เหมาะสม

๒. ปรึกษาหารือที่ปรึกษาเพื่อพิจารณาจัดทำหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่จังหวัด สกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” จัดทำเอกสาร คู่มือหลักสูตร และเครื่องมือประกอบ

๓. เผยแพร่อบรมหลักสูตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิต อุบัติเหตุทางถนน” สู่บุคลากรทางการศึกษาและบุคลากรภาคีเครือข่ายในจังหวัดสกลนครและขยายสู่กลุ่มเป้าหมาย ของแต่ละระดับเพื่อเพิ่มทักษะความรู้ สร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนน แก่เยาวชน นักเรียน นักศึกษา และประชาชนในพื้นที่จังหวัดสกลนคร

๕. คณะกรรมการวิจัย ติดตาม ประเมินผลหลักสูตร

๕.๑ นางสาวจำ คำคำตา	รองศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	ประธานกรรมการ
๕.๒ นายสมพร หลิมเจริญ	ผู้อำนวยการกลุ่มนิเทศ ติดตามและประเมินผล สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา สกลนคร เขต ๑	รองประธานกรรมการ
๕.๓ นางสาวโชติกา กุณสิทธิ์	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสกลนคร เขต ๑	กรรมการ
๕.๔ นางสาวรัตน สวัสดิ์มูล	ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนสกลราชวิทยานุกูล	กรรมการ
๕.๕ นางนันทนา ลีลาชัย	ครูเชี่ยวชาญ โรงเรียนมัธยมศึกษาเทศบาล ๓ “ยุติธรรมวิทยา”	กรรมการ
๕.๖ นางอรุณรุ่ง โยธสิงห์	ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร	กรรมการและเลขานุการ

มีหน้าที่ จัดทำโครงการวิจัย ติดตาม ประเมินผล ดำเนินการวิจัยการใช้หลักสูตรการป้องกัน และลดอุบัติเหตุ ในเขตพื้นที่จังหวัดสกลนคร “ทักษะคิด พิชิตอุบัติเหตุทางถนน” ศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหา และข้อเสนอแนะ และจัดทำรายงานเสนอต่อศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสกลนคร

ให้คณะกรรมการที่ได้รับแต่งตั้ง ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรอบคอบ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพ และบังเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๔

(นายสังวาลย์ ศรีโคตร)

ศึกษาธิการจังหวัดสกลนคร

“อยู่สกล รักสกล ทำเพื่อสกลนคร”

