



ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

การศึกษาเพื่อทบทวนความรู้เกี่ยวกับ
สถานการณ์งานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนใน
ประเทศไทย

โดย

ทวีศักดิ์ ตะทะกระโทก และคณะ

กุมภาพันธ์ 2551

รายงานฉบับสมบูรณ์
โครงการการศึกษาเพื่อทบทวนความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์
งานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ ตะทะกระโทก

และคณะ

กุมภาพันธ์ 2551

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

กิตติกรรมประกาศ

รายการศึกษาครั้งนี้ สำเร็จลงได้ด้วยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ร่วมด้วยมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ที่เห็นถึงความสำคัญของการศึกษาสถานการณ์ผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในอดีตถึงปัจจุบันของประเทศไทย คณะทำงานโครงการขอขอบคุณหน่วยงานแหล่งทุนต่างๆ ซึ่งได้แก่ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) กระทรวงสาธารณสุข มหาวิทยาลัยต่างๆ และเจ้าหน้าที่ข้าราชการของหน่วยงานแหล่งทุนทุกท่านที่สละเวลาให้ติดต่อสอบถามข้อมูลเพื่อจัดทำรายงานฉบับนี้ รวมทั้งหน่วยงานอื่นๆ

ท้ายสุดนี้ คณะทำงานโครงการขอขอบคุณคณะทำงานจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) และคณะทำงานจากหน่วยวิจัยความปลอดภัยทางถนน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ที่ช่วยกันค้นคว้าหาข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ตลอดจนการตรวจทานและจัดทำรูปเล่มรายงานจนเสร็จสมบูรณ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวิศักดิ์ เตชะกระโทก

และคณะ

กุมภาพันธ์ 2551

คณะทำงาน

- | | | |
|--------------------|-----------|---|
| 1. ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ | แตงกระโทก | หัวหน้าโครงการ/ผู้วิจัยหลัก |
| 2. ผศ. ทิพย์วิมล | แตงกระโทก | ผู้ร่วมวิจัยด้านการสืบค้นข้อมูลต่างประเทศ |
| 3. นางสาวตรรกพร | สุขเกษม | ผู้ช่วยวิจัย |
| 4. นางสาวฐิติพร | ไพบูรณ์ | ผู้ช่วยวิจัย |
| 5. นายอาทิตย์ | พุทธสิมมา | ผู้ช่วยวิจัย |

คำนำ

จากผลการศึกษาของศาสตราจารย์ ยอดพล ธนาบริบูรณ์ (2545) พบว่า ประเทศไทยได้รับความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นมูลค่าประมาณ 115,932 ล้านบาท หรือคิดเป็น 2.13 เปอร์เซ็นต์ ของ GDP และจากสถิติการเสียชีวิตของกระทรวงสาธารณสุข พบว่า ในปี 2545 มียอดผู้เสียชีวิต 13,290 คน และมีผู้บาดเจ็บ 952,238 คน ดังนั้น จะเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนซึ่งมีปัจจัยหลักที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คน สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ

ดังนั้น เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง การพัฒนาองค์ความรู้ในด้านอุบัติเหตุเพื่อให้เข้าใจถึงสาเหตุ แนวทางในการแก้ไข และวิธีการจัดการ “งานวิจัย” เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนจึงถือเป็นทางเลือกหนึ่ง ที่จะนำมาใช้เป็นเครื่องมือช่วยแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน แต่ปัจจุบันผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนยังไม่มีการรวบรวมจัดทำเป็นฐานข้อมูลเฉพาะด้าน และด้วยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ร่วมกับมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) เร่งเห็นถึงความสำคัญของการรวบรวมผลงานวิจัยเฉพาะด้านอุบัติเหตุทางถนน จึงให้การสนับสนุนจัดทำรายงาน “โครงการการศึกษาเพื่อทบทวนความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์งานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย” ขึ้น กระผม หวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานฉบับนี้ จะสามารถเป็นแหล่งความรู้ให้กับผู้สนใจทั่วไปที่ต้องการรู้ถึงสถานการณ์ของงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ในระยะเวลา 5 ปี (2545-2550) ที่ผ่านมา ว่ามีการจัดทำงานวิจัยเรื่องใดบ้าง มีจำนวนผลงานวิจัยด้านนี้มากน้อยเพียงใด และทราบถึงสถานการณ์ของแหล่งทุนสนับสนุนการทำวิจัย เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น ถือเป็นปัญหาระดับชาติ งานวิจัยเป็นเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้นที่จะนำมาใช้เป็นแนวทางแก้ไขปัญหา แต่ถ้าจะให้การแก้ไขปัญหามุ่งหมายโดยเร็ว นั้น ต้องเกิดจากการร่วมแรงร่วมใจของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็น หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน หรือสถาบันการศึกษาต่างๆ เข้ามารวมตัวระดมสมองที่หลากหลายช่วยกันหาวิธีป้องกันและแนวทางแก้ไข ก็จะทำให้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ประเทศไทยเรากำลังประสบอยู่จะบรรเทาลงและลดน้อยไปในที่สุด

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวิศักดิ์ เตชะกระโทก

และคณะ

กุมภาพันธ์ 2551

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ

1.1	หลักการและเหตุผล	1-1
1.2	วัตถุประสงค์	1-2
1.3	แนวทางในการศึกษา	1-2
1.4	ผลผลิตที่ได้รับ	1-2
1.5	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	1-4
1.6	ระยะเวลาดำเนินงาน	1-4
1.7	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	1-4

บทที่ 2 ภาพรวมอุบัติเหตุทางถนนในและนอกประเทศและงบประมาณด้านวิจัย ของประเทศ

2.1	บทนำ	2-1
2.2	มุมมองด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย	2-6
2.3	งบประมาณด้านการวิจัยของประเทศ	2-8

บทที่ 3 แนวทางการศึกษา

3.1	กรอบแนวคิดในการจำแนกระบบวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน	3-1
3.2	ขั้นตอนการศึกษา	3-4
3.3	กรอบในการสืบค้นข้อมูล	3-4
3.4	แนวทางในการจัดทำสรุปข้อมูล	3-7

บทที่ 4 ผลการศึกษา

4.1	สถานการณ์ด้านแหล่งทุนผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ระยะเวลา 5 ปี (2545-2550)	4-1
4.2	ประเภทงานวิจัย	4-4
4.3	สถานะแหล่งทุนและหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ทุนของแหล่งทุน	4-13
4.4	เปรียบเทียบองค์กรที่ได้รับทุนสนับสนุนเพื่อทำวิจัย	4-18
4.5	การประเมินบทบาทหน้าที่หลักขององค์กรที่เกี่ยวข้อง	4-24

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5 สรุปประเด็นการศึกษาและข้อเสนอแนะ

5.1 ลักษณะการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในต่างประเทศ	5-1
5.2 บทบาทงานวิจัยในประเทศและต่างประเทศ	5-2
5.3 ปัญหาของระบบวิจัยไทย	5-3
5.4 สรุปประเด็นปัญหาเกี่ยวกับงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน	5-5
5.5 ข้อเสนอแนะจากการศึกษา	5-6
5.6 สรุปข้อเสนอแนะจากการจัดงานสัมมนา	5-6

บทที่ 6 ข้อค้นพบและประเด็นปัญหาการจัดการงานวิจัย

6.1 สรุปประเด็นปัญหางานวิจัย	6-1
6.2 ข้อเสนอการจัดการงานวิจัย	6-2

ภาคผนวก ก. รายชื่อผู้วิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน

ภาคผนวก ข. รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ภาคผนวก ค. แบบสัมภาษณ์

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 แสดงกิจกรรมการดำเนินงาน	1-4
ตารางที่ 2.1 แสดงสถิติประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุที่วราขอาณาจักรไทย ปี 2542 - 2548	2-4
ตารางที่ 2.2 งบประมาณด้านการวิจัยของ สกอ. และมหาวิทยาลัยในสังกัด [อ้างอิงจากเว็บไซต์ สกอ.]	2-8
ตารางที่ 2.3 ตัวอย่างงบวิจัยของมหาวิทยาลัยสังกัด สกอ. [อ้างอิงจากเว็บไซต์ สกอ.]	2-9
ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนแหล่งทุนที่ให้การสนับสนุนทุนทำวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ในปี 2545 -2550	4-1
ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนผลงานวิจัยแยกรายปี	4-3
ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนผลงานวิจัยแต่ละประเภท	4-4
ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนผลงานวิจัยในแต่ละประเภทแบ่งตามรายปี	4-7
ตารางที่ 4.5 ข้อมูลจากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก ปี 2542 – 2548	4-9
ตารางที่ 4.6 แสดงการเปรียบเทียบสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนกับผลงานวิจัย	4-11
ตารางที่ 4.7 เปรียบเทียบผลงานวิจัยในแต่ละภูมิภาค	4-12
ตารางที่ 4.8 แสดงสัดส่วนขององค์กรที่ได้รับทุนสนับสนุนการทำงานวิจัย	4-19
ตารางที่ 4.9 แสดงรายละเอียดของโครงการที่ได้รับงบประมาณจากแหล่งทุนสนับสนุน	4-21
ตารางที่ 4.10 แสดงสัดส่วนงบประมาณงานวิจัยที่เคยได้รับการสนับสนุนจากแหล่งทุนฯ	4-22
ตารางที่ 4.11 การประเมินบทบาทหน้าที่ของแต่ละองค์กร	4-25

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.1 แสดงช่องทางการไหลของการให้ทุนวิจัย	1-1
รูปที่ 1.2 แสดงแผนผังแนวทางการศึกษา	1-3
รูปที่ 2.1 แสดงรูปกราฟสถิติยานพาหนะแต่ละประเภทที่เกิดอุบัติเหตุที่วราชนาจักรไทย	1-5
รูปที่ 3.1 แสดงรายละเอียดแผนผังความสัมพันธ์	3-2
รูปที่ 4.1 แสดงสัดส่วนการให้ทุนสนับสนุนการทำวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละองค์กร	4-2
รูปที่ 4.2 แสดงจำนวนผลงานวิจัยอุบัติเหตุทางถนนแยกรายปี 2542 – 2550	4-3
รูปที่ 4.3 แสดงสัดส่วนเปรียบเทียบผลงานวิจัยแต่ละประเภท	4-5
รูปที่ 4.4 แสดงจำนวนผลงานวิจัยแต่ละประเภทรายปี	4-7
รูปที่ 4.5 แสดงสัดส่วนผลงานวิจัยรายปี	4-8
รูปที่ 4.6 แสดงการจำแนกสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน	4-10
รูปที่ 4.7 แสดงสัดส่วนผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนแต่ละภูมิภาค	4-13
รูปที่ 4.8 แสดงสัดส่วนองค์กรที่รับทุนทำวิจัย	4-19
รูปที่ 4.9 แสดงงบประมาณวิจัยที่ได้รับจากหน่วยงาน	4-22
รูปที่ 4.10 แสดงจำนวนงานวิจัยเปรียบเทียบกับงบประมาณ	4-23
รูปที่ 5.1 แสดงกลไกการจัดการงานวิจัย/ความรู้	5-7
รูปที่ 6.1 แสดงโครงสร้างการเสนอปัญหาวิจัย	6-1
รูปที่ 6.2 แสดงกรอบแนวคิดการจัดการงานวิจัย	6-2

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ “การศึกษาเพื่อทบทวนความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์งานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย” ซึ่งมีวัตถุประสงค์ 1) ทราบถึงสถานการณ์ด้านแหล่งทุน ประเด็นวิจัยและกลุ่มผู้สนใจงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย 2) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงเปรียบเทียบ ทิศทางในการพัฒนาด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยโดยดูจากบทเรียนของต่างประเทศ โดยรายงานฉบับนี้ได้เสนอผลสรุปสถานการณ์การวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนประเทศไทยในระยะ 5 ปีย้อนหลัง (2545-2550)

ในการรวบรวมข้อมูลนั้น จะรวบรวมข้อมูลผลงานวิจัยจากหน่วยงานที่มีภาระงานเกี่ยวข้องกับงานด้านอุบัติเหตุทางถนนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรอิสระ ประเด็นผลงานวิจัยที่ทำการรวบรวมประกอบด้วย ด้านหัวข้อวิจัย ทีมงานวิจัย สาขาของงานวิจัย ผู้นำงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ (ถ้ามีการระบุไว้อย่างชัดเจน) แหล่งที่ให้การสนับสนุนด้านทุนวิจัย หลักเกณฑ์ในการให้ทุนวิจัยของแหล่งทุนดังกล่าว สถานะของแหล่งทุนในการสนับสนุนด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุในปัจจุบันจากการรวบรวมข้อมูลผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในระยะ 5 ปี ที่ผ่านมา มีจำนวน 68 เรื่อง จากจำนวนผู้วิจัยจำนวน 47 ท่าน คิดเป็น 69%

● สถานการณ์ด้านงานวิจัยทางอุบัติเหตุทางถนนมีลักษณะเด่นของการศึกษาด้านอุบัติเหตุในประเทศที่พัฒนาแล้วมักมีความร่วมมือ, การถ่ายทอด, การแลกเปลี่ยนข้อมูลรวมทั้งประสบการณ์กันทั้งหน่วยงานภายในประเทศ และต่างประเทศอย่างสม่ำเสมอตลอดระยะเวลาการดำเนินการ ส่วนประเทศยากจนแหล่งทุนสนับสนุนได้มาจากรัฐบาล และแหล่งเงินกู้และมักไม่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจากการศึกษาของธนาคารโลก (อ้างอิงhttp://www.worldbank.org/transport/roads/saf_docs/adbres.pdf) พบว่า หน่วยงานศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในแถบเอเชียมีเพียงไม่กี่แห่งในแถบนี้ ประเทศที่มีการศึกษาด้านอุบัติเหตุการใช้ถนนได้แก่ ประเทศอินเดีย บังคลาเทศ เกาหลีใต้ ภายใต้นหน่วยงานต่าง ๆ เช่น

1. Central Road Research Institute (CRR), India.
2. Indian Institute of Technology (IIT), India.
3. Bangladesh University of Engineering and Technology (BUET), Bangladesh.
4. Traffic Sciences Institute (TSI), (Korean Road Traffic Association), Korea.
5. The Korean Transport Institute (KOTI), Korea.

จากการศึกษาของธนาคารโลก พบว่า อินเดียเป็นประเทศที่มีการพัฒนาการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุมากกว่าประเทศอื่นในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีโครงการด้านอุบัติเหตุทั้งหมด 41 โครงการในแต่ละโครงการมีระยะเวลาอย่างน้อย 6 เดือนขึ้นไป

- จากการแยกประเภทผลงานวิจัยออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ประเภทคน ถนน และรถ ซึ่งทั้ง 3 ประเภทนี้ถือเป็นตัวแปรหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน และข้อสรุปจากการแยกประเภทผลงานวิจัยทั้งหมดพบว่า ผลงานวิจัยประเภทคนมีจำนวนมากที่สุด 55 เรื่อง คิดเป็น 81% รองลงมาได้แก่ ประเภทรถมีจำนวน 9 เรื่อง คิดเป็น 13.24% และน้อยที่สุดได้แก่ประเภทถนนมีจำนวน 4 เรื่อง คิดเป็น 6% ปี พ.ศ. 2546-2548 เป็นปีที่มีผลงานวิจัยจำนวนมากที่สุดและมีการจัดทำอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะ ปี พ.ศ. 2548 เป็นปีที่มีผลงานวิจัยมากที่สุดจำนวน 17 เรื่อง คิดเป็น 25% จากข้อมูลเบื้องต้นจะเห็นว่าประเด็นหัวข้องานวิจัยมีการจัดทำเพียงประเด็นใดประเด็นหนึ่งเท่านั้น ปัญหาที่เกิดขึ้นคือขาดความสมดุลและความหลากหลายของงานวิจัย เมื่อหัวข้องานวิจัยเกิดการกระจุกตัวที่ประเด็นเดียวเช่นนี้ ทำให้ข้อเสนอแนะที่ได้จากผลงานวิจัยก็ไม่สามารถนำมาแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นจริงได้อย่างครบถ้วน นักวิจัยควรให้ความสำคัญกับการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมา หรือควรมีการจัดทำฐานข้อมูลผลงานวิจัยด้านนี้เพื่อจะได้ทราบถึงสถานการณ์ผลงานวิจัยที่ผ่านมาว่ามีเรื่องใด ประเด็นใดที่มีการจัดทำไว้แล้วบ้าง เมื่อผลงานวิจัยที่จะจัดทำใหม่จะได้ไม่เกิดการซ้ำ หรือต่อ ยอดขยายผลมากขึ้นได้

- เมื่อนำจำนวนผลงานวิจัยทั้งหมดจำนวน 68 เรื่อง มาเปรียบเทียบกับสถิติสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ในระยะ 5 ปี (2545-2550) จำนวน 17 สาเหตุ พบว่า การเมาสุรา มีจำนวนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมากที่สุด จำนวน 9 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 13.24 เปอร์เซนต์ อันดับรองลงมา ได้แก่ สารออกฤทธิ์ มีจำนวนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 2 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 13.24 เปอร์เซนต์ ส่วนสาเหตุการขับรถเร็วมีเพียงจำนวน 1 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 1.47 เปอร์เซนต์ แต่ในขณะเดียวกัน จำนวนสถิติที่การขับรถเร็วถือเป็นสาเหตุที่สำคัญและมีจำนวนรายที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด มีจำนวน 21,332 ราย จากข้อมูลสถิติและจำนวนผลงานวิจัย พบว่าผลงานวิจัยมีจำนวนไม่สมดุลกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ฉะนั้นควรมีการเรียงเห็นถึงความสำคัญของประเด็นที่ยังขาดอยู่ โดยทำการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมาต่างๆ และวิเคราะห์สภาพสถานการณ์ด้านอุบัติเหตุทางถนนที่ประเทศกำลังประสบอยู่ ว่ามีประเด็นใดถือว่าเร่งด่วนหรือน่าสนใจที่จะนำมาเป็นหัวข้องานวิจัยต่อไป

- ทำการแยกผลงานวิจัยทั้งหมดออกตามภูมิภาค จำนวน 5 ภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก และอื่นๆ มีจำนวนผลงานวิจัยที่จัดอยู่ใน

ระดับภูมิภาค จำนวน 23 เรื่อง จากผลงานวิจัยทั้งหมดจำนวน 68 เรื่อง ส่วนที่เหลืออีก 45 เรื่อง เป็นงานวิจัยอื่นๆหลังจากที่ได้ทำการแยกผลงานวิจัยในแต่ละภาค พบว่า ภาคภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีจำนวนผลงานวิจัยมากที่สุด และมีจำนวนเท่ากัน จำนวน 8 เรื่อง คิดเป็น 11.76% และภาคเหนือมีจำนวนผลงานวิจัยระดับท้องถิ่นน้อยที่สุดมีเพียง 2 เรื่อง คิดเป็น 2.94% เมื่อพิจารณาจากข้อมูลที่ผลงานวิจัยที่รวบรวมได้นั้น พบว่า การกระจายตัวของการทำงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนยังคงไม่ครอบคลุมทุกภูมิภาค เนื่องจากสัดส่วนปริมาณผลงานวิจัยที่พบยังคงมีจำนวนไม่มากนัก ควรมีการสร้างภาคี หรือเครือข่ายนักวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละภูมิภาค เพื่อติดต่อประสานกันระหว่างภูมิภาคจะได้ทราบถึงสถานการณ์อุบัติเหตุรวมถึงสถานการณ์การจัดทำงานวิจัยด้านนี้ ว่ามีความก้าวหน้าไปถึงไหน เพราะงานวิจัยบางเรื่องของภูมิภาคหนึ่งอาจจะนำมาใช้ประโยชน์กับอีกภูมิภาคหนึ่งได้เช่นกัน

- สำหรับแหล่งทุนที่ให้การสนับสนุนทุนสำหรับการทำงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องและมากที่สุด จำนวน 6 แหล่งทุน อาทิเช่น สสส. มสช. กปถ. สกว. และหน่วยงานอื่นๆ เช่น มหาวิทยาลัยกระทรวงสาธารณสุข โรงพยาบาล เป็นต้น เพราะมีจำนวนผลงานวิจัยมากที่สุด จำนวน 41 เรื่อง คิดเป็น 60.29% ซึ่งทุนวิจัยที่สนับสนุนในลักษณะนี้ ส่วนใหญ่เป็นของหน่วยงานเองที่สนับสนุนเฉพาะบุคลากรของหน่วยงานในสังกัด หรือที่เรียกว่าทุนภายในและงบที่สนับสนุนส่วนใหญ่มาจากหมวดเงินงบประมาณแผ่นดิน จากข้อมูลเบื้องต้น จะเห็นว่า หน่วยงานที่ให้การสนับสนุนทุนวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนนั้น ส่วนใหญ่มีแต่ภาครัฐ ซึ่งปัจจุบันนี้ ภาคเอกชนมีความสนใจที่จะให้ทุนวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนน้อยมาและจาก http://www.worldbank.org/transport/roads/saf_docs/adbres.pdf ได้เสนอข้อมูลงานวิจัยด้านนี้ในต่างประเทศ แหล่งทุนที่เค้าได้รับนั้น มาจากหลากหลายองค์กร เช่น แหล่งเงินทุนจากหน่วยงานเอกชน เช่น บริษัทประกันภัยต่างๆ ,บริษัททำธุรกิจเกี่ยวกับการขายยานพาหนะ,บริษัททำธุรกิจเกี่ยวกับการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น แต่สำหรับประเทศไทยภาคเอกชนยังสนใจที่จะเข้าร่วมแก้ปัญหาทางด้านอุบัติเหตุน้อยมาก

- ด้านหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ทุนของแหล่งทุนทั้งหมดนั้น พบว่า บางหน่วยงานไม่มีข้อกำหนดหรือระเบียบในการพิจารณาให้ทุนที่ชัดเจน และการเปิดโอกาสให้ผู้วิจัยได้เสนอประเด็นหัวข้อวิจัยที่มีความสนใจจะนำมาทำงานวิจัยนั้น ยังไม่สามารถเสนอได้อย่างเต็มที่ เนื่องจาก พันธกิจ หรือภาระงานของหน่วยงานนั้นๆ มีลักษณะส่งเสริมให้ทำงานวิจัยเฉพาะด้าน ด้วยเหตุนี้ ผลงานวิจัยที่ออกมาจะเป็นประเภทตอบสนองต่อองค์กรมากกว่าที่จะตอบสนองผู้นำไปใช้ประโยชน์ ควรมีการปรับหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ทุนของแหล่งทุนให้มีการเปิดกว้างมากกว่านี้ เพื่อให้ผู้วิจัยรุ่นใหม่มีโอกาสในการผลิตงานวิจัยใหม่ๆ ออกมา

● จากข้อมูลได้แบ่งระดับของงบประมาณไว้ 3 ช่วง คือ (1) งบประมาณ 100,000 – 999,999 จะเป็นงานวิจัยประเภทการนำมาตรการ มาทำการวิจัย เนื่องการทำวิจัยในลักษณะนี้ ส่วนใหญ่เป็นการรวบรวมข้อมูลสถิติที่มีอยู่แล้วมาวิเคราะห์ร่วมกับทฤษฎี พร้อมทั้งเสนอแนวทางการแก้ไข ด้วยเหตุนี้ การตั้งงบประมาณวิจัยประเภทนี้ จึงมีตัวเลขไม่สูงมากนัก (2) งบประมาณ 1,000,000 – 9,999,999 จะเป็นงานวิจัยประเภทเสนอแนะ โดยลักษณะของผลงานวิจัยที่ออกมาจะเป็นลักษณะของการเสนอแนะแนวทางป้องกัน จะเห็นได้ว่า เมื่อขยายเพดานสูงขึ้น รายละเอียดของงานวิจัยก็จะมีขยายขยายไปในทิศทางที่สัมพันธ์กัน (3) งบประมาณ 10,000,000 ขึ้นไป จะเป็นงานวิจัยประเภทยึดคนเป็นตัวแปร ลักษณะของงานวิจัยเป็นลักษณะการเสนอแนวทางแก้ไขพฤติกรรมของคน จะเห็นได้จากการจัดสรรงบประมาณเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ โดยคนเป็นสาเหตุนั้น จะมีมูลค่าการทำวิจัยเป็นตัวเลขค่อนข้างสูงกว่างบทำวิจัยประเภทอื่น เนื่องจากการทำวิจัยที่เกี่ยวกับคนจะมีปัจจัยที่เข้ามาเกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งปัจจัย และบางปัจจัยไม่สามารถควบคุม หรือคาดการณ์ล่วงหน้าได้ ด้วยเหตุนี้ ทำให้มีวิธีการที่ซับซ้อนหลายขั้นตอน ฉะนั้นการทำงานวิจัยในลักษณะนี้ ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านจึงส่งผลให้มูลค่าการทำวิจัยสูงขึ้น

บทที่ 1
บทนำ

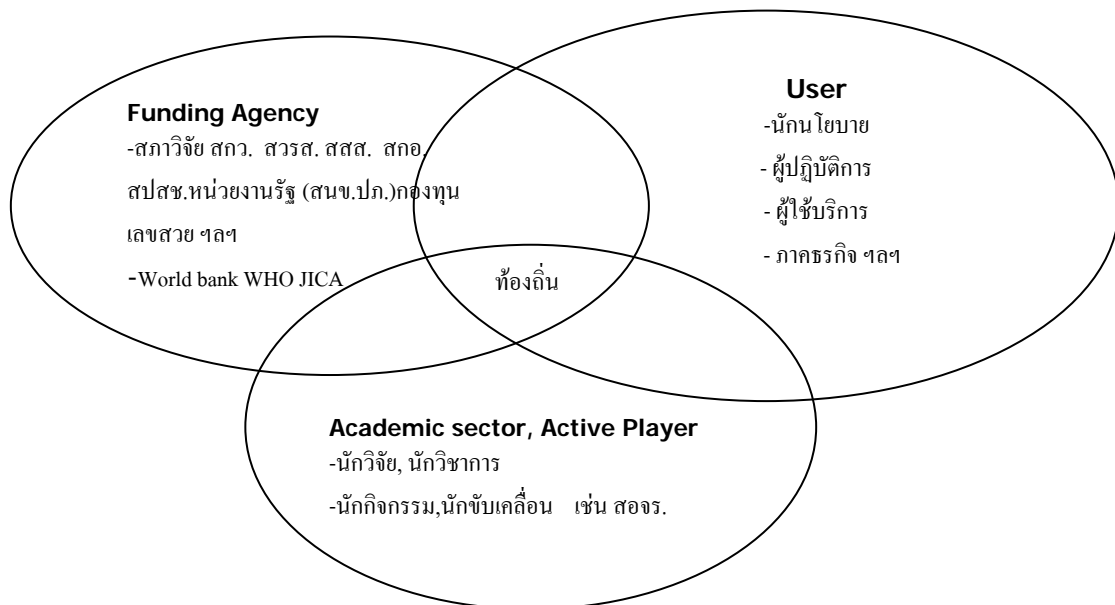
บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ปัญหาทางด้านอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญ และมีมูลค่าความเสียหายในแต่ละปีเป็นจำนวนมหาศาล จากผลการศึกษาของศาสตราจารย์ ยอดพล ธานีบริบูรณ์ ระบุว่าในปี พ.ศ. 2545 ประเทศไทยได้รับความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นมูลค่าประมาณ 115,932 ล้านบาท หรือคิดเป็น 2.13% ของ GDP และจากสถิติการเสียชีวิตของกระทรวงสาธารณสุขพบว่า ในปี พ.ศ. 2545 มียอดผู้เสียชีวิต 13,290 คน และมีผู้บาดเจ็บ 952,238 คน ดังนั้นจะเป็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมีปัจจัยหลักที่เกี่ยวข้องกับปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนน คือ คน สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ เป็นประเด็นสาธารณะที่มีความสำคัญและจำเป็นเร่งด่วนในการกำหนดมาตรการและแนวทาง ตลอดจนการวางยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่องยั่งยืน

เพื่อให้เกิดแนวทางในการแก้ปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนดังกล่าว การพัฒนาองค์ความรู้ในด้านของอุบัติเหตุทางถนนเพื่อให้เข้าใจถึงสาเหตุ แนวทางในการแก้ไข แนวทางในการจัดการจึงเป็นสิ่งจำเป็น ดังจะเห็นได้จากในต่างประเทศหลายประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย อังกฤษ สวีเดน ซึ่งมีการสนับสนุนงบประมาณด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนผ่านทางช่องทางของการให้ทุนวิจัยผ่านแหล่งทุน (Funding Agency) ไปยังนักวิจัยที่สนใจ (Academic Sector, Active Player) และนำผลงานวิจัยเหล่านั้นไปใช้ประโยชน์กับผู้ที่เกี่ยวข้องหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบ (User) ดังแสดงในรูป



รูปที่ 1.1 แสดงช่องทางการไหลของการให้ทุนวิจัย

1.2 วัตถุประสงค์

- 1) ทราบถึงสถานการณ์ด้านแหล่งทุน ประเด็นวิจัย และกลุ่มผู้สนใจงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย
- 2) จัดทำข้อเสนอแนะเชิงเปรียบเทียบทิศทางการพัฒนาด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยดูจากบทเรียนของต่างประเทศ

1.3 แนวทางการศึกษา

- 1) สรุปลักษณะการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนประเทศไทย ในระยะ 5 ปีย้อนหลัง ในด้านหัวข้อวิจัย ทีมงานวิจัย สาขาของงานวิจัย ผู้นำงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ (ถ้ามีการระบุไว้อย่างชัดเจน) แหล่งที่ให้การสนับสนุนด้านทุนวิจัย หลักเกณฑ์ในการให้ทุนวิจัยของแหล่งทุนดังกล่าว สถานะของแหล่งทุนในการสนับสนุนด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุในปัจจุบัน
- 2) ถอดตัวอย่างบทเรียนด้านการวิจัยกับอุบัติเหตุทางถนนในประเทศต่างๆ ในด้านของประเด็นวิจัย ที่มาของแหล่งทุนที่ใช้ในการสนับสนุนงานวิจัย โดยสืบค้นข้อมูลจากศูนย์วิจัยที่มีกิจกรรมด้านการวิจัยในสาขานี้อย่างต่อเนื่อง ในประเทศต่างๆ
- 3) จัดทำสรุปลักษณะ ทิศทาง ตลอดจนความคาดหวังด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ควรจะเป็นในประเทศไทย

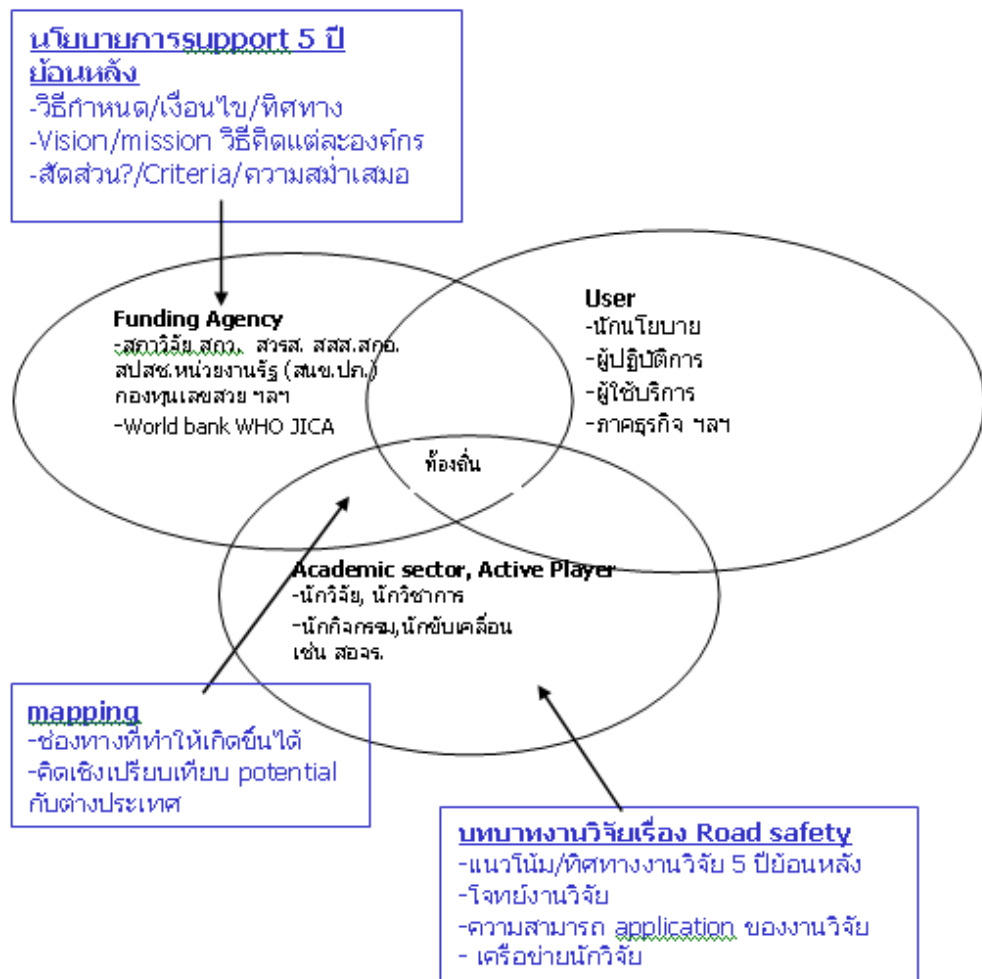
1.4 ผลผลิตที่ได้รับ

- 1) องค์ความรู้เรื่องแหล่งทุน (Funding Agency) นโยบายการสนับสนุน 5 ปีย้อนหลัง ประกอบด้วย
 - วิธีการหาเงิน/เงิน/ทิศทาง
 - Vision/Mission วิธีคิดแต่ละองค์กร
 - สัดส่วน/Criteria/ความสม่ำเสมอ
- 2) องค์ความรู้เรื่องนักวิจัยและนักขับเคลื่อน (Academic Sector/Active Player) ประกอบด้วย
 - บทบาทงานวิจัยประเด็นความปลอดภัยทางถนน
 - แนวโน้ม/ทิศทางงานวิจัย 5 ปีย้อนหลัง
 - โจทย์งานวิจัย
 - ความสามารถ application ของงานวิจัย
 - เครือข่ายนักวิจัย

- 3) องค์ความรู้ต่อผู้นำไปใช้ (User) ประกอบด้วย
 - ความคาดหวัง ความต้องการข้อมูลและผลที่ถูกนำไปใช้
 - การมีส่วนร่วมของนักพัฒนานโยบาย (Policy Maker) ต่อประเด็นงานวิจัย
- 4) สักระยะการเชื่อมโยงบทบาทและช่องทางที่เหมาะสมต่อทิศทางการจัดการงานวิจัยที่

สมดุล

สามารถแสดงแผนผัง ดังรูปที่ 1.2



รูปที่ 1.2 แสดงแผนผังแนวทางการศึกษา

1.5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

- 1) การสืบค้นฐานข้อมูลงานวิจัยในประเทศไทย
- 2) การสืบค้นแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับงานวิจัยในต่างประเทศโดยใช้เว็บไซต์
- 3) จัดทำแบบสอบถามและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในประเด็นที่สนใจ

1.6 ระยะเวลาดำเนินงาน

15 ธันวาคม 2550 - 29 กุมภาพันธ์ 2551

ตารางที่ 1.1 แสดงกิจกรรมการดำเนินงาน

ลำดับที่	กิจกรรม	เดือน		
		ธันวาคม	มกราคม	กุมภาพันธ์
1	สืบค้นข้อมูลเชิงเอกสาร	กลางเดือน	ปลายเดือน	กลางเดือน
2	In - depth Interview			
3	ทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	ปลายเดือน		ปลายเดือน
4	จัดเวทีแสดงความคิดเห็น			
5	ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์			

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ได้ทราบถึงสถานะด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ตลอดจนข้อเสนอแนะเบื้องต้น เพื่อการพัฒนางานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์อย่างแท้จริง

บทที่ 2

ภาพรวมอุบัติเหตุทางถนนในและนอกประเทศและ งบประมาณด้านวิจัยของประเทศ

บทที่ 2

ภาพรวมอุบัติเหตุทางถนนในและนอกประเทศ และงบประมาณด้านวิจัยของประเทศ

2.1 บทนำ

การรับบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาหลักด้านสุขภาพ ซึ่งจำเป็นต้องมีการ กำหนดมาตรฐานการป้องกันแก้ไขที่มีประสิทธิภาพ ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่า ในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั่วโลกประมาณ 1.2 ล้านคน หรือ 3,242 คนต่อวัน นอกจากนี้ยังมี ผู้บาดเจ็บ และพิการอีกประมาณ 20-50 ล้านคนต่อปี ด้วยเหตุที่ยังไม่ได้มีการพยายามริเริ่มแนวทาง ใหม่ๆ ในการแก้ไขป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ส่งผลให้มีการประมาณการว่าในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2543-2563 จะมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 65 โดยประเทศที่มี รายได้ปานกลางและต่ำจะมีสัดส่วนผู้ที่เสียชีวิตสูงถึงร้อยละ 90 อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาโดยภาพรวม ในทุกประเทศแล้ว พบว่า คนเดินถนน ผู้ใช้รถจักรยาน และผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีความเสี่ยงสูงต่อการ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าผู้โดยสารรถยนต์

ข้อมูลในปี พ.ศ. 2545 ขององค์การอนามัยโลก (WHO) แสดงให้เห็นว่าการได้รับบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนจัดอยู่ในอันดับที่ 11 ของสาเหตุการเสียชีวิตของประชากรทั่วโลก นอกจากนี้การ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นร้อยละ 23 ของการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทั่วโลก และในปี พ.ศ. 2545 ผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 9 ของสาเหตุที่ก่อให้เกิดความพิการ หรือคิด เป็นจำนวนกว่า 38 ล้านคน ความจริงที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งก็คือ ประเทศรายได้ต่ำ-ปานกลางมี ปัญหาเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ประเทศที่มีอัตราการได้รับบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนสูงสุด คือ ประเทศในแถบละตินอเมริกา รองลงมาคือ ยุโรป และเอเชีย ส่วนประเทศ ไทยมีอัตราการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 20.9 คนต่อประชากร 100,000 คน

2.1.1 สถานการณ์ด้านอุบัติเหตุทางถนน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 และ พ.ศ. 2513 มีข้อมูลแสดงให้เห็นการลดลงของจำนวนและอัตรา ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศที่มีรายได้สูง เช่น ออสเตรเลีย แคนาดา เยอรมัน เนเธอร์แลนด์ สวีเดน อังกฤษ และอเมริกา ในทางกลับกัน ประเทศที่มีรายได้ต่ำ-ปานกลางหลายประเทศมี จำนวนและอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มสูงขึ้น ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนของประเทศที่มีรายได้สูงลดลง คือ การใช้มาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งได้แก่ การ ใช้เข็มขัดนิรภัย การป้องกันการชนกันของยานพาหนะ การชะลอความเร็ว (traffic-calming interventions) และการบังคับใช้กฎหมายจราจร (traffic law enforcement)

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สลับซับซ้อนและมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องมากทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ในครั้งแรกของศตวรรษที่ 20 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศที่มีรายได้สูงหลายประเทศเพิ่มขึ้นพร้อมการเติบโตทางเศรษฐกิจ และการเพิ่มจำนวนยานพาหนะ แต่ในครึ่งกลางของศตวรรษจำนวนยานพาหนะยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่อัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุลดลงแสดงให้เห็นว่าการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะไม่ได้นำไปสู่การเพิ่มอัตราการเสียชีวิตของประชากรเสมอไป อย่างไรก็ตาม รายงานของธนาคารโลก (World Bank) ซึ่งศึกษาข้อมูลของ 88 ประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2506 – พ.ศ. 2542 ชี้ว่าการพัฒนาทางเศรษฐกิจนำไปสู่การเพิ่มจำนวนยานพาหนะ และเพิ่มโอกาสสถานการณ์เสี่ยงในการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

2.1.2 อุปสรรคในการผลักดันไปสู่การปฏิบัติ

องค์การอนามัยโลกเคยมีการศึกษาเปรียบเทียบว่า ทรัพยากรในหน่วยงานด้านกำลังคน วัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ ถูกทุ่มเทไปด้านโรคติดเชื้อเป็นส่วนใหญ่ ทั้งๆ ที่ภาวะโรคที่เกิดจากโรคไม่ติดต่อมีมากมายไม่แพ้กัน (อ้างอิงจากรายงานทางวิชาการและแผนที่ศึกษาวิจัย กรมควบคุมโรค)

แม้ว่าความตระหนักถึงปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจะสูงขึ้นหลังจากปรากฏข้อเท็จจริง งานวิจัยที่เผยแพร่หลักฐานทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณแล้ว การทำงานด้านการลดอุบัติเหตุก็ยังไม่อาจก้าวหน้าได้หากปราศจากความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ปัญหาการทำงานด้านนี้ที่ผ่านมาคือ การคิดแบบแยกส่วนที่หลายฝ่ายมีมุมมองว่า อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับกระทรวงด้านการขนส่งเท่านั้น แต่ในความเป็นจริง งานลดอุบัติเหตุจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาสังคม

2.1.3 บทบาทสำคัญขององค์การอนามัยโลก

ปี พ.ศ. 2545 องค์การอนามัยโลก (WHO) ได้ประกาศยุทธศาสตร์การควบคุมการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน 5 ปี (A 5 – year WHO Strategy for road traffic injury prevention) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์สร้างความเข้มแข็ง ลดช่องว่างในงานด้านอุบัติเหตุโดยแนวทางใน 3 ยุทธศาสตร์ คือ ยุทธศาสตร์ทางระบาดวิทยา (Epidemiology) ยุทธศาสตร์การป้องกัน (Prevention) และยุทธศาสตร์การประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ (Advocacy)

ผลสืบเนื่องที่สำคัญ คือ การจัดตั้ง The Global Road Safety Steering Committee เพื่อต้องการให้ประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติให้ความสนใจในปัญหาเรื่องอุบัติเหตุมากขึ้น โดยส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างองค์กรต่างๆ ที่มีส่วนร่วมในการลดอุบัติเหตุในระดับนานาชาติ วัตถุประสงค์สำคัญ คือ การถ่ายทอดความรู้และทุนสนับสนุนจากประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีพัฒนาการด้านความรู้และประสบการณ์ให้กับประเทศที่กำลังพัฒนาเพื่อสร้างความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมในงานลดอุบัติเหตุ

ปี พ.ศ. 2547 เป็นช่วงเวลาที่หลายประเทศทั่วโลกให้ความสำคัญกับปัญหาอุบัติเหตุมากเพราะ WHO ได้จัดประชุม World Health Day ขึ้น ในการประชุมดังกล่าวมีการนำเสนอรายงาน World Report on Road Traffic Injury Prevention ซึ่งมีสาระสำคัญที่หลากหลาย พร้อมทั้งได้ให้ความสำคัญถึงการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับต่างๆ ทั้งระดับผู้กำหนดนโยบาย นักวิชาการ และองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.1.4 การประเมินผลมาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศต่างๆ

มาตรการที่ใช้ในประเทศต่างๆ ในช่วงที่ผ่านมา มีความหลากหลายในเชิงวิชาการและแนวทางการปฏิบัติ มีความพยายามที่จะรวบรวมและพิสูจน์ เพื่อสร้างกรอบแนวทางของเป็นมาตรการที่ดีในประเทศต่างๆ (Best Practice) โดยมีกรอบการพิจารณาที่คล้ายๆ กัน คือ พิจารณาถึง

1. การพิจารณาเหตุแห่งปัญหาและมีค่าจำกัดความของปัญหาที่ชัดเจนที่ต้องการแก้ไขด้วยมาตรการนั้นๆ
2. พิจารณาถึงระดับของปัญหาว่ารุนแรง รวดเร็วอย่างไร
3. การมีงานวิชาการที่เข้มแข็งในการประเมินผลที่อาจเกิดขึ้น (expected output, outcome impact)
4. มีการประเมินมาตรการนั้นๆ เมื่อใช้แล้วอย่างเป็นรูปธรรม
5. ประเมินต้นทุน ผลประโยชน์ที่ได้รับว่ามีความคุ้มค่าหรือไม่
6. การยอมรับของสังคม ภาคประชาสังคม
7. ผลที่ได้นั้น มีความยั่งยืน
8. ผลที่ได้นั้น สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่นๆ ได้

2.1.5 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและตายที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย และได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว นับแต่ ปี พ.ศ. 2532 เป็นต้นมา การตายเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยอยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลก และค่าเฉลี่ยของประเทศระดับรายได้ต่ำ – ปานกลาง รายงานการป้องกันอุบัติเหตุบนถนนขององค์การอนามัยโลกปี พ.ศ. 2547 รายงานว่า ทั่วโลกมีคนตายจากอุบัติเหตุทางถนนปีละกว่า 1.2 ล้านบาท บาดเจ็บปีละ 50 ล้านคน หรืออัตราตายต่อประชากรแสนคนเท่ากับ 19.0 (ประเทศที่มีรายได้สูง 12.6 ส่วนประเทศที่มีรายได้ต่ำถึงปานกลาง 20.0 คนต่อประชากรแสนคน) สำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ. 2545 อยู่ลำดับที่ 11 ของโลก และเป็นลำดับที่ 2 ของเอเชียรองจากประเทศเกาหลีใต้ โดยประเทศไทยมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี พ.ศ. 2540 อัตราการตาย 12.7 เพิ่มขึ้นเป็น 20.9 และ 21.2 คนต่อจำนวนประชากร 100,000 คน ในปี พ.ศ. 2543 และ พ.ศ. 2545 ตามลำดับ (ปี พ.ศ. 2548 อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คนเท่ากับ 20.7)

อุบัติเหตุทางถนนมีส่วนการตายจากการบาดเจ็บรุนแรง สูงที่สุด รองลงมา คือ การถูกทำร้าย ด้วยวิธีต่างๆ อุบัติเหตุพลัดตก หรือหกล้ม ทำร้ายตัวเองด้วยวิธีต่างๆ และอุบัติเหตุตกน้ำ จมน้ำ คนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย 13,000 คนต่อปี วันละ 35 คน ชั่วโมงละ 1.5 คน บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยกว่า 950,000 คนต่อปี วันละ 2,600 คน ชั่วโมงละกว่า 100 คน

การศึกษาในปี พ.ศ. 2542 พบว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต และสุขภาพคิดเป็น 625,870 DALY สูงเป็นอันดับสองจากโรคเอดส์ 1,333,034 DALY การสูญเสียส่วนใหญ่มาจากการตาย (Year Life Loss) นอกจากนี้ อุบัติเหตุทางถนนยังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตก่อนวัยอันควรในกลุ่มอายุน้อย 5-24 ปี (สำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข 2543; จันทรพีญและคณะ 2543)

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ โดยการสนับสนุนของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำโครงการศึกษามูลค่าอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ส่วนหนึ่งได้เก็บรวบรวมข้อมูลสถิติประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ. 2542 – 2548 สามารถแสดงรายละเอียด ดังตารางที่ 2.1 และรูปที่ 2.1

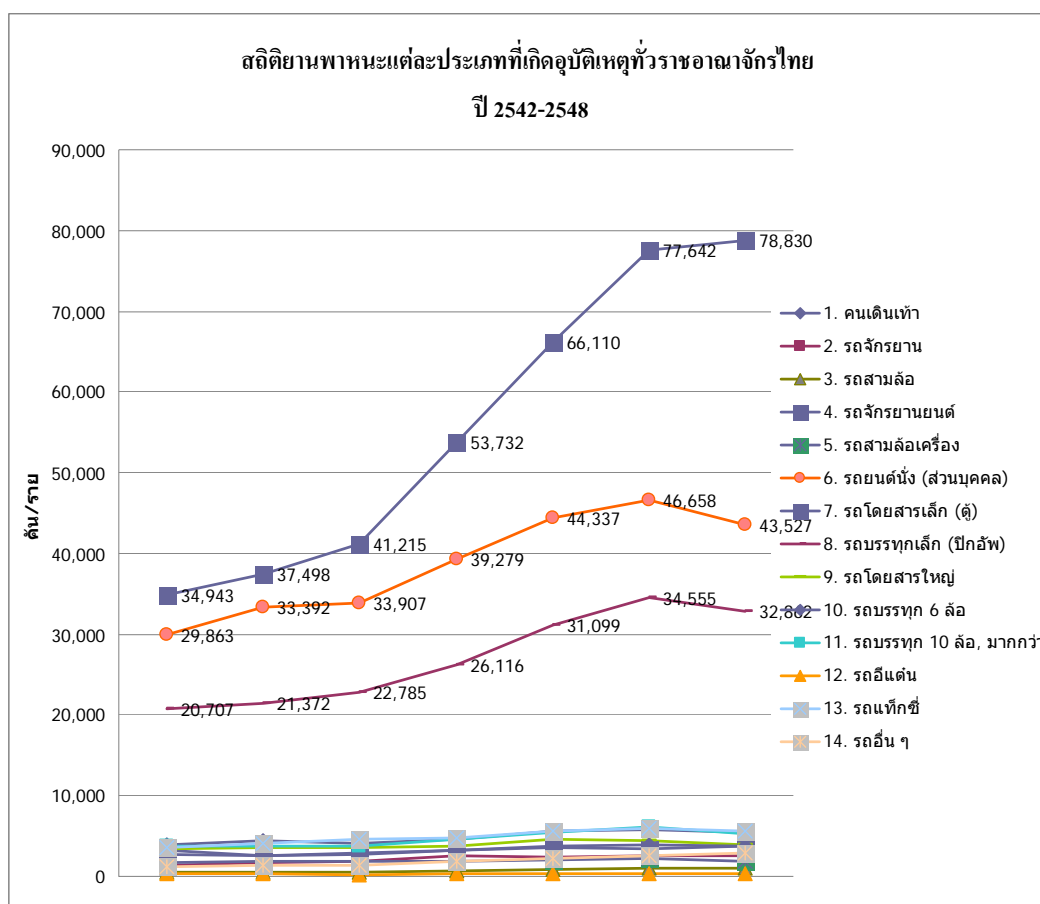
ตารางที่ 2.1 แสดงสถิติประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทั่วราชอาณาจักรไทย ปี 2542 - 2548

ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจราจร	ปี 2542	ปี 2543	ปี 2544	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547	ปี 2548
1. คนเดินเท้า	3,839	4,469	4,135	4,592	5,548	5,759	5,529
2. รถจักรยาน	1,425	1,770	1,942	2,584	2,378	2,540	2,499
3. รถสามล้อ	434	454	520	607	782	967	1,051
4. รถจักรยานยนต์	34,943	37,498	41,215	53,732	66,110	77,642	78,830
5. รถสามล้อเครื่อง	1,775	1,838	1,852	1,825	2,002	2,178	1,894
6. รถยนต์นั่ง (ส่วนบุคคล)	29,863	33,392	33,907	39,279	44,337	46,658	43,527
7. รถโดยสารเล็ก (ตู้)	3,168	2,477	2,975	3,291	3,551	3,344	3,718
8. รถบรรทุกเล็ก (ปิกอัพ)	20,707	21,372	22,785	26,116	31,099	34,555	32,862
9. รถโดยสารใหญ่	3,343	3,533	3,618	3,823	4,509	4,433	3,954
10. รถบรรทุก 6 ล้อ	2,666	2,624	2,696	3,220	3,762	3,960	3,696
11. รถบรรทุก 10 ล้อ,มากกว่า	3,774	3,780	3,668	4,523	5,510	6,141	5,330
12. รถอีแต๋น	385	340	223	356	403	385	415

(ต่อตารางที่ 2.1)

ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจากรถ	ปี 2542	ปี 2543	ปี 2544	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547	ปี 2548
13. รถแท็กซี่	3,654	4,048	4,530	4,740	5,555	5,927	5,560
14. รถอื่น ๆ	1,272	1,362	1,366	1,912	2,256	2,478	2,878
รวมจำนวน (คัน/ราย)	111,248	118,957	125,432	150,600	177,802	196,967	191,743
มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (บาท)	1,345,985,811	1,242,205,524	1,240,801,187	1,494,936,815	1,750,960,040	1,623,081,112	3,238,226,110

ที่มา : สถิติคดีอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2542 – 2548 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



รูปที่ 2.1 แสดงรูปกราฟสถิติยานพาหนะแต่ละประเภทที่เกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ
ปี พ.ศ. 2542 - 2548

2.2 มุมมองด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

จากบทความเรื่อง “โครงสร้างทางสังคม รากเหง้าปัญหาอุบัติเหตุจราจรของไทย” โดย นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น ได้กล่าวถึง ยุทธศาสตร์และมาตรการสำคัญ ที่ควรหยิบยกขึ้นมาพิจารณาเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของไทย คือ “การส่งเสริมให้มีการวิจัยความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง และส่งเสริมให้มีการนำผลวิจัยมาสู่การปฏิบัติ และเข้าสู่กระบวนการผลิตครบวงจร งานวิจัยที่น่าจะดำเนินการโดยด่วน ได้แก่ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะที่มีปัญหาและความเสี่ยงสูง ซึ่งได้แก่ มาตรการต่างๆ เพื่อความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ รูปแบบที่มีความมั่นคงมากกว่าเดิม ถูกมองเห็นง่ายกว่าเดิม หมวกกันน็อกที่เบา โปร่งใสสวยใส่สบายกว่าเดิม งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความเร็วของยานพาหนะ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมและวิธีการที่ได้ผลในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ผลการวิจัยจำนวนมากในต่างประเทศ ก่อให้เกิดมาตรฐานความปลอดภัยในปัจจุบันนี้ แต่ผลงานเหล่านี้ อาจจะไม่สามารถใช้ในประเทศของเราได้ทั้งหมด ถึงจุดหนึ่งจำเป็นต้องคิดค้นขึ้นมาของเราเองตามสภาพความเป็นจริงของบ้านเรา”

เนื้อหาบางตอนในรายงานโลก เรื่องการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนโดย ในหัวข้อการทำวิจัย (Doing research) ได้กล่าวว่า “การเข้าแทรกแซงทั้งหมดอันเป็นที่รู้จักกันอยู่ว่าได้ลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุรถชนกัน และการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนนั้น ล้วนแล้วแต่เป็นผลพวงมาจากการวิจัยและพัฒนาทางวิทยาศาสตร์ โดยการวิจัยส่วนใหญ่ได้ดำเนินการอยู่ในประเทศที่มีรายได้สูง”

นอกจากนั้น ศ.ดร. ณัฐ ภมรประวัติ และคณะ ยังได้ทำการจัดทำแผนกลยุทธ์การวิจัยสุขภาพ (Strategic Plan for Health Research) ปี พ.ศ.2541 และมีการทบทวนใหม่ในปี พ.ศ. 2547 โดยการสนับสนุนทุนวิจัยจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ได้เสนอแผนกลยุทธ์การวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุและภัยอันตรายไว้ ดังนี้

งานวิจัยปัญหาอุบัติเหตุและภัยอันตราย ควรดำเนินการในอนาคต

- 1) การศึกษาความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร
 - ก. การเสียชีวิต
 - ข. การบาดเจ็บ
 - ค. ความพิการ
 - ง. ผลทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
 - จ. การเปรียบเทียบอุบัติการณ์ต่างๆ กับต่างประเทศ
 - ฉ. การเปรียบเทียบสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุกับโรคสำคัญอื่นๆ เช่น AIDS
- อาชญากรรม ฯลฯ

ข. ชนิดของรถที่เป็นปัญหาและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

2) การศึกษาเพื่อทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมา

ศึกษาวิเคราะห์งานวิจัยทบทวนรายงานวิจัยด้านอุบัติเหตุและภัยอันตราย ที่มีอยู่แล้วว่า ผลงานวิจัยเรื่องใดที่ดี เป็นประโยชน์ และสามารถเป็นต้นแบบ สำหรับนักวิจัยที่สนใจนำไปศึกษาต่อไป หรือรายงานการวิจัย เรื่องใดที่ทำแล้ว ไม่เกิดประโยชน์ไม่เหมาะสมที่จะสนับสนุนให้ดำเนินการอีกในอนาคต

3) Road Design for Traffic Safety

ก. การศึกษาบริเวณอันตรายในเขตเมือง

ข. การศึกษาบริเวณอันตรายบนทางหลวง

4) Traffic Behavior for Traffic Safety

ก. การดื่มสุรากับการเกิดอุบัติเหตุ

ข. การใช้ยาบ้ากับการเกิดอุบัติเหตุ

ค. พฤติกรรมการใช้อุปกรณ์นิรภัย

- หมวกนิรภัย

- เข็มขัด ในขณะที่ขับขี่และใช้ถนน

ง. การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุ

จ. การขับขี่ด้วยความสูงกับการเกิดอุบัติเหตุ

ฉ. พฤติกรรมของคนขับรถบรรทุกและรถโดยสารระยะทางไกลเพื่อนำไปสู่มาตรการ

ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

ซ. การศึกษาเพื่อลด/ป้องกันอุบัติเหตุกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์

5) การวิจัยการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถรับส่งนักเรียน

- สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- มาตรการและแนวทางแก้ไข

6) โครงการศึกษา สาธิต เพื่อลดอุบัติเหตุ

- โครงการนำร่องในระดับจังหวัด

2.3 งบประมาณด้านการวิจัยของประเทศ

ปัญหาทางด้านอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญและมีมูลค่าความเสียหายในแต่ละปีเป็นจำนวนมหาศาล จากผลการศึกษาของศาสตราจารย์ ยอดพล ธนาภิรุณ ระบุว่าในปี พ.ศ. 2545 ประเทศไทยได้รับความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นมูลค่าประมาณ 115,932 ล้านบาท หรือคิดเป็น 2.13 % ของ GDP และจากสถิติการเสียชีวิตของกระทรวงสาธารณสุข พบว่า ในปี พ.ศ. 2545 มียอดผู้เสียชีวิต 13,290 คน และมีผู้บาดเจ็บ 952,238 คน ดังนั้น จะเป็นที่ได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นสาธารณะที่มีความสำคัญและจำเป็นเร่งด่วนในการกำหนดมาตรการและแนวทาง ตลอดจนการวางยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่องยั่งยืน

จากรายงานสถานภาพการวิจัยด้านสุขภาพของประเทศไทยปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 โดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ พบว่า มีงานวิจัยด้านสุขภาพทั้งสิ้น 3,371 โครงการ แต่มีงานวิจัยด้านอุบัติเหตุและภัยอันตราย 17 โครงการและวิทยานิพนธ์ 6 โครงการ คิดเป็น 0.68 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งน้อยมากเมื่อเทียบกับระดับความรุนแรงของปัญหา ตารางที่ 2.2 เป็นงบประมาณด้านการวิจัยของ สกอ. ย้อนหลัง 3 ปี

ตารางที่ 2.2 งบประมาณด้านการวิจัยของ สกอ. และมหาวิทยาลัยในสังกัด [อ้างอิงจากเว็บไซต์ สกอ.]

พ.ศ.	2548	2549	2550
งบประมาณด้านการวิจัยของ สกอ. (ล้านบาท)	2,670	2,512	3,237

ซึ่งจะเห็นได้ว่า เป็นงบประมาณที่ค่อนข้างสูงในแต่ละปี สำหรับตารางที่ 2.2 เป็นตัวอย่างงบประมาณด้านการวิจัยที่มหาวิทยาลัยต่างๆ ได้รับการสนับสนุนข้อมูลดังกล่าวยังไม่ได้รวมงบประมาณด้านการวิจัยของมหาวิทยาลัยในกลุ่มราชภัฏ และงบประมาณสนับสนุนการวิจัยจากเงินรายได้ของแต่ละมหาวิทยาลัยเอง

ตารางที่ 2.3 ตัวอย่างบริวิชัยของมหาวิทยาลัยสังกัด สกอ. [อ้างอิงจากเว็บไซต์ สกอ.]

ลำดับที่	ตัวอย่างบริวิชัยในมหาวิทยาลัยของรัฐ (ล้านบาท)	2548	2549	2550
1	สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา	888	527	893
2	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	210	214	231
3	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	424	423	419
4	มหาวิทยาลัยขอนแก่น	134	123	130
5	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	83	122	146
6	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	58	67	75
7	มหาวิทยาลัยทักษิณ	3	13	20
8	มหาวิทยาลัยนครสวรรค์	25	25	30
9	มหาวิทยาลัยบูรพา	63	47	51
10	มหาวิทยาลัยมหาสารคาม	23	15	17
11	มหาวิทยาลัยมหิดล	277	315	341
12	มหาวิทยาลัยแม่โจ้	29	22	25
13	มหาวิทยาลัยรามคำแหง	21	27	25
14	มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ	21	26	34
15	มหาวิทยาลัยศิลปากร	41	42	42
16	มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์	42	51	56
17	มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช	8	11	12
18	มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี	13	24	33
19	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง	19	40	54
20	สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารพระนครเหนือ	9	13	18
21	สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์	13	8	7
22	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	36	36	36
23	มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์	4	5	8
24	มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี	51	55	57
25	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง	1	17	27

จะเห็นได้ว่า หากนำงบประมาณการวิจัยของประเทศทั้งจาก สกอ. และ สกว. มารวมกันจะมีงบประมาณรวมกันถึงประมาณกว่า 4,000 ล้านบาท และหากมีการสนับสนุนการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนเพียงแค่ปีละ 1 เปอร์เซ็นต์ จะมีงบประมาณถึง 40 ล้านบาทในแต่ละปี และหากการผลักดันดังกล่าวสามารถลดการเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนได้ปีละ 10 เปอร์เซ็นต์ ก็จะคิดเป็นมูลค่าถึง 11,593 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราส่วนผลตอบแทนต่อการลงทุนถึง 1:289 เท่า

อย่างไรก็ตามนอกจากจะต้องมีการผลักดันหน่วยงานหลักทั้งสองหน่วยงานให้เห็นถึงความสำคัญและกำหนดเป็นยุทธศาสตร์เพื่อแก้ปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนแล้ว จะต้องมีการประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจกับผู้วิจัยนั้น คือ อาจารย์ของมหาวิทยาลัยโดยตรงให้มีความเข้าใจถึงประเด็นความสำคัญด้านอุบัติเหตุทางถนน แนวทางในการทำวิจัย และความต้องการของประเทศ ณ ปัจจุบัน เนื่องจากการได้มาซึ่งงบประมาณในการทำวิจัยนั้นจะขึ้นอยู่กับภาระเงินของงบประมาณด้วยเช่นกัน หากไม่มีผู้วิจัยเขียนข้อเสนอขึ้นมาของบสนับสนุนก็จะทำให้ไม่สามารถผลักดันให้เกิดการนำงบประมาณวิจัยมาใช้ให้เกิดประโยชน์ได้ โดยหากอาจารย์ของแต่ละมหาวิทยาลัยได้ตระหนักถึงความสำคัญตลอดจนมีแนวทางการทำวิจัยที่ชัดเจนก็สามารถเขียนขอทุนสนับสนุนจากสกอ. ผ่านทางงบประมาณการวิจัย หรือขอจากงบประมาณวิจัยเงินรายได้ของมหาวิทยาลัยเอง ก็จะทำให้เกิดการทำวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนขึ้นพร้อมๆ กันในช่วงเวลาสั้น และมีแหล่งเงินทุนในการสนับสนุนที่หลากหลาย มีความเป็นไปได้ที่จะเกิดความยั่งยืนมากขึ้น

บทที่ 3

แนวทางการศึกษา

บทที่ 3

แนวทางการศึกษา

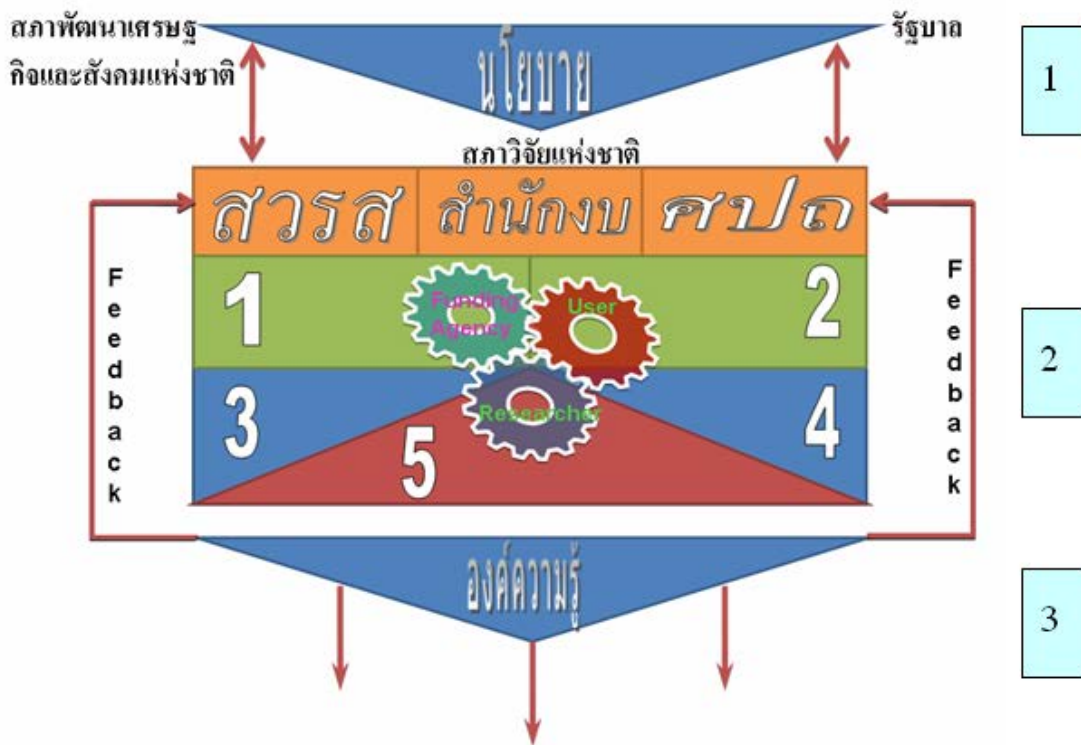
ปัญหาทางด้านอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นปัญหาที่สำคัญในระดับต้นๆ ของประเทศ ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นนั้น ไม่ใช่เพียงต่อสุขภาพของประชาชนเท่านั้น แต่ยังส่งผลไปถึงระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศอีกด้วย ฉะนั้น การจัดทำการศึกษาค้นคว้างานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนก็ถือเป็นช่องทางหนึ่งที่จะช่วยแก้ปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนที่เราสามารถปฏิบัติได้ เพราะการจัดทำงานวิจัยดังกล่าว ถือเป็นแหล่งรวมข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเราจะได้รับรู้ถึงสาเหตุที่แท้จริงของปัญหาและหาทางแก้ไข หรือแนวทางป้องกันที่ตรงประเด็นได้

3.1 กรอบแนวคิดในการจำแนกระบบวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน

ในการศึกษาเกี่ยวกับระบบวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยทั่วไปแล้ว ระบบวิจัยด้านสุขภาพจะประกอบไปด้วย 3 ส่วนหลัก คือ

1. Brain ส่วนกำหนดนโยบายการวิจัย
2. Enabling Mechanism ส่วนขับเคลื่อนการวิจัย
3. Outcome ผลลัพธ์

สำหรับระบบวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนนั้น สามารถแสดงรายละเอียดแผนผังความสัมพันธ์ได้ ดังรูปที่ 3.1



รูปที่ 3.1 แสดงรายละเอียดแผนผังความสัมพันธ์

จากรูปจะเห็นได้ว่า นโยบายด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนจะถูกกำหนดผ่านองค์กรหลักสององค์กร คือ สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือที่เรียกย่อๆ ว่า สภาพัฒน์ฯ และรัฐบาล โดยกำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและนโยบายซึ่งรัฐบาลแถลงในสภาผู้แทนราษฎร จากนั้นสภาวิจัยแห่งชาติมีหน้าที่ในการแปลงนโยบายจากทั้งสององค์กรไปสู่กรอบนโยบายการวิจัยของประเทศ และ/หรือ แผนกลยุทธ์ด้านการวิจัยของประเทศ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นส่วน Brain ของระบบงานวิจัย

สำหรับส่วนที่สองของระบบวิจัยคือ Enabling Mechanism ซึ่งเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนระบบวิจัยของประเทศเพื่อให้เดินไปสู่เป้าหมายที่กำหนดไว้ในส่วนแรก ในวรรณกรรมบางแห่งพบว่าการแยกส่วนนี้ออกเป็นสองส่วนอีกชั้นหนึ่งคือ ระดับประสานงานกับระดับปฏิบัติงานวิจัย แต่การแยกลักษณะเช่นนี้มีข้อจำกัดที่ว่าในงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนมีความเป็นลักษณะบูรณาการค่อนข้างสูง และในสภาพปัจจุบันยังไม่สามารถแยกบทบาทของแต่ละหน่วยงานออกมาได้อย่างชัดเจนว่าอยู่ในระดับใด ยกตัวอย่างเช่น กรมควบคุมโรคเองเป็นทั้งหน่วยงานประสานและหน่วยงานวิจัยไปพร้อมๆกัน หรือ สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส.) เองก็เป็นทั้งหน่วยงานประสาน ให้ทุนวิจัย และใช้ประโยชน์จากงานวิจัยไปพร้อมๆ กัน ดังนั้น ในส่วนที่สองนี้จึงน่าจะกำหนดในลักษณะรวมๆ เป็น Enabling Mechanism โดยมีหน่วยงานหรือองค์กรหลักที่น่าจะเป็นหน่วยงานในการกำกับหรือขับเคลื่อนกลไก

ต่างๆ ให้ดำเนินการไปได้อยู่ 3 หน่วยงาน คือ สวรส. สำนักงานฯ สปส. ทำหน้าที่ลักษณะคล้ายๆ กับเป็นตัวหล่อลื่นให้ฟันเฟือง หรือกลไกเกิดการขับเคลื่อนหรือหมุนไปได้ตามบทบาทหน้าที่สำหรับบทบาทหรือหน้าที่หลัก 5 ด้านของระบบวิจัยสุขภาพที่ควรจะมีในแต่ละประเทศซึ่งกำหนดไว้ในเอกสารของ WHO นั้นประกอบด้วย

1. การประสานนโยบายการวิจัย (Stewardship) เป็นผู้นำในการขับเคลื่อน ประสาน กลไกต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเช่น นโยบายสุขภาพ นักวิจัย ชุมชน ให้เกิดวิสัยทัศน์ร่วมเพื่อนำไปใช้ประโยชน์
2. การสร้างสมรรถนะ (Capacity Building) เสริมสร้าง ระเบียบวิธี เทคนิคการวิจัย และการจัดการงานวิจัย
3. การสร้างความรู้ (Knowledge Generation) สร้างความรู้ที่เหมาะสมต่อบริบทของประเทศนั้นๆ และตอบสนองความต้องการของประชาชนระดับต่างๆ อย่างทันการ
4. การใช้ประโยชน์ความรู้จากการวิจัย (Knowledge Utilization and Management) ใช้ความรู้เพื่อส่งผลให้เกิดภาวะสุขภาพที่ดีขึ้นและเกิดความเท่าเทียมเป็นธรรมของประชาชนทุกระดับ
5. การระดมทรัพยากร (Resource Mobilization) รวบรวมทรัพยากรมนุษย์ เครื่องมือ และเทคโนโลยี เงินทุน

หน้าที่หลัก 5 ด้านดังกล่าว อาจนำมาดัดแปลงใหม่เป็น 5 Es ซึ่งคล้ายกับมาตรการ 5 Es เพื่อให้ง่ายต่อความเข้าใจ ดังนี้

1. Engaging การสร้างความสัมพันธ์ภายในระบบที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย
2. Empowering การสร้างสมรรถนะด้านงานวิจัย
3. Emphasizing การเน้นการสร้างความรู้ที่ตอบสนองความต้องการอย่างแท้จริง
4. Executing การขับเคลื่อนความรู้ไปสู่การปฏิบัติ
5. Equipping การสนับสนุนให้เกิดการดำเนินการด้านงานวิจัยที่เป็นไปอย่างต่อเนื่อง

เมื่อองค์กรในการขับเคลื่อนทั้ง 3 องค์กรทำงานตามหน้าที่ทั้ง 5 หรือประสานให้กลไกที่มีอยู่ดำเนินการไปตามหน้าที่ทั้ง 5 ได้ก็จะเกิดการขับเคลื่อนกลไกหลัก 3 ด้านขึ้น คือ กลไก Funding Agency กลไก User และ กลไก Researcher ดังแสดงเป็นเครื่องหมายเก็รในรูปที่ 3.1 สาเหตุที่ใช้เก็รเนื่องจากการทำงานของระบบจะเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้นกลไกแต่ละส่วนจะทำงานแบบต่างคนต่างทำไม่ได้ แต่จะต้องทำงานร่วมกัน ผู้ให้ทุนวิจัยจะต้องทราบถึงความต้องการของผู้ใช้และจัดสรรทุนให้กับผู้วิจัย ผู้วิจัยอาจจะต้องดึงผู้ใช้เข้ามามีส่วนร่วมในการทำวิจัย และผู้ใช้จะต้องนำผลการวิจัยที่ได้ไปใช้งานหรือนำกลับไปให้ผู้ให้ทุนสนับสนุนการต่อยอดงานวิจัยดังกล่าว

การทำความเข้าใจเกี่ยวกับบริบทของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยในส่วนที่สองนั้นจะต้องทำความเข้าใจผ่านหน้าที่หลักทั้ง 5 ด้าน เนื่องจากหน่วยงานเหล่านั้นอาจทำงานมากกว่าหนึ่งหน้าที่โดยไม่

จำกัดเฉพาะ สวรส. สำนักงานฯ หรือ สปถ. เท่านั้น แหล่งทุน ผู้ใช้ นักวิจัย ก็อาจจะมีหน้าที่ใดหน้าที่หนึ่งใน 5 หน้าที่หลักก็ได้

สำหรับส่วนที่สามของระบบวิจัย คือ Outcome ที่ได้ออกมา หรือ คือองค์ความรู้ที่ตนเอง โดยองค์ความรู้ดังกล่าว ถูกนำมาถ่ายทอดผ่านทาง รายงานการวิจัย บทความงานวิจัย และการนำเสนอข้อมูลที่ได้ให้กับหน่วยงานหลักคือ สวรส. สปถ. เพื่อนำไปเสนอต่อระดับสมองและกำหนดเป็นนโยบายต่อไป

3.2 ขั้นตอนการศึกษา

3.2.1 กำหนดกรอบในการสืบค้นข้อมูลโดยผ่านการวิเคราะห์ นิยาม การจัดหมวดหมู่หัวข้องานวิจัยที่มีอยู่ในปัจจุบัน

3.2.2 สืบค้นข้อมูลตามกรอบที่กำหนดขึ้นจากแหล่งการสืบค้นข้อมูลหลัก เช่น ห้องสมุดของสภาวิจัยแห่งชาติ (วช.) การสัมภาษณ์บุคคลที่ส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดเก็บ รวบรวมข้อมูลงานวิจัย

3.2.3 จัดทำสรุปสถานการณ์การวิจัยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ในระยะ 5 ปีย้อนหลัง โดยเริ่มปี พ.ศ. 2545 - พ.ศ. 2550 ตามกรอบแนวคิดในการจำแนกระบบวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน

3.3 กรอบในการสืบค้นข้อมูล

3.3.1 การเลือกนิยามของงานวิจัย

ศาสตราจารย์ ดร.สุชาติ ประสิทธิ์สินธุ์ ได้ให้ความหมายของ “การวิจัย หมายถึง กระบวนการแสวงหาความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในสิ่งที่ต้องการศึกษา มีการเก็บรวบรวมข้อมูล การจัดระเบียบข้อมูล การวิเคราะห์และการตีความหมายผลที่ได้จากการวิเคราะห์”

กิจกรรม หรือลักษณะงานที่เป็นเพียงขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งของการวิจัย เช่น การสำรวจเพื่อรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล การทำรายงานหรือเผยแพร่ผลงานวิจัย หรือกิจกรรมสนับสนุนการวิจัย ได้แก่ การฝึกอบรมนักวิจัย การให้เงินอุดหนุนการวิจัย ฯลฯ เหล่านี้ไม่นับเป็นการวิจัยตามนิยามข้างต้น และสามารถแบ่งการวิจัยตามกลุ่มสาขาวิชาการใหญ่ ๆ ได้เป็น 2 ด้าน คือ

- **การวิจัยทางวิทยาศาสตร์** หมายถึง การสำรวจ วิเคราะห์ ทดลองอย่างมีระบบและเป็นขั้นตอนด้วยอุปกรณ์หรือวิธีพิเศษ เกี่ยวกับธรรมชาติ สิ่งมีชีวิต ปรากฏการณ์ธรรมชาติ ตลอดจนสิ่งที่มนุษย์ได้สร้างสรรค์ขึ้นมาด้วยความรู้ หรือประสบการณ์ เพื่อเสนอความรู้ใหม่ เพื่อสุขภาพอนามัย ความผาสุกและความเจริญก้าวหน้าของมนุษยชาติ

- **การวิจัยทางสังคมศาสตร์** หมายถึง การศึกษาค้นคว้าหาความจริงด้วยระบบและวิธีการทางวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับ พฤติกรรม ปรากฏการณ์ หรือปฏิบัติการ ตลอดจนความรู้สึนึกคิดของมนุษย์และสังคม เพื่อให้ทราบถึงความรู้และความจริงที่จะนำมาแก้ไขปัญหาของสังคม หรือก่อให้เกิดความรู้ใหม่

หมายเหตุ : สำหรับงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน อาจกล่าวได้ว่า มีลักษณะงานวิจัยที่ผสมผสานของงานวิจัยทั้ง 2 ประเภท นั่นคือ มีทั้งเป็นการวิจัยทางวิทยาศาสตร์ อย่างเช่น การวิจัย

ระบบสนับสนุนความปลอดภัยภายในรถ และการวิจัยทางสังคมศาสตร์ อย่างเช่น ปัจจัยที่มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย

3.3.2 การค้นหาความสอดคล้องของงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนกับประเภทของการวิจัยประเภทของงานวิจัยประกอบด้วย

1) การวิจัยพื้นฐาน (basic research หรือ pure research หรือ theoretical research) เป็นการศึกษาค้นคว้าในทางทฤษฎี หรือในห้องทดลองเพื่อหาความรู้ใหม่ ๆ เกี่ยวกับสมมติฐานของปรากฏการณ์ และความจริงที่สามารถสังเกตได้ หรือเป็นการวิเคราะห์หาคุณสมบัติโครงสร้างหรือความสัมพันธ์ต่าง ๆ เพื่อตั้งและทดสอบสมมติฐาน (hypothesis) ทฤษฎี (theories) และกฎต่าง ๆ (laws) โดยมีได้มุ่งหวังที่จะใช้ประโยชน์โดยเฉพาะ

2) การวิจัยประยุกต์ (applied research) เป็นการศึกษาค้นคว้าเพื่อหาความรู้ใหม่ ๆ และมีวัตถุประสงค์เพื่อนำความรู้นั้นไปใช้ประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่ง หรือเป็นการนำเอาความรู้และวิธีการต่าง ๆ ที่ได้จากการวิจัยขั้นพื้นฐานมาประยุกต์ใช้อีกต่อหนึ่ง หรือหาวิธีใหม่ ๆ เพื่อบรรลุเป้าหมายที่ได้ระบุไว้แน่ชัดล่วงหน้า

3) การพัฒนาทดลอง (experimental development) เป็นงานที่ทำอย่างเป็นระบบ โดยใช้ความรู้ที่ได้รับจากการวิจัยและประสบการณ์ที่มีอยู่ เพื่อสร้างวัสดุ ผลิตภัณฑ์และเครื่องมือใหม่ เพื่อการติดตั้งกระบวนการ ระบบและบริการใหม่ หรือเพื่อการปรับปรุงสิ่งต่าง ๆ เหล่านั้นให้ดีขึ้น

หมายเหตุ : สำหรับงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน จะมีการกระจายอยู่ทั้ง 3 ประเภทงานวิจัย อย่างเช่น การศึกษาปฏิบัติการตอบสนองของมนุษย์ในการขับรถหลบหลีกสิ่งกีดขวางเป็นประเภท 1 ในขณะที่การศึกษาผลกระทบของยาที่ทำให้ง่วงต่อสมรรถนะในการขับรถเป็นประเภท 2 และการศึกษาแบบยี่ครั้งที่เหมาะสมภายในรถขณะเกิดการชนเป็นประเภท 3

3.3.3 การค้นหาความสอดคล้องตามสาขาวิชาการตามการจำแนกของสภาวิจัย สาขาวิชาการ และกลุ่มวิชาของสภาวิจัยแห่งชาติ ประกอบด้วย

1) สาขาวิทยาศาสตร์กายภาพและคณิตศาสตร์ ประกอบด้วยกลุ่มวิชา คณิตศาสตร์ และสถิติ ฟิสิกส์ ดาราศาสตร์ วิทยาศาสตร์เกี่ยวกับโลกและอวกาศ ธรณีวิทยา อุทกวิทยา สมุทรศาสตร์ อุตุนิยมวิทยา ฟิสิกส์ของสิ่งแวดล้อม และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2) สาขาวิทยาศาสตร์การแพทย์ ประกอบด้วย กลุ่มวิชา วิทยาศาสตร์การแพทย์ แพทยศาสตร์ สาธารณสุข เทคนิคการแพทย์ พยาบาลศาสตร์ ทันตแพทยศาสตร์ สังคมศาสตร์การแพทย์ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3) สาขาวิทยาศาสตร์เคมีและเกษตร ประกอบด้วย กลุ่มวิชา อนินทรีย์เคมี อินทรีย์เคมี ชีวเคมี เคมีอุตสาหกรรม อาหารเคมี เคมีโพลีเมอร์ เคมีวิเคราะห์ ปิโตรเลียม เคมีสิ่งแวดล้อม เคมีเทคนิค

นิวเคลียร์เคมี เคมีเชิงฟิสิกส์ เคมีชีวภาพ เกษตรเคมีและเกษตรชีวเคราะห์ เกษตรอุตสาหกรรม เกษตรกรรม เกษตรวิทยาและพืชวิทยา เครื่องสำอาง เกษตรเวช เกษตรชีวภาพ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

4) สาขาเกษตรศาสตร์และชีววิทยา ประกอบด้วย กลุ่มวิชา ทรัพยากรพืช การป้องกันกำจัดศัตรูพืช ทรัพยากรสัตว์ ทรัพยากรประมง ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรน้ำเพื่อการเกษตร อุตสาหกรรมเกษตร ระบบเกษตร ทรัพยากรดิน ธุรกิจการเกษตร วิศวกรรมและเครื่องจักรกลการเกษตร สิ่งแวดล้อมทางการเกษตร วิทยาศาสตร์ชีวภาพ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

5) สาขาวิศวกรรมศาสตร์และอุตสาหกรรมวิจัย ประกอบด้วย กลุ่มวิชา วิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยีพื้นฐานทางวิศวกรรมศาสตร์ วิศวกรรมอุตสาหกรรมวิจัย และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

6) สาขาปรัชญา ประกอบด้วยกลุ่มวิชา ปรัชญา ประวัติศาสตร์ โบราณคดี วรรณคดี ศิลปกรรม ภาษา สถาปัตยกรรม ศาสนา และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

7) สาขานิติศาสตร์ ประกอบด้วย กลุ่มวิชา กฎหมายมหาชน กฎหมายเอกชน กฎหมายอาญา กฎหมายเศรษฐกิจ กฎหมายธุรกิจ กฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายวิธีพิจารณาความ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

8) สาขารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ ประกอบด้วย กลุ่มวิชา ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ นโยบายศาสตร์ อุดมการณ์ทางการเมือง สถาบันทางการเมือง ชีวิตทางการเมือง สังคมวิทยาทางการเมือง ระบบการเมือง ทฤษฎีการเมือง รัฐประศาสนศาสตร์ มติสธารณะ ยุทธศาสตร์เพื่อความมั่นคง เศรษฐศาสตร์การเมือง และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

9) สาขาเศรษฐศาสตร์ ประกอบด้วย กลุ่มวิชา เศรษฐศาสตร์ พาณิชยศาสตร์ บริหารธุรกิจ การบัญชี และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

10) สาขาสังคมวิทยา ประกอบด้วย กลุ่มวิชา สังคมวิทยา ประชากรศาสตร์ มานุษยวิทยา จิตวิทยาสังคม ปัญหาสังคม สังคมศาสตร์ อาชญาวิทยา กระบวนการยุติธรรม มนุษย์นิเวศวิทยาและนิเวศวิทยาสังคม พัฒนาสังคม ภูมิปัญญาท้องถิ่น ภูมิศาสตร์สังคม การศึกษาความเสมอภาคระหว่างเพศ คติชนวิทยา และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

11) สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและนิเทศศาสตร์ ประกอบด้วย กลุ่มวิชา วิทยาการคอมพิวเตอร์ โทรคมนาคม การสื่อสารด้วยดาวเทียม การสื่อสารเครือข่าย การสำรวจและรับรู้จากระยะไกล ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ สารสนเทศศาสตร์ นิเทศศาสตร์ บรรณารักษศาสตร์ เทคโนโลยีพิพิธภัณฑสถานและภัณฑาคาร และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

12) สาขาการศึกษา ประกอบด้วย กลุ่มวิชา พื้นฐานการศึกษา หลักสูตรและการสอน การวัดและประเมินผลการศึกษา เทคโนโลยีการศึกษา บริหารการศึกษา จิตวิทยาและการแนะแนวการศึกษา การศึกษานอกโรงเรียน การศึกษาพิเศษ พลศึกษา และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

หมายเหตุ : สำหรับงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนนั้นยากที่จะกำหนดลงไปในสาขาให้ชัดเจนตามวิธีการจำแนกสาขาของสภาวิจัยแห่งชาติ 12 สาขา งานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนตามที่รวบรวมข้อมูลผลงานวิจัยได้ในระยะ 5 ปี (2545-2550) พบว่า งานวิจัยด้านนี้ จะจัดอยู่ในสาขาวิทยาศาสตร์กายภาพและคณิตศาสตร์ และสาขาวิทยาศาสตร์การแพทย์ ซึ่งกลุ่มรายวิชาทั้ง 2 สาขานี้ ก็ไม่ได้มีการแตกสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับด้านอุบัติเหตุทางถนนไว้อย่างชัดเจน

3.4 แนวทางในการจัดทำสรุปข้อมูล

3.4.1 ทำการกำหนดขอบข่ายรายละเอียดของงานวิจัยที่ทำการจัดเก็บ ประกอบด้วย

1. หัวข้อวิจัย
2. ชื่อผู้วิจัย/คณะผู้วิจัย
3. งบประมาณ
4. ระยะเวลา
5. สาขางานวิจัย
6. แหล่งทุนสนับสนุนงานวิจัย
7. ผู้นำงานวิจัยไปใช้ประโยชน์
8. หลักเกณฑ์ในการให้ทุนวิจัยของแหล่งทุน
9. สถานะของแหล่งทุนในการสนับสนุนด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุในปัจจุบัน

3.4.2 ทำการกำหนดหน่วยงาน/องค์กร/สถาบัน ที่ให้การสนับสนุนทุนวิจัย เพื่อติดต่อประสานงานขอข้อมูลเกี่ยวกับการให้ทุนสนับสนุนการจัดทำงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมา อาทิ เช่น

1. สภาวิจัยแห่งชาติ (วช.)
2. สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา (สกอ.)
3. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
4. สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.)
5. สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)
7. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
8. มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)
9. สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส.)
10. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
11. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
12. อื่นๆ (เช่น มหาวิทยาลัยต่างๆ ทั้งภาครัฐบาลและเอกชน โรงพยาบาล กระทรวง

ศูนย์วิชาการ เป็นต้น)

บทที่ 4
ผลการศึกษา

บทที่ 4

ผลการศึกษา

จากที่ได้ทำการติดต่อกับหน่วยงาน/องค์กร/สถาบันต่างๆ เพื่อขอข้อมูลผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในระยะ 5 ปี ที่ผ่านมา โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 - พ.ศ.2550 รายละเอียดของข้อมูลประกอบด้วย หลักเกณฑ์ในการพิจารณาให้ทุนวิจัยของแหล่งทุนนั้นๆ การแบ่งสาขางานวิจัยของแต่ละแหล่งทุน สถานะของแหล่งทุน และการติดตามผลของผู้ดำเนินงานวิจัยไปใช้ประโยชน์

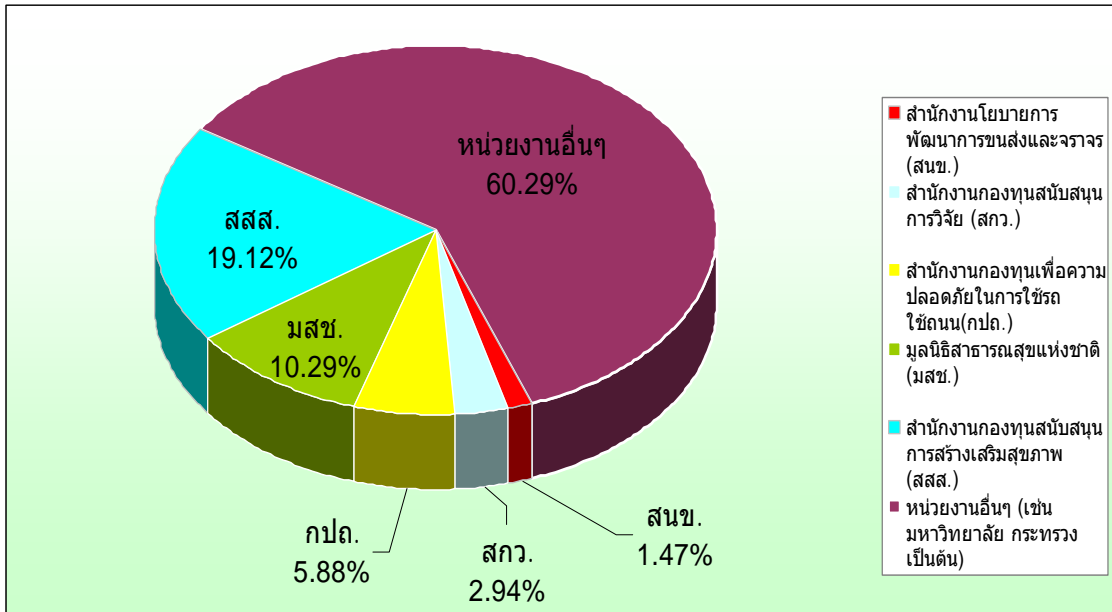
4.1 สถานการณ์ด้านแหล่งทุนผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ระยะเวลา 5 ปี (2545-2550)

จากการรวบรวมข้อมูลแหล่งที่ให้ทุนวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงาน/องค์กร/สถาบันต่างๆ และการค้นหาข้อมูลแหล่งทุนสนับสนุนงานวิจัยทั้งในประเทศ และในต่างประเทศจากเว็บไซต์ โดยใช้ Key word ค้นหาด้วยคำว่า “อุบัติเหตุ” ในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง โดยเริ่มในปี พ.ศ. 2545 - 2550 จากข้อมูลที่รวบรวมได้มีจำนวนแหล่งทุนที่ให้การสนับสนุนทุนสำหรับการทำงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 6 แหล่งทุน มีจำนวนผลงานวิจัยที่รวบรวมได้รวม 68 เรื่อง จากจำนวนผู้วิจัย 47 ท่าน (รายชื่อผู้วิจัยเสนอไว้ในภาคผนวก ก.) รายละเอียดแหล่งทุนแสดงดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนแหล่งทุนที่ให้การสนับสนุนทุนทำวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ในปี 2545 -2550

ลำดับที่	หน่วยงาน/องค์กร/สถาบันต่างๆ	จำนวนผลงานวิจัยที่สนับสนุน	%
1	สำนักงานนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (สนข.)	1	1.47
2	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)	2	2.94
3	สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(กปถ.)	4	5.88
4	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)	7	10.29
5	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	13	19.12
6	หน่วยงานอื่นๆ (เช่น มหาวิทยาลัย กระทรวง เป็นต้น)	41	60.29
	รวมผลงานวิจัยทั้งหมด	68	100.00

หมายเหตุ : จำนวนผลงานวิจัยดังกล่าว หมายถึง ผลงานเฉพาะด้านอุบัติเหตุทางถนนระหว่างปี พ.ศ. 2545 – 2550 เท่านั้น



รูปที่ 4.1 แสดงสัดส่วนการให้ทุนสนับสนุนการทำวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละองค์กร

จากตารางที่ 4.1 และรูปที่ 4.1 พบว่า หน่วยงานที่มีส่วนให้การสนับสนุนทุนวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในระยะ 5 ปี (2545-2550) ที่ผ่านมา อย่างต่อเนื่องและมากที่สุด ได้แก่ หน่วยงานอื่นๆ เช่น มหาวิทยาลัย กระทรวงสาธารณสุข โรงพยาบาล เป็นต้น เพราะมีจำนวนผลงานวิจัยมากที่สุด จำนวน 41 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 60.29 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งทุนวิจัยที่สนับสนุนในลักษณะนี้ ส่วนใหญ่เป็นของหน่วยงานเองที่สนับสนุนเฉพาะบุคลากรของหน่วยงานในสังกัด หรือที่เรียกว่าทุนภายในและงบที่สนับสนุนส่วนใหญ่มาจากหมวดเงินงบประมาณแผ่นดิน

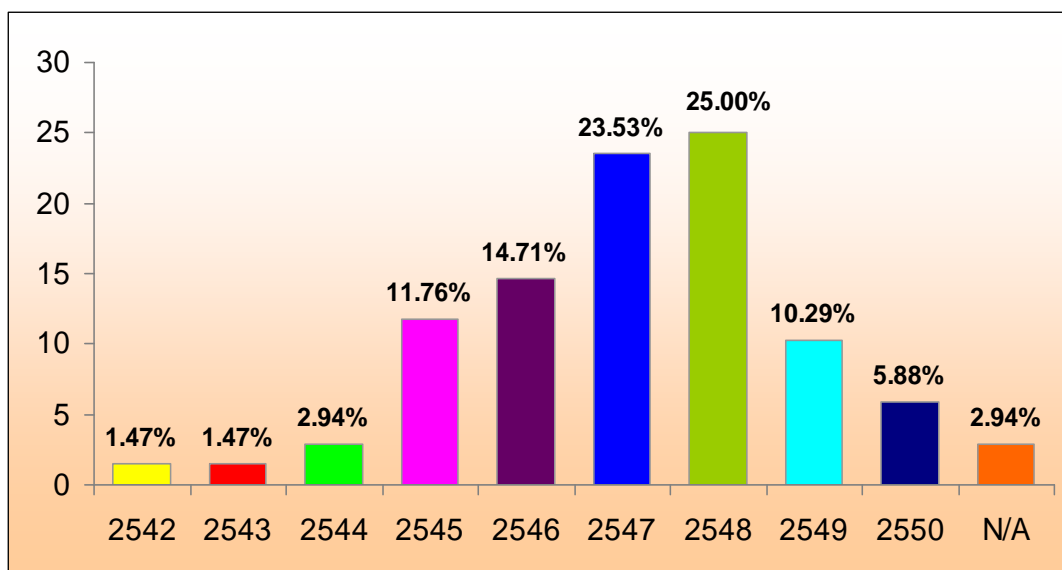
สำหรับหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนทุนวิจัยอันดับรองลงมา ได้แก่ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) มีจำนวนผลงานวิจัยรวม 13 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 19.12 เปอร์เซ็นต์ ในส่วนของหน่วยงานอื่นที่มีจำนวนของผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนไม่มากนัก ไม่ได้หมายความว่าหน่วยงานนั้นไม่ได้ทำการสนับสนุนทุนวิจัยด้านนี้ แต่อาจจะสนับสนุนในรูปแบบอื่นๆ เช่น การศึกษาโครงการ การจัดสัมมนาให้ความรู้ หรือแผนแม่บทต่างๆ ซึ่งไม่ได้อยู่ในขอบข่ายคำนิยามของงานวิจัยตามที่ได้กำหนดไว้เบื้องต้น จึงไม่ได้นำมานับรวมเป็นผลงานวิจัย

จากข้อมูลเบื้องต้น จะเห็นว่า หน่วยงานที่ให้การสนับสนุนทุนวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนนั้น ส่วนใหญ่มีแต่ภาครัฐ ซึ่งปัจจุบันนี้ อาจกล่าวได้ว่า ภาคเอกชนมีความสนใจที่จะให้ทุนวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนน้อยมาก และจาก http://www.worldbank.org/transport/roads/saf_docs/adbres.pdf ได้เสนอข้อมูลงานวิจัยด้านนี้ในต่างประเทศ แหล่งทุนที่เค้าได้รับนั้น มาจากหลากหลายองค์กร เช่น แหล่งเงินทุนจากหน่วยงานเอกชน เช่น บริษัทประกันภัยต่างๆ, บริษัททำธุรกิจเกี่ยวกับการขายยานพาหนะ, บริษัททำธุรกิจเกี่ยวกับการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น แต่สำหรับประเทศไทยภาคเอกชนยังสนใจที่จะเข้าร่วมแก้ปัญหาทางด้านอุบัติเหตุกันน้อยมาก

จากผลงานวิจัยทั้งหมดจำนวน 68 เรื่อง ที่ได้รับการสนับสนุนจากแหล่งทุนต่างๆ ในระยะเวลา 5 ปี (2545-2550) ที่ผ่านมา ได้ทำการแยกผลงานวิจัยออกเป็นรายปี รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนผลงานวิจัยแยกรายปี

ปี พ.ศ.	จำนวนงานวิจัยแยกรายปี (เรื่อง)	%
2542-47	1	1.47
2543-45	1	1.47
2544-45	2	2.94
2545	8	11.76
2546	10	14.71
2547	16	23.53
2548	17	25.00
2549	7	10.29
2550	4	5.88
N/A	2	2.94
รวม	68	100



รูปที่ 4.2 แสดงจำนวนผลงานวิจัยอุบัติเหตุทางถนนแยกรายปี 2542 – 2550

จากตารางที่ 4.2 และรูปที่ 4.2 แสดงข้อมูลผลงานวิจัยทั้งหมดจำนวน 68 เรื่อง พบว่า จุดเริ่มต้นจากปี พ.ศ. 2542 ดังที่แสดงในรูปที่ 4.2 นั้น เนื่องจาก ผลงานวิจัยบางเรื่องมีระยะเวลาการดำเนินงานคาบเกี่ยวจากปีหนึ่งสู่อีกปีหนึ่ง เช่น โครงการจากมาไม่จับคู่การป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่ยั่งยืน เริ่มต้นดำเนินงานวิจัย ปี พ.ศ. 2542 ถึงปี พ.ศ. 2547 จึงจะแล้วเสร็จ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ จึงต้องเสนอข้อมูลผลงานวิจัยตามลักษณะการดำเนินงานจริง สำหรับปีที่มีจำนวนผลงานวิจัยมากที่สุด ได้แก่ ปี พ.ศ. 2548 มีจำนวนผลงานวิจัย 17 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 25.00 เปอร์เซ็นต์ และปี พ.ศ.2547 เป็นอันดับสองรองลงมามีจำนวนผลงานวิจัย 16 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 23.53 เปอร์เซ็นต์ และปีอื่นๆ รองลงมาตามลำดับ

4.2 ประเภทงานวิจัย

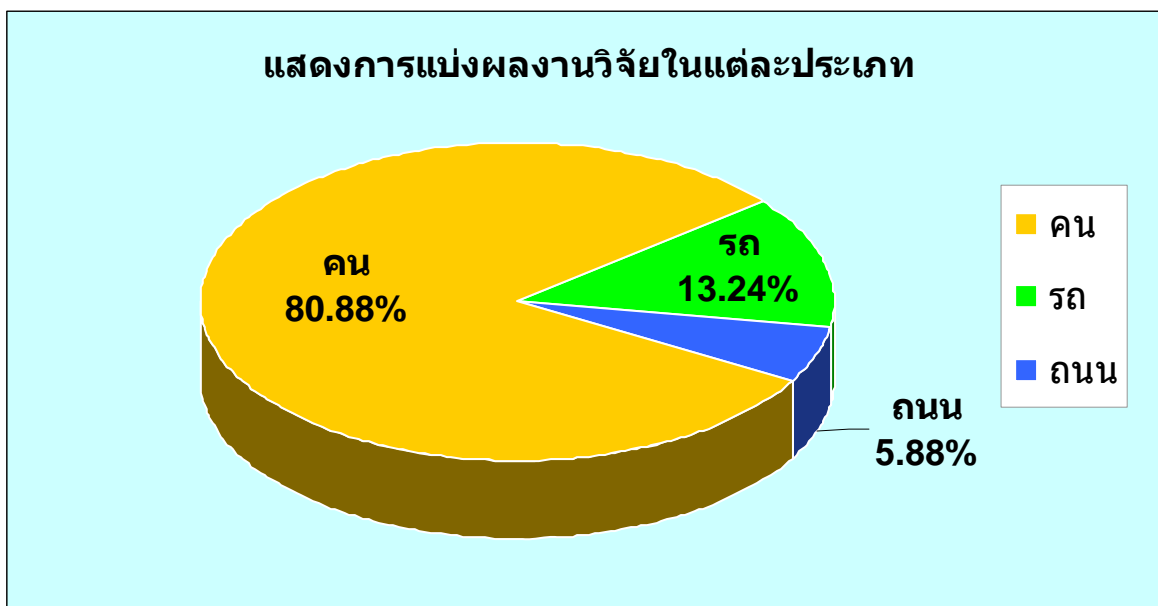
จากผลงานวิจัยทั้งหมดที่รวบรวมได้ในระยะ 5 ปี ที่ผ่านมามีจำนวน 68 เรื่อง ได้นำผลงานวิจัยทั้งหมดมาทำการแบ่งประเภทงานวิจัย โดยกำหนดนิยามการแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย

1. คน หมายถึง งานวิจัยที่มีคนเป็นตัวแปร
2. รถ หมายถึง งานวิจัยที่มีรถเป็นตัวแปร
3. ถนน หมายถึง งานวิจัยที่มีถนนเป็นตัวแปร

สาเหตุที่ต้องมีการแบ่งประเภทงานวิจัยออกเป็น 3 ประเภทนั้น เนื่องจากจะได้ทราบถึงสถานการณ์ รูปแบบของการทำงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน รวมทั้งทราบถึงแนวโน้ม และทิศทางการทำงานวิจัยที่ผ่านมาที่ชัดเจน ว่ามีผู้วิจัยให้ความสำคัญงานวิจัยประเภทใดบ้าง และผลงานวิจัยที่ได้มีการจัดทำไปแล้วนั้น สอดคล้องกับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศในปัจจุบันหรือไม่ และผลงานวิจัยเรื่องใดบ้างที่ได้ถูกนำไปใช้แล้ว เพื่อนำไปสู่การพิจารณาจัดทำผลงานวิจัยต่อไปในอนาคต รายละเอียดเสนอ ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนผลงานวิจัยแต่ละประเภท

ลำดับ	ประเภทงานวิจัย	จำนวน	%
1	คน	55	88.80
2	รถ	9	13.24
3	ถนน	4	5.88
รวม		68	100.00



รูปที่ 4.3 แสดงสัดส่วนเปรียบเทียบผลงานวิจัยแต่ละประเภท

จากตารางที่ 4.3 และรูปที่ 4.3 จะเห็นได้ว่า งานวิจัยประเภทคนเป็นตัวแปรที่มีจำนวนมากที่สุด มีจำนวน 55 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 80.88 เปอร์เซ็นต์ อันดับรองลงมาได้แก่ งานวิจัยประเภทรถเป็นตัวแปร มีจำนวนผลงานวิจัย 9 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 13.24 เปอร์เซ็นต์ และผลงานวิจัยที่มีถนนเป็นตัวแปรมีจำนวนน้อยที่สุด มีจำนวนผลงานวิจัยเพียง 4 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 5.88 เปอร์เซ็นต์

จากข้อมูลเบื้องต้น อาจกล่าวได้ว่า การตั้งประเด็นผลงานวิจัยที่ผ่านมาในระยะเวลา 5 ปี (2545-2550) นั้น คน ถือเป็นตัวแปรที่สำคัญที่สุดที่มีผลให้ผู้วิจัยนำมาเป็นประเด็นหลักที่จะนำมาสู่การจัดทำผลงานวิจัย เมื่อผู้วิจัยให้ความสำคัญกับประเภทงานวิจัยด้านใดด้านหนึ่งมากเกินไปก็จะทำให้ผลงานวิจัยที่ออกมามีจำนวนไม่สมดุลกัน ทำให้เกิดการกระจุกตัวเฉพาะบางประเด็นเท่านั้น

ขณะเดียวกัน ผลงานวิจัยประเภทผู้วิจัยสนใจจะทำวิจัยน้อยนั้น ขาดการศึกษาจัดทำงานวิจัยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งตามหลักความเป็นจริง ผู้วิจัยควรให้ความสำคัญกับการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องก่อนการจัดทำงานวิจัย เพื่อจะได้ทราบข้อมูลผลงานวิจัยในด้านที่ตนสนใจว่ามีจำนวนผลงานวิจัยที่จัดทำแล้วจำนวนเท่าไร มีเรื่องใดบ้าง เพื่อป้องกันการงานวิจัยที่ซ้ำซ้อนเพียงประเภทใดประเภทหนึ่งอย่างเดียวน ผลที่ตามมาจะทำให้ผลงานวิจัยในอนาคตขาดความหลากหลาย ซึ่งความจริงนั้น ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดเพียงสาเหตุหนึ่งสาเหตุใดเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยควรตระหนักถึงสภาพความเป็นจริง โดยหันมาให้ความสำคัญกับปัจจัยอื่นที่เป็นตัวแปรทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบ้าง เพื่อผลงานวิจัยที่เกิดขึ้นใหม่จะได้ครอบคลุมสภาพปัญหาและสามารถนำไปประยุกต์ใช้เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างครบถ้วน

4.3.1 ตัวอย่างผลงานวิจัยแต่ละประเภท

จากผลงานวิจัยทางด้านอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดจำนวน 68 เรื่อง ที่รวบรวมได้นำมาแบ่งประเภทงานวิจัยออกเป็น 3 ประเภท โดยมีตัวอย่างผลงานวิจัยที่ทำการแบ่งประเภทแล้ว ดังนี้

- 1) งานวิจัยประเภทคนเป็นตัวแปร มีจำนวน 55 เรื่อง ตัวอย่างงานวิจัย ได้แก่
 - วิจัยการพัฒนารูปแบบการสร้างพลังชุมชนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร
 - โครงการศึกษาสาเหตุและบริบทการเริ่มและพฤติกรรมการดื่มสุราของเด็กที่ดื่มแล้วขับรถอายุเด็กต่ำกว่า 15 ปี
 - การศึกษาการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ป่วยโรงพยาบาลสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา
- 2) งานวิจัยประเภทถนนเป็นตัวแปร มีจำนวน 4 เรื่อง ได้แก่
 - โครงการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก
 - การวิเคราะห์และสังเคราะห์จุดอันตรายบนท้องถนน
- 3) งานวิจัยประเภทรถเป็นตัวแปร มีจำนวน 9 เรื่อง ได้แก่
 - โครงการปฏิบัติการด้านวิชาการเพื่อศึกษาสาเหตุและแนวการป้องกันอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนและการถอดบทเรียนรูปแบบการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน
 - ความปลอดภัยในการเดินทางไปกลับรถโรงเรียน ด้วยรถรับส่งนักเรียนในกรุงเทพมหานคร
 - ลดอุบัติเหตุบนเส้นทางรถยนต์ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 48

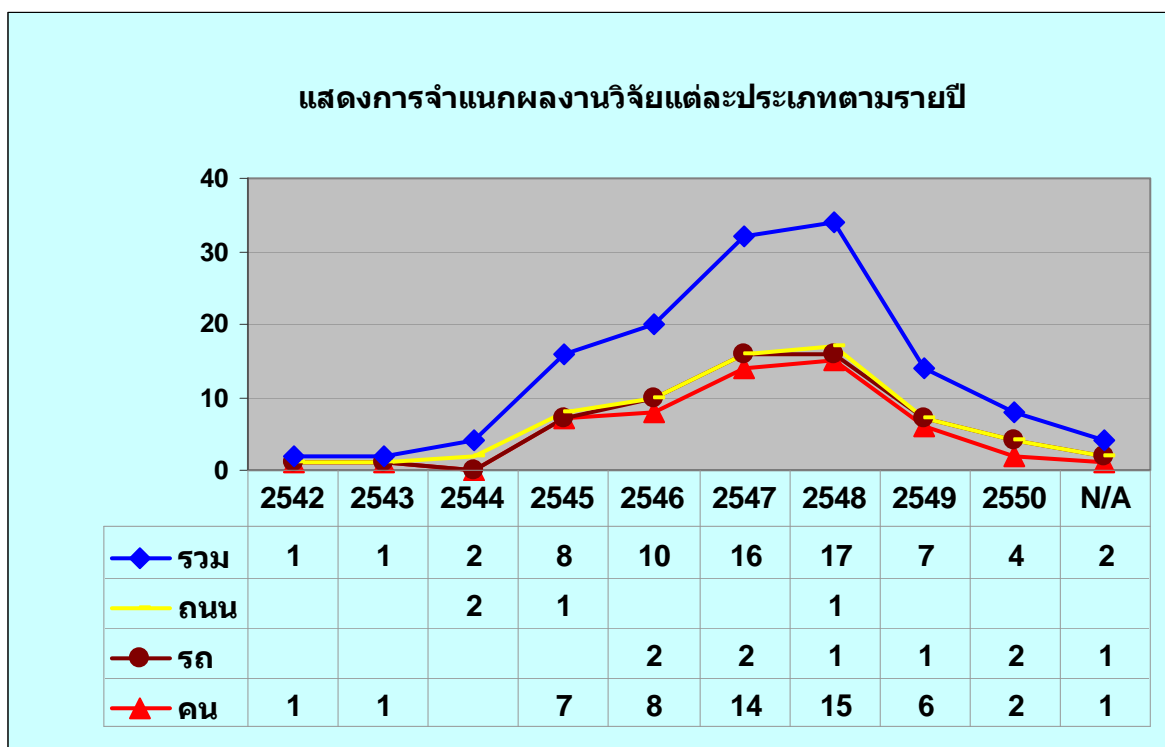
รายละเอียดผลงานวิจัยทั้งหมดได้นำเสนอไว้ในภาคผนวก ข. ในตารางภาคผนวก ข-1 รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

4.3.2 เปรียบเทียบสัดส่วนประเภทงานวิจัยเป็นรายปี

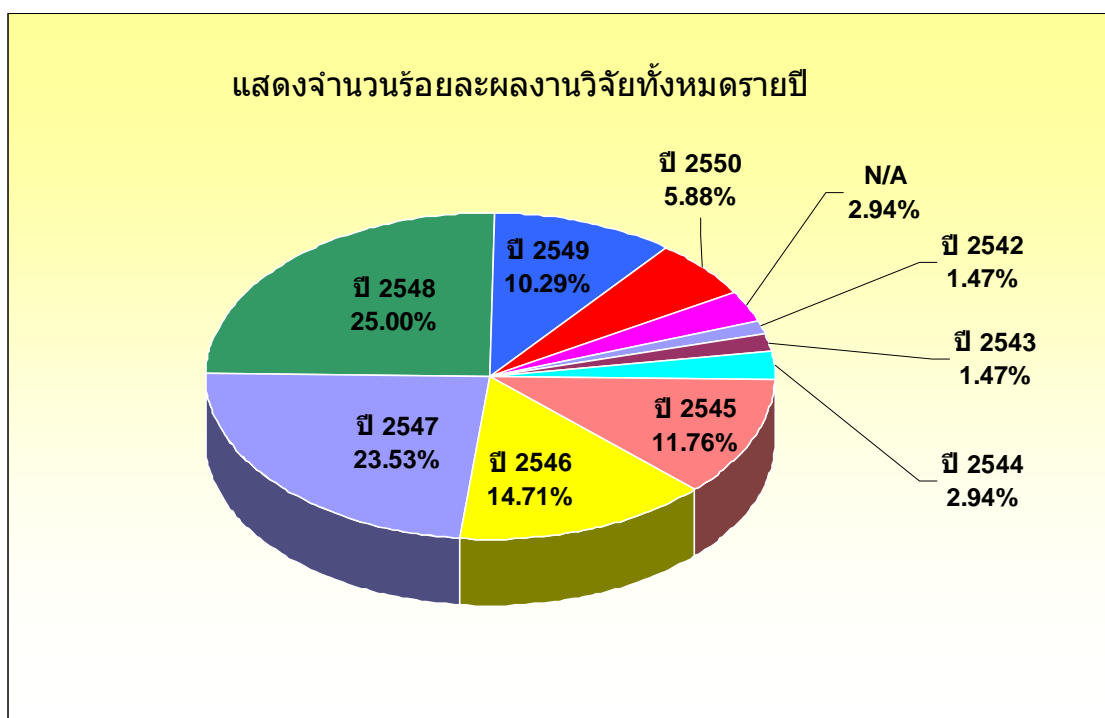
จากที่ได้นำผลงานวิจัยมาแยกประเภทออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ คน, รถ และถนน เพื่อทำการเปรียบเทียบจำนวนผลงานวิจัยในแต่ละปีว่ามีผลงานประเภทใดบ้างนั้น สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนผลงานวิจัยในแต่ละประเภทแบ่งตามรายปี

ปี พ.ศ.	ประเภทงานวิจัย				
	คน	รถ	ถนน	รวม/ปี	%
2542	1	-	-	1	1.47
2543	1	-	-	1	1.47
2544	-	-	2	2	2.94
2545	7	-	1	8	11.76
2546	8	2	-	10	14.71
2547	14	2	-	16	23.53
2548	15	1	1	17	25.00
2549	6	1	-	7	10.29
2550	2	2	-	4	5.88
N/A	1	1	-	3	2.94
รวม	55	9	4	68	100.00
%	80.88	13.24	5.88	100.00	-



รูปที่ 4.4 แสดงจำนวนผลงานวิจัยแต่ละประเภทรายปี



รูปที่ 4.5 แสดงสัดส่วนผลงานวิจัยรายปี

จากตารางที่ 4.4 และรูปที่ 4.4 ,4.5 พบว่า ปี พ.ศ. 2546-2548 เป็นปีที่มีผลงานวิจัยจำนวนที่สูงและมีการจัดทำอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะ ปี พ.ศ. 2548 เป็นปีที่มีผลงานวิจัยมากที่สุดจำนวน 17 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 25.00 เปอร์เซนต์ สำหรับปีที่มีผลงานวิจัยน้อยที่สุด ได้แก่ ปี พ.ศ. 2542-2543 มีจำนวนเพียงปีละ 1 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 1.47 เปอร์เซนต์ เท่านั้น ผลงานวิจัยทั้ง 2 ปี นี้ ถือว่าอยู่นอกเหนือข้อกำหนดในการรวบรวมข้อมูลผลงานวิจัยที่กำหนดไว้ในปี พ.ศ. 2545-2550 แต่ที่มีปรากฏเพราะระยะเวลาการดำเนินงานวิจัยมีมากกว่าหนึ่งปีมีระยะเวลาคาบเกี่ยวมาถึงปีที่มีการรวบรวมข้อมูลพอดีจึงต้องนำมานับรวมตามสถานการณ์จริง

4.3.3 เปรียบเทียบงานวิจัยกับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

อัตราเสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยจัดอยู่ในเกณฑ์สูง และ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในประเทศไทยอยู่ที่ประมาณ 6 คนต่อยานพาหนะ 10,000 คัน ในขณะที่ประเทศที่มีมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนสูง อาทิ ประเทศออสเตรเลียมีอัตรา 1.4 และประเทศสวีเดนมีอัตราเพียง 1.2 เท่านั้น หากใช้อัตรานี้เป็นเกณฑ์ ถ้าประเทศไทยต้องการมีมาตรฐานความปลอดภัยเท่าเทียมกับประเทศสวีเดนจะต้องมีตัวเลขของยอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเพียงปีละ 3,000 คน แทนที่จะเป็น 14,000 คน หรือหากเปรียบเทียบกับประเทศที่มีระดับการใช้ยานพาหนะใกล้เคียงกัน จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยก็ยังเกินเกณฑ์เฉลี่ย โดยควรมีผู้เสียชีวิตไม่เกิน 11,000

รายงานฉบับสมบูรณ์

รายปี (ข้อมูลจากรายงานการพัฒนางานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย โดย สุกิจ ปัญจนศักดิ์ และคณะ)

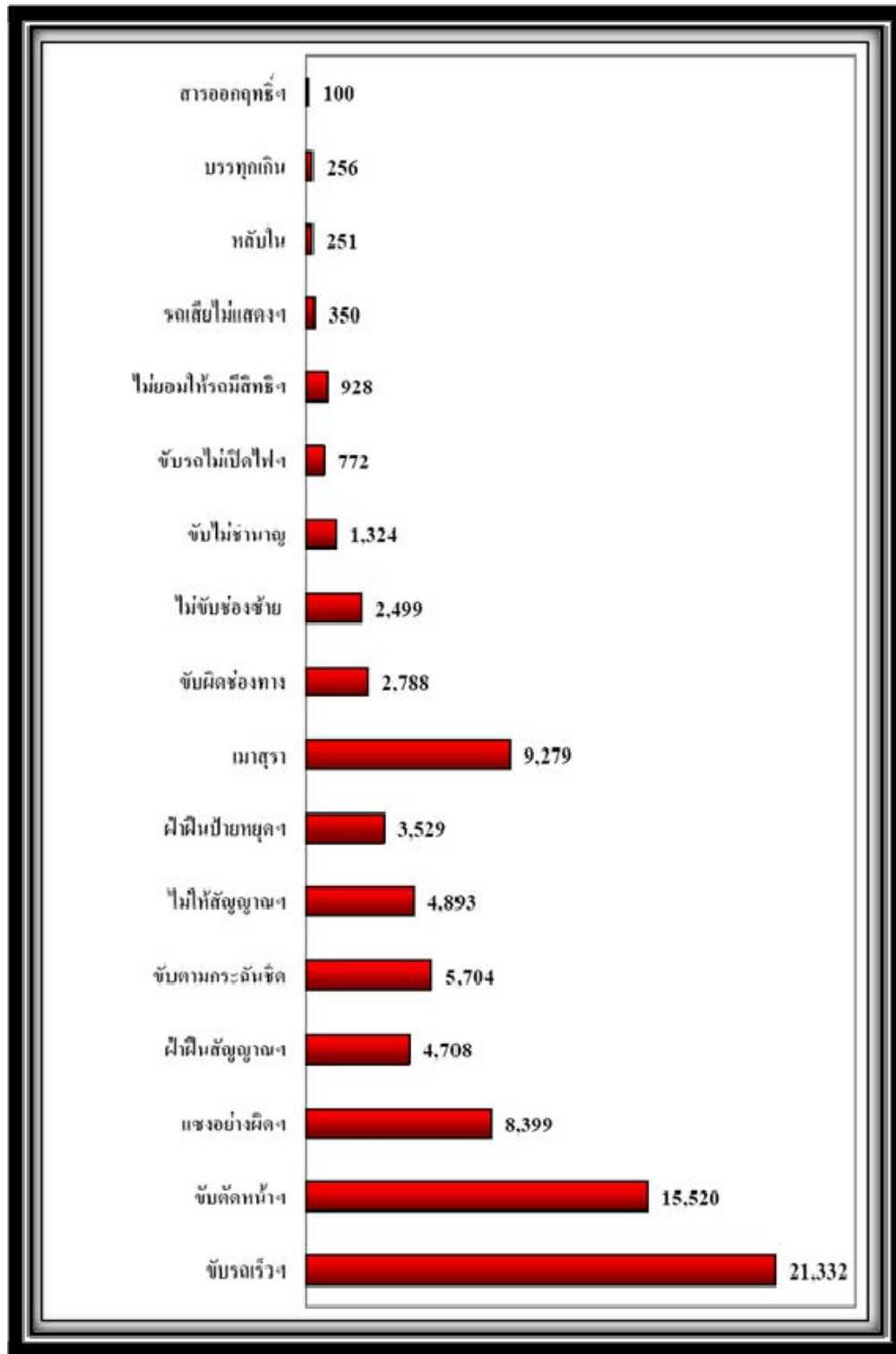
จากสถิติอุบัติเหตุสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2545-2548 มีจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางจราจร แสดงสถิติอุบัติเหตุ ดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ข้อมูลจากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก ปี 2542 – 2548

ประเภทยานพาหนะ	ปี 2542	ปี 2543	ปี 2544	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547	ปี 2548
1. คนเดินเท้า	3,839	4,469	4,135	4,592	5,548	5,759	5,529
2. รถจักรยาน	1,425	1,770	1,942	2,584	2,378	2,540	2,499
3. รถสามล้อ	434	454	520	607	782	967	1,051
4. รถจักรยานยนต์	34,943	37,498	41,215	53,732	66,110	77,642	78,830
5. รถสามล้อเครื่อง	1,775	1,838	1,852	1,825	2,002	2,178	1,894
6. รถยนต์นั่ง (ส่วนบุคคล)	29,863	33,392	33,907	39,279	44,337	46,658	43,527
7. รถโดยสารเล็ก (ตู้)	3,168	2,477	2,975	3,291	3,551	3,344	3,718
8. รถบรรทุกเล็ก (ปิกอัพ)	20,707	21,372	22,785	26,116	31,099	34,555	32,862
9. รถโดยสารใหญ่	3,343	3,533	3,618	3,823	4,509	4,433	3,954
10. รถบรรทุก 6 ล้อ	2,666	2,624	2,696	3,220	3,762	3,960	3,696
11. รถบรรทุก 10 ล้อ, มากกว่า	3,774	3,780	3,668	4,523	5,510	6,141	5,330
12. รถอีแต๋น	385	340	223	356	403	385	415
13. รถแท็กซี่	3,654	4,048	4,530	4,740	5,555	5,927	5,560
14. รถอื่น ๆ	1,272	1,362	1,366	1,912	2,256	2,478	2,878
รวมจำนวน (ล้านบาท)	111,248	118,957	125,432	150,600	177,802	196,967	191,743
มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (บาท)	1,345,985,811	1,242,205,524	1,240,801,187	1,494,936,815	1,750,960,040	1,623,081,112	3,238,226,110

ที่มา : สถิติอุบัติเหตุสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกได้บอกถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุไว้ รายละเอียดเสนอ
 ดังรูปที่ 4.6



รูปที่ 4.6 แสดงการจำแนกสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

จากสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้นำมาเปรียบเทียบกับกรจัดทำผลงานวิจัยที่ผ่านมา
 ในระยะเวลา 5 ปี จำนวน 68 เรื่อง แสดงดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงการเปรียบเทียบสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนกับผลงานวิจัย

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน	จำนวน/ราย	ผลงานวิจัย	%
สารออกฤทธิ์	100	2	2.94
บรรทุกเกิน	256	-	-
หลับใน	251	1	1.47
รถเสียไม่แสดงฯ	350	-	-
ไม่ยอมให้รถมีสิทธิ์	928	-	-
ขับรถไม่เปิดไฟฯ	772	-	-
ขับไม่ชำนาญ	1,324	-	-
ไม่จับช่องซ้าย	2,499	-	-
ขับผิดช่องทาง	2,788	-	-
เมาสุรา	9,279	9	13.24
ฝ่าฝืนป้ายหยุด	3,529	-	-
ไม่ให้สัญญาณฯ	4,893	-	-
ขับตามกระถันซิด	5,704	-	-
ฝ่าฝืนสัญญาณ	4,708	-	-
แซงอย่างผิดๆ	8,399	-	-
ขับตัดหน้าฯ	15,520	-	-
ขับรถเร็วฯ	21,332	1	1.47
N/A	-	55	80.88
รวม	82,632	68	100.00

จากตารางที่ 4.6 สามารถสรุปได้ว่าจากจำนวนผลงานทั้งหมด 68 เรื่อง เมื่อนำมาแยกตามสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนแล้ว มีจำนวน 55 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 80.88 เปอร์เซ็นต์ และสำหรับผลงานวิจัยที่เกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ นั้น การเมาสุรา มีจำนวนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมากที่สุด จำนวน 9 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 13.24 เปอร์เซ็นต์ อันดับรองลงมา ได้แก่ สารออกฤทธิ์ มีจำนวนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 2 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 13.24 เปอร์เซ็นต์ ส่วนสาเหตุการขับรถเร็วมีเพียงจำนวน 1 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 1.47 เปอร์เซ็นต์ แต่ในขณะเดียวกัน จำนวนสถิติที่การขับรถเร็วถือเป็นสาเหตุที่สำคัญและมีจำนวนรายที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด มีจำนวน 21,332 ราย

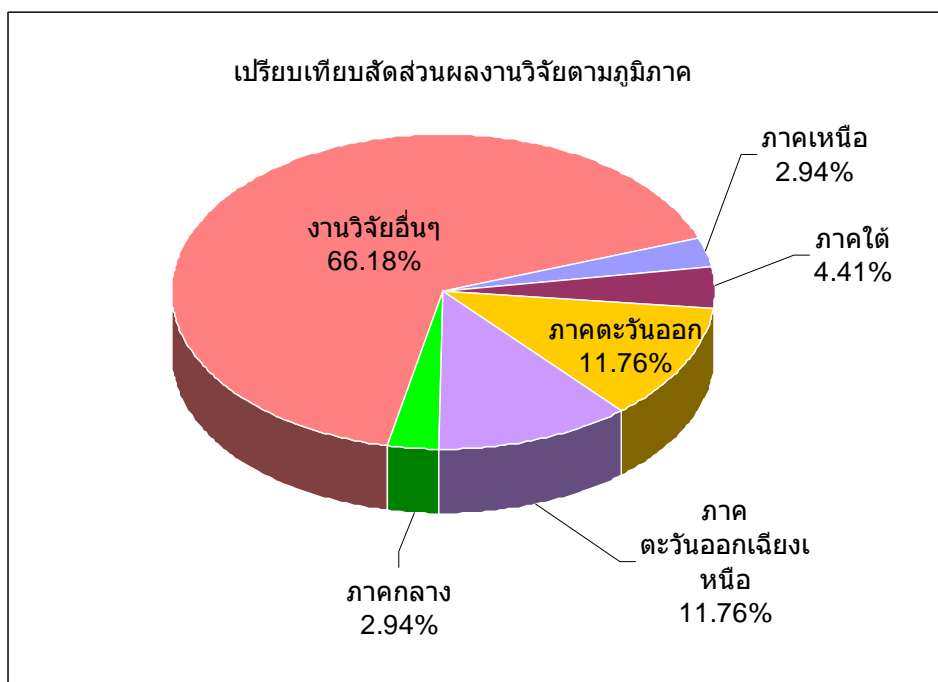
เมื่อพิจารณาปริมาณงานวิจัยกับจำนวนรายที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละสาเหตุ พบว่า จำนวนผลงานวิจัยมีจำนวนไม่สอดคล้องกับจำนวนรายที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน อาจกล่าวได้ว่า ขาดฐานข้อมูลงานวิจัยด้านนี้ เพราะผู้วิจัยไม่สามารถตรวจสอบผลงานวิจัยที่ผ่านมาได้ว่ามีประเด็นใดบ้างที่ยังไม่มีการทำวิจัยเลย ฉะนั้นผลงานวิจัยที่ออกจึงไม่สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้น

4.3.4 เปรียบเทียบการทำวิจัยแต่ละภูมิภาค

จากข้อมูลผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในระยะเวลา 5 ปี (2545-2550) ที่รวบรวมได้มีจำนวน 68 เรื่องนั้น ได้ทำการแบ่งผลงานวิจัยออกตามภูมิภาค จำนวน 5 ภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาคอีสาน) ภาคกลาง และอื่นๆ มีจำนวนผลงานวิจัยที่จัดอยู่ในระดับภูมิภาค จำนวน 23 เรื่อง จากผลงานวิจัยทั้งหมดจำนวน 68 เรื่อง ส่วนที่เหลืออีก 45 เรื่อง เป็นงานวิจัยอื่นๆ สามารถแสดงรายละเอียดได้ ดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 เปรียบเทียบผลงานวิจัยในแต่ละภูมิภาค

ลำดับ	ภาค	จำนวนงานวิจัย	%
1	ภาคเหนือ	2	2.94
2	ภาคใต้	3	4.41
3	ภาคตะวันออก	8	11.76
4	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	8	11.76
5	ภาคกลาง	2	2.94
6	งานวิจัยอื่นๆ	45	66.18
รวม		68	100



รูปที่ 4.7 แสดงสัดส่วนผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนแต่ละภูมิภาค

จากตารางที่ 4.7 และรูปที่ 4.7 จะเห็นได้ว่าจำนวนผลงานวิจัยในภาคภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีจำนวนเท่ากัน จำนวน 8 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 11.76 เปอร์เซ็นต์ ตัวอย่างงานวิจัยในภาคตะวันออก ได้แก่ เรื่อง “การศึกษาผลกระทบของปัจจัยเสี่ยงในการเกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงและความรุนแรงของการบาดเจ็บในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี” และตัวอย่างผลงานวิจัยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ภาคอีสาน) ได้แก่ เรื่อง “การศึกษาเพื่อหามาตรการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยชุมชนอำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ” ส่วนภาคเหนือถือว่ามีจำนวนผลงานวิจัยระดับท้องถิ่นน้อยที่สุดมีเพียง 2 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 2.94 เปอร์เซ็นต์

เมื่อพิจารณาจากข้อมูลที่ผลงานวิจัยที่รวบรวมได้นั้น พบว่า การกระจายตัวของการทำงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนยังคงไม่ครอบคลุมทุกภูมิภาค เนื่องจากสัดส่วนปริมาณผลงานวิจัยที่พบยังคงมีจำนวนไม่มากนัก ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของภูมิกาศนั้น อาจมีสถิติที่ยังต่ำกว่าภาคอื่นๆ จึงไม่ถือเป็นจุดเน้นในการนำมาเป็นหัวข้อวิจัย หรือผลงานที่มีนั้น ยังเป็นเพียงการศึกษารายกรณี หรือการรายงานผลข้อมูลเชิงสถิติทั่วไปเท่านั้น ทำให้ไม่ถึงขั้นที่จะเรียกว่าผลงานวิจัยได้

4.3 สถานะแหล่งทุนและหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ทุนของแหล่งทุน

สำหรับสถานะแหล่งทุนและหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ทุนทำงานวิจัยของแหล่งทุนแต่ละแห่งนั้น จะมีความแตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับสถานะของแหล่งทุนว่ามีสถานะเป็นภาครัฐ หรือภาคเอกชน หรือเป็นนิติบุคคล สถานบันการศึกษาต่างๆ เป็นต้น โดยส่วนใหญ่แล้วหลักเกณฑ์การ

พิจารณา และข้อกำหนดต่างๆ ที่แหล่งทุนนำมาใช้เพื่อเป็นตัวกรองคุณสมบัติของผู้ยื่นขอรับทุน สนับสนุนการทำวิจัยนั้น ตัวแหล่งทุนเองจะเป็นผู้กำหนดเอง ทั้งนี้ แนวทางที่แหล่งทุนนำมาใช้เป็น ตัวกำหนดก็ขึ้นอยู่กับสถานะขององค์กรเป็นหลัก ว่ามีลักษณะหลักเกณฑ์ และข้อกำหนดที่แตกต่างกัน ออกไป ขึ้นอยู่กับสถานะ นโยบาย/แผนงานที่องค์กรนั้นได้วางไว้เป็นรายปี ซึ่งแผนงานในการ สนับสนุนให้ทุนทำวิจัยนั้น ก็จะแตกต่างกันออกไปด้วย ซึ่งในแต่ละปีแผนงานต่างๆ ขององค์กรต้อง ปรับให้เข้ากับสถานการณ์ปัจจุบัน ประกอบกับเรื่องของงบประมาณที่บริหารจัดการให้สนับสนุนทุนวิจัยจะ มีมากน้อยเพียงใด

จากการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ที่นำมาใช้ในการพิจารณาให้ทุนสนับสนุนทำวิจัยใน ระยะเวลา 5 ปี (2545-2550) ที่ผ่านมา โดยใช้วิธีสอบถามไปยังเจ้าหน้าที่รับผิดชอบของแหล่งทุน รวมถึงการค้นหาจากเว็บไซต์ สามารถรวบรวมข้อมูลหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ทุนของแหล่งทุนต่างๆ ดังนี้

1) สำนักงานกองทุนเพื่อความปłodกภัยในการใช้รดิใช้ถนน (กปลด.)

สำหรับหลักเกณฑ์การพิจารณาการให้ทุนสนับสนุนด้านงานวิจัยอุบัติเหตุทางถนนนั้น ทางกปลด. เองไม่ได้มีการตั้งกฎเกณฑ์ หรือข้อบังคับกับผู้ที่มาขอรับทุนสนับสนุนเพื่อการจัดทำงานวิจัย แต่จะมี เพียงหลักเกณฑ์เบื้องต้นสำหรับคุณสมบัติเหตุของตัวผู้วิจัยเท่านั้น ประกอบด้วย

1. ต้องเป็นนิติบุคคล หรือบุคคลธรรมดา
2. เรื่องวิจัยที่ส่งขอทุนจะต้องเป็นเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รดิใช้ถนนเท่านั้น และสำหรับจำนวนทุนที่ให้การสนับสนุนในแต่ละปีนั้น จะมีจำนวนไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับการ จัดสรรงบประมาณโดยรวมทั้งหมดของกระทรวงขนส่งทางบกเองว่าในแต่ละปีจะมีแผนการจัดทำงาน ด้านใดบ้าง จึงไม่มีการกำหนดตัวเงินว่าในแต่ละปีจะจัดมาเป็นงบวิจัยเท่าไร

2) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

สำหรับเกณฑ์การพิจารณาการสนับสนุนทุนวิจัยนั้น ทางสกว. มีหลักเกณฑ์การพิจารณาทั้ง คุณสมบัติของผู้วิจัยที่ขอรับทุน และหลักเกณฑ์การให้ทุนไว้อย่างชัดเจน ซึ่งทางสกว. แบ่งประเภททุน ออกเป็น 10 ประเภท และทุนในแต่ละประเภทนั้น มีข้อกำหนดสำหรับคุณสมบัติผู้ขอรับทุน และ หลักเกณฑ์การพิจารณาให้ทุนที่แตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับประเภทของทุนนั้นๆ

สำหรับสาขาของงานวิจัยอุบัติเหตุทางถนน ทางสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ไม่ได้มีการระบุงานวิจัยด้านนี้อยู่ในทุนประเภทใด และจากที่ได้ทำการพิจารณาข้อกำหนดประเภททุน ต่างๆ ของสกว. งานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ผู้ที่จะขอทุนสนับสนุนการทำงานวิจัยนั้น ขอยื่นได้ใน ประเภททุนวิจัยองค์ความรู้ใหม่ที่เป็นพื้นฐานต่อการพัฒนา (วุฒิเมธีวิจัย) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- **ขอบข่าย**

เป็นทุนสนับสนุนการวิจัยเพื่อเกิดองค์ความรู้ใหม่ที่เป็นพื้นฐานต่อการพัฒนาประเทศ โดยเน้นการสร้างผลงานวิจัยแบบมุ่งเป้า (Target – based Research) มีผลงานวิจัยที่ตีพิมพ์ในวารสารวิชาการระดับนานาชาติ หรือการจดทะเบียนสิทธิบัตร มีผลงานวิจัยที่สามารถนำไปพัฒนาและประยุกต์ใช้ในเชิงพาณิชย์ เชิงสาธารณะหรือเชิงนโยบาย สร้างนักวิจัยอาชีพที่เป็นผู้นำในทางวิชาการระดับนานาชาติ เกิดการเชื่อมโยงและความร่วมมือระหว่างนักวิจัยทั้งในประเทศระดับนานาชาติ

- **คุณสมบัติผู้มีสิทธิ์ขอรับทุนปี**

1. ต้องเป็นผู้ที่มีผลงานตีพิมพ์ในวารสารวิชาการระดับนานาชาติที่เป็นงานวิจัยที่ทำในประเทศไทยมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 เรื่องตั้งแต่ ค.ศ. 2000 ถึงปัจจุบัน และต้องเป็นเจ้าของบทความชื่อแรกหรือเป็น corresponding author (ผู้วิจัยสำหรับการติดต่อ) โดยไม่นับรวมผลงานวิจัยที่เกิดจากวิทยานิพนธ์

2. ผลงานตีพิมพ์ในวารสารวิชาการนานาชาติต้องมีผลงานรวมของ Impact Factor ไม่น้อยกว่า 0.5 สำหรับสาขาวิทยาศาสตร์และการแพทย์ ไม่น้อยกว่า 2.0 สำหรับสาขาวิทยาศาสตร์กายภาพและวิศวกรรมศาสตร์

3. ในกรณีหัวหน้าโครงการมีผลงานอยู่ในสาขาวิชาที่บทความมีค่า Impact Factor น้อยหรือบทความนั้นอยู่นอกฐานข้อมูล ISI ซึ่งทำให้ไม่สามารถหาค่า Impact Factor ได้ ทำให้ผลงานรวมของ Impact Factor ไม่ถึงเกณฑ์ในข้อ 2 สกว. จะถือตามดุลยพินิจ ของคณะกรรมการการบริหารทุน

4. สาขาสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์จะไม่นำเกณฑ์ของ Impact Factor มาประกอบการพิจารณา

5. หัวหน้าโครงการมีศัภษาสูงโดยพิจารณาจากผลสัมฤทธิ์ด้านการศึกษา ได้แก่ การมีคุณวุฒิระดับปริญญาโทขึ้นไป มีผลการศึกษาอยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม และมีผลสัมฤทธิ์ด้านการวิจัย ได้แก่ การมีผลงานด้านการวิจัยที่มีคุณภาพ

6. ผู้ขอทุนต้องไม่มีภาระงานวิจัยหรืองานอย่างอื่นสูงเกินไป โดยต้องใช้เวลาในการทำงานวิจัยไม่น้อยกว่า 20 ชั่วโมง/สัปดาห์

7. โครงการวิจัยที่ได้รับทุนและเซ็นสัญญาแล้ว จะต้องส่งรายงานความก้าวหน้าทุก 6 เดือน และสกว.จะจัดให้มีการนำเสนอผลงานในการประชุมเสนอผลงานระหว่างดำเนินโครงการ นอกจากนี้ในระหว่างที่โครงการวิจัยดำเนินอยู่ สกว.อาจจัดทีมงานไปเยี่ยมชมและปรึกษาหารือความก้าวหน้าหรือปัญหาจากกลุ่มผู้วิจัย หลังจบโครงการผู้ที่มีผลงานดีเยี่ยมจะได้รับพิจารณาให้ได้รับรางวัลหรือเชิญให้สมัครรับทุนวิจัยต่อเนื่อง

● **หลักเกณฑ์ในการให้ทุน**

สกว. มีนโยบายที่จะสนับสนุนทุนวิจัยให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยให้มีงานวิจัยที่เป็นแบบมุ่งเป้ามากขึ้น แต่เป้าหมายของ output ยังเหมือนเดิมคือให้มีผลงานวิจัยที่ตีพิมพ์ในวารสารวิชาการนานาชาติที่มี Impact สูงหรือการจดสิทธิบัตร สกว. จึงเห็นสมควรกำหนดลำดับความสำคัญการให้ทุน ดังนี้

1. โครงการวิจัยแบบมุ่งเป้าที่ฝ่ายวิชาการ สกว. ให้การสนับสนุนอยู่แล้ว เช่น ชุดโครงการสมุนไพร รักษาโรค สารเสริมสุขภาพและสำหรับการผลิตอาหารปลอดภัย ชุดโครงการเกษตรอินทรีย์บนฐานความสมดุลตามธรรมชาติ ชุดโครงการการเพิ่มผลผลิตอาหารปลอดภัย ชุดโครงการเพิ่มผลผลิตสัตว์น้ำเศรษฐกิจ เป็นต้น
2. โครงการวิจัยแบบไม่มุ่งเป้าของสาขาวิชาที่ขาดแคลนนักวิจัย ได้แก่ ฟิสิกส์ คณิตศาสตร์ สังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์
3. โครงการวิจัยแบบไม่มุ่งเป้าที่ผลลัพธ์ (output) ของโครงการมีแนวโน้มที่จะนำไปใช้ประโยชน์ในระยะกลางหรือระยะยาวได้
4. โครงการวิจัยแบบไม่มุ่งเป้าโดยความคิดริเริ่มของนักวิจัยเองและไม่จำกัดสาขาวิชาการ

● **ลักษณะของโครงการวิจัย**

1. โครงการที่เสนอขอต้องมีการทบทวนเอกสารที่มีการตีพิมพ์ (literature review) แล้วอย่างครบถ้วนและครอบคลุม ทำให้เชื่อได้ว่า โครงการวิจัยที่เสนอเป็นการวิจัยเพื่อหาคำตอบใหม่อย่างแท้จริงไม่เป็นการวิจัยซ้ำกับองค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว หรือถ้าเป็นการวิจัยเพื่อยืนยันองค์ความรู้เดิมที่มีอยู่แล้วเป็นการวิจัยที่มีความจำเป็นอย่างแท้จริง
2. มีการนิยามปัญหาและจุดมุ่งหมายอย่างชัดเจนและมีเหตุผลแสดงว่าการวิจัยองค์ความรู้ใหม่ ของโครงการที่เสนอจะเป็นพื้นฐานต่อการพัฒนาประเทศ
3. ผลงานจากทุนวิจัยประเภทนี้ คือ รายงานผลการวิจัยที่ตีพิมพ์ในวารสารวิชาการระดับนานาชาติที่มีระบบการตรวจสอบคุณภาพของต้นฉบับอย่างเข้มงวด หรือผลงานวิจัยที่นำไปจดทะเบียนสิทธิบัตรรวมทั้งหลักฐานที่แสดงถึงการพัฒนาความเข้มแข็งของนักวิจัยและทีมงาน ได้แก่ หลักฐานความเชื่อมโยงหรือร่วมมือกับนักวิจัยระดับนานาชาติ และหลักฐานแสดงความเหนียวแน่นและต่อเนื่องของทีมงาน
4. ผู้ขอรับทุนต้องระบุในใบสมัครอย่างชัดเจนว่า จะทำงานวิจัยเรื่องอะไร จะมีผลลัพธ์ออกมาอย่างไรบ้างในแต่ละปี

● **งบประมาณ**

สำหรับทุนประเภทนี้ให้งบประมาณสนับสนุน จำนวน ไม่เกิน 2 ล้านบาท/โครงการ

- **ระยะเวลา**

ระยะเวลาการดำเนินงานโครงการ ไม่เกิน 3 ปี

- **จำนวนทุน**

จำนวนทุนที่ทาง สกว. สนับสนุนสำหรับทุนวิจัยประเภทนี้ จำนวน 15 ทุน

- **ระยะเวลาขอรับทุน**

ระยะเวลาที่ผู้วิจัยสนใจจะขอยื่นงานวิจัยเพื่อขอรับทุนสนับสนุน วันที่ 4 มกราคม- วันที่ 28 กุมภาพันธ์

3) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

สำหรับหลักเกณฑ์การยื่นขอทุนสนับสนุนการทำวิจัยนั้น ทาง มสช. ไม่มีหลักเกณฑ์การพิจารณา เนื่องจาก ตามขั้นตอนการยื่นขอรับทุนสนับสนุนการทำวิจัย ผู้วิจัยต้องยื่นไปที่ สสส. ก่อน เพราะ มสช. เป็นหน่วยงานหนึ่งที่ทำงานภายใต้การดูแลของ สสส. ฉะนั้น หลักเกณฑ์และข้อกำหนดต่างๆ เกี่ยวกับการให้ทุนทำวิจัย จะใช้หลักเกณฑ์ที่ทาง สสส. เป็นผู้กำหนด และหลังจากที่ ทาง สสส. ได้ทำการพิจารณาตรวจสอบงานวิจัยที่มีการยื่นขอเสนอขอรับทุนที่ผู้วิจัยยื่นมาทั้งหมดแล้ว จะทำการคัดกรองและส่งมาให้ทางผู้จัดการ มสช. เป็นผู้พิจารณางานวิจัยที่ได้เสนอมาทั้งหมด

4) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

สำหรับ สสส. ได้แบ่งทุนสนับสนุนโครงการ 3 ประเภท ดังนี้

1. โครงการด้านการพัฒนาและปฏิบัติการ หมายถึง โครงการที่มีลักษณะเป็นการฝึกอบรม การรณรงค์ การจัดกิจกรรม หรือพัฒนารูปแบบที่เป็นนวัตกรรม หรือการพัฒนาเครือข่ายภาคี หรือปฏิบัติการในด้านการสร้างเสริมสุขภาพ ทั้งนี้ ต้องไม่ใช่งานประจำที่ดำเนินการอยู่แล้ว
2. โครงการด้านการศึกษาวิจัย หมายถึง โครงการที่มีลักษณะการศึกษาวิจัยการทบทวนองค์ความรู้ การวิจัยและพัฒนา การประเมินผล รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพด้วย
3. โครงการด้านการอุปถัมภ์กิจกรรม หมายถึง โครงการที่มีลักษณะการให้ทุนแก่กิจกรรมด้านกีฬา ศิลปวัฒนธรรมหรือกิจกรรมสาธารณะอื่นเพื่อเป็นสื่อกลางในการสร้างความรู้และค่านิยมในการสร้างเสริมสุขภาพ

- **การพิจารณาโครงการ**

1. การพิจารณาโครงการให้ดำเนินการตามลำดับขั้นตอน ดังนี้
 - ขึ้นการกลั่นกรองทางวิชาการ
 - ขึ้นพิจารณาตัดสินใจ

2. การกลั่นกรองทางวิชาการให้กระทำโดยผู้ทรงคุณวุฒิที่ต้องไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผู้เสนอโครงการ เงื่อนไขและจำนวนผู้ทรงคุณวุฒิให้เป็นไปตามขนาดโครงการ ดังนี้

ขนาดโครงการ (งบประมาณที่ขอ)	จำนวนผู้ทรงคุณวุฒิ
● ไม่เกิน 200,000 บาท	อย่างน้อย 1 คน
● 200,001 – 1,000,000 บาท	อย่างน้อย 3 คน
● 1,000,001 – 50,000,000 บาท	อย่างน้อย 5 คน
● 5,000,001 – 10,000,000 บาท	อย่างน้อย 7 คน
● 10,000,001 – 20,000,000 บาท	อย่างน้อย 7 คน และจะต้องมีการประชุมพิจารณา
● เกินกว่า 20 ล้านบาท	อย่างน้อย 7 คน โดยมีคณะกรรมการบริหารแผนนวมอยู่ด้วย อย่างน้อย 3 คน และจะต้องมีการประชุมพิจารณา

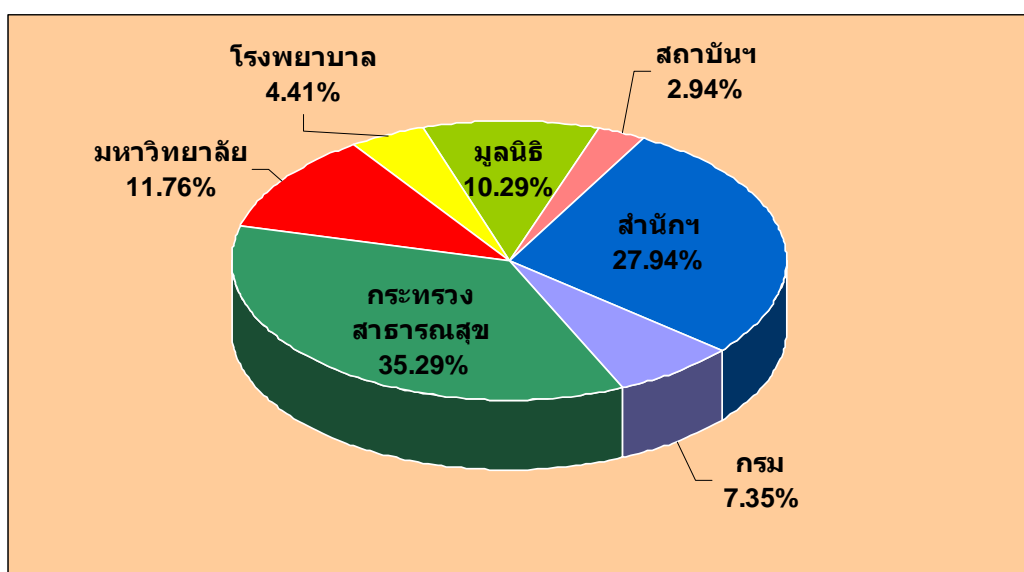
จากหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ทุนของแหล่งทุนทั้งหมดนั้น พบว่า บางหน่วยงานไม่มีข้อกำหนด หรือระเบียบในการพิจารณาให้ทุนที่ชัดเจน และการเปิดโอกาสให้ผู้วิจัยได้เสนอประเด็นหัวข้อวิจัยที่มีความสนใจจะนำมาทำงานวิจัยนั้น ยังไม่สามารถเสนอได้อย่างเต็มที่ เนื่องจาก พันธกิจหรือภาระงานของหน่วยงานนั้นๆ มีลักษณะส่งเสริมให้ทำงานวิจัยเฉพาะด้าน ด้วยเหตุนี้ ผลงานวิจัยที่ออกมาจะเป็นประเภทตอบสนองต่อองค์กรมากกว่าที่จะตอบสนองผู้นำไปใช้ประโยชน์

4.4 เปรียบเทียบองค์กรที่ได้รับทุนสนับสนุนเพื่อทำวิจัย

จากผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในระยะเวลา 5 ปี (2545-2550) มีจำนวนผลงานวิจัยที่รวบรวมได้ 68 เรื่อง ทั้งนี้ ได้ทำการแยกสถานะของหน่วยงานที่ได้รับทุนสนับสนุนในการทำงานวิจัย แสดงรายละเอียด ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 แสดงสัดส่วนขององค์กรที่ได้รับทุนสนับสนุนการทำงานวิจัย

ลำดับ ที่	องค์กรรับทุน	จำนวนงานวิจัย	% ผลงานวิจัย
1	กรมฯ	5	7.35
2	กระทรวงสาธารณสุข	24	35.29
3	มหาวิทยาลัย	8	11.76
4	โรงพยาบาล	3	4.41
5	มูลนิธิ	7	10.29
6	สถาบันฯ	1	2.94
7	สำนักฯ	19	27.94
	รวมหน่วยงานที่รับทุนทั้งหมด	68	100.00



รูปที่ 4.8 แสดงสัดส่วนองค์กรที่รับทุนทำวิจัย

จากตารางที่ 4.8 และรูปที่ 4.8 แสดงข้อมูลการเปรียบเทียบผลงานวิจัยกับองค์กรที่ได้รับทุนทำงานวิจัย พบว่า ระยะเวลา 5 ปี ที่ผ่านมากกระทรวงสาธารณสุข ถือว่า มีบทบาทสำคัญที่สุดในการจัดทำผลงานวิจัย เพราะมีจำนวนมากที่สุดมีถึง 24 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 35.29 เปอร์เซ็นต์ อันดับรองลงมา ได้แก่ สำนักฯ ต่างๆ เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นต้น มีจำนวนผลงานวิจัย 19 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 27.94 เปอร์เซ็นต์

ส่วนองค์กรที่ยังมีจำนวนผลงานวิจัยที่น้อย คือ องค์กรลักษณะที่เป็นสถาบันฯ เช่น สถาบันพระปกเกล้า เป็นต้น มีจำนวนเพียง 1 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 2.94 เปอร์เซ็นต์

เมื่อพิจารณาจากหน่วยงานที่มีผลงานวิจัยมากที่สุด ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข เพียงหน่วยงานเดียว หรือสาขาการแพทย์ ด้วยเหตุนี้ จำนวนนักวิจัยที่เกิดขึ้นก็เช่นกันก็มาจากสาขาการแพทย์เท่านั้นทำให้ขาดการเชื่อมโยงเครือข่ายนักวิจัยและงานวิจัยระหว่างสาขาที่เกี่ยวข้อง ควรมีการผลักดันให้มีการทำวิจัยในส่วนของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านอุบัติเหตุ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากกว่านี้

4.6.1 สรุปภาพรวมของงานวิจัยกับงบประมาณที่ได้รับ

จากผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 68 เรื่อง มีเพียง 9 เรื่องเท่านั้น ที่มีข้อมูลงบประมาณการทำวิจัย รวมเป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 86,403,630.00 บาท ดังนั้น จะทำการพิจารณางานวิจัยที่มีข้อมูลงบประมาณอยู่เท่านั้น สามารถแสดงรายละเอียดได้ ดังตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงรายละเอียดของโครงการที่ได้รับงบประมาณจากแหล่งทุนสนับสนุน

ปี	หัวข้อวิจัย	ผู้วิจัย	แหล่งทุนสนับสนุน	งบประมาณ	%
2544	โครงการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก	นายรัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง และคณะ	สนง.นโยบายและแผนการจราจร และขนส่ง(สนข.)	2,268,000	0.23
2547	การลดอุบัติเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	นพ.แท้จริง ศิริพาณิชย์	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	28,700,000	0.90
2548	ลดอุบัติเหตุบนเส้นทางรถยนต์ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 48	นาย สันติ ฤทธิชัย	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	10,800,000	1.28
2548	การศึกษาความเหมาะสมในการนำเทคนิค Access Management มาใช้เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน(ระยะที่ 1)	ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ ตะระโท	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	780,000	2.29
2548	วิจัยประเมินผลการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ระดับจังหวัด	ศ.นพ.วันชัย วัฒนศัพท์	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	1,108,030	2.62
2549	ลดอุบัติเหตุทางถนนจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2549	นพ.แท้จริง ศิริพาณิชย์	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	19,638,000	12.50
2549	วิจัยประเมินผลการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ระดับจังหวัด:สงกรานต์ 49	ศ.นพ.วันชัย วัฒนศัพท์	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	200,000	22.73
2549	โครงการศึกษาความเร็วที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์	ผศ. ดร ทวีศักดิ์ ตะระโท	กองทุนเพื่อความปละอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน กรมขนส่งทางบก (กปถ.)	1,977,600	24.23
2549	ลดอุบัติเหตุทางถนนจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2550	นพ.แท้จริง ศิริพาณิชย์	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	20,932,000	33.22
รวมทุกงานวิจัย				86,403,630	100

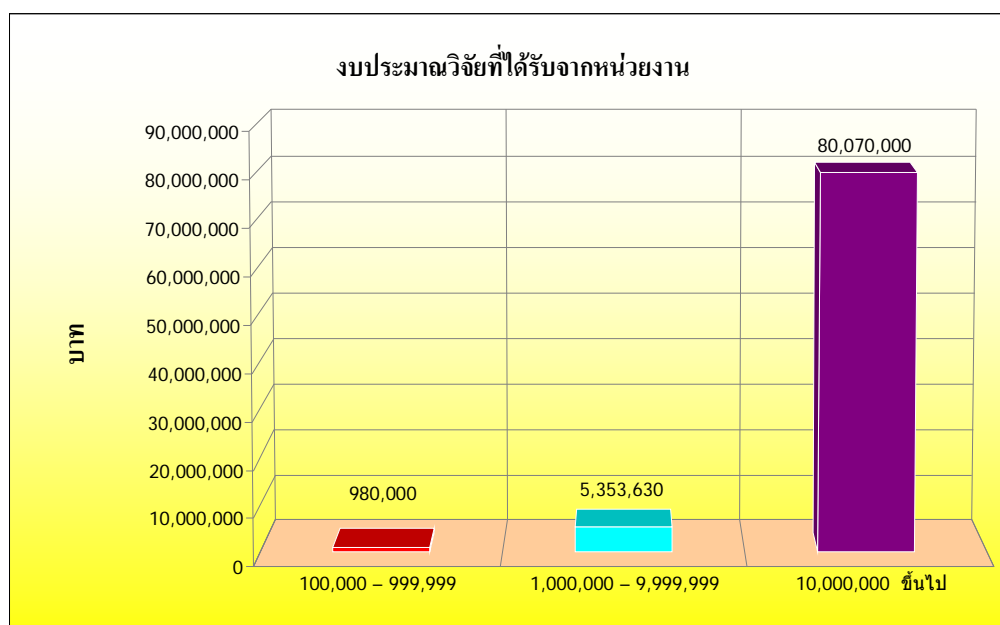
จากตารางที่ 4.9 แสดงรายละเอียดของโครงการที่ได้รับงบประมาณจากแหล่งทุนสนับสนุน ถ้าพิจารณาจากข้อมูลในตารางสามารถสรุปภาพรวมออกเป็น 3 ประเด็น ดังนี้

1. งานวิจัยที่มีค่าดำเนินงานไม่เกิดหลักแสนอยู่ระหว่าง 100,000 – 900,000 บาท มีจำนวน 2 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 22.22 เปอร์เซ็นต์ ของงานวิจัยที่มีงบแสดง รวมงบ 980,000 บาท
2. งานวิจัยที่มีค่าดำเนินงานมากกว่าหลักแสนอยู่ระหว่าง 1,000,000 – 9,000,000 บาท มีจำนวน 3 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 33.33 เปอร์เซ็นต์ ของงานวิจัยที่มีงบแสดง รวมงบ 5,353,630 บาท
3. งานวิจัยที่มีค่าดำเนินงานตั้งแต่ 10,000,000 ขึ้นไป มีจำนวน 4 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 44.44 เปอร์เซ็นต์ ของงานวิจัยที่มีงบแสดง รวมงบ 80,070,000 บาท

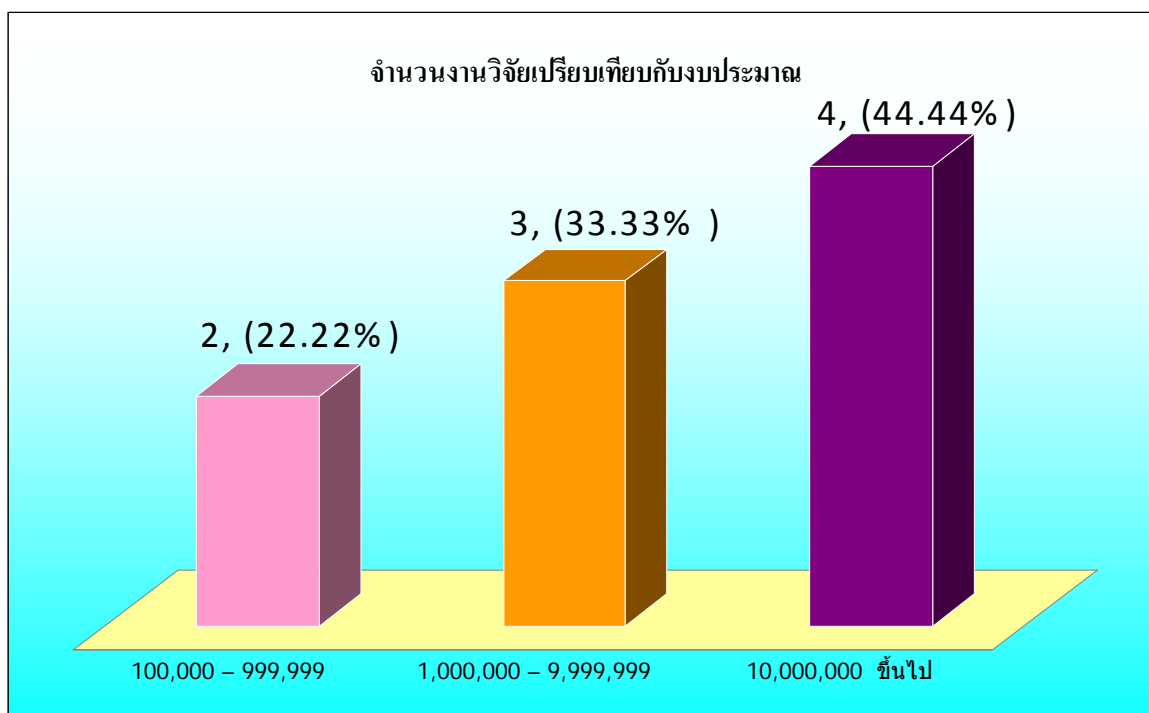
สามารถแสดงรายละเอียดสัดส่วนงบประมาณงานวิจัยที่เคยได้รับการสนับสนุนจากแหล่งทุนต่างๆ ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 แสดงสัดส่วนงบประมาณงานวิจัยที่เคยได้รับการสนับสนุนจากแหล่งทุน

ลำดับที่	งบประมาณ	จำนวนโครงการ	ประเภทโครงการ	%โครงการ	งบรวม	%งบประมาณ
1	100,000 – 999,999	2	มาตรการ	22.22	980,000	1.13
2	1,000,000 – 9,999,999	3	เสนอแนะ	33.33	5,353,630	6.20
3	10,000,000 ขึ้นไป	4	คน	44.44	80,070,000	92.67
รวม		9	-	100	86,403,630	100



รูปที่ 4.9 แสดงงบประมาณวิจัยที่ได้รับจากหน่วยงาน



รูปที่ 4.10 แสดงจำนวนงานวิจัยเปรียบเทียบกับงบประมาณ

จากตารางที่ 4.10 และรูปที่ 4.10, 4.11 สามารถสรุปภาพรวมการจัดสรรงบประมาณให้เหมาะสมกับการจัดทำงานวิจัย จากข้อมูลได้แบ่งระดับของงบประมาณไว้ 3 ช่วง คือ (1) งบประมาณ 100,000 – 999,999 จะเป็นงานวิจัยประเภทการนำมาตรการ มาทำการวิจัย เนื่องการทำวิจัยในลักษณะนี้ ส่วนใหญ่เป็นการรวบรวมข้อมูลสถิติที่มีอยู่แล้วมาวิเคราะห์ร่วมกับทฤษฎี พร้อมทั้งเสนอแนวทางการแก้ไข ด้วยเหตุนี้ การตั้งงบประมาณวิจัยประเภทนี้ จึงมีตัวเลขไม่สูงมากนัก (2) งบประมาณ 1,000,000 – 9,999,999 จะเป็นงานวิจัยประเภทเสนอแนะ โดยลักษณะของผลงานวิจัยที่ออกมาจะเป็นลักษณะของการเสนอแนะแนวทางป้องกัน จะเห็นได้ว่า เมื่องบขยายเพดานสูงขึ้น รายละเอียดของงานวิจัยก็จะมีขอบข่ายขยายไปในทิศทางที่สัมพันธ์กัน (3) งบประมาณ 10,000,000 ขึ้นไป จะเป็นงานวิจัยประเภทยึดคนเป็นตัวแปร ลักษณะของงานวิจัยเป็นลักษณะการเสนอแนะแนวทางแก้ไขพฤติกรรมของคน จะเห็นได้จากการจัดสรรงบประมาณเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ โดยคนเป็นสาเหตุนั้น จะมีมูลค่าการทำวิจัยเป็นตัวเลขค่อนข้างสูงกว่างบทำวิจัยประเภทอื่น เนื่องจากการทำวิจัยที่เกี่ยวกับคนจะมีปัจจัยที่เข้ามาเกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งปัจจัย และบางปัจจัยไม่สามารถควบคุม หรือคาดการณ์ล่วงหน้าได้ ด้วยเหตุนี้ ทำให้มีวิธีการที่ซับซ้อนหลายขั้นตอน ฉะนั้นการทำงานวิจัยในลักษณะนี้ ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านจึงส่งผลให้มูลค่าการทำวิจัยสูงขึ้น

4.5 การประเมินบทบาทหน้าที่หลักขององค์กรที่เกี่ยวข้อง

ในการประเมินบทบาทหน้าที่หลักของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อการสนับสนุนงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน นั้น เราได้กำหนดหน้าที่หลักเอาไว้ 5 ด้าน โดยจะทำการประเมินจากวิสัยทัศน์ และพันธกิจของหน่วยงานนั้นๆ เป็นประเด็นสำคัญว่าแต่ละหน่วยงานนั้นอยู่ในขอบข่ายหน้าที่หลักด้านใดบ้าง หน้าที่หลักทั้ง 5 ด้าน ประกอบด้วย

1. การประสานนโยบายการวิจัย (Stewardship) เป็นผู้นำในการขับเคลื่อน ประสาน กลไกต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเช่น นโยบายสุขภาพ นักวิจัย ชุมชน ให้เกิดวิสัยทัศน์ร่วมเพื่อนำไปใช้ประโยชน์

2. การสร้างสมรรถนะ (Capacity Building) เสริมสร้าง ระเบียบวิธี เทคนิคการวิจัย และการจัดการงานวิจัย

3. การสร้างความรู้ (Knowledge Generation) สร้างความรู้ที่เหมาะสมต่อบริบทของประเทศนั้นๆ และตอบสนองความต้องการของประชาชนระดับต่างๆอย่างทันการ

4. การใช้ประโยชน์ความรู้จากการวิจัย (Knowledge Utilization and Management) ใช้ความรู้เพื่อส่งผลให้เกิดภาวะสุขภาพที่ดีขึ้นและเกิดความเท่าเทียมเป็นธรรมของประชาชนทุกระดับ

5. การระดมทรัพยากร (Resource Mobilization) รวบรวมทรัพยากรมนุษย์ เครื่องมือ และเทคโนโลยี เงินทุน

สามารถแสดงรายละเอียดการประเมินได้ดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 การประเมินบทบาทหน้าที่ของแต่ละองค์กร

ลำดับ	หน่วยงาน /องค์กร	สถานะ	วิสัยทัศน์	พันธกิจ	หน้าที่หลัก
1	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)	เอกชน		<ol style="list-style-type: none"> สนับสนุนการประชุมและการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เพื่อให้ได้ข้อยุติในนโยบายสำคัญ ๆ ที่มีผลต่อการพัฒนาสาธารณสุขของชาติ สนับสนุนให้เกิดการตระหนักถึงความสำคัญในการใช้วิจัยสาธารณสุขเพื่อพัฒนาระบบงานและบริการสาธารณสุข ส่งเสริมและฝึกอบรมให้เกิดผู้เชี่ยวชาญในด้านเสริมสร้างสุขภาพดีถ้วนหน้า ทั้งในและนอกประเทศ เพื่อดำเนินการเพื่อสาธารณสุขประโยชน์หรือร่วมมือกับองค์กรการกุศลอื่น ๆ เพื่อสาธารณสุขประโยชน์ ไม่ดำเนินการเกี่ยวข้องกับการเมืองแต่ประการใด 	<ul style="list-style-type: none"> - การประสานนโยบายการวิจัย - การระดมทรัพยากร - การใช้ประโยชน์ความรู้จากการวิจัย
2	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	รัฐบาล	สนข. เป็นหน่วยงานที่มีความเป็นเลิศในการบริหารจัดการ ดำเนินบทบาทในการให้คำปรึกษาที่สำคัญให้กับรัฐบาล ในการกำหนดนโยบายการพัฒนาการขนส่งและจราจร และเป็นหน่วยงานที่นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติภายใต้ระบบการบริหาร	สนับสนุนกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลในการวิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการบริหารแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาด้านการขนส่งจราจร และความปลอดภัย ให้บริการ Intelligent Services เพื่อสนับสนุนการพัฒนานโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> - การระดมทรัพยากร - การใช้ประโยชน์ความรู้จากการวิจัย

(ต่อตารางที่ 4.11)

ลำดับ	หน่วยงาน /องค์กร	สถานะ	วิสัยทัศน์	พันธกิจ	หน้าที่หลัก
(ต่อ 2)			แผนยุทธศาสตร์ที่มีประสิทธิภาพ โดยองค์กรที่มีประสิทธิภาพ มีฐานความรู้บุคลากรที่มีศักยภาพ และดำเนินงานโดยมุ่งเป้าหมายและประโยชน์ของประชาชนเป็นหลักสำคัญ	ยุทธศาสตร์ หรือมาตรการ ตลอดจนสร้างความเข้มแข็งให้กับการกำกับดูแลเชิงเศรษฐกิจเพื่อการพัฒนาการขนส่งและจราจร	
3	สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)	รัฐบาล	เป็นกลไกพัฒนาสร้างเสริมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน มุ่งเสริมการป้องกันและสร้างสำนึกแห่งความปลอดภัย เพื่อลดอันตรายจากการใช้รถใช้ถนนและเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีของสังคมไทย	<ol style="list-style-type: none"> ช่วยเหลืออุดหนุนค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนน ตาม โครงการหรือแผนงาน ของกรมการขนส่งทางบก ช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ อันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทน ตาม พ.ร.บ. คู่สมครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการกองทุน สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัย เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อุดหนุนการจัดประมวลหมายเลขทะเบียนรถ อุดหนุนการบริหารงานกองทุน และอุดหนุนการดำเนินการอื่นอันจำเป็น ของกองทุน 	<ul style="list-style-type: none"> - การระดมทรัพยากร - การใช้ประโยชน์ความรู้จากกรวิจัย - การประสานนโยบายการวิจัย

(ต่อตารางที่ 4.11)

ลำดับ	หน่วยงาน /องค์กร	สถานะ	วิสัยทัศน์	พันธกิจ	หน้าที่หลัก
4	สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.)	รัฐบาล		งานผู้ป่วยสัมพันธ์และบริการผู้ป่วยในมีภาระหน้าที่ต่างๆเกี่ยวกับการให้บริการผู้ป่วยและประชาชน โดยตรง ดังนั้นภารกิจของหน่วยฯจึงเป็นภารกิจที่สนับสนุนพันธกิจในด้านบริการของคณะฯ	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างความรู้ - การใช้ประโยชน์ความรู้จากการวิจัย
5	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)	รัฐบาล	เป็นองค์กรที่สร้างสรรค์ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่นำไปสู่ สังคมที่มีปัญญา สามารถใช้ความรู้จัดการกับศักยภาพ และโอกาสเพื่อกำหนดอนาคตของตนเองทั้งในระดับท้องถิ่น และระดับประเทศ	สนับสนุนกระบวนการสร้างความรู้ สร้างนักวิจัย และสร้าง ระบบการวิจัย เพื่อตอบคำถามและเสนอทางเลือกให้สังคม ซึ่งครอบคลุมทั้งในระบบเศรษฐกิจภาคดั้งเดิม และสมัยใหม่ โดยใช้จุดเด่นด้านการบริหารการวิจัย เพื่อยกระดับขีดความสามารถของประเทศด้วยการวิจัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน การวิจัยเพื่อสนับสนุนการกำหนดคน โยบาย การยกระดับความรู้ของสังคม และการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน ท้องถิ่น อันจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของสังคมไทยและการพัฒนาที่สัมพันธ์กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ฉบับที่ 9	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างความรู้ - การประสานนโยบายการวิจัย - การสร้างสมรรถนะ - การระดมทรัพยากร

(ต่อตารางที่ 4.11)

ลำดับ	หน่วยงาน/องค์กร	สถานะ	วิสัยทัศน์	พันธกิจ	หน้าที่หลัก
6	สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา (สกอ.)	รัฐบาล	สกอ. เป็นองค์กรหลักที่มีการบริหารจัดการเชิงรุกในการกำหนดยุทธศาสตร์และมาตรฐานอุดมศึกษาเพื่อขับเคลื่อนอุดมศึกษาสู่ความเป็นเลิศ	1. เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาที่เสริมสร้างการพัฒนาขีดความสามารถของการอุดมศึกษาไทย ที่เป็นเอกภาพ โดยคำนึงถึงเอกลักษณ์ วัฒนธรรม และภูมิปัญญาไทย 2. เสนอแนะมาตรฐานการอุดมศึกษาไทย ที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล 3. เสนอแนะกรอบการจัดสรรทรัพยากร การพัฒนาสถาบันอุดมศึกษา 4. สนับสนุน ส่งเสริมและประสานการดำเนินงานของสถาบันอุดมศึกษาในการยกระดับมาตรฐานและคุณภาพสู่ระดับ ซึ่งเป็นที่ยอมรับของสากล 5. จัดทำระบบติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการจัดการอุดมศึกษา โดยคำนึงถึงความเป็นเลิศทางวิชาการ	- การประสานนโยบาย การวิจัย - การสร้างความรู้
7	สภาวิจัยแห่งชาติ (วช.)	รัฐบาล	วช. เป็นสมองของประเทศ	1. ให้คำตอบรัฐบาลในประเด็นวิชาการทุกด้าน รวมทั้งด้านสังคมและกฎหมาย 2. รายงานสถานภาพการวิจัยของประเทศ เพื่อปรับกระบวนการทัศน์ตามพลวัตของโลก	- การประสานนโยบาย การวิจัย

(ต่อตารางที่ 4.11)

ลำดับ	หน่วยงาน/องค์กร	สถานะ	วิสัยทัศน์	พันธกิจ	หน้าที่หลัก
(ต่อ 7)				3. จัดทำนโยบายและยุทธศาสตร์การวิจัยของประเทศ 4. ส่งเสริมความร่วมมือการวิจัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ 5. ส่งเสริมและเกื้อกูลการถ่ายทอดนวัตกรรมและเทคโนโลยีให้งานวิจัยสู่ภาคสังคม อุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม 6. ให้บริการทางวิชาการการวิจัยและเป็นศูนย์สารสนเทศการวิจัย	
8	สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส.)	รัฐบาล	องค์กรหลักในการบริหารจัดการความรู้เพื่อนำไปสู่การพัฒนาาระบบสุขภาพและสร้างความเข้มแข็งระบบสุขภาพผ่านกระบวนการจัดการความรู้	บริหารจัดการความรู้เพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบสุขภาพในประเด็นยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญ โดยการประสานและการทำงาน ร่วมกัน ของเครือข่ายนักวิจัยกับภาคที่เกี่ยวข้องรวมถึงภาคประชาชนอย่างใกล้ชิด	- การประสานนโยบายการวิจัย - การใช้ประโยชน์ความรู้จากการวิจัย - การระดมทรัพยากร
9	ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)	รัฐบาล		1. กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย 2. จัดทำข้อเสนอเพื่อให้รัฐบาลให้ความเห็นชอบและกำหนดเป็นนโยบายสนับสนุนการดำเนินงานโดยมุ่งประโยชน์ของ	- การประสานนโยบายการวิจัย

(ต่อตารางที่ 4.11)

ลำดับ	หน่วยงาน /องค์กร	สถานะ	วิสัยทัศน์	พันธกิจ	หน้าที่หลัก
	(ต่อ 9)			<p>ประชาชนเป็นหลัก</p> <p>3. อำนวย มอบหมาย เร่งรัด กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตามประเมินผลการดำเนินงานและประสานความร่วมมือให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>4. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณชน เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ</p> <p>5. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงาน และเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตามความเหมาะสม</p> <p>6. พิจารณาเสนอแนะการให้รางวัลและการลงโทษ แก่หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย</p> <p>7. ดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย</p>	

(ต่อตารางที่ 4.11)

ลำดับ	หน่วยงาน /องค์กร	สถานะ	วิสัยทัศน์	พันธกิจ	หน้าที่หลัก
10	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	รัฐบาล	“คนไทยมีสุขภาพะอย่างยั่งยืน ”	<ol style="list-style-type: none"> มุ่งเพิ่มสุขภาพะให้กับประชาชนไทยทุกวัย ตามนโยบายสุขภาพแห่งชาติ มุ่งลดการบริโภคสุราและยาสูบ มุ่งลดปัจจัยเสี่ยง อันได้แก่ สารและสิ่งอื่นที่ทำลายสุขภาพ พัฒนาขีดความสามารถให้การสร้างเสริมสุขภาพของชุมชนหรือองค์กรต่างๆ ให้มีการศึกษาวิจัยหรือพัฒนาทางวิชาการในการสร้างเสริมสุขภาพ ให้มีการรณรงค์สร้างความตระหนักและความเชื่อเกี่ยวกับการสร้างเสริมสุขภาพแก่ประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> - การใช้ประโยชน์ความรู้จากการวิจัย - การระดมทรัพยากร
11	มหาวิทยาลัย	รัฐบาล เอกชน	มหาวิทยาลัยนเรศวรเป็นแหล่งรวมและเสริมสร้างองค์ความรู้ เพื่อพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสังคมไทยให้ก้าวไปสู่การพึ่งพาตนเอง รวมทั้งการแข่งขันได้แบบยั่งยืนในประชาคมโลก	<p>เพื่อปฏิบัติภารกิจหลักที่สำคัญ ในฐานะสถาบันอุดมศึกษาที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล ที่มีการประกันคุณภาพทางการศึกษาตลอดจนมีการประเมินแผนและโครงการต่าง ๆ</p> <ol style="list-style-type: none"> ด้านการผลิตบัณฑิต ด้านการวิจัย ด้านการบริการวิชาการ ด้านการทำนุบำรุงศิลปะและวัฒนธรรม 	<ul style="list-style-type: none"> - การประสานนโยบายการวิจัย - การใช้ประโยชน์ความรู้จากการวิจัย - การระดมทรัพยากร - การสร้างความรู้ - การสร้างสมรรถนะ

จากตารางที่ 4.11 เมื่อพิจารณาจากหน้าที่หลักทั้ง 5 ด้าน ขององค์กรที่เกี่ยวข้องจำนวน 11 องค์กร สามารถพิจารณาได้ว่า มหาวิทยาลัยเป็นองค์กรที่ทำหน้าที่หลักครบทุกด้าน ด้วยภาระและหน้าที่หลักของตัวองค์กรเองมีหน้าที่ให้ความรู้ทางวิชาการ สร้างบัณฑิตให้บริการทางวิชาการ ทำการวิจัยและเผยแพร่สู่สาธารณะ เป็นต้น

เมื่อนำมาพิจารณากับหน้าที่หลักทั้ง 5 ด้าน แล้วมหาวิทยาลัยจึงมีศักยภาพทำหน้าที่หลักได้ครอบคลุมทุกหน้าที่ สำหรับองค์กรอื่นๆ นั้น โดยการพิจารณาจากวิสัยทัศน์ และพันธกิจขององค์กรจะเห็นได้ว่า บางองค์กรมีขีดความสามารถในการปฏิบัติตามหน้าที่หลักได้ไม่ทั้งหมด บางองค์กรอาจทำหน้าที่หลักได้เพียงหน้าเดียวเท่านั้น เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) สามารถทำหน้าที่หลักได้เพียงสองหน้าที่ คือ การระดมทรัพยากร และการใช้ประโยชน์ความรู้จากการวิจัย เนื่องจากวิสัยทัศน์และพันธกิจขององค์กรมีหน้าที่ให้ทุนสนับสนุนการทำวิจัยเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งนำผลงานวิจัยออกเผยแพร่ให้ความรู้แก่สาธารณะจากสื่อรณรงค์ต่างๆ เช่น “เมาไม่ขับ” “เปิดไฟใส่หมวก” และผลักดันไปสู่กระบวนการบรรจุเป็นแผนงาน/โครงการ เพื่อการพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่อไป

บทที่ 5
สรุปการศึกษาและข้อเสนอแนะ

บทที่ 5

สรุปประเด็นการศึกษาและข้อเสนอแนะ

5.1 ลักษณะการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในต่างประเทศ

ลักษณะที่เหมือนกันในประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา อังกฤษ เป็นต้น จะมีหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบด้านอุบัติเหตุโดยตรงหรือบางลักษณะเป็นการร่วมมือระหว่างหน่วยงานของรัฐและมหาวิทยาลัยในรูปแบบของงานวิจัยและการออกกฎหมาย หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับอุบัติเหตุได้เริ่มก่อตั้งมาแล้วหลายสิบปีมีการค้นคว้าและวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาในการก่อตั้ง มีแหล่งเงินทุนสนับสนุนที่แน่นอนและพอเพียงต่อการพัฒนา

แหล่งเงินทุนของหน่วยงานในต่างประเทศมาจากแหล่งทุนหลากหลายเช่น

- แหล่งเงินทุนจากรัฐที่จัดสรรให้จากการเก็บภาษีต่างๆ หรือออกกฎหมายบังคับในการเสียภาษีให้กับหน่วยงานด้านอุบัติเหตุ
- แหล่งเงินทุนจากการบริจาคเพื่อการศึกษาและวิจัยในการลดอุบัติเหตุ
- แหล่งเงินทุนจากหน่วยงานเอกชน เช่น บริษัทประกันภัยต่างๆ, บริษัททำธุรกิจเกี่ยวกับการขายยานพาหนะ, บริษัททำธุรกิจเกี่ยวกับการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

ลักษณะเด่นของการศึกษาด้านอุบัติเหตุในประเทศที่พัฒนาแล้วมักมีความร่วมมือ, การถ่ายทอด, การแลกเปลี่ยนข้อมูลรวมทั้งประสบการณ์กันทั้งหน่วยงานภายในประเทศและต่างประเทศอย่างสม่ำเสมอตลอดระยะเวลาการดำเนินการ

ส่วนประเทศยากจนแหล่งทุนสนับสนุนได้มาจากรัฐบาลและแหล่งเงินกู้และมักไม่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จากการศึกษาของธนาคารโลก(อ้างอิง

http://www.worldbank.org/transport/roads/saf_docs/adbres.pdf)

พบว่า หน่วยงานศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในแถบเอเชียมีเพียงไม่กี่แห่งในแถบนี้ ประเทศที่มีการศึกษาด้านอุบัติเหตุการใช้ถนนได้แก่ ประเทศอินเดีย บังคลาเทศ เกาหลีใต้ ภายใต้นหน่วยงานต่าง ๆ เช่น

1. Central Road Research Institute (CRR), India.
2. Indian Institute of Technology (IIT), India.
3. Bangladesh University of Engineering and Technology (BUET), Bangladesh.
4. Traffic Sciences Institute (TSI), (Korean Road Traffic Association), Korea.
5. The Korean Transport Institute (KOTI), Korea.

จากการศึกษาของธนาคารโลก พบว่า อินเดียเป็นประเทศที่มีการพัฒนาการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุมากกว่าประเทศอื่นในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีโครงการด้านอุบัติเหตุทั้งหมด 41 โครงการในแต่ละโครงการมีระยะเวลาอย่างน้อย 6 เดือนขึ้นไป

- **The Central Road Research Institute (CRRI), India**

(อ้างอิง http://www.worldbank.org/transport/roads/saf_docs/adbres.pdf)

หน่วยงาน CRRI ตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1986 หน่วยงานนี้อยู่ภายใต้การประสานปัญหาเรื่องเงินทุนในการพัฒนาด้านงานวิจัยมาตลอดและพบว่าในบางปีมีบริษัทเอกชนให้เงินสนับสนุน โดยวัตถุประสงค์หลักของหน่วยงานคือสร้างความตระหนักถึงปัญหาด้านอุบัติเหตุแก่พวก decision makers ในประเทศอินเดีย และงานส่วนใหญ่ของหน่วยงานนี้คือ การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อคำนวณและอธิบายวิกฤตของอุบัติเหตุในอินเดียเสียส่วนใหญ่ ในปี ค.ศ. 1990 หน่วยงานนี้ได้รับเงินทุนจาก the Ministry of Surface Transport to provide traffic police training เป็นเงิน 1.8 ล้านดอลลาร์ ให้ศึกษาเกี่ยวกับการทดสอบการขับขี่ (driver testing) ในลักษณะของการมองเห็นและระบบการจัดการด้านกายภาพและด้านจิตวิทยาของผู้ขับขี่

- **The Indian Institute of Technology (IIT), India**

(อ้างอิง http://www.worldbank.org/transport/roads/saf_docs/adbres.pdf)

IIT เป็นศูนย์วิจัยเกี่ยวกับด้าน biomedical engineering ได้วิจัยเรื่องเกี่ยวกับการควบคุมการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุและความปลอดภัยของใช้ถนน เช่น คนเดินเท้า คนขี่จักรยานและ คนขับขี่จักรยานยนต์ และ WHO ได้ตั้งให้เป็นหน่วยงานควบคุมการบาดเจ็บซึ่งหน่วยงานนี้ของ WHO มีทั้งหมด 13 หน่วยงานทั่วโลก โดยหน่วยงานนี้ยังได้รับเงินสนับสนุนจากหน่วยงานของรัฐในอินเดียและแหล่งเงินทุนบริจาคเช่น US Agency for International Development (USAid), และ the World Research Institute (WRI). IIT มีค่าใช้จ่ายในการวิจัยด้านความปลอดภัยของถนนประมาณ 1 ล้านดอลลาร์ปีต่อเดือนโดยงานวิจัยศึกษารายละเอียดของผู้ใช้ถนน (Vulnerable road users, VRU)

5.2 บทบาทงานวิจัยในประเทศและต่างประเทศ

5.2.1 ระบบการวิจัยของโลก

จากบทนำในหนังสือระบบวิจัยโลกกับระบบวิจัยไทย โดย ศ. นพ.เจรัส สุวรรณเวลา กล่าวว่า “การวิจัยในประเทศตะวันตกที่เจริญแล้ว ได้มีพัฒนาการมานานจนเกิดเป็นระบบและวัฒนธรรม รวมทั้งการจัดการเชิงธุรกิจ แต่ในประเทศกำลังพัฒนา การวิจัยเป็นของใหม่และยังทำกันน้อย ระบบวิจัยของโลกจึงขาดความสมดุล

จากรายงานการศึกษาของคณะกรรมการอิสระ พิจารณาการวิจัยเพื่อพัฒนาชี้ให้เห็นว่าสภาพการวิจัยในประเทศกำลังพัฒนามีอยู่น้อย สังกมและผู้นำในประเทศเหล่านี้ ยังไม่เข้าใจและตระหนักถึง

ความสำคัญของการวิจัย จึงมีการลงทุนต่ำในการวิจัย ระบบการวิจัยที่ขาดการบริหารจัดการที่ดี ทำให้การวิจัยไม่ครบวงจร ใช้ประโยชน์ได้น้อย มีการแตกเป็นส่วนเลี้ยวที่ไม่เชื่อมโยงกัน และขาดความสมดุล โดยทำการวิจัยในสิ่งที่ไม่จำเป็นนักและไม่ได้วิจัยในสิ่งที่จำเป็น แม้ว่าจะมีทรัพยากรเพื่อการวิจัยทั้งด้านคนที่เป็นผู้วิจัย และเงินทุนอย่างจำกัด แต่ก็ใช้ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลืองได้ไม่คุ้มค่า ระบบการวิจัยขาดการพัฒนาและการกำกับดูแลจึงด้อยประสิทธิภาพและประสิทธิผล

การจัดระบบการวิจัยต้องคำนึงถึงคุณลักษณะพิเศษของการวิจัย เช่น เสรีภาพทางความคิด และความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ซึ่งจำเป็นสำหรับการวิจัยกระบวนการรักษาคุณภาพการวิจัย และการรักษาคุณธรรมจริยธรรมและจรรยาบรรณการวิจัย ซึ่งต้องมีกลไกเฉพาะ ตลอดจนการวิจัยต้องอาศัยระบบในที่สุดต้องเกิดวัฒนธรรมการวิจัยขึ้น จึงจะเป็นระบบที่มั่นคงและยั่งยืน

การวิจัยในประเทศไทยใช้ได้หลายบทบาท ทั้งการสร้างความรู้ใหม่และการจัดการความรู้ ตลอดจนเป็นเครื่องมือในการศึกษาในการสร้างพลัง และเป็นเครื่องยนต์ขับเคลื่อนการแข่งขัน

องค์ประกอบของระบบวิจัยของชาติต้องประกอบด้วย ระดับสมอง ระดับการประสานงาน จัดการทรัพยากรและกำกับดูแล ตลอดจนระดับการปฏิบัติการวิจัย โครงสร้างระดับสมองสำหรับระบบวิจัยไทยยังมีความอ่อนแอจึงจำเป็นต้องปรับปรุงส่งเสริมให้ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย ทิศทาง วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของการวิจัยของประเทศ กำหนดโครงสร้างของระบบกฎเกณฑ์ข้อบังคับ กฎหมาย และเกณฑ์มาตรฐานต่างๆ รวมทั้งให้การสนับสนุนส่งเสริมการวิจัย ณ จุดสำคัญ โดยมีระบบข้อมูลสารสนเทศเพียงพอที่จะกำกับดูแลระบบและปรับแก้ปัญหาต่างๆ ของระบบได้ ทั้งนี้ ควรแยก ระดับสมองออกจากระดับประสานงานและระดับการปฏิบัติให้เห็นชัดเจน

ในระดับการประสานงาน จัดสรรทรัพยากร และกำกับดูแล ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการที่จะดำเนินงานวิจัยของชาติให้เป็นไปตามนโยบายได้อย่างเหมาะสม ต้องมีทั้ง

1. การบริหารจัดการระดับต้นน้ำ อันเป็นการวางแผนและสร้างสมรรถนะการวิจัยที่จำเป็น
2. การบริหารจัดการการทำการวิจัย ซึ่งรวมการจัดสรรทรัพยากรและการกำกับดูแล
3. การบริหารจัดการปลายน้ำ ที่นำผลการวิจัยไปสู่การใช้ประโยชน์ ด้วยความสลับซับซ้อนและหลากหลายของงาน การมีหลายองค์กรดูแลในการจัดสรรทรัพยากรและกำกับดูแลจะทำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ในระดับการปฏิบัติการวิจัย ต้องมีการจัดการที่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการขนาดใหญ่หรือในสถาบันที่ทำการวิจัย

5.3 ปัญหาของระบบวิจัยไทย

จากบทนำในหนังสือระบบวิจัยโลกกับระบบวิจัยไทย โดย ศ. นพ.จรัส สุวรรณเวลา กล่าวว่า “การวิจัยในประเทศไทย แม้ว่าจะมีการกระทำกันมาประปรายเป็นเวลานานหลายสิบปีว่าเป็นของใหม่ในสังคมไทยที่กำลังมีการพัฒนา เมื่อพิจารณาทั้งระบบจะเห็นได้ว่ามีปัญหาอยู่มากพอสมควร ในการที่

จะพิจารณาทั้งที่เหมาะสมจำเป็นต้องพิจารณาปัญหาในปัจจุบัน ซึ่งพอจะจำแนกได้ ดังนี้

5.3.1 การขาดความเข้าใจและความตระหนักถึงความสำคัญของการวิจัย

สังคมไทยไม่เคยชินกับการใช้ข้อมูลและหลักฐานในการพิจารณาวินิจฉัยและดำเนินการสิ่งต่างๆ มักจะให้ความเชื่อและความรู้ที่นำเข้ามาจากประเทศที่เจริญแล้ว การแก้ปัญหาและการพัฒนาประเทศจึงมีอยู่ไม่น้อยที่ทิศทางและวิธีการไม่เหมาะสมหรือไม่ได้ผล ตลอดจนเกิดผลกระทบที่ไม่พึงประสงค์ด้วย

5.3.2 การวิจัยมีช่องว่างและเป็นส่วนเล็ว

การวิจัยไทยยังมีปัญหา ไม่ครบวงจร และไม่ต่อกัน ทำให้ใช้การได้ไม่เต็มที่หรือใช้ประโยชน์ไม่ได้ การวิจัยที่แล้ววามักจะเป็น โครงการตามที่ผู้วิจัยแต่ละคนอยากจะทำจึงเป็นเรื่องเล็กๆ ที่มีลักษณะจำเพาะ

5.3.3 การวิจัยไม่สมดุล

สิ่งที่จำเป็นต้องวิจัยเพื่อหาความรู้มาใช้ประโยชน์ จำนวนมากไม่ได้รับการวิจัย แต่มีการวิจัยในเรื่องที่เป็นความสนใจเฉพาะบุคคล ซึ่งอาจมีความจำเป็นน้อย หรือไม่จำเป็นสำหรับประเทศ

5.3.4 การขาดทรัพยากรอย่างรุนแรง

การลงทุนด้านการวิจัยของประเทศอยู่ในระดับต่ำมาก แม้ในระยะหลังที่เริ่มเห็นความสำคัญของการวิจัย เงินงบประมาณการวิจัยยังเป็นเพียงร้อยละ 0.2 ของผลผลิตมวลรวมของประเทศชาติ หากเทียบกับประเทศเจริญแล้ว ซึ่งใช้ถึงร้อยละ 2-5 ยิ่งประเทศเพื่อนบ้านที่กำลังพัฒนา เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย ฮองกง ไต้หวันและเกาหลีใต้แล้ว ประเทศเหล่านี้ให้ความสำคัญเร่งรัดการลงทุนในการวิจัยเป็นอย่างมาก จนถึงร้อยละ 5-7 ของผลผลิตมวลรวมของประเทศชาติ

5.3.5 การใช้ทรัพยากรที่มีอยู่น้อยอย่างฟุ่มเฟือยไม่คุ้มค่าไม่สนองความจำเป็น

ทรัพยากร เงินทุน และทรัพยากรมนุษย์ที่เรามีอยู่น้อยแล้วนั้น ยังใช้ไปอย่างฟุ่มเฟือย ได้ประโยชน์ไม่คุ้มค่าทุนวิจัยที่จัดสรรให้ผู้วิจัยหรือหน่วยงานทำวิจัย มีการบริหารจัดการที่ด้อยประสิทธิภาพ ตั้งแต่การเลือกและจัดสรรทุน การเบิกจ่ายเงิน การติดตามดูแลและสนับสนุน การควบคุมคุณภาพ และการเผยแพร่ผลตลอดจนการใช้ประโยชน์ ทำให้การวิจัยไม่น้อย ต้องเลิกกลางคัน หรือไม่สำเร็จตามกำหนด หรือได้ผลงานที่มีคุณภาพต่ำ ผลที่ได้จากการลงทุนจึงไม่คุ้มค่า

5.3.6 คุณภาพของงานผลงานวิจัยไม่ดีเท่าที่ควร

คุณภาพของผลงานวิจัยทั้งในแง่ความถูกต้องทางวิชาการ ความเป็นเลิศในกระบวนการวิจัย และการใช้ประโยชน์นั้น มีอยู่ไม่น้อยที่ไม่ดีเท่าที่ควร ผลงานที่สามารถตีพิมพ์ในวารสารนานาชาติ หรือมีผลผลิตที่จดสิทธิบัตรได้ของเราจึงมีสัดส่วนที่น้อย แลยังมีวารสารทางวิชาการของหลายหน่วยงานย่อยๆ มีการกลั่นกรองคุณภาพยังไม่เข้มข้น คุณภาพของผลงานวิจัยที่ตีพิมพ์ในวารสารเหล่านี้ จึงใช้ประโยชน์ได้น้อย คงมีเพียงใช้อ้างในการขอตำแหน่งทางวิชาการ

5.4 สรุปประเด็นปัญหาเกี่ยวกับงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน

เมื่อนำปัญหาของระบบวิจัยไทยมาเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ปัญหาของงานวิจัยทางด้านอุบัติเหตุทางถนนในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา โดยเลือกจากลักษณะปัญหาที่คล้ายกัน ซึ่งพอจะจำแนกได้ดังนี้

5.4.1 การวิจัยมีช่องว่างและเป็นส่วนเดียว

สำหรับสถานการณ์ของผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนระยะ 5 ปี ที่ผ่านมา ของประเทศไทย โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545-2550 สามารถรวบรวมผลงานวิจัยได้ทั้งหมด 68 เรื่อง ซึ่งผลงานวิจัยที่รวบรวมมานั้น ได้ทำการแบ่งประเภทงานวิจัยเป็น 3 ประเภท ได้แก่ คน, รถและถนน ทำให้ได้ข้อสรุปบางประการเกี่ยวกับช่องว่างของงานวิจัยที่ผ่านมา คือ งานวิจัยไม่สามารถตอบสนองกับสภาพความเป็นจริง เช่น จำนวนผลงานวิจัยที่มีจำนวนมากที่สุดในปี 2548 เป็นงานวิจัยประเภท แต่เมื่อนำจำนวนผลงานวิจัยมาเปรียบเทียบกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในปีเดียวกัน พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีอัตราที่เพิ่มขึ้น อาจกล่าวได้ว่า ผลงานวิจัยที่ผ่านมาแล้วยังมีเนื้อหา หรือวิธีการนำเสนอเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ไม่ครอบคลุมกับปัญหาที่เกิดขึ้นจริง จึงไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ไม่ได้เต็มที่

5.4.2 การวิจัยไม่สมดุล

จากการพิจารณาผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมา พบว่า การเลือกประเด็นหัวข้อเพื่อทำการวิจัยยังคงมุ่งประเด็นไปในทิศทางเดียวกันมากเกินไป ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้ผลงานวิจัยที่ออกมาไม่เกิดความหลากหลาย ยกตัวอย่างเช่น งานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมีงานวิจัยประเภทคนเป็นตัวแปรทำให้เกิดอุบัติเหตุ มีจำนวนมากกว่า งานวิจัยประเภทรถและถนนเป็นตัวแปร ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ด้วยเหตุนี้ ทำให้ผลงานวิจัย ทั้ง 3 ประเภท ไม่สมดุลกันมีความเอนเอียงไปประเภทใดประเภทหนึ่ง ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว เมื่อพิจารณาจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนคนไม่ใช่สาเหตุเดียวที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนเท่านั้น ยังมีสาเหตุอื่นๆ อีก แต่ผลงานวิจัยที่จะมาตอบสนองการแก้ปัญหาเรื่องนี้ยังคงมีไม่ครบทุกปัญหา

5.4.3 การจำกัดโอกาสทางการวิจัย

ในปัจจุบันจะเห็นได้ว่า หน่วยงาน/องค์กรที่ให้การสนับสนุนด้านทุนวิจัยจะมีบทบาทในการกำหนดหัวข้อ/ประเด็น/ขอบข่ายของการจัดทำงานวิจัย นั้น ผลงานวิจัยที่ออกมาส่วนใหญ่จะตอบสนองกับหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้ใช้ประโยชน์เท่านั้น เราเรียกงานวิจัยกลุ่มนี้ว่า วิจัยระบบ หรือวิจัยบริการ ด้วยเหตุนี้ ทำให้งานวิจัยอยู่ในวงแคบ ไม่สามารถพัฒนาให้เท่าเทียมกับต่างประเทศได้ เนื่องจากขาดพลังขับเคลื่อนด้านโอกาสในการคิดริเริ่มทำการวิจัยสิ่งใหม่ๆ

5.4.4 ขาดการผลักดันสู่การปฏิบัติ

ปัจจุบันผลงานวิจัยหลายเรื่องที่มีการจัดทำไว้แต่ไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ เนื่องจากขาดการผลักดันสู่ขั้นตอนการปฏิบัติ เมื่อพิจารณาจากผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของไทยในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา งานวิจัยบางเรื่องยังไม่ได้ถูกนำไปบรรจุเป็นแผนงาน/นโยบาย หรือจัดทำเป็นมาตรการแก้ไข/ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง เช่น โครงการศึกษาความเร็วที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์

5.5 ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

จากที่ได้ทำการรวบรวมผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา มีจำนวน 68 เรื่อง ซึ่งถือได้ว่าผลงานวิจัยในสาขานี้ยังมีจำนวนไม่มากนัก ส่วนที่มีก็ยังไม่สามารถใช้เป็นเครื่องมือที่จะนำมาแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยได้ เมื่อนำผลงานวิจัยที่มีอยู่ไปเปรียบเทียบกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุแล้ว ทำให้เห็นความแตกต่างระหว่างจำนวนปัญหาที่เกิดขึ้นมีมากกว่าเครื่องมือช่วยแก้ปัญหา

5.5.1 ควรมีการสำรวจประเด็นปัญหาจากสถานการณ์จริงก่อนการเลือกหัวข้อทำการวิจัย เพื่อ งานวิจัยที่ออกมานั้น สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่ากับต้นทุนที่เสียไปกับการวิจัย

5.5.2 ควรมีการติดต่อเชื่อมโยงกันระหว่างผู้ทำวิจัยในสาขาเดียวกัน เพื่อสร้างเครือข่ายระดมสมองในการช่วยกันสรรหาวิธีแก้ปัญหาคุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจะทำให้เกิดความหลากหลายในการจัดทำ งานวิจัยใหม่ๆ ไม่อยู่ในวงแคบป้องกันการซ้ำของผลงานวิจัยที่จะออกมา

5.5.3 ในการเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุทางถนน นักวิจัยควรทำแผนแบ่งออกเป็นระยะๆ เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อนำไปบรรจุเป็นแผนงาน /โครงการที่จะจัดทำจะได้มีการประเมินผลการดำเนินงานได้ และเหมาะสมกับงบประมาณที่จำกัดในแต่ละปีของหน่วยงานนั้นๆ

5.5.3 การจัดงานวิจัยไม่ควรมุ่งให้ความสำคัญไปที่ประเด็นหนึ่งประเด็นใด จะต้องคำนึงถึงปัจจัยที่อาจจะมีผลรอบด้านด้วย

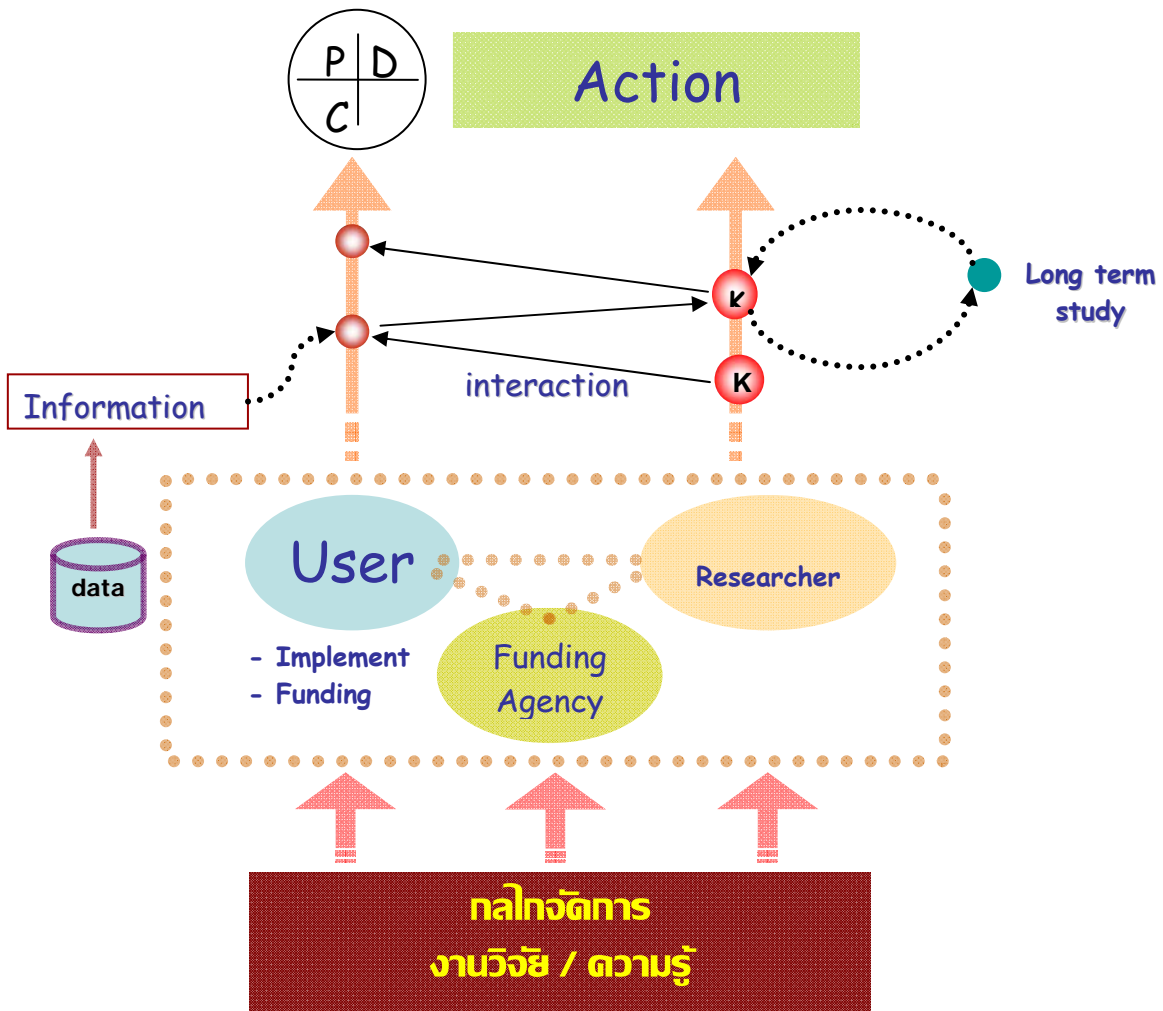
5.6 สรุปข้อเสนอแนะจากการจัดงานสัมมนา

หลังจากที่ได้รวบรวมข้อมูลผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของไทยในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2545-2550) ที่ผ่านมาจากนั้น ได้ทำการจัดทำสัมมนาเรื่อง “ทิศทาง การจัดการงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย” เพื่อให้ทราบข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ผู้วิจัย ผู้ให้ทุนวิจัย และผู้นำงานวิจัยไปใช้ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ครั้งนี้ รวม 47 คน รายละเอียดของงานวิจัยประกอบด้วยนักวิชาการผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์จากการจัดงานวิจัยด้านนี้มานาน และผู้ให้ทุนวิจัยจากหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน

ซึ่งภายในงานสัมมนาฯ หลังจากที่ได้รับฟังสถานการณ์ด้านงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของไทยในปัจจุบันแล้ว ยังได้มีการเปิดช่วงให้มีการแลกเปลี่ยนทัศนคติ ความคิดเห็นระหว่างกลุ่มผู้วิจัยจากรายสาขา เช่น สาขาแพทย์ สาขาวิศวกรรมศาสตร์ สาขาสังคมศาสตร์ เป็นต้น และกลุ่มผู้ให้ทุนวิจัยจากภาครัฐ เช่น กองทุนเลขสวย (กปถ.) ภาคเอกชน เช่น World Bank และกลุ่มผู้ร่วมงานวิจัยไปใช้ เช่น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เป็นต้น

5.6.1 สรุปประเด็นสำคัญจากการสัมมนา

จากการสัมมนาฯ ครั้งนี้ สามารถสรุปกรอบแนวทางในการดำเนินงานตาม รูปที่ 5.1 และมีข้อเสนอแนะดังนี้



รูปที่ 5.1 แสดงกลไกการจัดการงานวิจัย/ความรู้

(อ้างอิงจากกรอบแนวคิดของ นายแพทย์ ณะพงษ์ จินวงษ์ จากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

- 1) ควรมีการเผยแพร่ยุทธศาสตร์ทางด้านอุบัติเหตุทางถนนของ สภาวิจัยแห่งชาติ (วช.) ที่มีอยู่ให้รู้จักเป็นที่แพร่หลายในกลุ่มนักวิจัย
 - 2) ควรมีการสร้างแผนที่ทิศทางงานวิจัย เพื่อสนับสนุนให้ยุทธศาสตร์ ในข้อ 1 มีการนำไปดำเนินการที่เป็นรูปธรรม
 - 3) ควรมีกลไกเชื่อมโยงระหว่างข้อค้นพบในงานวิจัย เพื่อไปเสนอให้เกิดการแก้ปัญหาในระดับนโยบาย
 - 4) ควรมีการผลักดันให้มีการทำวิจัยในส่วนของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านอุบัติเหตุ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 - 5) ควรมีการพัฒนายกระดับคุณภาพงานวิจัย โดยเฉพาะงานวิจัยจากวิทยานิพนธ์ให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง
 - 6) ควรมีการพัฒนาฐานข้อมูลความรู้ด้านงานวิจัยอุบัติเหตุทางถนนที่มาจากหลายแหล่งให้สามารถสืบค้นได้ง่าย เช่น งานวิจัย งานวิทยานิพนธ์ บทความทางวิชาการ เป็นต้น
 - 7) ควรมีการจัดเวทีพบปะระหว่างผู้ให้ทุนวิจัย นักวิจัย และผู้ใช้ประโยชน์งานวิจัย อย่างสม่ำเสมอ เพื่อทำให้เกิดความเข้มแข็งภายในเครือข่าย
 - 8) ควรมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุที่เป็นระบบ และมีการเผยแพร่ให้นักวิจัยสามารถนำไปใช้ประโยชน์
 - 9) ควรดึงภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสนับสนุนงานวิจัยด้านนี้มากขึ้น
 - 10) ควรมีการสนับสนุนให้มีงานวิจัยที่สามารถเชื่อมโยงไปการแก้ปัญหาในระดับนโยบายและงานวิจัยเชิงปฏิบัติการที่เน้นแก้ปัญหาในพื้นที่
 - 11) มีการสังเคราะห์และรวบรวมแนวทางการแก้ปัญหาที่ประสบความสำเร็จจากการนำไปใช้จริง
 - 12) งานวิจัยเชิงปฏิบัติการที่เน้นแก้ปัญหาในพื้นที่ ควรเป็นการดำเนินการเพื่อตอบสนองความต้องการของชุมชนนั้นๆ อย่างแท้จริง
- จากข้อเสนอแนะเบื้องต้น คณะทำงานได้นำมาประกอบการพิจารณา เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาทางงานวิจัยทางด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันไว้ในบทต่อไป

บทที่ 6

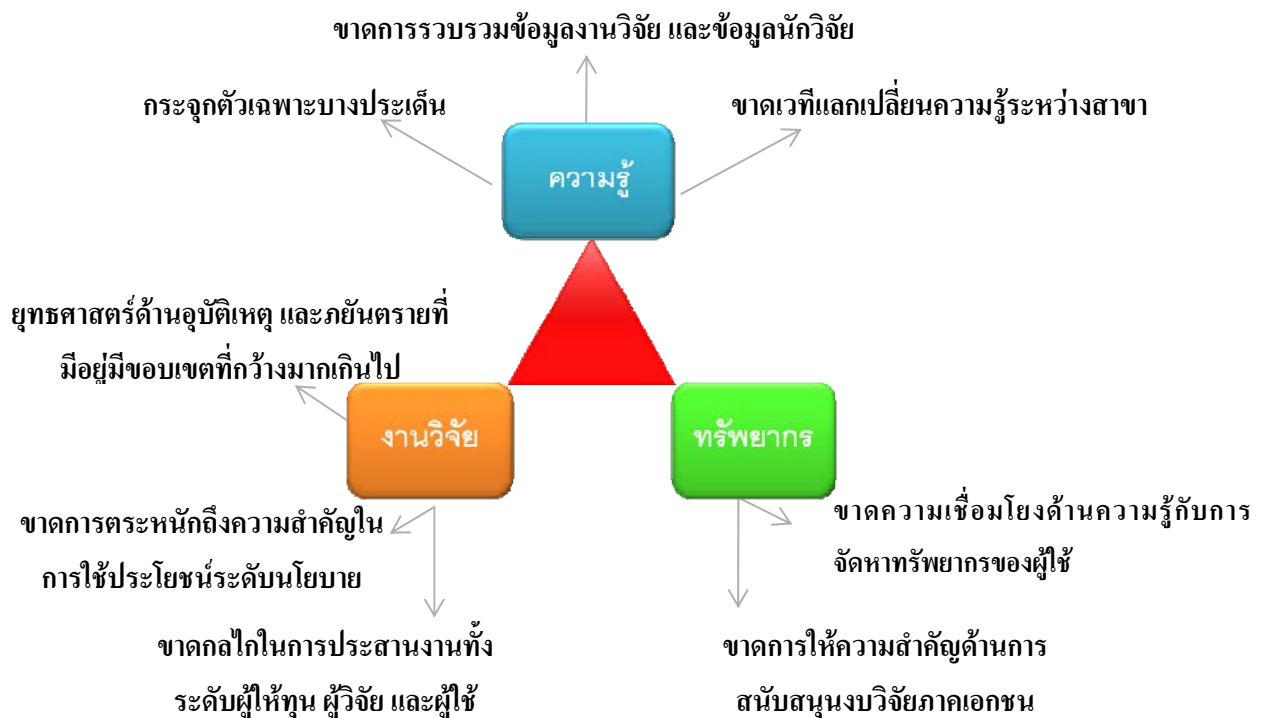
ข้อค้นพบและประเด็นปัญหาการจัดการงานวิจัย

บทที่ 6

ข้อค้นพบและประเด็นปัญหาการจัดการงานวิจัย

6.1 สรุปประเด็นปัญหาทางงานวิจัย

จากการรวบรวมข้อมูลงานวิจัยในบทที่ 4 และจากการจัดสัมมนาฯ สามารถนำมาสังเคราะห์ และสรุปประเด็นปัญหาช่องว่างด้านการจัดการงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ไว้ดังนี้



รูปที่ 6.1 แสดงโครงสร้างการเสนอปัญหาวิจัย

จากรูปที่ 6.1 แสดงถึงโครงสร้างของปัญหาทางงานวิจัยที่มีอยู่ในปัจจุบัน ได้ทำการแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย

1) ด้านความรู้

ประเด็นปัญหา ได้แก่

- ภาวะฉุกเฉินเฉพาะบางประเด็น
- ขาดการรวบรวมข้อมูลงานวิจัย และข้อมูลนักวิจัย
- ขาดเวทีแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างสาขา

2) ด้านงานวิจัย

ประเด็นปัญหา ได้แก่

- ยุทธศาสตร์ด้านอุบัติเหตุ และภัยอันตรายที่มีอยู่มีขนาดที่กว้างมากเกินไป
- ขาดการตระหนักถึงความสำคัญในการใช้ประโยชน์ระดับนโยบาย
- ขาดกลไกในการประสานงานทั้งระดับผู้ให้ทุน ผู้วิจัย และผู้ใช้

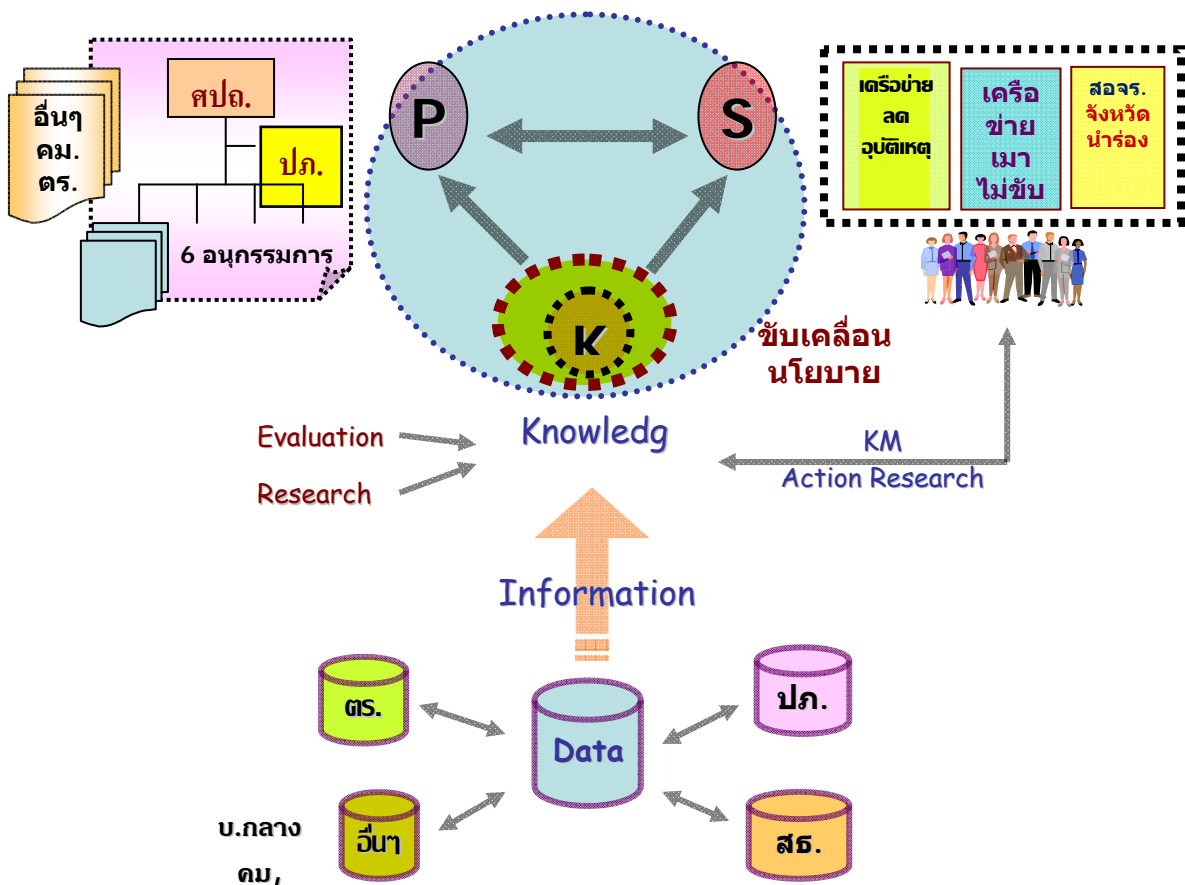
3) ด้านทรัพยากร

ประเด็นปัญหา ได้แก่

- ขาดความเชื่อมโยงด้านความรู้กับการจัดหาทรัพยากรของผู้ใช้
- ขาดการให้ความสำคัญด้านการสนับสนุนงานวิจัยภาคเอกชน

6.2 ข้อเสนอการจัดการงานวิจัย

จากข้อค้นพบและสรุปประเด็นปัญหาการจัดการงานวิจัยด้านงานวิจัยอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งข้อเสนอแนะจากการจัดสัมมนาฯ สามารถเสนอแนวทางแก้ปัญหา ดังรูปที่ 6.2 และข้อเสนอการจัดการงานวิจัย ดังนี้



รูปที่ 6.2 แสดงกรอบแนวคิดการจัดการงานวิจัย

- 1) ควรมีการยกระดับความสำคัญยุทธศาสตร์งานด้านอุบัติเหตุ ปี 2547 ที่มีอยู่
- 2) ควรมีการพัฒนาเครือข่ายนักวิจัยในสาขาวิชาเดียวกัน และระหว่างสาขาที่เกี่ยวข้อง
- 3) ควรมีการพัฒนากลไกความเชื่อมโยงระหว่าง ผู้ให้ทุน นักวิจัย และผู้ใช้ประโยชน์
- 4) ควรมีการสนับสนุนให้ทีมงานวิจัยที่สามารถเชื่อมโยงไปการแก้ปัญหาในระดับนโยบายและงานวิจัยเชิงปฏิบัติการที่เน้นแก้ปัญหาในพื้นที่
- 5) ควรมีการสร้างแผนที่ทิศทางงานวิจัย เพื่อป้องกันการกระจุกตัวเฉพาะบางประเด็น
- 6) ควรมีการผลักดันให้มีการทำวิจัยในส่วนของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านอุบัติเหตุ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 7) ควรมีการพัฒนายกระดับคุณภาพงานวิจัย โดยเฉพาะงานวิจัยจากวิทยานิพนธ์ให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง
- 8) ควรดึงภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสนับสนุนงานวิจัยด้านนี้มากขึ้น
- 9) ควรมีการพัฒนาฐานข้อมูลความรู้ด้านงานวิจัยอุบัติเหตุทางถนนที่มาจากหลายแหล่งให้สามารถสืบค้นได้ง่าย เช่น งานวิจัย งานวิทยานิพนธ์ บทความทางวิชาการ เป็นต้น

ภาคผนวก ก.

รายชื่อผู้วิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน

ภาคผนวก ก.

รายชื่อผู้วิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน

รายนามผู้วิจัย

1. นางพัชณีภรณ์ สุรนาทชยานันท์
2. นายยิ่งศักดิ์ จิตตะ โคตร์
3. นายรัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง
4. นางวรยา เหลืองอ่อน
5. นางปิยนุช เสมอวงษ์
6. นายยุทธนา วรณปิติกุล
7. นายณัฐสม สงวนวงษ์
8. หม่อมหลวงวัลย์วิภา บุรุษรัตนพันธุ์
9. นางเปรมปรีดี ชวนะนรเศรษฐ์
10. นางสาวพิศมัย เสรีจรกิจเจริญ
11. นางวาสนา สายเสมา
12. นางสาวชลาลัย เขียวสุวรรณ
13. นายวีระศักดิ์ จงสู่วิวัฒน์วงศ์
14. นางจริญญา บุญรอดรักษ์
15. นางสาวนิราพร นาชิน
16. นายแพทย์ทศพร อุทธิเสน
17. นายแพทย์เกียรติคุณ เกียรติอารยกุล
18. นายสุธีร์ รัตนมงคลกุล
19. นางศิริกุล กุลเลียบ
20. นายวิทยา ชาติบัญชาชัย
21. นางพรวิไล คาร์
22. ดร.ถวิลวดี บุรีกุล
23. นางเพ็ญประภา ศิวโรจน์
24. นายลือชัย ศรีเงินขวง
25. นางอัญชลินทร์ คุลยกาญจน์
26. นายสุธร ตันวัฒนกุล
27. นางฉัตรนภา นาคน้อย

รายชื่อผู้วิจัย (ต่อ)

- | | |
|-----------------------|----------------|
| 28. นายแพทย์สมศักดิ์ | ชุนหรัศมี |
| 29. นายสันติ | ฤทธิชัย |
| 30. ศ.นพ.วันชัย | วัฒนศัพท์ |
| 31. ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ | แตะกระโทก |
| 32. รศ.นพ.วิชัย | เอกพลากร |
| 33. รศ.ดร.กุหลาบ | รัตนสังขธรรม |
| 34. นางนงนุช | ตันติธรรม |
| 35. นางกาญจนา | ยังขาว |
| 36. นางบุญเรือน | ธารากรสันติ |
| 37. นายพนา | พวงมะลิ |
| 38. นายวิชัย | สติมัย |
| 39. นายสมชัย | จิรโรจน์วัฒน์ |
| 40. นางสุชาดา | เกิดมงคลการ |
| 41. แพทย์หญิงเสาวนีย์ | วิบูลสันติ |
| 42. นายวิวัฒน์ | สุทธิวิภากร |
| 43. ดร.เปรมวดี | กฤตเดช |
| 44. นางกาญจณี | คำนาคแก้ว |
| 45. ผศ. ดร.กัณวีร์ | กนิษฐ์พงศ์ |
| 46. นายสมพงษ์ | โมราฤทธิ์ |
| 47. ศ.นพ.ไพบุลย์ | สุริยวงศ์ไพศาล |

ภาคผนวก ข.

รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ภาคผนวก ข.

รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ตารางภาคผนวก ข - 1 รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ลำดับ	รหัสงานวิจัย	หัวข้อวิจัย	ผู้วิจัย	หน่วยงานรับทุน	แหล่งทุนสนับสนุน	เริ่ม	สิ้นสุด	งบประมาณ	แหล่งข้อมูล
1.	02011379A	การศึกษาการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในผู้ป่วยที่มารับบริการที่แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลข ปี 2544	นาง พัทธนิภรณ์ สุรนาทชยานันท์ และคณะ	สนง.ปลัดกระทรวงสาธารณสุข กองโรงพยาบาลภูมิภาค โรงพยาบาลสอง จ.เลย	กระทรวงสาธารณสุข	ก.ค. 2543	ก.ค. 2545	N/A	วช.
2.	10009922A	การศึกษาเพื่อหามาตรการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยชุมชนอำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ	นาย ยิ่งศักดิ์ จิตตะโคตร	สนง.ปลัดกระทรวงสาธารณสุข กองสาธารณสุขภูมิภาค สนง.สาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ	กระทรวงสาธารณสุข	ค.ค. 2544	ก.ย. 2545	N/A	วช.
3	05000758C	โครงการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก	นายชัชวาลย์ เหล่าศิริพงษ์ทอง และคณะ	คณะวิทยาศาสตร์ ม.เทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี สนง.คณะกรรมการการอุดมศึกษา	สนง.นโยบายและแผนการจราจร และขนส่ง (สนข.)	ค.ค. 2544	ก.พ. 2546	2,268,000	วช.
4	02023192A	การศึกษาผลกระทบของปัจจัยเสี่ยงในการเกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงและความรุนแรงของการบาดเจ็บในเขต อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี	วรยา เหลืองอ่อน	กลุ่มส่งเสริมสนับสนุน วิชาการ สำนักวิชา กรมควบคุมโรค	กระทรวงสาธารณสุข	มี.ค. 2545	มี.ค. 2546	N/A	วช.
5	02023342A	ระบาดวิทยาของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งจากระบบเฟ้ะระวังการบาดเจ็บระดับจังหวัด จังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2541-2545	นางกาญจนา ยังขาว และคณะ	สนง.ป้องกันควบคุม โรคที่ 5 จ.นครราชสีมา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข	กระทรวงสาธารณสุข	มี.ค. 2546	มี.ย. 2546	N/A	วช.
6	02026531A	การศึกษาอุบัติการณ์ความพิการและผลกระทบที่เกิดขึ้นภายหลังอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ. 2549	ปิยนุช เสมอวงษ์	สนง.ปลัดกระทรวงสาธารณสุข กองโรงพยาบาลภูมิภาค โรงพยาบาลชลบุรี	กระทรวงสาธารณสุข	ค.ค. 2548	N/A		วช.
7	90191	รถจักรยานยนต์กับนโยบายสาธารณะ เพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ปลอดภัย	ยุทธนา วรณิติกุล	N/A	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)	ค.ค. 2550	N/A	N/A	วช.
8	05010273A	ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน	นาย ญัฐสม สงวนวงษ์ และคณะ	กรมทางหลวง สำนักวิจัยและพัฒนางานทาง ส่วนออกแบบและความปลอดภัย	กรมทางหลวง	พ.ค. 2546	ส.ค. 2547	N/A	วช.

(ต่อ) ตารางภาคผนวก ข - 1 รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ลำดับ	รหัสงานวิจัย	หัวข้อวิจัย	ผู้วิจัย	หน่วยงานรับทุน	แหล่งทุนหลัก	เริ่ม	สิ้นสุด	งบประมาณ	แหล่งข้อมูล
9	09006635A	ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถทางบกในประเทศไทย วิเคราะห์ระดับความคุ้มค่าของงบประมาณถนนปลอดภัย และพฤติกรรมการเสี่ยงของผู้ใช้ถนน	วราวุฒ สุวรรณระดา	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะเศรษฐศาสตร์	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	ม.ค. 2547	ธ.ค. 2547	N/A	วช.
10	10007159A	โครงสร้างปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุ และกระบวนการ แก้ปัญหาเพื่อนำไปสู่การส่งเสริมความปลอดภัยด้านการจราจร	หม่อมหลวงวัลย์วิภา บุรฉัตรพันธ์ุ	มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สถาบันไทยคดีศึกษา	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	มี.ค. 2547	ส.ค. 2547	N/A	วช.
11	02024717A	ลักษณะและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดและตายจากอุบัติเหตุ ทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2547	นางปรมปรีดี ขวบนนเศรษฐ์	กรมควบคุมโรค สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 5 จังหวัดนครราชสีมา	กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข	พ.ค. 2547	ก.ค. 2547	N/A	วช.
12	10007420A	โครงการศึกษาและวิจัยการลดอุบัติเหตุจากรถทางบก ด้วยระบบ งานทางวิศวกรรม	นาย ชวัลชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง และคณะ	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่าง ประเทศ	2548	N/A	N/A	วช.
13	-	การวิเคราะห์จุดเสี่ยง โดยใช้เทคนิคระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์และ ปัจจัยทำนายความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุจากรถบนท้องถนน ในจังหวัดระยอง	กุหลาบ รัตนสังขธรรม และคณะ	คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา	มหาวิทยาลัยบูรพา	2548	N/A	N/A	วช.
14	09006975A	การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ในการจัดการอุบัติเหตุ จากรถบนท้องถนน จากโครงการพัฒนารูปแบบการจัดการ อุบัติเหตุจากรถบนท้องถนนแบบผสมผสาน	น.ส. พิศมัย เสรีขจรกิจเจริญ	มหาวิทยาลัยบูรพา คณะสาธารณสุขศาสตร์ ภาควิชาพื้นฐานสาธารณสุข	มหาวิทยาลัยบูรพา	ต.ค. 2547	ก.ย. 2549	N/A	วช.
15	10007371A	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม	นาง วาสนา สายเสมา	สนง.ปลัดกระทรวงสาธารณสุข กองโรงพยาบาลภูมิภาค โรงพยาบาลนครปฐม	กระทรวงสาธารณสุข	ต.ค. 2547	พ.ค. 2549	N/A	วช.
16	02026585A	การศึกษาระบาดวิทยาและค่าใช้จ่ายของผู้ป่วยอุบัติเหตุจากรถ ที่ต้องนอนพักรักษาตัวใน โรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช จังหวัดตาก ปี พ.ศ.2548	นางสาว ชลาลัย เขียวสุวรรณ และคณะ	สนง.ปลัดกระทรวงสาธารณสุข กองโรงพยาบาลภูมิภาค โรงพยาบาลสมเด็จพระ เจ้าตากสินมหาราช	กระทรวงสาธารณสุข	ม.ค. 2548	ธ.ค. 2548	N/A	วช.

(ต่อ) ตารางภาคผนวก ข- 1 รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ลำดับ	รหัสงานวิจัย	หัวข้อวิจัย	ผู้วิจัย	หน่วยงานรับทุน	แหล่งทุนหลัก/สนับสนุน	เริ่ม	สิ้นสุด	งบประมาณ	แหล่งข้อมูล
17	02026273/I	ความรุนแรงของการบาดเจ็บและการค่าใช้จ่ายของผู้ประสบอุบัติเหตุการจราจรทางบกในนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน	นาย วีระศักดิ์ จงสุวิวัฒน์วงศ์	มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ หน่วยระบาดวิทยา	มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์	มี.ค. 2548	ต.ค. 2548	N/A.	วช.
18	02026531/I	การศึกษาอุบัติการณ์ความพิการและผลกระทบที่เกิดขึ้นภายหลังอุบัติเหตุจากรถทางบก พ.ศ. 2549	ปิยนุช เสมอวงษ์	สนง.ปลัดกระทรวงสาธารณสุข กองโรงพยาบาลภูมิภาค โรงพยาบาลชลบุรี	กระทรวงสาธารณสุข	ต.ค. 2548	ก.ย. 2550	N/A.	วช.
19	02026479/I	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มารับบริการ ณ ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลสตึกทาบ กม.10	นาง จริญญา บุญรอดรักษ์ และคณะ	สนง.ปลัดกระทรวงสาธารณสุข กองโรงพยาบาลภูมิภาค โรงพยาบาลสตึกทาบ	กระทรวงสาธารณสุข	ธ.ค. 2548	มิ.ย. 2549	N/A.	วช.
20	02026435/I	ศึกษาอุบัติการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถวงแหวนทางหลวงสาย 2549	นางสาว นิราพร นาจีน และคณะ	สนง.ปลัดกระทรวงสาธารณสุข กองโรงพยาบาลภูมิภาค โรงพยาบาลสอง จ.ขอนแก่น	กระทรวงสาธารณสุข	มี.ค. 2549	มิ.ย. 2549	N/A.	วช.
21	-	ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการตอบสนองนโยบาย“เมาไม่ขับ”ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในอำเภอเบตง จังหวัดยะลา	นายแพทย์ศพร อุทธิเสน และคณะ	กรมการแพทย์ กระทรวง สาธารณสุข	กรมการแพทย์ กระทรวง สาธารณสุข	2545	N/A.	N/A.	สนง.ควบคุมโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค
22	-	การศึกษาความสัมพันธ์ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในอำเภอชะอำ	นพ.เกียรติคุณ เกียรติอารยกุล	โรงพยาบาลชะอำ จังหวัดเพชรบุรี	โรงพยาบาลชะอำ จังหวัดเพชรบุรี	2545	2547	N/A.	โรงพยาบาลชะอำ จังหวัดเพชรบุรี
23	RDG4330006	โครงการจกเมาไม่ขับสู่การป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่ยั่งยืน	ไพบุลย์ สุริยวงศ์ไพศาล และคณะ	N/A.	สนง.กองทุนสนับสนุน การวิจัย (สกว.)	ธ.ค. 2542	ต.ค. 2547	N/A.	สกว.
24	MRG4880180	การศึกษาระบบและการควบคุมอุบัติเหตุในเด็กนักเรียนโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน	ลูซี่ร์ รัตนมงคลกุล และคณะ	N/A.	สนง.กองทุนสนับสนุน การวิจัย (สกว.)	มิ.ย. 2548	ปัจจุบัน (กำลังดำเนินงานอยู่)	N/A.	สกว.
25	-	โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: กรณีการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 1 ข 1ร.	N/A.	กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและความร่วมมือ ระหว่างประเทศ	กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและความร่วมมือ ระหว่างประเทศ	2550	N/A.	N/A.	กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและความร่วมมือ ระหว่างประเทศ

(ต่อ) ตารางภาคผนวก ข- 1 รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ลำดับ	รหัสงานวิจัย	หัวข้อวิจัย	ผู้วิจัย	หน่วยงานรับทุน	แหล่งทุนหลัก/ทุน	เริ่ม	สิ้นสุด	งบประมาณ	แหล่งข้อมูล
26	-	โครงการวิจัยการศึกษาผลกระทบจากความง่วงและความเหนื่อย ล่าต่อสมรรถภาพของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์ เพื่อการพาณิชย์	N/A	N/A	กองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน กรมขนส่งทางบก (กปด.)	2548	2549	N/A	กปด.
27	-	โครงการวิจัยความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยาและสารออกฤทธิ์ ต่อจิตประสาทกับความถี่ต่ออุบัติเหตุจราจร	N/A	N/A	กองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน กรมขนส่งทางบก (กปด.)	N/A	N/A	N/A	กปด.
28	-	โครงการศึกษาความเร็วที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์	ศศ. ดร. ทวีศักดิ์ และกระ โทก	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร	กองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน กรมขนส่งทางบก (กปด.)	ช.ค. 2549	ช.ค. 2550	1,977,600	กปด.
29	-	โครงการวิจัยปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุรถโดยสารในประเทศไทย	N/A	N/A	กองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน กรมขนส่งทางบก (กปด.)	N/A	N/A	N/A	กปด.
30	-	ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถทางบกในประเทศไทย : วิเคราะห์ระดับความคุ้มค่าของงบประมาณถนนปลอดภัยและ พฤติกรรมการเสี่ยงของผู้ใช้ถนน	วราวุฒ สุวรรณระดา และคณะ	N/A	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	2548	N/A	N/A	สสส.
31	-	กลวิธีในการลดอุบัติเหตุจากรถโดยสารที่มั่วสุมของผู้ขับขี่ใน เขตเทศบาลนครขอนแก่นปี 2544	ศิริกุล กุลเสียบ	โรงพยาบาลขอนแก่น	โรงพยาบาลขอนแก่น	2546	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
32	-	รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางบก โดยความร่วมมือ ของชุมชน : กรณีศึกษาม้านุ่ม ต.บ้านนุ่ม อ.เมือง จ.ขอนแก่น	ศิริกุล กุลเสียบ และคณะ	ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น	ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น และ JICA	2548	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
33	-	กรอบแนวคิดและรูปแบบการดำเนินงานเพื่อการควบคุมและป้องกัน อุบัติเหตุ จังหวัดขอนแก่น	วิทยา ขาดับัญชาชัย	โรงพยาบาลขอนแก่น	โรงพยาบาลขอนแก่น	2545	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
34	-	โครงการศึกษาและวิจัยการลดอุบัติเหตุจากรถทางบกด้วยระบบ งานทางวิศวกรรม	มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีสุรนารี	มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีสุรนารี	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย (ปภ.)	2549	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"

(ต่อ) ตารางภาคผนวก ข- 1 รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ลำดับ	รหัสงานวิจัย	หัวข้อวิจัย	ผู้วิจัย	หน่วยงานรับทุน	แหล่งทุนสนับสนุน	เริ่ม	สิ้นสุด	งบประมาณ	แหล่งข้อมูล
35	-	การป้องกันอุบัติเหตุที่ขอนแก่น	พรวิไล คาร์	N/A	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)	2545	N/A	N/A	มสช.
36	-	รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่องการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	ถวิลวดี บุรีกุล และคณะ	สถาบันพระปกเกล้า	สถาบันพระปกเกล้า	2548	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
37	-	ความเสี่ยงของคนไทยในการใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547	เพ็ญประภา ศิริโรจน์ และคณะ	หน่วยจัดการความรู้ คณะแพทย์ รพ. รามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล	หน่วยจัดการความรู้ คณะแพทย์ รพ. รามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล	2547	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
38	-	มิติทางสังคมวัฒนธรรมของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย	ลือชัย ศรีเงินยวง	กองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข	กองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข	2546	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
39	-	รายงานการวิจัยการสร้างหลังชุมชนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซักรจักรยานยนต์ : กรณีศึกษาดำบลคลองวัว อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง ตำบลนายาง อำเภอสนปราบ จังหวัดลำปาง ตำบลเขวา อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม	อัญชลินทร์ ดุลยกาญจน์ และคณะ	กองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข	กองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข	2547	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
40	-	ศักยภาพการเฝ้าระวังและการพัฒนารูปแบบการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในจังหวัดระยอง	วสุธร ดันวันมกุล และคณะ	คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา	คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา	2548	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
41	-	การศึกษากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ป่วยโรงพยาบาลสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา	จัดร์นภา นาคน้อย	คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น	คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น	2547	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
42	-	การลดอุบัติเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	นพ.แท้จริง ศิริพาณิชย์	มูลนิธิเมาไม่ขับ	สนง.กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	2547	N/A	28,700,000	รายงานฉบับร่าง โครงการศึกษาทบทวนการดำเนินการลดอุบัติเหตุฯ 2550
43	-	ลดอุบัติเหตุทางถนนจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2549	นพ.แท้จริง ศิริพาณิชย์	มูลนิธิเมาไม่ขับ	สนง.กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	2549	N/A	19,638,000	รายงานฉบับร่าง โครงการศึกษาทบทวนการดำเนินการลด

(ต่อ) ตารางภาคผนวก ข- 1 รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ลำดับ	รหัสงานวิจัย	หัวข้อวิจัย	ผู้วิจัย	หน่วยงานรับทุน	แหล่งทุนหลัก	เริ่ม	สิ้นสุด	งบประมาณ	แหล่งข้อมูล
41	-	ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถทางบกในประเทศไทย : วิเคราะห์ระดับความคุ้มค่าของงบประมาณถนนปลอดภัยและพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้ถนน	วรเวศม์ สุวรรณระดา และคณะ	N/A	สนง.กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	2548	N/A	N/A	สสส.
42	-	กลวิธีในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานล้มของผู้ขับขี่ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ปี 2544	ศิริกุล กุลเสียบ	โรงพยาบาลขอนแก่น	โรงพยาบาลขอนแก่น	2546	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
43	-	รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากรถทางบก โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน : กรณีศึกษากันต๊อม ต.บ้านทุ่ม อ.เมือง จ.ขอนแก่น	ศิริกุล กุลเสียบ และคณะ	ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น	ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น และ JICA	2548	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
44	-	กรอบแนวคิดและรูปแบบการดำเนินงานเพื่อการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุ จังหวัดขอนแก่น	วิทยา ชาติบัญชาชัย	โรงพยาบาลขอนแก่น	โรงพยาบาลขอนแก่น	2545	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
45	-	โครงการศึกษาและวิจัยการลดอุบัติเหตุจากรถทางบกด้วยระบบงานทางวิศวกรรม	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย (ปก.)	2549	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
46	-	บันทึก โจมหน้่าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์	ยุทธนา วรณบิตกุล และคณะ	N/A	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)	2550	N/A	N/A	มสช.
47	-	เส้นทางแห่งอุบัติเหตุ	ยุทธนา วรณบิตกุล	N/A	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)	2548	N/A	N/A	มสช.
48	-	การป้องกันอุบัติเหตุที่ขอนแก่น	พรวีไล คาร์รี	N/A	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)	2545	N/A	N/A	มสช.
49	-	รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่องการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ จราจร	ฉวีลวดี บุรีกุล และคณะ	สถาบันพระปกเกล้า	สถาบันพระปกเกล้า	2548	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
50	-	ความเสี่ยงของคนไทยในการใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาล ปีใหม่ 2547	เพ็ญประภา ศิวโรจน์ และคณะ	หน่วยจัดการความรู้ คณะแพทย์ รพ.รามธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล	หน่วยจัดการความรู้ คณะแพทย์ รพ.รามธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล	2547	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"

(ต่อ) ตารางภาคผนวก ข- 1 รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ลำดับ	รหัสงานวิจัย	หัวข้อวิจัย	ผู้วิจัย	หน่วยงานรับทุน	แหล่งทุนหลัก/สนับสนุน	เริ่ม	สิ้นสุด	งบประมาณ	แหล่งข้อมูล
44	-	ลดอุบัติเหตุทางถนนจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2550	นพ.แท้จริง ศิริพานิช	มูลนิธิเมาไม่ขับ	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	ช.ค. 2549	พ.ย. 2550	20,932,000	สสส.
45	-	นำร่องเพื่อแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจากรถระดับจังหวัด	นพ.สมศักดิ์ อึ้งหล้า	N/A	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)	2547	N/A	N/A	(มสช.)
46	-	ลดอุบัติเหตุบนเส้นทางรถยนต์ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 48	นาย สันติ อุตชิชาบ	ศูนย์พัฒนาคุณธรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	2548	N/A	10,800,000	รายงานฉบับร่าง โครงการศึกษาทบทวน การดำเนินการลด อุบัติเหตุฯ 2550
47	-	วิจัยประเมินผลการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ระดับจังหวัด	ศ.นพ.วันชัย วัฒนศัพท์	สถาบันพระปกเกล้า	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	ช.ค. 2548	ม.ค. 2549	1,108,030	สสส.
48	-	การศึกษาคำแนะนำที่เหมาะสมในการนำเทคนิค Access Management มาใช้เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน(ระยะที่ 1)	ศ.ดร.ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	ต.ค. 2548	มี.ค. 2549	780,000	สสส.
49	-	วิจัยประเมินผลการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ระดับจังหวัด:สงกรานต์ 49	ศ.นพ.วันชัย วัฒนศัพท์	สถาบันพระปกเกล้า	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	เม.ย. 2549	พ.ค. 2549	200,000	สสส.
50	-	การวิเคราะห์และสังเคราะห์จุดอันตรายบนท้องถนน	รศ.นพ.วิชัย เอกพลากร	ภาควิชาเวชศาสตร์ชุมชน คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี ม.มหิดล	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)	ช.ค. 2545	ช.ค. 2545	N/A	มสช. (เครือข่ายวิจัยสุขภาพ)
51	-	อุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษา : จังหวัดชลบุรี	รศ.ดร.กุหลาบ รัตนสังขธรรม	มหาวิทยาลัยมหิดล การพยาบาลสาธารณสุข	มหาวิทยาลัยมหิดล การพยาบาลสาธารณสุข	2545	N/A	N/A	Internet key word "อุบัติเหตุ"
52	-	โครงการศึกษาสาเหตุและบริบทการเริ่มและพฤติกรรมกรรมการดื่มสุรา ของเด็กที่ดื่มแล้วขับรถยนต์ต่ำกว่า 15 ปี ผู้วิจัย	นางนงนุช ตันติธรรม	สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค	กรมควบคุมโรค	2549	N/A	N/A	กรมควบคุมโรค
53	NCD - AC - 0000007	ระบาดวิทยาและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิตของผู้ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง โดยการวิเคราะห์ตรวจสอบหลาย ปัจจัย(Multiple variation analysis)	กาญจนา ยังขาว	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 5 กระทรวงสาธารณสุข	กรมควบคุมโรค	2547	2548	N/A	กรมควบคุมโรค

(ต่อ) ตารางภาคผนวก ข- 1 รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ลำดับ	รหัสงานวิจัย	หัวข้อวิจัย	ผู้วิจัย	หน่วยงานรับทุน	แหล่งทุนหลัก/สนับสนุน	เริ่ม	สิ้นสุด	งบประมาณ	แหล่งข้อมูล
54	NCD - AC - 0000009	การศึกษากระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษา : กรณีศึกษาวิทยาลัยเทคนิคกระบี่	บุญเรือน ชารากรสันติ	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 กระทรวงสาธารณสุข	กรมควบคุมโรค	2547	2547	N/A.	กรมควบคุมโรค
55	NCD - AC - 0000008	การรับรู้บทบาทการป้องกันอุบัติเหตุจราจรขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน	พนา พวงมะลิ	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 10 กระทรวงสาธารณสุข	กรมควบคุมโรค	2546	2547	N/A.	กรมควบคุมโรค
56	NCD - AC - 0000004	ลักษณะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ของประชาชนในเขต 5	เปรมปรีดี จวนะน รศเรษฐี	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 5 กระทรวงสาธารณสุข	กรมควบคุมโรค	2547	N/A.	N/A.	กรมควบคุมโรค
57	NCD - AC - 0000003	1 สาย 1 ตำบล เพื่อชุมชนปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจร กรณีศึกษา ต.บางต้นเป็ด อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา	วิชัย สติมัย	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 1 กระทรวงสาธารณสุข	กรมควบคุมโรค	2546	2547	N/A.	กรมควบคุมโรค
58	NCD - AC - 0000002	ประสิทธิผลการเตรียมความพร้อมเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บ ในพื้นที่ตำบลบางต้นเป็ด อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา	สมชัย จิตรโรจนวัฒน์	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 1 กระทรวงสาธารณสุข	กรมควบคุมโรค	2546	2548	N/A.	กรมควบคุมโรค
59	NCD - AC - 0000002	ประสิทธิผลรูปแบบการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของหน่วยงานภาครัฐในประเทศไทยกรณีศึกษา	นางสุภาดา เกิดมงคลการ	กระทรวงสาธารณสุข	กรมควบคุมโรค	2546	2547	N/A.	กรมควบคุมโรค
60	ID NCD - AC - 0000003	การศึกษาอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ใช้รถยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองของเขต 10 ปี พศ.2546-2547	แพทย์หญิงเสาวนีย์ วิบูลสันติ และคณะ	กระทรวงสาธารณสุข	กรมควบคุมโรค	2547	2547	N/A.	กรมควบคุมโรค
61	-	การเคลื่อนไหวแก้ปัญหาภัยจราจรโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน ในอำเภอหาดใหญ่	วิวัฒน์ สุทธิวิภากร	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)	ต.ค. 2545	N/A.	N/A.	มสช.
62	-	ความปลอดภัยในการเดินทางไปกลับรถโรงเรียน ด้วยรถรับส่งนักเรียนในกรุงเทพมหานคร	ดร.เปรมวดี คฤหเดช	วิทยาลัยพยาบาลเกื้อการุณย์ วชิรพยาบาลเขตดุสิต	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)	มี.ค. 2546	ส.ค. 2548	N/A.	มสช.
63	-	สถานการณ์ปัจจุบันของพฤติกรรมเมาแล้วขับ	กาญจณีย์ คำนาคแก้ว	สำนักกระบวนวิธี กรมควบคุมโรค	กระทรวงสาธารณสุข	ต.ค. 2550	N/A.	N/A.	Internet key word "อุบัติเหตุ"
64	-	โครงการปฏิบัติการด้านวิชาการเพื่อศึกษาสาเหตุและแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนและการถอดบทเรียนรูปแบบการจัดการรถรับส่งนักเรียน	ผศ. ดร.กัณวีร์ กนิษฐพงศ์	ภาควิชาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิชาวิศวกรรมและเทคโนโลยี (AIT)	มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) และ สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	มี.ค. 2550	N/A.	N/A.	Internet key word "อุบัติเหตุ"

(ต่อ) ตารางภาคผนวก ข- 1 รายชื่อโครงการวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน ปี 2545-2550

ลำดับ	รหัสงานวิจัย	หัวข้อวิจัย	ผู้วิจัย	หน่วยงานรับทุน	แหล่งทุนหลัก/สภาน	เริ่ม	สิ้นสุด	งบประมาณ	แหล่งข้อมูล
65	46-00528	การลดต้นทุนนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจากรถที่เกี่ยวกับสุรา	ศ.นพ.ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล	โรงพยาบาลรามธิบดี	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	ม.ค. 2546	ก.พ. 2546	N/A	สสส.
66	47-01304	การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ	ดร.ฉวีลวีดี บุรีกุล	สถาบันพระปกเกล้า	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	พ.ค. 2547	ก.ค. 2548	N/A	สสส.
67	47-01427	วิจัยการพัฒนารูปแบบการรณรงค์หลังจมน้ำเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถ	นายสมพงษ์ โมรรถุทธิ	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำปาง	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	ม.ค. 2547	ธ.ค. 2547	N/A	สสส.
68	48-02518	การศึกษานำร่องการวิจัยและสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทกับความ เสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากรถ	ศ.นพ.ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล	โรงพยาบาลรามธิบดี	สนง.กองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	ส.ค. 2548	มี.ค. 2549	N/A	สสส.

ภาคผนวก ค.

แบบสัมภาษณ์

ภาคผนวก ก.

แบบสัมภาษณ์

โครงการ “การศึกษาเพื่อทบทวนความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์งานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย”

1. ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1.1 ชื่อ..... นามสกุล.....

1.2 ตำแหน่งงาน..... โทรศัพท์.....

1.3 หน่วยงานที่สังกัด

ส่วนราชการ.....

อื่นๆ (โปรดระบุ).....

2. ตอนที่ 2 ข้อมูลงานวิจัย

2.1 ข้อมูลผลงานวิจัยที่ผ่านมาของหน่วยงานท่าน

.....
.....
.....
.....
.....

2.2 ลักษณะทุนวิจัยหน่วยงานท่านได้รับ

.....
.....
.....
.....
.....

2.3 หลักเกณฑ์การพิจารณาให้ทุน

.....
.....
.....
.....
.....

2.4 การติดตามผลงานวิจัยที่ผ่านกับการนำไปใช้ประโยชน์

.....
.....
.....
.....
.....

2.5 งบประมาณต่อปีที่จัดสรรสนับสนุนการทำวิจัย

.....
.....
.....
.....
.....

เอกสารอ้างอิง

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (2550) รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษามูลค่า
อุบัติเหตุแห่งประเทศไทย

จรัส สุวรรณเวลา (2545) ระบบวิจัยโลกกับระบบวิจัยไทย,มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์ (2546) ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์

สำนักงานส่งเสริมการป้องกันสาธารณสุข กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
(2548) รายงาน โลก เรื่องการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน

กาญจนา ยิงขาว และคณะ//ระบาดวิทยาของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งจากระบบไฟฟ้าระวางการ
บาดเจ็บ ระดับจังหวัด จังหวัดนครราชสีมา พ.ศ. 2541-
2545.//<[http://beid.ddc.moph.go.th/beid/
images/academic/dataL3_191.pdf](http://beid.ddc.moph.go.th/beid/images/academic/dataL3_191.pdf)>//12 มกราคม 2551.

กาญจนา ยิงขาว//ระบาดวิทยาและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิตของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ
ขนส่งโดยการวิเคราะห์ตรวจสอบหลายปัจจัย (Multiple variation analysis)//1 ตุลาคม
2550.//<<http://dpc5.ddc.moph.go.th/Research/48-17.pdf>>//12 มกราคม 2551.

กาญจน์ย์ ดำนาคแก้ว//สถานการณ์ปัจจุบันของพฤติกรรมเมาแล้วขับ.//11 ตุลาคม 2550.//<
http://203.157.15.4/surdata/ncd/injury/071011093651Situation_AL.pdf>//12 มกราคม
2551.

กุหลาบ รัตนสังฆธรรม//การวิเคราะห์จุดเสี่ยงโดยใช้เทคนิคระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์และปัจจัยทำนาย
ความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในจังหวัดระยอง 2545.//29 กรกฎาคม
2545.//<<http://www.researchwisdom.com>>//12 มกราคม 2551.

กุหลาบ รัตนสังฆธรรม และคณะ//การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ในการจัดการอุบัติเหตุจราจรบน
ท้องถนนจากโครงการพัฒนารูปแบบการจัดการอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนแบบ
ผสมผสาน.// 6 พฤษภาคม 2550.//<<http://ejournal.buu.ac.th/vijai39.html>>//12 มกราคม
2551.

เกียรติคุณ เกียรติอารยกุล.// การศึกษาความสัมพันธ์ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ในอำเภอชะอำ 2545-2547.//<http://chaam.pbro.moph.go.th/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=12>//12 มกราคม 2551.

จริญญา บุญรอดรักษ์ และคณะ.//พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มารับบริการ ณ ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลสตึก กม.10.//3 พฤษภาคม 2550.//<http://210.246.186.28/plan/data/02_ressystem/system2/data49/project49XML/xml/01_02x.xml>//12 มกราคม 2551.

ชลาลัย เขียวสุวรรณ และคณะ.//การศึกษาระบาดวิทยาและค่าใช้จ่ายของผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรที่ต้องนอนพักรักษาตัวใน โรงพยาบาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชจังหวัดตาก ปี พ.ศ. 2548.//3 พฤษภาคม 2550.//<http://210.246.186.28/plan/data/02_ressystem/system/data49/project49XML/xml/01_02x.xml>//12 มกราคม 2551.

ณัฐสม สวางวงษ์ และคณะ.//ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน 2549.//<<http://www.doh.go.th/dohweb/project/samin217.pdf>>//12 มกราคม 2551.

ถวิลวดี บุรีกุล.//การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร 2548.//12 มีนาคม 2550.//<<http://library.bu.ac.th/onlineservice/ResultTitle.cfm?aTextSearch=2006000168&aSearchBy=B&aIsAdvance=no>>//12 มกราคม 2551.

ถวิลวดี บุรีกุล และคณะ.//รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่องการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร 2548.//26 มีนาคม 2550.//<<http://www.odi.stou.ac.th/ODI/CollectionDev/odi/display.asp?Library=L0001&School=S0006&Group=G06040&AV=yes&newbook=yes&web=yes>>//12 มกราคม 2551.

ทศพร อุทธิเสน และคณะ.// ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการตอบสนองนโยบาย“เมาไม่ขับ” ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในอำเภอเบตง จังหวัดยะลา 2548.// 3 พฤษภาคม 2550.//<<http://www.dmh.go.th/Abstract/details.asp?id=3141>>//12 มกราคม 2551.

ทวีศักดิ์ ตะกระโทก.//การศึกษาความเหมาะสมในการนำเทคนิค Access Management มาใช้เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน 2549 //27 เมษายน 2550.//<<http://www.thaihealth.or.th/node/2534>>//12 มกราคม 2551.

ทวีศักดิ์ และกระโทก.//โครงการการศึกษาอัตราความเร็วที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์

2550.//http://www.eng.nu.ac.th/civil/teacher/thaweesakt/web/courses/304201/speed_new.htm>//มกราคม 2551.

แท้จริง ศิริพานิช.//การลดอุบัติเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2549-2550.//5 เมษายน

2550.//<<http://www.thaihealth.or.th/node/3229>>//12 มกราคม 2551.

รัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง และคณะ.//โครงการศึกษาและวิจัยการลดอุบัติเหตุจราจรทางบก ด้วย

ระบบงานทางวิศวกรรม.//26 เมษายน 2550.//

<<http://www.disaster.go.th/modules/calendar/>

view_entry_new.php?id=512&date=20051125>//12 มกราคม 2551.

นिरาพร นาชิน และคณะ.//ศึกษาอุบัติการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาลสงกรานต์อำเภอลพบุรี

2549.//<http://www.riclib.nrct.go.th/download502/download/project49.pdf>>//12

มกราคม 2551

ปิยนุช เสมอวงษ์.//การศึกษาอุบัติการณ์ความพิการและผลกระทบที่เกิดขึ้นภายหลังอุบัติเหตุจราจรทาง

บก พ.ศ. 2549.//

<http://210.246.186.28/plan/data/02_ressystem/system2/data49/project49XML/xml/01_02x.xml>//13 มกราคม 2551.

เปรมวดี คฤหเดช.//ความปลอดภัยในการเดินทางไปกลับรถโรงเรียน ด้วยรถรับส่งนักเรียนใน

กรุงเทพมหานคร.//7 เมษายน 2550

<<http://hrn.thainhf.org/index.php?module=research&>

show=detail&rid=30>//13 มกราคม 2551.

พรวิไล คาร์.//การป้องกันอุบัติเหตุที่ขอนแก่น.//30 เมษายน 2550.//<<http://www.thaihf.org/>

index.php?module=media&pg=detail&id=8>//13 มกราคม 2551.

พิชัย ธานีรณานนท์ และคณะ.//โครงการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก

2545.//29 พฤศจิกายน 2550.//<<http://www.eduserveice.psu.ac.th/Academic/AcadMDB/detail.php?pcode=ENG66450237>>//13 มกราคม 2551.

พิศมัย เสรีจรกิจเจริญ.//อุบัติการณ์ของอุบัติเหตุจากการจราจร กรณีศึกษา : จังหวัดชลบุรี.//6 พฤศจิกายน

2545.//<http://www.researchwisdom.com/>//13 มกราคม 2551.

เพ็ญประภา ศิริโรจน์ และคณะ.// ความเสี่ยงของคนไทยในการใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547.// 7 มิถุนายน 2546.//<www.pharmacy.mahidol.ac.th/MAP_STUNews/2006-07-07-11-15-40.doc>//13 มกราคม 2551.

ไพบุตย์ สุริยวงศ์ไพศาล และคณะ.//โครงการจากเมาไม่ขับสู่การป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่ยั่งยืน2542-2547.// <http://www.trf.or.th/research/project.asp?projectid=RDG4330006&projecttitle>>//13 มกราคม 2551.

ยิ่งศักดิ์ จิตตะโคตร.//การศึกษาเพื่อหามาตรการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยชุมชนอำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ.//4 มีนาคม 2550.//<http://www.aihd.mahidol.ac.th/research/showresearch.asp?id=0714TE02>//13 มกราคม 2551.

ยุทธนา วรณปิติกุล.//รถจักรยานยนต์กับนโยบายสาธารณะ เพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ปลอดภัย.//26 เมษายน 2550.//<http://library.bcnsurin.ac.th/modules.php?name=activeshow_ione&file=article&asid=707>//13 มกราคม 2551.

วรเวศม์ สุวรรณระดา.//ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทยวิเคราะห์ระดับความคุ้มค่าของงบประมาณถนนปลอดภัย และพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้ถนน 2548.//<<http://www.odi.stou.ac.th/ODI/CollectionDev/odi/display.asp?Library=L0001&School=S0006&Group=G06033&AV=yes&newbook=yes&web=yes>>//13 มกราคม 2551.

วรเวศม์ สุวรรณระดา.//ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย : วิเคราะห์ระดับความคุ้มค่าของงบประมาณถนนปลอดภัยและพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้ถนน.//5 พฤษภาคม 2550.//http://www.hiso.or.th/hiso/product_hiso/pro_reportIndex4.php//13 มกราคม 2551.

วสุธร ตันวัฒนกุล และคณะ.//ศึกษาภาพการเฝ้าระวังและการพัฒนารูปแบบการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในจังหวัดระยอง 2548.//6 พฤษภาคม 2550.//<<http://ejournal.buu.ac.th/vijai17.html>>//13 มกราคม 2551.

วาสนา สายเสมา.//พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม 2548.//<http://www.thapra.litb.su.ac.th/objects/thesis/fulltext/snamcn/Wasana_Saisema/Title_page.pdf>//13 มกราคม 2551.

วิชัย เอกพลากร.//การวิเคราะห์และสังเคราะห์จุดอันตรายบนท้องถนน 2545.//19 เมษายน 2550.//
<<http://hrn.thainhf.org/index.php?module=research&show=detail&rid=27>>//13
มกราคม 2551.

วิทยา ชาติบัญชาชัย.//กรอบแนวคิดและรูปแบบการดำเนินงานเพื่อการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุ
จังหวัดขอนแก่น.//15 เมษายน 2550.//<<http://library.md.kku.ac.th/new67.asp>>//13
มกราคม 2551.

วิวัฒน์ วิริยกิจจา.//สถานภาพทางกายภาพภูมิศาสตร์และศักยภาพ การพัฒนา การบริหารจัดการและการ
แก้ไขระบบการป้องกัน อุบัติภัยจราจรบนถนน จังหวัดระยอง.//6 พฤษภาคม 2550.//
<<http://ejournal.buu.ac.th/vijai17.html>>// 13 มกราคม 2551.

วิวัฒน์ สุทธิวิภากร.//การเคลื่อนไหวแก้ปัญหาภัยจราจรโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน ในอำเภอหาดใหญ่.//1
พฤษภาคม 2550.//<[http://hrn.thainhf.org.index.php?module=research&show=
=detail&act=ok&rid=34](http://hrn.thainhf.org.index.php?module=research&show=detail&act=ok&rid=34)>//14 มกราคม 2551.

วีระศักดิ์ จงสู่วิวัฒน์วงศ์.//ความรุนแรงของการบาดเจ็บและภาระค่าใช้จ่ายของผู้ประสบอุบัติเหตุ
การจราจรทางบกในนครคูนหมิง มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน.//
<http://www.ryt9.com/news/2003-07-18/12492582>//14 มกราคม 2551.

วันชัย วัฒนศัพท์.//วิจัยประเมินผลการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
ระดับจังหวัด 2549.//10 มีนาคม 2550.//<[http://search.library.tu.ac.th/ipac20/ipac.jsp?
session=12103S171G029.1341](http://search.library.tu.ac.th/ipac20/ipac.jsp?session=12103S171G029.1341)>//14 มกราคม 2551.

วัลย์วิภา บุรุษรัตนพันธุ์.//โครงสร้างปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติกรรม และกระบวนการแก้ปัญหาเพื่อ
นำไปสู่การส่งเสริมความปลอดภัยด้านการจราจร 2547.//<[http://www.tu.ac.th/org/th/
research.htm](http://www.tu.ac.th/org/th/research.htm)>//14 มกราคม 2551.

ลือชัย ศรีเงินยวง.//มิติทางสังคมวัฒนธรรมของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย 2546.//
<http://202.28.51.198/cgi-bin/gw_42_20/chameleon>//14 มกราคม 2551.

ศิริกุล กุลเสียบ และคณะ.//กลวิธีในการลดอุบัติเหตุจราจรจากการดื่มสุราของผู้ขับขี่ในเขตเทศบาลนคร
ขอนแก่นปี 2544.// <http://opac1.clib.psu.ac.th/BibDetail.aspx?bibno=231105>//14
มกราคม 2551.

สมศักดิ์ ชุณหรัศมิ์.//นาร่องเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศระดับจังหวัด 2546.//21 เมษายน 2550.//

<<http://www.thaihealth.or.th/node/1140?mini=healthcontent/calendar/2008/4/all&>>//14 มกราคม 2551.

สุธีร์ รัตนมงคลกุล และคณะ.//การศึกษาปัญหาและการควบคุมอุบัติเหตุในเด็กนักเรียนโดยใช้ชุมชน

เป็นฐาน.//<http://childhealth.mymaindata.com/?todayarticle=&allarticle=1//14> มกราคม 2551.

เสาวนีย์ วิบูลสันติ และคณะ.//การศึกษาอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และอัตราการ

คาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ใช้รถยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองของเขต10 ปี พศ.2546-2547.//26 เมษายน 2550.//<http://kkulib.kku.ac.th:81/search>>//14 มกราคม 2551.

อัญชลินทร์ คุลยกาญจน์ และคณะ.//รายงานการวิจัยการสร้างพลังชุมชนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับ

ขี่รถจักรยานยนต์ : กรณีศึกษาดำบลคลองวัว อำเภอเมือง จังหวัดอ่างทอง ตำบลนาขาง อำเภอสบปราบ จังหวัดลำปาง ตำบลเขวาสันติ อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม 2547.//25 เมษายน 2550.//<<http://stang.sc.mahidol.ac.th/text/booknov47-1.htm>>//14 มกราคม 2551.