



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

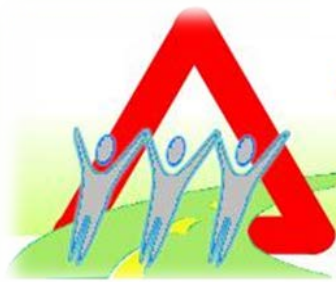
ประเมินผลสัมมนาระดับชาติ

เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9

โดย

คณะอนุกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนา
ระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9

กันยายน 2552



รายงานการประเมินผล

การประชุมสัมมนาในระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ครั้งที่ 9

พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย

PARTNERSHIP FOR ROAD SAFETY



ระหว่างวันที่ 20-21 สิงหาคม 2552

ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมนานาชาติกรุงเทพฯ ไบเทค บางนา

กรุงเทพมหานคร

โดย คณะอนุกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนาในระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ครั้งที่ 9

และสถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กันยายน 2552



คณะผู้วิจัยและประเมินผล

นายแพทย์ภานุวัฒน์ ปานเกตุ	ประธานคณะกรรมการประเมินผล
นางสาวอามา ศิริวงศ์ ณ ออยุธยา	ที่ปรึกษา
ดร.พินิจ ลาภธนานนท์	ที่ปรึกษา
นางสาวกิงกาญจน์ จงสุขไกล	นักวิจัย
นางสาวอภิษฎา คุณาพรธรรม	นักวิจัย
นางสาวนภสมน นิจรันดร์	นักวิจัย
นายเรนทร์ ตุนทกิจ	นักวิจัย
นางสาวอังคณา ชินเดช	นักวิจัย
นายประสิทธิ์ รักษายศ	คณะกรรมการประเมินผล
นางสาวศิริกุล กุลเลียบ	คณะกรรมการประเมินผล
นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์	คณะกรรมการประเมินผล
นายสมบัติ เหลสกุล	คณะกรรมการประเมินผล
นายสุรพล เหลี่ยมสูงเนิน	คณะกรรมการประเมินผล
นางสุชาดา เกิดมงคลการ	คณะกรรมการประเมินผล
นางสาวส้ม เอกเฉลิมเกียรติ	คณะกรรมการประเมินผล
นายชวรงค์ดี จันท์พาณิชย์	คณะกรรมการประเมินผล
นางนงนุช ตันติธรรม	คณะกรรมการประเมินผล
นางสาววันรุ่ง แสนแก้ว	คณะกรรมการประเมินผล
นางสาวฐิติมา ชันธิสิน	คณะกรรมการประเมินผล
นางสาวกณิกนันท์ ศรีสวัสดิ์	คณะกรรมการประเมินผล

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	ก
บทที่ 1 กรอบการติดตามประเมินผล	1
◆ วัตถุประสงค์ของการประเมินผลการสัมมนา	1
◆ ขอบเขตการประเมินผล	2
◆ กิจกรรมการประเมินผล	2
◆ วิธีการประเมินผล	3
◆ การวิเคราะห์ข้อมูล	4
◆ ระยะเวลาการนำเสนอ	4
◆ ขั้นตอนการนำเสนอ	5
◆ คณะทำงาน	5
บทที่ 2 จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา ผู้เข้าชมนิทรรศการและบรรยายภาคีในงานสัมมนา	6
◆ จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา	6
◆ จำนวนผู้เข้าชมนิทรรศการ	7
◆ บรรยายภาคีภายในงานสัมมนา	8
- วันที่ 20 สิงหาคม 2552	8
- วันที่ 21 สิงหาคม 2552	16
◆ ผลการสำรวจพฤติกรรมการจับชีพีของผู้เข้าร่วมสัมมนา	22
บทที่ 3 การประเมินผลความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนาและผู้ชมนิทรรศการ	25
◆ การประเมินความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อบรรยาย วันที่ 20 สิงหาคม 2552	25
◆ การประเมินความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อบรรยาย วันที่ 21 สิงหาคม 2552	32
◆ ข้อมูลทั่วไปจากการตอบแบบสอบถามชนิดตอบเองของผู้เข้าชมนิทรรศการ	39
◆ ความคิดเห็น ความพึงพอใจ ประโยชน์ที่ได้รับของกลุ่มเด็กเล็กที่เข้าชมนิทรรศการ	40
◆ ความคิดเห็นและความพึงพอใจต่อการเข้าชมนิทรรศการของกลุ่มประชาชนทั่วไป	47
◆ การนำความรู้จากการเข้าชมนิทรรศการไปใช้ประโยชน์ของกลุ่มประชาชนทั่วไป	50
บทที่ 4 การประเมินผลความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา	52
◆ ลักษณะทางประชากรของผู้ตอบแบบสอบถาม	52
◆ จำนวนครั้งที่เข้าร่วมและการได้รับข้อมูลข่าวสารการสัมมนา	55
◆ ประเด็นความคาดหวังและความต้องการความรู้ในการเข้าร่วมสัมมนา	56
◆ สาเหตุ ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่	58

สารบัญ

	หน้า
◆ ความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาในภาพรวม	59
◆ ความคาดหวัง และการได้รับความรู้ตามที่คาดหวังของผู้เข้าร่วมสัมมนา	61
◆ ประเด็นความรู้ที่เป็นประโยชน์และการนำความรู้ไปใช้ประโยชน์	63
◆ การได้รู้จักเพื่อนใหม่/เครือข่ายการทำงาน และผลต่อการทำงาน	69
◆ ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	72
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	75
◆ สรุปการประเมินผลการจัดสัมมนา	75
◆ ข้อเสนอแนะสำหรับการจัดสัมมนาครั้งต่อไป	80
◆ ข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย	82
ภาคผนวก ก กำหนดการสัมมนาระดับชาติเรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9	84
ภาคผนวก ข หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจำแนกตำแหน่งงานและบทบาทหน้าที่ของผู้เข้าร่วมสัมมนา	87
ภาคผนวก ค บันทึกการสังเกตบรรยายภาศการสัมมนาห้องย่อย	91
ภาคผนวก ง แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์	115

สารบัญตาราง

		หน้า
ตาราง 1-1	กิจกรรมสำหรับการประเมินภายในงานสัมมนา	2
ตาราง 1-2	ขั้นตอนการทำงานและการนำเสนอผลงาน	5
ตาราง 2-1	จำนวนและร้อยละของประเภทผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมสัมมนาจำแนกตามเพศ	6
ตาราง 2-2	จำนวนและร้อยละของหน่วยงานต้นสังกัด	7
ตาราง 2-3	จำนวนนักเรียนที่เข้าชมนิทรรศการ	8
ตาราง 2-4	สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมและการมีส่วนร่วมในห้องสัมมนาย่อย	21
ตาราง 3-1	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยายในห้องประชุมใหญ่ วันที่ 20 สิงหาคม 2552	26
ตาราง 3-2	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีข้อเสนอ: โใบขับขี่รุ่นเยาว์ เพื่อถนนปลอดภัย วันที่ 20 สิงหาคม 2552	27
ตาราง 3-3	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้: มิติใหม่สู่ความปลอดภัย...มอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่น วันที่ 20 สิงหาคม 2552	28
ตาราง 3-4	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้: (ตลาดนัดความรู้): ชุมชนต้นแบบ กับเคล็ดลับความสำเร็จของท้องถิ่นและชุมชนในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน วันที่ 20 สิงหาคม 2552	29
ตาราง 3-5	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย ขยายข่าว เขย่าเครือข่าย คลายทุกข์บนถนน วันที่ 20 สิงหาคม 2552	30
ตาราง 3-6	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้: บทเรียนการขับเคื่อนเมาไม่ขับ วันที่ 20 สิงหาคม 2552	31
ตาราง 3-7	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีข้อเสนอนโยบาย: พลังประชาสังคม กับถนนปลอดภัย วันที่ 21 สิงหาคม 2552	33
ตาราง 3-8	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีติดตามนโยบาย: สู่มตรฐานรถโดยสารสาธารณะ วันที่ 21 สิงหาคม 2552	34
ตาราง 3-9	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้ มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ วันที่ 21 สิงหาคม 2552	35
ตาราง 3-10	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้: การจัดการระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ วันที่ 21 สิงหาคม 2552	36

สารบัญตาราง

		หน้า
ตาราง 3-11	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้ ท้องถิ่นกับการจัดการระบบรถโรงเรียน วันที่ 21 สิงหาคม 2552	37
ตาราง 3-12	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้: การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชน วันที่ 21 สิงหาคม 2552	38
ตาราง 3-13	ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย ห้องประชุมใหญ่ วันที่ 21 สิงหาคม 2552	39
ตาราง 3-14	ระดับอายุ ของผู้เข้าชมนิทรรศการ ทั้ง 2 วัน (20-21 สิงหาคม 2552)	40
ตาราง 3-15	ความรู้ความเข้าใจของเด็กเล็กที่เกี่ยวกับการขับขี่รถมอเตอร์ไซค์และกฎหมาย	41
ตาราง 3-16	ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการขับขี่รถอย่างปลอดภัย	43
ตาราง 3-17	ความคิดเห็นของเด็กเล็กที่เกี่ยวกับการขับขี่รถมอเตอร์ไซค์โดยไม่สวมหมวกกันน็อค	43
ตาราง 3-18	ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับประโยชน์ของหมวกกันน็อค	43
ตาราง 3-19	ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการเดินทางอย่างปลอดภัย	45
ตาราง 3-20	ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย	45
ตาราง 3-21	ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการดื่มสุรแล้วมาขับรถ	45
ตาราง 3-22	ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการขับรถเร็ว	45
ตาราง 3-23	ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการมีใบอนุญาตขับขี่	46
ตาราง 3-24	รูปแบบของนิทรรศการที่ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความชื่นชอบ	48
ตาราง 3-25	ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าชมนิทรรศการ	50
ตาราง 3-26	ความคาดหวังที่จะนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ประโยชน์	51
ตาราง 4-1	ระยะเวลาที่ได้รับข่าวสารการจัดสัมมนา	55
ตาราง 4-2	แหล่งข้อมูลข่าวสารการจัดสัมมนา	56
ตาราง 4-3	ความคาดหวังในการเข้าร่วมสัมมนา	56
ตาราง 4-4	ความต้องการรับความรู้ในห้องสัมมนาย่อย	57
ตาราง 4-5	สาเหตุ/ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่	58
ตาราง 4-6	ปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่	59
ตาราง 4-7	ความคิดเห็นในการจัดสัมมนาในภาพรวม	60
ตาราง 4-8	ประเด็นเกี่ยวกับความคาดหวังของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการเข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้	62

สารบัญตาราง

		หน้า
ตาราง 4-9	หัวข้อ/ ประเด็นความรู้ที่เป็นประโยชน์	63
ตาราง 4-10	หัวข้อ/ ประเด็นความรู้ที่เป็นประโยชน์ 5 อันดับแรก	64
ตาราง 4-11	ปัจจัยสนับสนุนการนำความรู้ไปใช้ประโยชน์	68
ตาราง 4-12	หน่วยงานเพื่อนใหม่	70
ตาราง 4-13	ผลของเครือข่ายต่อการทำงาน	71
ตาราง 4-14	ข้อเสนอแนะแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	73
ตาราง 5-1	ข้อเสนอแนะการจัดสัมมนาครั้งต่อไป	81

สารบัญแผนภาพ

		หน้า
แผนภาพ 2-1	ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสำรวจ	23
แผนภาพ 2-2	พฤติกรรมการขับขี่ในรอบ 3 เดือน	23
แผนภาพ 2-3	สิ่งที่ผู้ตอบแบบสำรวจกลัวมากที่สุด	24
แผนภาพ 2-4	สิ่งที่ผู้มีหน้าที่ด้านอุบัติเหตุกลัวมากที่สุด	24
แผนภาพ 3-1	ลักษณะการเดินทางไปโรงเรียนของเด็กนักเรียนเป็นประจำ	41
แผนภาพ 3-2	กิจกรรมในสวนการจัดแสดงนิทรรศการที่กลุ่มเด็กเล็ก มีความพึงพอใจ	46
แผนภาพ 3-3	ความพึงพอใจต่อการจัดนิทรรศการของกลุ่มเด็กเล็ก	47
แผนภาพ 3-4	ค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจในการเข้าชมนิทรรศการของกลุ่มประชาชนทั่วไป (อายุ 16ปีขึ้นไป)	48
แผนภาพ 3-5	คะแนนเฉลี่ยของคะแนนการให้ความสนใจกับนิทรรศการในแต่ละหมวดหมู่	49
แผนภาพ 4-1	เพศของผู้ตอบแบบสอบถามความคิดเห็น	53
แผนภาพ 4-2	กลุ่มอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม	53
แผนภาพ 4-3	ภูมิภาคที่ทำงานของผู้ตอบแบบสอบถาม	53
แผนภาพ 4-4	สังกัดของหน่วยงานผู้ตอบแบบสอบถาม	54
แผนภาพ 4-5	บทบาทหน้าที่ของผู้ตอบแบบสอบถาม	54
แผนภาพ 4-6	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมสัมมนา	55
แผนภาพ 4-7	ความคาดหวังของผู้ตอบแบบสอบถาม	61
แผนภาพ 4-8	การได้รับความรู้ตามที่คาดหวัง	62
แผนภาพ 4-9	การนำความรู้จากการสัมมนาไปใช้ประโยชน์	65
แผนภาพ 4-10	การได้เพื่อนใหม่/เครือข่ายการทำงานจากการเข้าร่วมสัมมนา	69

บทสรุปผู้บริหาร

สำหรับการสัมมนาระดับชาติเรื่อง“อุบัติเหตุจราจร” ครั้งที่ 9 ภายใต้หัวข้อ “พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย: partnership for Road Safety” ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมบิอิมมาติง กรุงเทพมหานคร ระหว่างวันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 รวม 2 วันนั้น ได้มีการประเมินผลการสัมมนา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการจัดงานสัมมนาระดับชาติอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9 ด้านองค์ความรู้ การนำไปใช้ประโยชน์ของผู้เข้าร่วมสัมมนา การประสานพลังเครือข่ายการทำงานด้านการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจร 2) สร้างบรรยากาศการเรียนรู้และมีส่วนร่วมของผู้เข้าประชุมผ่านการสำรวจความคิดเห็น และ 3) เสนอแนะรูปแบบการสัมมนาและการจัดนิทรรศการในการนำไปพัฒนาและดำเนินการให้เหมาะสมต่อไปในอนาคต

วิธีการประเมินผล ใช้วิธีการวิจัยเชิงปริมาณควบคู่กับการวิจัยเชิงคุณภาพ 1) วิจัยเชิงปริมาณ โดยเก็บข้อมูลจากการลงทะเบียนเข้าร่วมสัมมนา และข้อมูลความคิดเห็นเพื่อการประเมินผลการสัมมนาและการจัดแสดงนิทรรศการ โดยใช้แบบสอบถามชนิดตอบเอง จากทั้งผู้เข้าร่วมสัมมนาและผู้ร่วมชมนิทรรศการ 2) วิธีการเชิงคุณภาพ โดยการเก็บข้อมูลด้วยวิธีสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth interview) ผู้เข้าร่วมสัมมนาและผู้เข้าชมนิทรรศการในแต่ละวัน โดยคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายให้มีความครอบคลุมหน่วยงานและองค์กรที่หลากหลาย ผลการประเมินการสัมมนา มีดังต่อไปนี้

1. สรุปการประเมินผลการจัดสัมมนา

1. ผู้เข้าร่วมสัมมนาและชมนิทรรศการ

ข้อมูลจากการลงทะเบียนของผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสองวัน พบว่ามีรายชื่อการลงทะเบียนทั้งสิ้น 1,856 คน โดยร้อยละ 70.1(1,301) เป็นแขกรับเชิญ ร้อยละ 26.7(494) เป็นผู้เข้าร่วมสัมมนา ทั้งนี้ผู้เข้าสัมมนาสส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 71.2(1,321) เป็นเพศชาย

หน่วยงานต้นสังกัดที่มีผู้เข้าร่วมสัมมนามากที่สุด 4 อันดับแรกได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข ร้อยละ 30.4 (564) กระทรวงมหาดไทย ร้อยละ 25.3(470) กระทรวงคมนาคม 10.5(195) และสำนักงานกฤษฎีกา ร้อยละ 7.1(131) โดยผู้เข้าร่วมสัมมนามาจากชุมชน/ภาคเอกชน/องค์กรพัฒนาเอกชน อีกประมาณร้อยละ 20.0

กลุ่มนักเรียนที่เข้าชมนิทรรศการ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 1,487 คน ซึ่งเป็นนักเรียนที่กำลังศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 – มัธยมศึกษาปีที่ 3

2. การสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยของผู้ร่วมประชุม (POLL)

ผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ตอบแบบสำรวจมีจำนวน 406 ราย โดย 1 ใน 3 ส่วนเป็นผู้รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุโดยตรง ผลการสำรวจ พบว่าในรอบ 3 เดือนที่ผ่านมา ผู้ตอบแบบสำรวจมีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย

ในด้านการโทรแล้วรับ มากถึงร้อยละ 43.6 รองลงมาได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 32.0 และมีผู้ที่มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัยใกล้เคียงกันคือ ร้อยละ 28.6 และร้อยละ 26.1 ตามลำดับ ทั้งนี้เมื่อให้จัดลำดับสิ่งที่กลัวมากที่สุดพบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจ กลัวอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด แต่ความกลัวดังกล่าวไม่สอดคล้องกับพฤติกรรมที่กระทำ ซึ่งนี่เพราะ ผู้ตอบแบบสำรวจจำนวนมากยังมีพฤติกรรมที่ผิดปกติก่อน

3. ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อประเด็นความรู้และการนำเสนอในการสัมมนา

การประเมินผลความพึงพอใจต่อประเด็นสาระความรู้ในการสัมมนาใช้แบบสอบถามประเมินความพึงพอใจในแต่ละหัวข้อการบรรยาย ในวันแรกแบ่งการสัมมนาเป็นห้องประชุมใหญ่ในช่วงเช้าและห้องสัมมนาย่อยในช่วงบ่าย ช่วงเช้าวันแรก มีกิจกรรมและการบรรยายรวม 5 หัวข้อ มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 202 ชุด ผลการประเมินความคาดหวังก่อนเข้ารับฟังและความพึงพอใจหลังการรับฟัง อยู่ในระดับปานกลาง ช่วงบ่ายวันแรก แบ่งเป็นห้องสัมมนาย่อยจำนวน 5 ห้อง มีผู้ตอบแบบสอบถามแต่ละห้องตั้งแต่ 32-92 ชุด พบว่าก่อนเข้ารับฟังการบรรยายผู้ตอบแบบสอบถามมีความคาดหวังต่อทุกหัวข้อในระดับน้อย ยกเว้นหัวข้อการนำเสนอของ Super Hero ผู้นำความปลอดภัยกับวัยรุ่นจังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นหัวข้อการบรรยายในห้อง เวทีการเรียนรู้: มิติใหม่สู่ความปลอดภัย...มอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่น ที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคาดหวังในระดับปานกลาง แต่หลังรับฟังการบรรยายมีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลางในทุกหัวข้อการบรรยาย

ในวันที่สองแบ่งการสัมมนาเป็นห้องสัมมนาย่อยจำนวน 6 ห้องในช่วงเช้าและห้องประชุมใหญ่ในช่วงบ่าย ช่วงเช้าวันที่สอง ได้รับแบบสอบถามตอบกลับตั้งแต่ 34-154 ชุด ก่อนเข้ารับฟังการบรรยายมีความคาดหวังในระดับน้อยถึงปานกลาง โดยที่ห้องสัมมนาย่อยที่มีผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุดคือ ห้องย่อยที่ 4 เวทีเรียนรู้: การจัดการระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามในห้องนี้มีความคาดหวังก่อนเข้ารับฟังการบรรยายในระดับน้อยทุกหัวข้อ อย่างไรก็ตามหลังการรับฟังผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจต่อสาระการบรรยายในระดับปานกลางในทุกหัวข้อ ช่วงบ่ายวันที่สอง การสัมมนาในห้องใหญ่มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 132 ชุด พบว่าความคาดหวังก่อนรับฟังการบรรยายและความพึงพอใจหลังรับฟังการบรรยายอยู่ในระดับปานกลางทุกหัวข้อ

4. ความพึงพอใจของผู้เข้าชมนิทรรศการ

การประเมินผลนิทรรศการทั้ง 2 วันสามารถเก็บรวบรวมแบบสอบถามได้ทั้งสิ้น 1,106 ชุด โดยมีผู้ตอบที่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชายเล็กน้อย คือ ร้อยละ 51.3 และร้อยละ 48.7 ตามลำดับ ผู้เข้าชมนิทรรศการมีอายุตั้งแต่ 8-72 ปี โดยเป็นผู้ที่มีอายุไม่เกิน 15 ปี ร้อยละ 72.8 การประเมินผลการเข้าชมนิทรรศการแบ่งเป็น 2 กลุ่มคือ 1) กลุ่มเด็กเล็กระดับประถมศึกษาถึงมัธยมศึกษาตอนต้น ซึ่งมีอายุไม่เกิน 15 ปี เพื่อที่จะศึกษาถึงความเข้าใจบางประการของเด็กเล็กเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และ 2) กลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาและประชาชนทั่วไปที่เข้าชมนิทรรศการ ผลการประเมินพบว่า

- **ความคิดเห็นต่อการเข้าชมนิทรรศการของกลุ่มเด็กเล็ก**

เด็กเล็กที่ตอบแบบสอบถามชนิดตนเอง มีจำนวน 841 คน โดยร้อยละ 30.1 ไปโรงเรียนโดยผู้ปกครอง ซึ่งรถมอเตอร์ไซด์ไปส่ง ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกเด็กนักเรียนบางส่วน พบว่า เด็กไม่ได้สวมหมวกกันน็อกในขณะที่นั่งซ้อนรถมอเตอร์ไซด์ไปโรงเรียน ถึงแม้ว่าตนเองจะทราบว่าควรต้องใส่แต่ผู้ปกครองไม่ได้จัดเตรียมไว้ให้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ปกครองยังไม่มีความตระหนักด้านความปลอดภัยของลูกหลานที่ซ้อนรถมอเตอร์ไซด์

ความรู้และความเข้าใจของเด็กต่อประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เด็กส่วนมากคือร้อยละ 76.3 เข้าใจถูกว่ามีเงื่อนไขทางกฎหมายที่ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ซ้ำซ้อนรถมอเตอร์ไซด์ โดยเด็กเกือบทั้งหมดคือร้อยละ 96.9 มีความเข้าใจที่ถูกต้องว่าเมื่อซ้อนรถมอเตอร์ไซด์ต้องใส่หมวกกันน็อก เด็กเกือบทั้งหมดคือร้อยละ 95.7 มีความรู้และความเข้าใจที่ชัดเจนว่า คนที่ดื่มเหล้าแล้วซ้อนรถมอเตอร์ไซด์นั้นเป็นพฤติกรรมที่ผิด และเป็นสิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติ และเด็กร้อยละ 74.3 คิดว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ เพราะอุบัติเหตุทางถนนมักเกิดขึ้นจากความประมาทของผู้ขับขี่

ความพึงพอใจและลักษณะกิจกรรมที่กลุ่มเด็กเล็กสนใจ (อายุไม่เกิน 15 ปี) เด็กเล็กที่แสดงความคิดเห็นต่อการจัดแสดงนิทรรศการ มีจำนวนทั้งสิ้น 384 ราย ร้อยละ 82.8 มีความพึงพอใจต่อกลุ่มกิจกรรมนันทนาการ ส่วนที่เหลือระบุว่ามีความสนใจความรู้ด้านวิชาการ เช่น ความรู้เกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัย วิธีการกู้ชีพ กู้ภัย การปฐมพยาบาลเบื้องต้น รวมถึงความรู้เรื่องป้ายจราจร และสัญญาณจราจร

ข้อเสนอแนะของกลุ่มเด็กเล็กต่อการจัดนิทรรศการ (อายุไม่เกิน 15 ปี) ร้อย 69.6 ระบุว่านิทรรศการทุกส่วนมีความน่าสนใจดีอยู่แล้ว ส่วนกลุ่มที่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาการจัดกิจกรรมนิทรรศการในปีหน้า พบว่าร้อยละ 15.8 ต้องการให้เพิ่มกิจกรรมและของรางวัลมากขึ้น ร้อยละ 8.5 ต้องการให้เพิ่มข้อมูลความรู้วิชาการที่เหมาะสมกับเด็ก และอีกร้อยละ 5.7 เสนอให้เพิ่มกิจกรรมการแสดง

- **ความคิดเห็นต่อการเข้าชมนิทรรศการของกลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาและกลุ่มประชาชนทั่วไป**

ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนี้มีจำนวน 265 คน มีอายุตั้งแต่ 16 -72 ปี กลุ่มอายุที่เข้าชมนิทรรศการมากที่สุด คือ 30-34 ปี

ความพึงพอใจต่อการจัดนิทรรศการ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนี้มีความพึงพอใจต่อการจัดนิทรรศการในระดับมากทุกหัวข้อ โดยหัวข้อการได้รับประโยชน์จากการเข้าชมนิทรรศการมีคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุดคือ 3.95 ซึ่งอยู่ในระดับมาก หัวข้อนิทรรศการมีความน่าสนใจ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86 หัวข้อนิทรรศการมีคุณภาพมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 ซึ่งหัวข้อนิทรรศการมีความน่าสนใจและมีความเหมาะสมมีค่าเฉลี่ยใกล้เคียงกัน คือ 3.77 และ 3.65 ตามลำดับ

ความพึงพอใจและลักษณะกลุ่มนิทรรศการที่ให้ความสนใจ

พบว่า กลุ่มบอร์ดความรู้วิชาการ เป็นลักษณะนิทรรศการที่มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ที่ 3.30 รองลงมาคือ กลุ่มสิ่งประดิษฐ์/ นวัตกรรมยานยนต์ โดยมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ที่ 3.03 แม้จะมีค่าเฉลี่ยของระดับคะแนนความพึงพอใจสูงกว่าหัวข้ออื่นๆ แต่ยังคงอยู่ในระดับปานกลางเท่านั้น ในขณะที่ข้อมูลจำหน่ายสินค้ามีระดับคะแนนเฉลี่ยเพียง 1.48 เท่านั้น ซึ่งถือเป็นผู้เข้าชมพึงพอใจในระดับน้อย

ประโยชน์จากการเข้าชมนิทรรศการและการนำความรู้ไปใช้ประโยชน์

การนำความรู้จากการเข้าชมไปใช้ประโยชน์ ผู้เข้าชมนิทรรศการ ร้อยละ 21.2 ระบุว่าช่วยให้เกิดความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัยและการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ร้อยละ 19.9 ได้รู้สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และร้อยละ 17.2 ได้รับความรู้เกี่ยวกับนวัตกรรม/เทคโนโลยีใหม่ นอกจากนี้ยังได้ประโยชน์และและความรู้เกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งคาดไม่ถึง ตัวอย่างการดำเนินงานในพื้นที่อื่นๆ ในกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเด็กและเยาวชน แม้จะไม่ใช่นวัตกรรมใหม่ แต่ก็สามารถนำไปปรับใช้กับหน่วยงานของตนเองได้ และที่สำคัญคือสามารถใช้เพื่อกระตุ้นเตือนสติของตนเองให้เกิดความตระหนักถึงพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร

ข้อเสนอแนะของประชาชนทั่วไปต่อการจัดนิทรรศการ

ผู้เข้าชมนิทรรศการมีข้อเสนอแนะให้เพิ่มชุมนิทรรศการและเพิ่มวันจัดแสดงนิทรรศการ เพราะมีประโยชน์ต่อผู้เข้าชมนิทรรศการในทุกกลุ่มเป้าหมาย และควรจัดงานสัมมนาและนิทรรศการเช่นนี้เป็นประจำทุกปี โดยจัดให้มีการประชาสัมพันธ์เพื่อเชิญชวนให้เด็ก เยาวชน รวมทั้งผู้ประกอบการนำบุตรหลานมาร่วมรับข่าวสารข้อมูลและความรู้ ทั้งนี้ทุกชุมนควรเน้นการให้ข่าวสารความรู้มากกว่าการเล่นเกมส์สนุกสนานและแจกของรางวัลเพื่อดึงดูดคนเข้าชม แต่ควรเน้นการให้ความรู้ที่เป็นประโยชน์ และควรมีการกระจายไปจัดในต่างจังหวัดด้วย เพื่อให้มีผู้ได้รับความรู้และประโยชน์ที่กว้างขวางมากขึ้น

5. ความคาดหวังได้รับความรู้และการนำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติ

ความคาดหวังต่อการเข้าร่วมสัมมนา ร้อยละ 42.7 คาดหวังความรู้ด้านอุบัติเหตุจราจรเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงาน รองลงมาร้อยละ 14.5 คาดหวังรูปแบบการดำเนิน/ ทิศทางการดำเนินงานในพื้นที่ชุมชน/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น นอกจากนี้มีความคาดหวังที่จะนำความรู้ เอกสารและสื่อวีดิทัศน์ไปใช้ประโยชน์ในการรณรงค์/อบรม/ให้ความรู้ อีกร้อยละ 11.8

ด้านการได้รับความรู้ตามที่คาดหวัง ผู้เข้าร่วมสัมมนา ร้อยละ 81.5 ระบุว่าได้รับความรู้ตามที่คาดหวังไว้ทั้งนี้ร้อยละ 48.2 ระบุว่าสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปปรับประยุกต์ใช้ในการทำงาน ร้อยละ 14.0 สามารถนำความรู้ที่ได้ไปเผยแพร่ รณรงค์ อบรม ประชาสัมพันธ์ให้แก่เยาวชนและประชาชนทั่วไป นอกจากนี้ยังมีสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในด้านการจัดทำ/ผลักดันแผนงานและโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน การนำความรู้ที่ได้ไปใช้เพื่อสร้างเครือข่ายการทำงานโดยการประสานการทำงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อบูรณาการการทำงานร่วมกัน การปรับปรุงพัฒนางานด้านการแพทย์ฉุกเฉินและการการกู้ชีพ(EMS) รวมทั้งการนำความรู้ที่ได้ไปปฏิบัติและประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวัน การให้คำแนะนำสมาชิกในครอบครัว รวมถึงบุคคลใกล้ชิด

“...การนำเอกสารที่ได้จากการสัมมนาไปเผยแพร่ต่ออย่างน้อยที่สุดก็นำความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมไปขยายต่อภายในหน่วยงานของตนเองและจะนำความรู้ที่ได้ไปเผยแพร่ให้กับแกนนำในหมู่บ้านก่อน แล้วค่อยๆ ให้แกนนำเหล่านั้นเผยแพร่ให้กับชาวบ้านอีกทีหนึ่ง” (เลขานุการ, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, จังหวัดพิจิตร)

“...เพราะการสัมมนาทำให้ทุกฝ่ายตื่นตัว และร่วมกันผลักดันให้เกิดนโยบายในการแก้ไขปัญหาต่อไป โดยเฉพาะการได้รับทราบนโยบายและการทำงานของต่างประเทศและการทำงานระดับชาติของเมืองไทยที่สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนงานหรือโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นหรือ

ชุมชนได้ เพราะเป็นเวทีที่ได้รับฟังความเห็นจากทั้งฝ่ายบริหารและผู้ปฏิบัติงาน นำสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมาปรับใช้ในการวางแผนการทำงานได้...” (นักวิชาการขนส่งชำนาญการ, สำนักงานขนส่งจังหวัด, จังหวัดสุพรรณบุรี)

ด้านปัจจัยที่จะช่วยสนับสนุนให้นำความรู้ไปใช้ประโยชน์ประสบความสำเร็จ ผู้เข้าร่วมสัมมนา ร้อยละ 26.5 ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของเยาวชน ประชาชน ผู้ปกครอง ชุมชนและโรงเรียนมากกว่าปัจจัยอื่นๆ ร้อยละ 18.8 ให้ความสำคัญด้านงบประมาณ ร้อยละ 15.7 ให้ความสำคัญกับการทำงานแบบบูรณาการ ร้อยละ 14.4 ให้ความสำคัญกับความพร้อมด้านบุคลากร เครื่องมือ อุปกรณ์ ทั้งนี้ผู้เข้าร่วมสัมมนา ร้อยละ 9.8 ระบุว่าผู้บริหาร นักการเมืองต้องเห็นความสำคัญต่อการทำงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนด้วย

6. ความคาดหวังต่อเครือข่ายใหม่/เพื่อนใหม่ที่จะส่งผลต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 237 คน ผู้เข้าร่วมสัมมนา ร้อยละ 66.2 ระบุว่า การมาเข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้ทำให้ได้เพื่อนและเครือข่ายในการทำงานเพิ่มขึ้น หน่วยงานเพื่อนใหม่/เครือข่ายที่ผู้ให้ข้อมูลระบุถึงมากที่สุดได้แก่ ตำรวจ ร้อยละ 15.8 เจ้าหน้าที่จากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร้อยละ 11.5 และเจ้าหน้าที่/พยาบาลจากกระทรวงสาธารณสุข ร้อยละ 10.3 นอกจากนี้ยังได้เพื่อนใหม่จากหน่วยงานอื่นๆทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชน เพื่อนใหม่และเครือข่ายใหม่ที่ได้รับได้ก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ การช่วยเหลือ ส่งเสริมและสนับสนุนในการทำงานซึ่งกันและกันในอนาคต ก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านการได้รับคำแนะนำ ชี้แจง ปรับปรุง และพัฒนาการทำงานในหน่วยงาน นอกจากนี้ยังจะก่อให้เกิดเครือข่ายการทำงานที่จะส่งผลต่อการจัดทำโครงการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันในอนาคต โดยมีพื้นที่สถานศึกษาเป็นเป้าหมายสำคัญ รวมทั้งเพื่อกระตุ้นส่งเสริมให้ชุมชนเข้ามามีบทบาทในงานด้านอุบัติเหตุให้มากยิ่งขึ้น

“...ได้เครือข่ายใหม่เป็นตำรวจ และจากการพูดคุยสามารถนำความรู้ที่ได้ไปแก้ปัญหาเรื่องจุดเสี่ยงในหมู่บ้านโดยเฉพาะทางโค้ง ทางแยก รวมทั้งจัดตั้งกองทุนหมวกกันน็อคในหมู่บ้านด้วย...” (ผู้ช่วยเจ้าหน้าที่สาธารณสุข, สถานีอนามัยกุดตะ, จังหวัดอุดรธานี)

“...การได้ชุมชนเป็นเพื่อนใหม่ทำให้มองเห็นว่าการทำงานที่มีชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นนั้นสามารถทำได้ดีกว่าการทำจากส่วนกลาง เช่น อาสาสมัครดูแลสิ่งแวดล้อมทางถนนเพื่อความปลอดภัย...” (ครู, โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์ 2 จังหวัดฉะเชิงเทรา)

“...สำหรับเพื่อนใหม่ที่ได้จากสถาบันการศึกษา ก็จะช่วยให้สามารถขยายเครือข่ายของกลุ่มนักเรียน นักศึกษาได้เพิ่มขึ้น นอกจากการนำโครงการรณรงค์ไปเผยแพร่ในสถานศึกษาต่างๆ เหล่านั้นแล้วก็จะยังได้พลังของกลุ่มนักเรียนนักศึกษาที่เข้ามาช่วยรณรงค์ด้วย เช่น โครงการรณรงค์ให้ข้ามสะพานลอย...” (เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์, บริษัทวิริยะประกันภัย, กรุงเทพฯ)

“...ได้เพื่อนใหม่ คือ มูลนิธิเมาไม่ขับ เพื่อขอความช่วยเหลือเมื่อมีการรณรงค์ในบริษัทหรือหน่วยงาน เช่น การขอสติ๊กเกอร์รณรงค์เพื่อไปจัดนิทรรศการประชาสัมพันธ์ให้คนงานเห็นความสำคัญของการร่วมมือการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน เช่น ช่วงเทศกาลที่มีคนงานลากลับบ้านเป็นจำนวนมาก...” (Safety officer, บริษัททุเทกไทย จำกัด, จังหวัดชลบุรี)

7. ข้อเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

การรวบรวมจากแบบสอบถามการสำรวจความคิดเห็นและการสัมภาษณ์ผู้เข้าร่วมต่อแนวทางการป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุ พบว่าแนวทางที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาให้ความสำคัญอันดับแรกได้แก่ “การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด” (ร้อยละ 20.7) กล่าวได้ว่าเป็นมาตรการระยะสั้น ที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นว่ามีความสำคัญในการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน รองลงมาได้แก่ “การให้ความรู้ด้านการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน” (ร้อยละ 16.2) “การให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไป” (ร้อยละ 12.6) “การให้ความรู้ในกลุ่มเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง” (ร้อยละ 9.4) ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 10.7 ให้ความสำคัญกับการเคารพกฎจราจรหรือการมีจิตสำนึกของผู้ขับขี่เอง ทั้งนี้การสร้างจิตสำนึกและความตระหนักให้กับประชาชนนั้น ผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนมากคิดว่าควรจะต้องเริ่มผลักดันและดำเนินการตั้งแต่วัยเด็กและเยาวชนโดยเสนอแนวคิดในลักษณะการจัดทำหลักสูตรในระดับท้องถิ่น

2. ข้อเสนอแนะต่อการจัดสัมมนาครั้งต่อไป

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 237 คน พบว่า ผู้ให้ข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึกร้อยละ 32.1 มีความเห็นว่าการจัดสัมมนาในครั้งนี้มีความเหมาะสมทุกด้านและควรมีการจัดอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ร้อยละ 67.9 มีข้อเสนอแนะให้ควรปรับปรุง ซึ่งสามารถจำแนกข้อเสนอแนะเป็น 5 ด้าน ดังนี้

1) ด้านการดำเนินการ

ผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนหนึ่งได้เสนอให้เพิ่ม/ขยายกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเยาวชนโดยเปิดโอกาสให้เยาวชนได้เข้ามีส่วนร่วมในการสัมมนาให้มากขึ้น อีกทั้งผู้จัดควรดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้มากกว่านี้ เพื่อให้การจัดสัมมนาเป็นที่รู้จักในวงกว้าง ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ที่มีบทบาทหน้าที่เกี่ยวข้องกับงานด้านนี้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งปรับปรุงด้านจำนวนวันให้มีจำนวนวันเพิ่มขึ้น

2) ด้านสถานที่

ในภาพรวมแล้วผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนมากจะเห็นด้วยกับการจัดสัมมนาเป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง แต่บางส่วนได้ให้ข้อเสนอแนะให้มีการเปลี่ยนสถานที่การจัดสัมมนาให้มีลักษณะหมุนเวียนไปในระดับภูมิภาค หรือให้มีการจัดสัมมนาแยกเป็นรายภูมิภาค เพื่อให้ผู้ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ได้มีโอกาสในการเข้าร่วมสัมมนามากขึ้น ซึ่งจะก่อให้เกิดความตื่นตัวต่อปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ของตน อีกทั้งยังก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายใต้บริบทที่คล้ายคลึงกันในระดับภูมิภาคอีกด้วย

3) ด้านวิชาการ

ผู้ให้ข้อมูลส่วนหนึ่งเสนอให้เพิ่มเวลาในการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และความคิดเห็นระหว่างผู้เข้าร่วมสัมมนาและผู้บรรยายให้มากขึ้น เพื่อให้เกิดการสื่อสารสองทางและเกิดบรรยากาศการมีส่วนร่วม ควรปรับปรุงด้านเนื้อหาสาระการบรรยายให้มีความกระชับ สอดคล้องกับหัวข้อที่กำหนดไว้ ควรปรับปรุงเอกสาร วัสดุทัศนที่ใช้ประกอบให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้มากยิ่งขึ้น และไม่ควรถูกจัดแบ่งห้องย่อยหลายห้องในช่วงเวลาเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้เสนอให้เพิ่มเนื้อหาสาระที่เป็นกรณีตัวอย่างหรือประสบการณ์จากต่างประเทศให้มากขึ้นอีกด้วย

4) ด้านนิทรรศการและกิจกรรม

ด้านการจัดนิทรรศการและกิจกรรมมีผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนหนึ่งเสนอแนะให้มีการเพิ่มชุมนิทรรศการให้มากขึ้นในปีต่อไป น้อยเกินไปจึงควรเพิ่มชุมนให้มากขึ้นในการจัดสัมมนาครั้งต่อไป นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะให้มีการจัดเวทีการแสดงเพื่อความบันเทิง

5) ด้านภาพรวมการจัดสัมมนา

ผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนหนึ่งมีข้อเสนอแนะให้มีการติดตามประเมินผลการนำความรู้จากการสัมมนาไปใช้ในเชิงปฏิบัติ เพื่อให้ผู้จัดสามารถติดตามประสิทธิผลของการจัดสัมมนาและนำข้อมูลไปใช้เพื่อการปรับปรุงเนื้อหาสาระในการจัดสัมมนาให้เหมาะสมและสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้

3. ข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย

จากผลการประเมินการจัดสัมมนาเรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9 ซึ่งจัดระหว่างวันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 พบข้อเสนอแนะที่มีความน่าสนใจ 6 ประการที่ควรนำไปขับเคลื่อนในเชิงนโยบายอย่างเร่งด่วนและเป็นรูปธรรมได้แก่

1. การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและเป็นมาตรฐานเดียวกัน
2. การรณรงค์เพื่อสร้างพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย
3. การปลูกฝัง สร้างจิตสำนึก ให้ความรู้เพื่อสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยให้กับเด็ก เยาวชน (เน้นบทบาทครอบครัว)
4. การสร้างความตระหนักให้กับกลุ่มเยาวชน ด้วยการส่งเสริม สนับสนุนกิจกรรมการเรียนรู้ให้เกิดขึ้นในโรงเรียนและชุมชน (เน้นบทบาทโรงเรียนและชุมชน)
5. การสนับสนุนชุมชนให้มีบทบาทในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ
6. การบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 1

กรอบการประเมินผลการจัดสัมมนา เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9

โครงการสัมมนาระดับชาติอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9 เรื่อง “พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย: Partnership for Road Safety” ระหว่างวันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอานาชาติกรุงเทพฯ ไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร โดยมีกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุมทั่วประเทศจากทุกภาคส่วน ทั้งองค์กรภาครัฐ เอกชน สถาบันการศึกษา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สมาคม มูลนิธิ และองค์กรเครือข่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

การเตรียมงานสัมมนาระดับชาติอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9 มีการระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นการสัมมนาที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดต่อผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งด้านความรู้จากเวทีเรียนรู้ นิทรรศการ การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างคนทำงาน และก่อให้เกิดการประสานพลัง และเชื่อมโยงเครือข่ายในการทำงานโดยมีเป้าหมายสูงสุดเพื่อให้เกิดกลไกการจัดการด้านการป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างบูรณาการและเป็นระบบจากความร่วมมือของภาครัฐ เอกชนและท้องถิ่น

ดังนั้น เพื่อเป็นการสะท้อนผลการดำเนินงานในการจัดสัมมนาระดับชาติอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9 ของคณะผู้จัดฯ และเป็นแนวทางสำหรับการเตรียมการเพื่อจัดงานในครั้งต่อไป คณะทีมประเมินผลร่วมกับศูนย์วิชาการ เพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จึงจัดทำโครงการ “การประเมินผลการสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9” ขึ้นโดยมุ่งหวังให้ผลการประเมินได้เป็นประโยชน์ต่อการนำไปเป็นแนวทางในการจัดเตรียมและพัฒนารูปแบบในการประชุมให้เกิดประโยชน์ต่อผู้เข้ารับการสัมมนาในทุกด้าน

1. วัตถุประสงค์ของการประเมิน

- 1) เพื่อประเมินประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการจัดงานสัมมนาระดับชาติอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9 ด้านองค์ความรู้ การนำไปใช้ประโยชน์ของผู้เข้าร่วมสัมมนา การประสานพลังเครือข่ายการทำงาน ด้านการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจร
- 2) เพื่อสร้างบรรยากาศการเรียนรู้และมีส่วนร่วมของผู้เข้าประชุมผ่านการสำรวจความคิดเห็น
- 3) เพื่อเสนอแนะรูปแบบการสัมมนาและการจัดนิทรรศการในการนำไปพัฒนาและดำเนินการให้เหมาะสมต่อไปในอนาคต

2. ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตของการประเมินผลการจัดสัมมนามีดังต่อไปนี้

- 1) การประเมินผลความครอบคลุมของกลุ่มเป้าหมายในการจัดสัมมนา โดยพิจารณาจากจำนวนผู้เข้าร่วมในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ข้าราชการ จากองค์กรของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจใด ประชาชน จากกลุ่มอาชีพใด นักวิชาการ หรือนักเรียนนักศึกษาจากสถาบันการศึกษาใด
- 2) การสำรวจ (POLL) พฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยของผู้ร่วมประชุม
- 3) การประเมินผลความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาในทุกหัวข้อ และผู้เข้าชมนิทรรศการทุกวัน เกี่ยวกับแนวความคิดที่ได้จากการสัมมนาและการแสดงนิทรรศการนำไปสู่การปฏิบัติได้หรือไม่อย่างไร และแนวความคิดการนำรูปแบบจากการสัมมนาและการแสดงนิทรรศการ ไปพัฒนาและนำไปดำเนินการให้เหมาะสมได้หรือไม่
- 4) ประเมินความสนใจ ของผู้เข้าร่วมสัมมนาและผู้เข้าชมนิทรรศการทุกกลุ่มเป้าหมาย จำแนกตามหัวข้อที่จัดสัมมนาและข้อมูลที่น่าเสนอในการจัดนิทรรศการ และประเมินความคิดเห็นในแต่ละหัวข้อว่าได้รับความสนใจอยู่ในระดับใด เพราะอะไร
- 5) ประเมินการนำเสนอผลงานวิชาการ เวทีนำเสนอ เวทีเรียนรู้ ซึ่งเป็นผลงานที่สามารถนำไปปฏิบัติตามได้ง่ายหรือไม่ จากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มีความรู้หรือเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในประเด็นวิชาการนั้นๆ
- 6) การประเมินผลความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาและผู้เข้าชมนิทรรศการ เกี่ยวกับความเหมาะสมที่จะจัดการประชุมสัมมนาต่อเนื่องทุกปี รวมถึงประเด็นความคาดหวัง ความเหมาะสม และรูปแบบที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ในการจัดสัมมนาและแสดงนิทรรศการ

3. กิจกรรมการประเมินผลภายในงานสัมมนา

เพื่อให้สามารถตอบวัตถุประสงค์ของการประเมินดังกล่าวข้างต้น จึงได้กำหนดการดำเนินกิจกรรมเพื่อการประเมินผลภายในงานสัมมนาอย่างครอบคลุมและตรงประเด็น รวมถึงคาดการณ์ผลที่คาดว่าจะได้รับการทำกิจกรรม โดยสามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 1-1 กิจกรรมสำหรับการประเมินภายในงานสัมมนา

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
ข้อ 1	<ul style="list-style-type: none"> - ประเมินความเหมาะสมขององค์ความรู้ รูปแบบการจัดสัมมนาที่สอดคล้องกับ Theme ของการสัมมนาในครั้งนี้ - ประเมินความสนใจและความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา - ประเมินประโยชน์ที่ได้รับจากการสัมมนา 	<ul style="list-style-type: none"> - ทราบถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลการจัดเตรียมงานสัมมนาของคณะผู้จัดฯ - ทราบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรับความรู้ของผู้เข้าร่วมสัมมนาเพื่อนำไปเป็นโจทย์ในการพัฒนาองค์ความรู้ที่เหมาะสมกับผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อไป

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
ข้อ 2	- การสำรวจ (Poll) พฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยในหมู่คนที่เข้าร่วมประชุม	- สะท้อนความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมในประเด็นต่างๆ ในงานสัมมนาอุบัติเหตุชาติครั้งที่ 9 เพื่อกระตุ้นความสนใจของผู้เข้าร่วมประชุม และอาจใช้เป็นแนวทางสำหรับภาคีนำไปใช้ในการทำงานระดับพื้นที่ต่อไป
ข้อ 3	- สังเคราะห์ผลการประเมินตามวัตถุประสงค์ข้อ 1	- ข้อเสนอแนะแนวทางสำหรับการพัฒนาองค์ความรู้ รูปแบบ กระบวนการ และการดำเนินงานในการจัดสัมมนาระดับชาติอุบัติเหตุจราจรต่อไป

4. วิธีการประเมิน

การประเมินผลการสัมมนาได้ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลใน 2 ลักษณะ ได้แก่

1) **วิธีการเชิงปริมาณ** คือ การเก็บข้อมูลจากจำนวนและรายละเอียดข้อมูลส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมประชุมจากข้อมูลการลงทะเบียนเข้าร่วมสัมมนา และเก็บข้อมูลความคิดเห็นเพื่อการประเมินผลการสัมมนาและการจัดแสดงนิทรรศการ โดยใช้แบบสอบถามชนิดตอบเอง จากผู้เข้าร่วมสัมมนาและผู้ร่วมชมนิทรรศการ

การเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามชนิดตอบเอง เกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มีต่อหัวข้อนำเสนอทุกหัวข้อ จะเก็บข้อมูลทุกวันและสรุปผลเบื้องต้นทุกวัน เพื่อที่จะประเมินความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มีต่อหัวข้อบรรยายต่างๆ รวมถึงความคาดหวัง ความพึงพอใจ และประโยชน์ที่ได้รับจากการสัมมนา โดยจะมีคำถามหลัก ประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพ ชื่อสถานที่ทำงาน/สถานศึกษา จังหวัด (ที่ตั้งของที่ทำงาน/สถานศึกษา) เหตุผลที่เข้าร่วมสัมมนา เหตุผลที่เลือกเข้าฟังหัวข้อการบรรยาย ระดับความน่าสนใจของแต่ละหัวข้อการบรรยายทั้งในห้องประชุมใหญ่และห้องประชุมย่อย ระดับของความคาดหวังและประโยชน์ที่ได้รับ ระดับความเป็นไปได้ในการนำไปใช้ประโยชน์ในทางวิชาการ ประโยชน์ในการปฏิบัติ และความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนาในเรื่องอื่นๆ อาทิ การจัดการสัมมนา สถานที่ อาหาร เอกสาร การอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ ฯลฯ

การเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามชนิดตอบเอง เกี่ยวกับความคิดเห็น ความคาดหวัง และความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมชมนิทรรศการที่มีต่อหัวข้อการบรรยายและประเด็นข้อมูลที่ได้มีการนำเสนอในนิทรรศการ ได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลทุกวันและประเมินผลเบื้องต้นทุกวัน โดยในแบบประเมินความคิดเห็นของผู้เข้าชมนิทรรศการมีคำถามหลัก ประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพ ชื่อสถานที่ทำงาน/สถานศึกษา จังหวัด (ที่ตั้งของที่ทำงาน/สถานศึกษา) เหตุผลที่เข้าร่วมชมนิทรรศการ ระดับความน่าสนใจ ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ ระดับความเป็นไปได้ในการนำไปใช้ประโยชน์ในทางวิชาการและการปฏิบัติ และเรื่องอื่นๆ

2) **วิธีการเชิงคุณภาพ** คือ การเก็บข้อมูลด้วยวิธีสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth interview) โดยได้ดำเนินการเป็น 2 ส่วน **ส่วนแรก** สัมภาษณ์ผู้เข้าร่วมสัมมนาและผู้เข้าชมนิทรรศการในแต่ละวัน ในประเด็นเกี่ยวกับความรู้และข้อมูลทางวิชาการที่ได้รับจากการเข้าร่วมสัมมนาในแต่ละหัวข้อการบรรยาย ประเด็นความเป็นไปได้ในการนำผลงานวิชาการไปปฏิบัติจริง รวมถึงการสัมภาษณ์ผู้เข้าชมนิทรรศการทุกกลุ่มเป้าหมาย นอกจากนี้ใช้วิธีสังเกตแบบมีส่วนร่วมและจดบันทึก ในระหว่างการสัมมนาทั้ง 2 วัน โดยมีนักศึกษา 4 คนประจำห้องนิทรรศการและนักศึกษา 18 คน ฝ่าประจำห้องสัมมนา เพื่อการสัมภาษณ์ผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อทุกหัวข้อและประเด็นการบรรยาย **ส่วนที่สอง** การสัมภาษณ์เจาะลึกกลุ่มเป้าหมายเฉพาะที่เข้าร่วมการสัมมนา โดยคัดเลือกให้ครอบคลุมหน่วยงานและองค์กรต่างๆ ในประเด็นเกี่ยวกับการนำเสนอผลงานทางวิชาการและการบรรยายของวิทยากรถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการนำไปปฏิบัติให้เป็นจริงได้

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

1) **การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ** ใช้เกณฑ์การวิเคราะห์ด้วยการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) เพื่อประเมินค่าคะแนนเฉลี่ยความคาดหวัง และความพึงพอใจต่อเนื้อหาในแต่ละหัวข้อที่นำเสนอ โดยการแปลผลแบบอิงเกณฑ์ โดยสามารถแปลความได้ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 4.50-5.00	หมายความว่า มีความคิดเห็น/ ความคาดหวัง/ ความพึงพอใจมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 3.50-4.49	หมายความว่า มีความคิดเห็น/ ความคาดหวัง/ ความพึงพอใจมาก
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 2.50-3.49	หมายความว่า มีความคิดเห็น/ ความคาดหวัง/ ความพึงพอใจปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.50-2.49	หมายความว่า มีความคิดเห็น/ ความคาดหวัง/ ความพึงพอใจน้อย
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.00-1.49	หมายความว่า มีความคิดเห็น/ ความคาดหวัง/ ความพึงพอใจที่ต่ำ

2) **การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ** ใช้วิธีการวิเคราะห์ที่ไปพร้อมกับการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อจัดหมวดหมู่ของความคิดเห็นเพื่อนำมาเรียบเรียงหาข้อสรุปสำคัญในประเด็นคำตอบแต่ละส่วน

6. ระยะเวลาและการนำเสนอผลการประเมินผล

รายงานการประเมินผลการสัมมนา ประกอบด้วยสาระ 4 เรื่องหลัก

1) จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งหมด ในรูปตารางแจกแจง กลุ่มเป้าหมาย หน่วยงาน ประชาชน นักเรียนนักศึกษา หรือเอกชน จำแนกตาม เพศ อายุ อาชีพ และจังหวัด และเหตุผลที่เข้าร่วมสัมมนา

2) ข้อสรุปความคิดเห็นต่อหัวข้อที่นำเสนอแต่ละหัวข้อ และภาพรวมของหัวข้อหลักที่เป็นหัวใจของการสัมมนา ในลักษณะพรรณนาและตารางแสดงผลคะแนน รวมถึงความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิต่อผลงานวิชาการที่นำเสนอ

- 3) ข้อเสนอสรุปความคิดเห็นต่อประเด็นต่างๆ ของข้อมูลที่ได้จัดแสดงนิทรรศการในลักษณะพรรณนา และตารางแสดงผลคะแนน
- 4) ข้อเสนอสรุปความคิดเห็นต่อการจัดการสัมมนาโดยภาพรวม และข้อเสนอแนะในการจัดสัมมนาครั้งต่อไป

7. ขั้นตอนการทำงานและการนำเสนอผลงาน

- 1) มีการประสาน ติดตามงานกับคณะที่ประเมินของงานสัมมนาระดับชาติอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9 และการจัดประชุมเพื่อหาแนวทางในการประเมินผลให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการจัดงาน
- 2) วิเคราะห์ผลการประเมินให้แล้วเสร็จภายใน 7 วัน
- 3) นำเสนอผลการประเมินในการประชุมสรุปผลการดำเนินงานสัมมนา ภายหลังจากสัมมนา 15 วัน ทั้งนี้ สามารถสรุปขั้นตอนการทำงานและการนำเสนอผลงาน ดังรายละเอียดในตาราง 1-2

ตาราง 1-2 ขั้นตอนการทำงานและการนำเสนอผลงาน

การเตรียมงาน (2 สัปดาห์ก่อนสัมมนา)	<ul style="list-style-type: none"> • นักวิจัยเข้าร่วมประชุมกับคณะทำงานจัดการสัมมนา เพื่อศึกษาการบริหารจัดการและรูปแบบการจัดสัมมนา
	<ul style="list-style-type: none"> • จัดฝึกอบรมนักศึกษาที่จะเป็นผู้เก็บข้อมูลในการสัมมนา
	<ul style="list-style-type: none"> • พานักศึกษาไปดูสถานที่จัดสัมมนา
ปฏิบัติงาน (2วันระหว่างสัมมนา)	<ul style="list-style-type: none"> • ประเมินผลผู้เข้าร่วมสัมมนา และเก็บข้อมูล 2 วัน โดยสรุปผลเบื้องต้นจากแบบสอบถามตอบเองทุกวัน
	<ul style="list-style-type: none"> • ประเมินผลผู้เข้าชมนิทรรศการ เก็บข้อมูลตลอด 2 วัน โดยสรุปผลเบื้องต้นจากแบบสอบถามตอบเองทุกวัน
ภายหลังสัมมนา (7 วันหลังสัมมนา)	<ul style="list-style-type: none"> • ประมวลผลข้อมูลจากแบบสอบถามตอบเองและการสัมภาษณ์เจาะลึก เพื่อนำเสนอผลการประเมินเบื้องต้นด้านต่างๆ ภายใน 7 วันหลังสัมมนา
ภายหลังสัมมนา (15 วันหลังสัมมนา)	<ul style="list-style-type: none"> • นำเสนอรายงานการประเมินผลฉบับสมบูรณ์

8. คณะทำงาน

คณะทำงานประกอบด้วย นักวิจัยสถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จำนวน 5 คน เป็นผู้ควบคุมการเก็บรวบรวมข้อมูล และดำเนินการประเมินผลการจัดสัมมนา รวมทั้ง นักศึกษาระดับปริญญาโทและปริญญาตรี จำนวน 22 คน เป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลการประเมิน ทั้งการใช้แบบสอบถาม การสัมภาษณ์ สังเกต และบันทึกบรรยากาศระหว่างการสัมมนา

บทที่ 2

จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา ผู้เข้าชมนิทรรศการ บรรยากาศในงานสัมมนา

จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา และผู้เข้าชมนิทรรศการ

การนำเสนอข้อมูลในส่วนนี้ เป็นการประมวลผลรายละเอียดข้อมูลส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมสัมมนา จาก การบันทึกข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ของผู้ลงทะเบียน และข้อมูลจำนวนนักเรียนของโรงเรียนที่ตอบรับการเข้าชมนิทรรศการ รวมทั้งข้อมูลการสังเกตบรรยากาศห้องสัมมนาและส่วนแสดงนิทรรศการ และการสำรวจพฤติกรรม การขับขี่ของผู้เข้าร่วมสัมมนา ซึ่งมีรายละเอียดที่สำคัญดังต่อไปนี้

1. จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา

จากข้อมูลการลงทะเบียนของผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้ง 2 วัน พบว่ามีผู้ลงทะเบียนเพื่อเข้าร่วมงานสัมมนา รวมทั้งสิ้น 1,856 คน โดยจำแนกเป็นแขกรับเชิญจำนวน 1,301 คน หรือร้อยละ 70.1 รองลงมาได้แก่ผู้ร่วมสัมมนา จำนวน 494 คน หรือร้อยละ 26.6 ส่วนที่เหลือเป็นผู้นำเสนอผลงาน คณะทำงานและคณะกรรมการจัดงานสัมมนา โดยผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมสัมมนาร้อยละ 71.2 เป็นเพศชาย และร้อยละ 28.8 เป็นเพศหญิง

ตาราง 2-1 จำนวนและร้อยละของประเภทผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมสัมมนาจำแนกตามเพศ

ประเภท ผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมสัมมนา	ชาย		หญิง		รวม
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ผู้ร่วมสัมมนา	352	71.3	142	28.7	494
แขกรับเชิญ	962	73.9	339	26.1	1,301
วิทยากร/ผู้นำเสนอผลงาน	40	78.4	11	21.6	51
คณะทำงานและกรรมการจัดงานสัมมนา	7	70.0	3	30.0	10
รวม	1,321	71.2	535	28.8	1,856

หน่วยงานต้นสังกัดของผู้เข้าร่วมสัมมนา จากตาราง 2-2 พบว่าหน่วยงานต้นสังกัดที่มีผู้เข้าร่วมประชุมมากที่สุด 4 อันดับแรกได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข ร้อยละ 30.4 รองลงมาคือ กระทรวงมหาดไทย ร้อยละ 25.3 กระทรวงคมนาคม และสำนักนายกรัฐมนตรี ร้อยละ 10.5 และร้อยละ 7.1 ตามลำดับ ทั้งนี้มีผู้เข้าร่วมสัมมนาจากภาคเอกชน/ ผู้ประกอบการภาคเอกชน/ ธุรกิจส่วนตัว อีกร้อยละ 2.9 ส่วนกลุ่มอื่นๆ อีกร้อยละ 13.1 ได้แก่ มูลนิธิ/ องค์กรเอกชน

ตาราง 2-2 จำนวนและร้อยละของหน่วยงานต้นสังกัด

หน่วยงานต้นสังกัด	จำนวน	ร้อยละ
กระทรวงสาธารณสุข	564	30.4
กระทรวงมหาดไทย	470	25.3
อื่นๆ มูลนิธิ/ องค์กรพัฒนาเอกชน	243	13.1
กระทรวงคมนาคม	195	10.5
สำนักนายกรัฐมนตรี	131	7.1
กระทรวงศึกษาธิการ	96	5.2
ส่วนตัว/เอกชน	55	2.9
ชุมชนอิสระ	40	2.7
องค์กรอิสระ	16	0.9
กระทรวงกลาโหม	10	0.5
กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคง	8	0.4
กระทรวงแรงงาน	5	0.3
กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ	4	0.2
กระทรวงการคลัง	2	0.1
กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	2	0.1
กระทรวงพลังงาน	1	0.1
กระทรวงพาณิชย์	1	0.1
กระทรวงยุติธรรม	2	0.1
กระทรวงวิทยาศาสตร์	1	0.1
รวม	1,856	100

2. จำนวนผู้เข้าร่วมชมนิทรรศการ

ในการสัมมนาครั้งนี้ยังมีนักเรียน เข้ามาร่วมชมนิทรรศการและร่วมกิจกรรมบริเวณเวทีกลางของส่วนแสดงนิทรรศการเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะเด็กนักเรียนระดับประถมศึกษา และมัธยมศึกษาตอนต้นจากโรงเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้เข้าร่วมชมนิทรรศการเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 1,487 คน ในวันแรก (20 สิงหาคม 2552) มีนักเรียนระดับประถมศึกษาปีที่ 3-6 จากโรงเรียนสวนลุมพินี และโรงเรียนหัวหมาก เข้ามานิทรรศการรวม 560 คน ในวันที่สอง (21 สิงหาคม 2552) มีเด็กนักเรียนระดับประถมศึกษาปีที่ 5- มัธยมศึกษาปีที่ 3 จากโรงเรียนวัดราชบูรณินิยมธรรม (พิบูลสงคราม) โรงเรียนแจ่มจันทร์ และโรงเรียนวัดคูบอน เข้ามานิทรรศการรวม 1,043 คน ส่งผลให้บรรยากาศภายในงานทั้งสองวันมีความคึกคักเป็นอย่างมาก

นอกจากนี้ในแต่ละวันยังมีผู้เข้าชมนิทรรศการที่เป็นผู้เข้าร่วมสัมมนา ที่ได้เดินชมซุ้มนิทรรศการเป็นระยะตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระหว่างพักเที่ยงจากการสัมมนาในห้องใหญ่ในช่วงเช้า และหลังรับประทานอาหารเสร็จ ก่อนที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาจะเข้าห้องประชุมย่อยในช่วงบ่าย ซึ่งไม่สามารถแจงนับได้ชัดเจน

ตาราง 2-3 จำนวนนักเรียนที่เข้าชมนิทรรศการ

วันที่	เวลา	โรงเรียน	จังหวัด	ระดับชั้น	จำนวนที่ แจ้ง ล่วงหน้า	จำนวนที่ เข้าชม
20 ส.ค. 52	9.15 -13.30 น.	โรงเรียนสวนลุมพินี	กรุงเทพฯ	ประถมศึกษาปีที่ 3-6	500	429
	10.30-14.30 น.	โรงเรียนหัวหมาก	กรุงเทพฯ	ประถมศึกษาปีที่ 5	60	60
รวมวันแรก					560	489
21 ส.ค. 52	9.15-12.00 น.	โรงเรียนวัดราชฎครนียม ธรรม (พิบูลสงคราม)	กรุงเทพฯ	ประถมศึกษาปีที่ 6	183	161
	9.40-13.00 น.	โรงเรียนแจ่มจันทร์	กรุงเทพฯ	ประถมศึกษาปีที่ 5-6	120	92
	10.20-13.30 น.	โรงเรียนวัดคูบัว	กรุงเทพฯ	ประถมศึกษาปีที่ 5- มัธยมศึกษาปีที่ 3	740	745
รวมวันที่สอง					1,043	998
รวมทั้งหมด					1,603	1,487

บรรยากาศโดยรวมของงานสัมมนา นิทรรศการ และเวทีกลาง

วันที่ 20 สิงหาคม 2552 (ช่วงเช้า)

● จุดลงทะเบียน

การลงทะเบียนผู้เข้าร่วมสัมมนามีกำหนดเริ่มตั้งแต่วันที่ 06.30 น. บริเวณจุดลงทะเบียนได้มีการตั้งป้ายที่ระบุข้อความ “จุดลงทะเบียน” ด้วยตัวอักษรขนาดใหญ่ที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนและมีการจัดเตรียมเครื่องคอมพิวเตอร์เพื่อรับลงทะเบียนประมาณ 10 เครื่อง ช่วงเวลาที่เริ่มมีผู้เข้าร่วมสัมมนาทยอยเดินทางมาลงทะเบียนอย่างต่อเนื่องเริ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 7.00 น. เป็นต้นมา ในภาพรวมสังเกตว่าเจ้าหน้าที่ ณ จุดลงทะเบียนสามารถจัดการให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาสามารถลงทะเบียนและรับกระเป๋าเอกสารได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ช่วงเวลาที่ผู้เข้าร่วมสัมมนามาลงทะเบียนมาก คือช่วงเวลาประมาณ 7.45 -8.30 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่บริเวณลานกิจกรรม/เวทีกลางแจ้งกำลังมีกิจกรรมพิธีเปิดโครงการรณรงค์ “ขับ ช้อน มอเตอร์ไซด์ เปิดไฟใส่หมวกกันน็อก ล็อกสายรัดคาง” แม้ว่าช่วงเวลาดังกล่าวจะมีผู้เข้าร่วมสัมมนามาต่อแถวเพื่อลงทะเบียนจำนวนมากแต่เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบสามารถดำเนินการรับลงทะเบียนได้อย่างรวดเร็วและเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว จากการ

สังเกตการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ พบว่าเจ้าหน้าที่ ณ จุดลงทะเบียนได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ลงทะเบียนเป็นอย่างดี สื่อสารกับผู้เข้าร่วมสัมมนาด้วยกริยาวาจาที่เรียบร้อยและยิ้มแย้มแจ่มใสตลอดการให้บริการ นอกจากนี้เจ้าหน้าที่จะนั่งประจำเครื่องคอมพิวเตอร์ที่รับลงทะเบียนแล้ว ยังมีเจ้าหน้าที่อีกจำนวนหนึ่งที่ทำหน้าที่สอบถามพูดคุยกับผู้มาลงทะเบียนที่แสดงท่าทีลังเลหรือไม่มั่นใจว่าจะต้องดำเนินการลงทะเบียนอย่างไร



แม้ว่าเจ้าหน้าที่บริเวณจุดลงทะเบียนจะให้บริการรับลงทะเบียนแก่ผู้เข้าร่วมสัมมนาด้วยความมีไมตรีจิต แต่พบว่ายังมีปัญหาอุปสรรคและความสับสนเกิดขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากมีผู้มาติดต่อลงทะเบียนส่วนหนึ่งเป็นตัวแทนของผู้ที่ลงทะเบียนไว้ล่วงหน้าแต่เมื่อถึงวันจัดสัมมนาติดภารกิจจึงส่งตัวแทนให้เข้าร่วมแทน ผู้เป็นตัวแทนจึงไม่มีชื่อในระบบทะเบียนเจ้าหน้าที่จึงต้องบันทึกข้อมูลเข้าระบบใหม่ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในกรณีดังกล่าว นอกจากนี้ยังพบว่ามีความสับสนในเรื่องการจ่ายเงินค่าลงทะเบียน รวมทั้งความสับสนในการแจกบัตรอาหารให้กับผู้เข้าร่วมสัมมนา ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้ใส่บัตรดังกล่าวไว้ในกระเป๋าเอกสาร แต่เนื่องจากมีข้อผิดพลาดบางประการทำให้กระเป๋าเอกสารบางใบไม่มีบัตรอาหาร อย่างไรก็ตามเมื่อเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งปัญหาจากผู้เข้าร่วมสัมมนาก็ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว สร้างความพอใจและความประทับใจให้กับผู้เข้าร่วมสัมมนา

● เวทีกลางแจ้ง

บริเวณด้านนอกของอาคารจัดสัมมนาหรือเวทีกลางแจ้ง คณะผู้จัดงานได้จัดให้มีพิธีเปิดโครงการรณรงค์ “ขับ ช้อน มอเตอร์ไซด์ เปิดไฟสี่หมวกกันน็อก ล็อกสายรัดคาง” ซึ่งกิจกรรมนี้ได้เริ่มขึ้นเมื่อเวลาประมาณ 7.30 น. แม้ว่ากลุ่มเป้าหมายสำคัญของการเปิดโครงการรณรงค์จะเป็นผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ แต่ผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มาถึงบริเวณงานแต่เข้าจำนวนหนึ่งได้ให้ความสนใจและเข้าร่วมในกิจกรรมดังกล่าวด้วย เป็นที่น่าสังเกตว่าบริเวณลานกิจกรรมดังกล่าวมีผู้สื่อข่าวจำนวนมากที่เดินทางมาเพื่อรอบันทึกภาพและทำข่าวพิธีเปิดโครงการรณรงค์ ทุกคนที่เข้าร่วมกิจกรรมต่างตั้งตารอคอยช่วงเวลาสำคัญคือ พิธีการเปิดการรณรงค์ซึ่งผู้ที่ทำหน้าที่เป็นประธานในพิธีคือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย กิจกรรมดังกล่าวจึงได้รับความสนใจจากผู้สื่อข่าวค่อนข้างมาก



เวลาประมาณ 8.00 น. ในช่วงพิธีเปิดโครงการรณรงค์ฯ บรรดาผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ต่างมากันเกือบครบ 100 คันแล้ว แม้อากาศด้านนอกจะร้อนมาก แต่ผู้เข้าร่วมล้วนมีความเต็มใจและยินดีเข้าร่วมกิจกรรมครั้งนี้ อีกทั้งมีความกระตือรือร้นที่จะชักชวนเพื่อนสนิทให้เข้าร่วมกิจกรรมด้วย ดังที่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ได้สนทนากันขณะรอพิธีเปิดว่า “ให้รีบไปตามเพื่อนที่ยังอยู่ที่วินมาเร็วๆ” บทสนทนาดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างล้วนมีความยินดีในการเข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งอาจเป็นเพราะได้รับ “หมวกกันน็อก” ซึ่งเป็นอุปกรณ์จำเป็นในการประกอบอาชีพเป็นสิ่งตอบแทน นอกจากนี้ยังมีเด็กนักเรียนอีกจำนวนมากที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นรถโดยสารได้มารอรับหมวกกันน็อกในงานนี้ด้วยเช่นกัน ในช่วงเวลาเดียวกันนี้ผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนหนึ่งที่เพิ่งเดินทางมาถึงด้วยรถของหน่วยงานต้นสังกัด ก็ได้ให้ความสนใจเข้าร่วมหรือชมพิธีเปิดโครงการรณรงค์ ก่อนที่จะเดินเข้าสู่ด้านในอาคารเพื่อลงทะเบียนเข้าร่วมงาน ณ จุดลงทะเบียน

● บรรยากาศห้องประชุมใหญ่ ช่วงเช้าวันแรก

เมื่อผู้เข้าร่วมสัมมนาลงทะเบียนเรียบร้อยแล้ว ได้เดินขึ้นบันไดเลื่อนไปยังบริเวณส่วนจัดแสดงนิทรรศการ ซึ่งอยู่บริเวณโถงด้านหน้าห้องประชุม แต่เนื่องจากเวลาดังกล่าวยังไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำชุมนิทรรศการต่างๆมาให้การต้อนรับหรือพูดคุยกับผู้เข้าร่วมสัมมนา เนื่องจากเป็นเวลาค่อนข้างเช้า ดังนั้นผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มีความสนใจในบอร์ดความรู้จึงได้เดินชมนิทรรศการและอ่านบอร์ดความรู้ในแต่ละบูธเพื่อรอเวลาพิธีเปิดงานในห้องประชุมใหญ่ ซึ่งประธานพิธีเปิดคือ นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี ดังนั้นผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนมากเมื่อลงทะเบียนเสร็จเรียบร้อยแล้วจึงมุ่งหน้าเข้าสู่ห้องประชุมใหญ่เพื่อรอเวลาเริ่มงานเนื่องจากบริเวณด้านนอกไม่มีที่สำหรับนั่งพัก



เวลาประมาณ 8.20 น. นายกรัฐมนตรีได้เดินทางมาถึงสถานที่จัดงาน สื่อมวลชนจึงเคลื่อนย้ายจากเวทีกลางแจ้งเข้ามายังบริเวณด้านหน้าและด้านในอาคารเพื่อบันทึกภาพนายกรัฐมนตรี และได้เคลื่อนย้ายเข้าสู่ห้องประชุมใหญ่ (แกรนด์ฮอลล์)

เวลาประมาณ 8.30 น. นายกรัฐมนตรีและผู้ติดตามได้เดินทางมาถึงส่วนจัดนิทรรศการ ซึ่งตลอดทางที่นายกฯ เดินผ่าน ทั้งสื่อมวลชน ผู้เข้าร่วมสัมมนา ตลอดจนผู้จัดงานต่างให้ความสนใจและต่างบันทึกภาพเก็บไว้ และเมื่อนายกฯ ได้เดินเข้าสู่ห้องประชุมใหญ่ ผู้เข้าร่วมสัมมนายังให้ความสนใจในการบันทึกภาพตลอดเวลา คณะผู้จัดงานได้จัดเตรียมเก้าอี้ไว้ประมาณ 1,200 ตัว แต่ไม่เพียงพอเนื่องจากมีผู้ให้ความสนใจเข้าร่วมพิธีเปิดเป็นจำนวนมาก ดังนั้นผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนมากจึงต้องยืนร่วมพิธีบริเวณหลังห้อง ซึ่งมีผู้ยืนร่วมพิธีกันอย่างแออัด บริเวณประตูทางเข้าและผู้เข้าร่วมสัมมนาอีกจำนวนมากต้องยืนรอบริเวณด้านนอกเนื่องจากไม่สามารถแทรกตัวเข้าไปร่วมพิธีภายในห้องประชุมใหญ่ได้ ตลอดช่วงพิธีเปิด การฉายหนังสั้น บรรยากาศของห้องประชุมใหญ่ยังคง

เต็มไปด้วยความอบอุ่นและหนาแน่นไปด้วยผู้เข้าร่วมสัมมนา และบรรยากาศนี้ได้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งท่านนายกฯ ได้แสดงปาฐกถาเสร็จสิ้น

บรรยากาศภายในห้องประชุมในช่วงพิธีเปิดเป็นไปอย่างราบรื่นและสามารถดึงความสนใจของผู้เข้าร่วมต่อกิจกรรมที่ได้มีการดำเนินการได้เป็นอย่างดี พิธีเปิดเริ่มต้นด้วยการกล่าวนำเข้าสู่งานโดยพิธีกรเล็กน้อย จากนั้นได้มีการฉายภาพยนตร์สั้น เรื่อง “ทางโค้ง” ซึ่งภาพยนตร์สั้นสามารถดึงความสนใจและอารมณ์ของผู้ที่อยู่ในห้องประชุมใหญ่ได้เป็นอย่างดี เนื่องจากประเด็นที่นำเสนอเป็นเรื่องราวที่ใกล้ตัวผู้ชมเป็นอย่างมาก เนื้อหาของเรื่องเกี่ยวกับเยาวชนวัยรุ่น ที่สามารถสอบเข้าเรียนต่อในโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายได้แต่ไม่มีโอกาสได้เข้าไปศึกษาเนื่องจากประสบอุบัติเหตุและเสียชีวิตจากการขับซิ่งรถมอเตอร์ไซด์ซึ่งอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นจากความคึกคะนองและความมกง่ายของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่มักละเลยการปฏิบัติตามกฎหมายโดยคิดว่า “ไม่เป็นไร” เรื่องราวที่ภาพยนตร์สั้นนี้นำเสนอเป็นเหตุการณ์ที่ไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าเกิดขึ้นบ่อยครั้ง วัยรุ่นที่ขับซิ่งรถมอเตอร์ไซด์จำนวนมากนับเป็นกลุ่มเสี่ยง ที่มีโอกาสจะเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามการเปิดการสัมมนาด้วยภาพยนตร์สั้น จึงสามารถระตุกความคิดของผู้เข้าร่วมสัมมนาให้สนใจ ใส่ใจเรื่องอุบัติเหตุและความปลอดภัยบนท้องถนน รวมทั้งเกิดความตระหนักรู้ว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องใกล้ตัวที่ไม่ควรมองข้าม ดังข้อความที่ปรากฏในภาพยนตร์ดังกล่าว

“อุบัติเหตุหากไม่เกิดกับตัวคุณเอง ก็อาจเกิดขึ้นกับบุตรหลานของคุณได้ทุกที่และทุกเวลา ดังนั้นทุกคนจึงควรร่วมมือกัน เพื่อหาทางป้องกันและแก้ไขไม่ให้เกิดหรือช่วยลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้”

กล่าวได้ว่าแนวคิดของภาพยนตร์สั้นเรื่อง “ทางโค้ง” สามารถสะท้อนภาพปรากฏการณ์ทางสังคมที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตของเด็กและเยาวชน รวมทั้งผู้ขับซิ่งรถมอเตอร์ไซด์ในปัจจุบัน

หลังจากพิธีเปิดการสัมมนาอย่างเป็นทางการ ได้มีการการมอบรางวัล (Prime Minister Award) ให้กับองค์กรเครือข่ายและบุคคลที่มีผลงานดีเด่นด้านความปลอดภัยทางถนน จากนั้นนายกฯ ได้กล่าวปาฐกถาพิเศษเรื่อง “ทิศทางการนโยบายการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจร” ซึ่งได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นอย่างมาก โดยสังเกตได้จากปริมาณผู้เข้าสัมมนาที่อยู่ในห้องประชุมใหญ่ยังคงหนาแน่นเหมือนช่วงเริ่มต้น และผู้ที่อยู่ในห้องประชุมต่างให้ความสนใจและตั้งใจฟังปาฐกถาดังกล่าว

เวลาประมาณ 9.20 น. นายกฯ ได้กล่าวปาฐกถาจบลงและได้เตรียมเดินทางกลับ เมื่อนายกฯ ออกจากห้องประชุมใหญ่ ผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนมากได้เดินออกจากห้องประชุมใหญ่ไปด้วย จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ยังคงนั่งอยู่ในห้องประชุมมีประมาณ 500 คน และมีการเดินเข้า – ออกจากห้องตลอดเวลา ผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ออกจากห้องประชุมใหญ่ส่วนหนึ่งได้เดินชมซุ้มนิทรรศการต่างๆ และบางส่วนลงไปชั้นล่างเพื่อรับประทานอาหารบริเวณศูนย์อาหาร

● ห้องนิทรรศการ ชุมจัดงานและเวทีกลาง



ภายในห้องนิทรรศการมีการจัดแสดงประมาณ 80 กว่าบูธ บรรยากาศในช่วงเช้าวันแรกค่อนข้างเจียบเหงา เนื่องจากผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ให้ความสนใจและให้ความสำคัญกับการเข้าร่วมพิธีเปิดงานสัมมนาซึ่งจัดในห้องประชุมใหญ่เป็น

หลัก อย่างไรก็ตามบรรยากาศบริเวณส่วนจัดแสดงนิทรรศการเริ่มมีความคึกคักขึ้นเมื่อเด็กนักเรียนระดับชั้นประถมศึกษากลุ่มแรกเดินทางมาถึงบริเวณงานเมื่อเวลาประมาณ 9.15 น. เมื่อเด็กนักเรียนเข้าสู่บริเวณงานเจ้าหน้าที่ได้แจก “ใบงาน” และได้ให้คำแนะนำการใช้ใบงาน ใบงานดังกล่าวใช้สำหรับการเข้าชมนิทรรศการต่างๆ โดยเด็กนักเรียนต้องระบุชื่อบูธที่เข้าชม และขอให้เจ้าหน้าที่ประจำบูธเซ็นชื่อลงในใบงาน เมื่อเก็บสะสมได้ครบ 10 ลายเซ็นดี สามารถนำไปงานดังกล่าวส่งชิงโชคเพื่อรับของรางวัล



บรรยากาศระหว่างที่เด็กนักเรียนกลุ่มนี้ได้เดินชมนิทรรศการและร่วมกิจกรรมเล่นเกมตามบูธต่างๆ พบว่าบูธนิทรรศการที่ค่อนข้างมีความคึกคักคือ บูธที่อยู่ใกล้กับหน้าห้องสัมมนาใหญ่ ซึ่งมีความคึกคักมากกว่าบูธที่ตั้งอยู่บริเวณหน้าห้องสัมมนาย่อย ทั้งนี้เพราะเป็นบูธที่มีกิจกรรมให้เด็กเข้าร่วมค่อนข้างมากและยังมีเวทีการแสดงอยู่ในบริเวณดังกล่าวด้วย อีกทั้งยังมีเวทีกลาง ที่สอนวิธีการขับขี่อย่างปลอดภัยให้กับเด็กๆ ได้มีส่วนร่วมขึ้นไปทำกิจกรรมบนเวที สร้างความดึงดูดใจให้กับกลุ่มเด็กเล็กได้ค่อนข้างมาก

จากการสังเกตพบว่า เด็กนักเรียนให้ความสนใจเข้าร่วมกิจกรรมในบูธที่มีการเล่นเกม การตอบปัญหาชิงรางวัล การพับท่อนเป็นรูปธงชาติ ได้รับของแถมมากมาย บรรยากาศเต็มไปด้วยเสียงหัวเราะและความสนุกสนาน บริเวณบูธของบริษัท ฮอนด้า ได้มีการจัดแสดงรถมอเตอร์ไซด์ของจริง อีกทั้งได้จัดเตรียมเกมคอมพิวเตอร์เพื่อทดลองขับขี่ ซึ่งเด็กนักเรียนชาย จะให้ความสนใจและเข้าแถวรอเล่นเกมโดยแถวยาวไปถึงบริเวณด้านหน้าของบูธนิทรรศการอื่น ส่วนบูธอื่นๆที่ที่เด็กนักเรียนให้ความสนใจมากเช่นกัน ได้แก่ 1784 สายด่วนนิรภัย และ สสส. ซึ่งมีการเล่นเกมปาเป้า และก่อนที่เด็กจะไปร่วมกิจกรรมในบูธต่อไปได้ขอให้เจ้าหน้าที่ประจำบูธเซ็นชื่อในใบงาน กล่าวได้ว่า ใบงาน สามารถสร้างการมีส่วนร่วมและดึงดูดให้เด็กเข้าร่วมกิจกรรมในบูธต่างๆ ได้อย่างไม่น่าเบื่อ และส่วนมากเด็กๆ จะให้ความสนใจกับบูธที่มีกิจกรรมและมอบรางวัลเป็นพิเศษ เช่น บูธของสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ ที่ได้จัดทำแบบบันทึกรายชื่อผู้เข้าร่วมกิจกรรมและได้นำมาจับรางวัลพิเศษทุกชั่วโมง ดังนั้นบูธของสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุจึงเป็นบูธที่มี



ผู้ให้ความสนใจตลอดทุกช่วงเวลา ทั้งนี้เพราะมีสิ่งดึงดูดคือ ของรางวัลและของที่ระลึกทั้ง ดินสอ กระเป่าผ้า หมวกกันน็อกและอื่นๆซึ่งได้มีการจัดเตรียมมาเป็นจำนวนมาก สามารถแจกให้ผู้ที่มาชมงานได้ตลอดเวลา



ช่วงเวลาตั้งแต่ 10.30 น.- 11.40 น. เป็นช่วงเวลาที่ส่วนจัดแสดงนิทรรศการมีความครึกครื้นเป็นอย่างมากเนื่องจากมีนักเรียนระดับชั้นประถมศึกษาจากโรงเรียนหัวหมากเข้ามาร่วมชมนิทรรศการบรรยากาศยังคงเป็นไปด้วยความสนุกสนาน บริเวณเวทีกลางมีการจัดกิจกรรมตลอดเวลา นอกจากนี้ยังมีตัวมาสคอตหมีแพนด้า และ Mascot เด็กน้อย ที่สร้างสีสันและความคึกคักในงาน อีกทั้งสามารถดึงดูดความ

สนใจของเด็กนักเรียนได้เป็นอย่างดี เด็กนักเรียนจำนวนมากวิ่งไปถ่ายรูปและพูดคุยกับ Mascot อย่างไรก็ตามแม้ช่วงเวลานี้จะมีเด็กนักเรียนจำนวนมากเข้าชมนิทรรศการ แต่ความคึกคักและความสนใจของเด็กนักเรียนยังคงอยู่ที่ซุ้มที่มีเกมและกิจกรรมเท่านั้น ในขณะที่ซุ้มที่นำเสนอความรู้และผลงานทางวิชาการ นักเรียนจะให้ความสนใจเข้าชมไม่มากนัก

ทางด้านร้านค้าต่างๆ ไม่ค่อยได้รับความสนใจจากผู้ร่วมงานมากนัก ถึงแม้ว่าช่วงเที่ยงถึงก่อนเข้าห้องประชุมย่อย จะมีผู้เข้าร่วมสัมมนา แวะมาเดินดูสินค้าบ้างก็ตาม ซึ่งอาจเป็นเพราะทำเลที่ตั้งร้านไม่ได้อยู่ในจุดที่มองเห็นได้สะดวก คือจัดให้ร้านค้าอยู่โซนในสุดของห้องสัมมนาย่อย ซึ่งโซนนี้มีผู้สนใจเดินไปชมสินค้าค่อนข้างน้อย จึงมีเสียงสะท้อนจากผู้จำหน่ายว่า

“...ปีนี้ขายไม่ดีเลย ไม่เหมือน 2 ปีก่อน ที่เมืองทองธานี ขายดีมาก มีออเดอร์ต่อเนื่องมากมาย แต่ปีนี้ทำเลไม่ดี มาตั้งร้านอยู่หลบมุม คนเดินมาไม่ถึง คนเดินมาแค่ถึงห้องประชุมเล็ก ก็เดินกลับแล้ว ไม่อยากเดินมาแถวนี้เพราะไม่มีอะไรน่าสนใจ ถึงแม้จะมีของมาให้เลือกมาก แต่คนสนใจที่จะซื้อจริงๆ น้อยมาก...”

เวลาประมาณ 12.00 น. การสัมมนาในห้องใหญ่ได้จบลง ผู้เข้าสัมมนาบางส่วนได้แวะชมนิทรรศการก่อนที่จะไปรับประทานอาหาร หรือผู้เข้าร่วมบางส่วนได้ไปรับประทานอาหารมาก่อนแล้ว บรรยากาศในส่วนแสดงนิทรรศการในช่วงนี้จึงมีผู้ที่อยู่ในวัยผู้ใหญ่เดินชมชมนิทรรศการต่างๆ ซึ่งทำให้ซุ้มแสดงผลงานวิชาการเริ่มได้รับความสนใจมากขึ้น แต่ไม่ถึงกับคึกคักมากนัก

ในช่วงพักรับประทานอาหารกลางวัน พบว่าซุ้มของกรมการขนส่งทางบกสามารถดึงดูดความสนใจจากผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ค่อนข้างมาก เนื่องจากมีการให้บริการทำใบขับขี่แบบใหม่ อีกทั้งยังมีสนามจราจรให้เด็กๆ ได้

ทดลองขี่รถจักรยาน ซึ่งพบว่าเด็กนักเรียนหญิงให้ความสนใจต่อกิจกรรมการขี่จักรยานมากกว่าเด็กนักเรียนชาย ซึ่งจะทำให้ความสนใจในกิจกรรมที่มีความท้าทายมากกว่า เช่น ชุมของฮอนด้าและชุมของสมาคมผู้ประกอบการจักรยานยนต์ ที่ได้จัดเตรียมเกมคอมพิวเตอร์จำลองการขับขี่บนท้องถนนให้ได้ทดลองเล่น ซึ่งเด็กๆ สามารถฝึกการขับขี่ได้เสมือนการขับขี่บนท้องถนนจริงๆ

เวลาประมาณ 13.30 น. เด็กนักเรียนจากโรงเรียนสวนลุมพินี และโรงเรียนหัวหมาก ได้ทยอยเดินทางกลับ บรรยากาศในส่วนนิทรรศการจึงเริ่มเงียบเหงาลงอีกครั้ง อย่างไรก็ตามยังคงมีกลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ยังไม่เข้ารับฟังการบรรยายในห้องย่อยหรือกลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ยังไม่ตัดสินใจว่าจะเข้าร่วมรับฟังในห้องใด ได้ใช้เวลาในช่วงนี้เดินชมชมนิทรรศการต่างๆ เวลาประมาณ 15.30 น. เจ้าหน้าที่ประจำชมนิทรรศการ เริ่มเก็บอุปกรณ์เตรียมตัวกลับที่พัก ชมนิทรรศการจำนวนมากจึงยุติลงเมื่อเวลาประมาณ 16.30 น. ซึ่งช่วงเวลานี้ผู้เข้าร่วมสัมมนาห้องย่อยบางห้องเริ่มทยอยออกจากห้อง แต่บรรยากาศภายในส่วนแสดงนิทรรศการค่อนข้างเงียบเหงาเนื่องจากมีชุมที่ยังคงมีกิจกรรมอยู่จำนวนน้อย จึงไม่สามารถดึงดูดความสนใจจากผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ ดังนั้นผู้เข้าร่วมสัมมนาจึงได้เดินทางกลับที่พัก

วันที่ 20 สิงหาคม 2552 (ช่วงบ่าย)

● ห้องประชุมย่อย

ในช่วงบ่ายของวันแรก ได้มีการแยกสัมมนาในห้องประชุมย่อยจำนวน 5 ห้อง จากการสังเกตพบว่าแต่ละห้องได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมสัมมนาแตกต่างกันไป ดังนี้



ห้อง M 201: ซึ่งมีการจัดบรรยายในหัวข้อ “มิติใหม่สู่ความปลอดภัย...มอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่น” เป็นห้องที่มีผู้เข้าร่วมสัมมนาให้ความสนใจเข้ารับฟังค่อนข้างน้อย แม้ว่าห้องนี้จะมีผู้เข้าร่วมศึกษาค้น แต่ส่วนใหญ่เป็นนักเรียน จากโรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์ โรงเรียนดัดดรุณี และวิทยาลัยเทคนิคฉะเชิงเทรา ทั้งระดับปวช.และปวส. จำนวนรวมประมาณ 180 คน ที่มาทำกิจกรรมและจัดแสดงนิทรรศการ ได้เข้ามาร่วมรับฟังในห้องนี้ด้วย

แม้ว่าช่วงเริ่มต้นการสัมมนาจะมีผู้เข้าร่วมสัมมนาบางคนให้ความสนใจเดินเข้ามาในห้องนี้ แต่เมื่อการสัมมนาและกิจกรรมการแสดงละครของกลุ่มเยาวชนได้เริ่มขึ้น ผู้ใหญ่จำนวนหนึ่งได้ทยอยเดินออกจากห้องไป อาจมีสาเหตุมาจากผู้เข้าร่วมที่เป็นผู้ใหญ่รู้สึกว่าการของตัวเองไม่เหมาะที่จะทำกิจกรรมในห้องนี้ก็เป็นได้ เช่น การให้หันหน้าเข้าหากันกับคนข้างๆ แล้วร้องเพลง ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่มีเนื้อหาสาระ



ทางวิชาการ โดยภาพรวมของห้องนี้จึงเป็นเวทีให้วิทยากรได้กล้าแสดงความคิดเห็น และกล้าแสดงออกมากกว่าที่จะเป็นห้องสัมมนาทางวิชาการ เป็นที่น่าสังเกตว่าจำนวนของผู้เข้าสัมมนาให้ห้องนี้ค่อนข้างบางตา เมื่อเทียบกับห้อง M 212 ที่จัดการบรรยายในหัวข้อ เวทีเรียนรู้: ขยายข่าว เขย่าเครือข่ายคลายทุกข์บนถนน ที่มีผู้ให้ความสนใจเข้าร่วมมากกว่า 100 คน ทำให้เก้าอี้ที่จัดเตรียมไว้ภายในห้องไม่เพียงพอ เจ้าหน้าที่จึงได้จัดเสริมเก้าอี้บริเวณหน้าห้อง

ห้อง M 202 : หัวข้อ “ชุมชนต้นแบบกับเคล็ดลับสู่ความสำเร็จของท้องถิ่น” และ**ห้อง M 203** หัวข้อ “บทเรียนการขับเคลื่อนมาไม่ช้า” ทั้งสองห้องนี้มีผู้ให้ความสนใจเข้าร่วมค่อนข้างมาก แม้ว่าจะเป็นห้องประชุมที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ซึ่งมีการจัดเตรียมเก้าอี้ไว้ประมาณ 300-400 ตัวต่อห้อง แม้ว่าเก้าอี้ที่จัดเตรียมไว้จะไม่เต็มทุกที่นั่ง แต่ก็กล่าวได้ว่าเป็นห้องที่มีผู้เข้าร่วมค่อนข้างหนาแน่น อย่างไรก็ตามเมื่อการสัมมนาดำเนินไปได้สักระยะ ผู้เข้าร่วมส่วนหนึ่งได้เดินออกและมีผู้เข้าร่วมอีกจำนวนหนึ่งที่เพิ่งเดินเข้ามา แต่ผู้ที่เดินออกจากห้องจะมากกว่าผู้ที่เดินเข้า ในขณะที่ยังมีผู้เข้าร่วมอีกจำนวนมากที่ยังคงนั่งอยู่กับที่เนื่องจากมีความสนใจอย่างจริงจังต่อหัวข้อที่มีการบรรยาย ส่วนผู้ที่เดินออกจากห้องสัมมนาอยู่จำนวนหนึ่งได้เข้าชมนิทรรศการและร่วมกิจกรรมในซุ้มต่างๆ รวมทั้งไปขอรับบริการทำใบขับขี่แบบใหม่ บางส่วนไปเลือกซื้อสินค้า และบางส่วนได้เดินทางออกจากการสัมมนาเพื่อไปที่สถานที่อื่นต่อไป



ห้อง M 211: หัวข้อ “ใบขับขี่รุ่นเยาว์เพื่อถนนปลอดภัย” มีผู้ให้ความสนใจไม่มากนัก แตกต่างจาก**ห้อง M 212** หัวข้อ “มิติใหม่ในการจัดการข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อการแก้ปัญหาอย่างมีส่วนร่วม” กลับมีผู้ให้ความสนใจจำนวนมากจนที่นั่งที่เตรียมไว้ในห้องไม่เพียงพอ จึงต้องมีการเพิ่มเติมที่นั่งด้านหน้าห้อง



ให้ผู้สนใจได้ฟังสัมมนาผ่านทางโทรทัศน์แทน แต่ผู้ที่รับชมการสัมมนาอยู่ด้านหน้าห้องก็จะมีค้อยมีสมาธิในการรับฟังมากนัก เนื่องจากกิจกรรมด้านนอกของซุ้มต่างๆ ก็จะมีเสียงดังเวลามาเป็นระยะ ดังนั้นหลังจากฟังสัมมนาไปสักกระยะหนึ่ง ผู้สัมมนาก็หมดความสนใจและเคลื่อนย้ายไปที่อื่นแทน ทำให้ที่นั่ง ซึ่งเสริมออกมาด้านนอกห้อง เหลือคนนั่งอยู่ไม่ถึง 10 คน

กล่าวได้ว่า จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาในแต่ละห้องมีความแตกต่างกัน และความหนาแน่นของผู้เข้าร่วมในแต่ละห้องนั้นก็ขึ้นอยู่กับความจุของห้องที่มีขนาดแตกต่างกันออกไป ดังนั้นจึงพบว่าห้องสัมมนาย่อยบางห้องมีผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ไม่สามารถเข้ารับฟังภายในห้องได้เนื่องจากเก้าอี้ไม่เพียงพอ เพราะเป็นห้องประชุมขนาดเล็กที่มีความจุประมาณ 100 ที่นั่งเท่านั้น ด้วยข้อจำกัดของขนาดห้องประชุมจึงทำให้ห้องประชุมเหล่านี้มีบรรยากาศที่ค่อนข้างคึกคักมากกว่าห้องประชุมขนาดใหญ่ที่มีความจุมากถึงประมาณ 300-400 ที่นั่ง แม้ว่าจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาในห้องประชุมย่อยที่มีความจุขนาด 300-400 ที่นั่งจะมีจำนวนมากกว่า 100 คน แต่ด้วยความใหญ่ของห้องทำให้บรรยากาศภายในห้องไม่ค่อยคึกคักเท่าที่ควร

วันที่ 21 สิงหาคม 2552

● บริเวณจุดลงทะเบียน

บรรยากาศโดยรวม ณ จุดลงทะเบียนในเช้าวันที่สองของการจัดงานค่อนข้างเงียบเหงากว่าวันแรก แต่ยังคงมีผู้มาลงทะเบียนเข้าร่วมงานเพิ่มเติม ส่วนผู้ที่ได้ลงทะเบียนแล้วตั้งแต่วันแรกของการสัมมนาได้มาติดต่อขอรับบัตรอาหารสำหรับวันที่สอง ผู้เข้าร่วมสัมมนาเดินทางมาถึงบริเวณงานช้ากว่าวันแรก ช่วงเวลาที่มีการเดินทางเข้าบริเวณงานค่อนข้างมากคือ หลัง 8.00 น. เมื่อมาถึงบริเวณงาน ผู้สัมมนาส่วนใหญ่ได้ไปยืนดูบอร์ดกำหนดการที่แจ้งกิจกรรมการบรรยายในแต่ละห้องย่อย เป็นที่สังเกตได้อย่างชัดเจนว่าผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนมากในวันนี้เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจที่แต่งกายด้วยเครื่องแบบเต็มยศ ห้องสัมมนาย่อยที่เป็นเป้าหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจเหล่านี้คือ ห้องที่ 3 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ (M 202) ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจจำนวนหนึ่งเป็นผู้มารับมอบรางวัลซึ่งเป็นกิจกรรมที่สำคัญกิจกรรมหนึ่งในห้องย่อยนี้



ส่วนบรรยากาศทางด้านหน้าเวทีกิจกรรม และส่วนจัดแสดงนิทรรศการยังไม่มีกรรมการมากนัก เนื่องจากผู้ที่มาร่วมชมงานยังมีจำนวนไม่มาก ยกเว้นบริเวณจุดลงทะเบียนที่โถงด้านล่างของอาคาร ค่อนข้างมีความคึกคักโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เด็กนักเรียนเดินทางเข้ามาเป็นคณะ โดยเจ้าหน้าที่ได้ขอความร่วมมือให้ตั้งแถวเพื่อรับใบงานก่อนที่จะเข้าร่วมกิจกรรมในซุ้มนิทรรศการ จากนั้นเจ้าหน้าที่และคุณครูประจำโรงเรียนได้นำนักเรียนเดินเข้าสู่บริเวณส่วนจัดแสดงนิทรรศการ

● ห้องประชุมย่อย (ช่วงเช้า)

หลังจากเวลา 8.30 น เป็นต้นไป เจ้าหน้าที่ประจำห้องแต่ละห้องย่อยเริ่มใช้กลยุทธ์ต่างๆ เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้สัมมนาที่ยังไม่ได้ตัดสินใจว่าจะเข้าห้องสัมมนาห้องใดเลือกเข้าห้องที่ตนเองรับผิดชอบ เจ้าหน้าที่ได้นำของรางวัลต่างๆ มายื่นแจกที่บริเวณหน้าห้องประชุม อีกทั้งได้ถือป้ายเชิญชวนให้เข้ารับความรู้จากห้องดังกล่าว

ห้อง M201: บรรยากาศของห้องสัมมนาห้องอื่นๆ ในวันที่สองของการจัดสัมมนาไม่แตกต่างจากวันแรกมากนัก โดยพบว่าการเคลื่อนไหวของผู้เข้าร่วมในลักษณะการเดินเข้า-เดินออก อยู่ตลอดเวลาเกือบทุกห้องย่อย โดยห้อง M 201 หัวข้อ “พลังประชาสังคมกับถนนปลอดภัย” มีผู้ให้ความสนใจเข้าร่วมในช่วงแรกเป็นจำนวนมาก อีกทั้งห้องนี้ยังเริ่มกิจกรรมการบรรยายเร็วกว่าห้องอื่น ก่อนการบรรยายได้มีกิจกรรมมอบรางวัลให้กับชุมชนและโครงการ



ด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ โครงการชุมชนร่วมใจสร้างความปลอดภัยทางถนน และโครงการประกวดผลงานทางวิศวกรรมและทางจราจรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย หลังการมอบของรับรางวัลเสร็จสิ้น ผู้เข้าสัมมนาบางส่วนได้ทยอยเดินออกจากห้อง ดังนั้นเมื่อกิจกรรมการบรรยายเริ่มขึ้นจึงเหลือผู้เข้าร่วมสัมมนาที่สนใจในหัวข้อนี้น้อยกว่าช่วงที่มีการมอบรางวัล

ห้อง M 202 : เกือบทุกห้องได้ใช้วิธีการนำของรางวัลต่างๆมาใช้ในการดึงดูดความสนใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา ยกเว้น ห้อง M 202 ที่จัดบรรยายในหัวข้อ “มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ” ที่ไม่มีกิจกรรม



ในการเชิญชวน แต่มีผู้สนใจเข้าร่วมจำนวนมากเนื่องจากเป็นห้องประชุมที่มีกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ บริเวณหน้าห้องนี้มีการตั้งโต๊ะลงทะเบียนและแจกเอกสารให้ผู้เข้าร่วม ดังนั้นผู้เข้าร่วมสัมมนาในห้องนี้ส่วนใหญ่จึงเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ และอีกจำนวนหนึ่งเป็นผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มาจากสังกัดหน่วยงานอื่นๆ อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบบรรยากาศความคึกคักของผู้เข้าร่วมสัมมนาในแต่ละห้องย่อย กล่าวได้ว่า ห้อง M 202 มีผู้เข้ารับฟังการบรรยายค่อนข้าง

หนาแน่นกว่าห้องอื่น และเป็นที่น่าสนใจว่าในระหว่างการบรรยายผู้เข้าร่วมสัมมนาในห้องนี้ไม่มีความเคลื่อนไหวในลักษณะของการเดินเข้า-ออกเหมือนกับห้องอื่น อีกทั้งผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ฟังวิทยากรอย่างตั้งใจ ซึ่งอาจเป็นเพราะมีกลไกการลงทะเบียนบริเวณหน้าห้องที่สามารถตรวจสอบได้ว่า “ใครมาหรือไม่มาเข้าร่วมกิจกรรม”

ห้อง M 203: หัวข้อ “การจัดการระบบEMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ” จากประสบการณ์ของผู้จัดงานสัมมนาในครั้งที่ 8 ห้องนี้เป็นห้องที่มีผู้ให้ความสนใจเข้าร่วมเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการจัดในครั้งนี้นักจัดจึงได้เตรียมการเพื่อรองรับเพราะคิดว่าน่าจะมีผู้ให้ความสนใจเข้าร่วมรับฟังหัวข้อการบรรยายนี้เป็นจำนวนมากเหมือนครั้งที่ผ่านมา ห้องประชุมที่จัดเตรียมไว้จึงเป็นห้องประชุมขนาดความจุ 300-400 ที่นั่ง แต่สถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปีนีพบว่าผู้สนใจเข้าร่วมสัมมนาในหัวข้อนี้ค่อนข้างน้อย แม้เจ้าหน้าที่ประจำห้องจะพยายามดึงดูดความสนใจของผู้เข้าร่วมสัมมนาให้เข้ารับฟังการบรรยายในห้องนี้ด้วยการแจกของที่ระลึก เช่น หมวก โดยคาดหวังว่าของที่ระลึกดังกล่าวจะสามารถดึงดูดความสนใจผู้เข้าร่วมสัมมนาที่กำลังเดินผ่านไปผ่านมาบริเวณหน้าห้อง แม้ว่าเจ้าหน้าที่จะสามารถดึงผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนหนึ่งให้เข้ารับฟังการบรรยายได้ แต่เมื่อการบรรยายได้เริ่มไปสักกระยะหนึ่งบรรยากาศของห้องนี้ก็ไม่ได้แตกต่างจากห้องอื่นคือ มีการเดินเข้า-ออก ซึ่งส่วนหนึ่งได้ไปเข้าร่วมรับฟังการบรรยายในห้องอื่นๆ

ห้อง M211 ห้อง M212 และห้อง M213: เป็นห้องประชุมขนาดเล็ก จุคนได้เต็มที่เพียง 100 คนเท่านั้น ทำให้มีการจัดเตรียมที่นั่งสำรองไว้ด้านหน้าของทุกห้อง เนื่องจากในวันแรกของการสัมมนานั้นบางห้องมีที่นั่งไม่เพียงพอจนทำให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาบางส่วนต้องมาอยู่ด้านหน้าห้องแทน โดยภาพรวมของทั้ง 3 ห้องนี้เป็นห้องสัมมนาที่มีขนาดค่อนข้างเล็กเมื่อเปรียบเทียบกับห้อง M 201 ห้อง M 202 และห้อง M 203 แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าในทั้งสามห้องนี้ ห้อง M 211 หัวข้อ “สู่มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ” ที่มีผู้ดำเนินการเป็นดาราชื่อดัง คือ “คุณแทนคุณจิตติอิสระ” ได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นพิเศษ จนที่นั่งสำรองด้านหน้าห้องถูกจับจองจนหมดโดยภาพรวมจึงถือว่าบรรยากาศคึกคักทั้งภายในห้องและที่นั่งด้านหน้าห้อง ในขณะที่ห้อง M 212 หัวข้อ “ท้องถิ่นกับการจัดการระบบรถโรงเรียน” มีบรรยากาศค่อนข้างเงียบเหงา ที่นั่งภายในห้องยังเหลือค่อนข้างมาก ส่วน ห้องM 213 หัวข้อ “การจัดการไขจุดเสี่ยงโดยชุมชน” พบว่ามีผู้ให้ความสนใจค่อนข้างน้อยด้วยเช่นกัน ซึ่งเป็นเพราะการบรรยายห้อง M 212 และ M 213 มีเนื้อหาการบรรยายที่เกี่ยวข้องเฉพาะผู้เข้าร่วมสัมมนาบางกลุ่ม ดังนั้นกลุ่มคนที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว จึงได้ให้ความสนใจการบรรยายในเรื่องที่ค่อนข้างใกล้ตัว ได้แก่ ห้องM 211 ที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ



● บรรยากาศนิทรรศการ เวทีกลาง และห้องจัดงาน

วันที่สอง ในขณะที่แต่ละห้องมีการสัมมนาอยู่ ด้านซุ้มนิทรรศการได้มีเด็กนักเรียนระดับประถมศึกษา หลังไหลเข้ามาภายในงานค่อนข้างมาก เรียกได้ว่ามากจนพื้นที่การจัดงานไม่สามารถรองรับจำนวนผู้เข้าชมงานทั้งหมดได้ จึงมีเสียงบ่นจากผู้ใหญ่ที่เข้าร่วมสัมมนาว่า “เด็กนักเรียนมาทำไมกันเยอะแยะ” เพราะพื้นที่การจัดงานมีขนาดไม่ใหญ่นัก ในขณะที่จำนวนเด็กนักเรียนที่มชมนิทรรศการในวันนี้ รวมทั้งหมดประมาณ 1,000 คน ตั้งแต่ระดับประถมศึกษาปีที่ 5 - มัธยมศึกษาปีที่ 3 จากทั้งโรงเรียนวัดราชบูรณนิยมธรรม โรงเรียนแจ่มจันทร์ และโรงเรียนวัดคูบอน ซึ่งเดินทางมาถึงในเวลาไล่เลี่ยกัน คือระหว่างเวลาประมาณ 9.30-10.20 น.

ช่วงเวลาประมาณ 10.00 – 12.00 น. มีเด็กนักเรียนมารวมตัวอยู่ในส่วนจัดแสดงนิทรรศการพร้อมกันเกือบ 1,000 คน ส่งผลให้เด็กนักเรียนจำนวนมากไม่สามารถเข้าชมนิทรรศการได้อย่างทั่วถึง อีกทั้งมีการแย่งกันเล่นเกม เด็กนักเรียนจำนวนมากจึงกระจายตัวอยู่บริเวณห้องอาหาร จับกลุ่มนั่งพูดคุยกัน และรับประทานอาหารบ้าง เด็กนักเรียนจำนวนหนึ่งไม่ได้เดินขึ้นไปชมนิทรรศการที่จัดเตรียมไว้ แม้ว่าจะมีการแจกใบงานเช่นเดียวกับวันแรก แต่ในวันที่สองนั้นใบงานมีไม่เพียงพอกับจำนวนเด็ก ดังนั้นเด็กที่ไม่ได้รับใบงานจึงไม่สนใจที่จะเดินชมนิทรรศการ

ผลกระทบที่สำคัญของการมีเด็กนักเรียนจำนวนมากเข้าชมนิทรรศการในช่วงเวลาเดียวกันคือ ทำให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ไม่สามารถเข้ารับฟังการบรรยายภายในห้องแต่ได้นั่งฟังการบรรยายบริเวณหน้าห้องถูกรบกวนเนื่องจากเด็กนักเรียนที่เดินไปมาได้ส่งเสียงดังรบกวนผู้เข้าร่วมสัมมนาจนทำให้ไม่สามารถได้ยินเสียงจากโทรทัศน์ที่ถ่ายทอดมายังบริเวณหน้าห้อง ทำให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาบางส่วนลุกจากเก้าอี้และเดินออกไปจากบริเวณดังกล่าวก่อนที่การสัมมนาจะเสร็จสิ้น



ในส่วนของนิทรรศการพบว่าซุ้มนิทรรศการของศูนย์การแพทย์ฉุกเฉินที่ได้ให้บริการพื้นที่หน้ายังคงได้รับความสนใจจากเด็กนักเรียนเหมือนเช่นวันแรก เด็กนักเรียนจำนวนมากเข้าแถวรอเพื่อ

พื้นที่หน้าอย่างต่อเนื่อง ส่วนการแสดงบนเวทีมีผู้ให้ความสนใจนั่งชมอยู่บริเวณด้านหน้าเวที และยังมีเด็กนักเรียนบางส่วนได้มานั่งบริเวณเก้าอี้ที่จัดไว้หน้าเวที แต่ไม่ได้มีความสนใจกิจกรรมหน้าเวทีอย่างจริงจัง เป็นเพียงการมานั่งพักเพื่อรอให้ถึงเวลาเดินทางกลับโรงเรียนเท่านั้น ส่วนเด็กที่ไม่สามารถเข้าถึงซุ้มนิทรรศการต่างๆได้เนื่องจากมีเด็กนักเรียนเข้าชมอย่างคับคั่งก็ได้มานั่งบริเวณหน้าเวทีด้วยเช่นกัน ส่งผลให้บริเวณหน้าเวทีมีเด็กนักเรียนนั่งอยู่เป็นจำนวนมาก

● บรรยากาศห้องประชุมใหญ่และพิธีปิด ช่วงบ่าย



บรรยากาศในห้องประชุมใหญ่ในช่วงบ่ายพบว่า จำนวนผู้เข้าสัมมนาลดลงกว่าช่วงเช้าค่อนข้างมาก ผู้เข้าร่วมสัมมนาบางส่วนได้เดินทางกลับทันทีหลังจากพักรับประทานอาหารกลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้เข้าร่วมสัมมนาที่เดินทางมาจากต่างจังหวัด และบางส่วนวางแผนที่จะไปปฏิบัติภารกิจอื่น ๆ ต่อไป ทำให้บรรยากาศในห้องสัมมนาใหญ่ค่อนข้างเงียบเหงาอย่างเห็นได้ชัด จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ร่วมในพิธีปิดประมาณ 200 คน เมื่อเข้าสู่พิธีการปิดงาน ผู้ดำเนินรายการได้ประกาศเชิญชวนให้เจ้าหน้าที่ประจำชุมต่างๆ เข้าร่วมพิธีปิดในห้องประชุมใหญ่ด้วยเพื่อให้บรรยากาศมีความคึกคักมากขึ้น

ในช่วงบ่าย บริเวณส่วนแสดงนิทรรศการค่อนข้างเงียบเหงาเนื่องจากไม่มีเด็กนักเรียนที่จะเข้าชมในช่วงบ่าย ดังนั้นเจ้าหน้าที่ประจำชุมต่างๆ จึงไปร่วมเล่นเกมในชุมอื่นๆ ที่ยังมีกิจกรรมอยู่ เช่น เกมปาเป้า จนกระทั่งเวลาประมาณ 14.00 น. เจ้าหน้าที่บางชุมเริ่มทยอยเก็บอุปกรณ์กันบ้างแล้ว เวลาประมาณ 15.00 น. หลายๆ ชุมได้เก็บอุปกรณ์เสร็จเรียบร้อยแล้ว และได้เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ออกไปจากสถานที่จัดงาน



ตาราง 2-4 สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมและการมีส่วนร่วมในห้องสัมมนาย่อย

เนื้อหา	ขนาดห้อง (ที่นั่ง)	จำนวนผู้เข้าร่วม		การมีส่วนร่วม		
		ช่วงแรก ¹	ช่วงหลัง ²	ผู้ถาม	คำถาม	แสดงความ ความคิดเห็น
วันที่ 20 สิงหาคม 2552						
ห้องที่ 1 เวทีข้อเสนอ: ไปขับขีรุ่นเยาว์เพื่อถนนปลอดภัย	100	70	40	6	6	-
ห้องที่ 2 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่สู่ความปลอดภัย...มอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่นหัวใจฮีโร่	350-400	220	30	1	1	-
ห้องที่ 2 เวทีเรียนรู้: ตลาดนัดความรู้ ชุมชนต้นแบบกับเคล็ดลับความสำเร็จของ ท้องถิ่นและชุมชนในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน	350-400	190	100	1	1	-
ห้องที่ 4 เวทีเรียนรู้: ขยายข่าว เขย่าเครือข่ายคลายทุกข์บนถนน	100	120	60	2	2	-
ห้องที่ 5 เวทีเรียนรู้: บทบาทการขับเคลื่อนเมาไม่ขับ	350-400	270	200	-	-	2
วันที่ 21 สิงหาคม 2552						
ห้องที่ 1 เวทีข้อเสนอนโยบาย: พลังประชาสังคมกับถนนปลอดภัย	350-400	65	70	1	1	3
ห้องที่ 2 เวทีติดตามนโยบาย: สู่มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ	100	100	70	12	12	-
ห้องที่ 2 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ	350-400	190	80	5	2	-
ห้องที่ 4 เวทีเรียนรู้: การจัดระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ	350-400	160	60	5	2	-
ห้องที่ 5 เวทีเรียนรู้: ท้องถิ่น กับการจัดระบบรถโรงเรียน	100	40	25	-	-	-
ห้องที่ 6 เวทีเรียนรู้: การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชน	100	70	30	7	7	2

¹ ช่วงแรก เป็นการนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา เมื่อผู้บรรยายท่านแรก ได้เริ่มบรรยาย

² ช่วงหลัง เป็นการนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา เมื่อผู้บรรยายท่านสุดท้าย บรรยายเสร็จสิ้น

ผลการสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ของผู้เข้าร่วมสัมมนา

การสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ของผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ดำเนินการในวันที่ 20 สิงหาคม 2552 โดยกำหนดช่วงเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่เวลา 07.00-09.30 น. สามารถสำรวจผลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้เข้าร่วมสัมมนาได้จำนวน 406 ราย โดยผู้ตอบส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 62.6 เป็นผู้หญิงร้อยละ 37.4

ด้านหน้าที่รับผิดชอบของผู้ตอบแบบสำรวจพบว่า ร้อยละ 35.0 เป็นผู้ที่รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุโดยตรง เช่น กลุ่มงานพยาบาลทั้งหมด ผู้ปฏิบัติงานในสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต เป็นต้น รองลงมาร้อยละ 23.9 เป็นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบงานด้านอื่นๆ เช่น เจ้าหน้าที่ธุรการ เจ้าหน้าที่การเงิน งานประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด นิติกร ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน รวมทั้งนักพัฒนาเอกชน ทั้งนี้ผู้ที่มีหน้าที่ด้านวิชาการ ด้านการบริหาร และด้านนโยบายและแผน ร้อยละ 17.2, 13.1 และ 10.8 ตามลำดับ (ดูแผนภาพ 2-1)

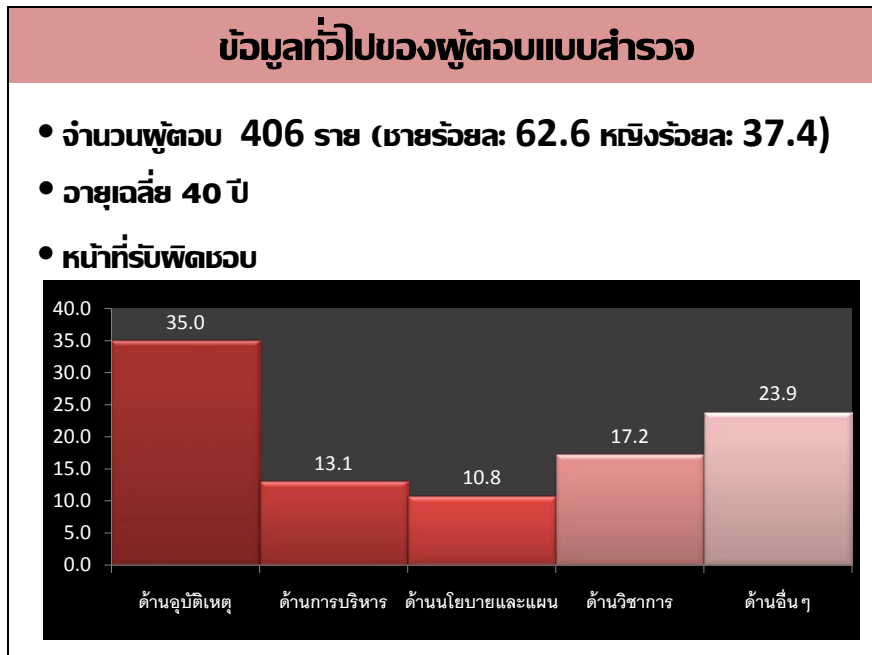
จากแผนภาพ 2-3 ผลการสำรวจด้านพฤติกรรมการขับขี่ในรอบ 3 เดือนที่ผ่านมา พบว่าผู้ตอบแบบสำรวจมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยในแต่ละลักษณะตั้งแต่ร้อยละ 3.4-43.6 ทั้งนี้พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยที่ปรากฏมากที่สุดคือ การโทรแล้วขับ ร้อยละ 43.6 รองลงมาได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 32.0 โดยมีผู้ที่มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัยใกล้เคียงกัน ร้อยละ 28.6 และร้อยละ 26.1 ตามลำดับ อย่างไรก็ตามแม้พฤติกรรมการขับขี่ในลักษณะอื่นๆจะปรากฏไม่มากนักคือ ตั้งแต่ร้อยละ 4.3 – 16.7 แต่พฤติกรรมที่ปรากฏในทุกลักษณะล้วนเป็นพฤติกรรมที่ไม่ควรปฏิบัติในขณะขับขี่ซึ่งหลายพฤติกรรมอาจส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยตรง ในขณะที่บางพฤติกรรมมีผลต่อความรุนแรงของการบาดเจ็บของร่างกายในกรณีที่ต้องประสบอุบัติเหตุ จากลักษณะพฤติกรรมที่ปรากฏเป็นที่น่าสนใจว่า แม้แต่ผู้เข้าร่วมสัมมนาซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผู้รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุโดยตรงและอีกจำนวนมากที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านอุบัติเหตุ แต่กลุ่มคนเหล่านี้ยังคงมีพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่ ซึ่งแสดงให้เห็นว่ายังไม่มีความตระหนักในเรื่องอุบัติเหตุ

เมื่อให้ผู้ตอบแบบสำรวจให้คะแนนสิ่งที่กลัวที่สุด เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย(ดูแผนภาพ 2-3) โดยกำหนดให้สิ่งที่กลัวมากที่สุดมีคะแนนเท่ากับ 4 คะแนน รองลงมาคือ 3 คะแนน 2 คะแนน และ 1 คะแนนตามลำดับ พบว่าสิ่งที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความกลัวมากที่สุดคือ อุบัติเหตุจราจร รองลงมาคือ อาชญากรรม และแก๊งค์ป้าหิน โดยผู้ตอบแบบสำรวจมีความกลัวต่อใช้หวัด 2009 น้อยที่สุด

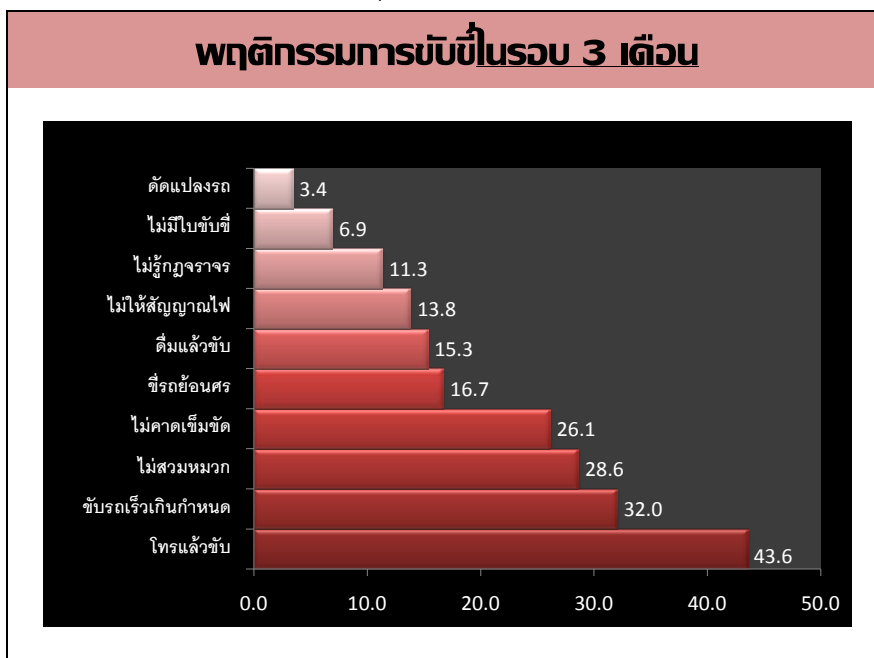
จากแผนภาพ 2-4 เมื่อจำแนกเฉพาะกลุ่มผู้รับผิดชอบงานด้านยาเสพติดกับสิ่งที่กลัวมากที่สุด พบว่าผู้รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุมีความกลัวอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด รองลงมายังคงเป็นอาชญากรรม ในขณะที่มีความกลัวต่อใช้หวัด 2009 มากกว่าแก๊งค์ป้าหิน

จากผลการสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ของผู้เข้าร่วมสัมมนาสรุปได้ว่า ผู้ตอบแบบสำรวจมีความกลัวต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากกว่าภัยด้านอาชญากรรมและภัยจากโรคติดต่อ แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าแม้จะมีความกลัวต่ออุบัติเหตุจราจรแต่ผู้ตอบแบบสำรวจจำนวนมากยังคงมีพฤติกรรมการขับขี่ไม่สอดคล้องกับความกลัวของตนเอง

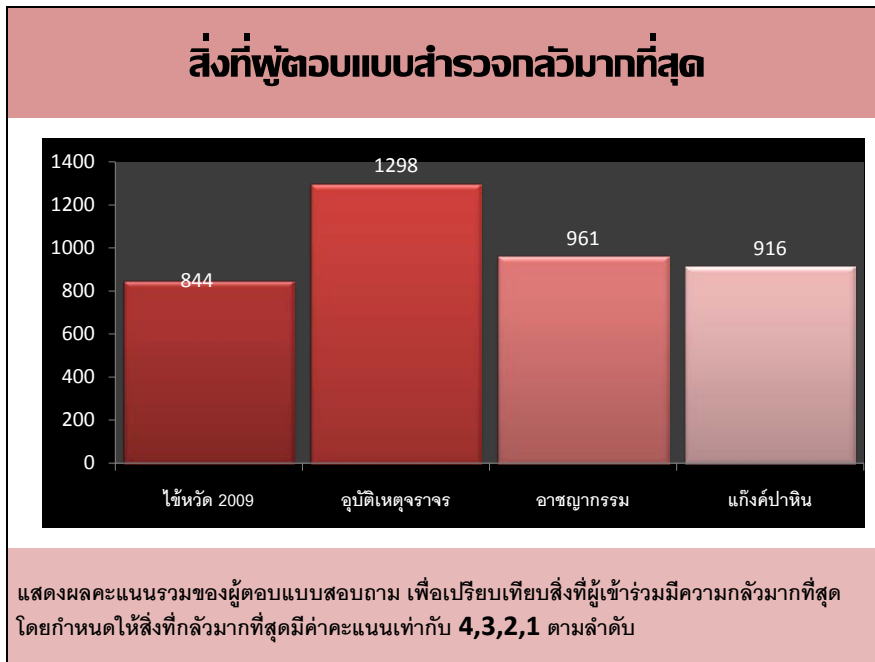
แผนภาพ 2-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสำรวจ



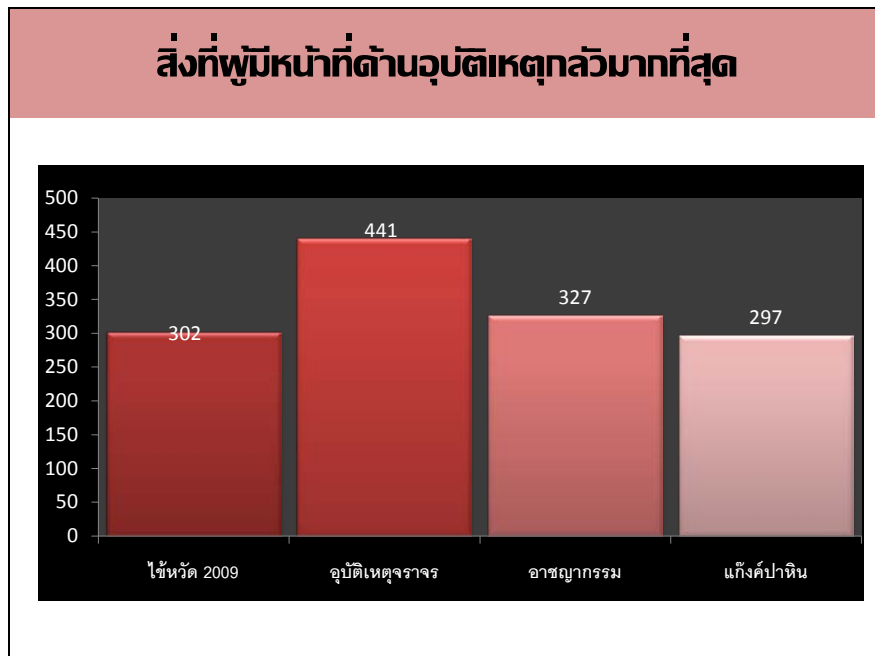
แผนภาพ 2-2 พฤติกรรมการขับขี่ในรอบ 3 เดือน



แผนภาพ 2-3 สิ่งที่ผู้ตอบแบบสำรวจกลัวมากที่สุด



แผนภาพ 2-4 สิ่งที่มีหน้าที่ด้านอุบัติเหตุกลัวมากที่สุด



บทที่ 3

การประเมินผลความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนาและผู้ชมนิทรรศการ

การประเมินผลความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนาในส่วนนี้ เป็นการประเมินความสนใจ ความคาดหวัง ในหัวข้อสัมมนาก่อนที่จะเข้ารับฟัง และความพึงพอใจหลังการฟังบรรยาย ทั้งในห้องประชุมใหญ่และห้องประชุมย่อย ตลอดทั้ง 2 วัน รวมถึงผู้เข้าชมนิทรรศการ ดูการแสดงในเวทีกลางและการมีส่วนร่วมทำกิจกรรม ในทุกกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งสามารถแบ่งหัวข้อการประเมินเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1. การประเมินความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อบรรยาย
2. ความคิดเห็นและความพึงพอใจต่อการเข้าชมนิทรรศการของกลุ่มเยาวชน และกลุ่มประชาชนทั่วไป

สามารถสรุปผลการประเมินความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา และผู้เข้าชมนิทรรศการได้ดังนี้

1.การประเมินความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อบรรยาย

วันที่ 20 สิงหาคม 2552

ในช่วงเช้าของวันที่ 20 สิงหาคม 2552 เป็นการบรรยายในห้องสัมมนาห้องใหญ่ โดยจัดแบ่งเป็น 5 หัวข้อ การประเมินผลในส่วนนี้ เป็นการประเมินจากแบบสอบถามชนิดตอบเอง ส่วนช่วงบ่ายของวันเดียวกัน แบ่งประเด็นการสัมมนาออกเป็น 5 ห้องย่อย โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาสามารถเลือกเข้ารับฟังหัวข้อต่างๆได้ตามความสนใจ ทั้งนี้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็น และประเมินความคาดหวังทั้งก่อน และหลังเข้ารับฟังการบรรยาย ในแต่ละหัวข้อ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

● ห้องประชุมใหญ่ (Grand Hall)

การประเมินผลในส่วนนี้ เป็นการประเมินจากแบบสอบถามรวม 202 ชุด ซึ่งผลการประเมินระดับความคาดหวังและความพึงพอใจที่มีต่อสาระความรู้ที่นำเสนอในแต่ละหัวข้อบรรยาย พบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความคาดหวังต่อเนื้อหาสาระก่อนเข้าฟังการบรรยายในห้องประชุมใหญ่ของวันแรก อยู่ในระดับปานกลางทุกหัวข้อ โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวัง ตั้งแต่ 2.69-2.89 หลังรับฟังการบรรยายพบว่า มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจในทุกหัวข้อบรรยายเพิ่มสูงขึ้น โดยมีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 3.13 - 3.32 ซึ่งระดับคะแนนดังกล่าว ยังคงอยู่ในระดับปานกลาง (รายละเอียดตามตาราง 3-1)

ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมฟังการบรรยายในห้องดังกล่าว ได้แสดงความคิดเห็นต่อหัวข้อพิธีเปิดงานและหัวข้อการบรรยายในห้องนี้อย่างหลากหลาย เหตุผลสำคัญที่เข้าร่วมรับฟังในห้องประชุมใหญ่นี้ คือ **ต้องการเข้าร่วมในพิธี**

เปิดงาน เนื่องจากการเปิดงาน นายกรัฐมนตรีให้เกียรติมาเปิดงานด้วยตนเอง ดังนั้น จึงมีผู้สนใจอยากเข้าร่วมพิธีเปิดมาก เพื่อที่จะได้รับทราบนโยบาย อันจะเป็นทิศทางการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอย่างจริงจัง เพื่อที่จะนำไปสานต่อการทำงานให้มีความเหมาะสมในระดับพื้นที่ รวมทั้งหัวข้อการบรรยาย ที่มีภารกิจกล่าวถึงมากที่สุด คือ ภาพยนตร์สั้น เรื่องทางโค้ง ที่สร้างความประทับใจให้กับผู้เข้าร่วมสัมมนาได้มาก

ตาราง 3-1 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยายในห้องประชุมใหญ่ วันที่ 20 สิงหาคม 2552

N=202

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การแปลผล	หลังรับฟังการบรรยาย		การแปลผล
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	
1	วีดิทัศน์ สถานการณ์และทิศทางประเทศ	2.69	0.808	ปานกลาง	3.16	0.705	ปานกลาง
2	พิธีเปิดงาน โดย นายกรัฐมนตรี	2.89	0.809	ปานกลาง	3.32	0.643	ปานกลาง
3	มอบรางวัล ใบประกาศเชิดชูเกียรติผู้สนับสนุนการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร	2.73	0.795	ปานกลาง	3.13	0.693	ปานกลาง
4	ปาฐกถา ทิศทางนโยบายการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจร	2.87	0.875	ปานกลาง	3.18	0.654	ปานกลาง
5	ผู้นำกับการเปลี่ยนแปลงเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	2.88	0.786	ปานกลาง	3.24	0.704	ปานกลาง

● ห้องสัมมนาย่อยที่ 1 เวทีข้อเสนอ: ใบขับขี่รุ่นเยาว์เพื่อถนนปลอดภัย

ผู้ตอบแบบสอบถามในห้องสัมมนาย่อยเรื่อง เวทีข้อเสนอ: ใบขับขี่รุ่นเยาว์เพื่อถนนปลอดภัย วันที่ 20 สิงหาคม 2552 มีจำนวนทั้งสิ้น 33 ราย ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถาม ได้ประเมินความคาดหวังของตนในเนื้อหาสาระก่อนเข้ารับฟังการบรรยายในห้องนี้ อยู่ในระดับน้อยทุกหัวข้อ โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังก่อนรับฟังเนื้อหาการบรรยายระหว่าง 2.15-2.26 (ผู้เข้าร่วมสัมมนาคาดหวังไม่สูงนักที่จะได้รับความรู้ในแต่ละหัวข้อ) แต่เมื่อได้รับฟังเนื้อหาสาระการบรรยายแล้วพบว่า มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจในทุกหัวข้อเพิ่มสูงขึ้น ตั้งแต่ 3.13 - 3.32 อย่างไรก็ตาม แม้จะมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเพิ่มสูงขึ้นทุกหัวข้อ แต่ความพึงพอใจดังกล่าว ก็ยังอยู่ในระดับปานกลางเท่านั้น (รายละเอียดในตาราง 3-2)

ผู้เข้าร่วมสัมมนาในห้องนี้มีหลายกลุ่ม ทั้งกลุ่มผู้มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบการจัดการศึกษาระดับชั้นพื้นฐานในระดับพื้นที่ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับเด็กและเยาวชนโดยตรง รวมทั้งกลุ่มผู้ที่มีความสนใจและทำงานในกลุ่มเป้าหมายเด็กและเยาวชน ซึ่งอยากเห็นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เป็นรูปธรรม พร้อมทั้งอยากเห็นการสร้างความรู้ให้กับเด็กและเยาวชนอย่างจริงจังในเรื่องการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ นอกจากนั้น ผู้เข้าร่วมสัมมนาบางท่าน ยังให้ข้อเสนอแนะต่อหัวข้อการนำเสนอว่า การจับ/ ปรับ อย่างเข้มงวดโดยตำรวจนั้น อาจไม่ใช่ว่า

แก้ปัญหาที่ได้ผลตลอดไป ดังนั้น กรมการขนส่ง จึงเป็นผู้มีบทบาทสำคัญ แต่ยังคงเห็นว่าปัจจุบัน กรมการขนส่งยังมีบทบาทน้อยมากสำหรับการรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการประสบอุบัติเหตุ

ตาราง 3-2 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีข้อเสนอ: โบบซ์วีรุ่นเยาว์
เพื่อถนอมปลอดภัย วันที่ 20 สิงหาคม 2552

N= 33

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การ แปลผล	หลังรับฟังการบรรยาย		การ แปลผล
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
1	บทบาทของกรมการขนส่งทางบกในการกำกับดูแลด้านคุณภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์/ แผนการสนับสนุนด้านการประกันคุณภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านระบบโบบซ์วีที่พึงประสงค์ทั้งระยะสั้นและระยะยาว	2.21	0.781	น้อย	2.87	0.763	ปานกลาง
2	ผลการศึกษาด้านการอบรมทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่: กรณีศึกษาโรงเรียนฝึกสอนการขับขี่รถจักรยานยนต์	2.24	0.902	น้อย	3.23	0.805	ปานกลาง
3	ผลการศึกษาค้นคว้าและการปรับปรุงกระบวนการโบบซ์วีรถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-20 ปี: กรณีศึกษา สถาบันการศึกษาจังหวัดพิษณุโลก	2.15	0.834	น้อย	3.30	0.750	ปานกลาง
4	สถิติการจับกุมผู้ขับขี่ที่ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบัน /มาตรการกำกับดูแลที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต	2.26	0.855	น้อย	2.86	0.743	ปานกลาง

● **ห้องสัมมนาย่อยที่ 2 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่สู่ความปลอดภัย...มอเตอร์ไซค์กับ วัยรุ่น**

ผู้ตอบแบบสอบถามในห้องสัมมนาย่อย ในประเด็นสาระความรู้เรื่อง มิติใหม่สู่ความปลอดภัย... มอเตอร์ไซค์กับ วัยรุ่น มีจำนวน 53 ราย โดยผู้ตอบแบบสอบถาม ประเมินความคาดหวังก่อนเข้ารับฟังการบรรยายในห้องนี้ อยู่ในระดับน้อยทุกหัวข้อ โดยมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังอยู่ระหว่าง 2.32-2.50 หลังรับฟังการบรรยาย มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจในทุกหัวข้อเพิ่มสูงขึ้น โดยมีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.91-3.38 แต่ยังคงมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง (รายละเอียดในตามตาราง 3-3)

ผู้เข้ารับฟังการบรรยายในห้องนี้มีหลากหลายกลุ่ม ทั้งเจ้าหน้าที่จากป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ครูอาจารย์ ผู้ดูแลเยาวชนทั้งในโรงเรียนและในมหาวิทยาลัย นักศึกษาที่ต้องการทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อบรรยายนี้ มีทั้งผู้ที่สนใจและอยากเห็นเด็ก ๆ แสดงความสามารถ แม้แต่ผู้ทำงานในองค์กร

ปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ต้องการทราบถึงความคิดของวัยรุ่น เพื่อที่จะได้นำไปจัดทำแผนงานที่เกี่ยวข้องกับเด็กเยาวชนในพื้นที่ โดยได้กล่าวไว้อย่างน่าสนใจว่า

“... อยากจะรับรู้ความคิดของวัยรุ่น และจะไปทำแผนการจัดการและกิจกรรมให้กับเยาวชนในท้องถิ่นของผม รวมถึงเสนอต่อผู้นำชุมชนท้องถิ่น ผมอยากรับรู้ความคิดของเด็กวัยรุ่นว่าเด็กคิดอะไร อยากทำอะไร ซึ่งเด็กวัยรุ่นทำอะไรได้มากกว่าที่เราคิด แต่การบรรยายครั้งนี้ก็ไม่มีโครงสร้างการอบรมเด็กที่ชัดเจนนัก”(อปพร., องค์การบริหารส่วนตำบล)

ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมสัมมนาในท้องถิ่นส่วนใหญ่มีความเห็นสอดคล้องกันว่า ปัจจุบันวัยรุ่นใช้รถมอเตอร์ไซด์เป็นจำนวนมากและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้น มักเกิดจากมอเตอร์ไซด์ ดังนั้นการส่งเสริมและกระตุ้นให้เด็กและเยาวชนมีจิตสำนึกรับผิดชอบต่อพฤติกรรมของตนเองในการขับขี่ที่ปลอดภัย จะเป็นการลดปัญหาอุบัติเหตุไปได้มาก นอกจากนี้ยังเห็นว่า ทุกหัวข้อในห้วงบรรยายสามารถเสริมความรู้ความเข้าใจให้กับตนเองได้

ตาราง 3-3 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้: มิติใหม่สู่ความปลอดภัย...

มอเตอร์ไซด์กับวัยรุ่น วันที่ 20 สิงหาคม 2552

N=53

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การเปลี่ยนแปลง	หลังรับฟังการบรรยาย		การเปลี่ยนแปลง
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	
1	ข่าวพลเมือง	2.36	0.922	น้อย	2.91	0.839	ปานกลาง
2	รายการ วาไรตี้ “มิติใหม่ สู่ความปลอดภัย มอเตอร์ไซด์ กับ วัยรุ่น”	2.34	0.898	น้อย	3.33	0.634	ปานกลาง
3	การแสดง Role Play “มอเตอร์ไซด์บรลีย์ จักร กับ การป้องกันแก้ไขปัญหา”	2.44	0.929	น้อย	3.27	0.688	ปานกลาง
4	การนำเสนอของ Super Hero ชมรมเด็กไทยปลอดภัย (นวัตกรรมเชิงป้องกันกลุ่มก่อนขับขี่เสี่ยง)	2.46	0.930	น้อย	3.38	0.650	ปานกลาง
5	การนำเสนอของ Super Hero ผู้นำความปลอดภัยวัยรุ่น จ.ฉะเชิงเทรา (นวัตกรรมเชิงป้องกันและแก้ไขกลุ่มขับขี่เสี่ยง : เด็กแวนต์)	2.50	1.019	ปานกลาง	3.27	0.688	ปานกลาง
6	การนำเสนอของ Super Hero กลุ่มผู้นำวัยโจ๋ จ.สกลนคร (นวัตกรรมเชิงป้องกันและนำกลับในกลุ่มเสี่ยงที่โดนตำรวจจับ)	2.35	0.934	น้อย	3.27	0.660	ปานกลาง
7	สรุปประเด็นเชิงวิชาการ (Research and Learning)	2.32	0.844	น้อย	3.25	0.630	ปานกลาง

● ห้องสัมมนาย่อยที่ 3 เวทีเรียนรู้: (ตลาดนัดความรู้): ชุมชนต้นแบบ กับ เคล็ดลับความสำเร็จของท้องถิ่นและชุมชนในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

ผู้ตอบแบบสอบถามในห้องสัมมนาย่อยเรื่อง เวทีเรียนรู้ : (ตลาดนัดความรู้): ชุมชนต้นแบบ กับ เคล็ดลับความสำเร็จของท้องถิ่นและชุมชนในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนวันที่ 20 สิงหาคม 2552 มีจำนวนทั้งสิ้น 74 ราย โดยมีคะแนนเฉลี่ยก่อนรับฟังเนื้อหาสาระการบรรยาย อยู่ในระดับน้อยทุกหัวข้อ คือมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 2.29-2.41 เมื่อได้ฟังเนื้อหาสาระในท้องบรรยายแล้วพบว่า มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจในทุกหัวข้อเพิ่มสูงขึ้น โดยมีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.86-3.09 แต่ความพึงพอใจภายหลังการรับฟังการบรรยายดังกล่าว ก็ยังอยู่ในระดับปานกลาง (รายละเอียดตามตาราง 3-4)

ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมฟังการบรรยายในห้องดังกล่าว ได้ให้เหตุผลของการเลือกเข้าฟังในห้องนี้ว่า ต้องการทราบรูปแบบการจัดการของท้องถิ่น ชุมชน ที่ประสบผลสำเร็จ เพื่อนำไปประยุกต์ ปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดตนเอง โดยเฉพาะการนำไปปรับใช้กับชุมชน อีกทั้งยังต้องการเรียนรู้จากผู้มีประสบการณ์ตรง โดยมองว่าการขับเคลื่อนในเรื่องการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ต้องดำเนินไปพร้อมกันทั้งในระดับพื้นที่และระดับนโยบาย ซึ่งการมีส่วนร่วมของประชาชนจะเป็นสิ่งสำคัญในการทำให้ชุมชนสามารถดำเนินการได้ประสบผลสำเร็จ

ตาราง 3-4 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้: (ตลาดนัดความรู้): ชุมชนต้นแบบ กับเคล็ดลับความสำเร็จของท้องถิ่นและชุมชนในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน วันที่ 20 สิงหาคม 2552

N=74

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การ แปลผล	หลังรับฟังการบรรยาย		การ แปลผล
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
1	การแสดงชุด "พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย"	2.30	0.787	น้อย	2.98	0.635	ปานกลาง
2	เครือข่ายชุมชนสู่เครือข่ายโรงงาน เทศบาล กุดน้ำใส จ.ขอนแก่น	2.38	0.793	น้อย	3.09	0.635	ปานกลาง
3	พลังรักจากแม่เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุถนนปลอดภัย องค์การสตรีสุขทัย	2.25	0.765	น้อย	2.88	0.727	ปานกลาง
4	ก้าวผ่านวิกฤติชุมชนเมือง ด้วยผู้นำเข้มแข็ง และพลังความสามัคคี ชุมชนปทุมวิลเลจ จ.ปทุมธานี	2.41	0.831	น้อย	3.12	0.646	ปานกลาง
5	ภูมิปัญญาชาวบ้านในการแก้ปัญหา ชุมชนบ้านน้ำดวน จ.พิษณุโลก	2.29	0.730	น้อย	3.12	0.623	ปานกลาง
6	ธรรมะสูถนนปลอดภัย วัดสวนร่มบารมี อ.พรหมพิราม จ.พิษณุโลก	2.35	0.711	น้อย	3.09	0.610	ปานกลาง
7	ศูนย์เรียนรู้ผู้สูถนนปลอดภัย ชุมชนบ้านดอนมัน จ.มหาสารคาม	2.32	0.762	น้อย	3.06	0.639	ปานกลาง
8	หลักสูตรการเรียนรู้เพื่อก้าวอย่างปลอดภัย ร.ร.เทศบาล 4 (บ้านเชียงราย) จ.ลำปาง	2.32	0.778	น้อย	2.86	0.753	ปานกลาง

● ห้องสัมมนาย่อยที่ 4 ขยายข่าว เขย่าเครือข่าย คลายทุกข์บนถนน

ผู้ตอบแบบสอบถามในห้องสัมมนาย่อยเรื่อง ขยายข่าว เขย่าเครือข่าย คลายทุกข์บนถนน มีจำนวนทั้งสิ้น 48 ราย โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาคาดหวังจะได้รับความรู้แต่ละหัวข้อในระดับน้อย คือมีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.09-2.17 หลังรับฟังเนื้อหาสาระการบรรยายพบว่า มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจในทุกหัวข้ออยู่ในระดับปานกลาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 3.00-3.22 (รายละเอียดตามตาราง 3-5)

สำหรับกลุ่มผู้เข้าฟังในห้องนี้ ส่วนใหญ่เป็นผู้ปฏิบัติงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเหตุผลสำคัญของการเลือกเข้าฟังการบรรยายในห้องนี้ เนื่องจากต้องการทราบวิธีการรวบรวมข้อมูลและวิธีการแก้ปัญหาในพื้นที่ต่างๆที่มีบริบทแตกต่างกันไป ทั้งนี้ยังมีความเห็นว่าหน่วยงาน อปท.ทุกแห่งมีการจัดเก็บข้อมูลอยู่แล้ว รวมทั้งมีศักยภาพที่จะดำเนินการเก็บข้อมูล แต่ที่ผ่านมายังดำเนินการได้ไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ การเข้ารับฟังการบรรยายในห้องนี้ จึงเป็นการเสริมความรู้ เพิ่มเติมเทคนิคและวิธีการที่แต่ละแห่งยังขาด ด้วยการเรียนรู้บทเรียนจาก 4 พื้นที่ที่มีระบบการจัดการข้อมูลที่ค่อนข้างสมบูรณ์บนพื้นฐานการมีส่วนร่วม แม้ว่าแต่ละพื้นที่จะมีข้อจำกัดในการดำเนินการบ้าง แต่การถ่ายทอดประสบการณ์ การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในห้องนี้จะช่วยให้เกิดการต่อยอดทางความคิดที่สามารถนำไปสู่การการปฏิบัติที่ดีได้

ตาราง 3-5 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย ขยายข่าว เขย่าเครือข่าย คลายทุกข์บนถนน

วันที่ 20 สิงหาคม 2552

N=48

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การ แปลงผล	หลังรับฟังการบรรยาย		การ แปลงผล
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
1	การดำเนินงานใช้ข้อมูลและนำไปสู่การ แก้ไขปัญหาโดยรวมกับท้องถิ่น ในจังหวัด ภูเก็ต	2.15	0.625	น้อย	3.00	0.471	ปานกลาง
2	การดำเนินงานใช้ข้อมูลและนำไปสู่ การ แก้ไขปัญหาโดยรวมกับท้องถิ่นในจังหวัด อุตรธานี	2.09	0.686	น้อย	3.17	0.437	ปานกลาง
3	การดำเนินงานใช้ข้อมูลและนำไปสู่การ แก้ไขปัญหา โดยร่วมกับท้องถิ่นในจังหวัด เพชรบุรี	2.09	0.620	น้อย	3.22	0.593	ปานกลาง
4	การดำเนินงานใช้ข้อมูลและนำไปสู่การ แก้ไขปัญหาโดยรวมกับท้องถิ่น ในจังหวัด ขอนแก่น	2.17	0.709	น้อย	3.04	0.520	ปานกลาง

● ห้องสัมมนาย่อยที่ 5 เวทีเรียนรู้: บทเรียนการขับเคลื่อนเมาไม่ขับ

จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามเพื่อประเมินความคาดหวังและความพึงพอใจต่อสาระความรู้จากห้องสัมมนา เวทีเรียนรู้: บทเรียนการขับเคลื่อนเมาไม่ขับ มีจำนวนทั้งสิ้น 92 ราย โดยก่อนรับฟังการบรรยาย มีความคาดหวังในระดับน้อย มีคะแนนเฉลี่ยระหว่าง 2.13-2.31 หลังรับฟังเนื้อหาสาระการบรรยายแล้ว มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ระหว่าง 3.01-3.08 (รายละเอียดตามตาราง 3-6)

จากการสังเกต พบว่าผู้เข้าร่วมรับฟังการบรรยายในห้องนี้ ส่วนใหญ่เป็นผู้ถูกคุมประพฤติ ในฐานะความผิดเมาแล้วขับ ที่ถูกกำหนดให้มาฟังรับฟังการสัมมนาซึ่งนับเป็นกิจกรรมการบำเพ็ญประโยชน์ด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ ก็ยังมีเจ้าหน้าที่พยาบาล สอจร. อสม. และผู้สนใจที่ต้องการเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ทิศทางการบังคับใช้กฎหมายต่อไป สำหรับกลุ่มผู้ถูกคุมประพฤติที่ตอบแบบสอบถามนั้น ส่วนใหญ่กล่าวว่า ได้รับความรู้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นความรู้เหล่านี้จะเป็นประโยชน์ทั้งแก่ตนเองและการบอกเล่าให้กับบุคคลใกล้ชิดได้รับรู้ อีกทั้งยังมีข้อเสนอแนะให้มีการประชาสัมพันธ์เรื่องนี้ในวงกว้าง เพื่อให้สร้างกระแสความสนใจให้กับสังคมภายนอก ทั้งนี้เพราะการสัมมนาครั้งนี้ยังเป็นกลุ่มเฉพาะและผู้เข้าร่วมยังมีเป็นวงที่แคบ นอกจากนี้ผู้เข้าร่วมสัมมนาบางส่วนได้เสนอแนะให้มีการแทรกกิจกรรมการเรียนรู้เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ในห้องสัมมนา

ตาราง 3-6 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้: บทเรียนการขับเคลื่อนเมาไม่ขับ วันที่ 20 สิงหาคม 2552

N=92

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การ แปลผล	หลังรับฟังการบรรยาย		การ แปลผล
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
1	ย้อนรอยการขับเคลื่อนขบวนการเมาไม่ขับ/ ทิศทาง/ อุปสรรค	2.16	0.620	น้อย	3.08	0.588	ปานกลาง
2	ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเมาไม่ ขับ/ กรณีตัวอย่าง/ การฟ้องร้อง	2.20	0.786	น้อย	3.01	0.612	ปานกลาง
3	บทบาทของตุลาการต่อปัญหาอุบัติเหตุ จราจรเมาแล้วขับ/ มาตรการลงโทษ/ กฎหมายเมาไม่ขับในต่างประเทศ	2.31	0.835	น้อย	3.07	0.671	ปานกลาง
4	ทิศทางมาตรการคุมประพฤติผู้ถูกจับในคดี เมาขับในอนาคต	2.24	0.826	น้อย	3.07	0.682	ปานกลาง
5	มุมมองของคนวงการบันเทิงที่ตกเป็น ผู้ต้องหาในคดีเมาแล้วขับ	2.13	0.782	น้อย	3.01	0.731	ปานกลาง
6	บทบาทกั๊กเบอร์ด์หนึ่งของประเทศกับ ภารกิจช่วยคนเมาบนท้องถนน	2.22	0.813	น้อย	3.02	0.668	ปานกลาง

วันที่ 21 สิงหาคม 2552

ในช่วงเช้าของ วันที่ 21 สิงหาคม 2552 มีการแบ่งการสัมมนาออกเป็นห้องย่อย จำนวน 6 ห้อง และช่วงบ่าย จะเป็นการบรรยายรวมในห้องประชุมใหญ่ และมีพิธีปิดงานสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร อย่างเป็นทางการ ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นและประเมินความคาดหวัง และความพึงพอใจต่อการบรรยายในหัวข้อต่างๆ ดังนี้

● ห้องสัมมนาย่อยที่ 1 เวทีข้อเสนอนโยบาย: พลังประชาสังคม กับถนนปลอดภัย

ผู้ตอบแบบสอบถามในห้องสัมมนาย่อย เวทีข้อเสนอนโยบาย: พลังประชาสังคม กับถนนปลอดภัย วันที่ 21 สิงหาคม 2552 มีจำนวนทั้งสิ้น 56 ราย โดยได้ประเมินความคาดหวังของตนในเนื้อหาสาระก่อนเข้ารับฟังการบรรยาย อยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 2.51-2.93 ส่วนภายหลังการรับฟังเนื้อหาสาระ มีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.96-3.21 (รายละเอียดตามตาราง 3-7)

ผู้เข้าร่วมฟังการบรรยายในห้องนี้ มีทั้งกลุ่มผู้ที่ทำงานอยู่ในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและในส่วนของภาคประชาชน ทั้งนี้ ผู้เข้าฟังสัมมนาได้ให้ความคิดเห็นถึงเหตุผลในการเลือกเข้ารับฟังห้องนี้ เนื่องจากเห็นว่าน่าจะนำความรู้ หรือการนำตัวอย่างการดำเนินงานของระดับพื้นที่ตัวอย่าง ไปปรับประยุกต์ใช้กับการทำงานในชุมชนของตนเองได้ การเข้ารับฟังในห้องนี้ ทำให้ได้เห็นรูปแบบการทำงานอย่างมีส่วนร่วมทุกภาคส่วนเช่น อบต. อบป. ภาคประชาชน ชุมชน สาธารณสุข ฯลฯ เพื่อที่จะเป็นแนวทางการประสานความร่วมมือในพื้นที่ของตนเองต่อไป ทั้งนี้เพราะปัจจุบัน ในชนบทมีการก่อสร้างถนนหนทางมากขึ้น และชาวบ้านก็มีวิถีการดำเนินชีวิตที่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนมากขึ้นด้วย ดังนั้น ชุมชนจึงเป็นหน่วยย่อยที่สุดที่ควรจะมีบทบาทในการดูแลป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อีกทั้งยังเห็นว่า พลังการมีส่วนร่วมของประชาชน ในการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหาจะสามารถทำให้การแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จและเกิดความยั่งยืน

นอกจากนี้ยังมีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่า การดำเนินรายการภายในห้องสัมมนายังไม่ค่อยน่าสนใจมากนัก ดังนั้นจึงควรจัดให้มีกิจกรรมแทรกกระหว่างการบรรยายด้วย รวมทั้งควรมีเอกสารประกอบแจกให้กับผู้เข้ารับฟังด้วย เนื่องจากการนำเสนอบทเรียนในพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จนั้น ผู้รับฟังมักจะมุ่งหวังที่จะนำไปเป็นแนวทางเพื่อการบริหารจัดการในพื้นที่ ดังนั้น เอกสารจะเป็นเครื่องมือหนึ่งในการเตือนความจำ เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางที่สามารถหยิบขึ้นมาใช้ได้เมื่อต้องการ

ตาราง 3-7 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีข้อเสนอนโยบาย:

พลังประชาสังคม กับถนนปลอดภัย วันที่ 21 สิงหาคม 2552

N= 56

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การแปลผล	หลังรับฟังการบรรยาย		การแปลผล
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	
1	VTR นำเสนอ โครงการด้านความปลอดภัยสาธารณะ และวีดิทัศน์แนะนำสภาวิศวกร	2.51	0.960	ปานกลาง	2.96	0.706	ปานกลาง
2	พิธีมอบรางวัลพื้นที่ผลงานดีเด่นด้านความปลอดภัยทางถนน	2.61	0.824	ปานกลาง	2.98	0.765	ปานกลาง
3	การนำเสนอผลการดำเนินงานของพื้นที่ / การมีส่วนร่วมภาคประชาชน กับการสร้างความปลอดภัยทางถนน/ บทบาทขององค์กรที่เกี่ยวข้อง	2.93	0.759	ปานกลาง	3.21	0.706	ปานกลาง
4	แสดงความคิดเห็น/ สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการอภิปราย	2.78	0.712	ปานกลาง	3.20	0.616	ปานกลาง

● ห้องสัมมนาย่อย ที่ 2 เวทีติดตามนโยบาย: สู่มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ

ในห้องสัมมนาย่อย เวทีติดตามนโยบาย: สู่มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ มีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 70 ราย โดยผู้เข้าร่วมฟังการบรรยาย ได้ประเมินความคาดหวังก่อนเข้ารับฟัง ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.51-2.70 ยกเว้นหัวข้อเรื่อง ข้อเสนอจากการศึกษาวิจัยของสถาบัน TDRi ต่อการแก้ไขปัญหา ผู้เข้าร่วมสัมมนาคาดหวังในหัวข้อนี้น้อยมาก (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.45 เท่านั้น) หลังรับฟังเนื้อหาสาระการบรรยายแล้ว ผู้สัมมนามีความพึงพอใจทุกหัวข้อในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 3.06-3.13 โดยเฉพาะหัวข้อ ข้อเสนอจากการศึกษาวิจัยของสถาบัน TDRi ต่อการแก้ไขปัญหา มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจเพิ่มสูงกว่าหัวข้ออื่น เป็น 3.03 แต่ก็ยังอยู่ในระดับปานกลาง (รายละเอียดตามตาราง 3-8)

ผู้เข้าร่วมฟังการบรรยายในห้องดังกล่าว มีหลายกลุ่ม ส่วนหนึ่งเลือกเข้ารับฟังห้องนี้เพราะ เห็นว่าเป็นเรื่องใกล้ตัว เพราะใช้บริการรถโดยสารสาธารณะอยู่เป็นประจำ ปัญหาหนึ่งที่พบเจอได้บ่อยครั้งคือ ค่าบริการและการให้บริการไม่มีความสอดคล้องกัน เช่น การบรรจุจำนวนคนมากเกินกว่าอัตราที่นั่งที่รับได้ จึงอยากเห็นแนวทางการพัฒนาระบบการบริการมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะในเมืองไทย เพราะเห็นว่าปัจจุบัน มีมาตรฐานในระดับไม่สูงนัก รวมถึงสิทธิที่พึงได้ ในฐานะผู้รับบริการ

อีกส่วนหนึ่งที่เข้ารับฟัง เป็นกลุ่มคนที่ทำงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ หรือบุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการให้บริการรถสาธารณะ ซึ่งคาดหวังที่จะนำความรู้เกี่ยวกับเรื่องมาตรฐานการคุ้มครองผู้ใช้รถ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องไปใช้ประโยชน์ในการทำงาน เพราะเห็นว่าหัวข้อการบรรยายในห้องนี้มีลักษณะเป็นนโยบาย ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการทำงาน

ตาราง 3-8 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีติดตามนโยบาย:

สู่มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ วันที่ 21 สิงหาคม 2552

N= 70

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การ แปลผล	หลังรับฟังการบรรยาย		การ แปลผล
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
1	ปัญหาอุบัติเหตุจากบริการรถโดยสารสาธารณะ/ แนวทางการพัฒนามาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ	2.51	0.775	ปานกลาง	3.10	0.640	ปานกลาง
2	ตัวอย่างกรณีอุบัติเหตุ/ กระบวนการเยียวยาความเสียหายให้กับผู้ประสบภัยจากส่วนงานต่างๆ จากประสบการณ์การทำงานของมูลนิธิฯ	2.57	0.848	ปานกลาง	3.06	0.662	ปานกลาง
3	สรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ/ ผลกระทบและข้อเสนอต่อการแก้ไขปัญหาหลังจากที่ได้ศึกษาวิจัย	2.70	0.773	ปานกลาง	3.07	0.555	ปานกลาง
4	ข้อเสนอจากการศึกษาวิจัยของสถาบัน TDRi ต่อการแก้ปัญหา	2.45	0.909	น้อย	3.09	0.617	ปานกลาง
5	ข้อเสนอนโยบายของกรมขนส่งทางบกต่อการดำเนินการแก้ไขปัญหารถโดยสารสาธารณะ	2.66	0.874	ปานกลาง	3.06	0.644	ปานกลาง
6	ข้อเสนอและตัวอย่างรูปแบบการดำเนินการของผู้ประกอบการต่อการดำเนินการแก้ไขปัญหาจรรยาจรโดยสารสาธารณะ	2.60	0.813	ปานกลาง	3.13	0.621	ปานกลาง

● **ห้องสัมมนาย่อยที่ 3 เวทีเรียนรู้ มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ**

ผู้ตอบแบบสอบถามในห้องสัมมนา เวทีเรียนรู้ มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ มีจำนวนทั้งสิ้น 44 ราย ผู้ตอบแบบสอบถามคาดหวังในเนื้อหาสาระก่อนเข้ารับฟังการบรรยายในระดับน้อยถึงปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.31-2.63 หลังรับฟังเนื้อหาสาระในห้องบรรยาย มีความพึงพอใจระดับปานกลาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจตั้งแต่ 2.84-3.26 ที่น่าสนใจคือหัวข้อที่มีระดับความพึงพอใจสูงขึ้นมากว่าหัวข้ออื่นๆ จากความคาดหวังก่อนรับฟังเนื้อหาสาระการบรรยาย คือ พิธีแจกรางวัลการลดอุบัติเหตุดีเด่น สตช. ปี2552 กลไกการทำงานของระบบ Red Light Camera/ ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประสบความสำเร็จ Best Practices 1-ครอบคลุมพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง การวิจัยเรื่องปัญหาการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และการวิจัยเรื่องการบังคับใช้กฎหมายต่อayangรถยนต์เสื่อมสภาพ (รายละเอียดตามตาราง 3-9)

ผู้เข้าร่วมฟังการบรรยายในห้องนี้ได้แสดงความคิดเห็นถึงเหตุผลในการเลือกเข้ารับฟังห้องนี้ ส่วนใหญ่เป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่รวบรวมสถิติข้อมูล ซึ่งต้องส่ง

รายงานให้กับหลายหน่วยงานและผู้บังคับบัญชา รวมถึงผู้ปฏิบัติงานจราจร และหนึ่งในเหตุผลในการเลือกเข้าฟังสัมมนาห้องนี้คือ การที่ได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชา เพราะเห็นว่าหัวข้อการบรรยาย ตรงกับงานที่ต้องดูแลรับผิดชอบ

ในฐานะที่กลุ่มผู้เข้าฟังเป็นเจ้าของที่ตำรวจเป็นส่วนใหญ่ ผู้เข้าฟังมีความคิดเห็นที่เกี่ยวกับข้อจำกัดเรื่องงบประมาณในการดำเนินการค่อนข้างมาก ส่วนข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดสัมมนานั้น เสนอว่าควรจัดสัมมนาแยกตามภูมิภาค เพื่อที่จะได้เชิญจังหวัดใกล้เคียงมาพูดคุยกันได้ง่าย ซึ่งน่าจะได้รับความสัมพันธ์ระดับเครือข่ายมากกว่า

ตาราง 3-9 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้ มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมาย
อย่างมีประสิทธิภาพ วันที่ 21 สิงหาคม 2552

N=44

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การแปลผล	หลังรับฟังการบรรยาย		การแปลผล
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	
1	พิธีแจกรางวัลการลดอุบัติเหตุดีเด่น สตช. ปี 2552	2.44	0.765	น้อย	2.84	0.721	ปานกลาง
2	กลไกการทำงานของระบบ Red Light Camera/ ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประสบความสำเร็จ	2.45	0.848	น้อย	3.07	0.565	ปานกลาง
3	VTR : 5E กับการบังคับใช้กฎหมาย	2.57	0.759	ปานกลาง	3.26	0.587	ปานกลาง
4	Best Practices1 - ครอบคลุมพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง	2.48	0.762	น้อย	3.26	0.492	ปานกลาง
5	Best Practices2 - ภ.จว. นครราชสีมา/ปัจจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จ	2.55	0.730	ปานกลาง	3.19	0.546	ปานกลาง
6	ปัญหาและทิศทางโครงการ 365วัน อันตรายน	2.63	0.725	ปานกลาง	3.14	0.608	ปานกลาง
7	การวิจัยเรื่องโครงสร้างหน้าที่ตำรวจจราจร	2.50	0.773	ปานกลาง	3.02	0.524	ปานกลาง
8	การวิจัยเรื่องปัญหาการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	2.45	0.803	น้อย	3.03	0.486	ปานกลาง
9	การวิจัยเรื่องการบังคับใช้กฎหมายต่อयरถยนต์เสื่อมสภาพ	2.31	0.811	น้อย	2.95	0.510	ปานกลาง

● ห้องสัมมนาย่อยที่ 4 เวทีเรียนรู้: การจัดการระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ

ผู้ตอบแบบสอบถามในห้อง เวทีเรียนรู้: การจัดการระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ มีจำนวนทั้งสิ้น 154 ราย โดยก่อนฟังการบรรยาย มีความคาดหวังในระดับน้อย มีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.37-2.43 ภายหลัง

รับฟังเนื้อหาสาระการบรรยาย มีระดับความพึงพอใจในระดับปานกลาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 3.08-3.1 ซึ่งถือว่าเพิ่มสูงขึ้นก่อนเข้ารับฟังการบรรยายค่อนข้างมาก (รายละเอียดตามตาราง 3-10)

ผู้เข้ารับฟังการบรรยายในห้วงนี้ ส่วนใหญ่เป็นพยาบาล ผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการกู้ชีพ กู้ภัย ผู้รับผิดชอบงานด้านการแพทย์ฉุกเฉินของจังหวัด และอาสาสมัคร ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเนื้อหาการบรรยาย ผู้เข้าร่วมสัมมนาในกลุ่มนี้ มีความต้องการที่จะแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์การทำงานของแต่ละจังหวัด เพื่อนำไปปรับใช้กับการทำงานของจังหวัดตนเอง รวมถึงการพัฒนาการให้บริการด้านการแพทย์ฉุกเฉินภายในจังหวัดอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

ไม่เพียงเฉพาะกลุ่มผู้ปฏิบัติงานด้าน EMS เท่านั้น ยังมีกลุ่มที่ทำงานด้านการประชาสัมพันธ์ โดยต้องการได้รับความรู้เพื่อนำไปเผยแพร่ในพื้นที่ได้ รวมไปถึงกลุ่มผู้บริหารท้องถิ่น อย่างเช่น นายอภินันท์ การบริหารส่วนตำบล ซึ่งไม่เคยมีความรู้ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉินเลย แต่เข้าร่วมฟังการบรรยายเพราะอยากได้ความรู้และแนวทางเพื่อนำไปวางแผนริเริ่มการดำเนินงานด้านการแพทย์ฉุกเฉินในพื้นที่ของตนเองเพื่อประโยชน์ของประชาชน อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถาม ได้สะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นตรงกัน นั่นก็คือ บทบาทของการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบข่าวสารเรื่องการบริหารการแพทย์ฉุกเฉินอย่างทั่วถึงนั้น ยังมีน้อยมาก ประชาชนส่วนใหญ่ไม่ทราบ ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงบริการได้ ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประชาสัมพันธ์ น่าจะเข้ามามีส่วนร่วมในเรื่องนี้ให้มากขึ้น

ตาราง 3-10 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้: การจัดการระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ วันที่ 21 สิงหาคม 2552

N=154

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การ แปลผล	หลังรับฟังการบรรยาย		การ แปลผล
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
1	ทิศทางนโยบายและงบประมาณในการดำเนินโครงการ/ ก้าวต่อไปในการจัดการระบบในอนาคตเพื่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ	2.43	0.696	น้อย	3.12	0.564	ปานกลาง
2	แนวทางการจัดการ OTOS ของพื้นที่ที่ประสบผลสำเร็จจากหลากหลายพื้นที่ ในบริบทที่แตกต่างกันของแต่ละภูมิภาค	2.37	0.653	น้อย	3.08	0.601	ปานกลาง

● **ห้องสัมมนาย่อยที่ 5 เวทีเรียนรู้: ท้องถิ่นกับการจัดการระบบรถโรงเรียน**

ผู้ตอบแบบสอบถามในห้องสัมมนาเรื่อง เวทีเรียนรู้ ท้องถิ่นกับการจัดการระบบรถโรงเรียน มีจำนวนทั้งสิ้น 37 ราย โดยก่อนรับฟังการบรรยาย ผู้เข้าสัมมนาคาดหวังในกิจกรรมและสาระการบรรยายในระดับน้อย มี

คะแนนเฉลี่ยเพียง 1.77-1.92 เท่านั้น หลังรับฟังเนื้อหาสาระ ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความพึงพอใจในระดับปานกลาง โดยคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจตั้งแต่ 2.82-2.97 (รายละเอียดตามตาราง 3-11)

เมื่อพิจารณาประเด็นความคาดหวังในหัวข้อบรรยาย ผู้เข้าร่วมสัมมนาในห้องนี้ เห็นว่า เรื่องรถรับส่งนักเรียน เป็นเรื่องใกล้ตัวชุมชนมาก อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บ่อยครั้งเกี่ยวกับรถโรงเรียน ซึ่งเป็นรถโดยสารที่มีเด็กนักเรียนหลายคน เมื่อเกิดอุบัติเหตุ จึงก่อให้เกิดความสูญเสียมาก จึงเข้ารับฟังการบรรยาย โดยคาดหวังที่จะแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับจังหวัดที่ทำแล้วประสบผลสำเร็จ ต้องการที่จะนำความรู้และแนวทางที่ได้รับ ไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ภายในจังหวัดของตนเอง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่นักเรียนและบุคลากรในชุมชน ด้วยการจัดบริการระบบรถโรงเรียน และแก้ปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งของนักเรียนในห้องถิ่น

ตาราง 3-11 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้ ห้องถิ่นกับการจัดการระบบรถโรงเรียน วันที่ 21 สิงหาคม 2552

N=37

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การเปลี่ยนแปลง	หลังรับฟังการบรรยาย		การเปลี่ยนแปลง
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	
1	บทเรียนความสำเร็จในการจัดการระบบรถนักเรียน/ เงื่อนไข ปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จ/ เคล็ดลับเทคนิคในการจัดการ	1.81	0.749	น้อย	2.92	0.554	ปานกลาง
2	ตัวอย่างของการบริหารจัดการเดินรถรับส่งนักเรียนในระดับจังหวัดเชียงราย ซึ่งมีอุป. เข้ามาสนับสนุน	1.81	0.786	น้อย	2.95	0.575	ปานกลาง
3	ข้อเสนอทางเลือก (Model) การจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนที่มีประสิทธิภาพ	1.92	0.874	น้อย	2.97	0.560	ปานกลาง
4	อภิปรายแลกเปลี่ยน และสรุปแนวทางที่เป็นไปได้ในการจัดการ	1.77	0.731	น้อย	2.82	0.635	ปานกลาง

● ห้องสัมมนาย่อยที่ 6 เวทีเรียนรู้: การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชน

ผู้ตอบแบบสอบถามในห้องสัมมนาเวทีเรียนรู้: การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชน มีจำนวนทั้งสิ้น 47 ราย ซึ่งก่อนการรับฟังการบรรยาย คาดหวังกิจกรรมและเนื้อหาสาระในระดับน้อยโดยมีคะแนนเฉลี่ยประมาณ 2.20 เท่านั้น หลังรับฟังเนื้อหาสาระในการบรรยาย มีคะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจในทุกหัวข้อ ตั้งแต่ 2.82-2.93 ซึ่งเป็นระดับความพึงพอใจในระดับปานกลาง (รายละเอียดตามตาราง 3-12)

ผู้เข้าร่วมสัมมนาในห้องนี้ มองว่า ในประเด็นการแก้ไขจุดเสี่ยงที่อาจจะเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน เป็นเรื่องใกล้ตัวที่ทุกคนมักจะมองข้าม ซึ่งการเข้ารับฟังการบรรยายในห้องนี้ เรียกได้ว่าเป็นการกระตุ้นให้เกิดความตระหนักในภัยใกล้ตัวมากขึ้น อีกทั้งยังคาดหวังที่จะได้รับแนวทาง วิธีการที่หลากหลายเพื่อแก้ไขปัญหาคจุดเสี่ยง ที่มีความแตกต่างกันไปในแต่ละชุมชน และคาดว่าจะนำความรู้ไปปรับปรุงจุดเสี่ยงในชุมชนต่อไป

ตาราง 3-12 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย เวทีเรียนรู้: การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยง
โดยชุมชน วันที่ 21 สิงหาคม 2552

N=47

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การ แปลผล	หลังรับฟังการบรรยาย		การ แปลผล
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
1	นำเสนอบทเรียนการจัดการจุดเสี่ยงระดับ ท้องถิ่น 2 แห่ง/ ปัญหาและการจัดการจุด อันตรายข้างทาง	2.20	0.749	น้อย	2.82	0.747	ปานกลาง
2	จุดตัดทางรถไฟแก้ไขอย่างไรจึงจะปลอดภัย สำหรับชุมชน	2.21	0.861	น้อย	2.93	0.721	ปานกลาง

● ห้องประชุมใหญ่ (Grand Hall)

การประเมินผลในส่วนนี้ เป็นการประเมินจากแบบสอบถามรวม 132 ชุด ซึ่งผลการประเมินระดับความคาดหวังและความพึงพอใจที่มีต่อสาระความรู้ที่นำเสนอในแต่ละหัวข้อบรรยาย พบว่า ก่อนเข้ารับฟัง ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความคาดหวังในกิจกรรมและเนื้อหาสาระ ในระดับน้อย มีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.14-2.29 เท่านั้น ภายหลังจากเข้ารับฟังบรรยาย มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง โดยมีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.88-2.97 ซึ่งถือว่าเพิ่มสูงขึ้นขึ้นจากก่อนเข้ารับฟัง แต่ก็ไม่มากนัก

เนื่องจากในช่วงบ่ายของวันที่สองของการสัมมนา เป็นการบรรยายรวมในห้องประชุมใหญ่เพียงห้องเดียว แต่มีผู้สัมมนา อยู่รับฟังการบรรยายจนถึงเสร็จสิ้นพิธีปิดจำนวนไม่มากนัก อย่างไรก็ตาม เนื้อหาสาระในห้องนี้ ก็ยังคงมีความน่าสนใจ โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาที่อยู่ฟังการบรรยายนั้น ส่วนหนึ่งเพราะต้องการทราบข้อมูลและช่องทางการร้องทุกข์ ซึ่งเดิมไม่ค่อยมีความรู้ด้านนี้มาก่อน อยากทราบเรื่องการคุ้มครองสิทธิของประชาชน กับกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ดังที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาท่านหนึ่ง สะท้อนถึงปัญหาว่า

“... เรื่องการคุ้มครองผู้บริโภค ยังคงเหมือนฝัน ยังต้องอยู่ในสภาวะจำยอมอยู่ ที่จริงเรื่องอุบัติเหตุเป็นความสูญเสียของประเทศค่อนข้างมาก แต่สังคมไทยยังคงเพิกเฉย แม้จะมีสถิติยืนยันอย่างเป็นทางการ แต่ดูเหมือนว่าการตื่นตัวยังไม่ค่อยมากนัก แต่ค่อยเป็นค่อยไป...” (ข้อความจากแบบสอบถามชนิดตอบเอง ไม่ระบุตำแหน่งผู้ตอบ)

ตาราง 3-13 ความคาดหวังและความพึงพอใจในหัวข้อการบรรยาย ห้องประชุมใหญ่ วันที่ 21 สิงหาคม 2552

N=132

ลำดับ	เนื้อหา	ก่อนเข้าฟังการบรรยาย		การ แปลผล	หลังรับฟังการบรรยาย		การ แปลผล
		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน		ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	
1	กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค	2.14	0.848	น้อย	2.88	0.595	ปานกลาง
2	สิทธิประชาชน กับ ถนนปลอดภัย	2.23	0.796	น้อย	2.92	0.623	ปานกลาง
3	พรบ. ควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2551 ใช้อย่างไรให้ได้ผล	2.20	0.830	น้อย	2.91	0.589	ปานกลาง
4	บทเรียนการใช้ พรบ.คุ้มครองเด็กและเยาวชน เพื่อถนนปลอดภัย	2.18	0.827	น้อย	2.86	0.571	ปานกลาง
5	พลังเครือข่ายสื่อมวลชน กับถนนปลอดภัย	2.17	0.827	น้อย	2.87	0.649	ปานกลาง
6	นำเสนอผลภาพรวมผลการสัมมนา / มอบรางวัล/ พิธีปิด	2.29	0.806	น้อย	2.97	0.571	ปานกลาง

2. ความคิดเห็นต่อการเข้าชมนิทรรศการของกลุ่มเยาวชน และกลุ่มประชาชนทั่วไป

2.1 ข้อมูลทั่วไปจากการตอบแบบสอบถามชนิดตอบเอง

การประเมินความคิดเห็นของผู้เข้าชมนิทรรศการ ทั้ง 2 วัน สามารถรวบรวมแบบสอบถามได้ทั้งสิ้น 1,106 ชุด จำแนกเป็นเพศหญิง ร้อยละ 51.3 และเพศชายร้อยละ 48.7 ผู้เข้าชมนิทรรศการมีอายุต่ำที่สุด 8 ปี และสูงสุด 72 ปี โดยอยู่ในช่วงอายุไม่เกิน 14 ปี มากถึงร้อยละ 72.8 ผู้เข้าชมนิทรรศการส่วนใหญ่ ร้อยละ 60.6 กำลังศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 1-6 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 ร้อยละ 16.0 และระดับปริญญาตรี ร้อยละ 11.7 (รายละเอียดตามตาราง 3-14)

ตาราง 3-14 ระดับอายุ ของผู้เข้าชมนิทรรศการ ทั้ง 2 วัน (20-21 สิงหาคม 2552)

N=1,106

รายการ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
- ชาย	539	48.7
- หญิง	567	51.3
อายุ		
- 8- 10 ปี	166	14.9
- 11-14 ปี	640	57.9
- 15-19 ปี	54	4.9

รายการ	จำนวน	ร้อยละ
- 20-24 ปี	9	0.8
- 25-29 ปี	37	3.4
- 30-34 ปี	44	4.0
- 35-39 ปี	35	3.2
- 40-44 ปี	31	2.7
- 45-49 ปี	31	2.8
- 50-54 ปี	16	1.4
- 55-59 ปี	15	1.4
- 60 ปีขึ้นไป	3	0.3
ไม่ตอบ	25	2.3
ระดับการศึกษา		
- ประถมศึกษา1-6	670	60.6
- มัธยมศึกษาปีที่ 1-3	177	16.0
- มัธยมศึกษาปีที่ 4-6	17	1.5
- ปวช. ปวส. อนุปริญญา	33	3.0
- ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า	129	11.7
- สูงกว่าปริญญาตรี	80	7.2

2.2 ความคิดเห็น ความพึงพอใจ ประโยชน์ที่ได้รับของกลุ่มเด็กเล็กที่เข้าชมนิทรรศการ

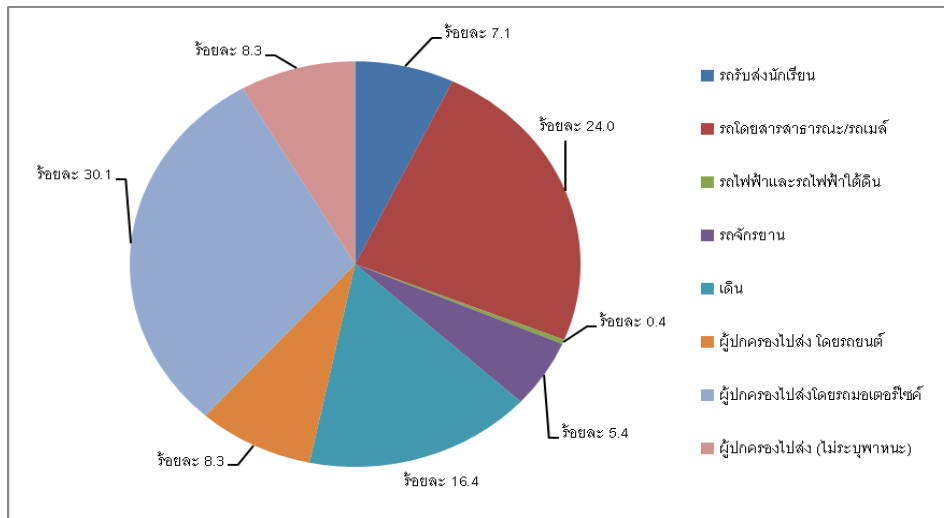
จากสถานการณ์การใช้รถใช้ถนนในปัจจุบัน พบว่าคนไทยสัญจรโดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมากขึ้นทุกปี ทั้งในเมืองใหญ่และชนบท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็กและเยาวชนได้ใช้รถมอเตอร์ไซด์เพิ่มมากขึ้น และด้วยพฤติกรรมการขับขี่ที่คึกคะนองของวัยรุ่น ทำให้แต่ละปีเกิดอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์ค่อนข้างมาก อีกทั้งเด็กเล็ก อายุต่ำกว่า 15 ปี ซึ่งกฎหมายยังไม่อนุญาตให้สามารถขับขี่มอเตอร์ไซด์ได้ แต่เด็กก็มีความเกี่ยวข้องกับการใช้รถมอเตอร์ไซด์ ทั้งในฐานะผู้นั่งซ้อนอยู่เป็นประจำ เช่น การที่ผู้ปกครองขี่รถมอเตอร์ไซด์ไปส่งที่โรงเรียน เป็นต้น รวมทั้งเด็กเล็กบางคนก็ยอมรับว่ามีโอกาสได้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์แล้วด้วยเช่นกัน

จากการสำรวจพฤติกรรมของเด็กเล็กที่เข้าชมนิทรรศการภายในงานสัมมนาครั้งนี้ มีเด็กเล็กที่ตอบแบบสอบถามชนิดตอบเอง จำนวนรวมทั้งสิ้น 841 คน พบว่าเด็กเหล่านี้เดินทางไปโรงเรียนโดยผู้ปกครองขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ไปส่ง มากที่สุด ถึงร้อยละ 30.1 (แผนภาพ 3-1) และจากการสัมภาษณ์เชิงลึกเด็กนักเรียนบางส่วนพบว่าเด็กไม่ได้สวมหมวกกันน็อกในขณะที่นั่งซ้อนรถมอเตอร์ไซด์ไปโรงเรียน ถึงแม้ว่าตนเองจะทราบว่า ควรต้องใส่ ดังนั้นผู้ปกครองจึงมีส่วนสำคัญในการสร้างพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยให้กับบุตรหลาน ด้วยการเตรียมความพร้อม รวมทั้งปฏิบัติตนเป็นตัวอย่างเพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับบุตรหลานของตนเอง

จากแผนภาพ 3-1 พบว่ารถโดยสารสาธารณะ หรือรถเมล์ เป็นยานพาหนะที่เด็กๆใช้ในการเดินทางไปโรงเรียนมากเป็นอันดับที่สองรองลงมาจากรถมอเตอร์ไซด์ ดังนั้น การกำหนดมาตรฐานและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ จึงเป็นประเด็นสำคัญที่ผู้ประกอบการควรนำไปพิจารณา และดำเนินการพัฒนาระบบการให้บริการและระบบมาตรฐานของรถโดยสารให้มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ

แผนภาพ 3-1 ลักษณะการเดินทางไปโรงเรียนของเด็กนักเรียนเป็นประจำ

N=841



2.2.1) ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายและพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัยของเด็กเล็ก

จากสถานการณ์การขับขี่และความเกี่ยวข้องกับรถมอเตอร์ไซด์ของเด็กและเยาวชน จึงทำให้ผู้ประเมินผลการสัมมนามีความสนใจที่จะสอบถามความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัยในเด็กและเยาวชน เพื่อจะได้ทราบถึงความเข้าใจของเด็กเล็กในพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัย อันจะเป็นประโยชน์ในการนำไปใช้เป็นแนวทางการรณรงค์สำหรับกลุ่มเด็กและเยาวชน รวมถึงผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ต่อไปในอนาคต

ทั้งนี้ กลุ่มเด็กเล็กที่เป็นกลุ่มเป้าหมายในการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม คือเด็กที่ศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษา ถึงมัธยมศึกษาปีที่ 3 ซึ่งสามารถเก็บรวบรวมแบบสอบถามได้ทั้งสิ้น 841 ชุด โดยพบว่าเด็กเล็กมีความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัยดังต่อไปนี้ (รายละเอียดตามตาราง 3-15)

ตาราง 3-15 ความรู้ความเข้าใจของเด็กเล็กที่เกี่ยวกับการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์และกฎหมาย

N= 841

ประเด็น	ความคิดเห็น		
	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ขี่มอเตอร์ไซด์	76.3	20.6	3.1
เมื่อขี่ หรือซ้อนมอเตอร์ไซด์ต้องใส่หมวกกันน็อก	96.9	1.5	1.5
ดื่มเหล้าแล้วขี่มอเตอร์ไซด์ได้	2.1	95.7	2.1
อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้	74.3	22.4	3.3

1) ในกลุ่มเด็กเล็กที่ตอบแบบสอบถาม มากถึงร้อยละ 78.8 มีความเข้าใจถูกต้องในเงื่อนไขของกฎหมายที่ว่า **ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ซีมอเตอร์ไซด์** แต่ก็ยังมีอีกกลุ่มหนึ่งที่น่าเป็นห่วง เพราะมีความเข้าใจผิดรวมถึงไม่ทราบในข้อกฎหมายนี้ มากถึงร้อยละ 23.7 ทั้งนี้ จากการสังเกตและการสัมภาษณ์เชิงลึก ทำให้ทราบว่า แม้แต่เด็กเล็ก ก็อยากที่จะขับซิมอเตอร์ไซด์ เพราะดูเท่และอยากทำเหมือนผู้ใหญ่ สิ่งที่สังเกตได้ คือพฤติกรรมของกลุ่มเด็กระดับประถมต้น ซึ่งมีอายุเพียง 8-9 ปี ให้ความสนใจในบูธจัดแสดงรถมอเตอร์ไซด์ของจริงมาก บางคนถึงกับปีนขึ้นไปนั่งบนรถ เพื่อขับเล่น จึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจว่า นอกจากการรณรงค์เรื่องการขับซิมอเตอร์ไซด์ที่ปลอดภัยแล้ว การให้ความรู้ทางด้านกฎหมายให้กับกลุ่มเยาวชน ก็เป็นเรื่องหนึ่งที่สำคัญ

2) ในกลุ่มเด็กเล็กที่ตอบแบบสอบถาม มีความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับ**พฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ และมีความรู้เกี่ยวกับวิธีการป้องกัน** นั่นคือ ร้อยละ 96.9 ทราบว่า เมื่อขี่ หรือซอมอเตอร์ไซด์ ต้องสวมหมวกกันน็อค และร้อยละ 95.7 ทราบว่าการดื่มไม่ขับ เป็นพฤติกรรมการขับซิมอเตอร์ไซด์ที่ปลอดภัย

3) ในกลุ่มเด็กเล็กที่ตอบแบบสอบถาม มากถึงร้อยละ 95.7 ทราบว่า **การดื่มเหล้าแล้วซิมอเตอร์ไซด์ เป็นสิ่งที่ไม่ดี** ซึ่งเป็นที่น่าดีใจว่า การรณรงค์เกี่ยวกับการดื่มไม่ขับ ที่มีอย่างต่อเนื่องทั้งในกลุ่มเด็กเยาวชน และประชาชนนั้น ได้ผล นั่นก็คือ เด็กและเยาวชนมีความเข้าใจที่ถูกต้อง และเห็นว่าเป็นสิ่งไม่ดี

4) กลุ่มเด็กเล็ก ร้อยละ 74.3 ตระหนักถึงการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้ และเห็นว่า**อุบัติเหตุ เป็นสิ่งที่ป้องกันได้** แต่ที่น่าเป็นห่วงคือ ยังมีเด็กอีกร้อยละ 25.7 ที่ยังไม่ได้ตระหนักว่าอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ควรป้องกัน ทั้งๆที่ทราบถึงวิธีการขับซิมอเตอร์ไซด์ที่ปลอดภัย

จะเห็นได้ว่า สำหรับประเด็นเรื่องการขับซิมอเตอร์ไซด์ที่ปลอดภัยนั้น เด็กเล็กส่วนมาก มีความรู้ความเข้าใจเป็นอย่างดีและรู้จักวิธีการป้องกัน แต่สำหรับข้อกฎหมาย เด็กเล็กอาจจะยังไม่ทราบอย่างถ่องแท้ ดังนั้น แนวทางการให้ความรู้แก่เด็กที่สำคัญ น่าจะเป็นเรื่องของการให้ความรู้ในข้อกฎหมาย รวมถึงการรณรงค์ให้เด็กทราบถึงพฤติกรรม การขับซิมอเตอร์ไซด์ที่ปลอดภัยอย่างต่อเนื่องต่อไปอีกด้วย

จากการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยสัมภาษณ์กลุ่มเด็กและเยาวชน วัย 8-14 ปี จำนวนทั้งสิ้น 213 คนในประเด็นความรู้ความเข้าใจของกลุ่มเด็กเล็กเกี่ยวกับพฤติกรรมที่พึงประสงค์เพื่อการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย โดยเด็กหนึ่งคนสามารถตอบได้มากกว่า 1 ประเด็น ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกสามารถนำมาจับจดหมวดหมู่ความคิดเห็นในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถสรุปประเด็นความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการขับซิมอเตอร์ไซด์อย่างปลอดภัยดังนี้

จากตาราง 3-16 พบว่าพฤติกรรมสวมหมวกกันน็อค เป็นพฤติกรรมที่เด็กให้ความสำคัญมากที่สุด มากถึงร้อยละ 26.1 รองลงมาเป็นพฤติกรรมการขับรถอย่างมีสติ ระมัดระวัง ไม่ประมาท ร้อยละ 21.1 นอกนั้น คำตอบเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับซิมอเตอร์ไซด์ ในฐานะที่ตนเองเป็นผู้ขับรถ จะกระจายกันไปอย่างหลากหลาย เช่น การไม่ดื่มเหล้าแล้วมาขับรถ ร้อยละ 13.9 การไม่ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ร้อยละ 13.4 การปฏิบัติตามกฎจราจร ร้อยละ 10.4 เป็นต้น เมื่อพิจารณาจากตาราง 3-17 ประกอบกัน พบว่าเด็กเล็กส่วนมากมีความเข้าใจที่ถูกต้อง ว่าถ้าหากไม่ใส่หมวกกันน็อค เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นอาจเป็นอันตรายถึงชีวิต แต่ที่น่าเป็นห่วงก็คือ ยังมีเด็กเล็กบางคนเห็นว่า การไม่สวมหมวกกันน็อค ไม่ใช่เรื่องผิดกฎหมาย กลับยิ่งทำให้รู้สึกสบาย ไม่ร้อนอบอ้าว หรือว่าถ้าใส่ก็เพียง

เพื่อไม่ให้ตำรวจจับหรือถูกปรับ อีกทั้งยังเห็นว่า หมวกกันน็อคเป็นเพียงอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการป้องกันแสงและฝุ่นเข้าตาในขณะที่ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์เท่านั้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเด็กกลุ่มนี้ยังไม่มีความตระหนักถึงอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้ทุกขณะ (ดูรายละเอียดตามตาราง 3-18)

ตาราง 3-16 ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย

N=280

คำถาม: ถ้าเป็นคนขับรถ จะทำอะไรไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ใส่หมวกกันน็อค	73	26.1
ขับรถอย่างมีสติ ระวังระมัดระวัง ไม่ประมาท	59	21.1
ไม่ดื่มแล้วขับ	39	13.9
ไม่ขับเร็ว ไม่ขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด	37	13.2
ปฏิบัติตามกฎจราจร ดูป้ายสัญญาณ	29	10.4
คาดเข็มขัดนิรภัย	26	9.3
ง่วงไม่ขับ	6	2.1
โทรไม่ขับ	5	1.8
เปิดไฟหน้ารถ	3	1.1
ตรวจเช็คเครื่องยนต์	2	0.7
ไม่ดัดแปลงสภาพรถ	1	0.4
รวม	280	100.0

ตาราง 3-17 ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์โดยไม่สวมหมวกกันน็อค

N=217

คำถาม: คิดอย่างไรกับการขี่มอเตอร์ไซด์โดยไม่สวมหมวกกันน็อค	จำนวน	ร้อยละ
ถ้าเกิดอุบัติเหตุอาจเป็นอันตราย/อาจถึงแก่ชีวิต	123	56.7
อยากดักเตือน เป็นห่วง อยากให้ใส่	23	15.2
ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร/ ผิดกฎหมาย/ ถูกจับ/ ถูกปรับ	25	11.5
ไม่รักตัวเอง	17	7.8
ประมาท มั่งง่าย ละเลย	13	6.0
สบาย ไม่เป็นไร (เป็นความเข้าใจผิด)	6	2.8
รวม	217	100.0

ตาราง 3-18 ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับประโยชน์ของหมวกกันน็อค

N=209

คำถาม: หมวกกันน็อค มีประโยชน์อย่างไร	จำนวน	ร้อยละ
ป้องกันการกระแทก/ป้องกันความรุนแรงจากอุบัติเหตุ	201	96.2
ป้องกันแสงและฝุ่นเข้าตา	4	1.9
เป็นการปฏิบัติตามกฎจราจร	2	1.0
เพื่อไม่ให้ตำรวจจับ/ ปรับ	2	1.0
รวม	209	100.0

นอกจากการนี้ พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในประเด็นอื่นๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของเด็กๆค่อนข้างมากก็มีความน่าสนใจด้วยเช่นกัน ยกตัวอย่างเช่น พฤติกรรมการเดินถนนอย่างปลอดภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การขับซิ่งด้วยความเร็ว การดื่มไม่ขับ เป็นต้น จากการสัมภาษณ์เด็กเล็กพบว่าเด็กมีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยมากพอสมควร ดังปรากฏรายละเอียดดังนี้

จากตาราง 3-19 พบว่า เด็กเล็กมีความเข้าใจที่ถูกต้อง เกี่ยวกับการเดินถนนที่ปลอดภัย โดยให้ความสำคัญกับการเดินข้ามสะพานลอย ร้อยละ 30.5 เท่ากับการเดินข้ามทางม้าลาย อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับการเดินอย่างระมัดระวัง โดยมองซ้ายขวาก่อนข้ามถนน รวมทั้งการไม่เดินตัดหน้ารถ อีกร้อยละ 20.1 นอกจากนี้เด็กบางส่วนได้กล่าวถึงการสวมใส่อุปกรณ์ประเภทเสื้อสะท้อนแสงเพื่อสร้างความปลอดภัยขณะเดินถนนอีกด้วย

ส่วนพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถ กลุ่มเด็กเล็กเกือบทั้งหมดมีความรู้ความเข้าใจถึงความสำคัญของการคาดเข็มขัดนิรภัย โดยร้อยละ 96.5 มองว่า การคาดเข็มขัดนิรภัย มีประโยชน์ในการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม ยังมีเด็กอีกร้อยละ 1.5 และ 2.0 (ตาราง 3-20) ที่ยังมีความเข้าใจไม่ถูกต้องเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย โดยมองว่าการคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นการปฏิบัติตามกฎจราจรและเพื่อไม่ให้ตำรวจจับเท่านั้น แม้ความคิดเห็นดังกล่าวจะไม่ผิดแต่ก็เป็นการชี้ให้เห็นว่ายังมีเด็กอีกจำนวนหนึ่งที่ไม่มีความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันความรุนแรงจากอุบัติเหตุอย่างแท้จริง ซึ่งในกรณีของเด็กกลุ่มนี้การให้ความรู้เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการปฏิบัติตนขณะขับขี่จึงเป็นสิ่งสำคัญ

ด้านพฤติกรรมการดื่มสุรแล้วมาขับรถ เด็กเล็กร้อยละ 67.6 มองว่า การดื่มแล้วขับอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ เกิดความสูญเสียและความเดือดร้อนทั้งต่อตนเอง ครอบครัวและผู้อื่น นอกจากนั้น ยังมองว่า การดื่มสุรทำให้ขาดสติ ร้อยละ 17.8 และมีความรู้สึกเป็นห่วงผู้ที่เมาแล้วขับว่าจะเกิดอันตรายจากอุบัติเหตุ ร้อยละ 6.9 (รายละเอียดตามตาราง 3-21)

พฤติกรรมการขับรถเร็วนับว่าเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากด้วยเช่นกัน ถึงแม้ว่ากลุ่มเด็กเล็ก ร้อยละ 84.5 จะมองว่าการขับซิ่งเร็วเป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงอันตราย อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย รวมทั้งอาจทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ เดือดร้อน หรือเสียชีวิต ซึ่งความคิดเห็นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าเด็กกลุ่มนี้เป็นผู้มีจิตสำนึกต่อสังคมและมีความตระหนักถึงความเดือดร้อนและความสูญเสียของผู้อื่น รองลงมาร้อยละ 6.1 เป็นกลุ่มที่คำนึงถึงการได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของตนเอง แต่ที่น่าสนใจคือ มีเด็กอีกประมาณร้อยละ 5.2 ที่มีทัศนคติเชิงบวกต่อการขับซิ่งด้วยความเร็ว โดยมองว่าเป็นพฤติกรรมที่มีประโยชน์ และช่วยทำให้ถึงที่หมายเร็วขึ้น (รายละเอียดตามตาราง 3-22)

เมื่อได้สอบถามเกี่ยวกับความรู้ในเรื่องกฎหมายจราจร และการมีใบอนุญาตขับขี่นั้น เด็กเล็กร้อยละ 90.5 มีความรู้ว่าการขับรถจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งเป็นข้อกำหนดตามกฎหมาย ซึ่งใบอนุญาตเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าเป็นผู้ผ่านการทดสอบการขับและได้รับอนุญาตให้ขับซิ่งได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย อย่างไรก็ตามเป็นที่น่าสนใจว่ายังมีเด็กอีกร้อยละ 7.1 ที่ไม่ทราบว่า การขับซิ่งที่ถูกต้องตามกฎหมาย จะต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่ (ตาราง 3-23)

ตาราง 3-19 ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการเดินถนนอย่างปลอดภัย

N= 249

คำถาม: ถ้าเป็นคนเดินถนน จะระวังอย่างไรไม่ให้ได้รับอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ข้ามสะพานลอย	76	30.5
ข้ามทางม้าลาย	76	30.5
เดินระมัดระวัง มองซ้ายขวา ไม่เดินตัดหน้ารถ	50	20.1
เดินบนทางเท้า	33	13.3
ข้ามถนนรอสัญญาณไฟ	13	5.2
สวมเสื้อสะท้อนแสง	1	0.4
รวม	249	100.0

ตาราง 3-20 ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย

N=200

คำถาม: เข็มขัดนิรภัยมีไว้ทำอะไร ทำไมต้องคาดเข็มขัดนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
เพื่อป้องกันอันตรายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เช่น การกระแทกกับกระจกหน้า	193	96.5
เพื่อปฏิบัติตามกฎจราจร	4	2.0
เพื่อไม่ให้ตำรวจจับ	3	1.5
รวม	200	100.0

ตาราง 3-21 ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการดื่มสุราแล้วมาขับรถ

N=231

คำถาม: คิดอย่างไรกับคนที่ดื่มสุราแล้วมาขับรถ	จำนวน	ร้อยละ
อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุและเกิดความสูญเสียทั้งตนเองและผู้อื่น มีอันตรายถึงแก่ชีวิต/ทำให้ครอบครัวเดือดร้อน ต้องรับภาระเมื่อพิการ	156	67.6
ขาดสติ ประมาท	41	17.8
เป็นเรื่องผิดกฎหมาย/ อาจถูกตำรวจจับ	18	7.8
ไม่ห่วงชีวิตตัวเอง/รู้สึกเป็นห่วง	16	6.9
รวม	231	100.0

ตาราง 3-22 ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการขับรถเร็ว

N=213

คำถาม: การขับรถเร็วมีประโยชน์หรือไม่ เพราะอะไร	จำนวน	ร้อยละ
ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	121	56.8
อาจทำให้คนอื่นบาดเจ็บ/ เดือดร้อน/ เสียชีวิต	59	27.7
ทำให้ตัวเองบาดเจ็บ เสียชีวิต	13	6.1
มีประโยชน์ ถึงที่หมายเร็ว	11	5.2
สิ้นเปลืองน้ำมัน	4	1.9
ผิดกฎหมาย ตำรวจจับ	4	1.9
ไม่มีความจำเป็นต้องขับรถเร็ว ขับช้าก็ไปถึงเช่นกัน	1	0.5
รวม	213	100.0

ตาราง 3-23 ความคิดเห็นของเด็กเล็กเกี่ยวกับการมีใบอนุญาตขับขี่

N=210

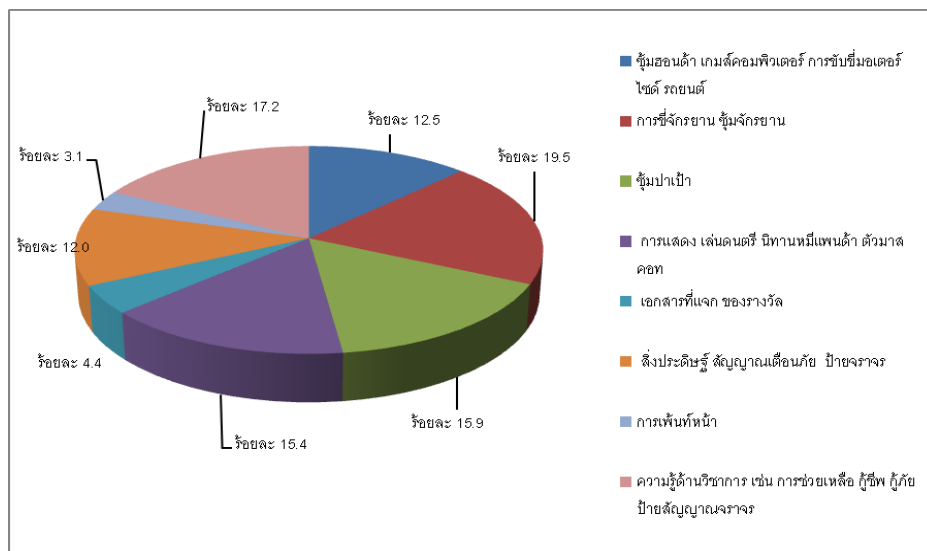
คำถาม: ทำไมคนขับรถต้องมีใบขับขี่ เพราะอะไร	จำนวน	ร้อยละ
เป็นการปฏิบัติตามกฎหมาย/ เป็นใบอนุญาตในการขับรถ/ บ่งบอกให้ทราบว่าผ่านการทดสอบมาแล้ว	190	90.5
ไม่ทราบว่า การขับรถจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่	15	7.1
จะได้รับความรู้จากการคุ้มครองจากบริษัทประกันภัย	5	2.4
รวม	210	100.0

2.2.2) ความพึงพอใจในนิทรรศการของกลุ่มเด็กเล็ก

เมื่อพิจารณาจากแบบสอบถามชนิดตอบเอง 841 ชุดของกลุ่มเด็กเล็ก มีผู้แสดงความคิดเห็นในการประเมินเกี่ยวกับการจัดแสดงนิทรรศการ จำนวนรวมทั้งสิ้น 384 ราย ซึ่งพบว่า กิจกรรมที่เด็กอายุไม่เกิน 15 ปี มีความพึงพอใจ คือ กลุ่มของกิจกรรมนันทนาการ ซึ่งมากถึงร้อยละ 82.81, ร้อยละ 17.19 ให้ความสนใจความรู้ด้านวิชาการ เช่น ความรู้เกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัย วิธีการกู้ชีพกู้ภัย การปฐมพยาบาลเบื้องต้น รวมถึงความรู้เรื่องป้าย สัญญาณจราจร

แผนภาพ 3-2 กิจกรรมในส่วนการจัดแสดงนิทรรศการที่กลุ่มเด็กเล็ก มีความพึงพอใจ

N=841



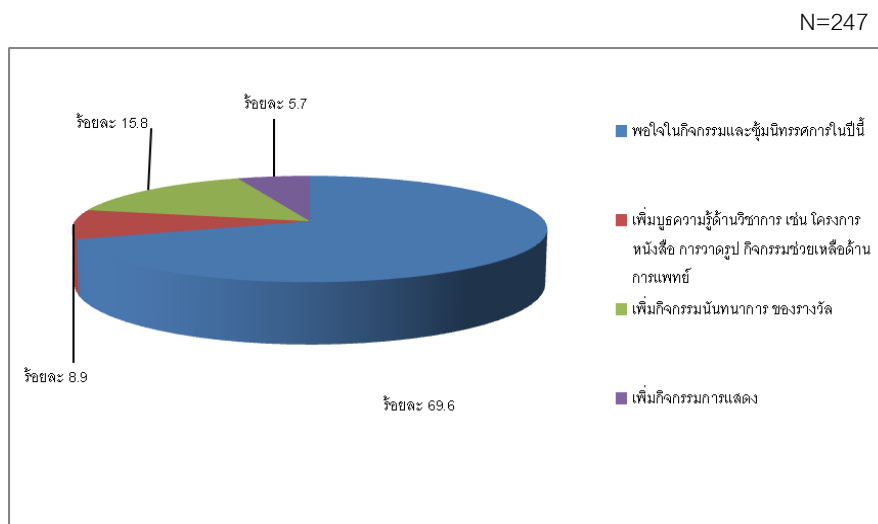
เมื่อพิจารณาเฉพาะกลุ่มกิจกรรมนันทนาการ (แผนภาพ 3-2) เด็กเล็กมีความพึงพอใจในการขี่จักรยาน ชุมจักรยานมากที่สุด ถึงร้อยละ 19.5 รองลงมาคือ ชุมเกมส้อมปาเป้า และกิจกรรมการแสดง ดนตรี กิจกรรมบนเวที มาสคอกท ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 15.9 และร้อยละ 15.4 ส่วนกลุ่มความรู้ด้านวิชาการ เช่น ความรู้ใน

การช่วยเหลือผู้ประสบภัย การกู้ชีพ กู้ภัย ความรู้เกี่ยวกับป้ายสัญญาณจราจร เด็กเล็กมีความพึงพอใจ ไม่มากนัก เพียงร้อยละ 17.2

2.2.3) ข้อเสนอแนะของกลุ่มเด็กเล็กต่อการจัดนิทรรศการ

เมื่อพิจารณาถึงข้อเสนอแนะของกลุ่มเด็กเล็ก ต่อการจัดนิทรรศการพบว่า กิจกรรมที่ทางคณะผู้จัดงานได้นำเสนอในส่วนของการจัดแสดงนิทรรศการนั้น เด็กเล็กมีความพึงพอใจในกิจกรรมระดับมาก จากแผนภาพ 3-3 จะเห็นได้ว่า มีผู้ที่พอใจในกิจกรรมนิทรรศการ โดยเห็นว่าทุกส่วนมีความน่าสนใจดีอยู่แล้ว คิดเป็นร้อยละ 69.6 ที่เหลือ มีความพอใจในนิทรรศการ แต่ได้ให้ความคิดเห็นเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาการจัดกิจกรรมนิทรรศการในปีหน้า โดยกลุ่มเด็กเล็กต้องการให้เพิ่มกิจกรรมและของรางวัลมากขึ้น ร้อยละ 15.8 รองลงมา ต้องการให้เพิ่มบุคลากรวิชาการที่เหมาะสมกับเด็ก เช่นการวาดรูป และกิจกรรมการช่วยเหลือด้านการแพทย์ และการเพิ่มกิจกรรมการแสดง ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 8.9 และร้อยละ 5.7

แผนภาพ 3-3 ความพึงพอใจต่อการจัดนิทรรศการของกลุ่มเด็กเล็ก



2.3 ความคิดเห็นต่อการเข้ามามีนิทรรศการของกลุ่มประชาชนทั่วไป

2.3.1) ระดับความพึงพอใจในการเข้ามามีนิทรรศการ

- **สำหรับกลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนา** จำนวน 471 ราย ให้ความเห็นต่อการชมนิทรรศการ จากตาราง 3-24 พบว่ารูปแบบ/ กลุ่มนิทรรศการที่ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความชื่นชอบจากมากไปหาน้อย คือบอร์ดความรู้/วิชาการ รองลงมา คือสิ่งประดิษฐ์/นวัตกรรมยานยนต์ เกมส์/การแจกของรางวัล/การให้บริการ และการจำหน่ายสินค้า/การแสดงสินค้า ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาจะชอบบอร์ดความรู้และวิชาการ ซึ่งต่างจากเด็กที่ชอบเกมส์

และการแสดงมากกว่า ทั้งนี้เพราะการนำเสนอผลงานทางวิชาการเป็นสิ่งที่กลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นว่าจะสามารถนำไปปรับประยุกต์ใช้ได้ในพื้นที่

ตาราง 3-24 รูปแบบของนิทรรศการที่ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความชื่นชอบ

N=471

นิทรรศการ	คะแนน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
กลุ่มที่ 1.สิ่งประดิษฐ์/นวัตกรรมยานยนต์	1,139	2.42	1.151
กลุ่มที่ 2.บอร์ดความรู้/วิชาการ	1,348	2.86	1.268
กลุ่มที่ 3.เกมส์/การแจกของรางวัล/การให้บริการ	891	1.89	0.954
กลุ่มที่ 4.การจำหน่ายสินค้า/การแสดงสินค้า	623	1.32	0.722

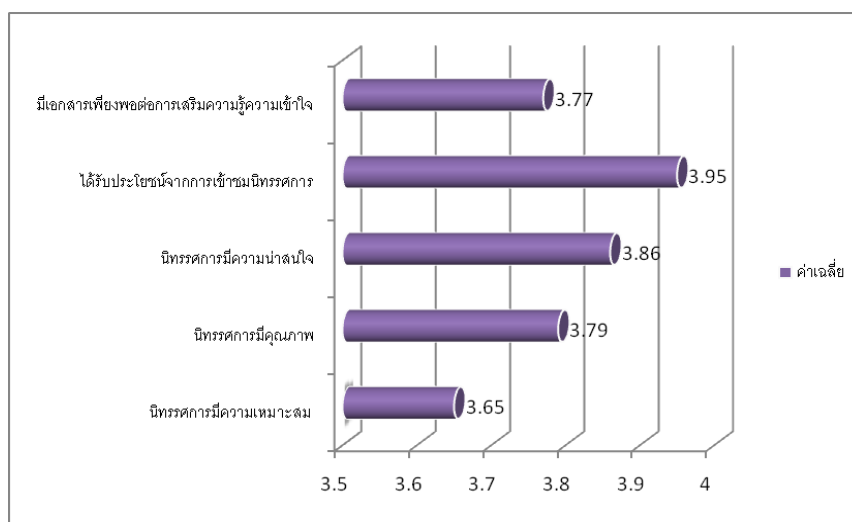
หมายเหตุ: เรียงลำดับความชอบจากมากไปหาน้อย

• **กลุ่มประชาชนทั่วไป** ที่เข้าชมนิทรรศการ มีอายุตั้งแต่ 16 ปี จนถึง 72 ปี โดยสามารถเก็บแบบสอบถามได้ 265 ชุด โดยกลุ่มอายุที่เข้าชมนิทรรศการมากที่สุด คือ 30-34 ปี สำหรับกลุ่มผู้เข้าชมนิทรรศการที่มีอายุตั้งแต่ 16 ปี มีความคิดเห็นต่อนิทรรศการดังนี้

จากแผนภาพ 3-4 ผู้เข้าชมนิทรรศการที่มีอายุ 16 ปีขึ้นไป มีความพึงพอใจในการจัดนิทรรศการอยู่ในระดับมากทุกหัวข้อ โดยเห็นว่า นิทรรศการมีความเหมาะสมในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65) นิทรรศการมีคุณภาพในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79) นิทรรศการมีความน่าสนใจในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86) ได้รับประโยชน์จากการเข้าชมนิทรรศการในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.95) และนิทรรศการมีเอกสารเพียงพอต่อการเสริมความรู้ความเข้าใจ (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.77)

แผนภาพ 3-4 ค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจในการเข้าชมนิทรรศการของกลุ่มประชาชนทั่วไป (อายุ 16 ปีขึ้นไป)

N=265

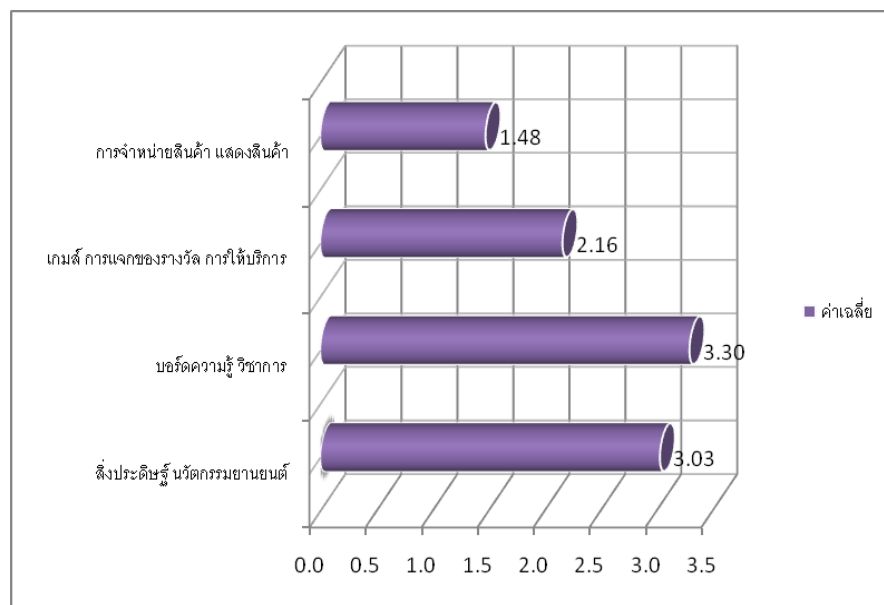


เมื่อพิจารณาในแต่ละประเด็นการประเมินผลความพึงพอใจด้านนิทรรศการ พบว่าผู้เข้าชมนิทรรศการ มองว่า ตนเองได้รับประโยชน์จากนิทรรศการมากกว่าหัวข้ออื่นๆ คือมีคะแนนเฉลี่ยสูงถึง 3.95 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริเวณส่วนจัดแสดงนิทรรศการ ไม่ได้มีการจัดแบ่ง zone ของการจัดแสดง ทำให้การตั้งบูธคละกัน ทั้ง 1) บูธสิ่งประดิษฐ์ นวัตกรรมยานยนต์ 2) บูธวัดความรู้ วิชาการ 3) บูธเกมส์ การแจกของรางวัล การให้บริการ และ 4) บูธการจำหน่ายสินค้า แสดงสินค้า ซึ่งก็ถือว่าการดึงดูดความสนใจของแต่ละกลุ่มคนได้ค่อนข้างดี และสามารถในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม สามารถกระจายความน่าสนใจของผู้เข้าร่วมชมนิทรรศการไปในแต่ละบูธได้อย่างเต็มพื้นที่

ในกลุ่มของผู้เข้าชมนิทรรศการที่มีอายุตั้งแต่ 16 ปีขึ้นไป พบว่ากลุ่มของบูธนิทรรศการที่ได้รับความสนใจมากที่สุด คือ **กลุ่มบูธวัดความรู้ วิชาการ** โดยมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ที่ 3.30 รองลงมาคือ กลุ่มสิ่งประดิษฐ์/นวัตกรรมยานยนต์ โดยมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ที่ 3.03 แม้ทั้ง 2 หมวดหมู่นี้จะมีค่าเฉลี่ยของระดับคะแนนความพึงพอใจสูงกว่าหัวข้ออื่นๆ แต่ยังคงอยู่ในระดับปานกลางเท่านั้น ในขณะที่บูธการจำหน่ายสินค้า มีระดับคะแนนเฉลี่ยเพียง 1.48 ซึ่งจัดอยู่ในระดับความพึงพอใจน้อย ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยที่น้อยที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มนิทรรศการอื่นๆ (แผนภาพ 3-5) ซึ่งส่วนหนึ่งอาจมีสาเหตุมาจาก พื้นที่ตั้งของบูธการแสดงสินค้าอยู่ในจุดที่ห่างไกลจากจุดศูนย์กลางของบูธกิจกรรมที่สามารถดึงดูดความสนใจของผู้เข้าร่วมสัมมนาได้เป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีผู้ให้ความสนใจเดินไปเลือกชมหรือเลือกซื้อสินค้าค่อนข้างน้อย

แผนภาพ 3-5 คะแนนเฉลี่ยของคะแนนการให้ความสนับกับนิทรรศการในแต่ละหมวดหมู่

N=265



2.3.2) การนำความรู้จากการเข้าชมนิทรรศการไปใช้ประโยชน์

การนำความรู้จากการเข้าชมนิทรรศการไปใช้ประโยชน์นับเป็นคำถามหลักที่สำคัญของการประเมินผล ด้วยวิธีการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้เข้าชมนิทรรศการภายในงานสัมมนาด้วยเช่นกัน จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้เข้าร่วมชมนิทรรศการ จำนวน 139 คน สามารถนำข้อคิดเห็นและคำตอบที่ได้มาจัดหมวดหมู่ของการนำความรู้ไปใช้ประโยชน์ ได้ดังนี้

จากตาราง 3-25 พบว่าผู้เข้าชมนิทรรศการ ร้อยละ 21.2 ได้รับความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมมารขับขี่และการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย รองลงมาร้อยละ 19.9 ระบุว่าได้รับความรู้เกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ทั้งนี้กลุ่มที่ระบุว่าได้รับความรู้เกี่ยวกับนวัตกรรม เทคโนโลยีใหม่ มีร้อยละ 17.2

ทั้งนี้ การได้ทราบบทบาทของหน่วยงานต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการเข้าร่วมชมนิทรรศการ ซึ่งเป็นจุดมุ่งหมายหลักของการจัดงานสัมมนาในหัวข้อ พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย พบว่าผู้เข้าชมนิทรรศการ ยังไม่สามารถค้นหาคำแนะนำความรู้ด้านนี้ได้จากการชมนิทรรศการเพียงอย่างเดียวได้ จะต้องอาศัยการเข้าฟังการบรรยายในห้องประชุมเพื่อได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้กับหน่วยงานอื่นๆ ร่วมด้วย

ตาราง 3-25 ความรู้ที่ได้รับจากการเข้าชมนิทรรศการ

N=151

ความรู้ที่ได้รับจากนิทรรศการ	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมมารขับขี่และการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย	32	21.2
สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	30	19.9
ความรู้เกี่ยวกับนวัตกรรมใหม่ เทคโนโลยีใหม่เพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ	26	17.2
ความรู้ด้านกฎหมาย/ กฎจราจร	15	9.9
ทราบบทบาทหน้าที่ของภาคีในการเข้ามาช่วยกันแก้ไขปัญหา	12	7.9
วิธีการรณรงค์เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ การป้องกันอุบัติเหตุ	11	7.3
ข่าวสารใหม่ๆ เรื่องอุบัติเหตุจราจร	11	7.3
การช่วยชีวิตฉุกเฉิน EMS การขอความช่วยเหลือเมื่อประสบอุบัติเหตุ	6	4.0
ทราบบทบาทของชุมชนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ	5	3.3
สิทธิประโยชน์ของผู้ประสบภัย	3	2.0
รวม	151	100.0

อย่างไรก็ตาม ผู้เข้าชมนิทรรศการบางท่านกล่าวว่า การเข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้ทำให้ได้รับความรู้ใหม่จากการเข้าชมนิทรรศการ เช่น นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ตนไม่เคยทราบมาก่อน สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งคาดไม่ถึง รวมถึงตัวอย่างการดำเนินงานในพื้นที่อื่นๆ โดยเฉพาะการดำเนินกิจกรรมในกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งสามารถนำไปปรับใช้กับหน่วยงานของตนเองได้ เช่น

“... ได้ทราบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่บางครั้งใกล้ตัวมากจนคาดไม่ถึง เช่น ความประมาทในการจอดรถ บริเวณแนวทางโค้ง ถือเป็นความมั่งง่าย การขับเร็วและการซ้อนท้ายหลายคน...” (ผู้ปฏิบัติ, องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น, แพร่)

“... ได้รู้แนวทาง หลักสูตรในการใช้สอน หรือให้ความรู้ความเข้าใจแก่เด็กๆ เพื่อนำไปปรับใช้ในองค์กรได้ เพราะตนเองทำงานด้านการประชาสัมพันธ์อยู่แล้ว เช่น วิธีการให้ความรู้ด้านกฎจราจรต่างๆผ่านกิจกรรมที่เด็กสามารถลงมือปฏิบัติได้ด้วยตนเอง...” (ผู้ปฏิบัติ, งานประชาสัมพันธ์, กรุงเทพฯ)

“... ได้ทราบถึงหน่วยงานเครือข่ายที่เข้ามาทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เดิมไม่คิดว่าจะมีเยอะมากมายขนาดนี้ ได้เห็นการทำงานในลักษณะต่างๆ อาทิเช่น มูลนิธิ และการดำเนินงานในจังหวัดต่างๆ...” (ผู้ปฏิบัติ, ไม่ทราบหน่วยงาน, ตรัง)

แม้ว่าส่วนใหญ่จะระบุว่าได้รับประโยชน์จากการเข้าร่วมสัมมนา แต่ยังมีผู้เข้าร่วมบางท่านที่แสดงความคิดเห็นต่อสาระความรู้จากการสัมมนาครั้งนี้ว่า ความรู้ในการสัมมนาครั้งนี้แม้ว่าจะไม่ใช่ความรู้ใหม่ทั้งหมด แต่เข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้ ได้ส่งผลให้ได้รับพื้นความรู้เดิมที่ตนเองมีอยู่ได้ รวมทั้งยังเป็นการกระตุ้นเตือนสติของตนเอง โดยเฉพาะความตระหนักถึงพฤติกรรมเสี่ยงในลักษณะต่างๆที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งเป็นเรื่องใกล้ตัวเป็นอย่างมาก ดังเช่น ผู้เข้าชมนิทรรศการท่านหนึ่ง สะท้อนว่า “...ไม่มีอะไรใหม่ เพราะทำงานด้านนี้อยู่แล้ว ทำงานด้านการสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมของชุมชนในการสร้างความปลอดภัยทางถนน แต่มางานก็ทำให้ได้รู้พื้น และกระตุ้นให้เห็นความสำคัญกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่ระมัดระวัง...” (สัมภาษณ์, ผู้ปฏิบัติงานในองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น, พิษณุโลก, อายุ 36 ปี)

เมื่อนำข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกต่อประเด็นความคาดหวังจะนำความรู้จากการเข้าชมนิทรรศการไปใช้ประโยชน์มาจัดหมวดหมู่ประเด็นความคิดเห็นที่น่าสนใจ พบว่าผู้เข้าชมนิทรรศการ มีความคาดหวังจะนำความรู้ไปใช้ประโยชน์ในลักษณะที่แตกต่างกันไป จากตาราง 3-26 จะเห็นได้ว่า ผู้เข้าร่วมชมนิทรรศการการนำความรู้ไปใช้ในระดัปัจจุบันก็คือ การสร้างความตระหนักและจิตสำนึกในการขับขี่ให้กับตนเอง รองลงมา คือการนำไปนำไปใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อวางแผนแก้ไขปัญหาและพัฒนาท้องถิ่น รวมทั้งการทำงานร่วมงานอย่างบูรณาการเพื่อลดปัญหาและการสูญเสียจากอุบัติเหตุ

ตาราง 3-26 ความคาดหวังที่จะนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ประโยชน์

N= 159

ความคาดหวังที่จะนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ประโยชน์	รวม	ร้อยละ
สร้างความตระหนักให้ตนเอง	60	37.7
นำไปใช้ปฏิบัติงาน พัฒนาท้องถิ่น การวางแผนแก้ปัญหา การร่วมงานกับหน่วยงานอื่นๆ อย่างบูรณาการ	38	23.9
เผยแพร่ให้ชาวบ้าน ชุมชน ประชาชนทั่วไป	29	18.2
สร้างประโยชน์ต่อคนรอบข้าง เผยแพร่ให้กับครอบครัว ญาติพี่น้อง เพื่อนฝูง	27	17.0
ประโยชน์ด้านการเรียน การสอนเด็กนักเรียน	5	3.1
รวม	159	100.0

บทที่ 4

การประเมินผลความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา

การนำเสนอข้อมูลในส่วนนี้ เป็นการประมวลผลข้อมูลจากแบบสอบถามการสำรวจความคิดเห็นที่เก็บรวบรวมจากผู้เข้าร่วมสัมมนารวม 471 ชุด และแบบบันทึกการสัมภาษณ์ผู้เข้าร่วมสัมมนาอีก 237 ชุด ในประเด็นเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มีต่อการจัดงานสัมมนาในภาพรวม ซึ่งรวมถึงรายละเอียดข้อมูลส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมสัมมนา โดยจะนำเสนอข้อมูลทั้งในรูปแบบตาราง แผนภาพ และความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ในประเด็นต่างๆ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ลักษณะทางประชากรของผู้ตอบแบบสอบถาม

- เพศและอายุ

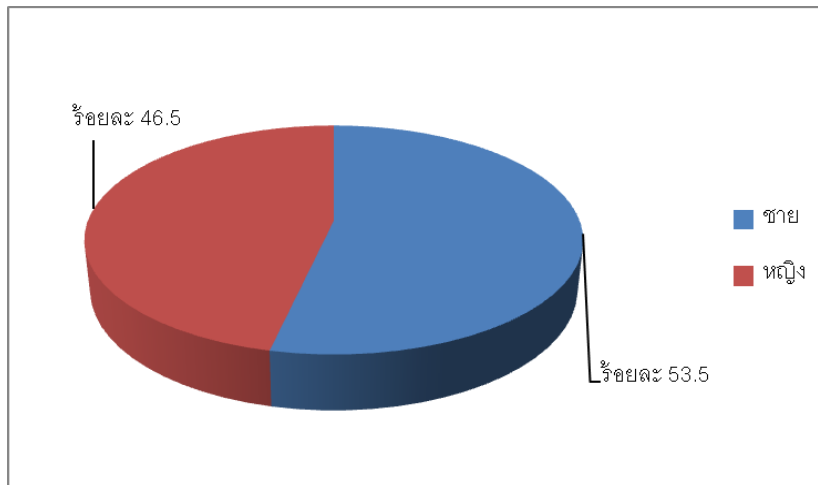
การประมวลผลรายละเอียดข้อมูลส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมสัมมนาจากแบบสอบถามการสำรวจความคิดเห็นที่เก็บรวบรวมจากผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสองวันรวม 471 ชุด จากแผนภาพ 4-1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง คือเป็นเพศชายร้อยละ 53.5 เพศหญิงร้อยละ 46.5 มีอายุเฉลี่ย 41.7 ปี อายุต่ำสุด 18 ปี และสูงสุด 70 ปี โดยส่วนมากมีอายุระหว่าง 40-49 ปี รองลงมาอยู่ในช่วงอายุ 30-39 ปี 50-59 ปี และต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 36.1, 28.8, 21.7 และ 12.0 ตามลำดับ (รายละเอียดตามแผนภาพ 4-2) ทั้งนี้มีผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ตอบแบบสำรวจความคิดเห็นชนิดตอบเองที่มีอายุมากกว่า 60 ปี อีกร้อยละ 1.5

- ภูมิภาคที่ทำงาน สังกัดของหน่วยงาน

ผู้ตอบแบบสอบถามการสำรวจความคิดเห็นชนิดตอบเอง ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ทำงานอยู่ในจังหวัดต่างๆ ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือในสัดส่วนใกล้เคียงกับผู้ที่ทำงานอยู่ในกรุงเทพฯและปริมณฑล คือร้อยละ 28.0 และร้อยละ 25.1 ตามลำดับ และส่วนมากทำงานอยู่ในสังกัดของกระทรวงสาธารณสุขร้อยละ 31.2 รองลงมาได้แก่กระทรวงมหาดไทย ร้อยละ 26.1 กระทรวงคมนาคม ร้อยละ 9.1 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นร้อยละ 8.1 ส่วนที่เหลือเป็นผู้ที่ทำงานในหน่วยงานอื่นๆ (รายละเอียดตามแผนภาพ 4-3)

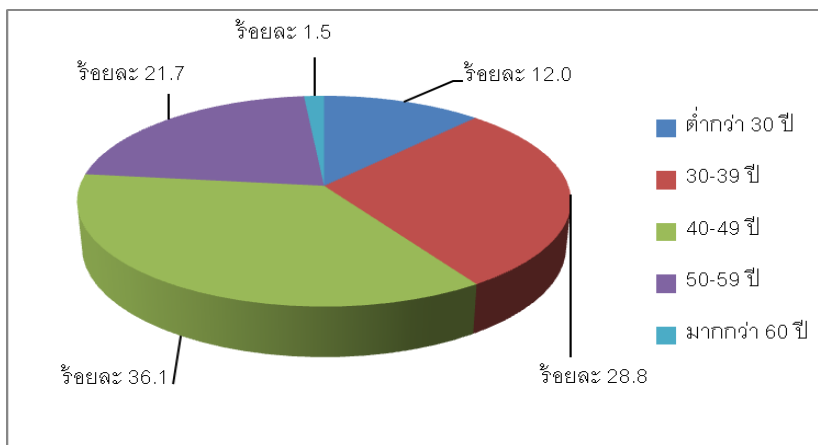
แผนภาพ 4-1 เพศของผู้ตอบแบบสอบถามความคิดเห็น

N=471



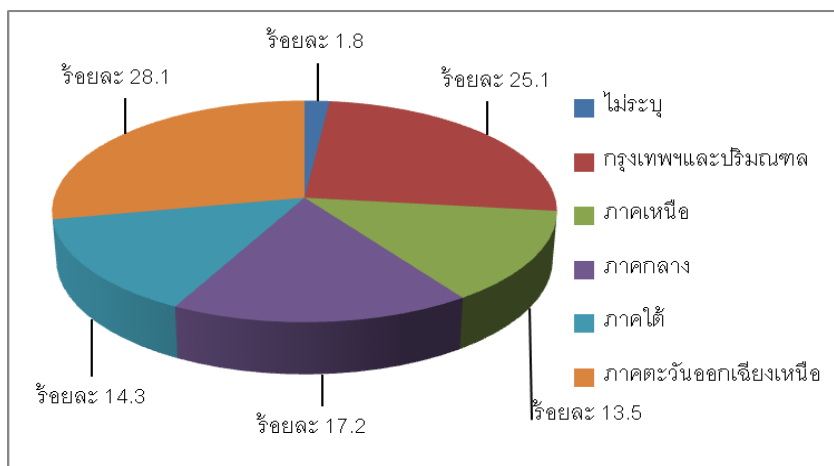
แผนภาพ 4-2 กลุ่มอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

N=471



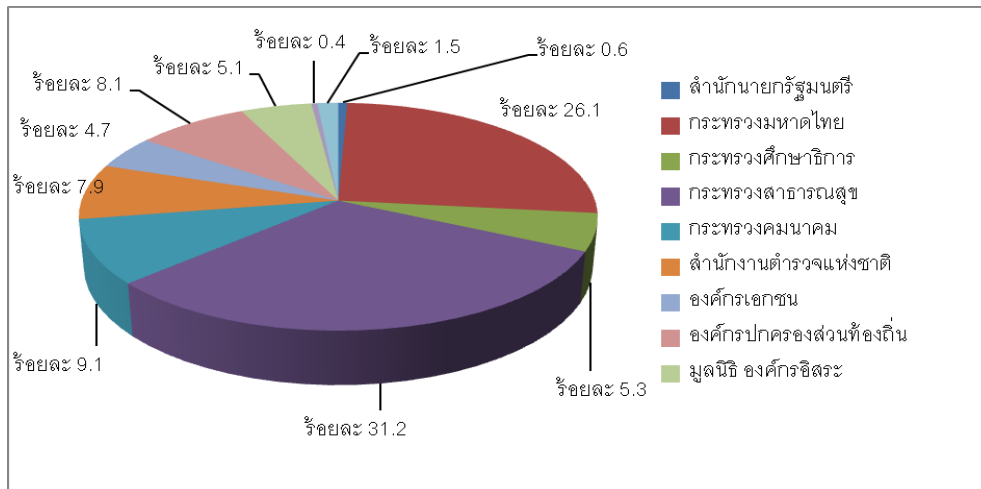
แผนภาพ 4-3 ภูมิภาคที่ทำงานของผู้ตอบแบบสอบถาม

N=471



แผนภาพ 4-4 สังกัดของหน่วยงานผู้ตอบแบบสอบถาม

N=471



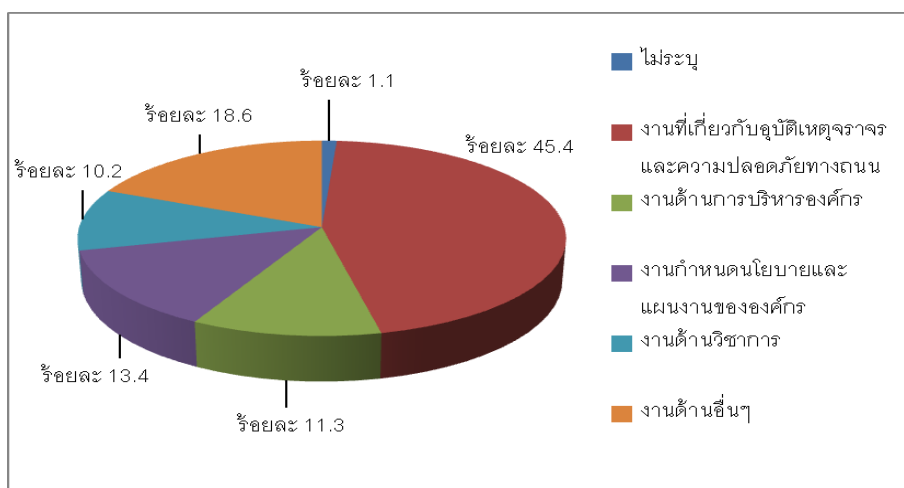
● บทบาทหน้าที่ของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากแผนภาพ 4-5 ด้านบทบาทหน้าที่ของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าร้อยละ 45.5 เป็นผู้ที่มิบทบาทหน้าที่เกี่ยวข้องกับงานด้านอุบัติเหตุจราจรโดยตรง รองลงมาได้แก่ ผู้รับผิดชอบงานด้านอื่นๆ เช่น เจ้าหน้าที่ธุรการ เจ้าหน้าที่การเงิน ประชาสัมพันธ์ นิติกร ผู้ใหญ่บ้าน เป็นต้น ร้อยละ 18.7 ผู้รับผิดชอบงานด้านบริหารองค์กร ผู้รับผิดชอบงานด้านการกำหนดนโยบายและแผนงานขององค์กร และผู้รับผิดชอบงานด้านวิชาการ ร้อยละ 13.4 ร้อยละ 11.3 และร้อยละ 10.5 ตามลำดับ

ในส่วนของการพิจารณาตามตำแหน่งและความรับผิดชอบในงานที่ทำ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นผู้ปฏิบัติ มีร้อยละ 83.7 จำแนกเป็นผู้ปฏิบัติระดับหัวหน้า ร้อยละ 37.2 และผู้ปฏิบัติระดับปฏิบัติงานอีกร้อยละ 46.5 ส่วนผู้บริหารมีร้อยละ 15.3 จำแนกเป็นผู้บริหารระดับสูงร้อยละ 6.6 และผู้บริหารระดับกลางอีกร้อยละ 8.7 (รายละเอียดในแผนภาพ 4-6) (ทั้งนี้หลักเกณฑ์การพิจารณาจำแนกตำแหน่งงานและบทบาทหน้าที่ของผู้เข้าร่วมสัมมนา สามารถดูได้จากภาคผนวก ข)

แผนภาพ 4-5 บทบาทหน้าที่ของผู้ตอบแบบสอบถาม

N=471

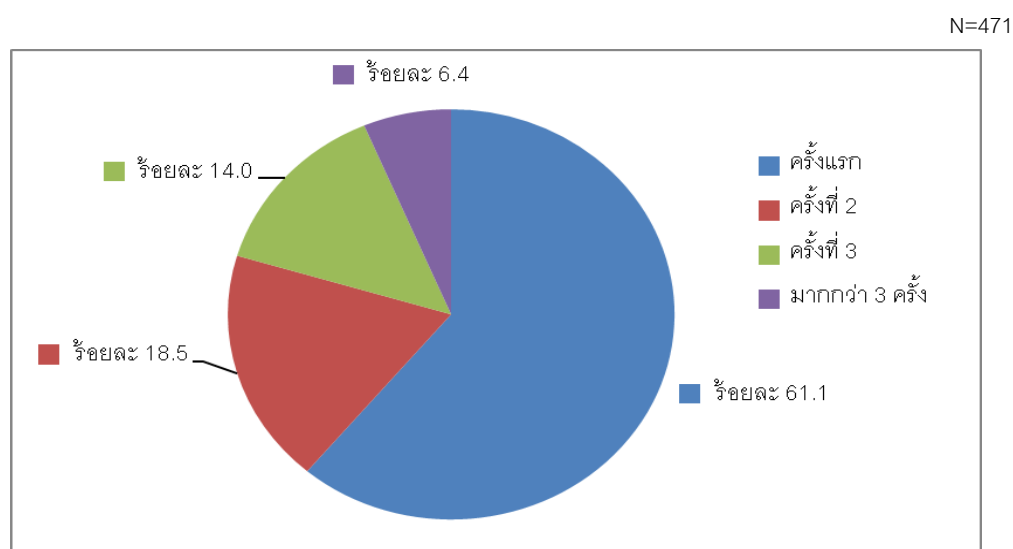


จำนวนครั้งที่เข้าร่วม และการรับรู้ข่าวสารข้อมูลการจัดสัมมนา

ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 61.1 เป็นผู้เข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้เป็นครั้งแรก โดยมีสัดส่วนของผู้ที่เข้าร่วมสัมมนาระหว่าง 2-3 ครั้ง ร้อยละ 18.5 และร้อยละ 14.0 ตามลำดับ ทั้งนี้มีผู้เข้าร่วมสัมมนาร้อยละ 6.4 ที่เข้าร่วมสัมมนามากกว่า 3 ครั้ง โดยจำนวนครั้งที่ผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่าเข้าร่วมสัมมนามากที่สุดคือ 9 ครั้ง (รายละเอียดตามแผนภาพ 4-7)

ในประเด็นเกี่ยวกับการได้รับข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับการจัดสัมมนา พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมากกว่าครึ่งหนึ่ง คือร้อยละ 53.3 ได้รับข่าวสารข้อมูลในช่วงระหว่าง 1-3 เดือน ก่อนวันที่มีการจัดสัมมนา รองลงมาได้รับข่าวสารข้อมูลน้อยกว่า 1 เดือน ร้อยละ 37.2 ในขณะที่มีผู้ที่ได้รับข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับการสัมมนา มานานกว่า 3 เดือนแล้ว เพียงร้อยละ 9.6

แผนภาพ 4-6 จำนวนครั้งที่เข้าร่วมสัมมนา



ตาราง 4-1 ระยะเวลาที่ได้รับข่าวสารการจัดสัมมนา

N=471

ระยะเวลาที่ได้รับข่าวสารก่อนการสัมมนา	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 เดือน	175	37.2
1-3 เดือน	251	53.3
มากกว่า 3 เดือน	45	9.6
รวม	471	100.0

สำหรับแหล่งข่าวสารการจัดสัมมนาที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับ มาจากหลายแหล่งด้วยกัน แต่ส่วนมากคือ ร้อยละ 71.8 ได้รับรู้ข่าวสารข้อมูลจากหนังสือเวียนภายในหน่วยงาน โดยแหล่งข่าวสารอื่นๆที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับรองลงมาได้แก่ เพื่อนร่วมงาน และ website ตามลำดับ

ตาราง 4-2 แหล่งข้อมูลข่าวสารการจัดสัมมนา

แหล่งข้อมูลข่าวสารการจัดสัมมนา	จำนวน	ร้อยละ
หนังสือเวียนภายในหน่วยงาน	338	71.8
เพื่อนร่วมงาน	91	19.3
website	58	12.3
จดหมายข่าว/วารสาร/จุลสาร	33	7.0
e-mail	27	5.7
งานประชุมสัมมนา	2.4	5.2
วิทยุท้องถิ่น	7	1.5
หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น	4	0.8
แหล่งอื่นๆ	92	8.0

หมายเหตุ: เลือกตอบได้ มากกว่า 1 ข้อ

ประเด็นความคาดหวังและความต้องการความรู้ในการเข้าร่วมสัมมนา

● ความคาดหวังของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ผู้ตอบแบบสอบถามคาดหวังความรู้เพื่อนำไปประยุกต์ใช้มากเป็นอันดับที่ 1 รองลงมาได้แก่ ความคาดหวังเครือข่ายที่จะส่งผลกระทบต่อการทำงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในอนาคต ซึ่งมีคะแนนใกล้เคียงกับกลุ่มที่คาดหวังการแลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงานในแต่ละพื้นที่ โดยพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคาดหวังต่อการได้เพื่อนใหม่น้อยกว่าประเด็นอื่นๆ

ตาราง 4-3 ความคาดหวังในการเข้าร่วมสัมมนา

ความคาดหวัง	คะแนน	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ความรู้เพื่อนำไปประยุกต์ใช้	1504	3.19	1.025
เครือข่ายที่จะส่งผลกระทบต่อการทำงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในอนาคต	1,230	2.61	1.151
การแลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงานในแต่ละพื้นที่	1,195	2.54	1.042
เพื่อนใหม่	683	1.45	0,854

หมายเหตุ: เรียงลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย

● **ความต้องการรับความรู้ในห้องสัมมนาย่อย**

ด้านความต้องการรับความรู้ในห้องสัมมนาย่อย พบว่าการสัมมนาในวันที่ 20 สิงหาคม ซึ่งมีการแบ่งห้องสัมมนาย่อยจำนวน 5 ห้อง ซึ่งสัมมนาย่อยที่ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความต้องการเข้ารับฟังมากที่สุด 2 อันดับแรก ได้แก่ ห้องที่ 2 เวทีเรียนรู้: ตลาดนัดความรู้ ชุมชนต้นแบบกับเคล็ดลับความสำเร็จของท้องถิ่นและชุมชนในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ร้อยละ 30.0 และห้องที่ 4 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่ในการจัดการข้อมูลระดับพื้นที่ เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างมีส่วนร่วม ร้อยละ 27.6 ส่วนความต้องการรับความรู้ในห้องสัมมนาอื่นๆที่จัดในวันแรกนั้น พบว่ามีผู้ที่มีความต้องการรับรู้อื่นๆเหล่านั้นใกล้เคียงกัน

การสัมมนาห้องย่อยในวันที่ 21 สิงหาคม มีการแบ่งห้องย่อยจำนวน 6 ห้อง ซึ่งพบว่าห้องที่ 4 เวทีเรียนรู้: การจัดระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ เป็นห้องย่อยที่มีผู้สนใจเข้ารับฟังร้อยละ 21.1 ซึ่งมากกว่าห้องอื่นๆเล็กน้อย ส่วนห้องสัมมนาย่อยอื่นๆนั้น พบว่ามีผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มีความต้องการเข้ารับความรู้ในห้องสัมมนาย่อยห้องที่ 2 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ห้องที่ 1 เวทีข้อเสนอนโยบาย: พลังประชาสังคมกับถนนปลอดภัย และห้องที่ 6 เวทีเรียนรู้: การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชน ร้อยละ 19.9, 19.0 และ 18.3 ตามลำดับ

ตาราง 4-4 ความต้องการรับความรู้ในห้องสัมมนาย่อย

N= 471

เนื้อหา	จำนวน	ร้อยละ
วันที่ 20 สิงหาคม 2552		
ห้องที่ 1 เวทีข้อเสนอ: โปซitivชั่นเยาว์เพื่อถนนปลอดภัย	101	15.1
ห้องที่ 2 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่สู่ความปลอดภัย...มอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่นหัวใจฮีโร่	97	14.48
ห้องที่ 2 เวทีเรียนรู้: ตลาดนัดความรู้ ชุมชนต้นแบบกับเคล็ดลับความสำเร็จของท้องถิ่นและชุมชนในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน	201	30.0
ห้องที่ 4 เวทีเรียนรู้: ขยายข่าว เขย่าเครือข่ายคลายทุกขั้บนถนน	185	27.6
ห้องที่ 5 เวทีเรียนรู้: บทบาทการขับเคลื่อนเมาไม่ขับ	87	13.0
วันที่ 20 สิงหาคม 2552		
ห้องที่ 1 เวทีข้อเสนอ นโยบาย: พลังประชาสังคมกับถนนปลอดภัย	124	19.0
ห้องที่ 2 เวทีติดตามนโยบาย: สู่มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ	71	10.9
ห้องที่ 2 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ	130	19.9
ห้องที่ 4 เวทีเรียนรู้: การจัดระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ	138	21.1
ห้องที่ 5 เวทีเรียนรู้: ท้องถิ่นกับการจัดระบบรถโรงเรียน	71	10.9
ห้องที่ 6 เวทีเรียนรู้: การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชน	120	18.3

หมายเหตุ: เลือกตอบไม่เกิน 2 หัวข้อการบรรยายในแต่ละวัน

สาเหตุ ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่

• สาเหตุ/ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่

จากตาราง 4-5 สาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ พบว่าในพื้นที่ที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาอาศัยอยู่หรือปฏิบัติงานอยู่นั้น มีผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมกการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยที่เป็นปัญหาตั้งแต่ร้อยละ 53.9 -92.6 โดยพฤติกรรมกการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยที่เป็นปัญหาร่วมกัน ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามระบุถึงมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ พฤติกรรมเมาแล้วขับ ร้อยละ 92.6 รองลงมาได้แก่ พฤติกรรมกการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ร้อยละ 88.5 และพฤติกรรมกการขับขี่ย้อนศร ร้อยละ 84.7

ตาราง 4-5 สาเหตุ/ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่

N=471

สาเหตุ/ปัจจัย	ร้อยละ
ก. การดัดแปลงรถมอเตอร์ไซค์	70.9
ข. เมาแล้วขับ	92.6
ค. โทรมแล้วขับ	67.9
ง. ไม่สวมหมวกนิรภัย	82.2
จ. การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	63.1
ฉ. ไม่รู้กฎจราจร	69.0
ช. การไม่มีใบขับขี่	53.9
ซ. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	88.5
ณ. การขับขี่ย้อนศร	84.7

หมายเหตุ: เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

• ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

เมื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามระบุถึงลักษณะของปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ที่อาศัยหรือปฏิบัติงานอยู่ เป็นที่น่าสนใจว่าสิ่งที่ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่าเป็นปัญหามากที่สุดถึงร้อยละ 82.6 คือการไม่สวมหมวกนิรภัย รองลงมาร้อยละ 80.0 คือปัญหาเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ โดยมีผู้ระบุถึงปัญหาสภาพถนนชำรุดและการบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวด ร้อยละ 75.6 และร้อยละ 73.4 ตามลำดับ ในขณะที่ปัญหาการขาดการมีไม่เพียงพอเป็นปัญหาที่ระบุถึงน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 46.3 (รายละเอียดตามตาราง 4-6)

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่า การขับขี่มอเตอร์ไซค์โดยไม่สวมหมวกและการขับขี่โดยเด็กและเยาวชนที่อายุต่ำกว่า 15 ปี เป็นปัญหาสำคัญร่วมกันของพื้นที่ต่างๆ ในขณะที่สภาพถนนที่ชำรุดก็ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยเช่นกัน อีกทั้งการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เข้มงวดยังเป็นเงื่อนไขที่เอื้อต่อการมีพฤติกรรมกการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยและก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร

ตาราง 4-6 ปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่

N=471

สาเหตุ/ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	ร้อยละ
ก. ป้าย/สัญญาณจราจรไม่ชัดเจน	63.9
ข. ถนนชำรุด	75.6
ค. ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย	82.6
ง. ผู้ขับขี่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	64.5
จ. เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีขับขี่รถมอเตอร์ไซด์	80.0
ฉ. การไม่มีใบขับขี่	55.2
ช. การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวด	73.4
ซ. รถสาธารณะมีไม่เพียงพอ	46.3
ฅ. รถมอเตอร์ไซด์/รถยนต์ส่วนบุคคลมีจำนวนมากเกินไป	62.4
ฎ. ไม่มีการจัดระบบรถรับส่งนักเรียน	54.1

หมายเหตุ: เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาในภาพรวม

จากตาราง 4-7 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ได้ให้ความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาในภาพรวม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 471 ชุด โดยจำแนกความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาเป็น 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการดำเนินการ สถานที่ วิชาการ นิทรรศการและภาพรวมการสัมมนา พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนาในด้านต่างๆในระดับมาก โดยมีคะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 3.45-4.02 โดยประเด็น “การได้รับความสะดวก รวดเร็วในการลงทะเบียนเข้าร่วมสัมมนา” มีคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุด รองลงมาคือความพึงพอใจด้านสถานที่ในประเด็น “แสงเสียง อุปกรณ์โสต เพียงพอ และมีคุณภาพ” สูงกว่าประเด็นอื่นๆ ในด้านเดียวกัน

เมื่อได้สอบถามถึงความพึงพอใจด้านวิชาการ พบว่าประเด็น “หัวข้อในการบรรยาย/อภิปรายเหมาะสมกับประเด็นหลักของการจัดสัมมนา เรื่อง “พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย” เป็นประเด็นที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุดในด้านวิชาการ รองลงมาคือ “ได้รับความรู้จากการสัมมนา” ในขณะที่ด้านนิทรรศการนั้น มีคะแนนเฉลี่ยในประเด็น “นิทรรศการ มีความน่าสนใจ” และ “ได้รับประโยชน์จากการชมนิทรรศการ” สูงที่สุดของด้านนี้เท่ากันทั้งสองประเด็น นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม “มีความพึงพอใจในภาพรวมของการจัดสัมมนา” และ “การจัดสัมมนาครั้งนี้จัดได้ดีและเหมาะสม” โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากันในทุก 2 ประเด็น

ตาราง 4-7 ความคิดเห็นในการจัดสัมมนาในภาพรวม

N=471

ข้อ	ประเด็นความคิดเห็น	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	การแปลผล
ด้านการดำเนินการ				
1.	ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ในการลงทะเบียนเข้าร่วมสัมมนา	4.02	0.789	มาก
2.	ช่วงเวลา (วันที่ 20-21 สิงหาคม 2552) ในการจัดสัมมนา มีความเหมาะสม	3.86	0.739	มาก
3.	ระยะเวลา (2วัน) ในการจัดสัมมนา มีความเหมาะสม	3.83	0.792	มาก
4.	ท่านได้รับการช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกจากเจ้าหน้าที่ เป็นอย่างดีภายในงานสัมมนา	3.71	0.834	มาก
ด้านสถานที่				
5.	สถานที่จัดงาน เหมาะสำหรับการจัดสัมมนาครั้งนี้	3.86	0.889	มาก
6.	อาหารและเครื่องดื่ม เพียงพอ และมีคุณภาพ	3.61	0.874	มาก
7.	แสง เสียง อุปกรณ์โสต เพียงพอ และมีคุณภาพ	4.00	0.722	มาก
ด้านวิชาการ				
8.	หัวข้อในการบรรยาย/อภิปราย เหมาะสมกับประเด็นหลักของการจัดสัมมนา เรื่อง "พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย"	3.95	0.689	มาก
9.	การบรรยายแต่ละหัวข้อมีความเหมาะสม	3.81	0.677	มาก
10.	สามารถควบคุมเวลาการบรรยายได้ตรงตามที่กำหนด	3.77	0.660	มาก
11.	เอกสารประกอบการสัมมนา มีความครอบคลุม ครบถ้วน	3.65	0.772	มาก
12.	ท่านได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ประสบการณ์ในการดำเนินงาน ป้องกันควบคุมอุบัติเหตุทางถนน	3.45	0.839	มาก
13.	ได้รับความรู้จากการสัมมนา	3.80	0.714	มาก
ด้านนิทรรศการ				
14.	นิทรรศการ มีจำนวนเหมาะสม	3.70	0.737	มาก
15.	นิทรรศการ มีคุณภาพ	3.72	0.687	มาก
16.	นิทรรศการ มีความน่าสนใจ	3.75	0.724	มาก
17.	ได้รับประโยชน์จากการชมนิทรรศการ	3.75	0.732	มาก
18.	นิทรรศการและเอกสารเพียงพอต่อการเสริมความรู้ความเข้าใจ	3.67	0.752	มาก
ภาพรวมการจัดสัมมนา				
19.	ในภาพรวม การจัดสัมมนาครั้งนี้จัดได้ดีและเหมาะสม	3.89	0.674	มาก
20.	มีความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนาในภาพรวม	3.89	0.713	มาก

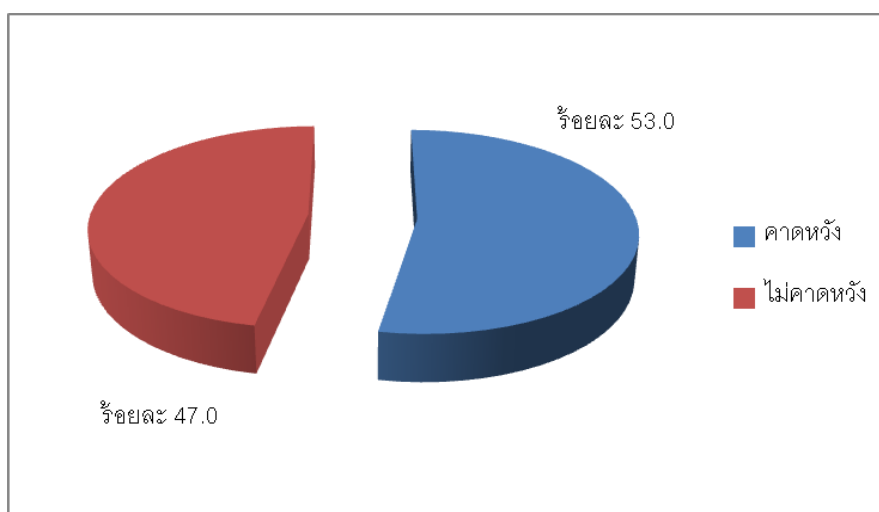
หมายเหตุ: แสดงความคิดเห็นในทุกหัวข้อ

ความคาดหวัง และการได้รับความรู้ตามที่คาดหวังของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ในสำหรับกลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนา ที่ระบุว่ามีความคาดหวังในความรู้จากการสัมมนานั้น มีร้อยละ 47.0 ดังนั้น ในการจะพิจารณา โดยในจำนวนนี้สามารถจำแนกได้เป็น 4 กลุ่มคือ 1) กลุ่มที่ได้รับความรู้ตามที่คาดหวังหรือมากกว่าที่คาดหวังไว้ 2) กลุ่มที่ได้รับความรู้ตามที่คาดหวังบ้างบางส่วน 3) กลุ่มที่ไม่แน่ใจว่าได้รับหรือไม่ และ 4) กลุ่มที่ไม่ได้รับความรู้ตามที่คาดหวัง (แผนภาพ 4-7)

แผนภาพ 4-7 ความคาดหวังของผู้ตอบแบบสอบถาม

N=237



เมื่อพิจารณาถึงประเด็นความคาดหวังจากการสัมมนานี้ ผู้เข้าร่วมสัมมนาคาดหวังต่อการได้รับประโยชน์จากการสัมมนาครั้งนี้อย่างหลากหลาย แต่จะเห็นได้ว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความคาดหวังสูงต่อการที่จะได้รับความรู้ด้านอุบัติเหตุจราจรเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงานในพื้นที่ ถึงร้อยละ 42.7 (ตาราง 4-8) สอดคล้องกับตาราง 4-3 เรื่องประเด็นความคาดหวังของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ตอบแบบสอบถามชนิดตอบเอง ที่คาดหวังจะนำความรู้เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่มากที่สุด ซึ่งการประยุกต์ใช้ในการทำงานในพื้นที่นั้น ก็มีหลากหลายวิธีการด้วยกัน (ดูตาราง 4-9) เช่น การเผยแพร่ความรู้ การรณรงค์ ฯลฯ นอกจากนั้น ผู้เข้าร่วมสัมมนา ยังคาดหวังที่จะมารับทราบ แลกเปลี่ยนความรู้ความคิดเห็นกับหน่วยงานอื่นๆ เช่น การรับทราบตัวอย่าง โมเดลหรือรูปแบบการดำเนินงานในแต่ละพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จเป็นกรณีตัวอย่าง (ร้อยละ 14.5) เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่ของตนเองได้ และคาดหวังที่จะได้รับเอกสารความรู้เพื่อนำไปใช้เผยแพร่ในพื้นที่ (ร้อยละ 11.8) อีกด้วย

ตาราง 4-8 ประเด็นเกี่ยวกับความคาดหวังของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการเข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้

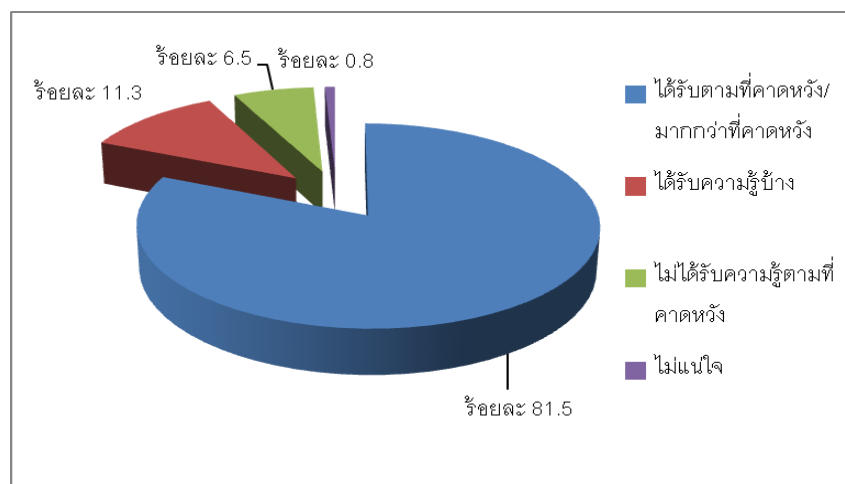
N=255

ประเด็นความคาดหวัง	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้ด้านอุบัติเหตุจราจรเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงาน	109	42.7
รูปแบบการดำเนินงานในพื้นที่ และทิศทางการดำเนินงานของ อปท.	37	14.5
การนำความรู้ เอกสารและสื่อวีดิทัศน์ไปใช้ประโยชน์ในการรณรงค์/อบรม/ให้ความรู้	35	11.8
รับทราบนโยบาย/ยุทธศาสตร์/การปรับปรุงและการบังคับใช้กฎหมาย	24	9.4
การสร้างเครือข่ายการทำงาน แลกเปลี่ยนประสบการณ์และความคิดเห็น	14	5.5
ความรู้ด้านการเรียกร้องสิทธิเมื่อประสบเหตุ	12	4.7
การรับทราบเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่	6	3.4
แนวทางการพัฒนางานด้านการแพทย์ฉุกเฉิน/การกู้ชีพ (EMS)	7	3.1
การเข้าชมและรับความรู้จากนิทรรศการ	3	1.2
รวม	255	100.0

หมายเหตุ: ตอบได้มากกว่า 1 ประเด็น

และจากประเด็นความคาดหวังดังกล่าวข้างต้น ผู้เข้าร่วมสัมมนาถึงร้อยละ 81.5 ได้รับความรู้ตามที่คาดหวังไว้ หรือมากกว่าที่คาดหวังไว้ ร้อยละ 11.3 ได้รับความรู้บ้าง แต่ก็ยังมีผู้เข้าร่วมสัมมนา ร้อยละ 6.5 ไม่ได้ ได้รับความรู้ตามที่คาดหวัง และอีกร้อยละ 0.8 ยังไม่แน่ใจว่าได้รับความรู้ตามที่คาดหวังไว้หรือไม่ (รายละเอียดตาม แผนภาพ 4-8)

แผนภาพ 4-8 การได้รับความรู้ตามที่คาดหวัง



ประเด็นความรู้ที่เป็นประโยชน์และการนำความรู้ไปใช้ประโยชน์

● ประเด็นความรู้ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้เข้าร่วมสัมมนา

จากความคาดหวังของผู้เข้าร่วมสัมมนา มาสู่การได้รับความรู้ตามความคาดหวัง และนำมาสู่รายละเอียดของความรู้ที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับ และเห็นว่าเป็นประเด็นที่มีประโยชน์ซึ่งเป็นรายละเอียดในหัวข้อนี้ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 237 ราย พบว่าผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับความรู้ที่ตนเองเห็นว่าเป็นประโยชน์อย่างหลากหลายด้าน และประเด็นความรู้ที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นว่าเป็นประโยชน์มากที่สุด คือ นโยบาย /แนวทางการแก้ไข /แผนการดำเนินงานในปีต่อไป ร้อยละ 13.4 รองลงมาคือ แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจรรยาจร ร้อยละ 11.4 ส่วน สาเหตุ/ปัญหา/สถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน แนวโน้มและสถิติ และความปลอดภัยในการขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่ เป็นประเด็นที่คิดว่าเป็นประโยชน์ ในสัดส่วนที่เท่าๆกัน คือ ร้อยละ 10.7

นอกจากนั้น ยังมีผู้เข้าร่วมสัมมนา กล่าวถึงหัวข้อที่เป็นประโยชน์ โดยภาพรวมทั้งห้องสัมมนาย่อย แต่ไม่ได้ระบุถึงประเด็นความรู้ที่เป็นประโยชน์อย่างชัดเจนนัก แต่เพื่อให้แสดงรายละเอียดของความคิดเห็น จึงนำรายละเอียดมาใช้ในการอธิบายในหัวข้อนี้ด้วย (รายละเอียดตามตาราง 4-9)

ตาราง 4-9 หัวข้อ/ประเด็นความรู้ที่เป็นประโยชน์

N=307

หัวข้อ/ประเด็นความรู้ที่เป็นประโยชน์	จำนวน	ร้อยละ
นโยบาย /แนวทางการแก้ไข /แผนการดำเนินงานในปีต่อไป	41	13.4
แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจรรยาจร	34	11.1
สาเหตุ/ปัญหา/สถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน แนวโน้มและสถิติ	33	10.7
ความปลอดภัยในการขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่	33	10.7
เรื่องกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย บทลงโทษต่างๆ	30	9.8
การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ การปลูกจิตสำนึกในเรื่องอุบัติเหตุ	21	6.8
เครือข่ายการทำงานด้านอุบัติเหตุ /การประสานงานขององค์กร หน่วยงานต่างๆ	18	5.9
บทบาท/ รูปแบบการทำงานของท้องถิ่น ชุมชนในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจรรยาจร	14	4.6
บทเรียนการขับเค็ลื่อนมาไม่ขับ การส่งคนเมากลับบ้าน	11	3.6
พรบ. ประกันภัย/พรบ. การแพทย์ฉุกเฉิน/พรบ. จรรยาจร/กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค	11	3.6
ประสบการณ์ งานวิจัย/การดำเนินงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุจรรยาจรในพื้นที่ต่างๆ	10	3.3
การจัดระบบ EMS ในท้องถิ่น	10	3.3
EMS การช่วยเหลือเบื้องต้น การปฐมพยาบาล	7	2.3
สภาพถนน จุดเสี่ยง เรื่องวิศวกรรมจรรยาจร Engineering	6	2.0
การขับขี่มอเตอร์ไซค์ของเด็ก	6	2.0
การลดการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	2	0.7
เรื่องง่วงไม่ขับ	1	0.3

หัวข้อ/ประเด็นความรู้ที่เป็นประโยชน์	จำนวน	ร้อยละ
นวัตกรรม เทคโนโลยีในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อความปลอดภัยทางถนน	4	1.3
ระบบขนส่งสาธารณะ	3	1.0
ภาพยนตร์สั้น	2	0.7
มิติใหม่สู่ความปลอดภัย	2	0.7
มิติใหม่ในการจัดการข้อมูล	2	0.7
พลังประชาสังคมกับถนนปลอดภัย	2	0.7
ท้องถิ่น กับการจัดการระบบรถโรงเรียน	1	0.3
ตลาดนัดความรู้ ชุมชนต้นแบบ	1	0.3
สู่มาตรฐาน รถโดยสารสาธารณะ	1	0.3
มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมาย	1	0.3
รวม	307	100.0

หมายเหตุ: ตอบได้มากกว่า 1 ประเด็น

จากประเด็นที่เป็นประโยชน์ดังกล่าว เมื่อจัดหมวดหมู่ของประเด็นความรู้ที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นว่าเป็นประโยชน์ จัดเป็นหมวดหมู่ของประเด็นความรู้ได้ 5 หมวดหมู่ (ตาราง 4-10) โดยกลุ่มของประเด็นความรู้เกี่ยวกับนโยบาย/แนวทางการแก้ไข /แผนการดำเนินงานในปีต่อไป เป็นประเด็นความรู้ที่ผู้สัมมนาเห็นว่าเป็นประโยชน์มากที่สุด ถึงร้อยละ 13.4 รองลงมาเป็นเรื่องแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร, สาเหตุ/ปัญหา/สถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน แนวโน้มและสถิติ, เรื่องความปลอดภัยในการขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่ และเรื่องกฎหมาย/การบังคับใช้กฎหมาย/บทลงโทษต่างๆ มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันมาก คือ ร้อยละ 11.1 ร้อยละ 10.7 และร้อยละ 10.7 และร้อยละ 9.8 ตามลำดับ

ตาราง 4-10 หัวข้อ/ประเด็นความรู้ที่เป็นประโยชน์ 5 อันดับแรก

N=307

หัวข้อ/ประเด็นความรู้ที่เป็นประโยชน์	จำนวน	ร้อยละ
1. นโยบาย /แนวทางการแก้ไข/แผนการดำเนินงานในปีต่อไป	41	13.4
2. แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร	34	11.1
3. สาเหตุ/ปัญหา/สถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน/แนวโน้มและสถิติ	33	10.7
4. เรื่องความปลอดภัยในการขับขี่/พฤติกรรมการขับขี่	33	10.7
5. เรื่องกฎหมาย/การบังคับใช้กฎหมาย/บทลงโทษต่างๆ	30	9.8

● การนำความรู้ที่ได้ไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติ

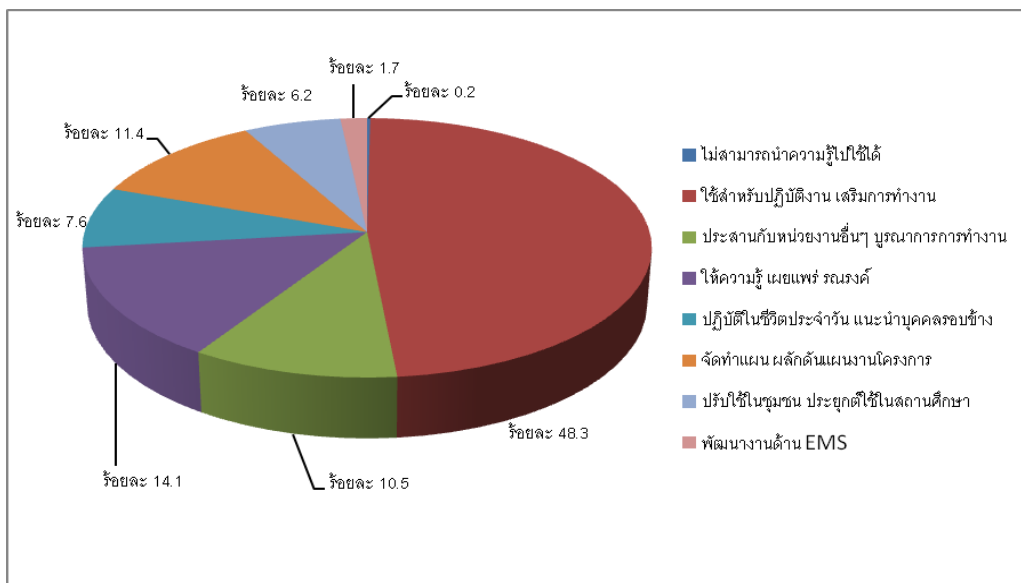
ต่อเนื่องกันกับความคาดหวังประเด็นความรู้จากการมาสัมมนา และการได้รับความรู้ตามที่คาดหวัง ซึ่งมีมากถึงร้อยละ 81.5 นั้น ก็คาดการณ์ได้ว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนาคาดหวังที่จะนำความรู้ที่ได้ไปปฏิบัติในพื้นที่ของตนเอง เมื่อพิจารณาถึงการที่จะนำความรู้ที่ได้จากการสัมมนานั้น ไปใช้ในทางปฏิบัติได้จริงในพื้นที่ (แผนภาพ 4-9) จากข้อมูลจากการสำรวจและสัมภาษณ์เกี่ยวกับการนำความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมสัมมนาไปปฏิบัติหรือรับประยุกต์ใช้ในการทำงาน พบว่า ร้อยละ 48.2 ระบุว่าสามารถนำความรู้ที่ได้รับจากการจัดสัมมนาในครั้งนี้ไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติเพื่อเสริมการทำงานได้ ดังที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาสะท้อนว่า

“...สามารถนำไปปรับเปลี่ยนการปฏิบัติงานเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายด้านการปฏิบัติงานดูแลความปลอดภัยทางถนน...” (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, จังหวัดนราธิวาส)

“...โดยเฉพาะมารับทราบแนวทาง นโยบายในการดำเนินการแก้ไข รวมทั้งนำตัวอย่างของชุมชน ตัวอย่างหรือชุมชนต้นแบบมาปรับใช้ในพื้นที่ของตนเอง...” (รองสารวัตร, ตำรวจภูธร, จังหวัดแพร่)

แผนภาพ 4-9 การนำความรู้จากการสัมมนาไปใช้ประโยชน์

N=237



ทั้งนี้ผู้เข้าร่วมสัมมนา ร้อยละ 14.1 ระบุว่าสามารถนำความรู้ที่ได้ไปเผยแพร่ รณรงค์ อบรม ประชาสัมพันธ์ให้แก่เยาวชนและประชาชนทั่วไป โดยผู้เข้าร่วมสัมมนากล่าวถึงวิธีการนำความรู้ไปเผยแพร่ไว้ว่า

“...การนำเอกสารที่ได้จากการสัมมนาไปเผยแพร่ต่ออย่างน้อยที่สุดก็นำความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมไปขยายต่อภายในหน่วยงานของตนเองและจะนำความรู้ที่ได้ไปเผยแพร่ให้กับแกนนำในหมู่บ้านก่อน แล้วค่อยๆ ให้แกนนำเหล่านั้นเผยแพร่ให้กับชาวบ้านอีกทีหนึ่ง” (เลขานุการ, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, จังหวัดพิจิตร)

“...ส่วนหนึ่งของการเผยแพร่ก็คือสื่อมวลชนที่มีบทบาทสำคัญในการกระจายความรู้เรื่องความปลอดภัยต่างๆ ให้ทั่วถึงได้ ดังนั้นการนำไปสะท้อนให้กับสื่อ เพื่อทำการสะท้อนต่อ ก็เป็นสิ่งที่น่าทำ...” (นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ, สำนักงานสาธารณสุข, จังหวัดสระแก้ว)

ส่วนกลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนา ที่ระบุว่าสามารถนำความรู้ที่ได้ไปใช้เพื่อการจัดทำแผนงาน การผลักดันแผนงานและโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน มีสัดส่วนใกล้เคียงกับกลุ่มที่ระบุว่าสามารถนำความรู้ที่ได้ไปใช้เพื่อสร้างเครือข่ายการทำงานโดยการประสานการทำงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อบูรณาการการทำงานร่วมกัน ร้อยละ 11.3 และร้อยละ 10.4 ตามลำดับ

“...เพราะการสัมมนาทำให้ทุกฝ่ายตื่นตัว และร่วมกันผลักดันให้เกิดนโยบายในการแก้ไขปัญหาต่อไป โดยเฉพาะการได้รับทราบนโยบายและการทำงานของต่างประเทศและการทำงานระดับชาติของเมืองไทยที่สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนงานหรือโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นหรือชุมชนได้ เพราะเป็นเวทีที่ได้รับฟังความเห็นจากทั้งฝ่ายบริหารและผู้ปฏิบัติงาน นำสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมาปรับใช้ในการวางแผนการทำงานได้...” (นักวิชาการขนส่งชำนาญการ, สำนักงานขนส่งจังหวัด, จังหวัดสุพรรณบุรี)

“...เห็นว่าต้องติดต่อเครือข่ายทั้ง 5 ยุทธศาสตร์ 5 E เช่น พื้นที่ไหนเกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ เพื่อหาแนวทางแก้ไขร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้อง...” (หัวหน้าฝ่ายส่งเสริมสุขภาพ, สำนักงานประกัยภัย, จังหวัดตรัง)

“...ทุกฝ่ายต้องมองเห็นปัญหา และมีเป้าหมายในการแก้ไขไปในทิศทางเดียวกัน มีการทำงานในลักษณะการประสานงานทั้งในด้านข้อมูล งบประมาณ และทรัพยากรอย่างบูรณาการ...” (พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ, สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด, จังหวัดกระบี่)

นอกจากนี้ ยังมีผู้เข้าร่วมสัมมนา ร้อยละ 7.6 ระบุว่าความรู้ที่ได้รับสามารถนำไปปฏิบัติและประยุกต์ใช้ในชีวิตรประจำวันของตนเอง การให้คำแนะนำสมาชิกในครอบครัว รวมถึงบุคคลใกล้ชิด และเป็นที่น่าสนใจว่าผู้ให้ข้อมูลร้อยละ 6.2 คาดหวังที่จะนำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินกิจกรรมโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในโรงเรียนและในพื้นที่ชุมชน โดยคาดหวังที่จะให้มีการดำเนินการชุมชนต้นแบบเพื่อความปลอดภัยทางถนนให้เพิ่มมากขึ้น ส่วนกลุ่มที่ระบุอย่างชัดเจนว่าจะนำความรู้ที่ได้รับไปใช้เพื่อการปรับปรุงพัฒนางานด้านการแพทย์ฉุกเฉินและการการกู้ชีพ มีเพียงร้อยละ 1.7 เท่านั้น โดยผู้สัมมนาท่านหนึ่ง กล่าวสนับสนุนประเด็นความรู้ที่สามารถนำไปใช้ในชีวิตรประจำวันว่า “...เพราะความปลอดภัยทางถนนจะเกิดขึ้นได้ก็ต้องเริ่มจากตัวบุคคลที่มีความรับผิดชอบและมีวินัยในตนเองก่อน เช่น ต้องสวมหมวกกันน็อค หรือผู้ใหญ่ไม่ส่งเสริมให้เด็กมีพฤติกรรมขับขี่เร็ว หากเห็นพฤติกรรมที่ไม่ดีก็ต้องช่วยกันแนะนำตักเตือน การสร้างค่านิยมการมีส่วนร่วมในสังคมให้กับบุคคลใกล้ตัวก่อน คนในครอบครัว แล้วขยายไปยังญาติพี่น้อง คนในชุมชนเดียวกัน สิ่งง่ายๆ ที่สามารถทำได้คือการเคร่งครัดในกฎระเบียบ แม้ไม่มีใครเห็นแต่ตัวเราเองก็รู้ดี...”

อีกทั้ง ผู้เข้าร่วมสัมมนาที่กล่าวสนับสนุนประเด็นการนำความรู้ไปเผยแพร่ต่อในโรงเรียนและชุมชน กล่าว
ย้ำถึงการมีส่วนร่วมของชุมชนและการทำงานเป็นภาคีเครือข่าย ว่า

“...ความรู้ที่ได้ คิดว่าสามารถปรับใช้ได้เป็นอย่างดี เช่น หากมีโครงการของชุมชนก็ต้องสร้างความรู้สึกล
ให้ชุมชนมีความรักและห่วงหาชุมชนของตนเองจนคนในชุมชนสามารถดึงภูมิปัญญาของท้องถิ่นที่มีนำมาปรับใช้
เพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนให้เกิดขึ้นจริงได้ โดยให้หน่วยงานราชการทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงให้...” (นาย
ช่างโยธาชำนาญการ, สำนักงานแขวงกาทาง, จังหวัดฉะเชิงเทรา)

“...จะนำความรู้ไปสนับสนุนการทำงานของกรมแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อกระจายการทำงานสู่ท้องถิ่นมากยิ่งขึ้น
โดยเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน...” (นักวิชาการ, โรงพยาบาล, จังหวัดขอนแก่น)

● ปัจจัยสนับสนุนการนำความรู้ไปใช้ประโยชน์

จากตาราง 4-11 พบว่า การที่จะนำความรู้ไปใช้ประโยชน์ได้เกิดผลจริงจึ่งนั้น การมีส่วนร่วมของ
เยาวชน ประชาชน ผู้ปกครอง ชุมชนและโรงเรียน เป็นปัจจัยเอื้อที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นว่ามีค่าสำคัญมาก
ที่สุดเพื่อให้เกิดประโยชน์ในพื้นที่อย่างเต็มที่ โดยมีถึงร้อยละ 26.5 อาจเป็นเพราะในการสัมมนาครั้งนี้ ผู้เข้าร่วม
สัมมนาได้เน้นและให้ความสำคัญกับกลุ่มเด็กและเยาวชนค่อนข้างมาก แม้แต่กลุ่มวิชาชีพที่อาจไม่ได้เกี่ยวข้องกับ
เด็กโดยตรง อย่างเช่น พยาบาล และเจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ก็ยังกล่าวย้ำในประเด็นนี้ว่า

“...ทุกหน่วยงาน ต้องมีความเสียสละที่จะทำงานร่วมกัน และมีความรับผิดชอบร่วมกันต่อสิ่งที่เกิดขึ้น
ภายในชุมชน ไม่คิดว่าเป็นเรื่องของคนอื่น แต่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือกันตามฐานะ บทบาทและหน้าที่ของตนเอง เช่น
ผู้ปกครองก็ต้องช่วยดูแลว่ากล่าวบุตรหลาน ขณะเดียวกันก็ต้องปฏิบัติตนภายใต้กฎหมายในฐานะประชาชน
เพราะทุกคนถือเป็นสมาชิกของสังคม หากทุกคนมีจิตสำนึก ก็จะสามารถสานต่อกิจกรรมอื่นๆ ได้ ไม่ว่าจะเป็น
การรณรงค์หรือการทำกิจกรรมต่างๆ...” (พยาบาลวิชาชีพ, โรงพยาบาลสงขลาครินทร์, จังหวัดสงขลา)

“...อย่าคิดว่าเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องของตำรวจเพียงฝ่ายเดียว เช่น ครูก็ไม่ใช่มิหน้าที่ใน
การสอนทางด้านวิชาการเพียงอย่างเดียวแต่ควรมีการสอดแทรกเนื้อหาเรื่องความปลอดภัยหรือเรื่องอุบัติเหตุเข้าไป
ในการเรียนการสอนด้วย เพราะเป็นเรื่องที่ทุกฝ่ายต้องประสานความร่วมมือกัน...” (เจ้าพนักงานบรรเทาและ
ป้องกันสาธารณภัย, องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก, จังหวัดขอนแก่น)

ดังนั้น ประโยชน์จะเกิดขึ้นได้จริง จึ่งขึ้นอยู่กับทางโรงเรียน เยาวชน ครอบครัวและชุมชน มีการร่วมมือกัน
เพื่อดำเนินการป้องกันแก้ไขปัญหอย่างจริงจัง อีกทั้งการร่วมมือกันนี้ ยังหมายรวมถึง การประสานความร่วมมือ/
บูรณาการของทุกหน่วยงานด้วย ซึ่งมีผู้ที่เห็นว่าเป็นปัจจัยเอื้อสำคัญต่อการทำงานให้เกิดผล ร้อยละ 15.7 ดังนี้

“...การแก้ไขปัญหา จะต้องมีส่วนร่วมทั้งภาครัฐและท้องถิ่น ทุกหน่วยงานมีความตระหนัก เห็น
ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย...” (นักวิชาการศึกษา, จังหวัดสมุทรสงคราม)

“...การประสานความร่วมมือไปยังจังหวัดเพื่อให้ส่งต่อนโยบายสู่ระดับอำเภอและกระจายไปสู่ระดับชุมชนต่อไป เพื่อให้มีความต่อเนื่องในการทำงานได้ทุกระดับ...” (รองผู้ว่าราชการจังหวัด, สำนักงานจังหวัด, จังหวัดยโสธร)

“...ส่วนกลางควรกำหนดเป็นนโยบาย ระเบียบวาระให้แก่หน่วยงานย่อยได้ปฏิบัติตามอย่างเป็นรูปแบบเดียวกัน เพื่อให้สามารถทำงานได้ไปในทิศทางเดียวกันและง่ายต่อการประสานงานมากขึ้น...” (นักวิเคราะห์นโยบายและแผน, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, กรุงเทพมหานคร)

เมื่อประสานความร่วมมือกันในลักษณะของการเป็นเครือข่าย หรือการบูรณาการความร่วมมือกันแล้ว ทำให้ปัจจัยด้านงบประมาณ, ความพร้อมด้านบุคลากร เครื่องมือ อุปกรณ์, การให้ความสำคัญของผู้บริหาร/ ผู้นำ/ นักการเมืองท้องถิ่นซึ่งเคยเป็นเรื่องใหญ่กลับกลายเป็นเรื่องสำคัญในอันดับรองลงมา คิดเป็นร้อยละ 18.8 ร้อยละ 14.4 และร้อยละ 9.8 ตามลำดับ โดยผู้เข้าร่วมสัมมนา มีความเห็นดังนี้

“...ผู้ปฏิบัติงานย่อมต้องการการสนับสนุน และหากมีงบประมาณบุคลากรที่จะช่วยงานก็สามารถบริหารจัดการได้ และหากได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐด้วยจะทำให้การดำเนินโครงการให้เป็นไปตามนโยบายได้รวดเร็วขึ้น (ปลัดเทศบาล, เทศบาลตำบลแม่หลาย, จังหวัดแพร่) ทั้งนี้เพราะงบประมาณสามารถช่วยสร้างความเข้มแข็งให้แก่องค์กรได้ เพราะบางองค์กรมีความพร้อมด้านอื่นแต่ขาดงบประมาณก็ไม่สามารถดำเนินการต่อได้ แต่หากมีงบประมาณก็สามารถจัดหากำลังคน ที่มีประสิทธิภาพและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ส่งเสริมให้การทำงานสัมฤทธิ์ผลได้...” (สารวัตรฝ่ายอำนวยการ, สำนักงานตำรวจภูธร, จังหวัดลำปาง)

“...ต้องมีบุคลากรที่สามารถให้ความรู้เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในแง่มุมต่าง เช่น โทษของการดื่มเหล้ากับความปลอดภัยของชีวิต และทรัพย์สินบนท้องถนนทั้งของตนเองและผู้อื่น...” (ครูปฐมวัย, ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวังทราย, จังหวัดพิจิตร)

ตาราง 4-11 ปัจจัยสนับสนุนการนำความรู้ไปใช้ประโยชน์

N=377

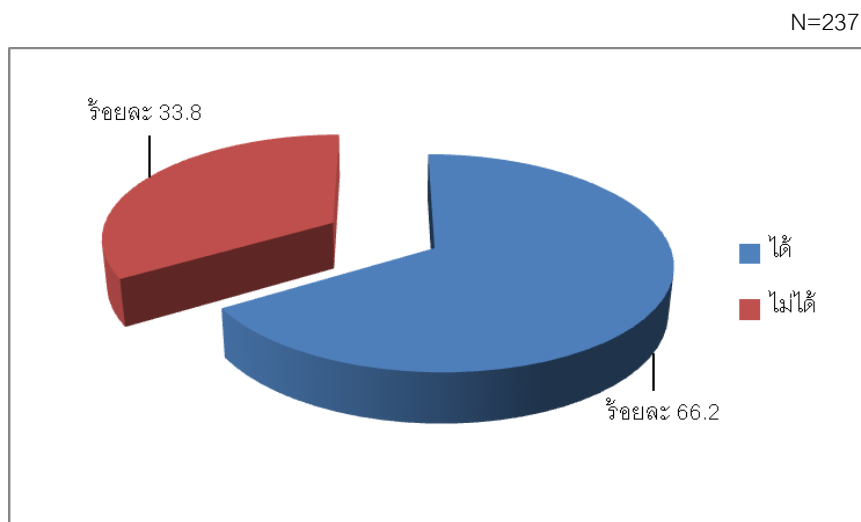
ปัจจัยสนับสนุนการนำความรู้ไปใช้ประโยชน์	จำนวน	ร้อยละ
การมีส่วนร่วมของเยาวชน ประชาชน ผู้ปกครอง ชุมชนและโรงเรียน	100	26.5
งบประมาณ	71	18.8
การประสานความร่วมมือ/ บูรณาการ	59	15.7
ความพร้อมด้านบุคลากร เครื่องมือ อุปกรณ์	54	14.4
การให้ความสำคัญของผู้บริหาร/ ผู้นำ/นักการเมืองท้องถิ่น	37	9.8
การเผยแพร่ข้อมูล ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และรณรงค์	16	4.2
การมีนโยบาย/ยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน	12	3.2
การใช้กฎหมาย/การมีกฎหมายที่เอื้อต่อการปฏิบัติ	11	2.9
การติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง	9	2.4
การให้ความสำคัญและความร่วมมือของผู้ประกอบการ	8	2.1

หมายเหตุ: ตอบได้มากกว่า 1 ประเด็น

การรู้จักเพื่อนใหม่/เครือข่ายการทำงาน และผลต่อการทำงาน

ข้อมูลส่วนนี้มาจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 237 คน โดยร้อยละ 66.2 ระบุว่าการมาเข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้ทำให้ได้เพื่อนและเครือข่ายในการทำงานเพิ่มขึ้น ทั้งนี้หน่วยงานเพื่อนใหม่/เครือข่ายการทำงานที่ผู้ให้ข้อมูลระบุถึงมากที่สุดได้แก่ ตำรวจ เจ้าหน้าที่และพยาบาลจากกระทรวงสาธารณสุข เจ้าหน้าที่จากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร้อยละ 15.8 ร้อยละ 11.5 และร้อยละ 10.3 ตามลำดับ

แผนภาพ 4-10 การได้เพื่อนใหม่/เครือข่ายการทำงานจากการเข้าร่วมสัมมนา



เมื่อพิจารณาถึงหน่วยงานที่เรียกได้ว่า มีผู้เข้าร่วมสัมมนากล่าวถึงในฐานะที่เป็นเพื่อน/ เครือข่ายที่จะประสานงานด้วย เพื่อให้เกิดรูปธรรมในการทำงานในพื้นที่ของตนเอง มากที่สุดคือ ตำรวจ ร้อยละ 15.8 รองลงมาคือ หน่วยงานในสังกัดสาธารณสุข ร้อยละ 15.9 (รวมกระทรวง/ สำนักงานสาธารณสุข โรงพยาบาล และอาสาสมัครสาธารณสุขเข้าด้วยกัน) และกรม/ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร้อยละ 11.5 (รายละเอียดตามตาราง 4-12) ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้กล่าวถึงการรู้จักเพื่อนใหม่/ เครือข่ายว่า

“...ได้เครือข่ายใหม่เป็นตำรวจ และจากการพูดคุยสามารถนำความรู้ที่ได้ไปแก้ปัญหาเรื่องจุดเสี่ยงในหมู่บ้านโดยเฉพาะทางโค้ง ทางแยก รวมทั้งจัดตั้งกองทุนหมวกกันน็อคในหมู่บ้านด้วย...” (ผู้ช่วยเจ้าหน้าที่สาธารณสุข, สถานีอนามัยกุดสะะ, จังหวัดอุดรธานี)

“...หากมีนโยบายในการสร้างความปลอดภัยในชุมชนเช่นนี้ก็ควรให้ตำรวจเข้ามาให้คำแนะนำด้วย...” (ผู้ใหญ่บ้าน, ชุมชนด้านชัยพัฒนา, จังหวัดสระแก้ว)

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงระดับท้องถิ่น เมื่อรวม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน ผู้นำชุมชน และโรงเรียน/สถานศึกษา เข้าด้วยกัน กลับพบว่ามีสัดส่วนมากที่สุด ถึงร้อยละ 22.4 ซึ่งสอดคล้องกับตาราง 4-11 ที่พบว่า การที่จะนำความรู้ที่ได้จากการสัมมนาไปใช้ประโยชน์ได้เกิดผลจริงจางนั้น การมีส่วนร่วมของเยาวชน

ประชาชน ผู้ปกครอง ชุมชนและโรงเรียน เป็นปัจจัยเอื้อที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นว่ามีความสำคัญมากที่สุด เพื่อให้เกิดประโยชน์ในพื้นที่อย่างเต็มที่ ดังนั้นเครือข่ายองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชนและโรงเรียน จึงเป็นประเด็นสำคัญที่น่าสนใจ สำหรับพลังเครือข่ายที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่

“...การได้ชุมชนเป็นเพื่อนใหม่ทำให้มองเห็นว่าการทำงานที่มีชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นนั้นสามารถทำได้ดีกว่าการทำจากส่วนกลาง เช่น อาสาสมัครดูแลสิ่งแวดล้อมทางถนนเพื่อความปลอดภัย...” (ครู, โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์ 2, จังหวัดฉะเชิงเทรา)

นอกจากนั้นแล้ว จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ยังทำให้ทราบมุมมองการรู้จักเพื่อนใหม่ของผู้เข้าร่วมสัมมนา อีกหลายประการที่น่าสนใจ และผลจากการได้เพื่อนใหม่ ได้แก่

“...ครูอาจารย์ นักวิชาการ ซึ่งมีมุมมองทางด้านวิชาการ เมื่อมีโอกาสได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันทำให้สามารถเติมเต็มในส่วนที่เรายังไม่มีความรู้อยู่...” (นายช่างโยธาชำนาญการ, แขวงทางหลวงชนบท, จังหวัดมหาสารคาม)

“...สำหรับเพื่อนใหม่ที่ได้จากสถาบันการศึกษา ก็จะช่วยให้สามารถขยายเครือข่ายของกลุ่มนักเรียนนักศึกษาได้เพิ่มขึ้น นอกจากการนำโครงการรณรงค์ไปเผยแพร่ในสถานศึกษาต่างๆ เหล่านั้นแล้วก็จะยังได้พลังของกลุ่มนักเรียนนักศึกษาที่เข้ามาช่วยรณรงค์ด้วย เช่น โครงการรณรงค์ให้ข้ามสะพานลอย...” (เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์, บริษัทวิริยะประกันภัย, กรุงเทพมหานคร)

“...ได้เพื่อนใหม่ คือ มูลนิธิเมาไม่ขับ เพื่อขอความช่วยเหลือเมื่อมีการรณรงค์ในบริษัทหรือหน่วยงาน เช่น การขอสติ๊กเกอร์รณรงค์เพื่อไปจัดนิทรรศการประชาสัมพันธ์ให้คนงานเห็นความสำคัญของการร่วมมือการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน เช่น ช่วงเทศกาลที่มีคนงานลากลับบ้านเป็นจำนวนมาก...” (Safety officer, บริษัทภูเก็ตไทย จำกัด, จังหวัดชลบุรี)

ตาราง 4-12 หน่วยงานเพื่อนใหม่

N=234

หน่วยงาน	จำนวน	ร้อยละ
ตำรวจ	37	15.8
กรม/ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	27	11.5
กระทรวง/ สำนักงานสาธารณสุข	24	10.3
โรงเรียน สถานศึกษา	22	9.4
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	17	7.3
มูลนิธิ องค์กรพัฒนาเอกชน NGO สสส.	17	7.3
กรมการขนส่งทางบก	14	6.0
ทุกหน่วยงาน	14	6.0
เพื่อนใหม่จากต่างจังหวัด/ราชการส่วนกลาง	12	5.1

หน่วยงาน	จำนวน	ร้อยละ
โรงพยาบาล	11	4.7
ชุมชน ผู้นำชุมชน	11	4.7
บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	10	4.3
กรมทางหลวง	6	2.6
บริษัทเอกชน/ตัวแทนผู้ประกอบการเอกชน	5	2.1
ตัวแทนองค์กรระหว่างประเทศ	3	1.2
อาสาสมัครสาธารณสุข (อสม.)	2	0.9
กระทรวงมหาดไทย	2	0.9
รวม	234	100

จากตาราง 4-13 ผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก ร้อยละ 46.2 ระบุว่า การเข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้ทำให้ได้รู้จักเพื่อนใหม่และเครือข่ายใหม่ที่ก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ ร้อยละ 20.0 ระบุว่าเพื่อนใหม่และเครือข่ายจะส่งผลในการช่วยเหลือ ส่งเสริม และสนับสนุนในการทำงานซึ่งกันและกันในอนาคต ร้อยละ 14.5 ระบุว่า การเข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้ทำให้ได้เพื่อนใหม่เครือข่ายใหม่ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านการได้รับคำแนะนำ ชี้แจง ปรับปรุง และพัฒนาการทำงานในหน่วยงานของตนเอง

ทั้งนี้ มีผู้ให้ข้อมูลจำนวนหนึ่งได้ระบุถึงผลของเครือข่ายในการทำงานที่ค่อนข้างมีความน่าสนใจ แม้ว่าจะมีผู้ที่กล่าวถึงผลของเครือข่ายในประเด็นเหล่านี้ไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับ 3 ประเด็นที่ได้กล่าวถึงข้างต้น โดยพบว่า การเข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้ได้ส่งผลให้เกิดเครือข่ายที่จะส่งผลต่อการจัดทำโครงการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันในอนาคต ได้เครือข่ายที่จะทำงานในพื้นที่ สถานศึกษา และส่วนหนึ่งได้ระบุถึง การเกิดแนวคิดที่จะไปเชื่อมประสานการทำงานเพื่อกระตุ้นส่งเสริมให้ชุมชนเข้ามามีบทบาทในงานด้านอุบัติเหตุให้มากยิ่งขึ้น

ตาราง 4-13 ผลของเครือข่ายต่อการทำงาน

N=145

ผลของเครือข่ายต่อการทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
1.การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์	67	46.2
2.การช่วยเหลือ ส่งเสริม สนับสนุนในการทำงานซึ่งกันและกันในอนาคต	29	20.0
3.การได้รับคำแนะนำ ชี้แจง ปรับปรุง พัฒนาการทำงานในหน่วยงานตนเอง	21	14.5
4.การจัดทำโครงการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันในอนาคต	4	11.2
5.การสร้างเครือข่ายการทำงานในพื้นที่	12	8.3
6.การกระตุ้นส่งเสริมให้ชุมชนเข้ามามีบทบาทในงานด้านอุบัติเหตุ	5	3.4
7.การจัดกิจกรรมในสถานศึกษา	7	4.8
รวม	145	100.0

ข้อเสนอแนะต่อแนวทางการป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ข้อเสนอแนะในส่วนนี้เป็นการรวบรวมจากแบบสอบถามการสำรวจความคิดเห็นและการสัมภาษณ์ผู้เข้าร่วมสัมมนา ซึ่งเป็นประเด็นที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาพิจารณาในแง่ของการเป็นมาตรการดำเนินงานเพื่อให้เกิดผลในระยะสั้น ภายใต้ต้นนโยบายและมาตรการต่างๆ ที่ดำเนินการอยู่ในสถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งแตกต่างจากประเด็นความคิดเห็นในเรื่องปัจจัยที่ช่วยสนับสนุนให้สามารถนำเอาสาระความรู้จากการสัมมนาไปดำเนินงานให้เกิดประโยชน์และประสบผลสำเร็จในด้านความปลอดภัยทางถนนที่ผู้เข้าร่วมสัมมนามองผลในระยะยาวบนพื้นฐานการนำเอาสาระความรู้จากการสัมมนาไปปรับใช้ ซึ่งพบว่า “การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดเป็นมาตรการระยะสั้น ที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นว่ามีความสำคัญในการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน” เป็นแนวทางที่สำคัญที่สุด ถึงร้อยละ 20.7 ดังที่ผู้สัมมนากล่าวว่า

“...เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ควรปฏิบัติงานอย่างจริงจัง ต้องปรับ จับ ผู้กระทำผิดกฎหมายเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติ และต้องทำอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันก็ต้องมีการส่งเสริมยกย่องให้กรณีผู้ที่ปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยเพื่อเป็นการกระตุ้นให้ผู้อื่นปฏิบัติตามในสิ่งที่ดีด้วย...” (ประธานกรรมการชุมชนปลอดภัยแห่งประเทศไทย, ศูนย์เตรียมความพร้อมป้องกันภัยบ้านเนินหัวโล่, จังหวัดพิจิตร)

“...กฎหมายมีอยู่แล้ว แต่บังคับใช้ไม่เข้มงวด ควรหาแนวทางแก้ไขปัญหาเรื่องการจำหน่ายสุราใกล้สถานศึกษาให้สามารถบังคับใช้ได้จริง...” (นักบริการการศึกษา, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, กรุงเทพมหานคร)

ที่สำคัญควบคู่กันมาคือ “การให้ความรู้ด้านการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน ประชาชนทั่วไป รวมทั้งกลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง” ร้อยละ 16.2 เพื่อสร้างจิตสำนึกและความตระหนักให้เกิดขึ้นในกลุ่มเป้าหมายสำคัญที่ได้กล่าวมาข้างต้น ทั้งนี้ในประเด็นการสร้างจิตสำนึกและความตระหนักให้กับประชาชนนั้น ผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนมากคิดว่าควรจะต้องเริ่มผลักดันและดำเนินการตั้งแต่วัยเด็กและเยาวชน ดังที่ผู้ร่วมสัมมนาหลายท่านได้เสนอแนวคิดในลักษณะการจัดทำหลักสูตรการศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้ได้เสนอแนะให้เริ่มจัดทำหลักสูตรในระดับท้องถิ่นโดยประสานความร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อผลักดันให้การให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนมีความเป็นรูปธรรมขึ้น โดยผู้เข้าร่วมสัมมนา มีความเห็นว่า ควรมีการกำหนดให้เป็นหลักสูตรการเรียนการสอนด้านจราจร โดยเริ่มตั้งแต่ระดับชั้นประถม (หัวหน้างานด้านอุบัติเหตุฉุกเฉิน, โรงพยาบาลนาเชือก, จังหวัดมหาสารคาม) รวมทั้ง การสร้างจิตสำนึก มุ่งเน้นความปลอดภัย ให้เยาวชนทั้งในและนอกสถานศึกษา (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดนราธิวาส) สร้างจิตสำนึกให้เห็นคุณค่าของตนเองและคิดว่าทุกคนคือหนึ่งชีวิตที่ต้องดูแล (ครู, โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์ 2, จังหวัดฉะเชิงเทรา) โดยเป็นการเน้นการปลูกฝังความรู้และจิตสำนึกที่เยาวชนสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง (นักวิเคราะห์นโยบายและแผน, ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, จังหวัดพิษณุโลก) และให้เด็กนักเรียนจากในสถานศึกษาเป็นการสื่อกลางในการสื่อสารข้อมูลเรื่องความปลอดภัยบนท้อง

ถนนไปยังผู้ปกครองและคนรอบข้างด้วย ส่วนหนึ่งต้องเป็นหน้าที่ของผู้ปกครองที่จะต้องช่วยกันปลูกฝังพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัยให้ลูกหลานตั้งแต่วัยเด็ก (นักเรียน, เบญจมาภรณ์ 2, จังหวัดฉะเชิงเทรา)

นอกจากแนวทางการให้ความรู้ เน้นที่กลุ่มเยาวชนแล้ว กลุ่มประชาชนทั่วไปก็เป็นข้อเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนรองลงมา คือ ร้อยละ 12.6 การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ร้อยละ 10.7 และการให้ความรู้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ร้อยละ 9.4 ซึ่งผู้เข้าร่วมสัมมนามีความคิดเห็นต่อแนวทางเหล่านี้ดังนี้

“...การร่วมกันสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย (Safety Mind) ให้เกิดขึ้นอย่างจริงจัง ให้มีวินัยในการขับขี่และเคารพสิทธิในการใช้ถนนของผู้อื่น มีพฤติกรรมลดความประมาทเพิ่มความระมัดระวัง ทั้งนี้การอบรมให้ควรรู้แก่ประชาชนก็ควรใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย ไม่เป็นเชิงวิชาการจนเกินไป อย่างที่เรียกว่า “คุยกับชาวบ้านด้วยภาษาชาวบ้าน” เพื่อให้ประชาชนในฐานะของผู้ขับขี่ตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับตนเองรวมทั้งผลกระทบภายหลังที่จะเกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุด้วย...” (Safety officer, บริษัททุเทก ไทย จำกัด, จังหวัดชลบุรี)

“...อยากให้ภาครัฐเข้ามาอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ รวมทั้งสนับสนุนอุปกรณ์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของชุมชน... ผู้ขับขี่ต้องมีสภาพร่างกายที่พร้อม มีสติครบถ้วน ไม่ใช้ความเคยชินในการขับขี่จนละเลยความปลอดภัย เช่นเดียวกับรถก็ต้องอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ แข็งแรง ได้มาตรฐาน โดยส่วนหนึ่งต้องอาศัยความร่วมมือของบริษัทผู้ผลิตรถให้ควบคุมขั้นตอนการผลิตที่ใช้วัสดุอุปกรณ์ที่ดีและได้มาตรฐานส่วนถนนก็ต้องมีป้ายบอกเส้นทางต่างๆ อย่างชัดเจน มีไฟสัญญาณในตอนกลางคืน รวมทั้งการซ่อมแซม ปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ด้วยการแก้ไขถนนที่เป็นหลุม เป็นบ่อ โดยกรมทางหลวงควรมีการสำรวจพื้นที่บ่อยๆ ...” (พนักงานฝ่ายผลิต, บริษัทสยามสติล, จังหวัดสมุทรปราการ)

ตาราง 4-14 ข้อเสนอแนะแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

N=309

ข้อเสนอแนะแนวทาง	จำนวน	ร้อยละ
1. การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด	64	20.7
2. การให้ความรู้เน้นกลุ่มเยาวชน	50	16.2
3. การอบรมให้ความรู้กลุ่มประชาชนทั่วไป	39	12.6
4. การปฏิบัติตามกฎจราจรของตนเอง	33	10.7
5. การให้ความรู้เน้นกลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน	29	9.4
6. การมีส่วนร่วม การบูรณาการ การประสานการทำงานที่ชัดเจนและต่อเนื่อง	22	7.1
7. การปรับปรุงระบบวิศวกรรมจราจร เครื่องหมาย ป้ายสัญญาณ ระบบ CCTV	14	4.5
8. การมีความตระหนักเรื่องความปลอดภัยทางถนนของประชาชนเอง	12	3.9
9. การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ความรู้เรื่องอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง	11	3.6
10. ควรจัดทำนโยบายอย่างชัดเจน สั่งการลงมา	8	2.6
11. การสร้างการมีส่วนร่วมในระดับพื้นที่/เน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน	7	2.3
12. การจัดเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุของหน่วยงานในระดับท้องถิ่น	6	1.9

ข้อเสนอแนะแนวทาง	จำนวน	ร้อยละ
13. การจัดทำหลักสูตรการศึกษาเรื่องอุบัติเหตุในโรงเรียน	5	1.6
14. การสนับสนุนด้านงบประมาณให้กับชุมชน/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอ	3	1.0
15. การตรวจสอบสภาพเครื่องมือ/อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ	2	0.6
16. การจัดทำให้มีระบบขนส่งมวลชนที่ดี	1	0.3
17. การปรับปรุงหมายให้เอื้อต่อการปฏิบัติงานด้านอุบัติเหตุของชุมชน	1	0.3
18. การควบคุมการผลิตของบริษัท/ผู้ประกอบการ	1	0.3
19. การเพิ่มความถี่เรื่องการกู้ชีพ กู้ภัยฉุกเฉิน EMS ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	1	0.3
รวม	309	100

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุปการประเมินผลการจัดสัมมนา

1. ผู้เข้าร่วมสัมมนาและชมนิทรรศการ

การสัมมนาระดับชาติเรื่อง“อุบัติเหตุจราจร” ครั้งที่ 9 ภายใต้วหัวข้อ “พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย: partnership for Road Safety” ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมนานาชาติกรุงเทพฯ ไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร ระหว่างวันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 รวม 2 วัน

จากข้อมูลการลงทะเบียนของผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสองวัน พบว่ามีรายชื่อการลงทะเบียนทั้งสิ้น 1,856 คน จำแนกเป็นแขกรับเชิญจำนวน 1,301 คน ร้อยละ 71.2 เป็นเพศชาย และร้อยละ 28.8 เป็นเพศหญิง ทั้งนี้หน่วยงานต้นสังกัดที่มีผู้เข้าร่วมสัมมนามากที่สุด 4 อันดับแรกได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม และสำนักนายกรัฐมนตรี นอกจากนี้ยังมีผู้เข้าร่วมสัมมนาจากภาคเอกชน/ ผู้ประกอบการ ภาคเอกชน/ ธุรกิจส่วนตัว อีกด้วย ในส่วนของการจัดนิทรรศการ มีนักเรียน เข้ามาร่วมชมนิทรรศการ จำนวน 1,487 คน โดยในส่วนของนักเรียนพบว่าเป็นผู้ที่กำลังเรียนอยู่ในระดับ ประถมศึกษาตั้งแต่ประถมศึกษาปีที่ 3 ถึง ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3

2. การสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยของผู้ร่วมประชุม (POLL)

ผลการสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ของผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 406 ราย ซึ่งประมาณ 1 ใน 3 เป็น ผู้รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุโดยตรง นอกจากนี้ยังมีผู้ที่รับผิดชอบงานด้านอื่นๆ ได้แก่ งานด้านวิชาการ งานด้านการบริหาร งานด้านนโยบายและแผน ผลการสำรวจ พบว่าในรอบ 3 เดือนที่ผ่านมา ผู้ตอบแบบสำรวจมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยในด้านการโทรแล้วขับ มากถึงร้อยละ 43.6 รองลงมาได้แก่ ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 32.0 โดยมีผู้ที่มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัยใกล้เคียงกัน ร้อยละ 28.6 และร้อยละ 26.1 ตามลำดับ ทั้งนี้เมื่อให้จัดลำดับสิ่งที่คุณตอบแบบสำรวจกลัวมากที่สุด 4 อย่าง ได้แก่ อุบัติเหตุจราจร อาชญากรรม แก๊งค์ป่าหิิน และไข้หวัด 2009 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความกลัวต่ออุบัติเหตุจราจรมากที่สุด อย่างไรก็ตาม กลับพบว่ายังมีผู้ตอบแบบสำรวจจำนวนมากที่มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่สอดคล้องกับความกลัวอุบัติเหตุของตนเอง

3. ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อประเด็นความรู้และการนำเสนอในการสัมมนา

การประเมินผลความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อประเด็นสาระความรู้ในการสัมมนา ใช้แบบสอบถามประเมินความพึงพอใจในแต่ละหัวข้อการบรรยาย ในวันแรกแบ่งการสัมมนาเป็นห้องประชุมใหญ่ในช่วงเช้า และห้องสัมมนาย่อยในช่วงบ่าย ช่วงเช้าวันแรก มีกิจกรรมและการบรรยายรวม 5 หัวข้อ มีผู้ตอบแบบสอบถาม

จำนวน 202 ชุด ผลการประเมินความคาดหวังก่อนเข้ารับฟังและความพึงพอใจหลังการรับฟัง อยู่ในระดับปานกลาง ช่วงปลายวันแรก แบ่งเป็นห้องสัมมนาย่อยจำนวน 5 ห้อง มีผู้ตอบแบบสอบถามแต่ละห้องตั้งแต่ 32-92 ชุด พบว่าก่อนเข้ารับฟังการบรรยายผู้ตอบแบบสอบถามมีความคาดหวังต่อทุกหัวข้อในระดับน้อย ยกเว้นหัวข้อการนำเสนอของ Super Hero ผู้นำความปลอดภัยกับวัยรุ่นจังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นหัวข้อการบรรยายในห้อง เวทีการเรียนรู้: มิติใหม่สู่ความปลอดภัย...มอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่น ที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคาดหวังในระดับปานกลาง แต่หลังรับฟังการบรรยายพบว่ามีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลางในทุกหัวข้อการบรรยายไม่แตกต่างกัน

ในวันที่สองแบ่งการสัมมนาเป็นห้องสัมมนาย่อยจำนวน 6 ห้องในช่วงเช้าและห้องประชุมใหญ่ในช่วงบ่าย ช่วงเช้าวันที่สอง ได้รับแบบสอบถามตอบกลับตั้งแต่ 34-154 ชุด ทั้งนี้พบว่าความคาดหวังของผู้เข้าร่วมต่อสาระการบรรยายก่อนเข้ารับฟังการบรรยายอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง โดยที่ห้องสัมมนาย่อยที่มีผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุดคือ ห้องย่อยที่ 4 เวทีเรียนรู้: การจัดการระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามในห้องนี้มีความคาดหวังก่อนเข้ารับฟังการบรรยายในระดับน้อยทุกหัวข้อ อย่างไรก็ตามหลังการรับฟังพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจต่อสาระการบรรยายในระดับปานกลางในทุกหัวข้อ ช่วงปลายวันที่สอง การสัมมนาในห้องใหญ่มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 132 ชุด พบว่าความคาดหวังก่อนรับฟังการบรรยายและความพึงพอใจหลังรับฟังการบรรยายอยู่ในระดับปานกลางทุกหัวข้อ

4. ความพึงพอใจของผู้เข้าชมนิทรรศการ

การประเมินผลนิทรรศการทั้งสองวันสามารถเก็บรวบรวมแบบสอบถามได้ทั้งสิ้น 1,106 ชุด จำแนกเป็นเพศหญิง ร้อยละ 51.3 และเพศชายร้อยละ 48.7 ผู้เข้าชมนิทรรศการมีอายุต่ำที่สุด 8 ปี และสูงสุด 72 ปี โดยอยู่ในช่วงอายุไม่เกิน 14 ปี มากถึงร้อยละ 72.8 ผู้เข้าชมนิทรรศการส่วนใหญ่ ร้อยละ 60.6 กำลังศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 1-6 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 ร้อยละ 16.0 และระดับปริญญาตรี ร้อยละ 11.7

การประเมินผลการเข้าชมนิทรรศการได้แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มประชากรเป้าหมาย คือ กลุ่มแรกเป็นเด็กเล็กในระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาตอนต้น ซึ่งมีอายุไม่เกิน 15 ปี เพื่อที่จะศึกษาถึงความรู้ความเข้าใจบางประการของเด็กเล็กเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และอีกกลุ่มเป็นประชาชนทั่วไปที่เข้ามาชมนิทรรศการ ผลการประเมินมีประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

- **ความคิดเห็นต่อการเข้าชมนิทรรศการของกลุ่มเด็กเล็ก**

เด็กเล็กที่ตอบแบบสอบถามชนิดตอบเอง มีจำนวน 841 คน โดยร้อยละ 30.1 ไปโรงเรียนโดยผู้ปกครอง ซึ่งรถมอเตอร์ไซค์ไปส่ง ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกเด็กนักเรียนบางส่วน พบว่าเด็กไม่ได้สวมหมวกกันน็อกในขณะที่นั่งซ้อนรถมอเตอร์ไซค์ไปโรงเรียน ถึงแม้ว่าตนเองจะทราบว่าควรต้องใส่แต่ผู้ปกครองไม่ได้จัดเตรียมไว้ให้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ปกครองยังไม่มีตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยของลูกหลานที่ซ้อนรถมอเตอร์ไซค์

ความรู้และความเข้าใจของเด็กต่อประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เด็กส่วนมากคือร้อยละ 76.3 เข้าใจถูกว่ามีเงื่อนไขทางกฎหมายที่ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ซ้ำซ้อนรถมอเตอร์ไซค์ โดยเด็กเกือบทั้งหมดคือร้อยละ 96.9 มีความเข้าใจที่ถูกต้องว่าเมื่อขี่มอเตอร์ไซค์ต้องใส่หมวกกันน็อก ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเด็ก

เข้าใจและเห็นว่าการสวมใส่หมวกกันน็อคในขณะขี่มอเตอร์ไซค์นั้นเป็นสิ่งสำคัญ แต่จากการสัมภาษณ์เด็กยอมรับว่าส่วนมากก็ไม่ได้ใส่หมวกกันน็อคเมื่อซ้อนมอเตอร์ไซค์ของผู้ปกครอง เพราะผู้ปกครองไม่ได้จัดเตรียมไว้ ประเด็นต่อมาเด็กเกือบทั้งหมดคือร้อยละ 95.7 มีความรู้และความเข้าใจที่ชัดเจนว่า คนที่ดื่มเหล้าแล้วขี่รถมอเตอร์ไซค์นั้นเป็นพฤติกรรมที่ผิด และเป็นสิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติ จากการสัมภาษณ์เด็กบางคนได้อธิบายเพิ่มเติมว่าการดื่มเหล้าแล้วขี่รถมอเตอร์ไซค์อาจให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ จึงไม่อยากให้พ่อแม่ผู้ปกครองประพฤติปฏิบัติเช่นนี้ อีกประเด็นหนึ่งเด็กส่วนมากคือร้อยละ 74.3 คิดว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ โดยเด็กคิดว่าอุบัติเหตุทางถนนมักจะเกิดขึ้นจากความประมาทของผู้ขับขี่เป็นสำคัญ

ความพึงพอใจและลักษณะกิจกรรมที่กลุ่มเด็กเล็กสนใจ เด็กเล็กที่แสดงความคิดเห็นต่อการจัดแสดงนิทรรศการ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 384 ราย พบว่ากิจกรรมที่เด็กอายุไม่เกิน 15 ปี มีความพึงพอใจมากได้แก่ กลุ่มของกิจกรรมนันทนาการ ร้อยละ 82.81 ในขณะที่กลุ่มที่ระบุว่ามีความสนใจด้านความรู้ด้านวิชาการ เช่น ความรู้เกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัย วิธีการกู้ชีพกู้ภัย การปฐมพยาบาลเบื้องต้น รวมถึงความรู้เรื่องป้าย สัญญาณจราจร อีกร้อยละ 17.19

ข้อเสนอแนะของกลุ่มเด็กเล็กต่อการจัดนิทรรศการ เด็กเล็กมีความพึงพอใจในกิจกรรมระดับมาก โดยร้อยละ 69.6 เห็นว่านิทรรศการทุกส่วนมีความน่าสนใจคืออยู่แล้ว ส่วนกลุ่มที่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาการจัดกิจกรรมนิทรรศการในปีหน้า พบว่าร้อยละ 15.8 ต้องการให้เพิ่มกิจกรรมและของรางวัลมากขึ้น ร้อยละ 8.5 ต้องการให้เพิ่มข้อมูลความรู้วิชาการที่เหมาะสมกับเด็ก และอีกร้อยละ 5.7 มีข้อเสนอแนะให้เพิ่มกิจกรรมการแสดง

- **ความคิดเห็นต่อการเข้าชมนิทรรศการของกลุ่มประชาชนทั่วไป**

กลุ่มประชาชนทั่วไป ที่เข้าชมนิทรรศการ มีอายุตั้งแต่ 16 ปี จนถึง 72 ปี สามารถเก็บแบบสอบถามได้ 265 ชุด กลุ่มอายุที่เข้าชมนิทรรศการมากที่สุด คือ 30-34 ปี

ความพึงพอใจต่อการจัดนิทรรศการของประชาชนทั่วไป ประชาชนทั่วไปมีความพึงพอใจในการจัดนิทรรศการอยู่ในระดับมากทุกหัวข้อ โดยหัวข้อการได้รับประโยชน์จากการเข้าชมนิทรรศการมีคะแนนเฉลี่ย 3.95 ความพึงพอใจในระดับมาก นิทรรศการมีความน่าสนใจในมีเฉลี่ยเท่ากับ 3.86 นิทรรศการมีคุณภาพมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 โดยหัวข้อนิทรรศการมีความน่าสนใจและมีความเหมาะสมมีค่าเฉลี่ยใกล้เคียงกัน คือ 3.77 และ 3.65 ตามลำดับ

ความพึงพอใจและลักษณะกลุ่มนิทรรศการที่ประชาชนทั่วไปให้ความสนใจ

ผลการประเมินความคิดเห็นของผู้เข้าชมนิทรรศการ อายุ 16 ปีขึ้นไป โดยใช้แบบสอบถามชนิดตอบเอง กลุ่มของขุมนิทรรศการที่ได้รับความสนใจมากที่สุด คือ **กลุ่มบอร์ดความรู้วิชาการ** โดยมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ที่ 3.30 รองลงมาคือ กลุ่มสิ่งประดิษฐ์/ นวัตกรรมยานยนต์ โดยมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ที่ 3.03 แม้จะมีค่าเฉลี่ยของระดับคะแนนความพึงพอใจสูงกว่าหัวข้ออื่นๆ แต่ยังคงอยู่ในระดับปานกลางเท่านั้น ในขณะที่ขุมนำเสนอสินค้ามีระดับคะแนนเฉลี่ยค่อนข้างน้อยเพียง 1.48 เท่านั้น

ประโยชน์จากการเข้าชมนิทรรศการและการนำความรู้ไปใช้ประโยชน์

ความคิดเห็นของประชาชนทั่วไปต่อประเด็นเรื่องการนำความรู้จากการเข้าชมไปใช้ประโยชน์ ส่วนมากเห็นว่าช่วยให้เกิดความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมจราจรและการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และความรู้เกี่ยวกับนวัตกรรม เทคโนโลยีใหม่ ในสัดส่วนใกล้เคียงกัน แต่การได้รับทราบบทบาทของหน่วยงานต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นจุดมุ่งหมายหลักของงานสัมมนา ในหัวข้อ “พลังเครือข่ายเพื่อถนนปลอดภัย” นั้น ผู้เข้าชมนิทรรศการ ยังไม่สามารถค้นหาประเด็นความรู้ด้านนี้ได้จากการชมนิทรรศการเพียงอย่างเดียวได้ ต้องอาศัยการเข้าฟังการบรรยายในห้องประชุมด้วย

ความรู้ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งคาดไม่ถึง รวมถึงตัวอย่างการดำเนินงานในพื้นที่อื่นๆ ในกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเด็กและเยาวชน แม้ความรู้เหล่านี้จะไม่ใช่นวัตกรรมใหม่ แต่ก็สามารถนำไปปรับใช้กับหน่วยงานของตนเองได้ รวมทั้งเพื่อเป็นการกระตุ้นเตือนสติของตนเอง เพื่อให้เกิดความตระหนักถึงพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร

ข้อเสนอแนะของประชาชนทั่วไปต่อการจัดนิทรรศการ

สำหรับความคิดเห็นเพิ่มเติมในประเด็นข้อเสนอแนะต่อการจัดนิทรรศการ มีผู้เสนอแนะให้เพิ่มชุมนิทรรศการและเพิ่มวันจัดแสดงนิทรรศการ เพราะมีประโยชน์ต่อผู้เข้าชมนิทรรศการในทุกกลุ่มเป้าหมาย และควรจัดงานสัมมนาและนิทรรศการเช่นนี้เป็นประจำทุกปี โดยจัดให้มีการประชาสัมพันธ์เพื่อเชิญชวนให้เด็ก เยาวชน รวมทั้งผู้ประกอบการนำบุตรหลานมาร่วมรับข่าวสารข้อมูลและความรู้ ทั้งนี้ทุกชุมนควรเน้นการให้ข่าวสารความรู้มากกว่าการเล่นเกมส์สนุกสนานและแจกของรางวัลเพื่อดึงดูดคนเข้าชม แต่ควรเน้นการให้ความรู้ที่เป็นประโยชน์และควรมีการกระจายไปจัดในต่างจังหวัดด้วย เพื่อให้มีผู้ได้รับความรู้และประโยชน์ที่กว้างขวางมากขึ้น

5. ความคาดหวังได้รับความรู้และการนำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติ

ข้อมูลในส่วนนี้ เน้นประเด็นความคิดเห็นของผู้เข้าให้สัมภาษณ์ต่อความคาดหวังและการนำความรู้ไปใช้ประโยชน์ พบว่าร้อยละ 47.2 คาดหวังความรู้ด้านอุบัติเหตุจราจรเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงาน รองลงมา ร้อยละ 11.8-14.5 คาดหวังรูปแบบการดำเนิน/ทิศทางการดำเนินงานในพื้นที่ชุมชน/ อปท. รวมทั้งคาดหวังการนำความรู้ เอกสารและสื่อวีดิทัศน์ไปใช้ประโยชน์ในการรณรงค์/อบรม/ให้ความรู้

ผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีความคาดหวังต่อการสัมมนาร้อยละ 81.5 ระบุว่า การเข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้ได้รับความรู้ตามที่คาดหวังไว้ ด้านการนำไปใช้ประโยชน์ ร้อยละ 48.2 ระบุว่าสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปปรับประยุกต์ใช้ในการทำงาน ร้อยละ 14.0 สามารถนำความรู้ที่ได้ไปเผยแพร่ รณรงค์ อบรม ประชาสัมพันธ์ให้แก่เยาวชนและประชาชนทั่วไป นอกจากนี้ยังมีสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในด้านการจัดทำ/การผลักดันแผนงานและโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน การนำความรู้ที่ได้ไปใช้เพื่อสร้างเครือข่ายการทำงานโดยการประสานการทำงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อบริณาการการทำงานร่วมกัน การปรับปรุงพัฒนางานด้านการแพทย์ฉุกเฉินและการกู้ชีพ (EMS) รวมทั้งการนำความรู้ที่ได้ไปปฏิบัติและประยุกต์ใช้ในชีวิตประจำวัน การให้คำแนะนำสมาชิกในครอบครัว รวมถึงบุคคลใกล้ชิด

ด้านปัจจัยที่จะช่วยสนับสนุนให้การนำความรู้ไปใช้ประโยชน์ประสบความสำเร็จ พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 26.5 ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของเยาวชน ประชาชน ผู้ปกครอง ชุมชนและโรงเรียนมากกว่าปัจจัยอื่นๆ อย่างไรก็ตาม ร้อยละ 18.8 ให้ความสำคัญด้านงบประมาณ ร้อยละ 15.7 ให้ความสำคัญกับการประสานความร่วมมือการทำงานแบบบูรณาการ ร้อยละ 14.4 ให้ความสำคัญกับความพร้อมด้านบุคลากร เครื่องมือ อุปกรณ์ ทั้งนี้ ร้อยละ 9.8 ระบุว่าผู้บริหาร นักการเมืองต้องเห็นความสำคัญต่อการทำงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนด้วย

6. ความคาดหวังต่อเครือข่ายใหม่/เพื่อนใหม่ที่จะส่งผลต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 237 คน ร้อยละ 66.2 ระบุว่า การมาเข้าร่วมสัมมนาครั้งนี้ทำให้ได้เพื่อนและเครือข่ายในการทำงานเพิ่มขึ้น หน่วยงานเพื่อนใหม่/เครือข่ายที่ผู้ให้ข้อมูลระบุถึงมากที่สุดได้แก่ ตำรวจ เจ้าหน้าที่และพยาบาลจากกระทรวงสาธารณสุข เจ้าหน้าที่จากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รวมทั้งหน่วยงานอื่นๆทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชน เพื่อนใหม่และเครือข่ายใหม่ที่ได้รับ ก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ การช่วยเหลือ ส่งเสริมและสนับสนุนในการทำงานซึ่งกันและกันในอนาคต อีกทั้งยังเกิดประโยชน์ในด้านการได้รับคำแนะนำ ชี้แจง ปรับปรุง และพัฒนาการทำงานในหน่วยงาน นอกจากนี้ผู้เข้าร่วมสัมมนาคาดว่า เครือข่ายการทำงานจะส่งผลต่อการจัดทำโครงการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันในอนาคต โดยมีพื้นที่สถานศึกษาเป็นเป้าหมายสำคัญ รวมทั้งเพื่อกระตุ้นส่งเสริมให้ชุมชนเข้ามามีบทบาทในงานด้านอุบัติเหตุให้มากยิ่งขึ้น

7. ข้อเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

การรวบรวมจากแบบสอบถามการสำรวจความคิดเห็นและการสัมภาษณ์ผู้เข้าร่วมต่อแนวทางการป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุ พบว่าแนวทางที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาให้ความสำคัญอันดับแรกได้แก่ “การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด” (ร้อยละ 20.7) กล่าวได้ว่าเป็นมาตรการระยะสั้น ที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นว่ามีค่าสำคัญในการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน รองลงมาได้แก่ “การให้ความรู้ด้านการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน” (ร้อยละ 16.2) “การให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไป” (ร้อยละ 12.6) “การให้ความรู้ในกลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง” (ร้อยละ 9.4) ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ร้อยละ 10.7 ให้ความสำคัญกับการเคารพกฎจราจรหรือการมีจิตสำนึกของผู้ขับขี่เอง ทั้งนี้การสร้างจิตสำนึกและความตระหนักให้กับประชาชนนั้น ผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนมากคิดว่าควรจะต้องเริ่มผลักดันและดำเนินการตั้งแต่วัยเด็กและเยาวชน ดังนั้นที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาหลายท่านจึงได้เสนอแนวคิดในลักษณะการจัดทำหลักสูตรการศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยเริ่มจัดทำหลักสูตรในระดับท้องถิ่นด้วยการประสานความร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อผลักดันให้การให้เกิดการให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนที่มีความเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะต่อการจัดสัมมนาครั้งต่อไป

ข้อมูลส่วนนี้ได้มาจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 237 คน เมื่อนำข้อมูลมาจำแนกและจัดหมวดหมู่ของข้อเสนอแนะสามารถสรุปผลได้ดังนี้ ผู้ให้ข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึกร้อยละ 32.1 มีความเห็นว่าการจัดสัมมนาในครั้งนี้มีความเหมาะสมทุกด้านและควรมีการจัดอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ร้อยละ 67.9 มีข้อเสนอแนะให้ควรปรับปรุง ซึ่งสามารถจำแนกข้อเสนอแนะเป็น 5 ด้าน ดังนี้ (รายละเอียดตามตาราง 5-1)

1) ด้านการดำเนินการ

ผู้ให้ข้อมูลที่มีข้อเสนอแนะในด้านการดำเนินการ ได้ให้ข้อเสนอแนะในประเด็นของการเพิ่ม/ขยายกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเยาวชน และการเปิดโอกาสให้เยาวชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการสัมมนาให้มากขึ้น อีกทั้งผู้จัดควรดำเนินการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการจัดงานให้มากกว่านี้ เพื่อให้การจัดสัมมนาเป็นที่รู้จักในวงกว้าง ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ที่มีบทบาทหน้าที่เกี่ยวข้องกับงานด้านนี้มากยิ่งขึ้น ส่วนการดำเนินการที่ผู้ให้ข้อมูลมีความเห็นว่าควรต้องมีการปรับปรุงเล็กน้อยได้แก่ การปรับลดค่าลงทะเบียน การจัดการระบบลงทะเบียนให้มีความชัดเจนและถูกต้อง รวมทั้งการปรับปรุงด้านจำนวนวันให้มีจำนวนวันเพิ่มขึ้น

2) ด้านสถานที่

แม้ว่าผู้ให้ข้อมูลจำนวนมากจะเห็นด้วยกับการจัดสัมมนาเป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง แต่บางส่วนได้ให้ข้อเสนอแนะให้มีการเปลี่ยนสถานที่การจัดสัมมนาให้มีลักษณะหมุนเวียนไปในภูมิภาค หรือให้มีการจัดสัมมนาแยกภาค เพื่อให้ผู้ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ได้มีโอกาสในการเข้าร่วมสัมมนามากขึ้น ซึ่งจะก่อให้เกิดความตื่นตัวต่อปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ของตน อีกทั้งยังก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายใต้บริบทที่คล้ายคลึงกันในระดับภูมิภาคอีกด้วย

3) ด้านวิชาการ

ผู้ให้ข้อมูลส่วนหนึ่งมีข้อเสนอแนะให้เพิ่มเวลาในการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และความคิดเห็นระหว่างผู้เข้าร่วมสัมมนาและผู้บรรยายให้มากขึ้น เพื่อให้เกิดการสื่อสาร 2 ทาง และสร้างบรรยากาศของการมีส่วนร่วมของผู้เข้าร่วมสัมมนา เพื่อปรับบรรยากาศในการสนทนาให้มีความผ่อนคลายมากขึ้น รวมทั้งควรปรับปรุงด้านเนื้อหาสาระในการบรรยายให้มีความกระชับ สอดคล้องกับหัวข้อการบรรยายที่กำหนดไว้ ควรปรับปรุงเอกสารวิดิทัศน์ที่ใช้ประกอบการบรรยายให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้มากยิ่งขึ้น และเนื่องจากผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนหนึ่งมีความสนใจต่อหัวข้อการบรรยายหลายหัวข้อ แต่การจัดแบ่งห้องย่อยหลายห้องในช่วงเวลาเดียวกันทำให้สามารถเลือกรับฟังได้เพียงหัวข้อการบรรยายหัวข้อใดหัวข้อหนึ่งเท่านั้น นอกจากนี้ผู้เข้าร่วมสัมมนาบางส่วนยังได้เสนอให้มีการเพิ่มเนื้อหาสาระที่เป็นกรณีตัวอย่างหรือประสบการณ์จากต่างประเทศให้มากขึ้นอีกด้วย

4) ด้านนิทรรศการและกิจกรรม

ด้านการจัดนิทรรศการและกิจกรรมมีผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนหนึ่งเสนอแนะให้มีการเพิ่มชุมนิทรรศการให้มากขึ้นในปีต่อไป นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะให้มีการจัดเวทีคอนเสิร์ตเพื่อความบันเทิง

5) **ด้านภาพรวมการจัดสัมมนา** ผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนหนึ่งมีข้อเสนอแนะให้มีการติดตามประเมินผลการนำความรู้จากการสัมมนาไปใช้ในเชิงปฏิบัติ เพื่อให้ผู้จัดสามารถติดตามประสิทธิผลของการจัดสัมมนาและนำข้อมูลไปใช้เพื่อการปรับปรุงเนื้อหาสาระในการจัดสัมมนาให้เหมาะสมและสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้

ตาราง 5-1 ข้อเสนอแนะการจัดสัมมนาครั้งต่อไป

N=237

ข้อเสนอแนะการจัดสัมมนาครั้งต่อไป	จำนวน	ร้อยละ
●การจัดงานในปีนี้มีเหมาะสมทุกด้านและควรจัดอย่างต่อเนื่อง	76	32.1
●ควรมีการปรับปรุง	161	67.9
ด้านการดำเนินการ		
- ควรปรับลดค่าลงทะเบียน	3	1.3
- ระบบลงทะเบียนยังขาดความชัดเจนและความถูกต้อง	2	0.8
- ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้น	18	7.6
- ควรเพิ่มกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ/กลุ่มเสี่ยง เช่น เยาวชนให้มากขึ้น	21	8.9
- เพิ่มจำนวนผู้เข้าร่วม/เปิดโอกาสให้ประชาชนทั่วไปเข้าร่วมสัมมนา	11	4.6
- ควรปรับปรุงด้านระยะเวลา (จำนวนวัน)	3	1.3
ด้านสถานที่		
- ควรหมุนเวียนการจัดสัมมนาในระดับภูมิภาค ควรจัดแยกภาค	23	9.7
- สถานที่ไกล เดินทางไม่สะดวก	6	2.5
- สถานที่จัดสัมมนาคับแคบ	13	5.5
- ห้องย่อยขนาดไม่เหมาะสม/ไม่สามารถรองรับผู้เข้าร่วมสัมมนาได้อย่างเพียงพอ	1	0.4
- ควรจัดบริการที่พักและอาหารสำหรับผู้เข้าร่วมสัมมนา	4	1.7
- ห้องสัมมนาใหญ่มีขนาดใหญ่เกินไป อากาศเย็นเกินไป	2	0.8
- ควรจัดการไม่ให้มีเสียงรบกวนเข้าไปในห้องสัมมนา	4	1.7
ด้านวิชาการ		
- ควรปรับปรุงด้านเอกสารและวีดิทัศน์ที่ใช้ประกอบการบรรยาย	10	4.2
- ควรปรับปรุงเนื้อหาสาระในการบรรยายให้มีความกระชับ สอดคล้องกับหัวข้อ	7	3.0
- ควรเพิ่มเวลาให้ผู้เข้าร่วมได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์/ความคิดเห็นมากขึ้น	15	6.3
- ควรปรับบรรยากาศในห้องบรรยายให้มีความผ่อนคลายมากขึ้น	1	0.4
- ควรคัดเลือกวิทยากรผู้บรรยายที่มีความรู้ความเข้าใจต่อประเด็นการบรรยาย	1	0.4
- ควรจัดเวลาการบรรยายในแต่ละหัวข้อไม่ให้ซ้ำซ้อนกัน	3	1.3
- ควรเพิ่มเนื้อหาประสบการณ์การทำงานจากต่างประเทศ	1	0.4
นิทรรศการและกิจกรรม		
- ชุมนิทรรศการมีจำนวนน้อยเกินไป	4	1.7
- ควรจัดให้มีเวทีคอนเสิร์ตเพื่อสร้างความเป็นทีม	1	0.4
ภาพรวมการจัดสัมมนา		
- ควรมีการติดตามผลการนำความรู้จากการสัมมนาไปใช้ประโยชน์	14	5.9
รวม	237	100

ข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย

จากผลการประเมินการจัดสัมมนาเรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9 ซึ่งจัดระหว่างวันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 พบข้อเสนอแนะที่มีความน่าสนใจหลายประการที่สามารถนำไปขับเคลื่อนในเชิงนโยบาย ดังต่อไปนี้

1. **การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและเป็นมาตรฐานเดียวกัน** จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนใหญ่เห็นว่า แนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญและต้องดำเนินการอย่างเข้มงวดและเป็นรูปธรรมคือ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และให้ผู้เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

2. **การรณรงค์เพื่อสร้างพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัย** จากการสำรวจพฤติกรรมจราจรของผู้เข้าร่วมสัมมนา ซึ่งส่วนใหญ่มีบทบาทหน้าที่เกี่ยวข้องกับการทำงานด้านการป้องกัน รณรงค์ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยตรง แต่จากผลการสำรวจพฤติกรรมพบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนายังมีพฤติกรรมจราจรที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้มาก โดยเฉพาะโทรแล้วขับ ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ผู้เข้าร่วมสัมมนายังกระทำอยู่มากที่สุด ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรให้ความสำคัญกับการรณรงค์ในเรื่องนี้อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

3. **การปลูกฝัง สร้างจิตสำนึก ให้ความรู้เพื่อสร้างวัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัยให้กับเด็กเยาวชน (เน้นบทบาทครอบครัว)** จากผลการสอบถามกลุ่มเด็กและเยาวชนที่เข้าชมนิทรรศการและร่วมกิจกรรมในงานสัมมนาครั้งนี้ พบว่า เด็กเล็กที่มีอายุระหว่าง 8-15 ปี ส่วนใหญ่ไปโรงเรียนโดยรถจักรยานยนต์ แต่ไม่ได้สวมหมวกกันน็อคในขณะนั่งซ้อนผู้ปกครอง เพราะผู้ปกครองไม่ได้จัดเตรียมไว้ให้ ทั้งนี้ ยังไม่นับรวมถึงเด็กโต ซึ่งจำนวนมากเป็นผู้ขับขี่และมีวิถีชีวิตที่เกี่ยวข้องผูกพันกับรถจักรยานยนต์ แต่ผู้ปกครองบางส่วนยังไม่ให้ความสำคัญกับการป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นกับตนเองและบุตรหลานขณะขับขี่หรือเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์โดยต้องเริ่มต้นที่ครอบครัว

4. **การสร้างตระหนักรู้ให้กับกลุ่มเยาวชน ด้วยการส่งเสริม สนับสนุนกิจกรรมการเรียนรู้ให้เกิดขึ้นในโรงเรียนและชุมชน (เน้นบทบาทโรงเรียนและชุมชน)** จากผลการประเมินความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา พบว่า แนวทางที่จะนำความรู้ที่ได้จากงานสัมมนาไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติ แนวทางหนึ่งซึ่งผู้เข้าร่วมสัมมนาให้ความสำคัญ ก็คือ การให้ความรู้กับประชาชนทุกกลุ่ม รวมถึง กลุ่มเยาวชน เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน ซึ่งเป็นกลุ่มที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนมากขึ้นในปัจจุบัน ประกอบกับพฤติกรรมจราจรที่ค่อนข้างคึกคะนอง ซึ่งเป็นความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ง่าย ดังนั้น การสร้างความรู้ให้กับกลุ่มเยาวชน ด้วยการส่งเสริม สนับสนุนกิจกรรมการเรียนรู้ให้เกิดขึ้นในโรงเรียนและชุมชน ซึ่งเป็นสถานที่ที่เด็กและเยาวชนใช้ชีวิตอยู่ด้วยค่อนข้างมาก จึงเป็นแนวทางที่ควรต้องให้การสนับสนุนการดำเนินการอย่างเร่งด่วน

5. **การสนับสนุนชุมชนให้มีบทบาทในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ** จากการสัมมนาครั้งนี้ ได้มีการนำเสนอประสบการณ์ของชุมชนต้นแบบที่ประสบความสำเร็จในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุภายในชุมชนของตน ซึ่งเป็นแนวทางการทำงานที่ผู้เข้าร่วมจากภาคประชาชน/ชุมชนอิสระคาดหวังที่จะ

นำไปปรับใช้ให้เกิดผลในพื้นที่ของตน ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนควรให้การสนับสนุน และส่งเสริมศักยภาพของชุมชนที่มีความสนใจที่จะนำแนวทางของชุมชนต้นแบบไปดำเนินการในพื้นที่ของตน

6. การบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากผลการประเมินความคาดหวังในการนำความรู้จากการสัมมนาไปปฏิบัติในพื้นที่ พบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความคาดหวังที่จะนำความรู้ไปใช้เสริมการทำงานของตนเองค่อนข้างมาก โดยวิธีการที่จะทำให้การปฏิบัติงานในพื้นที่ประสบผลสำเร็จ ก็คือ ต้องมีการบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละจังหวัดทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน รวมถึงองค์กรพัฒนาเอกชน เพื่อก่อให้เกิดพลังเครือข่ายในการขับเคลื่อนการทำงานเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุจราจรอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ภาคผนวก ก

กำหนดการสัมมนาระดับชาติเรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9
“พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย” (PARTNERSHIP FOR ROAD SAFETY)
 ระหว่างวันที่ 20-21 สิงหาคม 2552
 ห้องประชุม Grand Hall ณ ศูนย์การแสดงสินค้าและการประชุม ไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร

วันที่ 20 สิงหาคม 2552

เวลา	หัวข้อบรรยาย
8.00 น.	ลงทะเบียน
8.30-12.00 น.	<p>ห้อง Grand Hall 201-203</p> <ul style="list-style-type: none"> -ชมวีดิทัศน์ ดูหนังดูละครแล้วย้อนดูเรา"ทางโค้ง" -พิธีเปิดงาน โดยนายกรัฐมนตรี -มอบรางวัล ไบประกาศเชิดชูเกียรติ ผู้สนับสนุนการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร -ปาฐกถาพิเศษ "ทิศทางนโยบายกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร" โดย ฯพณฯ อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี -เสวนาพิเศษ เรื่อง "ผู้นำกับการเปลี่ยนแปลง สู่ถนนปลอดภัย" <p>โดย Dr. Maureen Birmingham ผู้แทนองค์การอนามัยโลก (WHO)</p> <ul style="list-style-type: none"> รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ผู้อำนวยการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ <p style="text-align: right;">ผู้ดำเนินรายการ : คุณกฤษณะ ไชยรัตน์</p>
12.00-13.30 น.	พักรกลางวัน และเข้าชมนิทรรศการ
13.30-16.30 น.	บ่าย ห้องประชุมย่อย
ห้อง M211	<p>เวทีข้อเสนอ: ไบขับขี้อันตรายเพื่อถนนปลอดภัย</p> <p>-ข้อเสนอการปรับปรุงกระบวนการออกใบขับขี้ออมอเตอร์ไซด์และการลดปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ</p>
ห้อง M201	<p>เวทีเรียนรู้: มิติใหม่สู่ความปลอดภัย มอเตอร์ไซด์กับวัยรุ่น</p> <ul style="list-style-type: none"> -บทเรียนดีๆ จากพื้นที่ต่างๆ -ผู้นำความปลอดภัยวัยรุ่น

เวลา	หัวข้อบรรยาย
ห้อง M202	เวทีเรียนรู้: (ตลาดนัดความรู้) ชุมชนต้นแบบกับเคล็ดลับความสำเร็จของท้องถิ่นและชุมชน ในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน -นำเสนอชุมชนต้นแบบ 5 พื้นที่
ห้อง M212	เวทีเรียนรู้: มิติใหม่ในการจัดการข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างมีส่วนร่วม กรณีศึกษา 4 พื้นที่ (ภูเก็ต อุตรดิตถ์ ขอนแก่น หาดใหญ่)
ห้อง M203	เวทีเรียนรู้: บทเรียนการขับเคลื่อนมาไม่ขับ -มูลนิธิมาไม่ขับ -ตัวแทนคุมประพฤติ สาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

วันที่ 21 สิงหาคม 2552

เวลา	หัวข้อบรรยาย
8.30-12.00 น.	ห้องประชุมย่อย
ห้อง M201	เวทีข้อเสนอนโยบาย: พลังประชาสังคม กับถนนปลอดภัย
ห้อง M211	เวทีติดตามนโยบาย สู่มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ -บทเรียนสำคัญจากผลการสอบสวนอุบัติเหตุ -ผลกระทบ การเยียวยา และสิทธิผู้โดยสาร -ข้อเสนอ ระบบจัดการมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ -บทเรียนการจัดการความปลอดภัยรถโดยสารของภาคเอกชน -มาตรฐานรถและพนักงานขับรถ
ห้อง M202	เวทีเรียนรู้: มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ -โครงการ Red light and Speed camera -365 วันอันตราย กับโครงการเด่น 9 ภาค -การจัดการความปลอดภัยทางถนนทางหลวง
ห้อง M203	เวทีเรียนรู้ การจัดการระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ -บทเรียนความสำเร็จจาก 5 พื้นที่ -ก้าวต่อไป ... การจัดการระบบและงบประมาณการแพทย์ฉุกเฉิน -OTOS กับความท้าทายของงานกู้ชีพ กู้ภัยในระดับท้องถิ่น
ห้อง M212	เวทีเรียนรู้ ท้องถิ่นกับการจัดระบบรถโรงเรียน -บทเรียนความสำเร็จจาก 2 พื้นที่ -เคล็ดลับการจัดการระบบรถโรงเรียน
ห้อง M213	เวทีเรียนรู้ การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชน

เวลา	หัวข้อบรรยาย
	<ul style="list-style-type: none"> -บทเรียนการจัดการจุดเสี่ยงระดับท้องถิ่น -จุดตัดทางรถไฟ แก้ไขอย่างไร จึงจะปลอดภัยสำหรับชุมชน -การป้องกัน แก้ไขจุดอันตรายริมทาง -เคล็ดลับ การจัดการจุดเสี่ยงโดยชุมชนมีส่วนร่วม
12.00-13.30 น.	พักกลางวัน และเข้าชมนิทรรศการ
13.30-16.30 น.	<p>ห้องประชุมใหญ่ Grand Hall 201-203</p> <ul style="list-style-type: none"> - ภาคสังคม กับกลไกการมีส่วนร่วม ติดตาม กำกับและประเมินผล <ol style="list-style-type: none"> 1.กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค “สิทธิประชาชน กับถนนปลอดภัย” 2.พ.ร.บ.ควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2551 ใช้อย่างไรให้ได้ผล 3.บทเรียนการใช้ พ.ร.บ.คุ้มครองเด็กและเยาวชน เพื่อถนนปลอดภัย 4.พลังเครือข่ายสื่อมวลชน กับถนนปลอดภัย ผู้ดำเนินรายการ: ดร.รุ่งทิพย์ ไซติณภาลัย <ul style="list-style-type: none"> - ข้อเสนอสรุป - มอบรางวัล - พิธีปิด

ภาคผนวก ข

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจำแนกตำแหน่งงานและบทบาทหน้าที่ ของผู้เข้าร่วมสัมมนา

1. การจำแนกตำแหน่งงาน

ในการประเมินผลการจัดสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9 กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งหมดที่ตอบแบบประเมินผล จำนวนทั้งสิ้น 471 ราย และจากการสัมภาษณ์ผู้เข้าร่วมสัมมนา 237 ราย ใช้การจำแนกตำแหน่งงานของผู้เข้าร่วมสัมมนาระดับชาติ โดยอาศัยการพิจารณาถึงอำนาจในการตัดสินใจในระดับการวางแผนหรือนโยบาย และอำนาจในการอนุมัติงบประมาณ เพื่อดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร รวมถึงลักษณะของการทำงานในเชิงบริหารหรือปฏิบัติเกี่ยวกับงานด้านนี้ นำมาใช้ในการพิจารณาประกอบกัน โดยคำนึงถึงขอบเขตความแตกต่างของโครงสร้างองค์กรแต่ละองค์กรด้วย สามารถจำแนกได้ 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ

1. ผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มีตำแหน่งในระดับผู้บริหาร
2. ผู้เข้าร่วมสัมมนาที่เป็นผู้ปฏิบัติ

การจำแนกตั้งอยู่บนความคิดพื้นฐานว่า ผู้บริหาร หมายถึง ผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจด้านการวางแผนและอนุมัติงบประมาณในด้านการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ส่วนผู้ปฏิบัติ หมายถึง กลุ่มบุคลากร เจ้าหน้าที่ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตามคำสั่งการ ซึ่งจะเห็นผลงานออกมาในเชิงรูปธรรม

ทั้งนี้ เพื่อให้การอธิบายลักษณะเฉพาะของกลุ่มผู้บริหารและกลุ่มผู้ปฏิบัติ เป็นไปอย่างละเอียดและชัดเจนยิ่งขึ้น จึงพิจารณาจำแนกกลุ่มผู้บริหารออกเป็น 2 ระดับ คือ 1) ผู้บริหารระดับสูงและ 2) ผู้บริหารระดับกลาง โดยประยุกต์ตามพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือนฉบับใหม่ ในส่วนของผู้ปฏิบัติก็เช่นกัน สามารถจำแนกเป็น 1) ผู้ปฏิบัติที่มีตำแหน่งระดับหัวหน้า และ 2) ผู้ปฏิบัติที่มีชื่อหัวหน้า ดังมีรายละเอียดของแต่ละกลุ่มดังต่อไปนี้

1) ผู้บริหารระดับสูง หมายถึง ผู้บังคับบัญชาหรือผู้อำนวยการ ซึ่งมีกรอบความรับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย วางแผน กำกับ ตรวจสอบงาน และประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชา รวมถึงอำนาจในการตัดสินใจในการวางแผนและอนุมัติงบประมาณ ในองค์กรระดับเขต จังหวัด อำเภอ และองค์กรในระดับที่เทียบเท่า ตัวอย่างเช่น ผู้อำนวยการ/หัวหน้า/รองหัวหน้าหน่วยงานหรือองค์กร/ส่วนงานในระดับจังหวัด ผู้อำนวยการ/รองผู้อำนวยการศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขตฯ หัวหน้า/รองหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณ

ภัยจังหวัด หัวหน้า/รองหัวหน้าสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ผู้กำกับ/ รองผู้กำกับ นายอำเภอ นายก/รองนายกเทศมนตรี ประธาน/รองประธานสภาเทศบาล

2) ผู้บริหารระดับกลาง หมายถึง ผู้บังคับบัญชาหรือหัวหน้ากลุ่มงานย่อยเฉพาะด้านในแต่ละองค์กรทั้งระดับเขต จังหวัด ระดับอำเภอ และองค์กรในระดับที่เทียบเท่า ตัวอย่างเช่น ปลัด/รองปลัดเทศบาล หัวหน้าสำนักปลัด ผู้อำนวยการ/รองผู้อำนวยการฝ่าย ผู้บริหารทั่วไป สารวัตร/ รองสารวัตร รวมถึงผู้บังคับบัญชาหรือหัวหน้ากลุ่มงานย่อยเฉพาะด้านในแต่ละองค์กรระดับตำบล นายก/รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบล ประธาน/รองประธานสภาองค์การบริหารส่วนตำบล และปลัด/รองปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล

3) ผู้ปฏิบัติระดับหัวหน้าฝ่าย/หัวหน้างาน หมายถึง หัวหน้าคณะทำงาน หัวหน้าแผนก ซึ่งมีลักษณะงานในเชิงปฏิบัติมากกว่างานบริหาร ได้แก่ สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบล หัวหน้าฝ่าย/ รองหัวหน้าฝ่าย หัวหน้างาน/กลุ่มงาน/รองหัวหน้างาน/กลุ่มงาน หัวหน้า/รองคณะทำงาน หัวหน้า/รองหัวหน้าแผนก ประธานชมรม หัวหน้าฝ่ายวิชาการขนส่ง หัวหน้าฝ่ายวิชาการสาธารณสุข หัวหน้าคณะทำงาน หัวหน้างานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของเทศบาล หัวหน้างานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน หัวหน้างานวิศวกรรมจราจร หัวหน้ากองวิชาการและแผนงาน เป็นต้น

4) ผู้ปฏิบัติระดับเจ้าหน้าที่/บุคลากร/เจ้าพนักงาน ได้แก่ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน เจ้าหน้าที่การเงิน เจ้าหน้าที่ธุรการ เจ้าพนักงาน พยาบาลเวชกิจฉุกเฉิน บุคลากร เลขานุการ นายช่าง นักศึกษา เป็นต้น

2. การจำแนกบทบาทหน้าที่

หากพิจารณาถึงบทบาทหน้าที่ในการทำงานของกลุ่มตัวอย่าง จะเห็นมิติของการทำงานหลากหลายมิติแล้วแต่ขึ้นอยู่กับลักษณะของเนื้องานที่ตนเองรับผิดชอบ ซึ่งจะมีจุดเน้นที่แตกต่างกัน มีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน และเงื่อนไขการทำงานรวมถึงลักษณะโครงสร้างของแต่ละองค์กรที่แตกต่างกันด้วย แต่ถ้าพิจารณาในมิติของการทำงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องอุบัติเหตุจราจรแล้ว เห็นได้ว่า กลุ่มผู้ที่เข้าร่วมสัมมนานั้นจะมีบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านอุบัติเหตุจราจรทั้งสิ้น ไม่โดยตรงก็โดยอ้อม ดังนั้นการจำแนกบทบาทหน้าที่ จึงไม่อาจแยกบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับงานอุบัติเหตุกับงานที่ไม่เกี่ยวข้องออกจากกันอย่างเด็ดขาดได้ แต่เพื่อให้เห็นภาพในมิติบทบาทหน้าที่ของผู้เข้าร่วมการสัมมนา จึงสามารถจำแนกบทบาทหน้าที่ของผู้เข้าร่วมสัมมนาได้เป็น 5 กลุ่มบทบาทหน้าที่ ได้แก่

1) ผู้รับผิดชอบงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรและความปลอดภัยทางถนนโดยตรง ประกอบด้วยกลุ่มงานพยาบาลทั้งหมด ผู้ปฏิบัติงานในสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต สำนักงานทางหลวงชนบท สำนักบำรุงทาง กลุ่มงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในสังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ที่มีตำแหน่งนายช่างโยธา เทคนิค เจ้าหน้าที่ตำรวจ อาสาสมัครที่เกี่ยวข้อง เช่น

อปพร.หน่วยกู้ชีพกู้ภัย มูลนิธิที่เกี่ยวข้อง กลุ่ม/หน่วย/ชมรม EMS ผู้ที่ทำงานในเครือข่ายลดอุบัติเหตุทุกตำแหน่ง และงานสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมในสังกัดองค์การบริหารส่วนตำบล เพราะองค์การบริหารส่วนตำบลส่วนมาก จะไม่ได้แบ่งแยกงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยออกจากงานสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมเหมือนเทศบาล ดังนั้น ลักษณะการทำงานจึงมีความคาบเกี่ยวกับระหว่าง 2 กลุ่มงานดังกล่าว

2) ผู้ที่รับผิดชอบงานด้านการบริหารองค์กร ประกอบด้วย ผู้บริหารในองค์กรต่างๆ ทั้งในหน่วยงานระดับ จังหวัดและระดับท้องถิ่น ซึ่งมีหน้าที่ด้านการบริหารองค์กรมากกว่าที่จะมีอำนาจหน้าที่กำหนดนโยบายและแผนงานขององค์กร แต่ไม่รวมผู้บริหารในองค์กรที่เกี่ยวข้องกับงานด้านอุบัติเหตุจราจรโดยตรง ซึ่งได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม กลุ่มงานพยาบาลในโรงพยาบาลทั้งหมดและเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกตำแหน่ง ผู้บริหารขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับงานด้านอุบัติเหตุจราจรโดยตรงดังกล่าว จะจัดอยู่ในกลุ่มแรก ซึ่งก็คือ ผู้ที่รับผิดชอบงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรและความปลอดภัยทางถนนโดยตรง ไม่ใช่กลุ่มผู้รับผิดชอบด้านการบริหารองค์กร ดังนั้นในกลุ่มผู้รับผิดชอบด้านการบริหารองค์กร จะประกอบด้วย นายอำเภอ ปลัดเทศบาล/รองปลัดเทศบาล ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล/รองปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล ผู้อำนวยการ/รองผู้อำนวยการฝ่ายในองค์กรระดับจังหวัดที่ไม่ใช่องค์กรที่เกี่ยวข้องกับงานด้านอุบัติเหตุจราจรโดยตรง

3) ผู้ที่รับผิดชอบงานกำหนดนโยบายและแผนงานองค์กร กลุ่มนี้ได้แก่ผู้ที่อยู่ในระดับผู้บริหารเช่นกันแต่จะเป็นกลุ่มผู้บริหารระดับสูง ซึ่งอาจถือว่ามีบทบาทในด้านการบริหารองค์กรด้วย แต่ไม่ได้จัดอยู่ในกลุ่มที่ 2 เพราะกลุ่มนี้จะมีบทบาทในเชิงการกำหนดนโยบายและแผนงานขององค์กรมากกว่า ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ จึงมองงานในด้านการกำหนดนโยบายและแผนงานองค์กรกับงานบริหารองค์กรออกจากกัน โดยพิจารณางานกำหนดนโยบายและแผนงานองค์กรในแง่ลักษณะการตัดสินใจเรื่องงบประมาณขององค์กรและการวางโครงสร้างของแผนงานองค์กรเป็นประเด็นสำคัญ นอกจากนั้นในการพิจารณาครั้งนี้ ก็จะไม่รวมผู้บริหารระดับสูงที่อยู่ในองค์กรที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรโดยตรง ดังที่กล่าวข้างต้น ซึ่งถึงแม้ว่า จะมีหน้าที่รับผิดชอบในด้านการกำหนดนโยบายและแผนงานองค์กร แต่ด้วยองค์กรนั้น เป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการทำงานในเรื่องถนนและความปลอดภัยทางถนน ผู้บริหารที่มีบทบาทกำหนดนโยบายและแผนงานขององค์กรเหล่านั้น จึงได้จัดอยู่ในกลุ่มผู้รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุจราจรและความปลอดภัยทางถนนแล้ว ดังนั้นผู้ที่เข้าข่ายอยู่ในกลุ่มผู้รับผิดชอบงานกำหนดนโยบายและแผนงานองค์กร จึงได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด/รองผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้อำนวยการ/รองผู้อำนวยการหน่วยงานระดับจังหวัด เมื่อพิจารณาในระดับท้องถิ่น ได้แก่ นายกเทศมนตรี/รอง ประธานสภาเทศบาล/รองประธานสภาเทศบาล สมาชิกสภาเทศบาล/สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบล และผู้บริหารที่อยู่ในสายงานด้านการปกครอง

4) ผู้ที่รับผิดชอบงานด้านวิชาการ คือ กลุ่มผู้ทำงานในกลุ่มงานวิชาการเป็นหลักขององค์กรต่างๆ ที่ไม่ใช่องค์กรที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนโดยตรง เช่น กลุ่มงานวิชาการในสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด/ อำเภอ สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานป้องกันและควบคุมโรค กลุ่มงานวิชาการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้ทำงานในองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาโดยตรง ได้แก่ โรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา

5) ผู้ที่รับผิดชอบงานด้านอื่นๆ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ธุรการ เจ้าหน้าที่การเงิน งานประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด นิติกร ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน งานสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมในสังกัดเทศบาล นักพัฒนาชุมชน เลขานายกององค์การบริหารส่วนตำบล นักศึกษา อาสาสมัครช่วยงานพนักงานรับโทรศัพท์ งานยานยนต์และพาหนะ (ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขับรถ EMS) นักวิชาการเกษตร ศูนย์แท็กซี่ บริษัทประกันภัย เป็นต้น ซึ่งกลุ่มนี้ ถ้าจะบอกว่า ทำงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเป็นอาสาสมัครที่เกี่ยวข้องกับงานอุบัติเหตุจราจรและความปลอดภัยทางถนนด้วย ก็จะจำแนกให้อยู่ในกลุ่มแรก ซึ่งถึงแม้ว่างานหลักจะเป็นงานด้านอื่น แต่ถ้าหากมีการระดมมาอย่างชัดเจนก็จะจำแนกในกลุ่มแรกดังกล่าว

ภาคผนวก ค

บันทึกการสังเกตบรรยากาศการสัมมนาห้องย่อย

1.บรรยากาศการสัมมนาห้องใหญ่

การสัมมนาห้องใหญ่ วันที่ 20 สิงหาคม 2552 เวลา 08.30-12.00 น.



เวลา 08.20 น. พิธีกรเชิญผู้เข้าร่วมสัมมนาเข้าสู่ห้องประชุมเพื่อรอนายกรัฐมนตรี เวลา 08.25 น. นายกรัฐมนตรี นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ มาถึงห้องประชุมพร้อมรักษาการ ผบ.ตร. และผู้ติดตาม ในช่วงนี้มีผู้เข้าร่วมสัมมนานั่งอยู่เต็มรวมถึงยืนอยู่แนวหลังห้อง พร้อมทั้งนักข่าวที่มารอทำข่าวอยู่อีกเป็นจำนวนมาก เต็มพื้นที่ว่างด้านหลังของเก้าอี้ในห้อง ประมาณจำนวนผู้เข้ามาในห้องสัมมนา ประมาณ 1100-1200 คน 08.30 น. พิธีกร

เชิญนายกรัฐมนตรี และผู้เข้าร่วมทุกคนชมหนังสั้น “ทางโค้ง” ใช้เวลาประมาณ 10 นาที 08.40 น. นายอนุชา โมกขเวช อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ขึ้นมากล่าวต้อนรับ และพูดถึงวัตถุประสงค์ของการจัดงานครั้งนี้ และเชิญนายกรัฐมนตรีขึ้นมาเป็นผู้มอบรางวัลให้ผู้ที่เกี่ยวข้องและมีส่วนในการช่วยบรรเทาภัยพิบัติป้องกันแก้ไข ปัญหาจากพื้นที่ต่างๆ จากนั้นผู้แทนเยาวชน ขึ้นมานำเสนอข้อเสนอในส่วนของเด็กและเยาวชน เวลา 08.55 น. นายกรัฐมนตรีปาฐกถาในหัวข้อ “ทิศทางนโยบายการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจร” และกล่าวเปิดงาน โดยมีอธิบดี กรมป้องกันสาธารณภัย ผู้แทนจากกรมตำรวจ และเลขาธิการสำนักงานแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ขึ้นมาร่วมเป็นพยาน โดยในช่วงนี้กลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ยืนอยู่บริเวณหลังห้องมีการเดินออกจากห้องไปบางส่วน

การสัมมนาห้องใหญ่

เสวนาพิเศษเรื่อง “ผู้นำกับการเปลี่ยนแปลงสู่ถนนปลอดภัย”



ภาพการสัมมนาห้องใหญ่ วันที่ 20 สิงหาคม 2552

เวลาประมาณ 09.20 น. นายกรัฐมนตรีเดินทางกลับ ทำให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาในห้องเกินครึ่งเดินออกจากห้องสัมมนาตามหลังนายกรัฐมนตรีไปด้วย ซึ่งส่วนหนึ่งให้เหตุผลว่ายังไม่ได้ลงทะเบียน ขณะที่พิธีกรของงานมาชี้แจงถึงกำหนดการในช่วงเช้า และ เวลา 09.30 น. เริ่มสัมมนาในหัวข้อ “ผู้นำกับการเปลี่ยนแปลงสู่ถนนปลอดภัย” มีนายกฤษณะ ไชยรัตน์ เป็นผู้ดำเนินรายการ มีวิทยากรรวมทั้งหมด 6 ท่าน เป็นวิทยากรหลัก 5 คน และทำหน้าที่เป็นล่ามให้อีก 1 คน เวลา 09.45 น. มีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาภายในห้อง 445 คน

ภายในห้องประชุมนี้ Dr.Maureen Birminham จาก WHO เป็นผู้นำเสนอเป็นคนแรก ต่อมาคือ นายจำเริญ ยุติธรรมสกุล หัวหน้าผู้ตรวจราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ตามด้วยนักวิชาการขนส่ง นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ต่อด้วย นายชาติรี เจริญชีวะกุล เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ และสุดท้ายคือ พล.ต.ต.วัฒนา กฤติยะโชติ ผู้บังคับการกองพัฒนาการจราจรและบริการประชาชน

ในช่วงที่วิทยากรนำเสนอตั้งแต่เวลา 09.45-11.10 น. จะมีผู้เข้าร่วมสัมมนาเดินเข้าออกเป็นระยะๆ ครั้งละ 2-3 คน ตลอดเวลา 11.10-11.45 น. ผู้ดำเนินรายการเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาถามคำถาม แต่ระหว่างรอคำถามจากผู้เข้าร่วมผู้ดำเนินรายการก็ตั้งคำถามต่างๆ กับวิทยากร

ประเด็นคำถามประกอบด้วย

ถาม – ปัญหาอะไรที่มีความสำคัญเร่งด่วน และเป็นจุดที่สามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่จะสามารถแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจร

ตอบ (WHO) – ที่ผ่านมา Road safety ค่อนข้างจะมีปัญหามาก แต่ที่ผ่านมามีการดำเนินงานได้ค่อนข้างดี โดยเฉพาะระบบภาคี

ถาม – การเปลี่ยนแปลง Road safety ที่อยากเห็น

ตอบ – จากข้อมูลที่น่าเสนาว่า 70% เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เป็นกลุ่มเสี่ยงที่มีความสำคัญที่ต้องเข้าไปดำเนินการ โดยอาจจากการเอานโยบายด้านกฎหมายมาช่วยในการแก้ไขมาใส่เป็นข้อบังคับไว้

ถาม – ให้ความสำคัญกับปัญหาอุบัติเหตุมากพอหรือยังที่จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหา

ตอบ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) – ปัจจุบันมีกระทรวงยุติธรรม (เรื่องการบังคับใช้กฎหมาย) และกระทรวงศึกษาธิการ ซึ่งเป็น 2 กระทรวงที่เกี่ยวข้องและมีบทบาท โดยการมีแผนแม่บทเพื่อทุกหน่วยงานปฏิบัติภายใต้กลไกเดียวกัน

ถาม – การออกแบบถนนเพื่อให้รถที่มีความเร็วเกิน 120 กม./ชม.

ตอบ (กระทรวงคมนาคม) – การบังคับใช้กฎหมายให้วิ่งตามที่มีการออกแบบ ไม่ใช่การกำหนดที่ตัวรถให้ใช้ตามกำหนดที่ออกแบบไว้ถึงจะถูกต้อง

ถาม (จากผู้เข้าร่วมฯ) – จะพูดให้ชาวบ้านอุ่นใจได้อย่างไรจากกรณีแก๊งค์ปาหิน

ตอบ (ตัวแทนตำรวจ) – จำเป็นที่จะต้องมีระบบเครือข่าย (การข่าว) เจาะข้อมูลไปทุกหมู่บ้าน สร้างสายข่าวให้อยู่ในทุกส่วนของสังคม (แต่ความพร้อมของตำรวจยังไม่เอื้อทั้งกำลังพลและงบประมาณ) น่าจะมีโครงการนำร่อง แต่ขึ้นอยู่กับมาตรการที่จะจัดการอย่างเด็ดขาด (แก๊งค์ปาหิน เป็นแพชั่น ไม่นานคาดว่าพฤติกรรมนี้จะหายไป)

วิทยากรผู้แทนจากกรมตำรวจ กล่าวว่า “ถ้าเรรักชาติ เราต้องมีวินัยจราจร ซึ่งเท่ากับวินัยชาติ” ผู้ดำเนินรายการ กล่าวสรุป ในภาพรวมของวิทยากรทุกคนว่า คนเป็นปัญหาใหญ่ ควรต้องให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการบังคับใช้กฎหมาย “ปัญหาที่นำมาซึ่งอุบัติเหตุจราจรมาจากคน วินัยสร้างความปลอดภัย วินัยสร้างคน-คนสร้างชาติ”

ต่อมา ในเวลา 11.45 น. คุณหมอนระพงษ์ จินวงษ์ ขึ้นมอบของที่ระลึกแก่ผู้ดำเนินรายการและวิทยากร และในเวลาประมาณ 11.50 น. พิธีกรกล่าวปิดประชุมในช่วงเช้า

การสัมมนาห้องใหญ่ วันที่ 21 สิงหาคม 2552 เวลา 13.00–16.00 น. (ช่วงแรก)

การเสวนาเรื่องภาคประชาสังคมกับกลไกการมีส่วนร่วม ติดตาม กำกับและประเมินผล โดยมีวิทยากรดังนี้

- 1.ดร.รุ่งทิพย์ โชติธนาภักดิ์ (ผู้ดำเนินรายการ)
- 2.คุณสารี อ๋องสมหวัง (มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค)
- 3.คุณคำรณ ชูเดชา (เครือข่ายรณรงค์ป้องกันแอลกอฮอล์)
- 4.คุณสรพรพิสิทธิ์ คุมพ์ประพันธ์ (ผู้อำนวยการศูนย์พิทักษ์สิทธิเด็ก)



บรรยากาศการเสวนา

เวลา 13.20 พิธีกรเริ่มดำเนินรายการ และผู้เข้าร่วมสัมมนาทยอยเข้าห้อง จำนวนผู้เข้าฟังช่วงเริ่มการบรรยาย มีประมาณ 230-240 คน โดยเมื่อสัมมนาผ่านไปจนใกล้จะถึงช่วงให้ถามคำถามเหลือผู้ฟังอยู่ประมาณ 170-180 คน

การเสวนามีประเด็นเนื้อหาที่น่าสนใจ 2 ประเด็นใหญ่ๆ ประเด็นแรกคือ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะอย่างไร ในการเรียนรู้สิทธิของตนเอง ในส่วนของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค มีกิจกรรม ศูนย์พิทักษ์สิทธิ การผลิตวารสาร เพื่อการทำงานให้เกิดศูนย์คุ้มครองระดับจังหวัด เช่นการแจ้งสิทธิไปยังผู้ประสบอุบัติเหตุ กรณีเสียชีวิตว่าจะได้รับเงินจำนวน 100,000 บาท เนื่องจากปัจจุบันประชาชนรู้สิทธิของตนเองน้อยมาก โดยสภาพปัญหาที่พบคือ

- เรื่องที่ประชาชนยังไม่ทราบ เช่น เมื่อเป็นผู้โดยสารสาธารณะก็ต้องได้รับการคุ้มครองสิทธิ
- นอกจากนี้ยังมีปัญหาว่าแม้ประชาชนจะทราบสิทธิของตนเองแต่การได้รับสิทธิต่างๆ ก็ยังมีความล่าช้าอยู่
- มาตรฐานการควบคุมวัตถุอันตรายในการผลิตยานพาหนะ ที่ไม่ได้มาตรฐาน นำไปสู่ความปลอดภัยจากยานพาหนะ และสนับสนุนผู้ผลิตที่ผลิตได้มาตรฐาน

ทั้งนี้ยังมีข้อเสนอแนะคือ

- ควรเพิ่มค่าตอบแทนให้แก่ผู้ขับรถโดยสาร เพื่อให้มีสภาพร่างกายและจิตใจที่พร้อมต่อการบริการที่ดี และมีความปลอดภัยบนท้องถนน
- การจัดทำคู่มือค่าเดินทาง ซึ่งเป็นคู่มือที่สามารถบันทึกได้ว่ารถโดยสารที่ใช้บริการนั้นมีคนขับรถชื่ออะไร บริษัทอะไร เพื่อให้สามารถบอกเล่าเรื่องราวและผู้ที่เกี่ยวข้องได้หากเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งการฟ้องร้องกับผู้ประกอบการ (ขณะนี้ได้จัดทำแล้ว)
- การปลูกจิตสำนึกของภาคประชาชนอย่างแรกก็ต้องกระตุ้นและให้ความรู้เกี่ยวกับสิทธิของตนเอง
- ไม่มีใบขับขี่ต้องไม่อนุญาตให้ขับรถโดยเด็ดขาดหรือหากเมาแล้วขับให้มีบทลงโทษทันทีโดยไม่ต้องรอลงอาญา

ประเด็นที่สองคือการส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วม สามารถดำเนินการ เช่น ระบบหรือบริการบางอย่างที่รัฐดำเนินการอยู่ก็สามารถมอบให้ภาคสังคมดำเนินการได้ ได้แก่ การทำ พรบ. ที่เปิดเป็น Contract out หรือเปิด

ประมุข เพื่อลดปัญหาการบริการอย่างไม่มีประสิทธิภาพที่รัฐต้องให้บริการเพียงผู้เดียว และเรื่องของเยาวชนที่ดื่มเหล้าแล้วส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ การจะห้ามไม่ให้เยาวชนดื่มเหล้านั้นทำได้ยาก แม้แต่กฎหมายที่ห้ามไม่ให้มีการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในบริเวณใกล้กับสถาบันการศึกษา ก็ยังไม่มีกำบังข้อห้ามอย่างชัดเจน ประชาชนจึงต้องเข้ามามีส่วนร่วม โดยในขณะที่วิทยากรและผู้ดำเนินรายการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันอยู่บนเวทีอย่างต่อเนื่องบรรยากาศข้างล่างของผู้เข้าร่วมสัมมนาก็มีการทยอยยกมือออกไปบ้างบางส่วน แต่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้เข้าร่วมมากนัก จนมาถึงช่วงของการตอบคำถามและการเปิดโอกาสให้มีการแสดงความคิดเห็นนั้น มีผู้สนใจเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะเมื่อประเด็นที่แสดงความคิดเห็นมีผลต่อหลายส่วนงานก็มีผู้เข้าร่วมยกมือขอแสดงความคิดเห็นเป็นจำนวนมาก จนต้องให้สิทธิผู้ที่ยกมือก่อน ทั้งนี้ก็เพราะข้อจำกัดทางด้านเวลาเป็นสำคัญ และช่วงที่ยังไม่จบการเสวนาบนเวทีก็มีผู้สนใจต้องการส่งกระดาษคำถาม คือข้อสงสัยที่ว่าในหัวข้อที่เสวนากันนี้มีความน่าสนใจและเป็นประโยชน์มากแต่จะอย่างไรเพื่อให้บุคคลอื่นนอกจากผู้เข้าร่วมในเวทีนี้ได้รับทราบเหมือนกันอย่างกว้างขวาง เช่น ควรจะมีการทำเป็นเทปบันทึกรายการโทรทัศน์เพื่อเผยแพร่ ซึ่งได้รับคำตอบจากวิทยากร คือต้องร่วมมือกัน 3 ฝ่ายหลัก (ตามแนวคิดสามเหลี่ยม) คือ ข้าราชการ ประชาสังคม ภาควิชาการ คือให้มีทั้งผู้สะท้อนปัญหา ผู้ปฏิบัติและผู้ผลักดันให้เกิดเป็นนโยบายได้

คำถามที่สองได้รับจากแพทย์ จากจังหวัดนครสวรรค์ ที่เห็นว่าการทำ CSR คุ่มครองอุบัติเหตุมาแล้วขับควรให้มีการเรียกร้องค่าเสียหายจากร้านขายเหล้าที่ปล่อยให้ลูกค้าที่ดื่มมาขับรถจนเกิดอุบัติเหตุเพื่อให้มีส่วนร่วมในการรับผิดชอบด้วยจะมีความเป็นไปได้หรือไม่ โดยคำตอบจากวิทยากรนั้นเห็นด้วยกับข้อเสนอนี้ เพราะในต่างประเทศก็มีการบังคับใช้ลักษณะนี้เช่นกัน แต่การจะนำมาปฏิบัติให้เกิดผลจริงนั้นมียังยากอยู่ในสภาวะสังคมปัจจุบัน

ปิดท้ายด้วยการเปิดให้มีการแสดงความคิดเห็น ซึ่งมีผู้ให้ความสนใจเป็นจำนวนมากเช่นกัน ดังนี้

- ตัวแทนจากกรมการขนส่งทางบก เห็นว่าปัจจุบันหน่วยงานได้มีการดูแลเรื่องความปลอดภัย เช่น อายุการใช้งาน ระโครงสร้าง มาตรฐานคุณภาพการบริการของรถโดยสารสาธารณะอยู่แล้ว
- เครือข่ายผู้ประกอบการค้าปลีก มองว่าเหล้าเป็นปัญหาในสังคมอย่างมาก ไม่เฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุเท่านั้น เพราะจากประสบการณ์การทำงานได้พบว่าเด็กชายอายุเพียง 4 ขวบ มีความคิดอยากจะทำพ่อของตัวเองที่เมาเหล้าแล้วทำร้ายผู้อื่นด้วย รวมถึงให้ความเห็นเรื่องคุณลักษณะที่ดีของผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะว่ารถยังต้องมีระยะเวลาที่กำหนดว่าต้องได้รับการซ่อมบำรุง คนก็เช่นกัน โดยเฉพาะคนขับรถโดยสารสาธารณะก็ควรมีการกำหนดว่าผู้จะขับรถโดยสารได้ต้องได้รับการพักผ่อนเป็นเวลากี่ชั่วโมง เพื่อให้การบริการที่ปลอดภัยเหมือนอย่างการควบคุมมาตรฐานของนักบิน

- บริษัทกลาง ให้ความเห็นเห็นว่า พรบ. คุ้มครองที่บังคับใช้อยู่ยังมีความทันสมัย และสามารถส่งเสริมให้สังคมได้ช่วยเหลือกันและกัน โดยบริษัทประกันภัยเข้ามาช่วยดูแลนอกจากให้เป็นภารกิจของรัฐบาลอย่างเดียว
- นักวิจัยแห่งชาติ เห็นว่าปัญหาอุบัติเหตุควรพิจารณาจากตัวบุคคลก่อน เพราะเชื่อว่าส่วนใหญ่ทราบว่าการกระทำสิ่งไหนผิดกฎหมาย จึงควรส่งเสริมให้สมาชิกในสังคมนำวัฒนธรรมความปลอดภัยมาใช้ให้มากขึ้น เช่น การขับรถไม่ย้อนศร เป็นต้น
- จังหวัดสมุทรสงคราม ปัจจัยสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุสำคัญมาจากการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เข้มงวดและจริงจังของเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่รับผิดชอบ อย่างเช่น ยังพบว่ามีเจ้าหน้าที่รับเงินจากผู้ขับขี่ที่ทำผิดกฎจราจร หรือกรมการขนส่งยังให้รถที่ไม่ได้มาตรฐานให้บริการประชาชนอยู่

พิธีปิดงาน



เมื่อถึงช่วงพิธีปิดมีผู้เข้ามาในห้องสัมมนามากขึ้น และพิธีกรขอความร่วมมือให้ผู้เข้าร่วมมานั่งแถวกลางจนเต็ม มีจำนวนผู้เข้ามานั่งอยู่ในห้องสัมมนาประมาณ 300 คน ต่อจากนั้นเป็นการสรุปพลังเครือข่ายเพื่อถนนปลอดภัย ในช่วงแรกที่มีการเสนอผลภาพรวมของการสัมมนา ทั้งผลโพลที่ผู้เข้าร่วมได้ช่วยกันตอบในวันแรก และการระดมความคิดในประเด็นต่างๆ ทั้งในห้องใหญ่และห้องย่อย โดยแสดงผลให้เห็นภาพชัดเจนด้วยรูปแบบของสถิติและแผนภาพนั้นได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมเป็นอย่างมาก และบรรยากาศของความน่าสนใจยิ่งต่อเนื่องมาถึงช่วงมอบรางวัล ทั้งตัวผู้ขึ้นรับรางวัลและผู้ให้กำลังใจต่างลุ้นไปด้วยกัน และยิ่งเพิ่มความคึกคักมากยิ่งขึ้นเมื่อหลายๆ รางวัลนั้นเป็นผลงานจากจากหลายๆ หน่วยงานในจังหวัดขอนแก่น และเมื่อเสร็จพิธีปิดอย่างเป็นทางการทำให้มีผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนหนึ่งกลับออกไปก่อนการการหยิบฉลากชิงทองคำ แต่บรรยากาศก็ยังคงคึกคักเพราะผู้ที่

ยังใฝารอลุ้นรางวัลก็ยังอยู่อีกเป็นจำนวนมาก ความตื่นเต้นเริ่มตั้งแต่ประธานในพิธีหีบรางวัลแต่ผู้เข้าร่วมท่านนั้นได้เดินทางกลับไปก่อน ทำให้ต้องมีการหีบอีกเป็นจำนวนเกือบ 10 ใบจึงได้ผู้ที่ยังอยู่ ทำให้บรรยากาศปิดท้ายของงานในปีนี้อาจลงด้วยเสียงหัวเราะและรอยยิ้มก่อนเก็บของกลับบ้านของผู้เข้าร่วมและคณะผู้จัดงาน

ภาพบรรยากาศการสัมมนา จากทีมประเมินผล



2.บรรยากาศการสัมมนาห้องย่อย

ห้องที่ 1 เวทีข้อเสนอ: โปซิชันซีรุ่มเยาว์เพื่อถนนปลอดภัย (M 211)

วันที่ 20 สิงหาคม 2552 เวลา 13.30-15.00 น. การถามตอบ: จำนวนคำถาม 6 คำถาม จำนวนผู้ถาม 6 คน

ก่อนเริ่มสัมมนามีผู้เข้าร่วมฟังทยอยเดินเข้ามาเรื่อยๆ บรรยากาศในห้องคึกคักตลอดเวลา ภายในห้องมีผู้เข้าร่วมประชุมเกือบเต็มความจุ โดยเจ้าหน้าที่ต้องเพิ่มเก้าอี้ประมาณ 6-7 ตัว และมีเก้าอี้ว่างประมาณ 8-10 ที่ เวลา 13.00 น. เริ่มการสัมมนา มีผู้เข้าร่วมฟังประมาณ 60-70 คน แต่จะมีผู้เข้าร่วมสัมมนาบางส่วนเท่านั้นที่สนใจและจดบันทึกการบรรยายอย่างจริงจัง

การประชุมมีการปรับเปลี่ยนการดำเนินงานในช่วงเวลาที่เหมาะสม มีวิทยากร 2 ท่านจากทั้งหมด 6 ท่าน ที่ได้แลกเปลี่ยนพูดคุยและขอตัวกลับก่อนเพราะมีภาระกิจส่วนตัว เอกสารที่แจกภายในห้องสอดคล้องกับประเด็น โดยได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชน (AP Honda) โดยมีประเด็นเนื้อหาที่สำคัญคือ

- การนำเสนอหลักสูตรอย่างทั่วถึงให้กับสถานศึกษาต่างๆ การฝึกอบรมด้านโปซิชันซี

- การนำเสนอหลักสูตรฝึกอบรมรูปแบบใหม่ๆ ลูกเล่นใหม่ๆ แนวคิดในการปฏิบัติ

- มีการวิจัยมาสอดคล้องข้อมูลสถานการณ์ศึกษาจริง เช่น การสวมหมวกนิรภัย ซึ่งไม่เป็นที่นิยมใช้ในต่างจังหวัด มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย โดยเฉพาะผู้ฝึกหัดขับใหม่ซึ่งขาดประสบการณ์ ในการนำเสนอข้อมูลจาก

ต่างประเทศมาเปรียบเทียบจึงเป็นข้อมูลที่น่าสนใจเชิงเปรียบเทียบ โดยผลการศึกษา นำไปสู่การเป็นข้อค้นพบที่สำคัญ

- ตำรวจกับขนส่ง ควรจะมีการออนไลน์ฐานข้อมูลกลางฐานเดียวกัน

ด้านสไลด์ในการนำเสนอมีความน่าสนใจเพราะนำมาจากข้อเท็จจริงที่ รวมถึงข้อมูลที่น่าสนใจก็เป็นข้อมูลที่ทันสมัยโดยเก็บรวบรวมเมื่อปี 2551 การบรรยายหัวข้อสุดท้ายของห้องนี้เริ่มเวลา 14.10 น. ซึ่งเป็นการนำเสนอผลงานวิจัยจากมหาวิทยาลัยนเรศวร จังหวัดพิษณุโลก หลังจากการนำเสนอจบผู้ทรงคุณวุฒิและวิทยากรได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและซักถามในประเด็นที่สนใจเพิ่มเติม ในช่วงของการแลกเปลี่ยนมีผู้ร่วมซักถามแลกเปลี่ยนความคิดเห็นประมาณ 5-6 ท่าน ทั้งนี้ประเด็นที่มีการซักถามได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย การสอบใบอนุญาตขับขี่ การแต่งกายที่เหมาะสม การพัฒนาบุคลากรผู้ให้การอบรมใบอนุญาตให้เพิ่มมากขึ้น ใบขับขี่ 15 ปี กับ 18 ปี ปัญหาในการบังคับใช้ และใบรับรองแพทย์ที่นำมาใช้ประกอบการสอบใบอนุญาต เป็นต้น

ช่วงคำถาม มีการชี้แจงประเด็นเกี่ยวกับหลักสูตรการอบรมจัดการรถ 3 ประเภท ผลักดันนโยบายนำไปสู่การปฏิบัติให้มากที่สุด ประกอบด้วยคำถาม

- การกำหนดช่วงอายุ จำนวนปี 3, 5 ปี ของใบขับขี่?
- การพัฒนาระบบฐานข้อมูลใบขับขี่?
- การพัฒนาการอบรมใบขับขี่?
- คุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตขับรถยนต์และจักรยานยนต์?
- หน่วยงาน จากกระทรวงศึกษาธิการ ปลูกจิตสำนึกในการขับขี่ให้เป็นนิสัย?
- การมีส่วนร่วมของชุมชน ภาครัฐ ตำรวจ ติดตามประเมินผลอย่างไร?

ข้อสรุปที่ได้

- ควรมีการปลูกฝัง ให้ความรู้ให้มากที่สุด ขับได้คืออะไร ขับเป็นคืออะไร
- ควรควบคุม เพิ่มทักษะตลอดเวลา พฤติกรรมเสี่ยง การดื่มเหล้า ช่วงเวลากลางคืน
- การฝึกฝนการขับขี่ที่ถูกต้อง ภาคเอกชนควรเข้ามามีบทบาทเสริม
- ควรมีกระบวนการเพื่อการปรับเปลี่ยนและสร้างจิตสำนึกในความปลอดภัยให้ผู้ขับขี่

ปิดการสัมมนาในเวลา 15.00 น.

ตลอดการบรรยายห้องสัมมนามีการเปลี่ยนแปลงของผู้เข้าร่วมประชุมอยู่ตลอดเวลา มีทั้งเดินเข้ามาใหม่ และเดินออกไปจากห้อง สรุปในช่วงสุดท้ายเหลือผู้เข้าร่วมประชุมเพียง 40 คน

ห้องที่ 2 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่สู่ความปลอดภัย...มอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่น (M 201)

วันที่ 20 สิงหาคม 2552 เวลา 13.30-16.45 น. การถามตอบ: จำนวนคำถาม 1 คำถาม จำนวนผู้ถาม 1 คน

เวลาประมาณ 12.30-13.30 น. ผู้เข้าร่วมสัมมนาเริ่มทยอยเข้าสู่ห้องสัมมนา กลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาที่เดินเข้ามาในห้องเป็นกลุ่มแรกคือ กลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 ทั้งหญิงและชายรวมประมาณ 100 คน ส่วนผู้เข้าร่วมสัมมนาคณะอื่นๆ ได้ทยอยเข้ามาทีละ 1-2 คน ผู้เข้าร่วมสัมมนาบางคนบ่นว่าห้องประชุมบางห้องที่อยากฟังเล็กและเต็มเร็ว เช่น ห้อง 212 มีความจุประมาณ 100 ที่นั่ง ในขณะที่ห้องนี้มีความจุมากเกือบ 400 ที่นั่ง เมื่อเห็นว่าเห็นห้องนี้ยังมีที่ว่างจึงเข้ามา จนกระทั่งเวลาประมาณ เวลา 13.30 น. มีผู้เข้าร่วมสัมมนาในห้องนี้ประมาณ 220 คน ทั้งนี้ประมาณครึ่งหนึ่งของผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นนักเรียน

การบรรยายได้เริ่มขึ้นเมื่อเวลาประมาณ 13.35 น. จำนวนคนเข้าร่วมสัมมนาไม่มีความเปลี่ยนแปลงมากนัก ประมาณ 10 นาที จึงจะมีผู้เข้ามาเพิ่มประมาณ 1 คน การดำเนินการในห้องสัมมนานี้เริ่มต้นด้วยการมอบรางวัลให้แก่นักเรียนที่ชนะการประกวดคำขวัญ และอื่น ๆ ช่วงเวลาของการมอบรางวัลประมาณ 20 นาที ระหว่างที่มีการมอบรางวัลให้แก่นักเรียนผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 20 คนได้เริ่มทยอยออกจากห้อง

หลังเสร็จสิ้นพิธีมอบรางวัล พิธีกรและเด็กนักเรียนได้ร่วมกันร้องเพลงสวัสดี เป็นที่น่าสังเกตว่ากิจกรรมในช่วงนี้เด็กนักเรียนที่เข้าร่วมมีความสนุกสนานแต่กลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาที่เป็นผู้ใหญ่เริ่มแสดงท่าทีเบื่อหน่ายและเริ่มเดินออกจากห้องไปอีกรวมประมาณ 30 คน ภายในเวลาเพียงแค่ 10 นาทีเท่านั้น

เวลาประมาณ 14.20 น. กลุ่มนักเรียนยังคงให้ความสนใจในการบรรยาย ในขณะที่ผู้ใหญ่หลายคนเริ่มหลับ และในช่วงเวลาเดียวกันนี้เด็กนักเรียนได้ขึ้นเวทีเพื่อแสดงความคิดเห็นต่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน

เวลาประมาณ 15.30 น. กลุ่มนักเรียนเริ่มทยอยออกจากห้องสัมมนาจนกระทั่งเหลือนักเรียนประมาณ 20 คน และผู้ใหญ่อีกประมาณ 10 คนเท่านั้นที่ยังนั่งอยู่ในห้อง อย่างไรก็ตามบรรยากาศในห้องนี้ได้กลับมามีชีวิตอีกครั้งเมื่ออาจารย์ผู้ดูแลได้นำเด็กนักเรียนประมาณ 20 คนให้กลับเข้ามาร่วมฟังการบรรยายในห้องสัมมนา

เวลาประมาณ 15.50 น. การแสดงต่างๆได้จบลง เวลาประมาณ 15.55 น. ผู้อภิปรายจำนวน 3 ท่านประกอบด้วย ตำรวจ อาจารย์ นักศึกษา ได้เริ่มดำเนินการอภิปรายถึงภารกิจการป้องกันปราบปรามวัยรุ่นซึ่งมอเตอร์ไซค์ โดยมีการนำเสนอสไลด์ประกอบการบรรยาย

ห้องที่ 3 เวทีเรียนรู้: ชุมชนต้นแบบกับเคล็ดลับความสำเร็จของท้องถิ่นและชุมชนในการส่งเสริม

ความปลอดภัยทางถนน (M 202)

วันที่ 20 สิงหาคม 2552 เวลา 13.20-16.50 น. การถามตอบ: จำนวนคำถาม 1 คำถาม จำนวนผู้ถาม 1 คน

การเริ่มสัมมนาเริ่มขึ้นเมื่อเวลา 13.20 น. โดยพิธีกรคือ คุณหมอบัญญา จากจังหวัดกระบี่ได้กล่าวเปิดการสัมมนา จากนั้นได้เชิญนายแพทย์พรหมมินทร์ กัณธิระ เป็นผู้ดำเนินรายการ วิทยากรที่ร่วมบรรยายทั้งหมดจำนวน 7 ท่าน

เวลา 13.40 น. วิทยากรท่านแรกคือพระใบฎีกาทรงชัย อภินนโท จากจังหวัดพิษณุโลก ได้บรรยายถึงการดำเนินงานในการลดอุบัติเหตุโดยใช้หลักธรรมทางพุทธศาสนา โดยมีโครงการเกี่ยวกับเยาวชนอาสา (เครือข่ายเยาวชนอาสา) บรรพาคาศในห้องสัมมนาในช่วงนี้มีผู้เข้าร่วมสัมมาเดินเข้าออกอยู่ตลอดเวลา เนื่องจากผู้เข้าร่วมสัมมนาบางคนไม่แน่ใจว่าการบรรยายในห้องนี้เป็นเรื่องที่ตนเองมีความสนใจหรือไม่ เมื่อได้รับฟังสักระยะหนึ่งและพบว่าไม่ใช่เรื่องที่ตนเองมีความสนใจก็ได้ทยอยเดินออกจากห้องไป ประมาณ 13.50 น. จำนวนผู้เข้าร่วมไม่มีความเปลี่ยนแปลงมากนัก การเข้าออกของผู้เข้าร่วมสัมมนามีบ้างนานๆ ครั้ง นับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ยังคงนั่งรับฟังการบรรยายได้ประมาณ 190 คน

เวลา 14.00 น. วิทยากรท่านที่ 2 คือ นายอดิศร เหล่าสะพาน กำนันจากจังหวัดมหาสารคาม ได้บรรยายถึงการแก้ไขปัญหาของหมู่บ้านชุมชน โดยการจัดเวทีประชาคมหมู่บ้าน เพื่อให้ชาวบ้านได้ร่วมกันคิดหาวิธีป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุร่วมกัน ช่วงนี้ภายในห้องถูกเสียงรบกวนจากภายนอก โดยเฉพาะเสียงดนตรีจากเวทีกิจกรรมด้านนอก และมีผู้เข้ารับฟังการบรรยายรายใหม่เข้ามาเรื่อยๆ ครั้ง

เวลา 14.15 น. ต่อมาเมื่อวิทยากรท่านที่ 3 คือ คุณชลฤดี เหมือนรักษา พยาบาลจากจังหวัดขอนแก่น ได้เล่าถึงประสบการณ์การทำงานในพื้นที่บ้านกุดน้ำใสเพื่อการร่วมมือแก้ไขปัญหาจราจรของชาวบ้านในชุมชน โดยเน้นการมีส่วนร่วมของชาวบ้านและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในช่วงนี้ก็มีผู้ฟังเดินออกจากห้องไปประมาณ 4-5 คน ต่อมาเป็นการบรรยายของอาจารย์สุริพร หลวงใหญ่ ครูจากโรงเรียนเทศบาล 4 ที่ได้มาเล่าถึงประสบการณ์และกระบวนการจัดทำหลักสูตรการเรียนรู้อุบัติเหตุจราจรในแต่ละระดับชั้นของนักเรียน ช่วงนี้จะมีผู้ฟังทยอยเดินออกจากห้องสัมมนาไปเรื่อยๆ แต่ยังคงมีผู้เข้าร่วมสัมมนารายใหม่ที่เข้ามาเพิ่มเติม เวลาประมาณ 15.00 น. คุณประเสริฐ พุ่มทองเขียว จากจังหวัดสุโขทัย ได้เล่าถึงโครงการสร้างเครือข่ายองค์กรสตรีสุโขทัย โดยมีกลุ่มแม่บ้านเป็นแกนหลักในการรณรงค์ความปลอดภัย ในช่วงนี้ผู้เข้าร่วมฟังเริ่มทยอยเดินออกจากห้องไปประมาณ 20-25 คน และยังคงทยอยออกจากห้องอย่างต่อเนื่องเป็นระยะ ครั้งละ 1-2 คน ผู้เข้าฟังประมาณ 114 คน คงเหลือผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 100 กว่าคน

เวลา 15.15 น. ดร.สมพร อรรถเศรณีวงศ์ อาจารย์ด้านวิศวกรโครงสร้าง ได้เล่าถึงกระบวนการการทำงานโครงการชุมชนร่วมใจสร้างความปลอดภัยบนถนนของหมู่บ้านประทุมวิลเลจ โดยได้นำเสนอปัญหา การวิธีการแก้ไขและป้องกันที่เป็นรูปธรรมจากการทำงานโครงการดังกล่าว หลังจากนั้นเวลา 15.44 น. บ้าฝ่าย ผิวอ่อน ผู้นำชุมชนจากจังหวัดพิษณุโลก ได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์การมีส่วนร่วมของชุมชนในการปรับปรุงถนนในชุมชนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ตลอดช่วงเวลาที่วิทยากรแต่ละท่านได้บรรยาย ผู้ดำเนินรายการได้มีส่วนร่วมในการสร้างบรรยากาศการเรียนรู้โดยได้ซักถามถึงประเด็นที่สำคัญและมีความน่าสนใจจากวิทยากรทุกท่านเป็นระยะๆ และเมื่อวิทยากรได้บรรยายครบทุกท่านแล้ว ผู้ดำเนินรายการได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมได้มีโอกาสซักถามและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ดังรายละเอียดของการถามตอบประเด็นที่น่าสนใจ ดังต่อไปนี้

คำถาม – เคล็ดลับในการทำให้ชาวบ้านร่วมกลุ่มเพื่อแก้ไขปัญหาทำอย่างไร

คำตอบ – การรวมกลุ่มของชาวบ้านนั้นขึ้นอยู่กับหลายปัจจัยทั้งสภาพพื้นที่ การเมืองและผลประโยชน์ของแต่ละพื้นที่ การจะสร้างการมีส่วนร่วมให้เกิดขึ้นควรเริ่มจากกลุ่มที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายก่อน เช่น กลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มผู้หญิง ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่มีความสนใจด้านสุขภาพ การประกอบอาชีพเป็นพื้นฐานอยู่แล้ว การดึงการมีส่วนร่วมจากกลุ่มคนเหล่านี้สามารถทำได้โดยง่ายและรวดเร็ว โดยวิทยากรอีกท่านได้เสริมมุมมองในด้านนี้ว่า อาจจะเริ่มจากบริบทและวัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่ เช่น การรวมกลุ่มกันในงานวัดหรืองานบุญ เป็นต้น ในระหว่างที่มีการแลกเปลี่ยนซักถามนี้มีจำนวนผู้ร่วมเข้าร่วมสัมมนาที่รับฟังประมาณ 100 คน

เวลา 16.10 น. ผู้ดำเนินรายการได้ให้วิทยากรแต่ละท่านสรุปแนวทางที่จะพัฒนาหรือนำไปสู่การสร้างพลังเครือข่าย ข้อเสนอแนะและคำแนะนำที่เกี่ยวข้องกับเด็กและเยาวชน จากนั้นผู้ดำเนินรายการได้กล่าวสรุปการสัมมนาของห้องในภาพรวม และคืนเวทีให้กับพิธีกรด้านล่าง ช่วงนี้เหลือผู้เข้าฟังประมาณ 80 คน

เวลา 16.35 พิธีกรได้กล่าวสรุปการสัมมนาอีกครั้ง พร้อมกล่าวขอบคุณผู้ดำเนินรายการและวิทยากรทุกท่าน และปิดการสัมมนาในเวลา 16.50 น. ผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งหมดได้ทยอยออกจากห้อง

ห้องที่ 4 เวทีเรียนรู้: ขยายข่าว เขย่าเครือข่ายคลายทุกข์บนถนน (M 212)

วันที่ 20 สิงหาคม 2552 เวลา 13.30 – 16.15 น. การถามตอบ: จำนวนคำถาม 2 คำถาม จำนวนผู้ถาม 2 คน

การสัมมนาห้องนี้มีนายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร จากจังหวัดอุดรธานี เป็นผู้ดำเนินรายการ พร้อมกับวิทยากรอีก 8 ท่าน ประกอบด้วย

- 1) ดร.दनัย เรืองสอน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- 2) นายธีรชัย คมปรัชญา จังหวัดขอนแก่น
- 3) นายบรรพต กำไลแก้ว จังหวัดเพชรบุรี

- 4) นายกมล ตังรักษ์เมือง จังหวัดอุดรธานี
- 5) นายณันทชัย ปัญญาสุรฤทธิ์ จังหวัดอุดรธานี
- 6) นายธวัชชัย วนาพิทักษ์กุล จังหวัดขอนแก่น
- 7) นายชัยอนันท์ สุทธิกุล จังหวัดภูเก็ต
- 8) พ.ต.ท.บริบูรณ์ อยู่สุขสมบูรณ์ จังหวัดภูเก็ต

ช่วงก่อนเริ่มบรรยายผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวนมากได้ทยอยเข้ามารอฟังการบรรยายจนมีผู้ที่ไม่สามารถเข้าห้องได้ ผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มีความสนใจในหัวข้อการบรรยายนี้ส่วนหนึ่งจึงต้องอยู่บริเวณหน้าห้อง จนกระทั่งเจ้าหน้าที่ได้จัดเก้าอี้เสริมด้านหน้าให้อีกประมาณ 20 ตัว รวมจำนวนผู้เข้ารับฟังทั้งสิ้นประมาณ 120 คน

การบรรยายได้เริ่มขึ้นเมื่อเวลาประมาณ 13.30 น. เป็นการบรรยายสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุของจังหวัดภูเก็ตซึ่งเป็นจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมาก แต่ในการทำงานนั้นได้มีเหล่ากาชาดเข้ามาช่วยเหลือ พร้อมทั้งได้ยกตัวอย่างกรณีศึกษาของจังหวัดภูเก็ตที่สะท้อนให้เห็นภาพเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่น่ากลัว ซึ่งมีสาเหตุมาจากความประมาทในการขับขี่รถ ซึ่งการเสนอภาพดังกล่าวสร้างความสนใจให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นอย่างมากทำ

ผู้บรรยายจากส่วนจังหวัดอุดรธานีได้เล่าถึงประสบการณ์การทำงานด้านการประชาสัมพันธ์เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งการสอนวินัยจราจร โดยให้เด็กและเยาวชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุ การบรรยายในชั่วโมงนี้ผู้เข้าร่วมสัมมนาก็ยังให้ความสนใจอย่างต่อเนื่อง ในช่วงการบรรยายของจังหวัดเพชรบุรีที่ได้กล่าวถึงการลดภาวะโลกร้อน โดยมีคำขวัญว่า “สุขภาพดีต้องมีถิบ (จักรยาน)” ทำให้ผู้เข้าร่วมหัวเราะอย่างสนุกสนาน บรรยายภาคนี้ห้องนี้จึงค่อนข้างมีความผ่อนคลายและเป็นกันเอง ผู้เข้าร่วมสัมมนาต่างพูดคุยล้อเลียนกันระหว่างเพื่อนที่นั่งใกล้เคียงว่า จะถิบอะไรดี ช่วงนี้บรรยายภาคของห้องประชุมจึงคึกคักขึ้นอีกครั้ง การบรรยายช่วงสุดท้ายเป็นของจังหวัดขอนแก่นที่มีการสร้างศาลหลักเมืองและได้ดำเนินการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรที่มีความสับสน ซึ่งการปรับปรุงดังกล่าวได้ช่วยให้อุบัติเหตุลดลง พร้อมทั้งชี้ให้เห็นว่าการทำงานด้านอุบัติเหตุจำเป็นต้องมีการบูรณาการการทำงานที่ดี มีการปรึกษาหารือเพื่อตัดสินใจร่วมกัน อีกทั้งต้องใช้เวลา จึงจะสามารถแก้ไขปัญหาได้จริง โดยช่วงท้ายนี้บรรยายภาคของห้องเป็นปกติไม่คึกคักเหมือนช่วงต้น มีเพียงเสียงบรรยายจากวิทยากรบนเวทีสลับกับเสียงดังรบกวนจากภายนอกที่เล็ดลอดเข้ามาขณะที่มีผู้ปิดเปิดประตู ช่วงสุดท้ายของการสัมมนาเหลือผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 60 คน ก่อนปิดการประชุมผู้เข้าร่วมท่านหนึ่งได้แสดงความคิดเห็นที่น่าสนใจต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุว่า การแก้ไขปัญหาให้ประสบความสำเร็จต้องเริ่มจากการหาข้อมูล การสรุปปัญหา และการมีส่วนร่วมโดยการทำงานนั้นอาจเริ่มจากจุดเล็กๆ ก่อนที่จะขยายไปในวงกว้าง

ห้องที่ 5 เวทีเรียนรู้: บทเรียนการขับเคื่อนมาไม่ขับ (M 203)

วันที่ 20 สิงหาคม 2552 เวลา 13.30 –15.30 น. การถามตอบ: ผู้แสดงความคิดเห็น 2 คน

ผู้เข้าร่วมสัมมนาเริ่มทยอยเข้าห้องตั้งแต่เวลา 13.00 น. จนกระทั่งเวลาประมาณ 13.20 น. มีผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 270 คน โดยมากมักนั่งรวมกลุ่มกันพูดคุยกันเพราะยังไม่มีการบรรยายบนเวที โดยการตัดสินใจเข้ามาฟังของผู้เข้าร่วมสัมมนายังมีความลังเลว่าจะเข้าร่วมสัมมนาในห้องย่อยนี้หรือไม่ เช่น กลุ่มของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ไม่ได้ตั้งใจว่าจะเข้าร่วมในหัวข้อนี้แต่เมื่อเข้ามาและพิจารณาแล้วว่าหัวข้อนี้มีความเกี่ยวข้องกับงานที่รับผิดชอบอยู่ก็ตัดสินใจเข้าร่วม ขณะเดียวกันก็มีผู้เข้าร่วมสัมมนาอีกส่วนหนึ่งที่ยังมีความสับสนว่าหัวข้อไหนอยู่



ห้องไหน หรือเกิดคำถามว่าห้องย่อยนี้ทุกคนสามารถเข้าร่วมได้ไหม ส่วนหนึ่งคือเป็นผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ไม่ได้ลงทะเบียนแต่เป็นกลุ่มที่เข้ามาเนื่องจากมีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น เป็นผู้ถูกคุมประพฤติ หรือคนพิการที่เคย

เป็นเหยื่อของผู้เมาแล้วขับ หรือเจ้าหน้าที่ของบริษัทที่มาจัดนิทรรศการและมีความสนใจในหัวข้อนี้ เป็นต้น และยังมีผู้เข้าร่วมสัมมนาลักษณะที่เป็นผู้แวะเยี่ยมชม คือเข้ามาซำกว่าคนอื่น และร่วมฟังเพียงบางช่วงแล้วก็ออกจากห้องไปเพื่อไปเข้าร่วมห้องย่อยอื่นๆ ต่อ

เมื่อได้เวลาประมาณ 13.30 น. พิธีกรเริ่มการสัมมนาด้วยการรายงานผลโพลการสำรวจพฤติกรรมกรรมการขับที่ที่ได้เก็บข้อมูลในช่วงเช้า ซึ่งได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมเป็นอย่างดี แต่ผู้เข้าร่วมสัมมนาก็ฟังอย่างเงียบๆ โดยไม่มีท่าทางแสดงความคิดเห็นกับเพื่อนข้างเคียง และเมื่อผู้ดำเนินรายการคือ คุณกฤษณะ ไชยรัตน์ซึ่งเป็นพิธีกรชื่อดัง ในการบรรยายช่วงแรกจึงได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมสัมมนาอย่างมาก สังเกตได้จากการส่งเสียงปรบมือการหัวเราะ ตามเนื้อหาที่ดำเนินไป เป็นระยะๆ

เริ่มต้นจากวิทยากรท่านแรกคือ คุณนนทรี นิมิบุตร ผู้กำกับชื่อดังที่เล่าถึงประสบการณ์ที่เคยเกิดอุบัติเหตุทางถนนและถูกดำเนินคดีมาแล้วถึง 2 ครั้ง ในครั้งแรกเนื่องจากถูกตรวจพบว่ามึระดับแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหลังจากดื่มมาจากงานฉลองรายได้ภาพยนตร์ แต่ได้ประกันตัวด้วยเงิน 20,000 บาท และรอลงอาญา โดยต้องคุมประพฤติเป็นเวลา 2 ปีหลังจากเกิดเหตุการณ์ในครั้งนั้นทำให้ตั้งปณิธานต่อตนเองว่าจะไม่ขับรถหลังจากดื่มอีกแล้ว แต่ก็เกิดอุบัติเหตุขับรถชนแท็กซี่หลังจากดื่มในงานฉลองรายได้ภาพยนตร์อีกครั้ง จนถูกศาลตัดสินให้คุมขัง 7 วัน และขณะนี้อยู่ในระหว่างการยื่นอุทธรณ์ โดยบทเรียนจากการเกิดอุบัติเหตุและถูก

ดำเนินคดีนั้นมิได้มีผลให้หนทรีย์ นิมิตรบุตร ในฐานะของผู้กำกับ จึงพยายามสอดแทรกเนื้อหาการรณรงค์ “เมาไม่ขับ” ในการแสดงด้วย เช่น คำพูดติดปากของพระเอกหลังจากฉากที่ออกจากกาเที่ยวสถานบันเทิงว่า “ไม่ดื่มครับ ผม ขับรถมา” เพื่อหวังจะเป็นการสร้างจิตสำนึกให้แก่ผู้ชมได้ส่วนหนึ่ง

ส่วนวิทยากรท่านที่สองจากกองบังคับการตำรวจจราจร ที่กล่าวถึงแนวทางการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนนั้นนอกจากผู้ใช้ถนน และสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ลดความสามารถลงคือการดื่ม และควรให้มีการบังคับใช้กฎหมายการตรวจจับอย่างเสมอภาคทั้งในส่วนกลางและต่างจังหวัด และวิทยากรจากศาลและสำนักงานคุมประพฤติที่มีการจัดทำกิจกรรมร่วมกันและมีมูลนิธิเมาไม่ขับให้การสนับสนุนด้วยการนำผู้ถูกควบคุมตัวไปทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ บรรยายศาสตร์ทั่วไปถือว่าเป็นปกติ คือผู้ที่สนใจฟังและบันทึกเนื้อหาตามอย่างสม่ำเสมอคือกลุ่มที่นั่งอยู่แถวหน้าของห้อง แต่ห้องสัมมนาก็มีความคึกคักขึ้นอีกครั้งเมื่อวิทยากรจากปอเด็กตั้งได้บรรยายถึงภารกิจที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนท้องถนนนอกจากการนำส่งผู้ประสบอุบัติเหตุไปโรงพยาบาลแล้ว ยังมีโครงการ “ส่งคนเมากลับบ้าน” ภายใต้สโลแกนที่ว่า “เมาไม่ขับ ปอเด็กตั้งส่งถึงบ้าน” ทางสายตรง 02-2264444 ตลอด 24 ชั่วโมง ให้บริการในกรุงเทพและเขตปริมณฑล แต่ยังเป็นบริการที่ยังไม่เป็นที่นิยมอย่างแพร่หลายมากนัก ซึ่งได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมเป็นอย่างมากเพราะเป็นเรื่องใหม่ที่ผู้เข้าร่วมส่วนใหญ่ยังไม่ทราบ และเห็นว่าเป็นประโยชน์อย่างมาก

ตลอดช่วงของการดำเนินการสัมมนา ไม่ค่อยมีผู้เข้า-ออก จากห้องมากนัก มีบ้างที่ออกไปเข้าห้องน้ำ แต่เมื่อเวลาประมาณ 14.30 น. เป็นต้นไป ผู้เข้าร่วมสัมมนาเริ่มทยอยกลับ โดยเฉพาะผู้ที่นั่งอยู่แถวหลังๆ ส่วนผู้ที่ยังนั่งอยู่ในห้องบางส่วนก็มีความสนใจลดน้อยลง บางคนหลับบ้าง หรือพูดคุยกับเพื่อนบ้าง แต่วิทยากรก็สามารถเรียกความสนใจของผู้เข้าร่วมสัมมนาอีกครั้งเมื่อมีการสาธิตการสวมแว่นตาที่มีผลเท่ากับการดื่มสุรา 1 ขวด ทำให้การเดินทางตัวไม่ตีจนเดินไม่ตรงทาง โดยให้อาสาสมัครให้ความร่วมมือร่วมทดลองและมอบของที่ระลึกให้ แต่เมื่อเวลาประมาณ 15.00 ผู้เข้าร่วมสัมมนาเริ่มทยอยกลับอีก ทำให้ก่อนจบการสัมมนาเหลือผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 200 คน จากจำนวน 270 คน

การแสดงความคิดเห็นจากผู้ร่วมสัมมนา

คริสโตเฟอร์ แจ็ค เบญจกุล เห็นว่าสำหรับกรณีเมาแล้วขับควรให้มีการลงโทษด้วยการจำคุกทันที ไม่ต้องให้รอลงอาญา “ไม่ว่าคุณจะดื่มหนักเท่าไรก็ได้ แต่ดื่มแล้วอย่ามาขับ เพราะจะทำให้คนอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเดือดร้อนผลที่ตามมาหากเขาเป็นหัวหน้าครอบครัว มีลูกอีก 2 คน ต้องส่งเสียเลี้ยงดูแล้วใครจะรับผิดชอบ และเขาจะใช้ชีวิตต่อไปยังไง” โดยวิทยากรให้ความเห็นว่าปัจจุบันก็เคยมีกรณีนี้เกิดขึ้นแล้ว ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาลเป็นสำคัญ



ตัวแทนจากบริษัทวิริยะประกันภัย ให้ความเห็นว่าควรส่งเสริมให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเท่าเทียม ไม่มีการใช้เส้นสาย ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นการปรับความคิดใหม่ เพราะเชื่อว่าหากจะทำจริงก็มีหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐ และเอกชนที่พร้อมสนับสนุน

วันที่ 21 สิงหาคม 2552

ห้องที่ 1 เวทีข้อเสนอนโยบาย : พลังประชาสังคมกับถนนปลอดภัย (M 201)

วันที่ 21 สิงหาคม 2552 เวลา 09.20-12.00 น. การถามตอบ: จำนวนคำถาม 1 คำถาม จำนวนผู้ถาม 1 คน

ผู้เสนอความคิดเห็น 3 คน

ช่วงเวลาประมาณ 08.00-09.10 น. เป็นการประกาศผลการตัดสินและมอบรางวัลโครงการประกวดผลงานทางวิศวกรรมกรรมทางและจราจร ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและประกาศผลการตัดสินและการมอบรางวัลโครงการชุมชนร่วมใจ สร้างความปลอดภัยทางถนนประจำปี 2552

เวลา 09.10 น. เสร็จสิ้นพิธีมอบรางวัล ผู้รับรางวัลเริ่มทยอยเดินออกจากห้องเหลือผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ยังคงนั่งอยู่ในห้องประมาณ 65 คน บางส่วนเป็นผู้ที่ทยอยเดินเข้ามาตั้งแต่ช่วงที่มีการมอบรางวัล การสัมมนาเริ่มขึ้นเมื่อเวลา 09.20 น. พิธีการแนะนำผู้บรรยายจำนวน 6 คน เมื่อเริ่มสัมมนามีผู้ร่วมฟังประมาณ 80 คน (หนึ่งในผู้ฟังบรรยายมีคุณคริสโตเฟอร์ ดาราผู้ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนจนพิการ) ระหว่างการบรรยายมีผู้ร่วมฟังทยอยเดินเข้ามาเป็นระยะๆ ครั้งละ 1-2 คน

เวลา 09.40 น. ประธานอสม.จังหวัดน่าน (คุณแอนก้านติ) บรรยายสถานการณ์ วิธีการ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดน่าน ระหว่างการบรรยายมีผู้ฟังบรรยายบางส่วนเดินออกประมาณ 1-2 คนและในขณะเดียวกันก็มีคนเดินเข้ามาด้วยถึงเวลานี้มีผู้เข้าร่วมประชุมประมาณ 105 คน (09.50 น.) เวลา 10.00 น. นายกอบต. พลับพลาไชย จังหวัดสุพรรณบุรี เล่าถึงการมีส่วนร่วมเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุ เวลา 10.15 น. อ.นิมิตร ตัวแทนจากภาคประชาสังคมบรรยายถึงการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การที่สนับสนุนการทำงานภาคประชาสังคม 10.30 น. ตัวแทนบริษัทกลางฯ (คุณสมพร) พูดถึงสถิติอุบัติเหตุ สิทธิประโยชน์ของการเอาประกันภัยจากอุบัติเหตุ (ระหว่างนี้ผู้เข้าร่วมการประชุมมีการเขียนเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาค่าการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนใส่กระดาษที่ทางเจ้าหน้าที่จัดเตรียมให้ส่งกลับให้เจ้าหน้าที่ ไปติดบนกระดานที่ตั้งไว้ด้านข้าง

เวทีสัมมนาเป็นระยะๆ โดยมีเจ้าหน้าที่เดินเก็บซึ่งได้รับความร่วมมือจากผู้เข้าร่วมฟังบรรยายในการตอบกลับ การเสนอแนวทางแก้ไขเป็นอย่างดี มีผู้เข้าร่วมอยู่ประมาณ 60 คน) 10.50 น. ตัวแทนจากบริษัทประกันภัยพุดถึง ความสำคัญการให้ความรู้การคุ้มครองสิทธิด้านอุบัติเหตุจราจร และการประกันภัย 11.20 น. คั่นเวลาด้วยการเล่นเกมส่มอบของข้างววย และนำเสนอความคิดเห็น 12.00 น. จบการสัมมนา มีเข้าร่วมฟังประมาณ 70 คน

ประเด็นคำถามและข้อเสนอแนะ

ถาม – ทำไมบริษัทประกันไม่รับทำประกันจังหวัดชายแดนภาคใต้

ตอบ – เราสามารถเลือกบริษัทที่รับทำประกันฯ ซึ่งมีเพียงบริษัทที่จะไม่รับ หรือโทรถาม 1186 จะมี

เจ้าหน้าที่แนะนำว่าบริษัทได้รับ/ไม่รับทำ

ความคิดเห็น ควรมีการส่งเสริมผู้นำท้องถิ่นในการทำงานลดอุบัติเหตุ ส่งเสริมศักยภาพในการทำงานผู้นำ ชุมชนให้ประสบความสำเร็จ และควรปลูกจิตสำนึกของชุมชน วินัยจราจร ตั้งแต่ระดับครอบครัว โรงเรียน ควรมี การกำหนดนโยบายลงไป

ห้องที่ 2 เวทีติดตามนโยบาย: สู่มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (M 211)

วันที่ 21 สิงหาคม 2552 เวลา 09.30-12.30 น. การถามตอบ: จำนวนคำถาม 12 คำถาม จำนวนผู้ถาม 12 คน

เวลาประมาณ 8.45 น. เริ่มมีผู้เข้าร่วมสัมมนาทยอยเดินเข้ามาในห้องประชุมเรื่อยๆ แต่ยังไม่เต็มห้อง ขณะทีภายในห้องมีการเปิดภาพบรรยากาศและเสียงเรื่องอุบัติเหตุโดย สสส. หลังจากนั้นคุณแทนคุณ จิตอิสระ ผู้ ดำเนินรายการเกริ่นเข้าเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะในภาพรวม ระหว่างนี้ก็มีผู้สัมมนาทยอย เดินเข้ามาในห้องเรื่อยๆ จนมีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาเกือบ 100 คน

สำหรับด้านเนื้อหา นั้นได้มีการบรรยายครอบคลุมถึงพรบ.เรื่องรถสาธารณะ พ.ศ. 2535 การประกันภัย สิทธิประโยชน์ที่จะได้รับหลังจากเกิดอุบัติเหตุ การได้รับค่าชดเชยหรือค่าเสียหายที่เป็นธรรม ใครควรเป็น ผู้รับผิดชอบต่อสิ่งที่ได้เกิดกับผู้ได้รับบาดเจ็บและจะมีกระบวนการเยียวยาความเสียหายอย่างไร

โดยหลังจาก ดร.สมประสงค์ ได้กล่าวถึงการใช้เข็มขัดนิรภัยเพื่อให้ทุกคนตระหนักถึงความสำคัญและเน้น ถึงมาตรการด้านความมั่นคงและปลอดภัยตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ.2524) ตามพรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยรัฐบาลควรมีส่วนช่วยเหลือผู้ได้รับความเสียหาย หรือประสบเหตุ ควรมีข้อเสนอแนะโดยการสร้าง มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะให้มีความปลอดภัย ผู้เข้าร่วมสัมมนาอย่างคั่งงั่งฟังนิ่งๆ ไม่แสดงท่าทีใดๆ แต่เมื่อ ดร. สุเมธ กล่าวถึงเรื่องการประกอบการรถโดยสารสาธารณะและมาตรฐานความปลอดภัยโดยภาครัฐควรมีนโยบายที่ ชัดเจนเรื่องนโยบายระบบรถโดยสารสาธารณะ ในหัวข้อนี้เริ่มได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมสัมมนามากขึ้นเห็นได้ จากผู้เข้าร่วมสัมมนาฟังอย่างตั้งใจและไม่ค่อยมีคนเดินลุกออกจากห้องไปไหน ต่อจากนั้นเมื่อคุณสรวน พุดถึง

มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถและคุณบริพันธ์ จากนครชัยแอร์ กล่าวถึงบทเรียการจัดการความปลอดภัยโดยสารสาธารณะและแนวทางในการกำหนดมาตรฐาน 10 มาตรฐาน ยิ่งทำให้ผู้ฟังให้ความสนใจมากยิ่งขึ้น เพราะเป็นกรณีตัวอย่างที่ใกล้ตัวและทุกคนรู้จักนครชัยแอร์เป็นอย่างดี รวมทั้งหลายคนที่ใช้บริการบริษัทนี้อยู่เป็นประจำจึงเป็นเรื่องที่ได้รับความสนใจมากอีกหัวข้อหนึ่งสังเกตได้จากการถาม-ตอบ/เสนอความคิดเห็นเพื่อสะท้อนปัญหาจากผู้เข้าร่วมสัมมนา เช่น การขึ้นราคาของผู้ประกอบการ ที่ควรให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้บริโภคด้วย เมื่อขึ้นราคา ผู้บริโภคควรได้รับในสิ่งต่างๆ ที่ควรจะได้รับ รวมถึงมาตรฐานความปลอดภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ กรมการขนส่งควรเข้าไปดูแลและมีมาตรการคุ้มครองผู้โดยสาร หรือปัญหาที่เกิดจากการไม่ได้รับบริการที่สะดวกสบายจากรถโดยสาร/สายด่วน ที่ไม่ได้มีบริการตลอดเวลา และไม่มีผู้รับโทรศัพท์เมื่อติดต่อไป รวมถึงการประกันภัยที่บริษัทบางแห่งไม่รับประกันรถแท็กซี่ ซึ่งผู้เข้าร่วมสัมมนาได้สะท้อนปัญหา และเห็นว่าควรให้ความสำคัญกับการประกันรถแท็กซี่ด้วย เป็นต้น โดยขณะที่บรรยายภาคในห้องกำลังศึกษาค้นคว้าการแลกเปลี่ยนปัญหาแต่ก็มีเสียงดังจากกิจกรรมนอกห้องแทรกเข้ามาอย่างเป็นระยะ จนเมื่อเวลา ประมาณ 11.00 น. เริ่มมีผู้สัมมนาทยอยเดินออกจากห้องประชุมบ้าง แต่ก็มีเพียงไม่กี่คน แต่แม้กระนั้น ก็ยังมีการแสดงความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนกันอย่างต่อเนื่อง เช่น การควบคุมกลุ่มวัยรุ่นที่ขับมอเตอร์ไซด์ การเก็บประวัติของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ การควบคุมตรวจสอบมอเตอร์ไซด์รับจ้างและรถสี่ล้อเล็กที่วิ่งในซอย ซึ่งเป็นรถสาธารณะเช่นเดียวกัน และนอกจากรถทัวร์แล้ว รถเหล่านี้ควรมีการจัดระบบการวิ่งรับส่ง และคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยด้วย จนกระทั่ง เวลาประมาณ 11.30 น. เริ่มมีผู้ทยอยเดินออกมากขึ้นเพราะเป็นเวลาใกล้พักรับประทานอาหารอีกส่วนหนึ่งผู้ร่วมสัมมนาเริ่มเบื่อเพราะประเด็นคำถามเริ่มซ้ำกัน เมื่อปิดการบรรยายจึงมีผู้ร่วมสัมมนาประมาณ 70 คน

ห้องที่ 3 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ (M 202)

วันที่ 21 สิงหาคม 2552 เวลา 09.30-12.30 น. การถามตอบ: จำนวนคำถาม 5 คำถาม จำนวนผู้ถาม 2 คน

ช่วงเวลา 08.15-10.45 น. มีผู้เข้าร่วมสัมมนาทยอยเข้ามาฟังเรื่อยๆ ผู้เข้าร่วมส่วนมากจะเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพราะหัวข้อการบรรยายจะเกี่ยวข้องกับ การบังคับใช้กฎหมาย เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่จะรู้จักและทักทายพูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน ส่วนหน้าห้องจะมีการลงชื่อสำหรับเจ้าหน้าที่ที่เข้ามาฟังการบรรยาย และมีการมอบรางวัลให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีการเตรียมการซักซ้อมในการรับรางวัล เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่จะเป็นระดับยศผู้บังคับบัญชา หัวหน้าหน่วยต่างๆ จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาในช่วงนี้ประมาณ 120 คน และยังมีกรทยอยเข้ามาเรื่อยๆ อย่างไม่ขาดช่วง

เวลา 09.10 น. วิทยากรเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจหญิงเป็นวิทยากรกล่าวเปิดการสัมมนา จำนวนผู้เข้าฟังสัมมนาเกือบจะเต็มห้องเหลือเพียงเก้าอี้ไม่กี่สิบตัว บรรยากาศการฟังส่วนใหญ่สนใจและตั้งใจฟังดี พล.ต.อ.วิเชียร พงษ์โพธิ์ศรี กล่าวเปิดการสัมมนาและต่อยอดด้วยการมอบรางวัลให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับกองบัญชาการและรองผู้บัญชาการโดยมีนายตำรวจพล.ต.อ.วิเชียร พงษ์โพธิ์ศรี มอบรางวัลให้กับเจ้าหน้าที่ที่ได้รับรางวัลและมีการปรบมือร่วมแสดงความยินดีให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ระหว่างการมอบรางวัลยังมีผู้เข้าสัมมนาทยอยเข้ามาเรื่อยๆ 09.40 น. เป็นการเปิดการบรรยายในหัวข้อแรกเรื่อง “ระบบตรวจจับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร” โดยพล.ต.อ.วันชัย อยู่แสวง ผกก.กก.4 เป็นวิทยากรท่านแรก บรรยากาศโดยทั่วไปส่วนใหญ่ยังให้ความสนใจเป็นอย่างดี 10.00 น. พล.ต.อุดม จำปาจันทร์ เป็นวิทยากรท่านที่สอง เสนอเกี่ยวกับ “VDR.การเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน” จบแล้วต่อยอดด้วยพล.ต.อำนาจ มากผล รองผอ.ภาค 3 เรื่อง “365 วันอันตรายหยุดการตายด้วยวินัยจราจร” บรรยากาศโดยทั่วไปผู้เข้าร่วมยังคงให้ความสนใจดี มีความตั้งใจและการพูดคุยปรึกษาข้อมูลกันถึงประเด็นหัวข้อที่สำคัญของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มาด้วยกันระหว่างมีการบรรยายของวิทยากร แต่มีส่วนน้อยมากที่เดินออกจากห้อง ซึ่งอาจจะไปทำธุระส่วนตัวหรือไปเข้ารับฟังบรรยายในห้องอื่นๆ ผู้เข้ารับการบรรยายในช่วงนี้ประมาณ 190 คน

10.30 น. เป็นการบรรยายของท่าน พล.ต.อ.วันฐิ อรรถกวิน หัวข้อ “สถิติการเสียชีวิตที่เกิดจากการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร” เมื่อจบการบรรยายช่วงนี้ ผู้ฟังการบรรยายเริ่มทยอยออกจากห้องเหลือผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 70-80 คน หัวข้อถัดมาด้านปัญหาอุปสรรค เรื่อง “ปัญหาและทิศทางโครงการ 365 วันอันตราย” เป็นการบรรยายของเจ้าหน้าที่ระดับผู้บัญชาการแต่ละภาค จำนวน 5 ท่าน โดยแบ่งเป็นประเด็นต่างๆ การบรรยายช่วงนี้เป็นการสอบถามถึงประเด็นต่างๆ และอธิบายแนวทางการแก้ไขปัญหาวินัยจราจรเป็นอย่างไร โดยศ.พ.ต.อ.พงษ์สันต์ คงศรีแก้ว จะเป็นคนถามคำถามที่เป็นประเด็นสำคัญกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นวิทยากรรวมทั้ง 4 ท่าน จำนวนผู้เข้ารับฟังการบรรยายมีประมาณ 115 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมไม่มาก (จากการบรรยายก่อนหน้านี้ 70-80 คน)

เวลา 11.40 น. เป็นการบรรยายช่วงสุดท้าย รศ.ดร.พุทธกาล รัชธร จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้บรรยายถึงการวิจัยเรื่อง “โครงสร้างหน้าที่ตำรวจจราจรและปัญหาจากการขาดแคลนทรัพยากร” การบรรยายในช่วงนี้ค่อนข้างได้รับความสนใจจากผู้เข้ารับฟังการบรรยาย เพราะเกี่ยวกับแผนการดำเนินงานของทางจราจร แต่ค่อนข้างมีเวลาจำกัด ท่านจึงรวบรัดบรรยายประเด็นต่างๆ ได้ไม่เพียงพอ หลังจบการบรรยายมีผู้เข้าฟังการบรรยายทยอยออกจากห้องประมาณ 5-10 คน ซึ่งไม่มากนัก และต่อการบรรยายด้วย รศ.ดร.วรรณนา โพธิ์น้อย จากมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช บรรยายการวิจัยเรื่อง “ปัญหาการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจ” หลังจากนั้นเสนอการบรรยายจบ มีผู้เข้าเสนอแนะและถามคำถามแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับวิทยากร 12.10 น. วิทยากรท่านสุดท้าย ศ.พ.ต.อ.พงษ์สันต์ คงศรีแก้ว จากโรงเรียนนายร้อยตำรวจ บรรยายเรื่อง “การบังคับใช้กฎหมายต่อ ยางรถยนต์เสื่อมสภาพ”

การสรุปประเด็นคำถามนี้จะเป็นช่วงสุดท้ายของการบรรยายที่เหลือเวลาประมาณ 20 นาที โดยมี ศ.พ.ต.อ.พงษ์สันต์ คงศรีแก้ว เป็นคนถามถึงประเด็นที่สำคัญต่างๆ และข้อคิดเห็น ไม่ว่าจะเป็นอย่างใดก็ตาม การทำงาน ปัญหาอุปสรรคต่างๆ ว่าเป็นอย่างไรบ้าง และแนวทางการแก้ปัญหาที่ทำอยู่นั้นเป็นอย่างไร เกิดผลเป็นอย่างไรดีขึ้นหรือเท่าเดิม และท่านวิทยากร ศ.พ.ต.อ.พงษ์สันต์ จึงเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมรับฟังการบรรยาย สอบถามคำถามปัญหาต่างๆ แต่ไม่มีการถามปัญหาแม้แต่คนเดียว

ในส่วนการบรรยายสุดท้ายนั้นค่อนข้างจะรวบรัดเอาแต่เฉพาะประเด็นที่สำคัญๆ เนื่องจากการบรรยายของวิทยากรแต่ละท่านในช่วงเช้ามีส่วนมากก็จะเป็นประเด็นหัวข้อที่สำคัญ จึงทำให้เกิดระยะเวลาการบรรยายของวิทยากรท่านอื่นๆ ตามลำดับ และมีการเสนอแนวความคิดและถามคำถามในช่วงของท่านวิทยากร รศ.ดร.วรรณมา โภธิ์น้อย หลังจากการบรรยายเสร็จ 1 คน

บรรยายภาคโดยรวมส่วนใหญ่ของการบรรยายนั้นผู้เข้าฟังการบรรยายส่วนใหญ่ให้ความสนใจในการฟัง และบันทึกข้อมูลดีและจำนวนผู้เข้ารับฟังการบรรยายค่อนข้างมากในช่วงเช้า แต่จะมีลดลงบ้างในช่วงสุดท้ายของการบรรยายมีเข้าฟังประมาณ 80 คน

ห้องที่ 4 เวทีเรียนรู้ : การจัดการระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ (M 203)

วันที่ 21 สิงหาคม 2552 เวลา 09.30-12.00 น.การถามตอบ: จำนวนคำถาม 5 คำถาม จำนวนผู้ถาม 2 คน

ผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนมากเป็นบุคคลที่ทำงานร่วมกับสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินอยู่แล้ว สาธารณสุขจังหวัดต่าง และเจ้าหน้าที่องค์กรส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น แต่อีกกลุ่มหนึ่งซึ่งไม่ได้มีบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้แต่เข้าร่วมการสัมมนาด้วยเพราะไม่ทราบว่าบริการ EMS คืออะไร และต้องการรู้จักกับบริการของ Ems มากขึ้น ส่วนหนึ่งเพราะหวังว่าจะสามารถนำไปปรับใช้กับการทำงานของตนเองได้ แต่ผู้เข้าร่วมกลุ่มนี้จะไม่ได้อยู่ฟังจนจบการสัมมนาแต่จะออกไปเพื่อไปเข้าฟังห้องอื่นๆ เป็นความรู้ด้วย ผู้เข้าร่วมเริ่มเข้าห้องสัมมนาตั้งแต่ 08.00 น. เป็นต้นมา เนื่องจากผู้เข้าร่วมบางคนมาถึงสถานที่จัดงานตั้งแต่เวลา 07.00 น. จนเมื่อได้เวลาประมาณ 08.20 น. พิธีกรจึงได้ขึ้นกล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมและมีเจ้าหน้าที่ประจำห้องทำหน้าที่แจกหมวกจากบริษัท Honda เพื่อเป็นของรางวัลให้แก่ผู้เข้ามาห้องก่อน รวมทั้งสอบถามและทักทายผู้เข้าร่วมสัมมนาว่ามาจากจังหวัดไหน หรือหน่วยงานใดทำให้บรรยากาศของงานเริ่มคึกคักขึ้นพร้อมๆ กับการเข้ามาของผู้ร่วมสนทนาที่ตามเข้ามาทีหลัง จนเมื่อเริ่มการบรรยายโดยวิทยากร มีผู้เข้าร่วมจำนวน 160 คน



กิจกรรมบนเวทีเริ่มต้นในช่วงแรกด้วยการบรรยายโดย นายแพทย์ชาติรี เจริญชีวกุล เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน ในหัวข้อก้าวต่อไปกับการจัดระบบและงบประมาณการแพทย์ฉุกเฉิน เริ่มต้นตั้งแต่การก่อตั้งและการให้บริการของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินภายใต้ สโลแกนว่า “เพื่อเป็นที่พึ่งของประชาชนยามทุกข์ยาก ลำบาก และ เดือดร้อน” เพราะทุกชีวิตมีค่า ซึ่งเป็นเนื้อหาโดยภาพรวมของการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินที่ได้ผู้เข้าร่วมตั้งใจฟัง เป็นอย่างดี และได้กล่าวถึงแนวทางการพัฒนาของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินในอนาคตทั้งการให้ความสำคัญ กับบุคลากรและการประสานงานของศูนย์ต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศด้วย สิ่งที่น่าสนใจให้ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความ สนใจในเรื่องที่น่าสนใจอีกคือภาพข่าวที่เป็นผลงานการให้บริการของ การแพทย์ฉุกเฉินที่ทันสมัยและเป็นที่น่าสนใจของประชาชนในสังคมอยู่แล้ว เช่น การส่งตัวผู้ป่วยใช้หวัด 2009 จากโรงพยาบาลจังหวัดราชบุรีสู่ กรุงเทพมหานครได้อย่างทันเวลา เป็นต้น โดยเริ่มต้นมีจำนวนผู้เข้าร่วม ประมาณ 160 คน และยังคงมีผู้เข้าร่วมสัมมนาเดินเข้ามาเพิ่มอย่างต่อเนื่อง



เมื่อเข้าสู่การบรรยายในช่วงที่สอง โดยคุณอภิศักดิ์ เทพธาดา ผู้อำนวยการ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และนายแพทย์ไพโรจน์ บุญศิริคำชัย ผู้ช่วยเลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน ในหัวข้อ OTOS กับความท้าทายของงานกู้ชีพ กู้ภัย ในระดับท้องถิ่น เล่าถึงการประสานงานร่วมกันทั้งภาครัฐและเอกชนในการให้บริการ รวมถึงเป้าหมายของปี 2552-2555 เช่น ผู้ป่วยฉุกเฉินต้องได้รับความช่วยเหลืออย่างน้อยร้อยละ 50 และต้องมี อัตราผู้เสียชีวิตลดลงจากปี 2551 อย่างน้อยร้อยละ 15 เป็นต้น ซึ่งในหัวข้อนี้ถือว่ามีผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นจำนวน มากกว่าช่วงอื่นๆ ของห้องสัมมนาคือมีจำนวนประมาณ 190 คน คือเกือบเต็มพื้นที่ที่ได้จัดเตรียมไว้ ยังพบว่า มีผู้เข้าร่วมสัมมนาที่เข้ามาฟังเพียงช่วงสั้นๆ หรือ 5 นาที 10 นาที แล้วก็ลุกออกไปก่อน โดยมักเข้ามานั่งที่บริเวณ เก้าอี้หลังของห้องบรรยาย แต่มักมีการเปลี่ยนแปลงในช่วงที่เปลี่ยนหัวข้อบรรยาย ส่วนช่วงเวลาที่ปิดก็มีการเข้า ออกเพื่อไปห้องน้ำหรือเพื่อคุยโทรศัพท์บ้าง

สำหรับช่วงสุดท้ายเป็นการเสวนาในหัวข้อ บทเรียนความสำเร็จจาก 5 พื้นที่ ซึ่งเป็นหัวข้อสุดท้ายของการ สัมมนาห้องย่อย มีผู้ร่วมสัมมนาเพียง 140 คน เนื่องจากช่วงเปลี่ยนหัวข้อใหม่ก็จะมีผู้ทยอยออกเป็นปกติ บวกกับ ช่วงเวลาประมาณ 11.30 ซึ่งเป็นเวลาที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาบางคนไปรับประทานอาหารเพื่อหลีกเลี่ยงช่วงที่มีคนไปใช้ บริการโรงอาหารมากในช่วงเที่ยง โดยบทเรียนความสำเร็จที่ได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมสัมมนา คือ การทำงาน ด้าน EMS ของ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าเยี่ยม จังหวัดพิจิตร ที่มีการนำผลงานที่ผ่านมานำเสนอทั้งภาพนิ่งและ วีดิทัศน์ พร้อมเพลงประกอบโครงการ “เจ็บเมื่อไรก็โทรมา” ซึ่งสามารถดึงความสนใจของผู้เข้าร่วมที่บางคนอาจ

หลังบ้าง พุดคุยกันบ้าง ให้ได้กลับมาสนใจบนเวทีสัมมนาอีกครั้งหนึ่ง แต่เมื่อถึงเวลาของวิทยากรท่านสุดท้ายจากโรงพยาบาลลำปางที่กล่าวถึงเรื่องการให้บริการผู้ป่วยโรค Stroke ได้มีปัญหาจากเครื่องคอมพิวเตอร์ และด้วยเวลาที่เร่งรัดเพราะใกล้เที่ยงมากขึ้น จึงยังทำให้ผู้เข้าร่วมมีความสนใจลดลงอีก อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะมีผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นจำนวนมากที่ออกจากห้องไปก่อนการบรรยายจะจบ แต่สังเกตได้ว่าบุคคลที่นั่งอยู่จนจบการบรรยายนั้นส่วนใหญ่เป็นผู้เข้าร่วมที่เข้าห้องมาก่อนตั้งแต่ช่วงแรก ทำให้ในช่วงท้ายมีผู้เข้าร่วมที่ยังนั่งฟังจนจบเพียงประมาณ 60 คนเท่านั้น แต่ช่วงที่ผู้ดำเนินรายการเปิดโอกาสให้มีการซักถามหรือแสดงความคิดเห็นก็ไม่มีผู้เข้าร่วมสัมมนาให้ความร่วมมือแต่อย่างใดเนื่องจากเป็นเวลาประมาณ 12.10 น. แล้ว

ห้องที่ 5 เวทีเรียนรู้ : ท้องถิ่นกับการจัดระบบรถโรงเรียน (M 212)

วันที่ 21 สิงหาคม 2552 เวลา 09.30-12.00 น.

ผู้เข้าร่วมสัมมนาทยอยเข้าห้องประชุมเรื่อยๆ เนื่องจากเป็นห้องกลางอยู่ระหว่างห้องย่อย 2 ห้อง เริ่มสัมมนาเวลา 09.00 น. บรรยายภาคในช่วงแรกมีผู้เข้าร่วมประชุมประมาณ 30 คน มีวิทยากร 3 ท่าน ที่มาแลกเปลี่ยนและนำเสนอความคิดรูปแบบระบบรถโรงเรียน มีการนำเสนอผลงานวิจัยโดยการขึ้นเวทีครั้งละ 1 คน ช่วงที่ 2 เวลา 10.00 น. ผู้เข้าร่วมสัมมนาเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 10-15 คน แต่ก็มีทยอยออกจากห้องประชุม 1-2 คน ผู้เข้าฟังส่วนใหญ่สนใจในเนื้อหาและแนวคิดที่นำเสนอ และสามารถนำไปปฏิบัติใช้ได้ในพื้นที่ ปัญหาและแนวทางแก้ไข มีผู้เข้าร่วมสนใจและมีส่วนร่วมในการนำเสนอของ ดร.ธวัชชัย พอสสมควรและจذبันท์กั ช่วงที่ 3 เวลา 10.45 น. ผู้เข้าร่วมสัมมนาลดจำนวนลงจากประมาณ 40 คน เหลืออยู่ 25 คน และมีคนทยอยเข้าออกตลอดเวลา มีการนำเสนอเป็นโปรเจคเตอร์ที่วิจอบแนวทางด้านหน้าห้องประชุมและมีการจัดที่นั่งไว้หน้าห้องอีก 20 ที่นั่ง แต่ก็แทบไม่มีใครมานั่งฟัง ช่วงที่ 4 ปรับเปลี่ยนเป็นเวทีอภิปรายเวลา 11.30 น. เสวนาถึงมุมมองของ อบต. อบจ. ว่า จะมีความสามารถในการบริหารจัดการได้อย่างไร? โดยข้อสรุปคือควรจะเป็นภารกิจของผู้นำท้องถิ่น อบจ. ตั้งคณะทำงานและมีทีมผู้ประสานงานครบวงจร เป็นระบบงาน ส่วนผู้ว่าราชการจังหวัดน่าจะมีส่วนร่วมในรูปแบบของคณะกรรมการ และเชิญ อบจ. เทศบาล เข้ามาเป็นผู้ดูแล และควรจะขยายให้หน่วยงานอื่นๆ โรงเรียนอื่นๆ เพื่อร่วมบูรณาการกับหน่วยงานอื่นๆ เพื่อให้เป็นระบบมากขึ้น

ประเด็นเนื้อหา ประกอบด้วย

- ข้อมูลพื้นฐาน ชร.มี 18 อำเภอ 124 ตำบล 1738 หมู่บ้าน 1 อบจ. 60 เทศบาลตำบล 117 อบต.
- วิธีการจัดการเมื่อนำระบบไปใช้กับท้องถิ่น ปัญหาและอุปสรรค
- แนวทางแก้ไข ข้อเสนอแนะแนวทางที่เป็นไปได้ การมีส่วนร่วมของทุกฝ่าย
- ข้อเสนอในการสร้างกลไกในการจัดระบบมาตรฐาน

- รูปแบบกรณีศึกษาจากจังหวัดนครศรีธรรมราช กล่าวถึงข้อดีข้อเสีย

กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง การได้มาตรฐาน การอบรมอย่างต่อเนื่องผู้ขับรถของกรมการขนส่งทางบก

ห้องที่ 4 เวทีเรียนรู้ : การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชน (M 212)

วันที่ 21 สิงหาคม 2552 เวลา 09.30-12.00 น.

การถามตอบ: ช่วงที่ 1 จำนวนคำถาม 4 คำถาม จำนวนผู้ถาม 4 คน เสนอความคิดเห็น 1 คน

ช่วงที่ 2 จำนวนคำถาม 3 คำถาม จำนวนผู้ถาม 3 คน เสนอความคิดเห็น 1 คน

กำหนดการเดิมจะเริ่มสัมมนาเวลา 09.00 น. แต่ด้วยจำนวนผู้เข้าฟังค่อนข้างน้อยและวิทยากรยังไม่ครบจึงมีการเลื่อนเวลาออกไปจนเวลาประมาณ 09.15 น. โดยมีนายแพทย์บัญชา จากจังหวัดกระบี่เป็นพิธีกรเริ่มกล่าวถึงประเด็นหัวข้อที่สัมมนาแล้วเชิญคุณเกษม สัจจารักษ์ จากกรมทางหลวงชนบท ขึ้นบนเวทีเพื่อเป็นผู้ดำเนินรายการในช่วงแรก คือหัวข้อ “บทเรียนการจัดการจุดเสี่ยงระดับท้องถิ่น การป้องกันแก้ไข จุดอันตรายริมทาง” และเชิญวิทยากรขึ้นมามีจำนวน 5 ท่าน พร้อมแนะนำชื่อและหน่วยงานของแต่ละท่าน ในระหว่างนี้ก็จะมีผู้เข้าฟังเดินเข้ามาใหม่เรื่อยๆ ครั้งละ 1-2 คน เวลา 09.20 น. วิทยากรท่านแรก คุณสมชัย โชติสกุล จากกรมทางหลวงชนบทจังหวัดชลบุรี กล่าวถึงว่า การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุว่าต้องมีการวางแผนกำหนดมาตรการการดำเนินงานเพื่อแก้ไขอย่างเป็นระบบ ในช่วงนี้มีจำนวนผู้เข้าฟังประมาณ 71 คน โดยส่วนหนึ่งประมาณ 10-15 คนเป็นบุคลากรจากกรมทางหลวงชนบท ต่อมาคุณเฉลิมพล ศรีสุวรรณ จากสำนักทางหลวงชนบท จังหวัดนครสวรรค์ กล่าวว่าจะต้องมีการสำรวจปัญหาพร้อมกับชุมชนและอาสาสมัคร เพื่อหาแนวทางแก้ไขที่ถูกต้องและตรงจุด คุณศาสตราวุฒิ พลบูรณ์ จากสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย กล่าวถึงความคิดเห็นระหว่างคนไทยและต่างประเทศว่า คนต่างชาติจะชอบอยู่ห่างจากถนนมากๆ เพราะห่างมลภาวะ ความไม่ปลอดภัยที่จะเกิดจากถนน แต่คนไทยชอบอยู่ใกล้ถนนเพราะคิดว่าสะดวกในการคมนาคม และคุณเกรียงศักดิ์ รังสิเวทวงศ์ จากชมรมอาสาพัฒนาทางหลวงชนบทภาคตะวันออก กล่าวว่า จุดเสี่ยงในมุมมองของชาวบ้านจะคิดถึงถนนและวินัยจราจร ควรมีการทำถนนต้นแบบที่มีความปลอดภัยขึ้นมา สุดท้ายคุณไพฑูญ อุปลีทธิ จากองค์การบริหารส่วนตำบลวังทรายพูน กล่าวถึงวิธีแก้ปัญหาจุดเสี่ยงที่เคยทำมาคือ มีการจัดทำเวทีประชาคมเพื่อถามถึงความคิดเห็นของชาวบ้าน คิดว่าอะไรคือความไม่ปลอดภัย และวิธีแก้ปัญหาที่ดำเนินการมาคือ การเพิ่มป้ายเตือน การแก้พฤติกรรมจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย ในระหว่างที่วิทยากรแต่ละคนพูด ผู้ดำเนินรายการและวิทยากรจะช่วยกันถามตอบ และแสดงความคิดเห็นในคำถามที่ตนเองเกี่ยวข้องหรือมีความรู้

ในระหว่างที่มีการสัมมนาจะมีผู้เข้าฟังเดินเข้ามาเป็นระยะครั้งละ 1-2 คน จนเต็มเกือบเต็มห้องเหลือแต่ที่นั่งแถวหน้าสุด 4-5 ที่นั่งที่ไม่มีใครเดินเข้าไปจนมีคนยืนอยู่หลังห้องประมาณ 4-5 คน เจ้าหน้าที่จึงจัดเก้าอี้เพิ่มให้

ที่หน้าห้องประมาณ 15 ที่นั่ง พร้อมเปิดทีวีวงจรปิดไว้ให้ แต่ก็มีคนนั่งข้างนอกแค่ประมาณ 5-7 ที่นั่งเท่านั้น รวมจำนวนผู้เข้าฟังประมาณ 90-95 คน จนกระทั่งเวลาประมาณ 9.50 น. เริ่มมีผู้เข้าฟังเดินออกจากห้องเป็นระยะครั้งละประมาณ 1-2 คน แต่มีผู้เข้ามาใหม่นานๆ ครั้งๆ ละ 1-2 คน

เวลาประมาณ 10.40 น. ผู้ดำเนินรายการเปิดโอกาสให้ผู้เข้าฟังมีส่วนในการซักถาม ประเด็นที่ถาม คือ

ถาม - จะมีช่องทางที่ให้ผู้ใช้งานเมื่อเกิดปัญหาหรืออุบัติเหตุติดต่อเพื่อขอความช่วยเหลือเพื่อลดความรุนแรงหรือไม่

ตอบ - มีศูนย์ฉุกเฉิน เช่น ของกรมทางหลวงชนบท เบอร์ 1146 ของกรมทางหลวง เบอร์ 1586 และถ้าเป็นอาสาสมัคร จะมีป้ายแสดงเพื่อให้ผู้ประสบเหตุมาขอความช่วยเหลืออยู่หน้าบ้าน

ถาม - จุดเสี่ยงที่มีการสร้างไบริเฮอร์ (แท่งพลาสติก) ต้องการให้ความเร็วของรถลดลงเท่าไร

ตอบ - แท่งพลาสติก ไม่ได้มีคุณสมบัติสำหรับช่วยลดความเร็วของรถ แต่มีคุณสมบัติในเรื่องเคลื่อนย้ายง่าย และเสี่ยงให้รถเกิดความเสียหายจากแรงกระแทกให้น้อยลง

ถาม - เรื่องป้ายกำหนดความเร็ว เป็นไปได้ไหมจะให้เพิ่มรายละเอียดเป็นตัวหนังสือให้มากขึ้น

ถาม - จุดเสี่ยงที่มีตลาดนัด การจอดรถควรจอดอย่างไรให้เกิดความเสี่ยง

ตอบ - ขึ้นอยู่กับสามัญลักษณ์ของคน ความเหมาะสมของสถานที่ในการตั้งตลาดนัด

ข้อคิดเห็น

- จากผู้ร่วมฟัง จากศูนย์เน็ตเทค แลกเปลี่ยนความรู้ว่าขณะนี้ประเทศไทยมีเทคโนโลยีใหม่ที่สามารถถ่ายภาพจุดเสี่ยงแล้วส่งเข้าศูนย์เพื่อกระจายข่าวสารให้รับรู้ในวงกว้างเพื่อหลีกเลี่ยงหรือระมัดระวังในจุดเสี่ยงนั้นๆ

การบรรยายและอภิปรายดำเนินมาอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งเวลาประมาณ 10.55 น. ผู้ดำเนินรายการเชิญให้วิทยากรช่วยสรุปประเด็น โดยสรุปได้ว่า เมื่อจบการการสัมมนาแล้วควรจะมีความพยายามผลักดันนโยบายทั้งหลายไปสู่การปฏิบัติจริงให้ได้ หลังจากนั้นผู้ดำเนินรายการส่งเวทีกคือพิธีกร 11.00 น. พิธีกรกล่าวขอบคุณผู้ดำเนินรายการและวิทยากรทุกท่าน พร้อมกล่าวสรุปอีกครั้ง หลังจากจบช่วงนี้ผู้เข้าฟังส่วนใหญ่เริ่มทยอยออกจากห้องสัมมนาเหลืออยู่ในห้องจำนวนไม่เกิน 20 คน เพื่ออยู่ฟังการสัมมนาในหัวข้อที่สอง

เวลา 11.10 น. คุณชัชวาล สิมะสกุล เป็นผู้ดำเนินรายการในหัวข้อ “จุดตัดทางรถไฟ แก้ออย่างไรจึงปลอดภัยสำหรับชุมชน” มีวิทยากร 3 ท่าน วิทยากรบรรยายโดยท่านแรกคือ คุณพรสุธิทองสาต จากศูนย์ประจำการรถไฟแห่งประเทศไทย กล่าวถึงการป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสถิติต่างๆ เมื่อวิทยากรท่านแรกบรรยายผ่านไปสัก 10 นาที มีผู้เข้ามาใหม่ทยอยเข้ามาเป็นระยะ และนานๆ ครั้งจะมีผู้ฟังเดินออกไปครั้งๆ 1 คน ประมาณ 11.30 น. จำนวนผู้เข้าฟังมีประมาณ 30 คน

11.40 น. คุณยุทธนินท์ สุวรรณอำไพ จากสมาคมสันนิบาต จังหวัดสระบุรี กล่าวว่า ทุกคนต้องหันหน้ามาร่วมทำ ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ ร่วมรับผิดชอบ ต้องชัดเจน มีกติกาเป็นมาตรฐาน 12.00 น. คุณสุกิจ ปัญจน

ศักดิ์ เป็นกรรมการผู้จัดการบริษัททรานคอนซัลท์ กล่าวว่า การศึกษาจัดทำแผนแก้ไขอุบัติเหตุที่ทางตัดผ่าน เป็นปัญหาของคนในท้องถิ่นด้วย หลังจากวิทยากรทั้ง 3 ท่านบรรยายจบ ผู้ดำเนินรายการก็เปิดโอกาสให้ผู้เข้าฟังถาม

ประเด็นคำถาม

ถาม – การที่ไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบ คิดว่าการรถไฟจะทำการดูแลจุดตัดๆ นี้เองได้หรือไม่

ตอบ – ปัจจุบันมีหน่วยงานที่ช่วยเหลืออยู่แล้ว เช่น สบข. ทางหลวงชนบท เป็นต้น

ถาม – จริงหรือไม่ว่ารถไฟจะไปดับอยู่ที่จุดตัด ถ้าจริงแล้วจะทำอย่างไร

ตอบ – พอลจะมีบ้างที่รถไฟดับอยู่ที่จุดตัด ซึ่งเกิดได้หลายกรณี เช่น จากพื้นที่ที่ไม่เรียบสม่ำเสมอ ถนนลาดชัน หรือการเปลี่ยนเกียร์แล้วเครื่องดับ สภาพรถที่เก่าไม่สมบูรณ์

ถาม – ควรออกแบบตามความรู้สึก ให้มีจุดมองหรือที่สังเกตให้รู้ว่าใกล้จะถึงอันตรายแล้วหรือไม่

ตอบ – ที่ผ่านมาก็มีป้ายเตือนหรือสัญลักษณ์บอก

ความคิดเห็น

- ควรมีการนำวัฒนธรรมความปลอดภัยมาใช้

เวลาประมาณ 12.00 น. เริ่มมีเสียงดังจากบุทจัดแสดงนิทรรศการนอกห้อง เข้ามารบกวนการบรรยายภายในห้อง โดยเฉพาะยิ่งดังมากขึ้นเมื่อมีผู้เปิดประตูเข้าออก ซึ่งมีผู้เปิดเข้าออกเป็นระยะๆ

12.30 น. ผู้ดำเนินรายการเชิญให้วิทยากรทั้ง 3 ท่านกล่าวสรุปอีกครั้ง หลังจากนั้นผู้ดำเนินรายการจึงเป็นผู้สรุปปิดท้าย และทิ้งท้ายไว้ว่า หวังว่าจะเป็นหัวข้อหนึ่งที่น่าสนใจหัวข้อหนึ่งในการประชุมครั้งต่อไป พร้อมทั้งกล่าวขอบคุณวิทยากร และกล่าวจบการบรรยายในหัวข้อนี้ 12.35 น. พิธีกรกล่าวขอบคุณและปิดการสัมมนาสำหรับห้องนี้

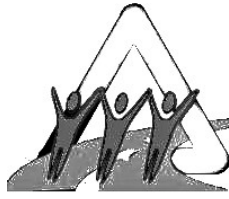
ภาคผนวก ง

แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์

ในการสัมมนาระดับชาติครั้งนี้ ได้ใช้แบบสอบถามชนิดตอบเองและแบบสัมภาษณ์ในการประเมินผลการสัมมนา โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น

1. **แบบสอบถามชนิดตอบเอง** ได้แก่ แบบสำรวจความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาระดับชาติ ครั้งที่ 9 แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปรายในห้องประชุมใหญ่และห้องประชุมย่อย วันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 รวมทั้งแบบสำรวจความคิดเห็นของผู้เข้าชมนิทรรศการที่เป็นเด็กเล็ก (ระดับประถม) และเด็กโต (ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น) ไปจนถึงประชาชนทั่วไป

2. **แบบสัมภาษณ์** ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาเกี่ยวกับประโยชน์จากความรู้จากการบรรยายทั้งในห้องประชุมใหญ่ และห้องประชุมย่อย แบบสังเกตประจำห้องสัมมนา แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับนิทรรศการ ทั้งที่เป็นแบบสัมภาษณ์สำหรับเด็กเล็ก (ประถมศึกษาไปจนถึงมัธยมศึกษาตอนต้น และระดับมัธยมศึกษาตอนปลายและประชาชนทั่วไป) ดังมีรายละเอียดดังนี้



แบบสำรวจความคิดเห็นของผู้อบรมสัมมนา

การประชุมสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9

พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย

PARTNERSHIP FOR ROAD SAFETY

วันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอานาชาติกรุงเทพฯ ไบเทค บางนา กรุงเทพฯ

คำชี้แจง ความคิดเห็นของท่านที่ตอบในแบบสำรวจความคิดเห็นนี้มีความสำคัญและเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อคณะกรรมการจัดสัมมนา ความคิดเห็นของท่านจะได้รับการปกปิดเป็นความลับ และใช้เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนในการจัดสัมมนาการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

หมายเหตุ โปรดใส่เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมหน้าข้อความซึ่งตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด หรือเติมคำตอบในช่องว่างที่กำหนด หากท่านมีข้อสงสัยประการใดโปรดติดต่อเจ้าหน้าที่ที่มึประเมิณผล ณ ห้องประเมิณผล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. หน่วยงานที่ท่านปฏิบัติงานอยู่ในสังกัด

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> สำนักงานนายกรัฐมนตรี | <input type="checkbox"/> กระทรวงมหาดไทย | <input type="checkbox"/> กระทรวงศึกษาธิการ |
| <input type="checkbox"/> กระทรวงสาธารณสุข | <input type="checkbox"/> กระทรวงยุติธรรม | <input type="checkbox"/> กระทรวงพาณิชย์ |
| <input type="checkbox"/> กระทรวงคมนาคม | <input type="checkbox"/> สำนักงานตำรวจแห่งชาติ | <input type="checkbox"/> กรุงเทพมหานคร |
| <input type="checkbox"/> องค์การเอกชน | <input type="checkbox"/> องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น | <input type="checkbox"/> มูลนิธิ..... |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ | | |

2. จังหวัดที่ท่านปฏิบัติงาน.....

3. อายุ ปี

4. เพศ ชาย

หญิง

5. ตำแหน่งการปฏิบัติงานปัจจุบัน (โปรดระบุลักษณะงานที่ท่านทำหรือตำแหน่ง)

- หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน ส่วนราชการ โปรดระบุ.....
- หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น โปรดระบุ.....
- หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน องค์การเอกชน โปรดระบุ.....
- หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน รัฐวิสาหกิจ โปรดระบุ.....
- ผู้ปฏิบัติ โปรดระบุ.....

6. บทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับงานอุบัติเหตุทางถนน

- รับผิดชอบงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรและความปลอดภัยทางถนนโดยตรง
- รับผิดชอบงานด้านการบริหารขององค์กร
- รับผิดชอบงานกำหนดนโยบายและแผนงานขององค์กร
- รับผิดชอบงานด้านวิชาการ ระบุ.....
- รับผิดชอบงานด้านอื่นๆ ระบุ

7. จำนวนครั้งที่เคยเข้าร่วมสัมมนา (รวมครั้งนี้)

- ครั้งแรก ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 มากกว่า 3 ครั้งขึ้นไป โปรดระบุ.....ครั้ง

8.ระยะเวลาที่ได้รับข่าวสารการสัมมนา ก่อนวันที่มีการจัดสัมมนา

- น้อยกว่า 1 เดือน 1 – 3 เดือน มากกว่า 3 เดือน

9. ท่านได้รับข่าวสารการสัมมนาจากแหล่งใด (ตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ)

- หนังสือเวียนภายในหน่วยงาน Website e-mail
 เพื่อนร่วมงาน จดหมายข่าว/วารสาร/จุลสาร หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น
 วิทยุท้องถิ่น งานประชุมสัมมนา *โปรดระบุ*.....
 อื่นๆ *โปรดระบุ*

10.การสัมมนาครั้งนี้ ท่านคาดหวังสิ่งใดมากที่สุด (เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย)

โดยเขียนเลข1= มากที่สุด, 2=มาก, 3=ปานกลาง, 4=น้อย ลงในช่อง (.....)

(.....) ความรู้เพื่อนำไปประยุกต์ใช้

(.....) เพื่อนใหม่

(.....) แลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงานในแต่ละพื้นที่

(.....) เครือข่ายที่จะส่งผลต่อการทำงานด้านการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในอนาคต

11. ข้อใดเป็นสาเหตุ/ ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน*ในพื้นที่ของท่าน* (ตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ)

ก. การตัดแปลงรถมอเตอร์ไซด์ / รถยนต์	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ข. เมมาแล้วขับ	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ค. โทรมแล้วขับ	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ง. ไม่สวมหมวกนิรภัย	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
จ. การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ฉ. ไม่รู้กฎหมายจราจร	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ช. การไม่มีใบขับขี่	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ซ. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ฅ. การขับขี้อ่อนไหว	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่

12. ข้อใดเป็นปัญหา*ในพื้นที่ของท่าน* (ตอบได้มากกว่าหนึ่งข้อ)

ก. ป้าย/ สัญญาณจราจร ไม่ชัดเจน	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ข. ถนนชำรุด	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ค. ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ง. ผู้ขับขี่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
จ. เด็กอายุต่ำกว่า 15 ขี่รถมอเตอร์ไซด์	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ฉ. การไม่มีใบขับขี่	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ช. การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวด	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ซ. รถสาธารณะมีไม่เพียงพอ	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ฅ. รถมอเตอร์ไซด์/ รถยนต์ส่วนบุคคลมีจำนวนมากเกินไป	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ญ. ไม่มีการจัดระบบรถรับส่งนักเรียน	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่

13. ท่านคาดหวังที่จะเข้ารับฟังการบรรยายในห้องใดบ้าง โปรดใส่เครื่องหมายถูก (✓) หน้าหัวข้อที่ต้องการเข้ารับฟัง (เลือกตอบได้ไม่เกิน 2 หัวข้อในแต่ละวัน)

★ วันที่ 20 สิงหาคม 2552

- ห้องที่ 1 เวทีข้อเสนอ; ใบขับขี้อุ่นเยาว์เพื่อถนนปลอดภัย
- ห้องที่ 2 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่สู่ความปลอดภัย...มอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่น หัวใจฮีโร่
- ห้องที่ 3 เวทีเรียนรู้: ตลาดนัดความรู้ ชุมชนต้นแบบกับเคล็ดลับความสำเร็จของท้องถิ่นและชุมชนในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน
- ห้องที่ 4 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่ในการจัดการข้อมูลระดับพื้นที่ เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างมีส่วนร่วม
- ห้องที่ 5 เวทีเรียนรู้: บทเรียนการขับเคลื่อนมาไม่ขับ

★ วันที่ 21 สิงหาคม 2552

- ห้องที่ 1 เวทีข้อเสนอนโยบาย: พลังประชาสังคมกับถนนปลอดภัย
- ห้องที่ 2 เวทีติดตามนโยบาย: สู่มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ
- ห้องที่ 3 เวทีเรียนรู้: มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ
- ห้องที่ 4 เวทีเรียนรู้: การจัดการระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ
- ห้องที่ 5 เวทีเรียนรู้: ท้องถิ่น กับการจัดระบบรถโรงเรียน
- ห้องที่ 6 เวทีเรียนรู้: การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชน

14. ในการมาชมนิทรรศการครั้งนี้ ท่านชอบนิทรรศการรูปแบบใดมากที่สุด (เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย)

โดยเขียนเลข 1= มากที่สุด, 2=มาก, 3=ปานกลาง, 4=น้อย ลงในช่อง (.....)

(.....) สิ่งประดิษฐ์/ นวัตกรรมยานยนต์

ระบุชื่อผู้ชมและกิจกรรม.....

(.....) บอร์ดความรู้/ วิชาการ

ระบุชื่อผู้ชมและกิจกรรม.....

(.....) เกมส์/ แจกของรางวัล/ การให้บริการ

ระบุชื่อผู้ชมและกิจกรรม.....

(.....) จำหน่ายสินค้า/ แสดงสินค้า

ระบุชื่อผู้ชมและกิจกรรม.....

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อการสัมมนาในครั้งนี้

ข้อ	ประเด็นความคิดเห็น	ระดับความคิดเห็น				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ด้านการดำเนินการ						
1.	ท่านได้รับความสะดวก รวดเร็ว ในการลงทะเบียนเข้าร่วมสัมมนา	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
2.	ช่วงเวลา (วันที่ 20-21 สิงหาคม 2552) ในการจัดสัมมนา มีความเหมาะสม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
3.	ระยะเวลา (2วัน) ในการจัดสัมมนา มีความเหมาะสม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
4.	ท่านได้รับการช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกจากเจ้าหน้าที่เป็นอย่างดีภายในงานสัมมนา	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
ด้านสถานที่						
5.	สถานที่จัดงาน เหมาะสำหรับการจัดสัมมนาครั้งนี้	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
6.	อาหารและเครื่องดื่ม เพียงพอ และมีคุณภาพ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
7.	แสง เสียง อุปกรณ์โสต เพียงพอ และมีคุณภาพ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
ด้านวิชาการ						
8.	หัวข้อในการบรรยาย/อภิปราย เหมาะสมกับประเด็นหลักของการจัดสัมมนา เรื่อง “พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย”	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
9.	การบรรยายแต่ละหัวข้อมีความเหมาะสม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
10.	สามารถควบคุมเวลาการบรรยายได้ตรงตามที่กำหนด	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
11.	เอกสารประกอบการสัมมนามีความครอบคลุม ครบถ้วน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
12.	ท่านได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ประสบการณ์ในการดำเนินงาน ป้องกันควบคุมอุบัติเหตุทางถนน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
13.	ท่านได้รับความรู้จากการสัมมนา	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
ด้านนิทรรศการ						
14.	นิทรรศการ มีจำนวนเหมาะสม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
15.	นิทรรศการ มีคุณภาพ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
16.	นิทรรศการ มีความน่าสนใจ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
17.	ท่านได้รับประโยชน์จากการชมนิทรรศการ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
18.	นิทรรศการ/เอกสารเพียงพอต่อการเสริมความรู้ความเข้าใจ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
ภาพรวมการจัดสัมมนา						
19.	ในภาพรวม การจัดสัมมนาครั้งนี้จัดได้ดีและเหมาะสม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
20.	ท่านมีความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนาในภาพรวม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นอื่น ๆ

1. ท่านคาดหวังสิ่งใดจากการสัมมนา และท่านได้รับจากการสัมมนาหรือไม่

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

2. ท่านคาดว่าจะนำความรู้ที่ได้จากการสัมมนาไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงานอย่างไร

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

3. ท่านคิดว่ามีปัจจัยอะไรบ้างที่จะช่วยสนับสนุนให้การนำไปใช้ประโยชน์ดังกล่าวประสบผลสำเร็จ

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

4. ท่านได้รู้จักเพื่อนใหม่/ เครือข่ายการทำงานหรือไม่ (ถ้าได้ คิดว่าจะส่งผลกระทบต่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) อย่างไร)

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

5. ประสบการณ์ที่ได้จากพื้นที่อื่น ๆ จะนำไปใช้ในการปฏิบัติงานในพื้นที่ตนเองอย่างไร

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

6. ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไร สำหรับแนวทางการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน

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

7. ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไร สำหรับการนัดสัมมนาครั้งต่อไป

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

8. ความคิดเห็นอื่น ๆ (ถ้ามี)

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

กรุณาส่งแบบสำรวจความคิดเห็นที่โต๊ะประเมินผล ภายในวันที่ 21 สิงหาคม 2552 เวลา 10.00 น. เพื่อลุ้นรางวัลทองคำ

ชื่อ..... สถานที่ทำงาน.....

หมายเลขโทรศัพท์..... E-mail address.....

คณะกรรมการประเมินผล

ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่สละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสำรวจฉบับนี้



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย
ห้องประชุมใหญ่ วันที่ 20 สิงหาคม 2552

S-20-C
เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปนี้โดยใช้เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	วีดิทัศน์ สถานการณ์และทิศทางประเทศ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	พิธีเปิดงาน โดย นายกรัฐมนตรี	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
3.	มอบรางวัล/ ใบประกาศเชิดชูเกียรติ ผู้สนับสนุนการป้องกัน แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
4.	ปาฐกถา ทิศทางนโยบายการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจร	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
5.	ผู้นำ กับการเปลี่ยนแปลงเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุ ทางถนน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในห้องนี้ (โปรดระบุ)

.....

.....

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ

.....

.....

กรุณาส่งแบบสำรวจความคิดเห็นที่เจ้าหน้าที่ประเมินผลประจำห้องประชุม... ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่สละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสำรวจฉบับนี้



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย

หัวข้อ “เวทีข้อเสนอ: ไบซ์ซี่รุ่นเยาว์ เพื่อถนนปลอดภัย”

ห้องประชุมย่อยที่ 1 (20 สิงหาคม 2552)

S-20-R1

เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปโดยใส่เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	บทบาทของกรมการขนส่งทางบกในการกำกับดูแลด้านคุณภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์/ แผนการสนับสนุนด้านการประกันคุณภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านระบบไบซ์ซี่ที่พึงประสงค์ทั้งระยะสั้นและระยะยาว	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	ผลการศึกษาด้านการอบรมทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่: กรณีศึกษาโรงเรียนฝึกสอนการขับขี่รถจักรยานยนต์	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
3.	ผลการศึกษาความเข้าใจและการปรับปรุงกระบวนการไบซ์ซี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-20 ปี: กรณีศึกษา สถาบันการศึกษาจังหวัดพิษณุโลก	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
4.	สถิติการจับกุมผู้ขับขี่ที่ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ในปัจจุบัน / มาตรการกำกับดูแลที่เหมาะสมสำหรับผู้ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในห้องนี้ (โปรดระบุ)

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย
หัวข้อ “เวทีเรียนรู้: มิติใหม่สู่ความปลอดภัย...มอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่น หัวใจฮีโร่”
ห้องประชุมย่อยที่ 2 (20 สิงหาคม 2552)

S-20-R2
เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปนี้โดยใส่เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	ข่าวพลเมือง	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	รายการ ทีวี “มิติใหม่ สู่ความปลอดภัย มอเตอร์ไซค์ กับ วัยรุ่น”	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
3.	การแสดง Role Play “มอเตอร์ไซค์บรรลัยจักร กับ การป้องกันแก้ไข ปัญหา”	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
4.	การนำเสนอของ Super Hero ชมรมเด็กไทยปลอดภัย (นวัตกรรมเชิง ป้องกันกลุ่มก่อนขับขี่เสี่ยง)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
5.	การนำเสนอของ Super Hero ผู้นำความปลอดภัยวัยรุ่น จ. ฉะเชิงเทรา (นวัตกรรมเชิงป้องกันและแก้ไขกลุ่มขับขี่เสี่ยง : เด็ก แวนต์)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
6.	การนำเสนอของ Super Hero กลุ่มผู้นำวัยใจ จ.สกลนคร (นวัตกรรม เชิงป้องกันและนำกลับในกลุ่มเสี่ยงที่โดนตำรวจจับ)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
7.	สรุปประเด็นเชิงวิชาการ (Research and Learning)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในห้องนี้ (โปรดระบุ)

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย
หัวข้อ “เวทีเรียนรู้: ตลาดนัดความรู้ ชุมชนต้นแบบกับเคล็ดลับ
ความสำเร็จของท้องถิ่นและชุมชนในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน”

S-20-R3

เลขที่

ห้องประชุมย่อยที่ 3 (20 สิงหาคม 2552)

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปโดยใช้เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
			น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	การแสดงชุด “พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย”	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	เครือข่ายชุมชนสู่เครือข่ายโรงงาน เทศบาลกุดน้ำใส จ.ขอนแก่น	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
3.	พลังรักจากแม่เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุสู่ถนนปลอดภัย องค์การสตรีสุโขทัย	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
4.	ก้าวผ่านวิกฤติชุมชนเมือง ด้วยผู้นำเข้มแข็งและพลังความสามัคคี ชุมชนปทุมวิลเลจ จ.ปทุมธานี	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
5.	ภูมิปัญญาชาวบ้านในการแก้ปัญหา ชุมชนบ้านน้ำด้วน 1 พิษณุโลก	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
6.	ธรรมะสู่ถนนปลอดภัย วัดสวนร่มบารมี อ.พรหมพิราม จ.พิษณุโลก	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
7.	ศูนย์เรียนรู้สู่ถนนปลอดภัย ชุมชนบ้านดอนมัน จ.มหาสารคาม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
8.	หลักสูตรการเรียนรู้เพื่อก้าวอย่างปลอดภัย ร.ร.เทศบาล 4 (บ้านเชียงราย) จ.ลำปาง	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในข้อนี้ (โปรดระบุ)

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ

กรุณาส่งแบบสำรวจความคิดเห็นที่เจ้าหน้าที่ประเมินผลประจำห้องประชุม... ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่สละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสำรวจฉบับนี้



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย

หัวข้อ “ขยายข่าว เขย่าเครือข่าย คลายทุกชั้นบนถนน”

ห้องประชุมย่อยที่ 4 (20 สิงหาคม 2552)

S-20-R4

เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปนี้โดยใส่เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	การดำเนินงานใช้ข้อมูลและนำไปสู่การแก้ไขปัญหาโดยร่วมกับท้องถิ่น ในจังหวัดภูเก็ต	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	การดำเนินงานใช้ข้อมูลและนำไปสู่ การแก้ไขปัญหาโดยร่วมกับท้องถิ่นในจังหวัดอุดรธานี	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
3.	การดำเนินงานใช้ข้อมูลและนำไปสู่การแก้ไขปัญหา โดยร่วมกับท้องถิ่นในจังหวัดเพชรบุรี	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
4.	การดำเนินงานใช้ข้อมูลและนำไปสู่การแก้ไขปัญหาโดยร่วมกับท้องถิ่น ในจังหวัดขอนแก่น	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในห้องนี้ (โปรดระบุ)

.....

.....

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ

.....

.....

กรุณาส่งแบบสำรวจความคิดเห็นที่เจ้าหน้าที่ประเมินผลประจำห้องประชุม... ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่สละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสำรวจฉบับนี้



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย

หัวข้อ “เวทีเรียนรู้: บทเรียนการขับเคลื่อนเมาไม่ขับ”

ห้องประชุมย่อยที่ 5 (20 สิงหาคม 2552)

S-20-R5

เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปนี้โดยใส่เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	ย่อนรอยการขับเคลื่อนขบวนการเมาไม่ขับ/ ทิศทาง/ อุปสรรค	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายเมาไม่ขับ/ กรณีตัวอย่าง/ การฟ้องร้อง	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
3.	บทบาทของตุลาการต่อปัญหาอุบัติเหตุจราจรเมาแล้วขับ/ มาตรการลงโทษ/กฎหมายเมาไม่ขับในต่างประเทศ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
4.	ทิศทางมาตรการคุมประพฤติผู้ถูกจับในคดีเมาแล้วขับ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
5.	มุมมองของคนวงการบินที่ตกเป็นผู้ต้องหาในคดีเมาแล้วขับ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
6.	บทบาทกัญญาเบอร์หนึ่งของประเทศกับภารกิจช่วยคนเมาบนท้องถนน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในหัวข้อนี้ (โปรดระบุ)

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ

กรุณาส่งแบบสำรวจความคิดเห็นที่เจ้าหน้าที่ประเมินผลประจำห้องประชุม... ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่สละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสำรวจฉบับนี้



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย
หัวข้อ “เวทีข้อเสนอนโยบาย: พลังประชาสังคม กับถนนปลอดภัย”
ห้องประชุมย่อยที่ 1 (21 สิงหาคม 2552)

S-21-R1
เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปโดยใส่เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1.	VTR นำเสนอ โครงการด้านความปลอดภัยสาธารณะ และวิถีทัศน์แนะนำสภาวิศวกร	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	พิธีมอบรางวัลพื้นที่ผลงานดีเด่นด้านความปลอดภัยทางถนน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
3.	การนำเสนอผลการดำเนินงานของพื้นที่ / การมีส่วนร่วมภาคประชาชน กับการสร้างความปลอดภัยทางถนน/ บทบาทขององค์กรที่เกี่ยวข้อง	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
4.	แสดงความคิดเห็น/ สรุปความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการอภิปราย	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในห้องนี้ (โปรดระบุ)

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย
หัวข้อ “เวทีติดตามนโยบาย: สู่มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ”
ห้องประชุมย่อยที่ 2 (21 สิงหาคม 2552)

S-21-R2
เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปนี้โดยใส่เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	ปัญหาอุบัติเหตุจากบริการรถโดยสารสาธารณะ/ แนวทางการพัฒนา มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	ตัวอย่างกรณีอุบัติเหตุ/ กระบวนการเยียวยาความเสียหายให้กับ ผู้ประสบภัยจากส่วนงานต่างๆ จากประสบการณ์การทำงานของ มูลนิธิฯ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
3.	สรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ/ ผลกระทบ และข้อเสนอต่อการแก้ไขปัญหาหลังจากที่ได้ศึกษาวิจัย	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
4.	ข้อเสนอจากการศึกษาวิจัยของสถาบัน TDRI ต่อการแก้ปัญหา	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
5.	ข้อเสนอนโยบายของกรมขนส่งทางบกต่อการดำเนินการแก้ไขปัญหา รถโดยสารสาธารณะ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
6.	ข้อเสนอและตัวอย่างรูปแบบการดำเนินการของผู้ประกอบการต่อการ ดำเนินการแก้ไขปัญหารถโดยสารสาธารณะ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในหัวข้อนี้ (โปรดระบุ)

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย
หัวข้อ “เวทีเรียนรู้ มิติใหม่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ”
ห้องประชุมย่อยที่ 3 (21 สิงหาคม 2552)

S-21-R3

เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปนี้โดยใส่เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	พิธีแจกรางวัลการลดอุบัติเหตุดีเด่น สตช. ปี2552	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	กลไกการทำงานของระบบ Red Light Camera/ บั๊จจัยสำคัญที่ทำให้ประสบความสำเร็จ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
3.	VTR : 5E กับการบังคับใช้กฎหมาย	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
4.	Best Practices1 - ครอบคลุมพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
5.	Best Practices2 - ภ.จว. นครราชสีมา/บั๊จจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
6.	ปัญหาและทิศทางโครงการ 365วัน อันตรายน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
7.	การวิจัยเรื่องโครงสร้างหน้าที่ตำรวจจราจร	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
8.	การวิจัยเรื่องปัญหาการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
9.	การวิจัยเรื่องการบังคับใช้กฎหมายต่อayangรถยนต์เสื่อมสภาพ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในหัวข้อนี้ (โปรดระบุ)

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ

กรุณาส่งแบบสำรวจความคิดเห็นที่เจ้าหน้าที่ประเมินผลประจำห้องประชุม... ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่สละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสำรวจฉบับนี้



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย
หัวข้อ “เวทีเรียนรู้: การจัดการระบบ EMS ในท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ”
ห้องประชุมย่อยที่ 4 (21 สิงหาคม 2552)

S-21-R4
เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปนี้โดยใส่เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	ทิศทางนโยบายและงบประมาณในการดำเนินโครงการ/ ก้าวต่อไปในการจัดการระบบในอนาคตเพื่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	แนวทางการจัดการ OTOS ของพื้นที่ที่ประสบผลสำเร็จจากหลากหลายพื้นที่ ในบริบทที่แตกต่างกันของแต่ละภูมิภาค	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในหัวข้อนี้ (โปรดระบุ)

.....

.....

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ

.....

.....



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย
หัวข้อ “เวทีเรียนรู้ ท้องถิ่นกับการจัดการระบบรถโรงเรียน”
ห้องประชุมย่อยที่ 5 (21 สิงหาคม 2552)

S-21-R5
เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปนี้โดยใช้เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	บทเรียนความสำเร็จในการจัดการระบบรถนักเรียน/ เจ็อนไซ ปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จ/ เคล็ดลับเทคนิควิธีในการจัดการ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	ตัวอย่างของการบริหารจัดการเดินรถรับส่งนักเรียนในระดับจังหวัดเชียงราย ซึ่งมีอุปท. เข้ามาสนับสนุน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
3.	ข้อเสนอทางเลือก (Model) การจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนที่มีประสิทธิภาพ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
4.	อภิปรายแลกเปลี่ยน และสรุปแนวทางที่เป็นไปได้ในการจัดการ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในห้องนี้ (โปรดระบุ)

.....

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ

.....



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย
หัวข้อ “เวทีเรียนรู้: การจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชน”
ห้องประชุมย่อยที่ 6 (21 สิงหาคม 2552)

S-21-R6
เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปนี้โดยใช้เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	นำเสนอบทเรียนการจัดการจุดเสี่ยงระดับท้องถิ่น 2 แห่ง/ ปัญหาและการจัดการจุดอันตรายข้างทาง	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	จุดตัดทางรถไฟแก้ไขอย่างไรจึงจะปลอดภัยสำหรับชุมชน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในหัวข้อนี้ (โปรดระบุ)

.....

.....

.....

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....



แบบประเมินผลความพึงพอใจต่อสาระความรู้ที่นำเสนอและอภิปราย
ห้องประชุมใหญ่ วันที่ 21 สิงหาคม 2552

S-21-C
เลขที่

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นในประเด็นต่อไปนี้โดยใส่เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมในประเด็นหัวข้อประเมิน

ข้อ	ประเด็น	ก่อนเข้าฟังบรรยาย					หลังเข้าฟังบรรยาย					ข้อเสนอแนะ
		ระดับความคาดหวัง					สิ่งที่ได้รับตามคาดหวัง					
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด	
1.	กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
2.	สิทธิประชาชน กับ ถนนปลอดภัย	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
3.	พรบ. ควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2551 ใช้ อย่างไรให้ได้ผล	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
4.	บทเรียนการใช้ พรบ.คุ้มครองเด็กและเยาวชน เพื่อถนน ปลอดภัย	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
5.	พลังเครือข่ายสื่อมวลชน กับถนนปลอดภัย	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
6.	นำเสนอผลภาพรวมผลการสัมมนา / มอบรางวัล/ พิธีปิด	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	

เหตุผลที่ท่านเลือกเข้าฟังการบรรยายในห้องนี้ (โปรดระบุ)

.....

ความคิดเห็นอื่นๆ และข้อเสนอแนะ

.....

กรุณาส่งแบบสำรวจความคิดเห็นที่เจ้าหน้าที่ประเมินผลประจำห้องประชุม... ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่สละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสำรวจฉบับนี้

แบบสำรวจความคิดเห็นผู้เข้าชมนิทรรศการ



การประชุมสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9

พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย

PARTNERSHIP FOR ROAD SAFETY

วันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมบิอิม กรุงเทพมหานคร ไบเทค บางนา กรุงเทพฯ

สำหรับเด็กนักเรียนประถม-มัธยมต้น ที่เข้าชมนิทรรศการในงาน

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมายถูก () ช่องสี่เหลี่ยม ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด หรือเติมคำตอบในช่องว่าง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- เพศ ชาย หญิง
- อายุปี
- เรียนอยู่ชั้น โรงเรียน
- ส่วนใหญ่เดินทางไปโรงเรียนด้วยวิธีใด (เขียนเครื่องหมาย ลงในช่องว่าง)

<input type="checkbox"/> รถรับส่งนักเรียน	<input type="checkbox"/> รถโดยสารสาธารณะ/รถเมล์	<input type="checkbox"/> รถไฟฟ้า
<input type="checkbox"/> รถไฟฟ้าใต้ดิน	<input type="checkbox"/> รถจักรยาน	<input type="checkbox"/> เดิน
<input type="checkbox"/> ผู้ปกครองไปส่ง	โดย <input type="radio"/> รถยนต์ <input type="radio"/> รถมอเตอร์ไซด์	
- น้องๆคิดว่าข้อต่อไปนี้เป็นข้อใดถูกข้อใดผิด

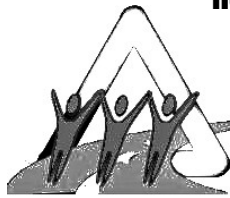
ก. ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ซีมอเตอร์ไซด์	<input type="checkbox"/> ถูก	<input type="checkbox"/> ผิด
ข. เมื่อซึหรือซ็อนมอเตอร์ไซด์ ต้องใส่หมวกกันน็อค	<input type="checkbox"/> ถูก	<input type="checkbox"/> ผิด
ค. ดื่มเหล้าแล้วซีมอเตอร์ไซด์ได้	<input type="checkbox"/> ถูก	<input type="checkbox"/> ผิด
ง. อุบัติเหตุบนถนน เป็นสิ่งที่ป้องกันได้	<input type="checkbox"/> ถูก	<input type="checkbox"/> ผิด

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อการจัดนิทรรศการ

- การเข้าชมนิทรรศการครั้งนี้มีประโยชน์หรือไม่ มี ไม่มี
เพราะ.....
.....
.....
- มาดูนิทรรศการครั้งนี้ ชอบอะไรมากที่สุด / ชอบเพราะอะไร.....
.....
.....
- อยากให้ปีหน้า มีกิจกรรมอะไรในนิทรรศการ.....
.....
.....

คณะกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนาฯ

ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่สละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสำรวจฉบับนี้



แบบสำรวจความคิดเห็นผู้เข้าชมนิทรรศการ

การประชุมสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุทางจราจร ครั้งที่ 9

พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย

PARTNERSHIP FOR ROAD SAFETY

วันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมบิอิม กรุงเทพมหานคร บางนา กรุงเทพฯ

สำหรับเด็ก/ปลาย/อาชีวศึกษา/ประชาชน และผู้สมัครที่เข้าชมนิทรรศการ

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมายถูก () ในช่องสี่เหลี่ยม ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด หรือเติมคำตอบในช่องว่าง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- 1) เพศ ชาย หญิง 2) อายุปี
- 3) จบการศึกษา หรือ กำลังเรียนอยู่ชั้น ป.4- ป.6 ม.1-ม.3 ม.4-ม.6
- ปวช./ปวส./อนุปริญญา ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี
- 4) โรงเรียน /สถาบันการศึกษา

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อการจัดนิทรรศการ

1. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ต่อการเข้าชมนิทรรศการ

ข้อ	ประเด็นความคิดเห็น	ระดับความคิดเห็น				
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1.	นิทรรศการ มีจำนวนเหมาะสม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
2.	นิทรรศการ มีคุณภาพ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
3.	นิทรรศการ มีความน่าสนใจ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
4.	ท่านได้รับประโยชน์จากการชมนิทรรศการ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
5.	นิทรรศการ/เอกสารเพียงพอต่อการเสริมความรู้ความเข้าใจ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

2. ในการมาชมนิทรรศการครั้งนี้ ท่านชอบนิทรรศการรูปแบบใดมากที่สุด (เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย)

โดยเขียนเลข 1 = มากที่สุด, 2=มาก, 3=ปานกลาง, 4=น้อย ลงในช่อง (.....)

หมวดหมู่

ระบุชื่อผู้ชม/ กิจกรรม

- (.....) สิ่งประดิษฐ์/นวัตกรรมยานยนต์
- (.....) บอร์ดความรู้/วิชาการ
- (.....) เกมส์/ แจกของรางวัล/การบริการ
- (.....) จำหน่ายสินค้า/แสดงสินค้า

3. ข้อเสนอแนะต่อการจัดนิทรรศการในครั้งต่อไป

.....

.....

คณะกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนาฯ

ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่สละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสำรวจฉบับนี้

(สำหรับผู้เข้าร่วมสัมมนา เฉพาะรายห้องย่อย)

แบบบันทึกการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ในการสัมมนาระดับชาติเรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 9 “พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย”

วันที่ 20-21 สิงหาคม 2552 ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมบิอิม กรุงเทพมหานคร ไบเทค บางนา กรุงเทพฯ

● ประเด็นคำถาม

1. ท่านได้รับประโยชน์จากการฟังบรรยายในเรื่องใดบ้าง (ประเด็นสำคัญ/ ความครอบคลุม/ ยกตัวอย่าง).....

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

2. ท่านคิดว่าประโยชน์ที่ได้รับนั้นจะสามารถนำไปปรับใช้กับงานได้อย่างไร (ความเหมาะสมในการนำไปใช้/

วิธีการ/ หน่วยงานประสานฯลฯ)

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

- ท่านคิดว่ามีปัจจัยอะไรบ้างที่จะช่วยสนับสนุนให้การนำไปใช้ประโยชน์ดังกล่าวประสบผลสำเร็จ

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

3. ท่านได้เพื่อนใหม่/ เครือข่ายการทำงานหรือไม่ จากหน่วยงานใดบ้าง และจะส่งผลกระทบต่อการทำงาน
เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) ในพื้นที่ของท่านได้อย่างไร

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

● **ความคิดเห็นอื่นๆ**

ท่านคาดหวังสิ่งใดจากการสัมมนา และท่านได้รับจากการสัมมนาหรือไม่

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

ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไร สำหรับแนวทางการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน

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

ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไร สำหรับการจั้ดสัมมนาครั้งต่อไป (สถานที่/เวลา/เนื้อหา/ประโยชน์ใช้ได้จริง/กลุ่มคนฯ)

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

ความคิดเห็นอื่นๆ (ถ้ามี).....

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

ข้อมูลส่วนบุคคล

1) เลขที่คู่มือ.....

2) ชื่อ-สกุล..... 3) อายุ.....ปี

4) สถานที่ทำงาน.....5) จังหวัด

6) ตำแหน่ง

[ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับกลาง ผู้ปฏิบัติระดับหัวหน้า ผู้ปฏิบัติ]

7) ลักษณะงานที่ทำ/ หน้าที่รับผิดชอบ (อธิบายความเกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน).....

.....
.....

8) หมายเลขโทรศัพท์ ที่ทำงาน..... มือถือ.....

E-mail address.....

ผู้บันทึก.....

วันที่.....ส.ค. 2552 / เวลา.....น.

แนวคำถามที่ใช้สัมภาษณ์ใน ส่วนการจัดแสดงนิทรรศการ

1. เกี่ยวกับการมาชมนิทรรศการ

- จากการชมนิทรรศการ ได้รับความรู้อะไรบ้างที่เป็นความรู้ใหม่เกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจราจร

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

- คิดว่าจะสามารถนำความรู้ที่ได้ไปใช้ประโยชน์อย่างไรบ้าง

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

2. เกี่ยวกับเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

- ถ้าหากจะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ใคร/ องค์กรใด ควรจะเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรง และควรมีการดำเนินการอย่างไรบ้าง

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

ข้อมูลส่วนบุคคล

1) เลขที่คู่มือ.....

2) ชื่อ-สกุล..... 3) อายุ.....ปี

4) สถานที่ทำงาน.....5) จังหวัด

6) ตำแหน่ง

ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับกลาง ผู้ปฏิบัติระดับหัวหน้า ผู้ปฏิบัติ

7) ลักษณะงานที่ทำ/ หน้าที่รับผิดชอบ (อธิบายความเกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน).....

.....
.....

8) หมายเลขโทรศัพท์ ที่ทำงาน..... มือถือ.....

E-mail address.....

ผู้บันทึก.....

วันที่.....ส.ค. 2552 / เวลา.....น.

แนวคำถามที่ใช้สัมภาษณ์ในส่วนการจัดแสดงนิทรรศการ

1. เกี่ยวกับนิทรรศการ

- มาที่วันนี้ทำอะไรบ้าง (มาร่วมกิจกรรมอะไรบ้าง/ส่วนร่วม)

- ดูนิทรรศการแล้วชอบส่วนไหนมากที่สุด เพราะอะไร (ระบุหมวดหมู่/เหตุผล).....

2. เกี่ยวกับเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

- ถ้าเป็นคนขับรถ จะทำอย่างไรไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ

- ถ้าเป็นคนเดินถนน จะระวังอย่างไรไม่ได้รับอุบัติเหตุ

- หมวกกันน็อคมีไว้ทำอะไร มีประโยชน์อย่างไร

- คิดอย่างไรกับคนที่ขี่มอเตอร์ไซด์ไม่ใส่หมวกกันน็อค

- เข็มขัดนิรภัยมีไว้ทำอะไร ทำไมต้องคาดเข็มขัดนิรภัย

- ถ้าไม่คาดเข็มขัดนิรภัย คิดว่าจะมีอันตรายอะไร หรือไม่

- คิดอย่างไรกับคนที่ดื่มเหล้าแล้วมาขับรถ

- ทำไมคนขับรถต้องมีใบขับขี่ เพราะอะไร

- คิดอย่างไรกับคนที่ขับรถเร็วๆ การขับรถเร็วมีประโยชน์หรือไม่ เพราะอะไร

