



ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

ศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความ
ปลอดภัยทางถนน

โดย

ปาริชาติ ศิวะรักษ์

ตุลาคม 2553

การจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน

I. แนวคิดในการจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่มีทิศทางและประเด็นการวิจัยที่ชัดเจนที่จะสามารถสนับสนุนการดำเนินงานไปสู่เป้าหมายของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 - 2555 และปฏิญญามอสโกและองค์การสหประชาชาติซึ่งกำหนดให้ปี 2553-2563 เป็น "ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน" โดยแผนที่ชี้ทิศนี้มีกรอบระยะเวลา 10 ปี

เนื่องจากการจัดทำแผนที่ชี้ทิศฯ ดังกล่าวจะต้องรวมทั้งการสำรวจความรู้ที่มีอยู่ในประเทศไทยในปัจจุบัน ความรู้ที่ประเทศไทยยังไม่มี แต่สามารถประยุกต์ความรู้สากลมาใช้ได้ และความรู้ที่ประเทศไทยอาจต้องสร้างขึ้นใหม่ ซึ่งจะครอบคลุมประเด็นและความรู้ในหลากหลายสาขา นอกจากนั้น ยังจำเป็นจะต้องให้หน่วยงานและองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนน องค์กรความรู้และแหล่งทุนสนับสนุนการวิจัยที่สำคัญได้มีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น จึงควรแบ่งระยะเวลาการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ คือ

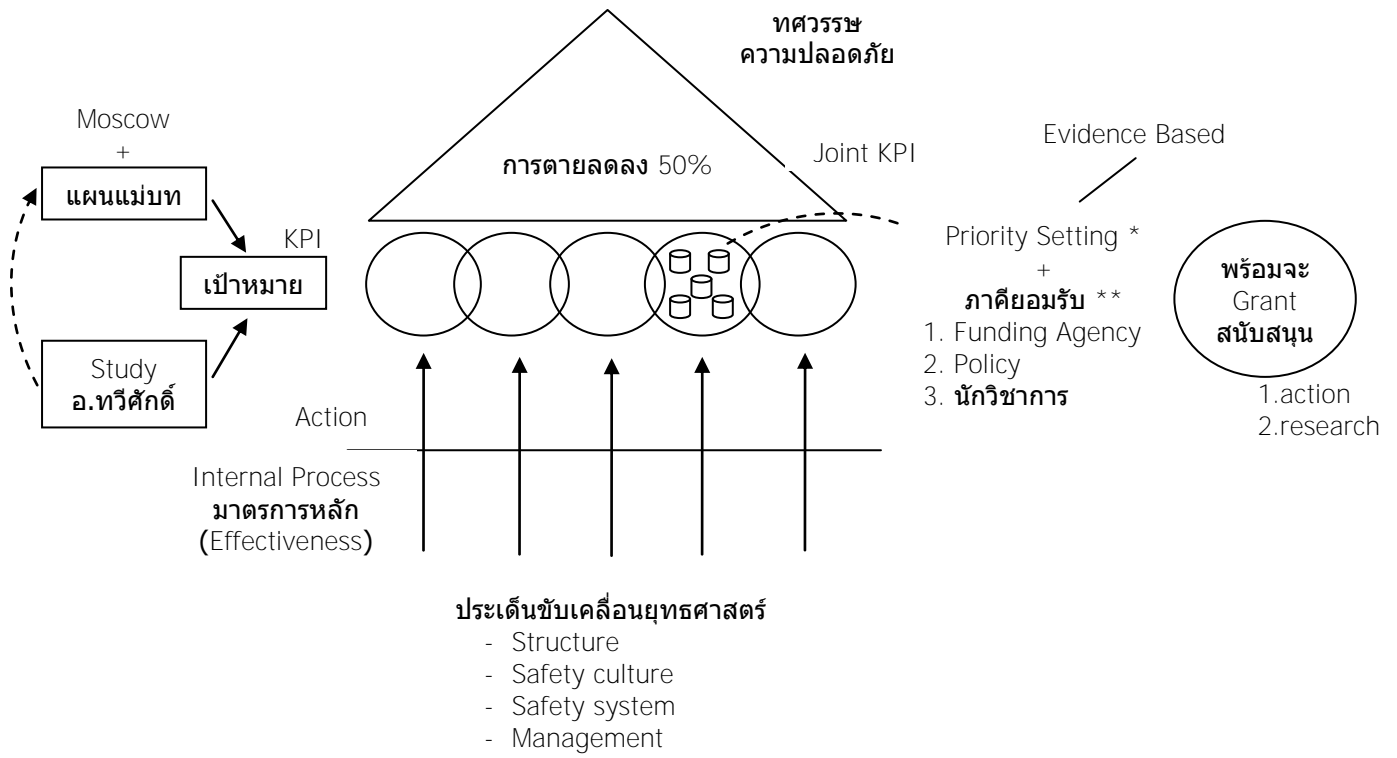
ระยะที่ 1 - การจัดทำกรอบแผนที่ชี้ทิศฯ

ระยะที่ 2 - การจัดทำแผนที่ชี้ทิศฯ

ในระยะที่ 1 การศึกษาจะให้ความสำคัญกับ

- 1) การระบุกฎหมายสำคัญ และจัดระบบความรู้ที่สำคัญจำเป็นต่อการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมายของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 และ "ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน" (การกำหนด "กล่อง" หรือกลุ่มประเด็นวิจัย ซึ่งในแต่ละกลุ่มจะมีประเด็นย่อยลงมาตามลำดับ - กล่องใหญ่ กล่องกลาง กล่องเล็ก)
- 2) การสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกันเกี่ยวกับแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยให้องค์กรต่างๆ ได้แก่ แหล่งสนับสนุนทุนวิจัย ผู้ใช้ประโยชน์ทั้งระดับนโยบายและปฏิบัติ และนักวิชาการในแต่ละกลุ่มประเด็นวิจัย ร่วมกันกำหนดกลุ่มความรู้ต่างๆ และลำดับความสำคัญของกลุ่มความรู้ต่างๆ ต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

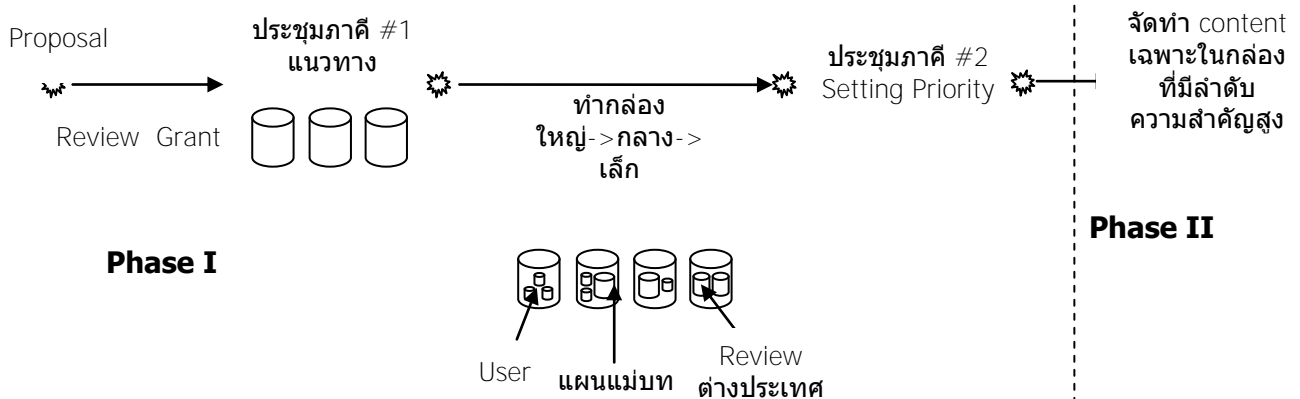
ภาพที่ 1 แสดงแนวคิดในการจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน



ในระยะที่ 2 การศึกษาจะให้ความสำคัญกับ

- 1) การสำรวจความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในแต่ละกลุ่มประเด็นความรู้ที่เป็นลำดับความสำคัญสูง ทั้งที่เป็นความรู้จากต่างประเทศ และความรู้ที่มีอยู่แล้วในประเทศ
- 2) การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ความรู้ และช่องว่างของความรู้
- 3) การกำหนดประเด็นและโจทย์วิจัยที่ควรสนับสนุนให้เกิดขึ้นในแต่ละกลุ่มให้ชัดเจน
- 4) การสร้างการมีส่วนร่วมของผู้ที่มีส่วนได้เสียสำคัญ ได้แก่ แหล่งสนับสนุนทุนวิจัย ผู้ใช้ประโยชน์ทั้งระดับนโยบายและปฏิบัติ และนักวิชาการในแต่ละกลุ่มประเด็นวิจัย

ภาพที่ 2 แนวทางการดำเนินการในการศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัย ระยะที่ 1-2



II. การดำเนินงานในการจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยฯ (ระยะที่ 1)

1. คณะวิจัยได้ใช้เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแผนงานของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 และแนวทางการดำเนินงาน 5 ด้านสำคัญของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในฐานะปัจจัยกำหนด "อุปสงค์" ของความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นจุดตั้งต้นในการจัดกลุ่มประเด็นความรู้ออกเป็นกล่องต่างๆ

1.1 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555

เป้าหมายรวม : ลดอัตราการเสียชีวิตของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากลให้เหลือปีละ 14.15 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี 2555

เป้าหมายเชิงนโยบาย	สนับสนุนยุทธศาสตร์ 6 ยุทธศาสตร์
1. คนสัญจรบนถนนมีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ	1. การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ 4. การป้องกันและแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนใน ส่วนกลาง 5. การป้องกันและแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนใน ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น
2. ระบบขนส่งและจราจรทางถนนมีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน	1. การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ 4. การป้องกันและแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนใน ส่วนกลาง 5. การป้องกันและแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนใน ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น
3. ยานพาหนะบนถนนต้องอยู่ในมาตรฐานของทางราชการ	1. การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ 4. การป้องกันและแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนใน ส่วนกลาง 5. การป้องกันและแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนใน ส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น
4. ตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (3 ทางเลือก)	2. การสร้างเสถียรภาพในการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน
5. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยได้รับการทบทวนปรับปรุงให้สอดคล้องกับแผนฯ	3. การทำแผนนิติบัญญัติ

เป้าหมายเชิงนโยบาย	สนับสนุนยุทธศาสตร์ 6 ยุทธศาสตร์
6. งานวิจัยเชิงลึกเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ความปลอดภัยทางถนน	6. วิจัย พัฒนาและติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน
7. พัฒนาระบบการติดตามกำกับและประเมินผลที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน	6. วิจัย พัฒนาและติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์ :

1. การพัฒนามาตรการที่ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย
2. การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียนและบุคคลทั่วไป
3. การปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจต่อการจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
4. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และสร้างบรรยากาศที่สนับสนุนการทำงานด้านบังคับใช้กฎหมาย
5. การส่งเสริมการพัฒนางานวิชาการและบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่
6. การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน
7. การจัดทำโครงการนำร่องด้านการนำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆมาใช้ในการเพิ่มศักยภาพในการบังคับใช้กฎหมาย
8. การทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนด เกณฑ์มาตรฐาน กฎหมายที่ไม่สอดคล้องต่อสภาพปัญหาที่มีอยู่จริง
9. การส่งเสริมระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยในระดับพื้นที่
10. การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจในส่วนกลางและในระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหาอย่างทันต่อเวลาและถูกต้อง
11. การสนับสนุนด้านงบประมาณ แรงจูงใจในทุกภาคส่วน
12. การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

กลยุทธ์เฉพาะประเด็นรถจักรยานยนต์

1. การเตรียมความพร้อมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
2. การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
3. การลดสถานการณ์ที่จะเป็นอันตรายบนท้องถนน
4. การมุ่งเป้าหมายไปที่กลุ่มที่กระทำผิดซ้ำซาก (Recidivist Driver)
5. มาตรการที่สนับสนุนการบรรเทาความรุนแรง
6. การวิจัย พัฒนาและการติดตามประเมินผล

แผนงาน :

1. การวางพื้นฐานสังคมสุวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน
2. การพัฒนาระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย
3. ด้านนิติบัญญัติ
4. การจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่
5. ระบบสารสนเทศ การติดตามประเมินผลและพัฒนางานวิจัย
6. การจัดการความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555

(ฉบับย่อ)



ลดการเสียชีวิตเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน



1.2 ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety 2010-2020)

การประชุมผู้บริหารระดับสูงเรื่องความปลอดภัยทางถนน (First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action) ซึ่งจัดโดยสมัชชาสหประชาชาติ ในระหว่างวันที่ 19 – 20 พฤศจิกายน 2552 ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย ที่ประชุมได้ร่วมกันประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก โดยได้เสนอให้เลขาธิการองค์การสหประชาชาติเสนอต่อที่ประชุมสมัชชาสหประชาชาติ ในสาระสำคัญ ดังนี้

1. ประกาศให้ปี 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งใน 10 ปีข้างหน้า

2. ให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงานและงบประมาณ โดยมีกรอบในการดำเนินงานที่สำคัญ 5 ประการคือ

- 1) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building management capacity)
- 2) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road design and network management)
- 3) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence vehicle safety design)
- 4) การดำเนินงานเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road user behavior)
- 5) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve post crash care)

ต่อมาที่ประชุมสมัชชาสหประชาชาติครั้งที่ 64 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2553 ได้รับรองคำประกาศปฏิญญามอสโก และประกาศให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการและกำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ

2. คณะวิจัยได้กำหนดกลุ่มความรู้ที่สำคัญและจำเป็นที่จะช่วยให้บรรลุเป้าหมายและสนับสนุนยุทธศาสตร์และแผนงานต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น รวม 3 กลุ่มหลัก (แผนภาพที่ 1 แสดงการจัดกลุ่มความรู้ในการจัดทำกรอบแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน) ได้แก่

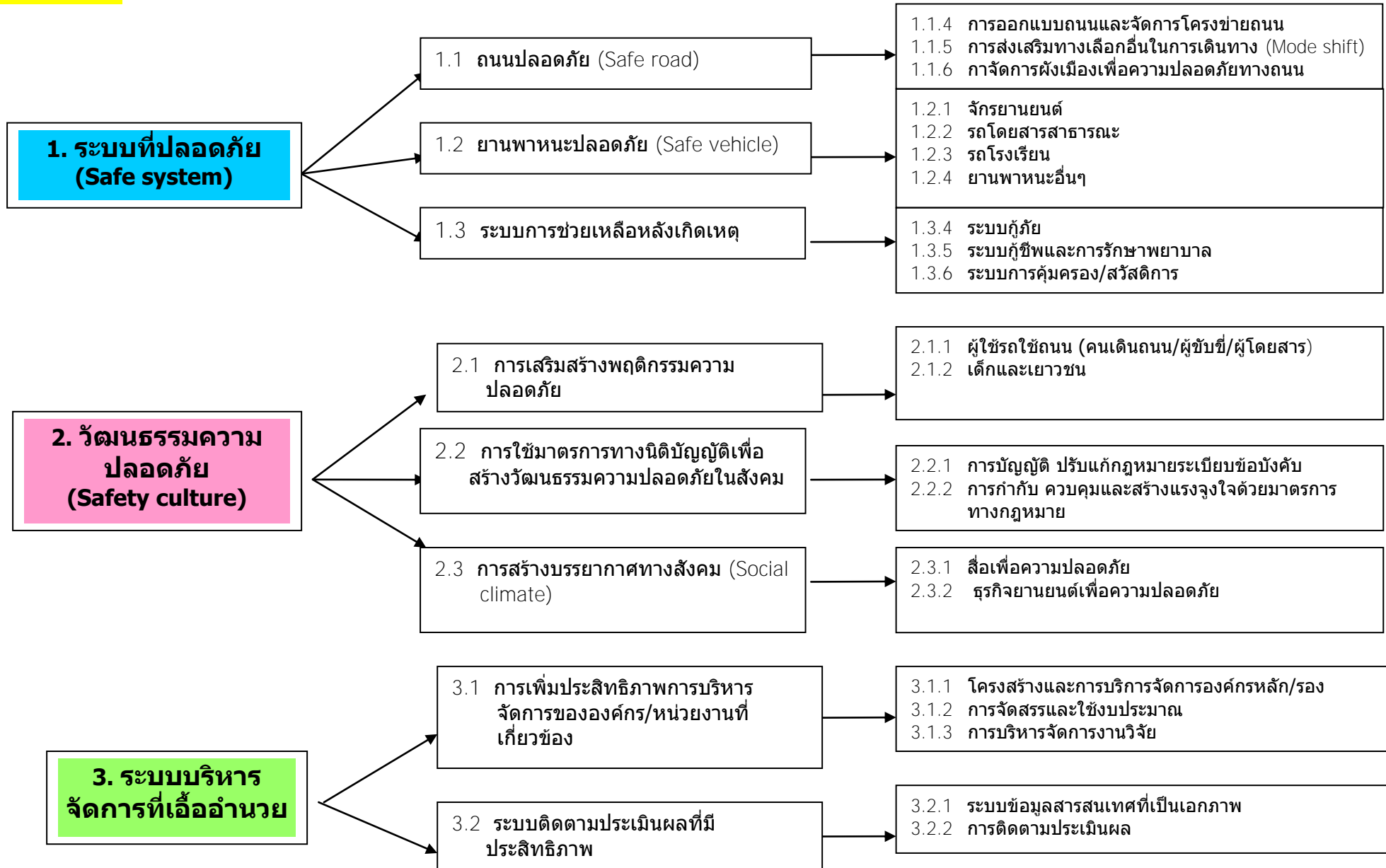
กลุ่มที่ 1 : กลุ่มความรู้ว่าด้วยระบบที่ปลอดภัย (Safe System) ครอบคลุมความรู้เกี่ยวกับถนนปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย และระบบการช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ

กลุ่มที่ 2 : กลุ่มความรู้ว่าด้วยวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ครอบคลุมการเสริมสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยของคนเดินถนน ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร การใช้มาตรการทางนิติบัญญัติ และการสร้างบรรยากาศทางสังคมเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในสังคม

กลุ่มที่ 3 : ระบบบริหารจัดการที่เอื้ออำนวย (Support Management) ครอบคลุมการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และระบบติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ

3. คณะวิจัยได้จัดประชุมร่วมกับนักวิชาการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2553 ณ โรงแรมมารวยการ์เด็น กรุงเทพฯ เพื่อระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่เห็นว่า เพื่อให้บรรลุเป้าหมายโดยรวมของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนและเพื่อให้สอดคล้องกับกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย การจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยฯ ควรให้ความสำคัญกับ 8 ประเด็นเร่งด่วนที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563” เป็นลำดับแรกเสียก่อน

แผนภาพที่ 1



การกำหนด 8 ประเด็นเร่งด่วนในการขับเคลื่อน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน”

เพื่อให้ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกของสมัชชาสหประชาชาติสามารถดำเนินงานตามกรอบปฏิญญาออสโกได้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการอำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายสุเทพ เทือกสุบรรณ) เป็นประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์ฯ ในฐานะที่เป็นหน่วยงานมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศ จึงได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามกรอบปฏิญญาออสโก และได้นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ในประเด็นดังต่อไปนี้

1. กำหนดให้ “ปี 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน

2. ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี 2563

3. กำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ปี 2554 - 2563 จำนวน 8 ประการ ได้แก่

- 1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
- 2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ
- 3) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย
- 4) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
- 5) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
- 6) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย
- 7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
- 8) พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกับการกำหนดให้ "ปี 2554 – 2563" เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ "ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563" โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน ทั้งนี้ ให้นำความเห็นของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการด้วย¹ ดังนี้

- กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานในระยะสั้นและระยะกลาง เพื่อควบคุมให้ แนวทางการปฏิบัติงานนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายภายในระยะเวลาที่กำหนด และมีการศึกษาเพิ่มเติมในเชิงลึกเกี่ยวกับประสิทธิผลของแต่ละมาตรการในการลดอุบัติเหตุ เพื่อจัดลำดับความสำคัญและจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสม
- เพิ่มโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องตลอดทั้งปี เน้นการป้องปราบและเข้มงวด โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง
- สร้างจิตสำนึกและวินัยด้านความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ รวมทั้งกำหนดมาตรการเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยง
- พิจารณางบประมาณในการแก้ไขปัญหาเป็นการเฉพาะเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง/จุดอันตรายทั่วประเทศได้อย่างรวดเร็ว
- มีมาตรการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน เช่น ให้รถยนต์สาธารณะทุกคันติดตั้งระบบ GPS เพื่อควบคุมไม่ให้เกิดการขับรถยนต์เร็วเกินอัตราที่กำหนด ในการขับรถยนต์ระยะทางไกล ให้คนขับรถยนต์รายงานตัวระหว่างทางโดยใช้ลายนิ้วมือในการแสดงตนเพื่อป้องกันไม่ให้ใช้คนขับรถยนต์เพียงคนเดียว
- พัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุในภาคคมนาคมขนส่งทางถนนอย่างต่อเนื่องจริงจังและมีการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยปฏิบัติทุกหน่วย เพื่อให้สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์และนำไปกำหนดนโยบาย/แผนงานและมาตรการที่ดี รวมทั้งมีการติดตามประเมินผล และสนับสนุนการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นการเฉพาะด้วย
- สนับสนุนให้มีมาตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนโดยผู้ตรวจสอบซึ่งเป็นอิสระจากกระบวนการออกแบบหรือก่อสร้าง จะก่อให้เกิดความมั่นใจแก่ผู้ใช้ทางและนำไปเป็นข้อมูลในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้น

¹ หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/11045 ลงวันที่ 1 กรกฎาคม 2553 เรื่อง การกำหนดให้ปี 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

4. คณะวิจัยจึงใช้ 8 ประเด็นเร่งด่วนในการขับเคลื่อน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เป็นกรอบในการดำเนินงาน โดยมีแนวทางการศึกษา “อุปสงค์” “อุปทาน” และ “ช่องว่างทางความรู้” ที่สำคัญเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อน “8 ประเด็นเร่งด่วนในการขับเคลื่อนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน”

ในส่วน “อุปทาน” คณะวิจัยได้ใช้ 8 ประเด็นเร่งด่วนดังกล่าวข้างต้นเป็นกรอบใหญ่ในการสืบค้นและรวบรวมผลงานวิจัยและองค์ความรู้สำคัญที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ปี 2543 - ปัจจุบัน ซึ่งถือเป็น “อุปทาน” ของความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยได้แสดงรายการงานวิจัย/เอกสาร และสรุปสาระสำคัญของความรู้ดังกล่าว ข้อจำกัดของการดำเนินงานคือ ไม่สามารถสืบค้นเอกสารได้ครบทุกรายการ บางรายการได้เพียงบทคัดย่อ บางรายการได้เพียงข้อเสนอโครงการ บางรายการได้เพียงชื่อเอกสารเท่านั้น ซึ่งคณะวิจัยได้นำเสนอข้อมูลภายใต้ข้อจำกัดดังกล่าว

ในส่วน “อุปสงค์” นั้น คณะวิจัยได้ใช้ 8 ประเด็นเร่งด่วนเป็นกรอบใหญ่ในการสืบค้นแหล่งที่มาของอุปสงค์ที่สำคัญคือ

- สถานการณ์และปัญหา แนวทางและกลยุทธ์การดำเนินการ ตลอดจนโครงการที่เกี่ยวข้องจากแผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555
- สถานการณ์และปัญหา แนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานในเรื่องดังกล่าว โดยศึกษาจากงานวิจัย เอกสาร ฯลฯ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้อุปสงค์บางประการอาจไม่ต้องการความรู้สนับสนุนการดำเนินงาน ในขณะที่อุปสงค์บางประการจำเป็นต้องอาศัยความรู้สนับสนุนการดำเนินการ

ในส่วน “ช่องว่างทางความรู้” นั้น คณะวิจัยมีแนวทางในการวิเคราะห์ดังนี้

- เป็นความรู้สำคัญที่ต้องใช้ในการสนับสนุนการดำเนินงานตามอุปสงค์ แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์หรือมีอุปทานไม่เพียงพอ
- เป็น “โครงการศึกษา” ภายในแผนแม่บทฯ ซึ่งในกรณีทั่วไปคณะวิจัยมีสมมติฐานว่าเป็นช่องว่างทางความรู้ แผนแม่บทฯ จึงระบุให้มีการศึกษา นอกจากในบางกรณีที่คณะวิจัยพิจารณาจากอุปทานที่มีอยู่ น่าจะเพียงพอแล้ว ไม่น่าจะจำเป็นต้องศึกษาเพิ่มเติมอีก
- ตรวจสอบการวิเคราะห์ของคณะวิจัยโดยการจัดประชุมผู้เชี่ยวชาญเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2553

III. ผลการทบทวนความรู้และช่องว่างทางความรู้

ประเด็นเร่งด่วนที่ 1: ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

ผลการทบทวนองค์ความรู้สำคัญในระยะเวลาสิบปีที่ผ่านมา :

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย	
พนัส โสภณพงษ์ และอรุณรัตน์ สุธหนองบัว (2543) การศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองชัยภูมิ. โรงพยาบาลชัยภูมิ	การสังเกตพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานยนต์ ณ จุดต่างๆ และเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามเพื่อให้ทราบว่าจุดใดมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับใด รวมทั้งสำรวจความรู้เกี่ยวกับการขับขี่และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยและการฝ่าฝืนกฎจราจรในเขตเทศบาลเมืองชัยภูมิ
อมรรัตน์ กิวัฒนา และคณะ (2543) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ป่วยอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โรงพยาบาลเขียงกลาง จังหวัดน่าน. โรงพยาบาลเขียงกลาง	ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 217 ราย พบว่าร้อยละ 77.4 ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 76.5 ไม่ได้ทำพรบ. ผู้ประสบภัยจากรถ ร้อยละ 41.5 ตีมีสุรา ร้อยละ 58.5 ไม่ดื่ม กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 100 ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยเลย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถจักรยานยนต์ไม่ใช้หมวกนิรภัย มีร้อยละ 96
วิทยา จารพูนผล และคณะ (2544) ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี. โรงพยาบาลบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี	ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 400 คน พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยเรียงตามลำดับความสำคัญคือ ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ทัศนคติต่อการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ และการตักเตือนเรื่องกฎหมายจราจรจากตำรวจ
ลือชัย ศรีเงินยวง.(2546). มิติเชิงสังคมวัฒนธรรม ของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย: กรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม. กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข ร่วมกับคณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล	<p>กลุ่มตัวอย่างในอำเภอสสามพราน อำเภอเมือง อำเภอกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม ระหว่าง ก.ค. 2545 - ก.พ.2546 ผลวิจัยระบุว่า พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยสัมพันธ์กับเงื่อนไขทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ เพศ และอายุ ของแต่ละกลุ่ม ประกอบด้วย</p> <p><u>กลุ่มวัยรุ่น</u> รถจักรยานยนต์เป็นมากกว่ายานพาหนะในการเดินทาง เป็นส่วนประกอบหนึ่งของชีวิตทางสังคม โดยทั่วไปไม่นิยมใส่หมวกนิรภัย เพราะทำให้ขี่เที๊ว คอย เล่น หรือโทรศัพท์ ขณะขับขี่ไม่สะดวก ใส่แล้วเขย ใส่เฉพาะกันตำรวจจับ</p> <p><u>กลุ่มชาวบ้าน</u> รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่จำเป็นของยุคสมัยที่ชีวิตผูกพันกับเวลา การสวมหมวกนิรภัยบางเวลาขัดแย้งกับการประกอบอาชีพ เกษตร เช่นเวลากลับจากไร่ ตัวเปียก เปื้อนหมวกนิรภัยจะเป็นส่วนเกิน ชาวบ้านคิดว่าขี่ขี่</p>

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

ละแวกบ้านไม่เสี่ยงอันตราย จะใส่เมื่อต้องเข้าเมือง เป็นหมวกกันต๋ารวจจับ แต่บางคนใส่เพื่อกันแดด กันลม ฝุ่น แมลง

กลุ่มพนักงานในโรงงาน รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะและทรัพย์สินที่ทำให้ไปทำงานสะดวก รวดเร็ว มักสวมหมวกนิรภัยเต็มใบโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับบนถนนใหญ่ พฤติกรรมเสี่ยงของคนกลุ่มนี้คือการดื่มหลังเลิกงาน

กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานรับจ้าง รถคือเครื่องมือทำมาหากิน ถือเป็นกลุ่มที่สวมหมวกนิรภัยสูงที่สุด เป็นการทำตามระเบียบของวิน

สาเหตุของการไม่นิยมสวมหมวกนิรภัยที่สำคัญส่วนหนึ่งเกิดจากมาตรฐานของหมวกนิรภัยเอง โดยพบว่าผู้สวมมีปัญหาเกี่ยวกับลักษณะของหมวก เช่น ร้อยละ 64.2 บอกว่ารู้สึกร้อนอึดอัด , ร้อยละ 53.2 บอกว่ารู้สึกเหม็นอับ , ร้อยละ 47.8 บอกว่าได้ยินเสียงไม่ชัด , ร้อยละ 41.6 บอกว่ารู้สึกว่ามีหมวกนิรภัยเป็นภาระ(หมวกหาย), ร้อยละ 41.6 บอกว่ารู้สึกหนักหัว และร้อยละ 35.8 บอกว่าเห็นไม่ชัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งเวลากลางคืน

บทสรุปสำคัญ

ประการแรก การใช้หมวกนิรภัยเป็นพฤติกรรมที่สัมพันธ์กับการมีและใช้รถที่เชื่อมโยงกับการดำเนินชีวิตของคนแต่ละกลุ่ม การใช้มาตรการทางกฎหมายอย่างเดียว หรือการรณรงค์โดยขาดการนำบริบทเหล่านี้มาพิจารณา ทำให้ไม่มีการดำเนินการอย่างแยกแยะ โครงการเหล่านี้ก็ยากที่จะประสบความสำเร็จหรือได้รับความร่วมมือในระยะยาว

ประการที่สอง รูปแบบและมาตรฐานของหมวกนิรภัย มีปัญหาหลายประการที่ขัดขวางการใช้ เช่น หมวกหนัก ร้อน อึดอัด เหม็นอับ ดังนั้น การใช้วิชาการในการออกแบบเชิงอุตสาหกรรม และ การใช้มาตรการตลาดเชิงสังคมเพื่อสร้างค่านิยมหรือไปหนุนค่านิยมบางอย่างที่เอื้อต่อการขับขี่รถอย่างปลอดภัยเป็นสิ่งที่จะต้องนำมาใช้

ประการที่สาม สังคมจำเป็นต้องตระหนักว่าการส่งเสริมให้มีการสวมหมวกนิรภัย เป็นคนละส่วนกับการลดอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพราะมองอีกด้านหนึ่งปัญหาสังคมที่เกิดจากนโยบายการพัฒนาาระบบการขนส่ง การจัด การจราจร และการพัฒนาสังคม อาจนับได้ว่าเป็น ปัญหาของการจัดระบบขนส่งสาธารณะและการ

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย	
	จัดการจราจรที่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการจัดพื้นที่หรือช่องทางการเดินทางที่ปลอดภัยและเพียงพอ
อัญชลินทร์ ดลยกาญจน์.(2546).การศึกษา รูปแบบการพัฒนาพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. กองสุขศึกษา. กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. กระทรวงสาธารณสุข	ศึกษากลุ่มเป้าหมายใน 3 จังหวัดคือ อ่างทอง ลำปาง และมหาสารคาม การศึกษาสถานการณ์ของการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และศึกษาปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการพัฒนาพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
อัญชลินทร์ ดลยกาญจน์ (2546). รายงานการวิจัยการสร้างพลังชุมชนเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์. กองสุขศึกษา (อ้างในยุทธนา วรณปิติกุล และ สุพิดา เรืองจิต (2550). บันทึกโศกนาฏภัยอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์. มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ สนับสนุนโดย สสส. หน้า 173)	ความเร็วที่ค่อนข้างปลอดภัยในขับขี่จักรยานยนต์ไม่ควรเกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงซึ่งเป็นความเร็วที่หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานพอจะรับได้
สุชาดา เกิดมงคลการ (2547) ประสิทธิภาพรูปแบบการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยของหน่วยงานภาครัฐในประเทศไทย . กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข	สำรวจผู้ใช้จักรยานยนต์ที่ผ่านเข้า-ออกกระทรวงสาธารณสุขทุกคน ช่วงเม.ย 2546-มี.ค.2547 พบว่า ก่อนดำเนินกิจกรรมผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 69.9 ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 3.2 เมื่อมีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 87.7 ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยเพิ่มเป็นร้อยละ 49.6 และในระยะท้ายของโครงการเริ่มมาตรการบังคับใช้ประกาศกระทรวงสาธารณสุขเรื่องการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ปรากฏว่า ผู้ขับขี่ร้อยละ 99.2-100 สวมหมวกนิรภัย ผู้โดยสารร้อยละ 97-99.3 สวมหมวกนิรภัย
สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 3 จังหวัดชลบุรี. (2547). ผลการสำรวจหมวกนิรภัยในช่วงเวลาปกติในพื้นที่สาธารณสุขเขต 3 จังหวัดชลบุรี	สำรวจผู้ขับขี่และผู้โดยสารจักรยานยนต์ใน 7 จังหวัด ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และสระแก้ว จำนวน 230,813 คน แยกเป็นผู้ขับขี่ 164,990 คน ผู้โดยสาร 65,813 คน พบว่า ผู้ขับขี่ร้อยละ 49.79 ผู้โดยสารร้อยละ 15.34 สวมหมวกนิรภัย โดยผู้ขับขี่จะสวมหมวกนิรภัยในวันศุกร์ เสาร์ อาทิตย์ ลดลงตามลำดับที่ร้อยละ 53.24 50.62 และ 45.14 ช่วงเวลาที่สำรวจตั้งแต่ เช้า กลางวัน และเย็น ในผู้ขับขี่ลดลงตามลำดับในอัตราร้อยละ 52.92 52.24 และ 45.17 ผู้โดยสารอัตราร้อยละ 17.36 17.22 และ 12.39 ตามลำดับ และในช่วงเทศกาลมีอัตราการสวมหมวกฯลดลงร้อยละ 2.4 บ่งชี้ว่า แม้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ มีการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งในช่วงปกติ หรือเทศกาล

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย	
	ประชาชนกลุ่มตัวอย่างยังขาดความตระหนักในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจร
ยอดพล ธนาบริบูรณ์. (2548). รายงาน แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและ ความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่ เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน.	การศึกษาใช้ข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากศพ. นาร์อง 28 โรงพยาบาล ระหว่างปี 2542-2546 ผู้ ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 301,375 ราย เสียชีวิต 22,735 ราย พบว่าผู้ขับขี่มีอัตราการสวมหมวก นิรภัยมากกว่าผู้ซ้อนท้ายเกือบ 3 เท่า (10.7% สำหรับผู้ขับขี่ และ 3.4% สำหรับผู้โดยสาร) ผู้ ขับขี่เพศหญิงสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 13.6 สูง กว่าเพศชายเล็กน้อยที่ร้อยละ 10.1 อัตราการ สวมหมวกนิรภัยในเวลากลางวันมีเพียงร้อยละ 14.2 และลดลงเหลือร้อยละ 7.8 ในเวลากลางคืน อัตราการใช้หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นตามอายุของผู้ใช้ และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลให้ผู้สวม หมวกนิรภัยลดลง (ลดลงจากร้อยละ 13.8 สำหรับผู้ไม่ดื่มเหลือเพียงร้อยละ 7.0 สำหรับผู้ ดื่ม) นอกจากนี้ ผู้ขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยมี อัตราการเสียชีวิตเป็น 2.7 เท่าของผู้สวมหมวกฯ จากจำนวนผู้เสียชีวิตขณะสวมหมวกนิรภัย เป็น ผู้บาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากถึงร้อยละ 72.8 ของ ผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด ซึ่งมีสาเหตุ จากขับรถด้วยความเร็วสูง หรือสวมหมวกที่ไม่ได้ มาตรฐาน
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. (2549). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษา การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้ รถจักรยานยนต์: กรณีการปฏิบัติตาม มาตรการการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ข 1ร. สำนักวิจัยความร่วมมือระหว่าง ประเทศ. กรมป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย	
ศิริวรรณ พิทยรังสฤษฏ์. (2549). การ วิเคราะห์ทางเลือกเชิงนโยบายการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจร. เอกสาร ประกอบการประชุมคณะทำงาน เตรียมการจัดสัมมนาระดับชาติ "ชุมชน ถนนปลอดภัยมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย อุบัติเหตุ" 1 มี.ค. 2549	มาตรการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บด้วยการ คาดเข็มขัดนิรภัยและสวมหมวกนิรภัย การ ตรวจจับทุกรูปแบบควรกระทำควบคู่กับการ ประชาสัมพันธ์อย่างกว้างขวาง การสวมหมวก นิรภัยในผู้ขับขี่จักรยานยนต์ลดความเสี่ยงต่อการ เสียชีวิตได้ถึง 3.87 เท่าของผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ความสำเร็จของการบังคับใช้กฎหมายต้องสร้าง ให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนตระหนักถึงความศักดิ์สิทธิ์ใน การยับยั้งพฤติกรรมเสี่ยง ซึ่งขึ้นกับการเฝ้าระวัง เป็นหลัก
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. (2551). การศึกษาการมีส่วนร่วมของ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการ	ศึกษาเชิงปริมาณผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ 12 จังหวัด พบว่ามีผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยในช่วง เทศกาลร้อยละ 71.1 ช่วงปกติร้อยละ 60.7

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย	
ป้องกันและแก้ไขปัญหาคับขี่เหตุทางถนนของประเทศไทย.กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัย คือ การมีด่านตรวจในช่วงปกติ และการเคยมีรายงานจุดเสี่ยงอันตรายบนถนนทั้งในช่วงเทศกาลและปกติ
สมประสงค์ สัตยมัลลี.(2551). Research on Motorcycle Rider's Behavioral Change Resulted from the Yellow Helmet Project to Celebrate King Rama IX's 80th Anniversary. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. สนับสนุนโดย Global Road Safety Partnership.	
วัฒนวงศ์ รัตนวราห และคณะ (2552). ศึกษาและพัฒนากลไกการติดตามประเมินผลการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม. มหาวิทยาลัยศรีปทุม. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสุขภาพแห่งชาติ	ศึกษาและพัฒนากลไกติดตามประเมินผลพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดน่าน (นครปฐม) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย รวมทั้งเพื่อขยายผลการศึกษาไปยังจังหวัดอื่นๆ
เลอศักดิ์ ศิริรูป.(2552). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด	การวิจัยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบลบ่อพลอย อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 359 คน พบว่า มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยสวมเป็นบางครั้ง มากที่สุด พบร้อยละ 59.33 อายุ อาชีพ และทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < .05$) ส่วนเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้เดือน การเคยได้รับอุบัติเหตุ และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P > .05$) จากผลการวิจัยจึงควรจัดทำแผนงานส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย และผู้ขับขี่ที่ประกอบอาชีพค้าขายรับจ้าง และอื่นๆ รวมทั้งควรส่งเสริมให้จัดกิจกรรมให้ความรู้ในรูปแบบต่างๆ และเพิ่มการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยเป็นการเพิ่มพูนความรู้ และปรับเปลี่ยนทัศนคติ ซึ่งจะทำให้มีพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยทุกครั้งเพิ่มมากขึ้น
ปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล .(2552). ผลสำรวจสิ่งพิมพ์เดอไรซ์. ศูนย์วิจัย	สำรวจกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์เขตกรุงเทพฯ อำเภอเมืองสระบุรี สุพรรณบุรี ชลบุรี

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

<p>อุบัติเหตุแห่งประเทศไทย.สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย</p>	<p>นครศรีธรรมราช สงขลา เชียงใหม่ พิษณุโลก นครศรีธรรมราช รวม 3,757 ราย แบ่งเป็นผู้ขับขี่ 2,429 ราย ผู้โดยสาร 1,328 ราย อายุ 18 ปีขึ้นไป พบว่า คนไทยร้อยละ 85 รู้กฎหมายว่าผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย แต่ในจำนวนนี้ร้อยละ 32 ระบุว่า แม้จะผิดแต่ตำรวจไม่จับกุม หรือจับกุมไม่ต่อเนื่อง เหตุผลอื่นๆ ได้แก่ ขับขี่ระยะใกล้ ไม่มีหมวกนิรภัย สวมแล้วอึดอัดไม่สบายตัว ดังนั้นจึงทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ร้อยละ 47 ไม่ให้ความสำคัญต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ซ้อนท้าย และขึ้นอยู่กับความรู้สึกที่อาจถูกจับกุมของผู้ขับขี่</p>
<p>มูลนิธิไทยโรดส์ (กพ. 2553) รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 โครงการพัฒนาหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>สำรวจการศึกษาวิจัยในต่างประเทศเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรม พบว่าการศึกษาในประเทศตะวันตกให้ความสำคัญกับความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย การดื่มแอลกอฮอล์และขับขี่ การขับรถที่เสี่ยงอันตราย การเดินถนนและข้ามถนน</p> <p>สำรวจด้วยแบบสอบถามพฤติกรรมเสี่ยง การรับรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ จักรยานยนต์และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ใน กทม. และ 72 จังหวัด กลุ่มตัวอย่างจังหวัดละ 1,600 คน (ยังไม่ได้ดำเนินการ)</p> <p>การเฝ้าสังเกตพฤติกรรมเสี่ยง (การใช้ความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย) ในพื้นที่ลักษณะต่างๆ ใน 30 จังหวัด โดยเลือกพื้นที่ทางหลวงขนาด 4 เลนจราจรหรือมากกว่าที่มีปริมาณการจราจรมากกว่า 4,000 คันต่อวัน โดยบันทึกความเร็วอิสระแบ่งตามประเภทยานยนต์และเลขทะเบียนจังหวัด (ยังไม่ได้ดำเนินการ)</p>
<p>Panichabhongse V, Watanakajorn T, Kasantikul V. Effect of Law promulgation for compulsory use of protective helmets on death following motorcycle accidents. J Med Assoc Thai 1995; 78:521-525</p>	<p>ศึกษาความปลอดภัยของการใส่หมวกนิรภัยสามารถช่วยป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะ แต่ไม่ได้ช่วยป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงที่คอ ปอด หรืออวัยวะภายในซึ่งอาจเป็นสาเหตุการเสียชีวิตหรือพิการ ดังนั้นเพื่อให้กม.ที่บังคับใช้มีประสิทธิภาพ ต้องคำนึงถึงคุณภาพมาตรฐานของหมวกนิรภัยและการสวมใส่ที่ถูกต้อง การรณรงค์ให้ความรู้กับ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารโดยเฉพาะเพศชายมีส่วนสำคัญที่จะลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์</p>
<p>Timo, L; and Mikko, L. (2001). Why teenagers owning a bicycle helmet do not use their helmets. Journal of Safety Research (32)3, pp 323-</p>	<p>ศึกษาสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยสำหรับจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในประเทศฟินแลนด์ พบว่าในการจัดทำโฆษณาเพื่อส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัย ควรต้องคำนึงถึงปัจจัยที่มีประสิทธิภาพ</p>

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

332.	<p>ที่สุดในการให้วัยรุ่นสวมใส่หมวกนิรภัย คือ ส่งเสริมให้เพื่อนๆ มีทัศนคติที่ดีต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย รวมทั้งใช้หมวกนิรภัย และให้ข้อมูลกับผู้ปกครองเกี่ยวกับประโยชน์และความปลอดภัยในการใช้หมวกนิรภัย</p>
Kasantikul Vira,Ouellet James V, Smith TA. Head and neck injuries in fatal motorcycle collisions as determined by detailed autopsy. Annu Proc Assoc Adv Automot Med 2002;46:125-137 และได้รับการตีพิมพ์อีกครั้งในวารสาร Traffic Injury Prevention 2003;4:1-8 โดยเพิ่มเติมวิธีการตรวจสอบการบาดเจ็บในภาคผนวก	<p>สำรวจคนขับขี่มอเตอร์ไซด์ 1,082 รายที่ได้รับบาดเจ็บ และมี 73 ราย ที่คนขับขี่มอเตอร์ไซด์เสียชีวิต ในจำนวนนี้พบว่า 28 ราย ใส่หมวกนิรภัยตั้งแต่เริ่มขี่ แต่มีเพียง 9 รายที่หมวกนิรภัยยังอยู่บนศีรษะหลังเกิดเหตุ คนขับขี่เสียชีวิตทั้งที่มีหมวกหรือไม่มีหมวกนิรภัยอยู่บนศีรษะหลังเกิดเหตุได้รับบาดเจ็บที่คอ เช่นมีเลือดไหลภายในจากหลอดเลือดแดงในลำคอ เลือดไหลรอบๆ เส้นประสาทและรอบกระดูกสันหลัง การค้นพบที่สำคัญบ่งชี้ว่า มีการบาดเจ็บรุนแรงภายในส่วนคอซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับเส้นประสาทสำคัญ และเกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บที่เนื้อเยื่อภายในลำคอ แม้จะไม่มีบาดแผลที่เห็นชัดเจนจากภายนอก</p>
Kasantikul Vira,Ouellet James V (2004). Motorcycle Helmet Effect on a Per-Crash Basis in the Thailand and the United States. International Conference of Institute fur Zweiraadsicherheit, Munich. (อ้างในยุทธนา วรณปีติกุล และ สุพิตา เรืองจิต(2550). บันทึกโหมหน้าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์. มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ สนับสนุนโดย สสส. หน้า 178-9)	<p>ศึกษาการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ทันทีหลังเกิดเหตุที่เป็นสาเหตุของการเสียชีวิต เปรียบเทียบการใช้และไม่ได้ใช้หมวกนิรภัย</p> <p>ในประเทศไทยพบว่าในกลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์ 1,082 คน มีผู้ที่ยังคงมีหมวกนิรภัยอยู่บนกระทั่งถึงตอนเกิดอุบัติเหตุ 420 คน หรือราวร้อยละ 39 ขณะที่ 133 คนหรือร้อยละ 12 สวมหมวกนิรภัย แต่หมวกหลุดออกระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และมี 528 ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย</p> <p>ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้สวมหมวกนิรภัยถึง 3 เท่า ในขณะที่ผู้สวมหมวกนิรภัยแต่หมวกหลุดมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้หมวกไม่หลุดถึง 6 เท่า นั่นคือมีผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเสียชีวิตร้อยละ 6.8 ของผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด เปรียบเทียบกับอัตราการตายของผู้ที่หมวกนิรภัยหลุดซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 12.8 ของผู้ที่หมวกนิรภัยหลุดทั้งหมด ในขณะที่ผู้ที่ยังคงมีหมวกระหว่างเกิดอุบัติเหตุมีเพียง 9 คนที่เสียชีวิต คิดเป็นอัตราร้อยละ 1.9 หรือ 1 ใน 54 คน</p> <p>การที่อัตราการบาดเจ็บของผู้สวมหมวกนิรภัยสูง เพราะในกลุ่มตัวอย่างที่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมดมีจำนวนผู้ที่หมวกนิรภัยหลุดขณะเกิดอุบัติเหตุถึง 2 ใน 3 ดังนั้นจึงมีผู้ขับขีน้อยมากที่ยังคงได้รับประโยชน์ในการป้องกันจากหมวกนิรภัยอย่างเต็มที่ และในกรณีเสียชีวิต มีแนวโน้มว่าคนขับขี่</p>

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

	<p>สวมหมวกนิรภัยที่เสียชีวิตได้รับบาดเจ็บทางกายที่รุนแรงกว่าคนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ต่างจากคนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยที่มักจะเสียชีวิตทั้งที่บาดเจ็บทางกายน้อยมากหรือไม่บาดเจ็บเลย</p> <p>ในกลุ่มผู้รอดชีวิตจำนวน 1,019 คน ผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยบาดเจ็บทางสมองมากกว่าผู้ที่ยังคงมีหมวกนิรภัยในระหว่างที่เกิดอุบัติเหตุเกือบ 6 เท่า (11.6% กับ 1.9%) ในขณะที่ร้อยละ 26 ของผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยหลุดรอดชีวิต มีอาการบาดเจ็บทางสมอง</p> <p>การศึกษาผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาลพบว่ากลุ่มผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีอัตราการบาดเจ็บสาหัสสูงกว่าและต้องพักรักษาตัวในโรงพยาบาลนานกว่า</p> <p>ผลการศึกษาชี้ชัดว่าหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บรุนแรงบริเวณศีรษะและช่วยรักษาชีวิต แต่หมวกนิรภัยหลุดยังเป็นปัญหาสำคัญในอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์ในประเทศไทย ในหลายกรณีเกิดจากไม่มีระบบล็อคหรือสายรัดสายรัดเสีย ใช้ไม่ได้ หรือคาดหลวมเกินไปไม่ได้รัด มีน้อยมากที่บริเวณระบบล็อคหมวกแตกหัก หรือตัวหมวกแตกออก ทำให้ศีรษะกระแทกโดยตรงกับพื้นถนนหรือวัตถุอื่น ที่สำคัญหมวกนิรภัยที่หลุดส่วนใหญ่เป็นแบบครึ่งใบ</p> <p>แม้ว่าหมวกนิรภัยไม่สามารถแก้ปัญหาการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทั้งหมดได้ เพราะยังมีการชนที่รุนแรงมากจนหมวกนิรภัยก็ป้องกันไม่ได้ แต่การศึกษาพบว่าการชนที่รุนแรงมีเพียง 2-3% เท่านั้น อีก 97% หมวกนิรภัยสามารถช่วยป้องกันการเสียชีวิตและอุบัติเหตุทางสมองที่รุนแรงได้ถึงสามในสี่</p>
<p>WHO, FIA foundation (2006). Helmets: a road safety manual for decision makers and practitioners</p>	<p>ในประเทศรายได้ต่ำถึงปานกลางมีการใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก ซึ่งทำให้อัตราการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบาดเจ็บที่ศีรษะ โดยหมวกนิรภัยมีส่วนช่วยลดความรุนแรงการบาดเจ็บของผู้ขับขี่และคนโดยสารลงได้ แต่พบว่าหลายประเทศยังมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำทั้งที่มีกฎหมายบังคับใช้ จึงต้องมีแผนงานเพิ่มอัตราการใช้หมวกนิรภัย คู่มือแสดงขั้นตอนการพัฒนาแผนปฏิบัติการ การให้ความรู้ทางกฎหมาย การผลิตหมวกที่ได้มาตรฐาน การส่งเสริมการตลาด การให้ความรู้กับเด็กและเยาวชน การประเมินผลแผนงาน รวมทั้งแสดงการปฏิบัติที่ดีที่เป็นตัวอย่างให้กับผู้เกี่ยวข้องนำไปประยุกต์ใช้</p>

ประเด็นเร่งด่วนที่ 1: ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

เป้าหมายของการบรรลุทศวรรษแห่งความปลอดภัย: ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย (รณรงค์ปีแห่งการสวมหมวกนิรภัย)

สถานการณ์และประเด็นปัญหา

ข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในช่วง พ.ศ. 2542 – 2550 พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (เฉลี่ยร้อยละ 40.9 ของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด) โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์จะมีอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงถึง ร้อยละ 80 เมื่อเทียบกับสถิติโดยรวมทั้งปี ดังนั้น ถ้าสามารถดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาในส่วนของรถจักรยานยนต์ได้ก็จะช่วยให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมายโดยรวมมากขึ้น

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ทำให้เกิดความสูญเสียรุนแรง ส่วนหนึ่งเกิดจากการที่ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัย โดยมีข้อมูลเชิงประจักษ์จากหลายแหล่งข้อมูล อาทิ

- การศึกษาสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง พ.ศ. 2541-2550 ของสำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึงร้อยละ 90 และมีอัตราการตายของผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกถึงร้อยละ 6.1 ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด ขณะที่ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างน้อย จึงมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากถึง 2.2 เท่าของผู้ที่สวมหมวกนิรภัย
- การสำรวจของกระทรวงสาธารณสุขในรายงานผลการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยง โรคไม่ติดต่อและการบาดเจ็บปี พ.ศ. 2550 ใน 38 จังหวัดทั่วประเทศพบว่าผู้ที่สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งหรือเกือบทุกครั้งเมื่อขี่รถจักรยานยนต์ ในช่วงอายุระหว่าง 15-74 ปี พบว่ามีอัตราการสวมใส่หมวกคิดเป็นร้อยละ 54.0 โดยในเขตเทศบาลมีการสวมหมวกคิดเป็นร้อยละ 59.6 และนอกเขตเทศบาลคิดเป็นร้อยละ 52.5 กรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 76.4 และจังหวัดที่มีอัตราการสวมใส่หมวกน้อยที่สุดคือจังหวัดอุบลราชธานี
- ระบบการเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลศูนย์ 21 แห่งทั่วประเทศ พบว่า ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะเสี่ยงต่อการเสียชีวิตถึงร้อยละ 92.8 และผู้ซ้อนท้ายจะเสี่ยงถึงร้อยละ 96.8 ขณะที่ร้อยละ 99 ของเด็กที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ ยังพบว่าค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ป่วยที่ไม่สวมหมวกนิรภัยอยู่ที่ 15,992 บาท หรือประมาณ 3 เท่า ของผู้ที่สวมหมวกนิรภัย
- ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะเป็น 1 ใน 70 ประเทศทั่วโลกที่มีบทบัญญัติทางกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารในทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 เป็นต้นมา อีกทั้งมีการกำหนดประเภทของหมวกนิรภัยและมาตรฐานของหมวกที่ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมก็ตาม แต่การบังคับใช้กฎหมายยังไม่ประสบ

ความสำเร็จ ผลจากการสำรวจอนามัยและสวัสดิการ สำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่าการสวมหมวกนิรภัยลดลงจากร้อยละ 29 ในปี 2539 เหลือเพียงร้อยละ 16 ในปี 2546 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 18.6 ในปี 2549 กว่าครึ่งของผู้ขับขี่และผู้โดยสารยังสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งเท่านั้น โดยผู้ที่สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 55.4 ในปี 2539 เป็นเพียงร้อยละ 59.7 ในปี 2549

- ข้อมูลทางการแพทย์ชี้ให้เห็นว่า ผู้ที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการขับขี่ยานยนต์ มีสาเหตุรุนแรงที่สุดคือได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะจนโลหิตคั่ง โอกาสที่จะรอดชีวิตหรือกลับมาเป็นปกติมีน้อยมาก ประกอบกับรถจักรยานยนต์มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าและมีแนวโน้มการบาดเจ็บจากการชนมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่น หมวกนิรภัยจึงเป็นเครื่องป้องกันอันตรายที่จำเป็นสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดการตายหรือการบาดเจ็บศีรษะรุนแรงลงได้ถึงร้อยละ 30 และลดโอกาสบาดเจ็บรุนแรงในศีรษะได้ถึง 4 เท่า

ดังนั้น การส่งเสริมให้มีการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายจึงไม่ใช่เพียงเพื่อให้รอดพ้นจากการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ โดยเฉพาะกับผู้โดยสารที่เป็นเด็กซึ่งมีสัดส่วนการเสียชีวิตสูงที่สุด ทั้งนี้ ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยจะต้องมุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย การแสวงหารูปแบบการให้ความรู้/สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัย เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างปลอดภัย โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น รวมทั้งกำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัยและผลิตให้มีขนาดเหมาะสมกับอายุผู้สวมใส่

กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1. การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยส่วนกลาง ทำหน้าที่ให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัยแก่ประชาชน กำหนดกฎหมายและบังคับใช้ กฎหมายที่มีอยู่ ควรปรับปรุงให้ชัดเจนและทันสมัย และเพิ่มอำนาจให้หน่วยงานที่ควบคุมการใช้กฎหมาย ให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และ**สวนทองถิ่น** ทำหน้าที่วิจัยเชิงวัฒนธรรม ติดตามประเมินผล บริหารจัดการระบบการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้บาดเจ็บ สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย มีมาตรการสร้างแรงจูงใจ ให้ความรู้แก่เยาวชนในการใช้หมวกนิรภัยอย่างปลอดภัย บริหารและประสานงานโครงการ

2. การมุ่งเป้าหมายไปที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กระทำผิดซ้ำซาก (Recidivist Driver) โดยกำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายและการประชาสัมพันธ์อย่างเข้มข้นกับปัจจัยเสี่ยงอันเกิดมาจากรถจักรยานยนต์ เช่น การใส่หมวกนิรภัย ฯลฯ รวมทั้งเพิ่มบทลงโทษและจัดการรณรงค์สร้างจิตสำนึกโดยเน้นเป้าหมายไปที่กลุ่มทำผิดซ้ำซากอย่างต่อเนื่อง

ข้อวิเคราะห์ช่องว่างความรู้ประเด็นเร่งด่วนที่ 1 : ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

สรุปความเห็นเบื้องต้นความรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ประกอบด้วย การวิเคราะห์สถานการณ์การสวมหมวกนิรภัย และแนวทาง/แผนงาน/โครงการ ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ เป็นการเสนอความรู้ที่จำเป็น (Demand) 5 ประเด็น เปรียบเทียบความรู้จากงานศึกษาที่มีอยู่ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (Supply) โดยบางประเด็นมีความรู้เพียงพอในการปฏิบัติงานโดยไม่จำเป็นต้องศึกษาวิจัยเพิ่มเติม ในขณะที่บางประเด็นต้องศึกษาเพิ่มเติม (Knowledge Gap) ดังนี้

1) สถานการณ์และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย การศึกษาจำนวนมากครอบคลุมสถานการณ์พื้นที่ในส่วนกลาง จังหวัด ท้องถิ่น พฤติกรรมการสวมหมวกฯของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาล รวมทั้งประเด็นการใช้หมวก/ไม่ใช้หมวกในการขับขี่ในถนนชุมชน และในถนน 4 เลน ทั้งในช่วงปกติและเทศกาล และช่วงเวลาที่แตกต่างกันในแต่ละวัน ทำให้ทราบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสาร เปรียบเทียบกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศอื่นๆ ความรู้ในภาพรวมมีเพียงพอในการปฏิบัติงาน แต่ยังคงมีความจำเป็นต้องมีการศึกษาภายหลังการนำความรู้ที่มีอยู่ไปขับเคลื่อนงาน สำหรับประเมินประสิทธิผลมาตรการ กระบวนการ หรือแผนรณรงค์ หรือการถอดบทเรียนเงื่อนไขปัจจัยความสำเร็จสำคัญในลักษณะ research-action-research อย่างเป็นระยะหรืออย่างต่อเนื่อง เพื่อนำความรู้มาสังเคราะห์ แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ในสภาพแวดล้อม เงื่อนไข และช่วงเวลาที่แตกต่างกัน

2) การพัฒนามาตรฐานหมวกนิรภัย ความรู้เรื่องมาตรฐานหมวกนิรภัยมีมากพอสมควร จนมีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ผู้ผลิตต้องได้รับใบอนุญาตจากสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม (สมอ.) และมีความรู้เกี่ยวกับทัศนคติของผู้ใช้หมวกนิรภัยทั่วไป หมวกนิรภัยสำหรับเด็กเล็ก สำหรับตำรวจจราจร ฯลฯ ถ้าจะให้คนไทยทุกรายได้ใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างแพร่หลาย ควรศึกษาแนวทางการสนับสนุนการผลิตแก่ผู้ประกอบการ ทั้งด้าน engineering support และด้านการตลาด เพื่อลดจุดอ่อนของหมวกนิรภัยให้ใช้ในสภาพอากาศร้อนและเวลากลางคืนได้ดี มีขนาดที่เหมาะสมกับกลุ่มคนทุกราย และมีราคาที่มีรายได้น้อยซื้อหาได้ การศึกษาคุณภาพความปลอดภัยของหมวกนิรภัย 3 แบบที่กำหนดในกฎหมายว่าหมวกประเภทไหนมีมาตรฐานความปลอดภัยแท้จริง

3) การรณรงค์ สร้างพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มเป้าหมาย มุ่งงานศึกษาเกี่ยวกับปรากฏการณ์ที่การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ มักได้ผลกับคนบางกลุ่ม ทั้งในช่วงปกติหรือเทศกาล ซึ่งเกี่ยวข้องกับเงื่อนไขทางสังคม วัฒนธรรมของผู้ใช้หมวกนิรภัยแต่ละกลุ่มอาชีพ และวัย เป็นบริบทที่สัมพันธ์กับทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ในระยะยาวยังมีความจำเป็นต้องศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับเบื้องหลังค่านิยม ทัศนคติที่เกิดเฉพาะกลุ่ม เช่น กลุ่มวัยรุ่นที่เป็นกลุ่มเสี่ยงสำคัญ เพื่อการรณรงค์ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และควรรศึกษารูปแบบการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ที่ให้เข้าถึงทัศนคติและบริบทเงื่อนไขทางสังคมของแต่ละกลุ่มเป้าหมาย

4) การพัฒนามาตรการทางกฎหมายและการบังคับใช้ ไทยเป็น 1 ใน 70 ประเทศที่มี บทบัญญัติทางกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยที่สมบูรณ์ครอบคลุม บังคับใช้ทั้งผู้ขับขี่และคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ มีความรู้บางส่วนเกี่ยวกับประสิทธิผลการ บังคับใช้กฎหมายในหน่วยงานภาครัฐ และทัศนคติเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายระดับประชาชน ทั่วไป กล่าวได้ว่าไม่มีช่องว่างความรู้ เกี่ยวกับบทบัญญัติทางกฎหมาย และการรับรู้กฎหมายและการ ปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชนในภาพรวม แต่ควรศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับการใช้มาตรการการ ประกันอุบัติเหตุเสริมการบังคับใช้กฎหมาย ควบคู่ไปกับการลดช่องว่างในการพัฒนามาตรการทาง กฎหมายที่เหมาะสมกับการบังคับใช้ เช่น การให้หมวกนิรภัยเป็นส่วนควบของรถจักรยานยนต์ ให้ ท้องถิ่นเป็นผู้มีอำนาจในการจัดการตามกฎหมายร่วมกับตำรวจ และบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวด ต่อเนื่องทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร โดยอาจเปลี่ยนจากวิธีตั้งด่านมาเป็นวิธีการสุ่มเวลาตรวจและสถานที่ จับแทน

5) การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับข้อดีข้อเสียของหมวกนิรภัย หลักฐานทาง การแพทย์เป็นเครื่องบ่งชี้ถึงโอกาสของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัย หรือสวม หมวกไม่ได้มาตรฐาน หรือสวมอย่างไม่ถูกต้องทำให้หมวกหลุดขณะเกิดอุบัติเหตุ ความรู้ที่มีแสดง ความสัมพันธ์ของการสวมหมวกนิรภัยและความรุนแรงของอุบัติเหตุ การสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลด การบาดเจ็บรุนแรงบริเวณศีรษะและช่วยรักษาชีวิตได้ในกรณีอุบัติเหตุไม่รุนแรงมาก การประเมิน ความรู้เบื้องต้น พบว่าไม่ต้องการความรู้เพิ่มเติม แต่ควรนำความรู้ที่มีมาบูรณาการกับการรณรงค์ให้ ความรู้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารร่วมกับปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็ว การดื่มสุราแล้วขับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวัยรุ่นเพศชายที่เป็นกลุ่มเสี่ยงสำคัญ

(รายละเอียดปรากฏตามตาราง)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>สถานการณ์และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย</p>	<p>มีการศึกษาจำนวนมากครอบคลุมสถานการณ์พื้นที่ในส่วนกลาง จังหวัด ท้องถิ่น พฤติกรรมการสวมหมวกฯ ของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาล รวมทั้งประเด็นการใช้หมวก/ไม่ใช้หมวกในการขับขี่ในถนนชุมชน และในถนน 4 เลน ทั้งในช่วงปกติและเทศกาล และช่วงเวลาที่แตกต่างกันในแต่ละวัน</p> <p>คนทั่วไปผู้ขับขี่ร้อยละ 49.79 ผู้โดยสารร้อยละ 15.34 สวมหมวกนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งยังมีสัดส่วนสูงร้อยละ 60 ช่วงวันศุกร์ เสาร์ อาทิตย์ และช่วงเย็นในช่วงปกติ และช่วงเทศกาลการสวมหมวกนิรภัยลดลง ทั้งในเขตเมือง และชุมชน</p> <p>สำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุ พบว่าผู้ขับขี่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ซ้อนท้ายเกือบ 3 เท่า ผู้ขับขี่เพศหญิงสวมหมวกนิรภัย สูงกว่าเพศชายเล็กน้อย อัตราการสวมหมวกนิรภัยในเวลากลางวันมีเพียงร้อยละ 14.2 และลดลงเหลือร้อยละ 7.8 ในเวลากลางคืน อัตราการใช้หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นตามอายุของผู้ใช้ และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลให้ผู้สวมหมวกนิรภัยลดลง เกือบเท่าตัว นอกจากนี้ ผู้ขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยมีอัตราการเสียชีวิตเป็น 2.7 เท่าของผู้สวมหมวกฯ</p> <p>ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยในช่วงเทศกาลร้อยละ 71.1 ช่วงปกติร้อยละ 60.7 ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยคือ การมีด่านตรวจในช่วงปกติ และการเคยมีรายงานจุดเสี่ยงอันตรายบนถนนทั้งในช่วงเทศกาล และปกติ</p>	<p>การศึกษาอย่างเป็นระยะหรืออย่างต่อเนื่องภายหลังการนำความรู้ที่มีอยู่ไปขับเคลื่อนงาน สำหรับประเมินประสิทธิผลมาตรการ กระบวนการ หรือแผนรณรงค์ หรือการถอดบทเรียนเงื่อนไขปัจจัยความสำเร็จสำคัญ ในลักษณะ research-action-research เพื่อนำความรู้มาสังเคราะห์แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ในสภาพแวดล้อม เงื่อนไข และช่วงเวลาที่แตกต่างกัน</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ในประเทศรายได้ต่ำถึงปานกลางมีการใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก ซึ่งทำให้อัตราการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบาดเจ็บที่ศีรษะ โดยหมวกนิรภัยมีส่วนช่วยลดความรุนแรงการบาดเจ็บของผู้ขับขี่และคนโดยสารลงได้ แต่พบว่าหลายประเทศยังมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำทั้งที่มีกฎหมายบังคับใช้</p> <p>ความรู้ข้างต้นทำให้ทราบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสาร เปรียบเทียบกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศอื่นๆ ความรู้ในภาพรวมมีเพียงพอในการปฏิบัติงาน</p>	
<p>การพัฒนามาตรฐานหมวกนิรภัย โดยออกแบบให้สอดคล้องกับสภาพอากาศ และสามารถสวมใส่ในเวลาากลางคืนได้ (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ)</p>	<p>มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเลขที่ 369-2539 โดยใช้หลักเกณฑ์พิจารณาถึงระดับความสามารถของเทคโนโลยีการผลิต มาตรฐานระดับประเทศของประเทศต่างๆ มาตรฐานระดับระหว่างประเทศ เช่น ISO ที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลผลการทดสอบผลิตภัณฑ์จากแหล่งต่างๆ ซึ่งหมวกนิรภัยที่เข้าข่ายตามมาตรฐานดังกล่าวและได้รับใบอนุญาตจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ต้องแสดงรายละเอียดที่ตัวหมวก ทั้งนี้ มาตรฐานหมวกดังกล่าวมีการนำการออกแบบไปประยุกต์ให้มีขนาดเล็กลงสำหรับเด็กที่มีขนาดศีรษะ 500-530 ซม.(อายุต่ำกว่า 6 ปี-12 ปี) แต่ยังมีปัญหาสายรัดคางไม่กระชับพอ</p> <p>ในขณะที่ ความรู้เกี่ยวกับทัศนคติของผู้ขับขี่ต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย สรุปว่า หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน มอก. และมีลักษณะเต็มใบ และแบบปิดเต็มหน้า สวมแล้วอึดอัดไม่สบาย หนักหัว เหม็นอับ มองเห็นไม่ชัด ทำให้ได้</p>	<p>ศึกษาและทดสอบคุณภาพหมวกนิรภัยตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความใน พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ทั้ง 3 ประเภท (แบบปิดเต็มหน้า แบบเต็มใบ และแบบครึ่งใบ) ว่าประเภทใด ลดการตายและการบาดเจ็บลงได้แตกต่างกันอย่างไร</p> <p>ศึกษาแนวทางสนับสนุนการผลิต (engineering support) ร่วมกับผู้ผลิตในการค้นคว้า วิจัย และทดสอบคุณภาพหมวกฯ ที่มีหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ชัดเจนว่า สามารถลดการตายและการบาดเจ็บลงได้ในผู้สวมใส่ทุกวัย ปรับเทคโนโลยีให้ใช้วัสดุเบา โปร่งแต่แข็งแรงตามมาตรฐาน มีสายรัดคางที่แข็งแรงกระชับ ลดจุดอ่อนเรื่องน้ำหนักและใช้ในสภาพอากาศร้อนได้ดี รวมทั้ง</p> <p>ศึกษาแนวทางส่งเสริมผู้มีรายได้น้อยสามารถซื้อหาหมวกนิรภัยมาตรฐานได้ เช่น มาตรการทางภาษีสำหรับ</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ยินเสียงไม่ชัดเจน และหมวกนิรภัยเป็นภาระไม่มีที่เก็บเสียงต่อการสูญหาย</p>	<p>ผู้ผลิต หรือเงินอุดหนุนสำหรับผู้ ใช้ เป็นต้น</p>
<p>การรณรงค์สร้างพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มเป้าหมาย (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ)</p>	<p>ความรู้ด้านรณรงค์/พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของคนทุกกลุ่มวัยและอาชีพมีเพียงพอทั้งในระดับชาติและท้องถิ่น</p> <p>การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ได้ผลกับคนบางกลุ่ม อาทิ ในสถานที่ราชการ เช่น กระทรวงสาธารณสุข กทม. เมื่อรณรงค์กิจกรรม มีผู้ขับขี่สวมหมวกเพิ่มจาก ร้อยละ 69 เป็นร้อยละ 87 ยังมีประกาศบังคับใช้ ยังได้ผลเกือบร้อยละ 100 ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร แต่ยังไม่เห็นผลในระยะยาวเมื่อไม่มีกิจกรรมต่อเนื่อง สำหรับหน่วยงานทหาร การรณรงค์ควบคู่กับการบังคับใช้มีผลสำเร็จ ร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่อง</p> <p>แต่ถ้าเป็นประชาชนทั่วไป แม้มีประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ ในช่วงเทศกาลยังมีอัตราการสวมหมวกฯ ลดลง ร้อยละ 2.4 บ่งชี้ว่า แม้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ มีการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งในช่วงปกติหรือเทศกาล ประชาชนยังขาดความตระหนักในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจร</p> <p>ส่วนความรู้ด้านทัศนคติ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของแต่ละกลุ่มคน ได้แก่ กลุ่มวัยรุ่น กลุ่มคนทำงาน กลุ่มพนักงานโรงงาน กลุ่มมอเตอร์ไซด์รับจ้าง มีความสัมพันธ์กับเงื่อนไขทางสังคม เช่น วัยรุ่นไม่นิยมใส่หมวกนิรภัย เพราะทำให้เขย ไม่เท ไม่สะดวกในการโทรศัพท์ หรือขับขี่เที่ยวด้วยกัน กลุ่มเกษตรกร ไม่ใส่เวลากลับจากไร่นา เนื่องจากตัวเปียก เปื้อน หมวก</p>	<p>ในระยะยาวมีความจำเป็นต้องศึกษาสาเหตุเชิงลึก เบื้องหลังค่านิยม ทัศนคติที่เกิดเฉพาะกลุ่ม เช่น กลุ่มวัยรุ่นที่เป็นกลุ่มเสี่ยงสำคัญในประเด็น หมวกนิรภัย ความเร็ว และเมาแล้วขับเพื่อการรณรงค์ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม</p> <p>ศึกษารูปแบบในการให้ความรู้ การรณรงค์ การสร้างจิตสำนึกและความตระหนักโดยนำค่านิยมและบริบทเงื่อนไขทางสังคมของแต่ละกลุ่มเป้าหมายมาเป็นจุดเน้น เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - เสนอทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยไปได้ทุกที่ ที่เหมาะสมกับคนทุกกลุ่มอาชีพโดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นที่เป็นกลุ่มเสี่ยงสำคัญ และมีค่านิยมหลีกเลี่ยงการบังคับใช้กม.เช่น ต้องปรับ/สร้างทัศนคติในหมู่เพื่อนๆที่มักยกย่องผู้ที่ไม่ใส่หมวกนิรภัยว่าเท่ การหลีกเลี่ยงกม.เป็นฮีโร่ ฯลฯ - แสดงประโยชน์ของการสวมใส่หมวกนิรภัยมาตรฐานหมวกนิรภัย และการสวมใส่ที่ถูกต้อง เช่นการใช้สายรัดคางให้รัดกุมตามที่กฎหมายกำหนด

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>นิรภัยเป็นส่วนเกิน และคิดว่าเดินทางอยู่ในชุมชนใกล้ๆ จึงไม่สวม ส่วนกลุ่มพนักงานโรงงานสวมมากกว่าแต่มีปัญหาเมาแล้วขับหลังเลิกงาน กลุ่มมอเตอร์ไซด์รับจ้างจะเป็นกลุ่มที่สวมในอัตราสูงที่สุดตามข้อกำหนดของวิน</p> <p>ผลการศึกษาสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยสำหรับจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในประเทศฟินแลนด์ พบว่า ในการจัดทำโฆษณาเพื่อส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัย ควรต้องคำนึงถึงปัจจัยที่มีประสิทธิภาพที่สุดในการให้วัยรุ่นสวมใส่หมวกนิรภัย คือ ส่งเสริมให้เพื่อนๆ มีทัศนคติที่ดีต่อการสวมใส่หมวกนิรภัย รวมทั้งใช้หมวกนิรภัย และให้ข้อมูลกับผู้ปกครองเกี่ยวกับประโยชน์และความปลอดภัยในการใช้หมวกนิรภัย</p>	
<p>การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจนและทันสมัย (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ)</p>	<p>ไทยเป็น 1 ใน 70 ประเทศที่มีบทบัญญัติทางกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยที่สมบูรณ์ครอบคลุม บังคับใช้ทั้งผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ และมีความรู้บางส่วนจากการศึกษาเกี่ยวกับประสิทธิผลการบังคับใช้กฎหมายในหน่วยงานภาครัฐ และทัศนคติเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายระดับประชาชนทั่วไป</p> <p>ประชาชนร้อยละ 85 รู้กฎหมายว่าผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย แต่ครึ่งหนึ่งไม่ให้ความสำคัญ เพราะโอกาสจะถูกตำรวจจับน้อย ตำรวจมักไม่จับ จะสวมหมวกก็ต่อเมื่อรู้ว่ามีโอกาสจะถูกจับ เช่น ถนนบางสาย บางช่วงเวลา ทั้งนี้ การมีด่านตรวจในช่วงปกติไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมแบบยั่งยืน อัตราการไม่สวม</p>	<p>ศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับการใช้มาตรการการประกันอุบัติเหตุเสริมการบังคับใช้กฎหมาย อาทิ บริษัทประกันฯ จะรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนเดียวถ้าผู้เอาประกันไม่สวมหมวกนิรภัย ควบคู่การลดช่องว่างการพัฒนามาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมกับการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่</p> <p>1) ควรเร่งพัฒนามาตรการทางกฎหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้หมวกนิรภัยเป็นส่วนควบของรถจักรยานยนต์ (ถ้าใช้รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยถือว่าผิดกฎหมาย) - ให้ท้องถิ่นเป็นผู้มีอำนาจในการจัดการตาม

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>หมวกนิรภัยช่วงเทศกาลยิ่งสูงกว่าช่วงปกติ</p> <p>ความรู้ในการสวมหมวกนิรภัย เช่น คนที่ไม่สวมหมวกฯ เสียชีวิตเป็น 3 เท่าของผู้สวมหมวกฯ การใช้หมวกตามมาตรฐาน มอก. ฯลฯ ไม่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มอายุน้อย และอาชีพค้าขาย/รับจ้าง</p>	<p>กฎหมายร่วมกับตำรวจ</p> <p>2) ควรเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย ที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มงวดต่อเนื่อง ทั้งผู้ขับขี่และกลุ่มผู้ซ้อนท้ายที่มีโอกาสได้รับบาดเจ็บหากเกิดอุบัติเหตุไม่น้อยไปกว่าผู้ขับขี่ กลุ่มที่กระทำความผิดซ้ำซาก โดยอาจเปลี่ยนจากวิธีตั้งด่านมาเป็นวิธีการสุ่มเวลาและสถานที่จับแบบซ้ำซากยากจะคาดเดาแทน</p>
<p>การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับข้อดีข้อเสียของหมวกนิรภัย (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ)</p>	<p>ความรู้ด้านความปลอดภัยของการใส่หมวกนิรภัยแสดงว่า สามารถช่วยป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้มาก แต่ไม่ได้ช่วยป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงที่คอ ปอด หรืออวัยวะภายในซึ่งอาจเป็นสาเหตุการเสียชีวิตหรือพิการหากเกิดอุบัติเหตุลักษณะรุนแรง แต่โดยทั่วไปร้อยละ 97 มักเป็นอุบัติเหตุไม่รุนแรง</p> <p>คนขับมอเตอร์ไซด์ที่เสียชีวิต ที่พบว่า ใส่หมวกนิรภัยตั้งแต่เริ่มขับขี่ และยังมีหมวกนิรภัยยังอยู่บนศีรษะหลังเกิดเหตุ เป็นการบาดเจ็บรุนแรงที่คอ บาดเจ็บภายในต่อเนื้อเยื่อและหลอดเลือดซึ่งเป็นสาเหตุโดยตรงของการเสียชีวิต</p> <p>ส่วนการศึกษาการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซด์ทันทีหลังเกิดเหตุที่เป็นสาเหตุของการตายเปรียบเทียบการใช้และไม่ได้ใช้หมวกนิรภัย ประมาณร้อยละ 20-25 ของผู้ขับขี่ต้องบาดเจ็บอยู่ในรพ. ประมาณร้อยละ 6 เสียชีวิต โดยทั่วไป คนขับที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะเสียชีวิตเป็น 2-3 เท่าของคนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้รอดตายที่ไม่สวมหมวกที่ได้รับบาดเจ็บที่สมองจะมีประมาณ 3-4 เท่าของผู้สวมหมวก อัตราดังกล่าวไม่</p>	<p>ไม่มีช่องว่างความรู้เกี่ยวกับประโยชน์และเงื่อนไขของหมวกนิรภัยต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต แต่ควรนำความรู้ที่มีมาบูรณาการกับการรณรงค์ให้ความรู้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารร่วมกับปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็ว การดื่มสุราแล้วขับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวัยรุ่นเพศชายที่เป็นกลุ่มเสี่ยงสำคัญ</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>เปลี่ยนแปลงเมื่อมาแล้วขับด้วย สำหรับอุบัติเหตุชั้นรุนแรงผู้ขับขี่ที่ได้รับบาดเจ็บต่ำกว่าคอเสียชีวิตทั้งหมดไม่ว่าจะสวมหมวกนิรภัยหรือไม่</p> <p>จากจำนวนผู้เสียชีวิตขณะสวมหมวกนิรภัย เป็นผู้บาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากถึงร้อยละ 72.8 ของผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด ซึ่งมีสาเหตุจากขับรถด้วยความเร็วสูง หรือสวมหมวกที่ไม่ได้มาตรฐาน</p> <p>ความรู้ที่มีแสดงความสัมพันธ์ของการสวมหมวกนิรภัยและความรุนแรงของอุบัติเหตุ หากอุบัติเหตุรุนแรงทำให้เกิดการบาดเจ็บที่ต่ำกว่าคอ มักเสียชีวิตหรือพิการ แต่การสวมหมวกนิรภัยจะช่วยให้มากในกรณีอุบัติเหตุไม่รุนแรงมากและการกระแทกไม่ทำให้ได้รับบาดเจ็บที่คอ หรืออวัยวะภายใน</p>	

ประเด็นเร่งด่วนที่ 2: ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์แล้วขับขียานพาหนะ

ผลการทบทวนองค์ความรู้สำคัญในระยะเวลาสิบปีที่ผ่านมา:

2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขียานพาหนะ	
<p>เกียรติก้องไกร บุญนา.(2541). ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจกับการบาดเจ็บในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช. มหาวิทยาลัยมหิดล.</p>	<p>การสุ่มตรวจผู้ขับขี่พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจระหว่าง 1-30 mg.% มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บไม่แตกต่างกับผู้ขับขี่ที่ตรวจไม่พบแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจ แต่ถ้าแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจสูงตั้งแต่ 30 mg.% ขึ้นไป กลับเสี่ยงเป็น 6.6 เท่า จึงควรพัฒนาข้อเสนอให้แก่ไขกฎหมายเกี่ยวกับระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่กำหนดไว้ที่ 50 mg.% ลดเหลือ 30 mg.% และเพิ่มการรณรงค์ให้หลีกเลี่ยงการขับขี่รถหลังการดื่มสุราอย่างต่อเนื่อง</p>
<p>พนัส โสภณพงษ์ และคณะ (2543) การศึกษาปัจจัยทางพฤติกรรมสุขภาพที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ จังหวัดชัยภูมิ. โรงพยาบาลชัยภูมิ</p>	<p>ผลการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้บาดเจ็บ 720 คนภายในระยะเวลา 1 ปี พบว่าการใช้ความเร็ว การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การใช้ยาและยาเสพติด และเพศ มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเป็นลำดับสูงที่สุดตามลำดับ</p>
<p>อมรรัตน์ กิวัฒนา และคณะ (2543) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ป่วยอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โรงพยาบาลเขียงกลาง จังหวัดน่าน. โรงพยาบาลเขียงกลาง</p>	<p>การสุ่มกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถยนต์จำนวน 217 ราย พบว่าร้อยละ 77.4 ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 76.5 ไม่ได้ทำ พรบ.ผู้ประสภภัยจากรถ ร้อยละ 58.5 ไม่ดื่มสุรา และ ร้อยละ 41.5 ดื่มสุรา</p> <p>กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 100 ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยเลย ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถจักรยานยนต์ไม่ใช้หมวกนิรภัยร้อยละ 96</p>
<p>กมลทิพย์ วิจิตรสุนทรกุล (2544) พฤติกรรมการขับรถยนต์มินิแม:แบบแผนการดื่ม. สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์</p>	<p>กลุ่มตัวอย่าง 1,023 รายประกอบด้วยผู้ขับรถทุกประเภทในกรุงเทพฯ และผู้ขับรถที่ถูกเรียกตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ณ จุดตรวจ พบว่าร้อยละ 38.5 ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับรถ และร้อยละ 27.1 ขับรถขณะมินิแม ซึ่งส่วนใหญ่ดื่มจากงานเลี้ยงสังสรรค์ รองลงมา คือ ดื่มจากสถานบันเทิง และร้านอาหารที่ขายเหล้า</p>
<p>กาญจนา ปานราช และ กมลทิพย์ วิจิตรสุนทรกุล (2544) การศึกษาบทบาทและปัจจัยที่เกี่ยวข้องในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ยานยนต์.</p>	<p>การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง คือเจ้าหน้าที่ตำรวจจำนวน 159 คนจากสถานีตำรวจ 59 แห่งในกรุงเทพฯ ผลการศึกษาพบว่าตำรวจส่วนใหญ่มีทัศนคติว่า ถ้าตรวจจับผู้ขับขี่ขณะมินิแมอย่าง</p>

2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ

<p>สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์</p>	<p>ต่อเนื่องจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุจราจรได้ แต่มีกลุ่มตัวอย่างเกือบครึ่งหนึ่งไม่ทราบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สถานีตำรวจส่วนใหญ่ไม่มีเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ รวมทั้งไม่มีการตั้งด่านตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่โดยเฉพาะ และกลุ่มตัวอย่างกว่าครึ่งไม่ได้ดำเนินคดีผู้ขับขี่ที่เมาสุราเนื่องจากเห็นว่ามีความยุ่งยากและอุปสรรคในการดำเนินคดี</p>
<p>จิราพร สายศร.(2544).การศึกษาการเจ็บป่วยและการตายจากอุบัติเหตุจราจรจังหวัดเชียงราย โดยการตรวจสอบการเสพยาเสพติดในคนขับรถสาธารณะ. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย ศูนย์กลางสารสนเทศงานวิจัยสุขภาพ</p>	<p>เก็บข้อมูลระหว่างเดือน ก.พ.42 - เม.ย.43 จากผู้ขับขี่รถผ่านจุดตรวจในเวลาที่กำหนด ช่วงสงกรานต์และปีใหม่ ร่วมกับการรณรงค์ไม่ให้ผู้ขับขี่เสพยาเกินกำหนดและไม่เสพยาบ้า พบว่า การเสพยาบ้าลดลงเป็นร้อยละ 13.71 ผู้เสพยาบ้ามีร้อยละ 29.25 มีผู้เสพยาเกินกำหนดร้อยละ14.14 อัตราการตายจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นจากปี 2541 ร้อยละ 25 และ 6.8 ตามลำดับ แสดงว่าการรณรงค์เพื่อลดการเสพยาบ้ายังไม่ได้ผลดีตามที่ควรจะเป็น และความรุนแรงของอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น</p>
<p>ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และอดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2545). รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการจากเมาไม่ขับสู่การปกป้องอุบัติเหตุจราจรที่ยั่งยืน. กรุงเทพมหานคร.</p>	
<p>วรศักดิ์ อินทร์ชัย.(2546).แอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในเขตจังหวัดนครราชสีมา และ จังหวัด ใกล้เคียง . ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ นครราชสีมา. ศูนย์กลางสารสนเทศงานวิจัยสุขภาพ.</p>	<p>ศึกษาจากตัวอย่างเลือดของผู้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในจังหวัดเป้าหมาย ที่ส่งตรวจที่ ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์นครราชสีมาช่วง ต.ค. 2544 – ก.ย. 2545 จำนวน 550ราย อายุเฉลี่ย 32.6 ปี พบว่า ไม่พบแอลกอฮอล์ในเลือดย้อยละ 12.7 ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 50 mg% ร้อยละ 5.8 ช่วงระดับแอลกอฮอล์พบมากที่สุดระหว่าง 101 ถึง 200 mg% ซึ่งระดับดังกล่าวเป็นสาเหตุทำให้ความสามารถในการขับชี่ลดลง อาจเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ</p>
<p>วีระ กสานติกุล และคณะ.(2545).อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและมาตรการแก้ไข.</p>	<p>ศึกษาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ณ จุดเกิดเหตุ 1,082 ราย พบว่า 2 ใน 3 ของอุบัติเหตุในกทม. และ ร้อยละ 46 ในต่างจังหวัดเกิดขึ้นในเวลาากลางคืน ร้อยละ 90 เกิดบนทางตรง โดยร้อยละ 50 เกิดบริเวณทางแยก สำหรับปัจจัยด้านคนขับชี่ พบว่าร้อยละ 40 ของผู้ขับชี่ในกทม.ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ส่วนต่างจังหวัดพบร้อยละ 30 และมักแหกโค้งแบบไม่มีคูกรณี และจำนวนอุบัติเหตุกว่า 2ใน3ในต่างจังหวัด และ 3ใน4 ในกทม.ของผู้ขับชี่ที่ดื่มสุราเป็นอุบัติเหตุที่รุนแรงจนเสียชีวิต</p>

2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ

<p>ยอดพล ธนาบริบูรณ์.(2548).รายงานแนวโน้มนอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน.</p>	<p>การศึกษาใช้ข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากรพ.นำร่อง 28 โรงพยาบาล ระหว่างปี 2542-2546 ผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 301,375 ราย เสียชีวิต 22,735 ราย พบว่าอุบัติเหตุที่เป็นผลมาจากการที่ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์เกิดขึ้นสูงสุดในช่วงเวลา 00.00 – 04.00 น.และล่วงเลยไปถึงก่อน 06.00 น. แสดงให้เห็นว่ามาตรการห้ามขายหลังจากที่ทางการกำหนดยังไม่ได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง ช่วงกลางคืนมีผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ร้อยละ 58.9 ช่วงกลางวันยังมีถึงร้อยละ 23.5 อุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นอุบัติเหตุที่ไม่มีคูกรณี มีมากถึงร้อยละ 43.3 และร้อยละ 58.5 ของกลุ่มนี้เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์</p>
<p>ชอลดา พันธุเสนา.(2549).การศึกษาผลกระทบจากการดื่มสุราต่อผู้ขับขี่รถยนต์ : กรณีศึกษาจังหวัดสงขลา.มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์</p>	<p>เก็บตัวอย่างจากผู้ขับขี่รถยนต์ภายหลังการดื่มสุราและได้รับบาดเจ็บ และสมาชิกในครอบครัวที่ดูแลผู้บาดเจ็บ ในจังหวัดสงขลา จำนวน 10 ราย พบว่าเกือบทั้งหมดแจ้งว่าไม่ได้ดื่มมาก ไม่ได้เมาเพียงดื่มสังสรรค์ ร้อยละ 80 เป็นรถจักรยานยนต์ ที่เหลือเป็นรถยนต์ ทั้ง 10 รายบาดเจ็บจนพิการ ซึ่งมีผลกระทบทางจิตใจทั้งผู้บาดเจ็บ และผู้ดูแลรวมทั้งปัญหาทางเศรษฐกิจที่ต้องรับภาระระยะยาว ดังนั้นการตรวจผู้ขับขี่ไม่ให้มีอาการเมาแล้วขับ อาจยังมีปัญหา รัฐควรใช้วิธีรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ทุกคนตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้กับผู้ขับขี่ เหยื่อ และครอบครัวที่ต้องรับภาระดูแล</p>
<p>ปาริชาติ สถาปิตานนท์ และคณะ. (2549). เมาไม่ขับ จากวันวานสู่วันนี้ และก้าวไปในวันข้างหน้า, รายงานผลการศึกษาศักยภาพของมูลนิธิเมาไม่ขับในการลดอุบัติเหตุจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. กรุงเทพมหานคร.</p>	<p>รายงานผลการศึกษาศักยภาพของมูลนิธิเมาไม่ขับในการลดอุบัติเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์, ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับมูลนิธิ, เมาไม่ขับและสถานการณ์แวดล้อม,ความเป็นมาของมูลนิธิเมาไม่ขับ</p>
<p>สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (2549). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการโรงงานร่วมใจดื่มไม่ขับ ขับไม่ซิ่ง ภายใต้โครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2549. กรุงเทพมหานคร.</p>	
<p>นนุช ดันดิธรรม. (2549). โครงการศึกษาสาเหตุและบริบทการเริ่มและพฤติกรรมการดื่มสุราของเด็กที่ดื่มแล้วขับรถ. สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข</p>	<p>กลุ่มเป้าหมายคือ ผู้ป่วยที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปีที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บ และได้เข้ารับการรักษาในห้องอุบัติเหตุฉุกเฉินของโรงพยาบาล 5 แห่ง พบว่า เด็กมักจะเลียนแบบพฤติกรรมของพ่อแม่ได้ง่าย</p> <p>ความรู้เกี่ยวกับสุราและอุบัติเหตุจราจร การเรียนรู้ของเด็กจากในโรงเรียนนั้นมีบ้าง แต่ไม่ครอบคลุมทุกประเด็น การรณรงค์เรื่องเมาไม่ขับมักจะเป็นเพียงการ</p>

2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ

	<p>จัดทำป้ายโฆษณาต่างๆ ยังคงไม่โดนใจวัยรุ่น ไม่ได้ก่อให้เกิดความหวาดกลัวหรือขยาดต่อการเมาแล้วขับ แต่อย่างไร</p> <p>เจตคติต่อการดื่มสุรา การกินเหล้าเป็นเรื่องธรรมดา คนส่วนมากในชุมชนทั้งเด็กและผู้ใหญ่ล้วนดื่มเหล้า เบียร์ เหล้ากลายเป็นส่วนหนึ่งของงานบุญ เป็นเรื่องปกติธรรมดาที่ทั้งเด็กและผู้ใหญ่จะดื่มเหล้าร่วมกันในงานบุญหรือกิจกรรมต่างๆ ของส่วนรวม เหล้ากลายเป็นสื่อของการทำงานร่วมกันเป็นสื่อของความสนุกสนานรื่นเริง ถือเป็นเครื่องแสดงสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละบุคคลและครอบครัว</p> <p>ค่านิยมการไม่ดื่มสุรา การไม่ดื่มเหล้าไม่ใช่วิถีปฏิบัติของเด็กวัยรุ่นชาย ใครที่ไม่ดื่มเหล้าจะถูกมองว่าไม่ใช่ลูกผู้ชายเต็มตัว จะไม่ได้รับการยอมรับจากกลุ่มเพื่อน นอกจากนี้การดื่มเหล้าและสูบบุหรี่ของเพื่อนผู้หญิงก็ดูจะเป็นเรื่องธรรมดาในสายตาของเพื่อนผู้ชาย</p> <p>การเข้าถึงแหล่งซื้อขายสุรา มีเหล้าและเบียร์ขายตามร้านค้าในหมู่บ้านทั่วไป ร้านขายของชำทุกร้านมักจะขายเหล้าขาวและเบียร์โดยไม่สนใจการจำกัดอายุของผู้ซื้อ การบังคับใช้กฎหมายใช้ได้เฉพาะห้างสรรพสินค้าและร้านสะดวกซื้อที่อยู่ในเขตเมืองหรือร้านที่ขายสุรามียี่ห้อเท่านั้นการเข้าถึงแหล่งสุราในชนบทจึงง่ายกว่าในเมือง</p> <p>ความรู้สึกทำทหายและอยากลอง ความเป็นวัยรุ่นต้องการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหลายๆ อย่างเพื่อแสดงความเป็นผู้ใหญ่ การดื่มเหล้าและการขับชี่รถเร็วเป็นพฤติกรรมที่เด็กวัยรุ่นรู้สึกทำทหายและอยากลอง</p>
<p>นนุช ตันดิธรรม.(2549). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุราของผู้ขับชี่ที่เมาสุราแล้วขับรถในเขตกรุงเทพมหานคร. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่</p>	<p>คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสุ่ม จากผู้ขับชี่ที่ถูกจับกุมดำเนินคดีในข้อหาขับชี่ยานพาหนะขณะเมาสุราจำนวน 390 คน พบว่าส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการดื่มสุราในระดับน้อยร้อยละ 53.3 และมีการดื่มเป็นประจำทุกวันร้อยละ 5.6 ปัจจัยที่เอื้อคือการเข้าถึงแหล่งที่ดื่มได้สะดวก และอิทธิพลจากสื่อโฆษณา</p>
<p>ศิริวรรณ พิทยรังสฤษฏ์.(2549). การวิเคราะห์ทางเลือกเชิงนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร.เอกสารประกอบการประชุมคณะทำงานเตรียมการจัดสัมมนาระดับชาติ "ชุมชนถนนปลอดภัยมอเตออร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุ" 1 มี.ค. 2549</p>	<p>มาตรการที่มีประสิทธิผลที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้งานด้านการควบคุมการขับชี่ให้ปลอดภัย นอกจากการจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 50 มก.ต่อ ดล.ขึ้นไป การจำกัดสิทธิ์บริโภคสุราในคนอายุน้อยก็สำคัญ มีผลให้อัตราการตายของคนขับชี่อายุ 19-20 ปี เนื่องจากอุบัติเหตุยานยนต์ที่เกิดโดยล้าพังช่วงกลางคืนลดลงร้อยละ 38 และลดลงร้อยละ 24 สำหรับอุบัติเหตุร้ายแรงชนกันหลายคัน</p>

2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ

<p>ABAC Poll.(2549).การสำรวจความเห็นเกี่ยวกับการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการขับขี่ยานพาหนะ : กรณีศึกษาประชาชนอายุ 15 ปีขึ้นไป. สนับสนุนโดย สสส.</p>	<p>สำรวจประชาชนอายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 4,604 คน ใน 19 จังหวัด พบว่า ร้อยละ 24 เคยขับขี่ยานหลังดื่ม ร้อยละ 31 เคยโดยสารยานที่มีผู้ขับขี่ดื่มสุรา ร้อยละ 94 เคยได้ยินการรณรงค์เมาไม่ขับ กลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ยอมรับได้กับการดื่มสุราโดยไม่เห็นด้วยว่าการดื่มสุราเป็นพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมในสังคมไทย การรณรงค์เมาไม่ขับผ่านช่องทางรณรงค์ต่างๆสร้างความรู้ได้ดี สามารถจดจำข้อความได้มากติดหูติดตา ควรให้พีริเซนเตอร์เป็นคนที่ประชาชนประทับใจทำให้นักถึงได้ทันที</p>
<p>สร้อยสม พัฒนะคุหา.(2550). การประเมินผลสื่อเพื่อการประชาสัมพันธ์มูลนิธิเมาไม่ขับ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.</p>	<p>ศึกษาการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ทศนคติ และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจากสื่อเพื่อการประชาสัมพันธ์มูลนิธิเมาไม่ขับ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่รับสื่อน้อยหรือไม่รับสื่อเลย ส่วนผู้ที่เปิดรับสื่อจะรับจากเว็บไซต์ สื่อแผ่นพับ มากที่สุด รองลงมาเป็นโปสเตอร์ สื่อติดป้ายรถยนต์เมาไม่ขับ ทำให้รับรู้สถานการณ์ปัญหาจากการดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย และปัญหาอุบัติเหตุจราจร ซึ่งคนส่วนใหญ่ที่ทัศนคติที่ดีต่อสื่อดังกล่าวที่มีข้อมูลว่า ไม่ควรเดินทางโดยยานพาหนะที่มีผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยผู้รับข้อมูลข่าวสารดังกล่าวจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมระดับระว่างมากขึ้นหรือไม่สามารถสวนตัวไปเมื่อทราบล่วงหน้าว่าจะดื่ม</p>
<p>ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน.(2551). การศึกษาการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย.กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย</p>	<p>ศึกษาเชิงปริมาณผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ 12 จังหวัด พบว่าอัตราการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่รถยนต์ในช่วงเทศกาล และช่วงปกติ มีร้อยละ 10.5 และ 4.6 ตามลำดับ สำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีร้อยละ 15.3 และ 4.1 ตามลำดับ ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ทั้งในช่วงเทศกาลและปกติ คือการมีจุดตรวจ/ด่านตรวจความปลอดภัยในถนนและชุมชน หรือพื้นที่ที่เคยมีรายงานว่าเป็นจุดเสี่ยง</p>
<p>สมบัติ เทศกุล และคณะ (2551) การประเมินผลการดำเนินงานโครงการลดอุบัติเหตุทางถนนจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปี 2550 โดยมูลนิธิเมาไม่ขับ. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).</p>	
<p>อาภา ศิริวงศ์ ณ อยุธยา และ แท้จริง ศิริพานิช. (บรรณาธิการ). (2551). เหยื่อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ บริบทด้านผลกระทบและพฤติกรรมเสี่ยง. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยสังคม จุฬาฯ</p>	

2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ

<p>พีรพล ศรีสิงห์ (2552). ศึกษาความเหมาะสมของโทษและการลงโทษของศาลในคดีความผิดฐานขับรถขณะมีเมาส์รา. สำนักพิมพ์นิติธรรมและสำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>วัตถุประสงค์ของการศึกษา</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อรวบรวมค่าพิพาทของศาลจากคดีความผิดฐาน "ขับรถขณะเมาส์รา" ในเรื่องของการพิจารณาวินิจฉัยการกระทำความผิด การใช้ดุลยพินิจในการลงโทษ ตลอดจนมาตรการเพื่อสร้างความมั่นคงทางสังคมภายใต้ภาระหน้าที่ของศาล และทำการสังเคราะห์เพื่อเป็นฐานองค์ความรู้และทำการเผยแพร่ให้กับศาลและหน่วยงานด้านความยุติธรรมต่างๆที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องได้นำไปใช้ประโยชน์ 2) เพื่อศึกษาทัศนคติและมุมมองของผู้พิพากษาต่อการบังคับใช้กฎหมาย "เมาแล้วขับ" พร้อมทั้งนำข้อมูลมาแลกเปลี่ยนเพื่อสร้างการรับรู้ และแนวทางปฏิบัติในการกำหนดโทษและการลงโทษให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน 3) เพื่อนำองค์ความรู้ที่ได้มาสังเคราะห์เข้ากับหลักทฤษฎีการกระทำความผิดทางอาญาและการลงโทษผู้กระทำความผิด รวมทั้งหลักการดำเนินคดีอาญาและวิธีพิจารณาคดีอาญาในชั้นศาล อันจะเป็นการตรวจสอบว่าคดี "ความผิดฐานขับรถขณะเมาส์รา" ควรที่จะมีการกำหนดโทษและกำหนดวิธีการดำเนินคดี รวมทั้งวิธีการพิจารณาคดีอย่างไรจึงจะเหมาะสมและสามารถสร้างนิติสภาวะที่เป็นการยอมรับในจิตใจของผู้ที่มีเงื่อนไขที่จะกระทำความผิด
<p>พิเชษฐ เมลานนท์ (2552). ประสิทธิผลของกฎหมาย "เมาไม่ขับ" ในญี่ปุ่น. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>การศึกษากฎหมาย (Law Enforcement) เฉพาะในเรื่องเกี่ยวกับ "เมาแล้วขับ" ของญี่ปุ่น เพื่อแสวงหาองค์ความรู้ว่า เหตุใดกฎหมาย "เมาแล้วขับ" ของญี่ปุ่นจึงมีประสิทธิผลสูง ซึ่งครอบคลุมทั้ง 3 ด้าน คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) นโยบายสาธารณะ หรือ Political Will ของผู้บริหารประเทศญี่ปุ่น ในการแก้ปัญหา "เมาแล้วขับ" 2) ดัชนีบทกฎหมาย หรือ Legal Provisions ของญี่ปุ่นในเรื่อง "เมาแล้วขับ" โดยพิจารณาทั้งในแง่พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ ดัชนีบทกฎหมายในปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต 3) การบังคับใช้กฎหมาย หรือ Law Enforcement ขององค์กร ๒ แห่งในญี่ปุ่น คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และสถาบันตุลาการผู้ทำหน้าที่ตัดสินคดี "เมาแล้วขับ"
<p>ปารีชาติ สถาปัตตานนท์ และคณะ (2553) เมาไม่ขับกับสังคมไทย. กรุงเทพฯ: มูลนิธิเมาไม่ขับ. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ</p>	<p>ถอดบทเรียนการขับเคลื่อนประเด็น "เมาไม่ขับ" ตามยุทธศาสตร์ "3 ส." ของมูลนิธิเมาไม่ขับ ได้แก่ สื่อสารรณรงค์ สนับสนุนการขับเคลื่อนกฎหมายเสริมพลังเครือข่าย "เหยื่อเมาไม่ขับ" พร้อมแนวคิด "5 ก." ได้แก่ กล้าฝัน กันเอง เกื้อกูล กระจาย</p>

2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ	
	ความคิด และกิจกรรม และมาตรการ "4 ต." เดือนสติ ตรวจเข้ม การทำงานอย่างต่อเนื่อง ติดตั้งระบบตรวจวัดแอลกอฮอล์
มูลนิธิไทยโรดส์ (กพ. 2553) รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 โครงการพัฒนาหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน	<p>สำรวจการศึกษาวิจัยในต่างประเทศเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน พบว่าการศึกษาในประเทศตะวันตกให้ความสำคัญกับความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย การดื่มแอลกอฮอล์และขับชี่ การขับรถที่เสี่ยงอันตราย การเดินถนนและข้ามถนน</p> <p>สำรวจด้วยแบบสอบถามพฤติกรรมเสี่ยง การรับรู้ และทัศนคติเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของผู้ขับชี่รถยนต์ จักรยานยนต์และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ใน กทม. และ 72 จังหวัด กลุ่มตัวอย่างจังหวัดละ 1,600 คน (ยังไม่ได้ดำเนินการ)</p> <p>การเฝ้าสังเกตพฤติกรรมเสี่ยง (การใช้ความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย การดื่มแอลกอฮอล์และขับชี่) ในพื้นที่ลักษณะต่างๆ ใน 30 จังหวัด โดยเลือกพื้นที่ทางหลวงขนาด 4 เลนจราจรหรือมากกว่าที่มีปริมาณการจราจรมากกว่า 4,000 คันต่อวัน โดยบันทึกความเร็วอิสระแบ่งตามประเภทยานยนต์และเลขทะเบียนจังหวัด (ยังไม่ได้ดำเนินการ)</p>
Mara, M K; Davies, R B; and Frith, W J. Evaluation of the Impact of Compulsory Breath Testing and Speed Cameras in New Zealand. Proceedings Roads'96 Conference, Part 5, pp. 269-282. * Transport Monitoring, Ministry of Transport, Wellington, New Zealand	การประเมินผลกระทบจากการใช้วิธีการทดสอบลมหายใจ และการใช้กล้องตรวจจับความเร็วในการลดอุบัติเหตุทางถนน
Begg, D; Davie, G; Kypri, K; Langley, J; Stephenson, S; Tippets, S; and Voas, R. (2006). Minimum purchasing age for alcohol and traffic-crash injuries among 15-19 year olds in New Zealand. American Journal of PublicHealth 96:162-131. *IPRUNZ@otago.ac.nz Injury Prevention Research Unit, University of Otago, New Zealand	การทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับอัตราการเพิ่มของการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถชนของเยาวชนเพื่อทบทวนข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุของผู้มีสิทธิซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ	
<p>Guria, J; and Leung, J. An evaluation of a supplementary road safety package. Accident Analysis and Prevention.(36)5,893-904. [online] Source: linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0001457503001490</p>	<p>การติดตามประเมินผลการใช้ชุดความปลอดภัยทางถนน (SRSP) ที่เน้นการโฆษณาที่สื่อถึงความสะเทือนใจอย่างรุนแรงมีผลต่อทัศนคติในการขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูง พฤติกรรมในการขับขี่ด้วยความเร็วสูง การดื่มแล้วขับ รวมถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย</p>
<p>WHO, FIA. (2007). Drinking and Driving : a road safety manual for decision-makers and practitioners</p>	<p>งานวิจัยในหลายประเทศชี้ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนเดินเท้าที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเข้มข้นพอทำให้ความสามารถในการใช้รถใช้ถนนบกพร่องและปัจจัยเสี่ยงเกี่ยวกับผู้ขับขี่และการดื่มแอลกอฮอล์ ได้แก่ วัยรุ่นชายมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ โดยมีความถี่สูงในช่วงกลางคืน คู่มือการปฏิบัติงานได้สรุปประสบการณ์จากหลายประเทศที่ประสบความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาเมาแล้วขับ เริ่มจากการพัฒนาแผนงาน การจัดตั้งคณะทำงาน การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้และจัดโครงการรณรงค์ รวมทั้งการประเมินผลแผนงาน นอกจากนี้ยังมีตัวอย่างการปฏิบัติที่ดีเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานนำไปประยุกต์ใช้ในประเทศของตน</p>

ประเด็นเร่งด่วนที่ 2: ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ

เป้าหมายของการบรรลุทศวรรษแห่งความปลอดภัย :

- พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง
- ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะทุกคนไม่มีการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- เด็กและเยาวชนที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี ไม่มีการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในการขับขี่ยานพาหนะ

สถานการณ์และประเด็นปัญหา

ข้อมูลเชิงประจักษ์จากหลายแหล่งบ่งชี้ให้เห็นว่า การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นต้นตอสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

- *ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา* การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 40 ในช่วงปกติและเพิ่มสูงถึงร้อยละ 60 ในช่วงเทศกาล

- การสำรวจอนามัยและสวัสดิการของประชากร พ.ศ. 2549 โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ ผู้ขับขีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ดื่มแอลกอฮอล์มีถึงร้อยละ 41 โดยเป็นผู้ที่ดื่มแล้วขับเป็นประจำประมาณร้อยละ 4

- ข้อมูลการรายงานของเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บ 28 เครือข่าย สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข สะท้อนให้เห็นว่า แนวโน้มของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกแปรผันตรงกับจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา

- การสำรวจของกระทรวงสาธารณสุขในรายงานผลการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงโรคไม่ติดต่อและการบาดเจ็บปี พ.ศ. 2550 ใน 38 จังหวัดทั่วประเทศพบว่าผู้ที่ขับขีรถจักรยานยนต์หลังจากดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ภายใน 1 ชั่วโมง ภายในช่วงเวลา 30 วันที่ผ่านมา สำหรับประชากรในวัยอายุ 15-74 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.5 โดยเพศชายมีอัตราการดื่มสูงกว่าเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 26.8 และ 3.4 ตามลำดับ เมื่อจำแนกตามพื้นที่พบว่านอกเขตเทศบาลมีอัตราการดื่มสูงกว่าในเขตเทศบาลคิดเป็นร้อยละ 16 และ 14

การดำเนินงานเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยง “เมาแล้วขับ” ในช่วงที่ผ่านมา มีหลายมาตรการ เช่น

- การใช้มาตรการทางกฎหมาย ได้แก่ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยห้ามมิให้ผู้ขับขีรถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น มีการประกาศกฎกระทรวงฉบับที่ 16 พ.ศ. 2537 ให้ทำการทดสอบผู้ขับขีรถว่าเมาสุราหรือไม่ด้วยการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขีรถรวมทั้งกำหนดความผิดของผู้ขับขีรถในขณะเมาสุรา

- การรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อให้รับรู้ถึงผลของการใช้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

- มาตรการอื่นที่มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เช่น จำกัดเวลาจำหน่ายสุรา จำกัดอายุผู้ซื้อ กำหนดข้อความค่าเตือน ควบคุมการโฆษณา สนับสนุนการแข่งขันกีฬา และการเพิ่มภาษีสุรา เป็นต้น

มูลนิธิเมาไม่ขับมีบทบาทอย่างมากในการผลักดันนโยบายและการบังคับใช้กฎหมายต่างๆ ตามมาตรการ 4 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านการควบคุมการรับรู้อันตรายจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยผลักดันให้มีการระบุค่าเตือนข้างภาชนะบรรจุเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ "การเมาแล้วขับอาจทำให้ตายและพิการได้" การผลักดันนโยบายเกี่ยวกับการควบคุมโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างเวลา 5.00-22.00 น. (2) ด้านการควบคุมการเข้าถึงผลิตภัณฑ์ โดยจำกัดเวลาในการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างเวลา 11.00-14.00 น. และ 17.00-24.00 น. การออกกฎหมายห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี ซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การออกกฎหมายห้ามสถานบริการน้ำมันจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และออกมาตรการควบคุมการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในรัศมี 100 เมตรใกล้สถานศึกษา (3) ด้านการตรวจวัดแอลกอฮอล์ มีการผลักดันให้ออกกฎหมายบังคับให้มีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ผู้ขับขีรถทุกครั้งภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ การ

เพิ่มโทษและค่าปรับกับผู้กระทำความผิดฐานเมาแล้วขับ ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 (4) ด้านการช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุจราจรอันเนื่องจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ มูลนิธิยังมีส่วนร่วมผลักดันการแก้ไข พ.ร.บ.จราจรทางบกฉบับที่ 7 พ.ศ. 2550 เพื่อให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบระดับความเมาของผู้ขับขี่ รวมทั้งเพิ่มโทษผู้ขับขี่เมาสุราและยาเสพติดให้โทษ²

ผลจากการศึกษาวิจัยที่สัมพันธ์กับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ ในรายงานวิชาการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร พบว่า การรับรู้จากการรณรงค์ การบังคับใช้กฎหมายและการตระหนักในอันตรายจากการดื่มแล้วขับมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจดื่มก่อนขับ ในขณะที่การมีจุดตรวจความปลอดภัยทางถนนในชุมชนหรือการเคอร์ฟิวจุดเสี่ยงจุดอันตรายทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาล ไม่มีผลต่อผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ดื่มก่อนขับ แต่สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ปัจจัยเหล่านี้จะมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจดื่มก่อนขับในช่วงเทศกาล แสดงให้เห็นว่า การบังคับใช้กฎหมายและการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลในทางปฏิบัติในช่วงเทศกาลมากกว่าในช่วงปกติ ซึ่งสอดคล้องกับผลการสำรวจในพื้นที่³ จังหวัดภูเก็ต พิษณุโลกและอุดรธานี ที่พบว่า สื่อและกิจกรรมรณรงค์ลดอุบัติเหตุสามารถทำให้กลุ่มตัวอย่างกว่าร้อยละ 70 ตระหนักรับรู้และกลัวการเกิดอุบัติเหตุเมื่อดื่มแล้วขับ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงได้ถึงร้อยละ 50

ดังนั้น แนวทางการจัดการปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะจึงควรให้ความสำคัญกับการปรับรูปแบบการบังคับใช้กฎหมาย โดยให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในการบังคับใช้กฎหมายในวงกว้างตลอดทั้งปี เช่น ตั้งด่านสกัดโดยชุมชน สนับสนุนการสร้างนวัตกรรมหรือประยุกต์ใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่บ้าน ยกระดับการสร้างความรู้เชิงปฏิบัติ โดยเชื่อมประเด็นอุบัติเหตุและแอลกอฮอล์ในสถานศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของวัยรุ่น รวมทั้งสนับสนุนให้ทำการวิจัยท้องถิ่น เพื่อให้เข้าใจวิถีชีวิตวัฒนธรรมที่มีผลต่อการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อันเป็นปัจจัยที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุ

กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1. การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียนและบุคคลทั่วไป โดยส่งเสริมการโฆษณาอย่างรับผิดชอบ (Responsible Advertising) ต่อกลุ่มเสี่ยงหลัก เช่น การดื่มสุรากับการขับขี่รถ

2. การดำเนินการในส่วนของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ โดยให้ความรู้ถึงอันตรายของแอลกอฮอล์ต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ จัดการรณรงค์สร้างจิตสำนึกและเพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำซาก รวมทั้งส่งเสริมการจัดตั้งชมรมขับขี่ปลอดภัยภายในชุมชน

² ปารีชาติ ศิวะรักษ์ และคณะ (2550) รายงานการศึกษาทบทวนการดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยพ.ศ.2540-2550 และบทบาท สสส. หน้า 4-13

³ สุรพล เหลี่ยมสูงเนิน และคณะ (2552) รายงานการประเมินผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) จากการดำเนินงานของ สสส.ด้านการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และการลดอุบัติเหตุทางถนน. หน้า 10-25

ข้อวิเคราะห์ช่องว่างความรู้ประเด็นเร่งด่วนที่ 2 : การลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ

สรุปความเห็นเบื้องต้นความรู้เพื่อการลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ ประกอบด้วยความรู้ที่จำเป็น (Demand) ได้แก่ การวิเคราะห์สถานการณ์การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ และแนวทาง/แผนงาน/โครงการ ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ รวม 4 ประเด็น ความรู้ที่มีอยู่ (Supply) สนับสนุนการปฏิบัติได้ใน 3 ประเด็นแรก แต่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม ((Knowledge Gap) ให้เข้าถึงเฉพาะกลุ่ม เฉพาะพื้นที่ เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนสู่กลุ่มเป้าหมายที่เป็นกลุ่มเสี่ยงหลัก ส่วนประเด็นที่ 4 พบว่ามีการศึกษาน้อยจึงยังไม่สามารถวิเคราะห์ในขณะนี้ว่ามีความรู้เพียงพอเพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายได้มากนักน้อยเพียงใด ดังสรุปข้อวิเคราะห์ ต่อไปนี้

1) ภาพรวมสถานการณ์ และพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ ความรู้ส่วนใหญ่เป็นการศึกษาของหน่วยงานด้านสาธารณสุขและสถาบันการศึกษา ครอบคลุมประเด็นค่านิยมของสังคมส่วนใหญ่ที่ยอมรับการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นเรื่องปกติธรรมดา เป็นวิถีปฏิบัติของสังคมทั่วไป และเด็กวัยรุ่นเลียนแบบพฤติกรรมผู้ใหญ่ ความรู้ที่แสดงความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการขับขี่รถเร็วกับการดื่มสุราของเด็กวัยรุ่น และการขับขี่ในขณะที่มึนเมาของคนในกลุ่มอาชีพต่างๆ มีรายละเอียดเพียงพอในการทำ ความเข้าใจบริบททางวัฒนธรรมที่เหล้ามีบทบาทต่อวิถีชีวิตของไทย และกลายเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญเมื่อไม่สามารถจำกัดขอบเขตการบริโภคได้ แต่ยังคงมีความจำเป็นต้องมีการศึกษาภายหลังการนำความรู้ที่มีอยู่ไปขับเคลื่อนงาน สำหรับประเมินปัจจัยสำคัญของความสำเร็จ ประสิทธิภาพมาตรการ กระบวนการ หรือแผนรณรงค์ อย่างเป็นทางการหรืออย่างต่อเนื่อง เพื่อนำความรู้มาสังเคราะห์แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

2) การโฆษณาอย่างรับผิดชอบต่อกลุ่มเสี่ยงหลักและการรับรู้เกี่ยวกับสื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์ อิทธิพลของสื่อโฆษณาส่งผลต่อการรับรู้ ความตระหนัก และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนทั้งเชิงบวกและลบ ความรู้เกี่ยวกับการประเมินผลสื่อเพื่อการประชาสัมพันธ์มีไม่มากนัก แต่ให้ความรู้ครอบคลุมความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขณะมึนเมาว่าอิทธิพลของโฆษณามีผลต่อพฤติกรรมการดื่ม แต่ยังไม่ขาดการศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบ/บทบาทผู้ขายและผู้ผลิตเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ วิธีคิดและมุมมองในการเข้ามามีส่วนร่วมป้องกันและรับผิดชอบผลกระทบที่เกิดจากการผลิต และการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นสาเหตุสำคัญต่อพฤติกรรมเสี่ยงขับขี่ขณะมึนเมาจากบทเรียนต่างประเทศ ขณะที่กลุ่มวัยรุ่นส่วนใหญ่ไม่ค่อยรับรู้สื่อที่ไม่โดนใจ หรือรับรู้สื่อแต่ไม่เกิดความตระหนัก ความรู้ที่แสดงว่าผู้ที่เปิดรับสื่อจะรับรู้สถานการณ์ปัญหาจากการดื่มแอลกอฮอล์ และปัญหาอุบัติเหตุจราจร ส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีต่อสื่อรณรงค์ และมีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม แม้ไม่มีช่องว่างความรู้ด้านความรู้สื่อรณรงค์ แต่มีช่องว่างความรู้ในการสร้างสื่อเฉพาะกลุ่ม เช่น การเน้นรูปแบบการสื่อสารความรู้ที่เข้าถึงกลุ่มวัยรุ่นให้มากขึ้น

3) การสร้างบรรยากาศสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ความรู้ในด้านนี้มีการศึกษาไว้มากพอสมควรที่มีทิศทางเดียวกันที่แสดงว่าการตรวจจับขณะมีนเมาต่อเนื่องป้องกันอุบัติเหตุจราจรได้ แต่สถานีตำรวจจำนวนมากไม่มีเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ และไม่มีเครื่องตั้งด่านตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่โดยเฉพาะ ดังนั้นส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักไม่ให้ความสำคัญกับจุดตรวจ/ด่านตรวจความปลอดภัยในถนนและชุมชน หรือพื้นที่ที่เคยมีรายงานว่าเป็นจุดเสี่ยง โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่น ความรู้ด้านพฤติกรรมต่อการบังคับใช้กฎหมายโดยรวมมีมากพอสมควร สำหรับการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่สัมพันธ์กับการบาดเจ็บของผู้ขับขี่ นำไปสู่การกำหนดมาตรการทางกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมาย แต่ยังคงขาดการศึกษามุมมองและเงื่อนไขที่เหมาะสมในเรื่องการประกันภัยและอุบัติเหตุจากการขับขี่ขณะมีนเมาเมื่อการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่บริษัทประกันภัยจะชดเชยให้ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุสูงถึง 150 mg% สูงกว่ากฎหมายกำหนด (50 mg%) ควรมีการศึกษาความรู้ทางการแพทย์และบทเรียนต่างประเทศเกี่ยวกับวิธีการอื่นๆที่เหมาะสม ต้นทุนต่ำ นอกเหนือจากการใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่มีราคาแพง การศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายสิทธิมนุษยชนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของแพทย์ในการตรวจเลือดเพื่อตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์จากผู้บาดเจ็บ เพื่อให้สามารถออกกฎหมายคุ้มครองบุคลากรทางการแพทย์เช่นในต่างประเทศได้ การศึกษาทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับอัตราการเพิ่มของการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถชนของเยาวชนเพื่อทบทวนข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุของผู้มีสิทธิซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งนี้ไม่มีช่องว่างความรู้ เกี่ยวกับทัศนคติการบังคับใช้กฎหมาย แต่มีอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ ควรศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับ/ลดขั้นตอนการดำเนินคดี ทำให้ง่ายไม่ยุ่งยากหรือสร้างมาตรการจูงใจให้ตำรวจมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และเพิ่มความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้กับตำรวจจราจรให้ทั่วถึงตามหลักสูตรที่มีอยู่แล้ว **สำหรับการขับเคลื่อนงานในพื้นที่** ควรมีการวิจัยท้องถิ่นที่เสนอทางออกการบังคับใช้กฎหมายในชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับวัยรุ่น โดยพัฒนาวิธีการจัดการปัญหาเฉพาะท้องถิ่นแบบมีส่วนร่วมทางสังคม เพื่อสนับสนุนการจัดทำโครงการพื้นที่ต้นแบบด้านการจัดการ เมาไม่ขับ สำหรับรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นโครงการภายใต้แผนแม่บทฯ

4) ความเหมาะสมของโทษและการลงโทษของศาลในคดีความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ขณะมีนเมา มีการศึกษาคำพิพากษาของศาลจากคดีความผิดฐาน “ขับรถขณะเมาสุรา” และนำความรู้มาสังเคราะห์ความเหมาะสมในการกำหนดโทษ และวิธีการที่เหมาะสม ในขณะนี้มีการศึกษาในเรื่องนี้น้อย ยังไม่สามารถระบุได้ว่ามีช่องว่างทางความรู้หรือไม่

(รายละเอียดปรากฏตามตาราง)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>ภาพรวม สถานการณ์ และ พฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ</p>	<p>ความรู้ที่แสดงความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการขับขี่ที่รวดเร็วกับการดื่มสุราของเด็กวัยรุ่น และการขับขี่ในขณะที่มีเมฆาของคนในกลุ่มอาชีพต่างๆ มีความรู้เพียงพอในการทำความเข้าใจบริบททางวัฒนธรรมที่เหล้ามีบทบาทต่อวิถีชีวิตของไทย และกลายเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญเมื่อไม่สามารถจำกัดขอบเขตการบริโภคได้</p> <p>กลุ่มตัวอย่าง ผู้ขับขี่รถทุกประเภทในกรุงเทพฯ และผู้ขับขี่รถที่ถูกเรียกรถตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ณ จุดตรวจดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่รถร้อยละ 39 และขับขี่ขณะมีเมฆาร้อยละ 27</p> <p>การศึกษาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ร้อยละ 40 ของผู้ขับขี่ในกทม. ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ส่วนต่างจังหวัดพบร้อยละ 30 และมักแหกโค้งแบบไม่มีคูกรณี และจำนวนอุบัติเหตุกว่า 2 ใน 3 ในต่างจังหวัด และ 3 ใน 4 ในกทม. ของผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราเป็นอุบัติเหตุที่รุนแรงจนเสียชีวิต</p> <p>การศึกษาเชิงปริมาณผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ 12 จังหวัด พบว่าอัตราการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่รถยนต์ในช่วงเทศกาล และช่วงปกติ มีร้อยละ 10.5 และ 4.6 ตามลำดับ สำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีร้อยละ 15.3 และ 4.1 ตามลำดับ</p> <p>มูลนิธิไทยโรดส์จะสำรวจพฤติกรรมเสี่ยง การใช้ความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย การดื่มแอลกอฮอล์และขับขี่ในพื้นที่ต่างๆ ใน 30 จังหวัด โดยเลือกพื้นที่ทางหลวงขนาด 4 เลนจราจรที่มีปริมาณจราจรมากกว่า 4,000 คันต่อวัน</p>	<p>ศึกษาประเมินประสิทธิผลมาตรการ กระบวนการ หรือแผนรณรงค์ ภายหลังจากนำความรู้ที่มีอยู่ไปขับเคลื่อนงาน อย่างเป็นระยะหรืออย่างต่อเนื่อง เพื่อนำความรู้มาสังเคราะห์ แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>การโฆษณาอย่างรับผิดชอบต่อกลุ่มเสี่ยงหลักและการรับรู้เกี่ยวกับสื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์ (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บท)</p>	<p>คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสุ่ม จากผู้ขับขี่ที่ถูกจับกุมดำเนินคดีในข้อหาขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุร่าจำนวน 390 คน พบว่าส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการดื่มสุร่าในระดับน้อยร้อยละ 53.3 และมีการดื่มเป็นประจำทุกวันร้อยละ 5.6 ปัจจัยที่เอื้อคือการเข้าถึงแหล่งที่ดื่มได้สะดวก และอิทธิพลจากสื่อโฆษณาของผู้ผลิต</p> <p>การให้ความรู้ผ่านการรณรงค์/ประชาสัมพันธ์ที่ใช้ลักษณะป้ายค่าเตือน ถ้าเป็นกลุ่มวัยรุ่น ส่วนใหญ่ไม่ค่อยรับรู้สื่อ ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ต่างๆ ไม่โดนใจวัยรุ่น ไม่ก่อให้เกิดความหวาดกลัวหรือขยาดต่อการเมาแล้วขับ</p> <p>ผู้ขับขี่รถยนต์ทั่วไป ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่รับสื่อน้อยหรือไม่รับสื่อเลย ส่วนผู้ที่เปิดรับสื่อจะรับจากเว็บไซต์ สื่อแผ่นพับ มากที่สุด รองลงมาเป็นโปสเตอร์ สื่อติดป้ายรถยนต์เมาไม่ขับ ทำให้รับรู้สถานการณ์ปัญหาจากการดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย และปัญหาอุบัติเหตุจราจร ซึ่งคนส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีต่อสื่อ โดยผู้รับข้อมูลข่าวสารดังกล่าวจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมระมัดระวังมากขึ้น</p> <p>การรณรงค์เมาไม่ขับผ่านช่องทางรณรงค์ต่างๆ สร้างความรู้ได้ดี ทำให้สามารถจดจำข้อความได้มากที่สุด ติดตาม ยิ่งฟรีเซนต์เตอร์เป็นคนที่ประชาชนประทับใจจะทำให้นึกถึงได้ทันที</p> <p>การติดตามประเมินผลการใช้ชุดความปลอดภัยทางถนน (SRSP) ที่เน้นการโฆษณาที่สื่อถึงความสะเทือนใจอย่างรุนแรงมีผลต่อทัศนคติในการขับขี่ที่มีความ</p>	<p>ศึกษารูปแบบ/บทบาทผู้ขายและผู้ผลิตเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ วิถีคิดและมุมมองในการเข้ามามีส่วนร่วมป้องกันและรับผิดชอบผลกระทบที่เกิดจากการผลิต และการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นสาเหตุสำคัญต่อพฤติกรรมเสี่ยงขับขี่ขณะมึนเมาโดยศึกษาจากบทเรียนต่างประเทศ</p> <p>ศึกษารูปแบบการสร้างสื่อเฉพาะกลุ่ม เช่น การเน้นรูปแบบสื่อสารความรู้ที่เข้าถึงกลุ่มวัยรุ่นให้มากขึ้น โดย</p> <ol style="list-style-type: none"> พัฒนาหลักสูตรและโครงการด้านความปลอดภัยในสถานศึกษา (แนวทางในแผนแม่บท) สร้างความรู้เชิงปฏิบัติ โดยเชื่อมประเด็นอุบัติเหตุ ความเร็ว และแอลกอฮอล์ในสถานศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของวัยรุ่น การศึกษาสนับสนุนโครงการให้ความรู้ถึงอันตรายของแอลกอฮอล์ต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ (โครงการภายใต้แผนแม่บท) ศึกษารูปแบบสื่อรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ทุกคนตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้กับผู้ขับขี่ เหลือ ครอบครัวเหลือ ต้องเป็นสื่อที่สร้างความสะเทือนใจอย่างรุนแรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงสูง

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	เสียงสูง การขับขีด้วยความเร็วสูง การดื่มแล้วขับ	
<p>การสร้างบรรยากาศสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม</p> <p>- การจัดทำโครงการระดับชุมชนในการบังคับใช้กฎหมายด้วยหลักการทางสังคม (แนวทางในแผนแม่บทฯ)</p>	<p>ความรู้ด้านพฤติกรรมต่อการบังคับใช้กฎหมายโดยรวมมีมากพอสมควร เช่น</p> <p>พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ในการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับในช่วงเทศกาลสูงกว่าช่วงปกติ โดยผู้ขับขี่จักรยานยนต์ดื่มมากกว่า และไม่ให้ความสำคัญกับจุดตรวจ/ด่านตรวจความปลอดภัยในถนนและชุมชน หรือพื้นที่ที่เคยมีรายงานว่าเป็นจุดเสี่ยง โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่น</p> <p>การสำรวจวัยรุ่นอายุต่ำกว่า 15 ปี ที่ประสบอุบัติเหตุจากการดื่มแล้วขับจักรยานยนต์ เห็นว่าคนทั่วไปในชุมชนดื่มเป็นปกติ เลียนแบบพ่อแม่ที่ดื่ม เหล้าหนักเป็นสื่อของกิจกรรมการอยู่ร่วมกัน ใครไม่ดื่มเหล้าไม่ใช่ลูกผู้ชายเต็มตัว จะไม่ได้รับการยอมรับจากกลุ่มเพื่อนฝูง เป็นความท้าทาย อยากลอง เมื่อดื่มแล้วมักขับเร็วร่วมด้วย เจตคติของการดื่มสุราในสังคมไทยส่งต่อถึงเด็กและวัยรุ่น</p> <p>อุบัติเหตุเป็นผลมาจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์เกิดขึ้นสูงสุดในช่วงเวลา 00.00 – 04.00 น.และล่วงเลยไปถึงก่อน 06.00 น. แสดงให้เห็นว่ามาตรการจำกัดเวลาขายหลังเวลาที่ทางการกำหนดยังไม่ได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง ช่วงกลางคืนมีผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ร้อยละ 58.9 ช่วงกลางวันยังมีถึงร้อยละ 23.5</p>	<p>งานวิจัยท้องถิ่นที่เสนอทางออกการบังคับใช้กฎหมายในชุมชน เชื่อมโยงเจตคติที่มีผลต่อการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของคนในชุมชนอันเป็นปัจจัยที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่งวัยรุ่น ควรศึกษาสภาพแวดล้อมในพื้นที่ กับวิธีการจัดการปัญหาเฉพาะท้องถิ่นแบบมีส่วนร่วมทางสังคม เพื่อจัดทำโครงการพื้นที่ต้นแบบด้านการจัดการ เมาไม่ขับ สำหรับรถจักรยานยนต์ (เป็นโครงการภายใต้แผนแม่บทฯ)</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาเครื่องมือจำเป็นสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย - พัฒนาหลักสูตรและจัดฝึกอบรมตำรวจจราจร (แนวทางในแผนแม่บทฯ) 	<p>อัตราผู้ขับรถที่มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับในเวลากลางวันมีร้อยละ 38.5 ในจำนวนนี้ขับในขณะที่มีนเมาร้อยละ 27.1 และร้อยละ 5.3 ของผู้ถูกดำเนินคดีขอหาขับที่ขณะมีนเมา มีพฤติกรรมดื่มประจำทุกวัน อุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นอุบัติเหตุที่ไม่มีคู่กรณี มีมากถึงร้อยละ 43.3 และร้อยละ 58.5 ของกลุ่มนี้เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์</p> <p>มาตรการที่มีประสิทธิผลที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้งานด้านการควบคุมการขับให้ปลอดภัย นอกจากการจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ 50 มก.ต่อ ดล.ขึ้นไป การจำกัดสิทธิบริโภคสุราในคนอายุน้อยก็สำคัญ มีผลให้อัตราการตายของคนขับอายุ 19-20 ปี เนื่องจากอุบัติเหตุยานยนต์ที่เกิดโดยลำพังช่วงกลางวันลดลงร้อยละ 38 และลดลงร้อยละ 24 สำหรับอุบัติเหตุร้ายแรงรถชนกันหลายคัน</p> <p>ความรู้มีมากพอ ทั้งในประเทศและจากต่างประเทศว่า การบังคับใช้กฎหมายสำหรับกรณีเมาไม่ขับต้องดำเนินการ 3 ด้านพร้อมๆกัน คือ 1) การผลักดันให้เป็นนโยบายทางการเมือง 2) กฎหมายที่ดีต้องพิจารณาในแง่ประวัติศาสตร์ ปัจจุบัน และแนวโน้มอนาคต และ 3) ความจริงจังของการบังคับใช้กฎหมายทั้งฝ่ายตำรวจและฝ่ายยุติธรรม</p> <p>การสุ่มตรวจวัดแอลกอฮอล์เป็นส่วนหนึ่งของการบังคับใช้กฎหมาย ตำรวจมีทัศนคติว่า ถ้าตรวจจับขณะมีนเมาต่อเนื่องจะสามารถป้องกันอุบัติเหตุจราจร</p>	<p>ศึกษาเงื่อนไขที่เหมาะสมในเรื่องการประกันภัยและอุบัติเหตุจากเมาไม่ขับ เมื่อการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับที่บริษัทประกันภัยจะชดเชยให้ผู้ขับที่เกิดอุบัติเหตุสูงถึง 150 mg% สูงกว่ากฎหมายกำหนดที่ 50 mg%</p> <p>ควรศึกษา/ทดสอบความรู้ทางการแพทย์และบทเรียนต่างประเทศเกี่ยวกับวิธีการอื่นๆที่เหมาะสม ต้นทุนต่ำหรือไม่ต้องใช้เครื่องมือ สำหรับตรวจสอบระดับความมีนเมาที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ นอกเหนือจากการใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ได้ แต่ตำราจกเกือบร้อยละ 50 ไม่ทราบมาตรฐาน บังคับใช้ที่เกี่ยวข้อง สถานีตำรวจจำนวนมากไม่มี เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ และไม่มีการตั้งด่านตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่โดยเฉพาะ และตำรวจกว่าร้อยละ 50 ไม่ได้ดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ที่เมาสุราเนื่องจากเห็นว่ายุ่งยากในการดำเนินคดี</p> <p>การเข้าถึงแหล่งขายสุราในชุมชนเป็นไปได้ง่าย มี เหล้าและเบียร์ขายตามร้านค้าย่อยในชุมชนนมทั่วไป ร้านขายของชำทุกร้านมักขายเหล้าขาวและเบียร์โดย ไม่สนใจการจำกัดอายุของผู้ซื้อ กฎหมายจัดการได้ เฉพาะในห้างสรรพสินค้า หรือร้านสะดวกซื้อเท่านั้น</p> <p>การสุ่มตรวจผู้ขับขี่พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ ตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจระหว่าง 1-30 mg.% มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บไม่แตกต่าง กับผู้ขับขี่ที่ตรวจไม่พบแอลกอฮอล์ในเลือดจากลม หายใจ แต่ถ้าแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจสูง ตั้งแต่ 30 mg.% ขึ้นไป กลับเสี่ยงเป็น 6.6 เท่า จึง ควรพัฒนาข้อเสนอให้แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับระดับ แอลกอฮอล์ในเลือดที่กำหนดไว้ที่ 50 mg.% ลด เหลือ 30 mg.% และเพิ่มการรณรงค์ให้หลีกเลี่ยงการ ขับขี่รถหลังการดื่มสุราอย่างต่อเนื่อง</p> <p>ความรู้จากการตรวจเลือดคนเกิดอุบัติเหตุทางจราจร ในรพ. ไม่พบแอลกอฮอล์ในเลือด 12.7% นอกนั้นดื่ม และอยู่ในช่วง 100-200 mg.มากที่สุด 80% เป็น รถจักรยานยนต์ แต่ผู้บาดเจ็บทั้งหมดบอกว่าตนเอง ไม่เมา</p>	<p>ศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายสิทธิมนุษยชนที่เกี่ยวข้องกับการ ปฏิบัติงานของแพทย์ในการตรวจเลือดเพื่อตรวจวัดปริมาณ แอลกอฮอล์จากผู้บาดเจ็บ เพื่อให้สามารถออกกฎหมาย คัดกรองบุคลากรทางการแพทย์เช่นในต่างประเทศได้ ศึกษาทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับอัตราการเพิ่มของการได้รับ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถชนของเยาวชนเพื่อทบทวน ข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุของผู้มีสิทธิซื้อเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์</p> <p>จากอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ ควร ศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับ/ลดขั้นตอนการดำเนินคดี ทำให้ง่ายไม่ยุ่งยากหรือสร้างมาตรการจูงใจให้ตำรวจมีการ บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และเพิ่มความรู้ด้าน กฎหมายที่เกี่ยวข้องให้กับตำรวจจราจรให้ทั่วถึงตาม หลักสูตรที่มีอยู่แล้ว</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ทั้งในช่วงเทศกาลและปกติ คือการมีจุดตรวจ/ด่านตรวจความปลอดภัยในถนนและชุมชน หรือพื้นที่ที่เคยมีรายงานว่าเป็นจุดเสี่ยง	
ความเหมาะสมของโทษและการลงโทษของศาลจากคดีความผิดฐาน "ขับรถขณะเมาสุรา"	มีการศึกษาคำพิพากษาของศาลจากคดีความผิดฐาน "ขับรถขณะเมาสุรา" เกี่ยวกับการใช้ดุลยพินิจในการลงโทษ ความเหมาะสมของโทษ และนำความรู้มาสังเคราะห์เข้ากับหลักทฤษฎีการกระทำความผิดทางอาญา เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการกำหนดโทษ และวิธีการที่เหมาะสมกับความผิดแต่ละระดับ และสร้างการยอมรับในจิตใจของผู้มีเงื่อนไขที่จะกระทำผิด	ยังระบุไม่ได้ว่ามีช่องว่างความรู้หรือไม่

ประเด็นเร่งด่วนที่ 3: แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย

ผลการทบทวนองค์ความรู้สำคัญในระยะเวลาสิบปีที่ผ่านมา :

3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย	
<p>พิชัย ธานีรณานนท์. (2542). วิศวกรรมความปลอดภัยบนถนน. ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. สงขลา.</p>	
<p>พิชัย ธานีรณานนท์.(2545). ศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก (Black Spot). มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). www.eduservice.psu.ac.th กองบริการวิชาการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์</p>	<p>ศึกษาสาเหตุและแนวทางแก้ไขจุดอันตรายในถนนภาคใต้</p>
<p>รศ.นพ.วิชัย เอกพลากร. (2545) . การวิเคราะห์และสังเคราะห์จุดอันตรายบนท้องถนน . ภาควิชาเวชศาสตร์ชุมชน คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามธิบดี . สนับสนุนโดยมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	
<p>สมประสงค์ สัตยมัลลี.(2545). Highway Safety in Thailand. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. www.sut.ac.th คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.</p>	<p>ประมาณการต้นทุนสำหรับอุปกรณ์ที่จำเป็นในการสร้างความปลอดภัยในทางหลวง เช่น ป้ายเตือน เครื่องป้องกัน รวมทั้งการประมาณการต้นทุนที่เกิดจากการสูญเสียที่มีสาเหตุมาจากสิ่งกีดขวางข้างถนน เช่น ต้นไม้ใหญ่</p>
<p>สมประสงค์ สัตยมัลลี.(2545). Expert System for Work Zone Traffic Management in Thailand. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. www.sut.ac.th คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.</p>	<p>การจัดทำระบบ Expert System (software based) ด้านความเชี่ยวชาญและทักษะที่จำเป็นในการจัดการระบบจราจรในพื้นที่ก่อสร้างหรือซ่อมบำรุงทาง เพื่อการติดตามงานในพื้นที่ก่อสร้าง</p>
<p>พิชัย ธานีรณานนท์.(2545). ศึกษาวิจัยระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. สนับสนุนโดยกระทรวงคมนาคม. www.eduservice.psu.ac.th</p>	<p>ศึกษาวิเคราะห์ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการนำระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาใช้ในทางปฏิบัติ จัดทำแนวทางและรูปแบบของการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย จัดทำเอกสารการ</p>

3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย	
กองบริการวิชาการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์	ตรวจสอบ รวมถึงกำหนดกระบวนการออกใบอนุญาตให้กับผู้ตรวจสอบ และฝึกฝนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนและการออกแบบถนน ให้มีความเข้าใจ รวมทั้งการออกแบบและก่อสร้างถนนได้ระดับมาตรฐานความปลอดภัยที่เพียงพอ
มหาวิทยาลัยขอนแก่น. (2545). การพัฒนาเครื่องมือช่วยในการวิเคราะห์จุดอันตรายจากการจราจรโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ภายใต้โครงการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก. สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (2546). โครงการมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง (ส่วนที่ 1: ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟจราจร) สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	งบประมาณ 10 ล้านบาท
พญาดา ประพงค์เสนา และอิศราณีย์ แสงเพชร. (2547). รายงานการศึกษาวิเคราะห์บริเวณอันตรายบนทางหลวงทั่วประเทศ. สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง.	<p><u>วัตถุประสงค์</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อศึกษาและกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูงและถือว่าเป็นบริเวณอันตราย 2. เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่หน่วยงานภูมิภาคในสังกัดกรมทางหลวง ทำ การตรวจสอบบริเวณ และพิจารณามาตรการด้านวิศวกรรม สำหรับการป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุ <p><u>ผลการศึกษา</u> พบว่า ในปี 2546 มีบริเวณอันตรายรวม 277 แห่ง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • สามแยก 60 แห่ง • สี่แยก 23 แห่ง • ทางตรง 176 แห่ง • ทางโค้ง 7 แห่ง • สะพาน 4 แห่ง • จุดเปิดเกาะ 7 แห่ง <p>ซึ่งจะเป็นข้อมูลสำคัญในการดำเนินงานของแขวงทาง / สำนักงานบำรุงทางทั่วประเทศ ทำ การตรวจสอบบริเวณและเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุตามแผนงานอำนวยการความปลอดภัย</p>
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (2547). โครงการมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง ระยะที่ 2	งบประมาณ 9.5 ล้านบาท

3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย

<p>มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (2547). โครงการยกระดับด้านวิศวกรรมความปลอดภัย สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบท.</p>	<p>งบประมาณ 2.9 ล้านบาท</p>
<p>มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (2547). โครงการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดนครราชสีมา (กลยุทธ์ 4: การเฝ้าระวังและแก้ไขจุดอันตรายบนท้องถนน) สนับสนุนโดยกระทรวงสาธารณสุข.</p>	
<p>มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (2548). โครงการศึกษาและวิจัยการลดอุบัติเหตุจราจรทางบกด้วยระบบงานทางวิศวกรรม. สนับสนุนโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.</p>	
<p>กุหลาบ รัตนัสัจจธรรมและคณะ (2548) . การวิเคราะห์จุดเสี่ยงโดยใช้เทคนิคระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์และปัจจัยทำนายความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในจังหวัดระยอง . คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา</p>	
<p>ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง. (2548) โครงการศึกษาและวิจัยการลดอุบัติเหตุจราจรทางบกด้วยระบบงานทางวิศวกรรม. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี สนับสนุนโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศ</p>	
<p>มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (2548). การศึกษาพัฒนาการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย. สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</p>	
<p>ยอดพล ธนาบริบูรณ์.ชินยา ฮานาโอกะ. (2549). การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (road safety audit) บนทางด่วนสายฉลองรัฐและสายบูรพาวิถี. AIT.สนับสนุนโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย. www.set.ait.as.th/research/report</p>	<p>ประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดด้าน road safety audit ซึ่งเป็นมาตรการเชิงรุกในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุหรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุบนทางด่วนฉลองรัฐและบูรพาวิถีได้</p>

3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย	
คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)	
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (2549). โครงการศึกษาและวิจัยการลดอุบัติเหตุจราจรทางบกด้วยระบบงานทางวิศวกรรม. สนับสนุนโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.	
ทวีศักดิ์ แตะกระโทก. (2549). การจัดการบริเวณทางเข้าออกเครื่องมือแก้ไขอุบัติเหตุ. พิษณุโลก: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ	<p>รูปแบบและประโยชน์ของเทคนิคทางการจัดการทางเข้าออกที่ใช้ในสหรัฐฯ 12 เทคนิค และปัจจัยที่มีผลต่อการใช้เทคนิคทางการจัดการทางเข้าออกในไทย โดยเลือกพื้นที่ศึกษาในเขตอำเภอเมืองพิษณุโลก และประมวลกรณีศึกษาที่มีอยู่แล้ว 6 กรณี</p> <p>การนำเทคนิคการจัดการทางเข้าออกถนนมาใช้จะช่วยลดอุบัติเหตุ เพราะช่วยลดจำนวนจุดตัดกระแสจราจรที่ไม่จำเป็นและเป็นการลดจุดอันตรายบนถนนผ่านการจัดการด้านการควบคุมการก่อสร้างอาคารและการจัดการทางเข้าออก ในประเทศไทยมีการใช้ประโยชน์จากการจัดการทางเข้าออกอยู่บ้าง แต่ในระดับจังหวัด/ท้องถิ่นยังขาดความพร้อมที่ดี</p> <p>ข้อเสนอมาตรการ ได้แก่ กำหนดนโยบาย/ยุทธศาสตร์เพื่อจัดการทางเข้าออกอย่างจริงจัง สร้างข้อกำหนด/เกณฑ์ในการออกแบบหรือขอรับใบอนุญาตทำทางเชื่อมกับโครงข่ายถนนที่มีอยู่ จัดทำคู่มือแนะนำการนำเทคนิคการจัดการทางเข้าออกมาใช้ภายในหน่วยงาน เว้นคืนที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายในอนาคต ออกเกณฑ์/ข้อบังคับเพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการวางแผนด้านผังเมืองให้เหมาะสมกับระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานที่มีอยู่ ทำ Traffic Import Assessment ของโครงการพัฒนาที่ดินขนาดใหญ่ ออกแบบถนนที่เอื้อต่อการควบคุมดูแลด้านการจัดการทางเข้าออก</p>
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (2549-50-51). โครงการสำรวจ ออกแบบปรับปรุงจุด/บริเวณเสี่ยงอันตรายเพื่อยกระดับความปลอดภัย ระยะที่ 1, 2 และ 3 สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบท	
กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์.(2551). การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (road safety audit) บนพื้นที่อันตราย	

3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย

<p>ในทางหลวงแผ่นดิน. AIT.สนับสนุนโดยบริษัทโตโยตามอเตอร์จำกัด. www.set.ait.as.th/research/report คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)</p>	
<p>อาทิตย์ พุทธิสิมมา (2551). การศึกษาสถานการณ์ วิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยอุบัติเหตุจากข้อมูลศูนย์เรนทร. คณะวิศวกรรม มหาวิทยาลัยนเรศวร. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) ศึกษากระบวนการข้อมูลการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน Emergency Medical Services (EMS) ของศูนย์เรนทร กระทรวงสาธารณสุข 2) วิเคราะห์สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยจากฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุการจราจรทางถนนของระบบฐานข้อมูลการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน Emergency Medical Services (EMS) 3) นำระบบฐานข้อมูลดังกล่าวมาใช้เพื่อวิเคราะห์ปัญหาด้านสถานการณ์อุบัติเหตุ การจราจรทางถนนในประเด็นดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ความเร็วกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมือง ▪ ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยแยกตามชนิดของยานพาหนะที่ชนกับระดับความรุนแรงที่เกิดขึ้นภายในเขตเมือง ▪ จุดเสี่ยงอันตรายและจุดอันตรายในเขตพื้นที่ศึกษาบนโครงข่ายถนนปัจจุบันโดยใช้ฐานข้อมูลจาก EMS ▪ การเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับจุดตัดทางรถไฟ (เฉพาะที่มีในฐาน EMS) โดยการวิเคราะห์ข้อมูลจากฐาน EMS
<p>กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์. (2551). การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนบนถนนวิภาวดีรังสิตเส้นทางท่าอากาศยานดอนเมือง. AIT.สนับสนุนโดยบริษัทโตโยตามอเตอร์จำกัด. www.set.ait.as.th/research/report คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)</p>	
<p>จีรพันธ์ จันทหาร. (2552). "โครงการการบริหารจัดการอุบัติเหตุจราจร: กรณีศึกษาทางด่วนพิเศษในเขตกรุงเทพมหานคร (ระยะที่ 2)." โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สภาวิศวกร, หน้า 52.</p>	<p><i>วัตถุประสงค์</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร 2) ศึกษาจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้งบนทางด่วนพิเศษ เพื่อให้เข้าถึงรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุและจุดที่บกพร่องด้านกายภาพของทางด่วนพิเศษ <p><i>ผลการศึกษา</i> พบว่าฤดูฝนมีอุบัติเหตุสูงสุด วันศุกร์เป็นวันที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดและเกิดในช่วงเวลา 19.00-24.00 น.มากที่สุด โดยมีสาเหตุมาจากการ</p>

3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย

	<p>ขับเร็วเกินอัตราที่กำหนด และจากการวิเคราะห์จุดเสี่ยง 6 จุดทำให้ทราบว่าอุบัติเหตุเกิดจากผิวทางลื่น และการขับรถใช้ความเร็วในทางขึ้นลงเนิน ทั้งนี้ได้นำผลการศึกษามาจัดทำขั้นตอนการจัดระบบการบริหาร และจัดการอุบัติเหตุจราจรบนทางพิเศษให้เกิดประสิทธิภาพ โดยอาศัยการสร้างแบบจำลองระบบ เพื่อเสนอเป็นแนวทางแผนกลยุทธ์ 2 กลยุทธ์ คือการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และลดระยะเวลาการช่วยเหลือที่มีอุบัติเหตุด้านการจราจรแล้วนำมาใช้เพื่อลดอุบัติเหตุด้านการจราจร ในงานวิจัยระยะที่ 3 ต่อไป</p>
<p>พนกฤษณ คลังบุญครอง และ ชีระชัย คมปรัชญา. (2552). "การพัฒนาเครื่องมือช่วยในการตัดสินใจเพื่อวิเคราะห์จุดอันตรายในโครงข่ายถนนโดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์: กรณีศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น." โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สภาวิศวกร, หน้า 48.</p>	<p><u>วัตถุประสงค์</u> เพื่อทำการพัฒนาแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ณ จุดเกิดเหตุให้เหมาะสมกับการใช้งานของมหาวิทยาลัย ขอนแก่น ให้สามารถนำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์จุดอันตรายทางด้านวิศวกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p><u>จากการศึกษา</u> เครื่องมือที่ได้พัฒนาขึ้นสามารถระบุจุดอันตรายได้อย่างรวดเร็ว เป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ โดยในการใช้งานสามารถเลือกใช้ดัชนีในการระบุจุดอันตรายได้ 3 วิธี คือ 1)วิธีความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุ 2)วิธีอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และ 3)วิธีความรุนแรงของอุบัติเหตุ และสามารถวิเคราะห์ทางสถิติเบื้องต้นพร้อมทั้งจัดเรียงลำดับตามความสำคัญของจุดอันตราย และผู้วิจัยได้เสนอจุดอันตรายที่มีลำดับความสำคัญสูงสุดเพื่อการเสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตราย</p>
<p>วัชรินทร์ วิทย์กุล และศิริประภา รัตวัฒน์. (2552). "การจัดทำคู่มือการตรวจสอบการออกแบบด้านงานทางของทางแยกต่างระดับ." โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สภาวิศวกร, หน้า 49.</p>	<p><u>เป้าหมายหลัก</u>ของการศึกษานี้คือ การจัดทำคู่มือการตรวจสอบการออกแบบทางแยกต่างระดับ โดยประยุกต์ใช้ฟังก์ชันของซอฟต์แวร์ไมโครซอฟท์เอกเซล เพื่อให้วิศวกรงานทางใช้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการออกแบบด้านงานทางของทางแยกต่างระดับ</p> <p><u>ผลการศึกษา</u> จากการจัดทำคู่มือครั้งนี้สามารถเป็นองค์ความรู้ให้กับวิศวกรในเรื่อง องค์ประกอบหลักการออกแบบ และการออกแบบด้านเรขาคณิตของทางแยกต่างระดับได้เป็นอย่างดี และยังเป็นเครื่องมือช่วยให้วิศวกรงานทางที่มีประสบการณ์ใช้ในการตรวจสอบการออกแบบด้านงานทางของทางแยกต่างระดับได้อย่างสะดวกและรวดเร็วโดยไม่ต้องเปิดมาตรฐานเพื่อการตรวจสอบในแต่ละตัวแปร</p>
<p>สมประสงค์ สัตยมัลลี. (2552). "การศึกษาแถบสั้นชะลอความเร็วบนไหล่ทางเพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ</p>	<p><u>วัตถุประสงค์</u> เพื่อศึกษาวิจัยผลกระทบต่างๆ ของการใช้แถบสั้นชะลอความเร็วบนไหล่ทาง ทั้งด้านประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ ที่มีต่อผู้ขับขี่โดยตรง</p>

3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย

<p>จากการหลับใน.” โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สภาวิศวกร, หน้า 53.</p>	<p>โดยการวัดระดับเสียงที่จะเกิดในห้องโดยสารและความสั่นสะเทือนในห้องโดยสารในรถแต่ละประเภทที่ขับผ่านไปบนเส้นทางบนไหล่ทางที่จะมีต่อพฤติกรรมกรับขี่ของผู้ที่อยู่ภายใต้สภาวะการหลับใน รวมทั้งการศึกษาความคุ้มค่าในการนำเส้นทางบนไหล่ทางประเภทต่างๆ ที่จะนำมาใช้บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย</p> <p><u>จากการศึกษา</u>ซึ่งเป็นการดำเนินงานเชิงรุกเพื่อสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ได้นำเสนอแนวทางการปรับปรุง การใช้ Rumble Strip ในรูปแบบต่างๆ ทั้งแบบขุดและแบบนูนจากผิวทาง เพื่อเปรียบเทียบผลการใช้งานและประสิทธิภาพของแต่ละวิธีที่จะหาความเหมาะสมกับสภาพการจราจรของประเทศไทยมาติดตั้งเพิ่มเติมบนทางหลวงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง เพื่อให้ผู้ขับขี่รู้สึกตัวก่อนที่รถจะตกออกจากขอบถนน</p>
<p>มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (2552). การศึกษาและออกแบบปรับปรุงด้านวิศวกรรมจุดอันตรายบนทางหลวงชนบท. สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบท.</p>	
<p>มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (2552). การวิจัยและพัฒนาประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการจราจรและขนส่งบริเวณจุดตัดทางรถไฟ. สนับสนุนโดยกรมทางหลวงชนบทร่วมกับบริษัทเอ็ม เอ คอนซัลแตนท์จำกัด</p>	
<p>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (2553). การจัดทำแผนแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสำหรับรถไฟทางไกล</p>	
<p>กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ (2553). การศึกษาค่าความเสียหายของผิวทางที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษา: ผลกระทบของน้ำเมื่อกบลาบนถนนพระราม 2 จังหวัดสมุทรสาคร. คณะวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี สถาบัน เทคโนโลยี แห่ง เอเชีย. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อทดสอบผลกระทบของน้ำเมื่อกบลาที่ไหลลงสู่ผิวถนนที่มีต่อค่าความเสียหายของผิวทาง ซึ่งมีความสัมพันธ์กับความสิ้นของถนนและโอกาสที่อาจเกิดอุบัติเหตุ 2) เพื่อเปรียบเทียบค่าความเสียหายของผิวทางในบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากน้ำเมื่อกบลาและค่าความเสียหายที่ได้ระดับมาตรฐานความปลอดภัยของผิวถนน 3) เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ทางด้านวิชาการ และนำไปใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการตัดสินใจเพื่อแก้ไขปัญหาค่าอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด

3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย

<p>สำนักอำนวยการความปลอดภัย (2553). โครงการพัฒนาระบบบริหารงานวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนของกรมทางหลวงชนบท. กรมทางหลวงชนบท. [online] Source: http://trafficsafety.drr.go.th/project_sms.php</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนโครงข่ายสายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท วิเคราะห์ปัจจัยด้านวิศวกรรมที่ส่งผลถึงความไม่ปลอดภัยทางถนนอันก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนสายทางได้ 2) พัฒนาหลักเกณฑ์วิธีการประเมินระดับความปลอดภัยของถนนด้านวิศวกรรมเพื่อพัฒนาระบบงานวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท 3) พัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลภาคสนาม การวิเคราะห์ความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และการวางแผนจัดสรรงบประมาณปรับปรุงสภาพความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น 4) พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับงานอำนวยการด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ และสามารถเชื่อมโยงระบบไปสู่ภูมิภาคได้ 5) เพื่อพัฒนานุเคราะห์ของกรมทางหลวงชนบทด้านวิศวกรรมความปลอดภัยให้มีระดับความสามารถสูงขึ้น
<p>Asian Development Bank. (2003). Traffic police and law enforcement in "Road Safety Guidelines" [online] Source: http://www.adb.org/Documents/Books/Road-Safety-Guidelines/chap4-5.pdf</p>	<p>การแก้ไขปรับปรุงบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุนับเป็นการใช้จ่ายเงินที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดที่ควรจะต้องทำในภาคส่วนของการขนส่งและควรต้องเป็นสิ่งที่ทุกรัฐบาลจะต้องให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก</p> <p>องค์ประกอบของการแก้ไขปรับปรุงบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยง คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ฐานข้อมูลที่ดีในด้านอุบัติเหตุ • โครงการแก้ไขปรับปรุงจุดเสี่ยงที่มีการเห็นพ้องต้องกันในท้องถิ่น • การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อกำหนดจุดเสี่ยงจุดอันตราย • กำหนดมาตรการในการแก้ปัญหาจุดเสี่ยง • นำมาตรการที่กำหนดมาใช้ • ติดตามตรวจสอบประสิทธิผลของการใช้มาตรการนั้น ๆ <p>สิ่งสำคัญและจำเป็นจะต้องทำในลำดับแรกคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ผู้ที่มีอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับถนนจะต้องตั้งและจัดอบรมคณะทำงานขึ้นมาเพื่อติดตามตรวจสอบความปลอดภัยในการใช้งานรวมทั้งประสิทธิภาพการใช้งานของเครือข่ายถนน • กำหนดและแก้ไขปรับปรุงบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงบนเครือข่ายถนนหลักระหว่างเมืองที่เป็นเป้าหมายในแต่ละปี • กำหนดและแก้ไขปรับปรุงบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงบนเครือข่ายถนนในเมืองหลักแต่ละเมืองที่เป็นเป้าหมายในแต่ละปี ให้

3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย

	<p>ความสำคัญกับการลดความเร็วในการขับขี่ในเขตใกล้โรงเรียน เขตที่อยู่อาศัย ตลอดจนเขตที่มีคนเดินถนนและเขตที่มีคนใช้จักรยานมาก</p>
<p>Davies, R; and Cenek, P. (2006). Modelling and Analysis of Crash Densities for Karangahake Gorge, NZ. Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, Surfers Paradise, Queensland. [online] Source : http://www.rsconference.com/pdf/RSO60009.pdf</p>	<p>การนำเสนอผลการใช้รูปแบบการคาดการณ์การชนซึ่งถูกพัฒนาขึ้นเพื่อใช้สำหรับเครือข่ายทางหลวงของประเทศนิวซีแลนด์ เพื่อวิเคราะห์จุดความสำเร็จด้านความปลอดภัยของเส้นทาง 18 กิโลเมตร</p>
<p>Mackie, H W; and Bass, P S. (2006). The Cost Effectiveness of Delineation Improvement for Safety. Land Transport New Zealand, Wellington. [online] Source : http://www.landtransport.govt.nz/research/reports/322.pdf</p>	<p>การพัฒนาเครื่องมือสำหรับการบริหารเพื่อช่วยผู้ที่มีอำนาจในการควบคุมบริหารงานถนนให้สามารถเลือกใช้การแสดงผลสัญลักษณ์ด้วยลายเส้นบนถนนให้เหมาะสมเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้านความปลอดภัยทางถนน</p>
<p>Turner, S A; and Roozenberg, A P. (2008). Rural Intersection Safety. Beca Infrastructure Ltd. [online] Source : http://www.hardingconsultants.co.nz/transportationconference2006/tImages/Tech/13%20Turner%20and%20Roozenburg.pdf</p>	<p>การพัฒนารูปแบบการคาดการณ์อุบัติเหตุสำหรับใช้กับสี่แยกสำคัญในชนบท ซึ่งรูปแบบที่พัฒนาขึ้นจะขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจร ระยะทางที่มองเห็นความเร็วที่ใช้ และการออกแบบด้านเรขาคณิต</p>

ประเด็นเร่งด่วนที่ 3: แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย

เป้าหมายของการบรรลุยุทธศาสตร์แห่งความปลอดภัย : จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไข

สถานการณ์และประเด็นปัญหา

นอกเหนือจากปัจจัยทางด้านคนและรถแล้ว สภาพถนนและสิ่งแวดล้อมถือเป็นปัจจัยทางด้านวิศวกรรมจราจรที่เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อาทิ ถนนมีทางโค้งไม่ปลอดภัย ไม่มีไฟถนน มีหลุมบ่อน้ำท่วมขัง มีสันระนาบหรือเนินชะลอความเร็ว ระยะการมองเห็นจำกัดเพราะมีพุ่มไม้/ต้นไม้บดบัง การติดตั้งป้ายจราจรไม่เหมาะสม เป็นต้น สภาพถนนและสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ถือเป็นจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น⁴

ผลจากการศึกษาของ ADB เมื่อปี 2546⁵ ชี้ให้เห็นว่า การปรับปรุงแก้ไขบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงจุดอันตรายของการเกิดอุบัติเหตุถือเป็นการใช้จ่ายเงินที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยจะต้องมีการจัดทำฐานข้อมูลจุดเสี่ยงที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ มีการกำหนดมาตรการในการแก้ไขจุดเสี่ยงที่ชัดเจนและมีการติดตามประเมินผลมาตรการดังกล่าวด้วย

ประเทศไทยมีการสำรวจจุดเสี่ยงจุดอันตรายอย่างเป็นทางการเป็นจำนวนมาก เช่น กรมทางหลวงทำการศึกษาจุดบริเวณอันตรายที่เกิดขึ้นบนทางหลวงจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรปี 2549 พบว่า มีจำนวนจุดอันตรายทั้งสิ้น 784 แห่ง โดยถนนที่มีอุบัติเหตุสูงสุดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คือ ถนนสุขสวัสดิ์ (ทางหลวงหมายเลข 303 ดาวคะนอง-ป้อมพระจุล) ช่วง กม.11-25 มีอุบัติเหตุ เกิดขึ้นทั้งหมด 513 ครั้ง รองลงมา ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต ช่วง กม.6-20 ถนนสุขุมวิทช่วงบางนา-สมุทรปราการระหว่าง กม.16+700-40+300 ขณะที่ ในทางหลวงต่างจังหวัด จุดอันตรายส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณทางร่วมแยกและทางโค้ง ขณะเดียวกัน จากข้อมูลของตำรวจทางหลวง พบว่า ทั่วประเทศมีทางโค้งอันตรายถึง 87 โค้งใน เช่นเดียวกับข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า ทางรถไฟทั่วประเทศมีประมาณ 4000 กิโลเมตร แต่มีเครื่องกั้นเพียง 608 แห่ง มีสัญญาณไฟ 45 แห่ง เป็นป้ายเตือน 1,135 แห่ง จากจุดตัดทั้งหมด 2,000 กว่าแห่ง มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดรถไฟเฉลี่ยรายปีประมาณ 40-50 คน บาดเจ็บ 150 ราย มูลค่าความสูญเสียเป็นเงินไม่น้อยกว่า 300 ล้านบาทต่อปี นอกจากนี้ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ยังได้จัดทำฐานข้อมูลจุดเสี่ยงภัย

⁴ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้กำหนดคำนิยามในเรื่องจุดเสี่ยง ดังนี้ [บริเวณที่เป็นจุดเสี่ยง](#) หมายถึง สถานที่เฉพาะเจาะจงที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถ โดยมีสถิติการเกิดเหตุบ่อยมาก [ลักษณะความเสี่ยง](#) : หมายถึง บริเวณที่เฉพาะเจาะจงว่ามีลักษณะของความเสี่ยงเป็นเช่นไร เช่น ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ มีการก่อสร้างต่อเติมถนน มีรถย่อนศรบ่อย มีสัตว์เลี้ยงเดินข้ามถนนบ่อยๆ ทางลาดชัน ผิวถนนขรุขระ พื้นถนนลื่น ทางโค้งหักศอก และอื่นๆ เป็นต้น [จุดสังเกต](#) : หมายถึง สถานที่หรือจุดที่สามารถบ่งชี้ได้ว่าจะถึงบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงข้างหน้า ที่สามารถเห็นได้ชัดเจน และสามารถบ่งบอกให้ผู้ขับขี่ระวังภัยในจุดเสี่ยงที่จะถึงในทางข้างหน้าได้ เช่น เลี้ยวมาจากก่อนเข้าตัวเมืองประมาณ 100 เมตร เป็นต้น

⁵ Asian Development Bank (2003) , **Traffic Police and Law Enforcement in Road Safety Guidelines**

เพื่อทำการบันทึกและรายงานข้อมูลจุดเสี่ยงภัยแก่สมาชิกด้วย อย่างไรก็ตาม รายงาน WHO 2009 ประเมินว่า ประเทศไทยยังไม่มีระบบ Road Safety Audit ที่ชัดเจน

ในการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยงที่มีการสำรวจแล้วนั้น ในช่วงที่ผ่านมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท จะดำเนินโครงการภายใต้งบประมาณที่ได้รับในแต่ละปี โดยมีการเพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัยและการแก้ไขรูปแบบกายภาพของทางหลวง ซึ่งบางแห่งอาจใช้งบประมาณค่อนข้างสูง เช่น การสร้างสะพานกัลบรถ การปรับปรุงขยายทางหลวงหรือทางแยก การแก้ทางโค้งอันตราย การปรับปรุงโครงสร้างถนนที่มีความลาดชัน การแก้ไขปัญหาลิงบนดั่งทัศนียภาพบนท้องถนน เป็นต้น ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินงานตามยุทธศาสตร์“คมนาคมปลอดภัย สังคมไทยเป็นสุข” ภายใต้การกำหนดให้ปี พ.ศ. 2553 เป็นปีแห่งความปลอดภัยของการขนส่งและการเดินทางของประชาชน โดยมีการดำเนินงาน ดังนี้

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยบูรณะ ปรับปรุง บำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดินทั่วทั้งประเทศให้สะดวกปลอดภัยพร้อมใช้งาน ยกกระดับทางหลวงชนบททั่วทุกภาคให้เป็นถนนไร้ฝุ่น ปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ ซ่อมบำรุงทางและระบบอาณัติสัญญาณ

2. เพิ่มบริการเพื่อความปลอดภัย โดยเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง ป้าย เครื่องหมาย สัญญาณไฟ โดยเฉพาะบริเวณจุดเสี่ยงและทางแยกสำคัญ

ทั้งนี้ ได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี 2553 โดยให้ กรมทางหลวง ดูแลบำรุงรักษาทางหลวงเพื่อให้อยู่ในสภาพดี ควบคุมป้ายจราจรและเครื่องหมาย รวมทั้งความปลอดภัยบนทางระหว่างก่อสร้าง ตลอดจนแก้ไขจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนเส้นทาง กรมทางหลวงชนบท ปรับปรุงถนนและสะพานในความรับผิดชอบให้สะดวกและปลอดภัย ให้มีเครื่องหมาย/ อุปกรณ์จราจรครบสมบูรณ์ ออกตรวจสอบสำรวจจุดเสี่ยงจุดอันตรายหรือสภาพถนนที่ไม่สมบูรณ์หรือมีข้อบกพร่อง และดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อการสัญจร ติดตั้งเครื่องหมายเตือน ป้ายแนะนำ และไฟสัญญาณเป็นระยะๆ ให้ชัดเจน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจุดเสี่ยงที่อยู่ในถนนสายรองและถนนในชุมชน พบว่านอกจากจะมีคำนิยามของจุดเสี่ยงจุดอันตรายของพื้นที่เมืองกับชนบทที่แตกต่างกันแล้ว ยังไม่มีการสำรวจจุดเสี่ยงในพื้นที่ชุมชนอย่างเป็นทางการอีกด้วย การสร้างถนนในชนบทส่วนใหญ่ มักจะไม่มีมีการเวนคืน แต่ใช้วิธีการสร้างตามถนนลูกรังเดิมที่ชาวบ้านหรือชุมชนทำการหักล้างทางพังเป็นทางเดิมไว้ก่อนแล้ว ซึ่งถนนเหล่านี้ไม่ได้มีการออกแบบให้ถูกหลักวิศวกรรมจราจร ดังนั้น จุดอันตรายจึงมีมาก ขณะที่การก่อสร้างถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของอปท.ยังขาดการประเมินอย่างครบถ้วนถูกหลักวิศวกรรมจราจร

ดังนั้น ในการแก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่จะต้องสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนเป็นสำคัญ โดยนอกจากจะต้องมีการสนับสนุนองค์ความรู้ต่างๆแล้ว ยังต้องส่งเสริมให้มีกระบวนการ

ป้องกันและแก้ปัญหาของชุมชนอีกด้วย เช่น ส่งเสริมให้เกิดกลุ่มและเครือข่ายอาสาสมัครเพื่อตรวจสอบและแก้ไขปัญหาจุดบพร่องของถนนในพื้นที่ ยกตัวอย่างองค์การบริหารส่วนตำบลวังทรายพูน จังหวัดพิจิตร ซึ่งมีทางหลวงชนบทผ่าน 9 กิโลเมตร เดิมมีการเสียชีวิตปีละประมาณ 5-6 คน แต่หลังจากทำประชาคมและดำเนินการป้องกันต่างๆ อาทิ ทำป้ายเตือน ลดจุดเสี่ยงต่างๆ พบว่า มีผู้เสียชีวิตเพียง 1 รายในรอบ 3 - 4 ปี

กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1. การส่งเสริมระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยในระดับพื้นที่ โดยรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตรายและจัดลำดับความสำคัญในการแก้ไขและปรับปรุงจุดเสี่ยงในพื้นที่ สนับสนุนท้องถิ่นในการนำเทคนิคการสงบจราจร (Traffic Calming) มาใช้ โดยเฉพาะในถนนสายรอง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในชุมชน

2. การลดสถานการณ์ที่จะเป็นอันตรายต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน โดยส่งเสริมการจัดทำช่องทางรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ชุมชนและในเส้นทางที่มีการคละกันของรถจักรยานยนต์และยานพาหนะประเภทอื่นในปริมาณที่มาก ทบทวนมาตรฐานการออกแบบ การบำรุงรักษาถนนที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ จัดระเบียบที่จอดรถที่เหมาะสมต่อสภาพการใช้ถนนร่วมกันระหว่างรถยนต์และรถจักรยานยนต์

ข้อวิเคราะห์ช่องว่างความรู้ประเด็นเร่งด่วนที่ 3 : การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย

สรุปความเห็นเบื้องต้นจากการทบทวนความรู้จากงานวิจัย การศึกษาสถานการณ์การแก้ไขปัญหาคจุดเสี่ยงจุดอันตราย และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ เพื่อนำเสนอความรู้ที่จำเป็น (Demand) ความรู้ที่มีอยู่ (Supply) และความรู้ที่จำเป็นต้องศึกษาเพิ่มเติม (Knowledge Gap) พบว่ามีความรู้จากการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาคจุดเสี่ยงจุดอันตรายในช่วงสิบปีที่ผ่านมาครอบคลุม 4 ประเด็น บางประเด็นมีผลการศึกษาวิจัยมากเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน บางประเด็นจำเป็นต้องศึกษาเพิ่มเติม ดังนี้

1) ข้อมูลจุดเสี่ยง งานวิจัยที่ผ่านมาได้มีการศึกษาสาเหตุของการเกิดจุดเสี่ยงในพื้นที่ต่างๆ รวมถึงการใช้เทคนิคพัฒนาข้อมูลจุดเสี่ยงอยู่พอสมควร แต่ยังคงต้องพัฒนาระบบฐานข้อมูลจุดเสี่ยง ส่วนความรู้ที่ควรศึกษาเพิ่มเติมตามแผนแม่บทความปลอดภัยมี 2 ประเด็น คือการพัฒนาความปลอดภัยสำหรับจักรยานยนต์ และการสนับสนุนให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถทำการสำรวจและมีข้อมูลจุดเสี่ยงเอง

2) การแก้ไขปัญหาคจุดเสี่ยง งานวิจัยที่ผ่านมาแสดงว่าสังคมไทยมีความรู้เรื่องนี้ค่อนข้างมาก แต่ยังคงขาดการผลักดันให้แก้ไขปัญหาคอย่างจริงจัง ดังนั้นจึงสนับสนุนให้มีการแก้ไขปัญหาคและสนับสนุนทรัพยากรอย่างต่อเนื่อง

3) การออกแบบและพัฒนาถนนโดยเน้นความปลอดภัย แผนแม่บทฯ เห็นว่าควรศึกษาความรู้มาตรฐานความปลอดภัยและขนส่งเกี่ยวกับการวางแผนและออกแบบ ทบทวนมาตรฐานการออกแบบ และการบำรุงรักษาถนนที่ปลอดภัยสำหรับจักรยานยนต์ และการออกแบบเส้นทางสำหรับจักรยานยนต์

4) มาตรการทางกฎหมาย แนวทางการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและกลไกการดำเนินงานเป็นเรื่องสำคัญ ในกรณีนี้ควรเน้นการแสวงหาแนวทางปฏิบัติที่ดีมาสนับสนุนการขับเคลื่อน

(รายละเอียดปรากฏตามตาราง)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>ข้อมูลจุดเสี่ยงจุดอันตราย</p> <p>ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยเป็นศูนย์กลางรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงจุดอันตรายจากพื้นที่ต่างๆ โดยจ้างเอกชนดำเนินการ มีกรรมการตรวจสอบและบันทึกในแต่ละจุด และมีการแก้ไขตามลำดับความเสี่ยง รวมทั้งจัดตั้งศูนย์ร้องเรียนจุดเสี่ยงจุดอันตราย โดยศูนย์ต้องประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนในหลายด้านเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบและแก้ไขจุดอันตรายหรือจุดเสี่ยง (แนวทาง/มาตรการตามแผนแม่บท)</p>	<p>มีการศึกษาสาเหตุและแนวทางแก้ไขจุดเสี่ยงจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและนักวิชาการ โดยเป็นการศึกษาเฉพาะพื้นที่จำนวนหนึ่ง อาทิ การศึกษาสาเหตุและแนวทางแก้ไขจุดอันตรายในถนนภาคใต้ อีกทั้งงานวิจัยหลายชิ้นใช้เทคนิคการพัฒนา "ข้อมูลจุดเสี่ยงจุดอันตราย" ในพื้นที่ตัวอย่างต่างๆ เช่น จ.ขอนแก่นมีการศึกษาการใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) โดยมีการพัฒนาแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ณ จุดเกิดเหตุ และพัฒนาเครื่องมือในการระบุจุดอันตรายที่สามารถเรียงลำดับตามความสำคัญได้</p> <p>นอกจากนี้ยังมีการศึกษาการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมใน จ.ภูเก็ตโดยใช้ข้อมูลเป็นฐานและการศึกษาข้อมูลจุดเสี่ยงในส่วนของทางหลวง จ.เชียงราย และจุดเสี่ยงในทางด่วนชั้นที่ 2 ใน กทม. ที่เน้นการศึกษาจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง พบว่าจุดเสี่ยงบนทางด่วนส่วนใหญ่เกิดจากผิวทางลื่น และจุดเสี่ยงบริเวณเนินชันลง</p> <p>กรมทางหลวงมีข้อมูลจุดเสี่ยงในเส้นทางที่รับผิดชอบ หากแต่ข้อมูลในระดับท้องถิ่น ยังมีไม่ครบถ้วนซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เข้ามามีบทบาทในเรื่องนี้ให้มากขึ้น</p>	<p>ในปัจจุบันนี้ทั้งช่องว่างทางความรู้และช่องว่างทางการจัดการ ซึ่งต้องการการจัดการเพื่อให้เกิดระบบข้อมูลจุดเสี่ยงที่สามารถนำไปใช้งานได้มีประสิทธิภาพ ความจำเป็นของระบบข้อมูลจุดเสี่ยงเป็นที่ตระหนักกันมาระยะหนึ่งแล้ว หากแต่ยังไม่มีเจ้าภาพที่จะขับเคลื่อน ดังนั้นแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนจึงเสนอให้มีโครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลจุดเสี่ยง (Black Spot) บนทางหลวงเพื่อการบริหารจัดการ</p> <p>ความรู้มีส่วนที่ควรทำการศึกษาเพิ่มเติมมี 3 ประเด็นคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการพัฒนาคู่มือตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ (โครงการภายใต้แผนแม่บทฯ) 2. ความรู้เพื่อสนับสนุนให้ อปท. สามารถทำการสำรวจและมีข้อมูลจุดเสี่ยงในพื้นที่ เพื่อการวางแผนแก้ไขปัญหาล่วงหน้า 3. ควรทบทวนระบบการจัดเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงว่ามีความชัดเจนและละเอียดเพียงใด และทบทวนการวิเคราะห์ข้อมูลว่าส่งผลต่อการนำไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่
<p>การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย(แนวทาง/มาตรการตามแผนแม่บท)</p>	<p>มีชุดความรู้ที่เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทั้งของต่างประเทศและของไทยจำนวนมาก โดยชุดความรู้ชุดต่างๆ ครอบคลุมเทคนิคและข้อมูลในการตัดสินใจแก้ไขปัญหา อาทิ การศึกษาองค์ประกอบที่สำคัญของการแก้ไขจุดเสี่ยง คือการมีฐานข้อมูลที่ดีในด้านอุบัติเหตุ ท้องถิ่นเห็นพ้องต้องกันในการแก้ไขปรับปรุงจุดเสี่ยง การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อกำหนดจุดเสี่ยงจุดอันตราย การกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาจุด</p>	<p>ในเรื่องการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงนี้มีชุดความรู้และเทคนิคต่างๆ ที่เหมาะสม เจือปนไขของสภาพจุดเสี่ยงที่หลากหลาย ดังนั้นหากมีข้อมูลที่ชัดเจนการแก้ไขปัญหา น่าจะอยู่ที่การดำเนินงานอย่างจริงจังของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการสนับสนุนทรัพยากรอย่างต่อเนื่อง</p> <p>โครงการปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>เสี่ยง นำมาตรการที่กำหนดมาใช้ และติดตามตรวจสอบ ประสิทธิภาพของการใช้มาตรการ พร้อมมีการระบุเงื่อนไขความสำเร็จและการดำเนินการอย่างเป็นขั้นเป็นตอน</p> <p>สำหรับการวิเคราะห์ในเชิงเทคนิคเกี่ยวกับการลดจุดเสี่ยงทางถนน มีเรื่องหลักๆที่เกี่ยวข้องคือ การศึกษาการใช้กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Camera) การศึกษาระยะห่างในการขับรถยนต์ตามกั้นที่ปลอดภัย ที่เสนอให้มีเครื่องหมายบนผิวจราจรแบบ DOT เพื่อวัดระยะห่างที่เหมาะสมในการขับรถตามกั้น และการศึกษาการใช้สันระนาด (Rumble Strip) ในการชะลอความเร็วบนไหล่ทางเพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการหลับใน</p>	<p>(โครงการภายใต้แผนแม่บทฯ)</p> <p>โครงการจัดหาไฟสัญญาณเตือนภัยจุดอันตรายบนถนนสายหลักหรือสายรองที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 18 ศูนย์ปก.เขต และกลุ่มโรงงานฯ หน่วยงานละ 50 ชุดๆ ละ 12,000 บาท (ใช้ไฟแบตเตอรี่ขนาด 12 โวลต์) (โครงการภายใต้แผนแม่บทฯ)</p> <p>โครงการศึกษาจัดทำแผนแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสำหรับรถไฟทางไกล (โครงการภายใต้แผนแม่บทฯ)</p> <p>โครงการศึกษาและจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในการบริหารจัดการเพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน (โครงการภายใต้แผนแม่บทฯ)</p>
<p>การแก้ไขปัญหาลดเสี่ยงจุดอันตรายโดยชุมชนและท้องถิ่น</p>	<p>งานวิจัยส่วนใหญ่เป็นการวิจัยเชิงขับเคลื่อนเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของกลุ่มเป้าหมาย เช่น การศึกษาของ จ.ภูเก็ต เน้นการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยมีฐานข้อมูลเป็นตัวยืนยัน เช่นเดียวกับ การศึกษาข้อมูลจุดเสี่ยงใน จ.เชียงราย ที่เน้นไม่เพียงออกแบบเก็บข้อมูล แต่ยังมี การนำเสนอข้อมูล และผลการวิเคราะห์จุดเสี่ยงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบด้วย นอกจากนี้ยังมีงานวิจัยสำคัญที่เน้นการสร้างการมีส่วนร่วมที่เริ่มจุดประกายโดยการวิเคราะห์จุดเสี่ยง คือ การศึกษาและพัฒนาคู่มือการวิเคราะห์จุดเสี่ยงเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม จ.มหาสารคาม ที่เน้นการพัฒนาชุมชนต้นแบบที่สามารถนำกระบวนการสำรวจ วิเคราะห์จุดเสี่ยง และจัดการกับจุดเสี่ยงได้อย่างเป็นระบบ</p>	<p>ในประเด็นการแก้ไขปัญหาลดเสี่ยงอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่นยังต้องการองค์ความรู้และตัวอย่างหลากหลายรูปแบบที่สามารถใช้เป็นแนวทางการทำงาน เพื่อนำเสนอต่อ อบต. และชุมชนต่างๆ ดังนั้นจึงควรนำชุดความรู้เดิมที่มีอยู่มาทดลองขยายผลให้กว้างขวางขึ้น เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคในการขยายผลของแบบจำลอง แล้วสรุปเป็น Module ต่างๆ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>การออกแบบและพัฒนากถนนโดยเน้นความปลอดภัย</p> <ul style="list-style-type: none"> - วางผังเมืองเกิดใหม่โดยกำหนดการสร้างที่อยู่อาศัยให้สัมพันธ์กับถนน - ให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการออกแบบถนนในพื้นที่ชุมชน และใช้เทคโนโลยีการสร้างถนนที่เป็นมิตรกับชุมชน - พัฒนากถนนตามลักษณะพื้นที่ โดยเฉพาะจุดตัด จุดเชื่อมต่อนถนนทางหลวงชนบท ทางหลวงแผ่นดิน ให้มีความปลอดภัยต่อชุมชน - ติดตั้งสัญญาณ เครื่องหมายจราจรให้ชัดเจน ดูแลรักษาให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ 	<p>คู่มือตรวจสอบการออกแบบทางแยกต่างระดับ เน้นให้เป็นคู่มือสำหรับวิศวกรในการใช้ตรวจสอบการออกแบบทางแยกต่างระดับได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว</p>	<p>โครงการศึกษามาตรฐานความปลอดภัยและขนส่งระยะที่ 3 ในส่วนที่เกี่ยวกับการวางแผนและออกแบบถนนปลอดภัย (ผลกระทบของการพัฒนาที่ดินต่อความปลอดภัยจราจร (Impact of Roadside Development) การควบคุมการเข้าออกถนน (โครงการภายใต้แผนแม่บทฯ)</p> <p>โครงการทบทวนมาตรฐานการออกแบบ การบำรุงรักษาถนนที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ (โครงการภายใต้แผนแม่บทฯ)</p> <p>โครงการพัฒนาคู่มือการออกแบบเส้นทางรถจักรยานยนต์ในเขตเมือง และการจัดการจราจรที่สอดคล้องกับการใช้ถนนร่วมกัน (โครงการภายใต้แผนแม่บทฯ)</p> <p>ศึกษาการออกแบบถนนคนเดิน ถนนจักรยาน และจักรยานยนต์</p> <p>ศึกษาการออกแบบทางแยก การออกแบบทางเชื่อมระหว่างถนนในเมืองกับถนนท้องถิ่น</p> <p>สร้างแบบจำลองที่จะอธิบายการเกิดอุบัติเหตุกับโครงสร้างถนนกับปริมาณจราจร และพฤติกรรมของคนที่ตอบสนองต่อโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ</p> <p>ศึกษาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องและควรรนำมาใช้เมื่อถนนเสร็จ</p> <p>ศึกษาการใช้ที่ดินกับอุบัติเหตุ เช่น การสร้างห้างสรรพสินค้าติดกับสี่แยก</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>มาตรการทางกฎหมาย</p> <p>- การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด (ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างทางต้องยึดหลักวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด หน่วยงานตรวจสอบต้องขึ้นทะเบียนผู้รับเหมาที่ฝ่าฝืนและประชาสัมพันธ์ให้สาธารณะได้รับทราบ</p>	<p>ตัวอย่างงานการศึกษาวิจัยด้านจุดเสี่ยงที่หวังผลในการเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ได้แก่ การศึกษาการลดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดจุดอันตราย และการศึกษาข้อกฎหมายและแนวทางการปฏิบัติในด้านการจัดการทางเข้าออกถนน ที่มีข้อเสนอมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวกับทางเข้าออกถนน โดยศึกษากรณีสหรัฐอเมริกา และกรณีศึกษาใน จ.พิษณุโลก และมีข้อเสนอทางกฎหมาย เช่น การกำหนดเกณฑ์การขอใบอนุญาตทำทางเชื่อมกับโครงข่ายถนนที่มีอยู่ การออกแบบถนนที่เอื้อต่อการควบคุมดูแลการจัดการทางเข้าออก</p>	<p>กรณีนี้เป็นเรื่องการสร้างจรรยาบรรณของผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งผู้สร้างถนน และผู้บังคับใช้กฎหมายที่เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ ซึ่งควรมีลักษณะการรณรงค์ให้เกิดการปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล แต่หากไม่สามารถสร้างจรรยาบรรณและธรรมาภิบาลได้ ควรศึกษากรณีที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย แล้วนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาออกแบบระบบตรวจสอบใหม่</p>

**ประเด็นเร่งด่วนที่ 4 : ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้
ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของ
รถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก**

ผลการทบทวนองค์ความรู้สำคัญในระยะเวลาสิบปีที่ผ่านมา :

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	
<p>พนัส โสภณพงษ์ และคณะ (2543) การศึกษาปัจจัยทางพฤติกรรมสุขภาพที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ จังหวัดชัยภูมิ. โรงพยาบาลชัยภูมิ</p>	<p>สัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นผู้บาดเจ็บ 720 คนภายในระยะเวลา 1 ปี พบว่าความเร็ว การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การใช้ยา/ยาเสพติด และเพศ มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดตามลำดับ</p>
<p>สมทรง ลือชาชาญวิทย์ และคณะ (2544) การศึกษาเพื่อลดพฤติกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงในกลุ่มนักเรียน นักศึกษา ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี. โรงพยาบาลพระปกเกล้า จันทบุรี</p>	<p>ส่วนที่ 1 เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ กลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนชายชั้นมัธยมปีที่ 2-5 และนักศึกษาอาชีวศึกษาชั้นปีที่ 1-2 จำนวน 2,845 คนซึ่งการวิจัยพบว่าร้อยละ 19.36 เข้าร่วมการแข่งขันรถจักรยานยนต์เป็นประจำ ส่วนที่ 2 เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ กลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนนักศึกษาที่เข้าแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงเป็นประจำ 264 คน ส่วนที่ 3 เป็นการวิจัยกึ่งทดลองปัจจัยที่ยับยั้งพฤติกรรมการแข่งรถฯ ซึ่งจัดเป็นกระบวนการเรียนรู้และแรงสนับสนุนทางสังคมในกลุ่มตัวอย่างที่ 2</p>
<p>อัญชลินทร์ ดุลยาญจน์ (2546). รายงานการวิจัยการสร้างพลังชุมชนเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์. กองสุขศึกษา (อ้างในยุทธนา วรณปีติกุล และ สุพิตา เรืองจิต (2550). บันทึกโหมหน้าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์. มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ สนับสนุนโดย สสส. หน้า 173)</p>	<p>ความเร็วที่ค่อนข้างปลอดภัยในขับขี่จักรยานยนต์ไม่ควรเกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงซึ่งเป็นความเร็วที่หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานพอจะรับได้</p>
<p>สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (2549). โครงการโรงงานร่วมใจดีมีชัย ชัยไม่ซึ่งภายใต้โครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2549. กรุงเทพมหานคร.</p>	

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	
<p>มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. (2549). การศึกษาการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: กรณีการปฏิบัติตามมาตรการการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 1ข 1ร. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย</p>	
<p>โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางของกรมการขนส่งทางบก (2549) (โครงการของกรมการขนส่งทางบก)</p>	<p>ศึกษาสภาพการใช้บริการขนส่งในปัจจุบัน และความต้องการใช้บริการของประชาชนเพื่อประโยชน์ในการกำหนดเส้นทางในการเดินทาง กำหนดความเร็วควบคุมระบบความปลอดภัย ระบบประกันภัยและประกันอุบัติเหตุ สถานีสำหรับบริการรับส่งผู้โดยสาร การควบคุมราคาค่าโดยสาร การควบคุมจำนวนเที่ยววิ่ง การสร้างความเป็นธรรมในระหว่างผู้ประกอบการและอายุการใช้งานของรถตู้โดยสารปรับอากาศ</p> <p>การศึกษาเสนอให้ใช้มาตรการควบคุมความเร็วผ่านระบบ GPS ที่กำหนดให้รถโดยสารทุกคันติดตั้งระบบดังกล่าว ซึ่งจะทำให้การควบคุมได้ผลมากขึ้น เนื่องจากทุกครั้งที่กระทำผิดจะต้องถูกลงโทษ และไม่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ในการดำเนินการ</p> <p>การศึกษาเสนอให้ควบคุมระบบความปลอดภัย 2 ส่วนคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ความปลอดภัยของยานพาหนะหรือตัวรถ: รถทุกคันจะต้องไม่มีการดัดแปลงหรือเพิ่มที่นั้งจากที่นั้งเดิมตามมาตรฐานของรถ จะต้องมีการเข็มขัดนิรภัยสำหรับทุกที่นั่งผู้โดยสาร มีอุปกรณ์ดังเพลิงประจำรถ และมีอุปกรณ์สำหรับใช้ทุบกระจกกรณีเกิดอุบัติเหตุ และจะต้องผ่านการตรวจสอบสภาพรถยนต์จากกรมการขนส่งทางบก ทั้งนี้เกณฑ์การตรวจสอบสภาพ จะกำหนดให้รถที่ใช้ในการประกอบการขนส่งเข้ารับการตรวจสอบสภาพปีละ 2 ครั้ง 2) ความปลอดภัยในส่วนพฤติกรรมผู้ขับขี่ รถโดยสารจะต้องควบคุมความเร็วตามที่กฎหมายระบุไว้ และพนักงานขับรถจะต้องได้รับการอบรมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
<p>พลเทพ เลิศวรรณิช และคณะ. (2550). ระยะห่างในการขับรถยนต์ตามกั้นที่ปลอดภัย. รายงานฉบับที่ วพ. 238 สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม.</p>	<p><u>วัตถุประสงค์</u> หาแนวทางในการบรรเทาและลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจากการชนท้าย</p> <p><u>ผลการศึกษา</u> ในการวิจัยนี้ได้นำเสนอแนวคิดใหม่ที่เรียกว่า การกำหนดระยะห่างที่ปลอดภัยในการขับขี่ และพัฒนาวิธีการคำนวณระยะห่างที่ปลอดภัยในการ</p>

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

	<p>ขับขี่ สำหรับช่วงความเร็ว 80 – 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นช่วงความเร็วที่พบทั่วไปบนทางหลวงแผ่นดิน วิธีการที่พัฒนาขึ้นนี้ได้ใช้หลักการของ Maximum Likelihood Estimation (MLE) และ Perturbation Technique เพื่อหาระยะห่างที่ปลอดภัยในการขับขี่ นอกจากนี้ในการทำงานวิจัยยังได้นำเสนอป้ายและเครื่องหมายบนผิวจราจรแบบ "DOT" Tailgating Treatment เพื่อช่วยให้ผู้ขับขี่ทราบถึงระยะห่างในการขับขี่ที่ปลอดภัยด้วย</p>
<p>ทริศักดิ์ และกระโทก. (2550). การศึกษาอัตราความเร็วที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาล. พิษณุโลก: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร. สนับสนุนโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วของรถจักรยานยนต์ ลักษณะทางกายภาพของถนนและอุบัติเหตุ ในเขตเทศบาล 8 จังหวัด พบว่า การมีเกาะกลางถนน จำนวนช่องจราจร จำนวนอุบัติเหตุ ส่งผลทำให้ความเร็วผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น และปริมาณการจราจรต่อความจุถนน (V/C Ratio) การจอดรถข้างทาง ความหนาแน่นของทางเข้าออก 2 ข้างถนน ส่งผลทำให้ความเร็วผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ลดลง โดยมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดที่ 80 กม./ชม. มีเพียงร้อยละ 0.23</p> <p>ข้อเสนอแนะ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) กำหนดลักษณะถนนเพื่อควบคุมความเร็วของรถจักรยานยนต์ คือ ถนนคู่ขนานและถนนที่มีช่องสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ 2) ปรับความเร็วตามกฎหมายจาก 80 กม./ชม. เป็น 60 กม./ชม.
<p>ยุทธนา วรณปิติกุล และ สุพิดา เรืองจิต (2550). บันทึกโหมหน้าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์. มูลนิธิสารานุกรมแห่งชาติ สนับสนุนโดย สสส.</p>	<p>การศึกษาในหลายประเทศ เช่น สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย ฯลฯ พบว่ารถจักรยานยนต์ที่มีซีซีสูงจะทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงตามไปด้วยและค่าใช้จ่ายต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจก็จะมากขึ้นด้วย</p> <p>รถในตลาดมอเตอร์ไซด์ของไทยมุ่งแข่งกันที่ความเร็วและความแรง ขยายขนาดเครื่องยนต์ไปเรื่อยๆ ทั้งที่เป็นรถขนาดเล็กน้ำหนักเบา หรือการรีดกำลังแรงม้าของรถให้มากขึ้น จึงควรปรับปรุงออกกฎหมายควบคุมขนาดเครื่องยนต์ (ซีซี) และความเร็วรถ (ปัจจุบันกฎหมายกำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่ประกอบในประเทศมีขนาดความจุระบอบลูกสูบไม่เกิน 150 ซีซี ซึ่งเดิมเครื่องยนต์ขนาดนี้คือรถประเภทสปอร์ตหรือรถผู้ชาย แต่เวลานี้รถสปอร์ตรุ่นใหม่มีขนาดเครื่องยนต์ถึง 200 ซีซี และรถขนาดเล็กมีซีซีสูงถึง 135 ซีซี) และควรมีคำแนะนำสำหรับผู้บริโภคถึงขนาดเครื่องยนต์ที่เหมาะสมกับการใช้งานและโครงสร้างของตัวรถที่ใช้ในประเทศไทย</p>

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

<p>สำนักวิจัยความร่วมมือระหว่างประเทศ . (2550). โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : กรณีปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 1ข 1ร. สำนักวิจัยความร่วมมือระหว่างประเทศ</p>	
<p>อาทิตย์ พุทธสิมมา (2551). การศึกษาสถานการณ์ วิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยอุบัติเหตุจากข้อมูลศูนย์เรนทร. คณะวิศวกรรม มหาวิทยาลัยเรศวร. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 4) ศึกษากระบวนการข้อมูลการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน Emergency Medical Services (EMS) ของศูนย์เรนทร กระทรวงสาธารณสุข 5) วิเคราะห์สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยจากฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุการจราจรทางถนนของระบบฐานข้อมูลการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน Emergency Medical Services (EMS) 6) นำระบบฐานข้อมูลดังกล่าวมาใช้เพื่อวิเคราะห์ปัญหาด้านสถานการณ์อุบัติเหตุ การจราจรทางถนนในประเด็นดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ความเร็วกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมือง ▪ ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยแยกตามชนิดของยานพาหนะที่ชนกับระดับความรุนแรงที่เกิดขึ้นภายในเขตเมือง ▪ จุดเสี่ยงอันตรายและจุดอันตรายในเขตพื้นที่ศึกษาบนโครงข่ายถนนปัจจุบันโดยใช้ฐานข้อมูลจาก EMS ▪ การเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับจุดตัดทางรถไฟ (เฉพาะที่มีในฐาน EMS) โดยการวิเคราะห์ข้อมูลจากฐาน EMS
<p>กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ และคณะ (2551). การวิจัยการใช้ความเร็วเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย. สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT). สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิ สาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) ศึกษาความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดจากความเร็ว โดยใช้ข้อมูลระหว่างปี 2544-2549 ที่มีการบันทึกข้อมูลครบถ้วนจำนวน 70,820 ราย จากจำนวนอุบัติเหตุในฐานข้อมูลของกรมทางหลวง 91,009 ราย 2) ศึกษาสืบสวนวิเคราะห์อุบัติเหตุเชิงลึก 76 ครั้งจากข้อมูลทั้งหมดที่มี 146 ครั้ง โดยเลือกเฉพาะกรณีที่ทราบความเร็วที่แน่นอน 3) ศึกษาทัศนคติผู้ขับขี่เกี่ยวกับการใช้ความเร็วในการขับขี่ โดยการสัมภาษณ์และสำรวจ 407 ตัวอย่าง 4) ศึกษาพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปจากมาตรการต่างๆ <p>ผลการศึกษาพบว่าความเร็วเป็นสาเหตุของร้อยละ 75 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยมีสัดส่วนลดลงในช่วงปี</p>

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

2547-2549

อุบัติเหตุที่เกิดจากความเร็วมักเกิดในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรต่ำ และไม่มีการกวดขันตรวจจับอย่างเข้มข้น

อุบัติเหตุจากความเร็วเกิดในลักษณะรถจักรยานยนต์ชนวัตถุหรือสิ่งของมากที่สุด รองลงมาคือรถยนต์ชนกัน และรถยนต์ชนวัตถุหรือสิ่งของ รูปแบบการชนที่เกิดขึ้นบ่อยที่สุดคือการชนท้าย เพราะหยุดรถไม่ทันเมื่อขับขี่ด้วยความเร็วสูง หรืออาจเกิดการตัดสินใจผิดพลาด

อุบัติเหตุจากความเร็วที่มีผู้เสียชีวิตมักเกิดในบริเวณถนนทางตรงและทางโค้งมากกว่าทางแยก และเกิดมากบนถนนที่มีช่องจราจรหลายช่อง ในสภาพอากาศฝนตก

อันตรายข้างทางเป็นอุบัติเหตุที่สำคัญของประเทศไทย สาเหตุหนึ่งเกิดจากการติดตั้งอุปกรณ์ข้างทางแบบยึดแน่น ดุดับแรงกระแทกได้น้อย

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีความเสี่ยงสูง อุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตเกิดจากรถจักรยานยนต์คู่กรณีปะทะด้วยความเร็วประมาณ 70 กม./ชม. ในกรณีอื่นๆ พบว่าจักรยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 39 กม./ชม.

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความเร็วของยานพาหนะคือ พรบ. จราจรทางบก ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2551 และ พรบ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 ซึ่งใช้การกำหนดเพดานอัตราความเร็วสำหรับรถประเภทต่างๆ และการใช้ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรกำกับอัตราความเร็วสูงสุด เฉพาะพื้นที่ด้วย ปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายยังมีความคลุมเครืออยู่บ้าง เช่น เครื่องหมายป้ายจราจรที่กำหนดความเร็วไม่ได้ระบุตำแหน่งที่เริ่มและสิ้นสุดการบังคับบนช่วงถนนนั้นๆ รวมถึงบริเวณจุดที่สำคัญต่างๆ เช่นทางแยก เขตชุมชน โรงเรียนที่ต้องมีการจำกัดความเร็วเฉพาะ

เครื่องมือตรวจจับความเร็วที่มีประสิทธิภาพได้แก่ เครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติด้วยแสงเลเซอร์ ซึ่งสดช. โดยกองบังคับการตำรวจทางหลวงนำมาใช้เพียงสามเดือนแรก สามารถตรวจจับผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กำหนดได้ถึง 42,304 ราย อย่างไรก็ตามยังมีปัญหาในทางปฏิบัติคือภาพถ่ายไม่สามารถยืนยันว่าผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดจริง และยังไม่มียกกฎหมายรองรับการแจ้งข้อหาทางไปรษณีย์ในกรณีกระทำผิดด้วยข้อหาการขับรถเร็ว

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

	<p>กว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด</p> <p>การสัมภาษณ์และสำรวจผู้ขับขี่ที่แสดงว่าผู้ขับขี่ประมาณร้อยละ 60 ทราบอัตราค่าปรับและบทลงโทษ แต่ก็ยังใช้ความเร็ว แสดงว่าไม่ได้ให้ความสำคัญกับการถูกจับเพราะขับเร็ว แต่ร้อยละ 83 ก็บอกว่าการลดความเร็วเมื่อเห็นป้ายเตือนข้างทาง และร้อยละ 70.5 บอกว่าการประชาสัมพันธ์ให้ลดความเร็วมีผลให้ลดความเร็ว โดยป้ายข้างทางมีผลมากที่สุด รองลงมาคือโทรทัศน์ ร้อยละ 35.9 เห็นว่าการขับเร็วที่มีผลให้มีผู้เสียชีวิตเป็นอาชญากรรมในขณะที่ร้อยละ 43 เห็นว่าไม่เป็น ในจำนวนนี้กว่าครึ่งเห็นว่าเป็นอุบัติเหตุ เป็นเหตุสุดวิสัยที่ควบคุมไม่ได้</p> <p>การศึกษาในบางพื้นที่แสดงว่าในเขตเทศบาลในช่วงเวลากลางวันผู้ขับขี่ร้อยละ 62 ใช้ความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยรถโดยสารมีอัตราสูงสุดร้อยละ 86 รถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 66 รถตู้ร้อยละ 65 รถบรรทุกร้อยละ 61 รถกระบะร้อยละ 59 อัตราความเร็วเพิ่มขึ้นสำหรับรถทุกประเภทในเวลากลางคืนผลการทดลองมาตรการตรวจจับด้วยเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติด้วยแสดงเลเซอร์แสดงว่าพบการเปลี่ยนแปลงในทางดีขึ้นในเวลากลางวัน แต่ในช่วงกลางคืนซึ่งนอกเวลาตรวจจับก็ยังใช้ความเร็วเหมือนเดิม</p> <p>นอกจากนั้นมีการสัมภาษณ์ผู้ถูกจับกุมด้วยความผิดขับขี่พาหนะด้วยความเร็ว 84 แหล่งข้อมูล พบว่ามีช่วงอายุ 30-35 ปีมากที่สุด รองลงมาคือ 25-30 ปี และ 40-45 ปีตามลำดับ โดยมีสัดส่วนเป็นรถยนต์ รถกระบะ รถตู้ตามลำดับ ผู้ถูกจับกุมส่วนใหญ่ไม่สามารถบอกอัตราความเร็วจำกัด โดยคิดว่าสูงกว่าที่กำหนดไว้ (ส่วนใหญ่ขับในอัตราเร็ว 110-120 กม./ชม.) และคิดว่าปกติขับในอัตราความเร็วเท่ากัน แต่ไม่ถูกจับกุม กว่าร้อยละ 60 เห็นด้วยกับการตรวจจับด้วยกล้องอัตโนมัติและส่งใบสั่งไปที่บ้าน โดยให้ความสำคัญกับการแสดงหลักฐานว่าผู้ขับขี่กระทำความผิด อย่างไรก็ตามก็ดีเกือบร้อยละ 30 ไม่มั่นใจในความเที่ยงตรงของอุปกรณ์ดังกล่าว</p> <p>การศึกษานำเสนอประสบการณ์ต่างประเทศเกี่ยวกับมาตรการและเทคโนโลยีต่างๆ ที่ใช้ควบคุมปัญหานี้ และเสนอแนะว่าการกำหนดความเร็วเป็นมาตรการสำคัญอันดับแรก และความเร็วดังกล่าวต้องเป็นที่ยอมรับของผู้ขับขี่ว่าสมเหตุสมผล จึงจะเกิดความสัมพันธ์ที่สอดคล้องกันระหว่างความเร็วออกแบบ ความเร็วจำกัด และความเร็วที่เกิดขึ้นจริง การตรวจจับความเร็วของตำรวจเป็นวิธีที่มี</p>
--	--

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	
	ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย แต่หลังจาดตรวจหรือเวลาตรวจ ผู้ขับขี่ก็จะใช้ความเร็วเช่นเดิม และการให้ความรู้ประชาชนต้องดำเนินการควบคู่หรือภายหลังจากโครงการทางวิศวกรรมและการบังคับใช้กฎหมายมีความพร้อมแล้ว
กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ (2551). ปฏิบัติงานด้านวิชาการเพื่อศึกษาสาเหตุและแนวทางป้องกันอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนและการถอดบทเรียนรูปแบบบริการรถรับส่งนักเรียน. สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT). สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงอันเนื่องมาจากการขับเร็ว 2) เพื่อให้เกิดความเข้าใจพฤติกรรมและตระหนักถึงปัญหาการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ 3) เพื่อเสนอแนะมาตรการการแก้ไขปัญหาการขับเร็ว 4) เพื่อประชาชนมีความเข้าใจในการใช้ความเร็วที่ปลอดภัยในการขับขี่
ศิริรัตน์ ธานีรณานนท์ (2551). โครงการวิจัยผลกระทบของความเร็วดต่อการขับขี่. (ริเริ่มโครงการโดย ศาสตราจารย์ ดร. พิชัย ธานีรณานนท์) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (2552) การวิจัยปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุรถโดยสารในประเทศไทย. สนับสนุนโดยมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	
ปนัดดา ชำนาญสุข (2552). แต่งตั้งาอุบัติเหตุจราจรในบริบทสังคมและวัฒนธรรมไทย. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อเผยแพร่ความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นจากรถบรรทุก 2) นำเสนอองค์ความรู้ใหม่ในการอธิบายและทำความเข้าใจอุบัติเหตุจราจรจากรถบรรทุกทั้งในระดับปัจเจกบุคคล ระดับระบบทั้งในระบบความปลอดภัยและระบบความเสี่ยง และระดับวัฒนธรรมในรูปแบบของวัฒนธรรมความเสี่ยงและวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านการวิเคราะห์ด้วยแนวคิดทฤษฎีทางสังคมศาสตร์และข้อมูลเชิงลึกจากการศึกษาวิจัย 3) เพื่อส่งเสริมการศึกษาวิจัยอุบัติเหตุจราจรโดยใช้วิธีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพและประยุกต์ใช้ทฤษฎีทางสังคมศาสตร์ร่วมกับทฤษฎีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบาดวิทยาสังคม วิศวกรรมจราจร และกฎหมาย เป็นต้น

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (2553). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางโดยใช้เทคโนโลยี. นำเสนอต่อกรมการขนส่งทางบก

การศึกษาครอบคลุมการทบทวนนโยบาย วิเคราะห์ระบบเทคโนโลยี กฎหมาย ฎระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทาง การดำเนินการของผู้ประกอบการในปัจจุบัน ระบบเทคโนโลยีที่ใช้ควบคุม กำกับดูแล จัดระบบการเดินทางรถโดยสารประจำทางในไทยและต่างประเทศ การออกแบบและทดสอบระบบเทคโนโลยีในการกำกับดูแลจัดระบบการเดินทางรถโดยสาร การประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน

ระบบเทคโนโลยีที่สามารถกำกับดูแลการเดินทางและมี การประยุกต์ใช้ในปัจจุบัน 3 ระบบ คือ ระบบระบุพิกัดโลก (Global Positioning Systems – GPS) ระบบ RFID (Radio Frequency Identification) และระบบกล่องดำ (Black Box) เพื่อพิจารณาคัดกรองระบบที่เหมาะสมสำหรับการกำกับดูแลการเดินทางรถโดยสารประจำทางของไทย

การกำกับดูแลดังกล่าวประกอบด้วยมิติต่างๆ คือ การควบคุมเส้นทางในการขนส่งที่กำหนด การควบคุมไม่ให้ผู้มีใบขับขี่ไม่ตรงกับประเภทรถขับรถ การควบคุมชั่วโมงการทำงานของคนขับรถ การควบคุมการเข้าจอดป้ายที่มีการกำหนดไว้ร่วมกัน การควบคุมไม่ให้มีการรับคนตามเส้นทาง การควบคุมการจอดและเข้าป้ายที่ถูกต้อง การควบคุมความเร็วในการขนส่ง และการควบคุมการบรรทุกเกินกฎหมายกำหนด

การศึกษาพบว่า GPS เป็นระบบเทคโนโลยีที่มีความสามารถในการกำกับฯ ตามข้อกำหนดสูงที่สุดสำหรับ RFID ถือว่าเป็นระบบที่มีความสามารถค่อนข้างสูง เหมาะสมในการติดตามการเดินทางในระยะไม่ไกลมากนัก มีจุดเด่นในการตรวจสอบการจอดของรถและการนับจำนวนรถ สำหรับ Black Box ถือเป็นระบบที่มีความสามารถในการกำกับน้อยที่สุด

ในด้านการควบคุมความเร็ว พบว่า GPS และ Black Box สามารถควบคุมความเร็วจริง ในขณะที่ RFID สามารถควบคุมความเร็วเฉลี่ย

นอกจากนั้นยังพบว่า GPS มีความเหมาะสมในเชิงปฏิบัติมากที่สุด แต่ยังคงมีข้อด้อยเกี่ยวกับการลงทุนที่อาจเข้าช้อนกับภาคเอกชนที่มีการดำเนินการในปัจจุบัน สำหรับ RFID มีความเหมาะสมรองลงมา เนื่องจากเป็นเทคโนโลยีใหม่มีข้อจำกัดด้านความเสถียรของเทคโนโลยีและการขายผลการกำกับในด้านอื่นๆ ส่วน Black Box เหมาะสมน้อยที่สุด

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

	<p>ผลการประเมินโครงการด้านเศรษฐศาสตร์แสดงว่า หากลงทุนระบบเทคโนโลยีเฉพาะรถโดยสารประจำทางหมวด 2 (รถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯ ไปปลายทางที่ภูมิภาค) และหมวด 3 (รถโดยสารประจำทางเส้นทางระหว่างจังหวัดที่ไม่ใช่กรุงเทพฯ) จำนวนรวมกว่า 17,774 คัน จะมีความเหมาะสมทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ในทุกกรณี แต่ยังมีปัญหาเรื่องภาระการลงทุนว่าควรเป็นของกรมการขนส่งทางบกหรือเอกชน หรือควรมีทางเลือกการจัดสรรภาระการลงทุนอย่างไร โดยการศึกษาเสนอไว้ 3 ทางเลือก นอกจากนั้นการศึกษายังมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ มาตรการในการพัฒนาและผลักดัน กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง แผนการดำเนินการ</p>
<p>มูลนิธิไทยโรดส์ (กพ. 2553) รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 โครงการพัฒนาหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>สำรวจการศึกษารวิจัยในต่างประเทศเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน พบว่าการศึกษาในประเทศตะวันตกให้ความสำคัญกับความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย การดื่มแอลกอฮอล์และขับซี้ การขับรถที่เสี่ยงอันตราย การเดินถนนและข้ามถนน</p> <p>สำรวจด้วยแบบสอบถามพฤติกรรมเสี่ยง การรับรู้ และทัศนคติเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ จักรยานยนต์และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ใน กทม. และ 72 จังหวัด กลุ่มตัวอย่างจังหวัดละ 1,600 คน (ยังไม่ได้ดำเนินการ)</p> <p>การเฝ้าสังเกตพฤติกรรมเสี่ยง (การใช้ความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย) ในพื้นที่ลักษณะต่างๆ ใน 30 จังหวัด โดยเลือกพื้นที่ทางหลวงขนาด 4 เลนจราจรหรือมากกว่าที่มีปริมาณการจราจรมากกว่า 4,000 คันต่อวัน โดยบันทึกความเร็วอิสระแบ่งตามประเภทยานยนต์และเลขทะเบียนจังหวัด (ยังไม่ได้ดำเนินการ)</p>
<p>Mara, M K; Davies, R B; and Frith, W J. Evaluation of the Impact of Compulsory Breath Testing and Speed Cameras in New Zealand. Proceedings Roads'96 Conference, Part 5, pp. 269-282. * Transport Monitoring, Ministry of Transport, Wellington, New Zealand</p>	<p>การประเมินผลกระทบจากการใช้วิธีการทดสอบลมหายใจ และการใช้กล้องตรวจจับความเร็วในการลดอุบัติเหตุทางถนน</p>
<p>Pilkington, P; and Kinra, S. (2005). Effectiveness of speed cameras in preventing road traffic</p>	<p>การศึกษาผลของการใช้กล้องตรวจจับความเร็วเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน</p>

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	
<p>collisions and related casualties: systematic review. Bristol UK. [online] Source : http://bmj.com/cgi/doi/10.1136/bmj.38324.646574.AE</p>	
<p>Charlton, S G; and de Pont, J. (2007). Curve Speed Management. Land Transport New Zealand, Wellington. [online] Source : http://www.landtransport.govt.nz/research/reports/323.pdf</p>	<p>การศึกษาประเด็นเกี่ยวกับการเลือกใช้ความเร็วบนทางโค้งจากหลายนมุมมอง</p> <p>วิธีการกำหนดความเร็วบนทางโค้งที่เหมาะสมของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ได้รับการพัฒนาขึ้นบนฐานของลักษณะเฉพาะของยานพาหนะนั้นๆ ในขณะเดียวกันการจำลองการขับขี่ยานพาหนะได้นำมาใช้ในการศึกษาผลกระทบของการใช้สัญญาณเตือนแบบต่าง ๆ รวมทั้งการทำสัญลักษณ์บนถนนเพื่อการเลือกใช้ความเร็วบนทางโค้งของผู้ขับขี่และการจัดวางข้างทาง</p>
<p>Harper, D N; and Hunt, M. (2007). Mind the Gap: Training road users to use speed and distance when making gap-acceptance decisions. Transport Research and Evaluation, Ministry of Transport. *www.transport.govt.nz</p>	<p>การออกแบบกระบวนการสอนผู้ใช้ถนนที่มุ่งให้ความสำคัญกับความเร็วและการรักษาระยะห่างของยานพาหนะ</p>
<p>Soole, David W. and Lennon, Alexia J. and Watson, Barry C. (2008) Driver perceptions of police speed enforcement: differences between camera-based and non-camera based methods : results from a qualitative study. In: Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, 10-12 November 2008, Adelaide, South Australia. [online] Source : http://www.rsconference.com/</p>	<p>การเปรียบเทียบผลของวิธีการบังคับใช้กฎหมายระหว่างการใช้กล้องตรวจจับความเร็วกับการใช้วิธีการอื่นๆ</p>
<p>WHO, FIA Foundation, Global Safety Partnership, The World Bank (2008). Speed Management: A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners. Geneva: Global Road Safety Partnership.</p>	<p>นำเสนอข้อมูลและประเด็นสำคัญเพื่อสนับสนุนการดำเนินการควบคุมความเร็วซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ผลการศึกษาแบ่งเป็น 5 ส่วนคือ</p> <p>1) ความเร็วกับอุบัติเหตุ: ความเร็วเป็นปัจจัยสำคัญที่เพิ่มโอกาสการเกิดและความรุนแรงของอุบัติเหตุ</p>

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

โดยมีสัดส่วนสาเหตุอุบัติเหตุสูงกว่าหนึ่งในสามในประเทศต่างๆ ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ที่ไม่ได้มีการป้องกันตัวจะรอดชีวิตถ้าถูกชนโดยรถที่ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. แต่จะเสียชีวิตถ้าความเร็วเกิน 50 กม./ชม. จึงควรกำหนดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. สำหรับถนนที่มีคนเดินพลุกพล่านและไม่มีทางเท้าที่แบ่งแยกจากถนนอย่างชัดเจน ทั้งนี้มีแบบจำลองที่ใช้ประมาณการความสูญเสียจากอุบัติเหตุเมื่อเพิ่มความเร็ว เช่น ถ้าเพิ่มความเร็วเฉลี่ยร้อยละ 5 จะทำให้อุบัติเหตุที่มีการบาดเจ็บเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 และอุบัติเหตุที่มีการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 การสร้างระบบที่ปลอดภัย รวมทั้งการบริหารจัดการความเร็วบนถนนจะช่วยป้องกันมิให้ความผิดพลาดของมนุษย์นำไปสู่ความสูญเสียเหล่านี้ ซึ่งจะต้องอาศัยการบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้ความเข้าใจ และการสื่อสารสาธารณะอย่างต่อเนื่องเป็นเงื่อนไขความสำเร็จที่สำคัญ

2) ประเมินสถานการณ์ความเร็ว : ต้องประเมินว่ามีการใช้ความเร็วที่ไม่ปลอดภัยมากน้อยเพียงใด โดยประเมินสภาพถนนและสภาพแวดล้อม จัดเก็บข้อมูลให้ทราบว่ามีการใช้ความเร็วเกินกำหนดในจุดต่างๆ โดยเฉพาะจุดเสี่ยงมากน้อยเพียงใด เพราะเหตุใด และความเร็วทำให้เกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียเท่าใด ประเมินความเสี่ยงจากการใช้ความเร็ว (ทำให้เกิดการบาดเจ็บและสูญเสีย) จัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากความเร็ว ค่าความเร็วเฉลี่ยที่ทำให้การจราจรสับสนไหล เปรียบเทียบกับเพดานความเร็วที่กำหนดในปัจจุบัน

3) เครื่องมือบริหารจัดการความเร็ว : ควรเลือกใช้เครื่องมือที่เหมาะสมกับบริบทของสังคม โดยก่อนอื่นจะต้องเข้าใจโครงสร้างถนน ถนนสายหลักเหมือนกันไม่จำเป็นต้องกำหนดเพดานความเร็วเท่ากัน ขึ้นกับความเสี่ยงของสภาพถนน แต่ก็ควรให้มีความคงเส้นคงวาในระดับหนึ่ง การกำหนดเพดานความเร็วเป็นเครื่องมืออันดับแรกของการบริหารจัดการความเร็ว ทั้งนี้ควรใช้หลักการระบบที่ปลอดภัย กำหนดเพดานความเร็ว โดยพิจารณาการออกแบบถนน การใช้พื้นที่ข้างถนน ยานยนต์ประเภทต่างๆ ที่ใช้ถนน และการไหลของการจราจร คุณภาพรถ และโอกาสที่ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความเสี่ยงที่ใช้ถนนดังกล่าว และติดป้ายกำหนดความเร็วให้เพียงพอ การบังคับใช้กฎหมายเป็นขั้นตอนต่อไป โดยจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสม การสื่อสารสาธารณะให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเข้าใจเป็นเครื่องมืออีกประเภทหนึ่ง เช่นเดียวกับการใช้เทคโนโลยีวิศวกรรมยานยนต์ที่มีต้นทุนไม่สูงนักควบคุมความเร็ว ซึ่งสังคมควร

4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

	<p>สนับสนุนให้บริษัทยานยนต์พัฒนาเครื่องมือนี้ นายจ้างไม่ควรกำหนดเวลาทำงานที่จะมีผลให้ลูกจ้าง ต้องใช้ความเร็วบนถนน และต้องให้ความสำคัญกับการใช้ความเร็วตามที่กำหนดในการขับขี่ยานพาหนะของบริษัท</p> <p>4) การออกแบบและใช้การบริหารจัดการความเร็ว : การบริหารจัดการความเร็วบนถนนต้องอาศัยการสนับสนุนจากผู้นำการเมืองและผู้นำชุมชน และภาคีหลายฝ่ายในสังคม จึงควรแต่งตั้งคณะทำงานซึ่งได้รับการสนับสนุนจากคณะที่ปรึกษาหรือผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อนำการขับเคลื่อน กำหนดเป้าหมายและแผนปฏิบัติการ เครื่องมือที่จะใช้ทรัพยากร และต้องมีการรณรงค์สื่อสารสาธารณะ ทั้งนี้อาจทดลองดำเนินการนำร่องในบางพื้นที่ก่อน</p> <p>5) การประเมินผล : เป็นส่วนสำคัญของการบริหารจัดการความเร็ว และควรวางแผนจัดเก็บข้อมูลพร้อมกับการออกแบบแผนงานและปฏิบัติการ ทั้งนี้มีวิธีการประเมินผลหลายแบบที่มีข้อดีข้อเสียแตกต่างกัน ซึ่งจะต้องเลือกใช้ให้เหมาะกับวัตถุประสงค์ และต้องเผยแพร่ผลการประเมินให้ฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้ทราบเพื่อปรับการดำเนินงานในระยะต่อไป</p>
<p>Guria, J; and Leung, J. An evaluation of a supplementary road safety package. Accident Analysis and Prevention.(36)5,893-904. [online] Source: linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0001457503001490</p>	<p>การติดตามประเมินผลการใช้ชุดความปลอดภัยทางถนน (SRSP) ที่เน้นการโฆษณาที่สื่อถึงความสะเทือนใจอย่างรุนแรงที่มีต่อทัศนคติในการขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูง พฤติกรรมในการขับขี่ด้วยความเร็วสูง การดื่มแล้วขับ รวมถึงการส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย</p>

ประเด็นเร่งด่วนที่ 4: ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

เป้าหมายของการบรรลุทศวรรษแห่งความปลอดภัย: ปรับการใช้ความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกตามที่กฎหมายกำหนดทั้งในเขตเมืองและนอกเมือง

สถานการณ์และประเด็นปัญหา

การขับรถด้วยความเร็วที่สูงขึ้นจะทำให้ต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถเพิ่มขึ้น หรือเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินระหว่างการขับขี่ เช่น รถคันหน้าเบรคกระทันหัน คนเดินเท้าหรือสัตว์วิ่งตัดหน้ารถ ผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วสูงจะมีโอกาสเสี่ยงต่อการชนมากกว่า นอกจากนี้ ความเร็วยังเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุมากขึ้นอีกด้วย

สถิติอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2545 – 2549 พบว่า สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ตัดหน้ากระชั้นชิด และแซงรถผิดกฎหมาย⁶ ขณะเดียวกัน ข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงของกรมทางหลวง ตั้งแต่ปี 2544 – 2549 แสดงให้เห็นว่า อุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 75 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณารายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุจากความเร็ว พบว่า

- สัดส่วนของอุบัติเหตุจากความเร็วจะมีจำนวนต่ำในช่วงเดือนมกราคม เมษายน และธันวาคม เพราะเป็นช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ที่มีปริมาณรถมากกว่าปกติ ทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วได้ต่ำกว่าปกติ นอกจากนี้ ยังเป็นช่วงที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเพิ่มความเข้มงวดกวดขันและมีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างมาก
- รถที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ นั้น ยานพาหนะขนาดเล็ก เช่น รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถยนต์และรถบรรทุกขนาดเล็ก มักมีสัดส่วนของอุบัติเหตุที่เกิดจากความเร็วสูง และมีสัดส่วนอุบัติเหตุสูงมากกับคนเดินเท้า ส่วนรถโดยสารและรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ มีสัดส่วนที่เกิดจากสาเหตุด้านความเร็วน้อยกว่า อาจเป็นเพราะข้อกำหนดในการใช้ความเร็วหรือกฎหมายในการใช้ความเร็วสูงสุดที่ต่ำกว่ารถยนต์หรือรถบรรทุกขนาดเล็กโดยทั่วไป อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาวิจัยความเร็วพบว่ารถโดยสารสาธารณะเป็นรถประเภท

⁶ กัณวีร์ กนิษฐพงศ์ (2551). รายงานการวิจัยการใช้ความเร็วในการขับขี่ที่ปลอดภัย , สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT). สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

ที่มีอัตราการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมากที่สุด รองลงมาคือ รถยนต์ส่วนบุคคล

- อุบัติเหตุจากความเร็วมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในบริเวณทางตรงและทางโค้ง ซึ่งเป็นบริเวณที่ผู้ขับขี่สามารถใช้ความเร็วได้เต็มที่ ขณะที่บริเวณทางแยก ผู้ขับขี่จำเป็นต้องชะลอความเร็ว อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักเกิดจากสาเหตุอื่นมากกว่า
- ผู้ขับขี่มักใช้ความเร็วสูงและมักเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงที่มีความกว้างและมีจำนวนช่องจราจรหลายช่อง
- ถนนที่มีมืดและไม่มีการส่องสว่างจะทำให้ทัศนวิสัยสำหรับการขับขี่ลดลง การมองเห็นทำได้ยากขึ้น ทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วต่ำลงและเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ส่งผลให้อุบัติเหตุที่เกิดจากความเร็วลดลง
- ในกรณีของรถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่ในเขตเมืองส่วนใหญ่สามารถเข้าใจถึงอันตรายที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมที่ซับซ้อนสองข้างทางและสามารถปรับเปลี่ยนเลือกใช้ความเร็วที่เหมาะสมได้ โดยความเร็วที่คนส่วนใหญ่เลือกใช้ อยู่ที่เฉลี่ย 49 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ดังนั้น การปรับลดอัตราความเร็วตามกฎหมายของรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเป็น 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงจะไม่มีผลกระทบต่อคนส่วนใหญ่ แต่กลับช่วยให้สามารถเลือกจัดการกับผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงได้ง่ายขึ้น

ในส่วนของประเทศไทยเอง มีการกำหนดความเร็วของประเภทรถและถนนตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 รวมทั้งมีมาตรการต่างๆ แต่ในทางปฏิบัติ พบว่า กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับความเร็วยังไม่ชัดเจนถึงกลุ่มผู้ที่มีผลบังคับใช้ ประเภทของยานพาหนะที่มีผลบังคับใช้ และประเภทของถนนที่มีผลบังคับใช้ รวมถึงความสอดคล้องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจอีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นข้อจำกัดด้านอัตราค่าจ้าง เวลาในการปฏิบัติงานและการขาดแคลนเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น

การปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดจึงเป็นประเด็นเร่งด่วนที่ต้องรีบดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบและมาตรการในการควบคุมและส่งเสริมพฤติกรรมการใช้ความเร็วอย่างปลอดภัย ดังนี้

- การกำหนดอัตราความเร็วที่สอดคล้องกับประเภทถนนและกระแสรถจราจร รวมทั้งมีการสื่อสารให้ผู้ขับขี่เข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตาม
- การบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยกฎหมายจะต้องมีบทบัญญัติที่ชัดเจนและเหมาะสมกับสภาพการจราจร ขณะเดียวกัน เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องใช้มาตรการตรวจจับความเร็วและเครื่องมือเทคโนโลยีต่างๆ ประกอบ เช่น เครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ กล้องโทรทัศน์วงจรปิด ฯลฯ
- การให้ความรู้ อบรมประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนักถึงการใช้ความเร็วในการขับขี่ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรง โดยการปลูกฝังจิตสำนึกผ่านระบบ

การศึกษา การเพิ่มมาตรการความปลอดภัยในการขับขี่ทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น และประชาสัมพันธ์ในวงกว้าง

กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1. การทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนด เกณฑ์มาตรฐาน กฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับสภาพปัญหาที่มีอยู่จริง โดยรวบรวมและทบทวนกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อปรับปรุงแก้ไข หรือยุบรวม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้แผนแม่บทฯ ได้เสนอแนวคิดให้มีการแก้ไข พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตัวอย่างเช่น

- การบัญญัติเพิ่มว่าสามารถใช้ภาพถ่ายจากกล้อง CCTV ในการออกหมายเรียกผู้ขับขี่มาให้การ หากไม่มาให้ออกหมายจับได้
- การกำหนดอัตราค่าปรับขั้นต่ำให้สูงขึ้น โดยเฉพาะในกรณีความผิดฐานขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับขี่เร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนดและขับขี่รถย้อนศร
- การยกเลิกการว่ากล่าวตักเตือนตามม. 140 และ 145 เพื่อไม่ให้เกิด 2 มาตรฐานในทางปฏิบัติ รวมทั้งให้มีการเพิ่มโทษในกรณีกระทำความผิดซ้ำ
- เพิ่มอำนาจให้หน่วยงานที่ควบคุมการใช้กฎหมายควบคุมความเร็ว
- เพิ่มอัตราค่าปรับสำหรับผู้ขับขี่ที่ขับช้อย่างอันตราย เช่น ชี้อัดแข่งกันบนท้องถนน ขับปาดหน้ากระชั้นชิด ฯลฯ และมีการคืนภาษีเป็นรางวัลแก่ผู้ขับขี่ที่ไม่มีอุบัติเหตุ

2. การใช้มาตรการตรวจจับความเร็วอย่างเคร่งครัด โดย

- บัญญัติเพิ่มในพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ว่า สามารถใช้ภาพถ่ายจากกล้อง CCTV ในการออกหมายเรียกผู้ขับขี่มาให้การได้ หากไม่มาให้ออกหมายจับได้
- นำเครื่องมือและเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ เช่น เครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ กล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV

3. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างบรรยากาศที่สนับสนุนการทำงานด้านบังคับใช้กฎหมาย โดยสนับสนุนงบประมาณในระดับพื้นที่ที่มุ่งเน้นการบูรณาการระหว่าง การรณรงค์ประชาสัมพันธ์และการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันเสียหลัก ส่งเสริมการจัดทำโครงการในระดับชุมชนในการบังคับใช้กฎหมายด้วยกลไกทางสังคม เช่น Social Sanction

4. การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน โดยพัฒนาโครงสร้างการทำงานร่วมกันในระดับชุมชนที่ตอบสนองต่อความต้องการในการจัดการภายใน

ชุมชน และจัดสรรงบประมาณที่สนับสนุนการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชุมชน

5. การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียนและบุคคลทั่วไป โดยสนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรและโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา เผยแพร่ความรู้ด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย และส่งเสริมการโฆษณาอย่างรับผิดชอบต่อกลุ่มเสี่ยงหลัก

6. การลดสถานการณ์ที่จะเป็นอันตรายบนท้องถนน โดยรณรงค์ให้ความรู้กับผู้ใช้รถประเภทอื่นให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จัดการรณรงค์สร้างจิตสำนึกและเพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้ที่ทำให้ผิดซ้ำซาก

ข้อวิเคราะห์ช่องว่างความรู้ประเด็นเร่งด่วนที่ 4 : การปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

สรุปความเห็นเบื้องต้นจากการทบทวนความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเรื่องการใช้ความเร็ว โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ เพื่อนำเสนอความรู้ที่จำเป็น (Demand) ความรู้ที่มีอยู่ (Supply) และความรู้ที่จำเป็นต้องศึกษาเพิ่มเติม (Knowledge Gap) ดังนี้

ความรู้จากการศึกษาวิจัยพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเรื่องการใช้ความเร็ว โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก (Supply) ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาครอบคลุม 6 ประเด็น ซึ่งสามารถสนับสนุนแนวทาง/มาตรการ/โครงการศึกษาวิจัยที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ (Demand) ได้บางส่วน บางประเด็นมีความรู้ (Supply) เพียงพอในการปฏิบัติงานได้โดยไม่ต้องศึกษาวิจัยเพิ่มเติม ในขณะที่บางประเด็นยังมีความรู้ไม่เพียงพอต้องศึกษาเพิ่มเติม (Knowledge Gap) ดังนี้

- 1) ภาพรวมของสถานการณ์ความเร็วและอุบัติเหตุ** งานวิจัยของ ดร. กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ และคณะ (2551). การวิจัยการใช้ความเร็วเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย. สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT). นับว่าเป็นการศึกษาเกี่ยวกับความเร็วกับอุบัติเหตุทางถนนที่ครอบคลุมที่สุดของไทย สามารถแสดงภาพรวมของสถานการณ์และสภาพปัญหาสำคัญได้ระดับหนึ่ง แต่สังคมไทยยังไม่มีข้อมูลเพียงพอที่จะใช้ในการวางแผน และจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการ
- 2) การใช้มาตรการทางกฎหมาย** มาตรการทางกฎหมายมีความสำคัญที่สุดในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการใช้ความเร็วในการขับขี่ การใช้มาตรการทางกฎหมายเริ่มตั้งแต่การกำหนดอัตราความเร็วจำกัดที่เหมาะสม การกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม และการใช้เครื่องมือที่เหมาะสมในการดำเนินการ ซึ่งปัจจุบันกำลังมีการศึกษาปัญหา

อุปสรรคของการใช้มาตรการทางกฎหมาย และแนวทางการปรับเปลี่ยนอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามก็ยังขาดการศึกษาเกี่ยวกับสถานการณ์ความเร็วที่ไม่ปลอดภัยในพื้นที่ต่างๆ เพื่อใช้กำหนดอัตราความเร็วจำกัดสำหรับรถประเภทต่างๆ ที่สอดคล้องกับสภาพถนน อากาศ และสภาพแวดล้อมของแต่ละพื้นที่ ซึ่งนับเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการบังคับใช้กฎหมายเรื่องความเร็ว นอกจากนี้ควรทบทวนบทลงโทษที่เหมาะสม รวมถึง การปรับปรุงกฎหมายบางมาตราที่เป็นข้อจำกัดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผล ซึ่งในส่วนนี้จะดำเนินการได้โดยไม่ต้องมีการศึกษาเพิ่มเติม ประเด็นที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมคือขอบเขตและขนาดการลงทุนด้าน เทคโนโลยีอัตโนมัติเพื่อตรวจจับความเร็วอัตโนมัติในพื้นที่ต่างๆ ที่เหมาะสม พร้อมกับการศึกษาประสิทธิผลของเทคโนโลยีนี้ เพื่อนำผลการศึกษาไปใช้วางแผนและ ผลักดันงบประมาณสนับสนุน

- 3) **การให้ความรู้และสร้างความตระหนัก** หน่วยงานต่างๆ ได้ดำเนินการให้ความรู้ และสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความเสี่ยงจากการขับรถด้วยความเร็ว และมีการศึกษาจำนวนมากเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยง การรับรู้ และทัศนคติผู้ขับขี่ แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์สร้างความรู้ความตระหนักที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่ามีประสิทธิผล ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ยังไม่สามารถระบุความเร็วจำกัดที่ถูกต้อง ขาดความตระหนักว่าความเร็วขนาดใด ในสภาพแวดล้อมแบบใดเรียกว่าเป็น “ความเร็วที่ไม่ปลอดภัย” รวมทั้งยังไม่มีตัวอย่างสื่อที่สามารถสร้างความรู้ความตระหนักเกี่ยวกับความเสี่ยงของการใช้ความเร็วในการขับขี่ที่มีประสิทธิผล จึงควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในประเด็นเหล่านี้
- 4) **สถานการณ์ความเร็วและการดำเนินการเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์** มีการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่จักรยานยนต์และสถานการณ์อุบัติเหตุ และการบาดเจ็บที่เกี่ยวข้อง และมีการวิจัยเชิงปฏิบัติการทดลองใช้มาตรการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในพื้นที่ต่างๆ แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ความสำเร็จที่ชัดเจนและยั่งยืน ปัจจุบันมีข้อเสนอมาตรการใหม่ๆ จำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นเรื่องการนำวิศวกรรมยานยนต์ วิศวกรรมถนนเพื่อควบคุมความเร็ว ซึ่งบางเรื่องควรมีการศึกษาแนวทางปฏิบัติ ในรายละเอียด บางเรื่องควรทำวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อทดลองดำเนินการแบบนำร่อง ประเด็นที่ควรทำการศึกษาเพื่อเสนอทางเลือกเชิงนโยบายคือความไม่สอดคล้องระหว่างกฎหมายกำหนดอายุผู้ขับขี่กับวิถีชีวิตประชาชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ชนบท
- 5) **สถานการณ์ความเร็วและการดำเนินการเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ** ในระยะห้าปีหลังมีการศึกษาเรื่องนี้มากขึ้นควบคู่กับมิติความปลอดภัยด้านอื่นๆ ของรถโดยสารสาธารณะ งานศึกษาบางชิ้นชี้ว่ารถโดยสารสาธารณะเป็นยานพาหนะที่ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในอัตราสูงที่สุดทั้งๆ ที่รถโดยสารสาธารณะควรจะเป็นทางเลือกที่ปลอดภัยกว่ารถประเภทอื่นๆ ปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยใช้เทคโนโลยีสนับสนุน แต่ยังคงพบปัญหาอุปสรรค

ในการนำไปใช้ปฏิบัติ ซึ่งอาจไม่จำเป็นต้องทำการศึกษาเพิ่มเติม แต่ต้องการการดำเนินการในระดับนโยบายเพื่อหาหรือทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางการปฏิบัติที่เหมาะสม เมื่อมีการดำเนินการในระดับนโยบายในระดับหนึ่งแล้ว จึงอาจต้องการการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนการดำเนินการในระดับปฏิบัติ

- 6) สถานการณ์ความเร็วและการดำเนินการเกี่ยวกับบรรพบุรุษ** ปัจจุบันมีการศึกษาในเรื่องนี้น้อย แต่การศึกษานี้ไม่สามารถประเมินว่าเป็นช่องว่างทางความรู้หรือไม่

(รายละเอียดปรากฏตามตาราง)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>ภาพรวมของสถานการณ์ความเร็วและอุบัติเหตุ</p>	<p>อุบัติเหตุเกี่ยวกับความเร็วจะเกิดในบริเวณที่ผู้ขับขี่สามารถใช้ความเร็วได้สูง จึงมักเกิดบนทางตรง และทางโค้ง มากกว่าทางแยก เกิดบนถนนที่มีเกาะกลางถนน มีช่องจราจรหลายช่อง มีแสงสว่าง ช่วงเทศกาลเป็นระยะที่มีอัตราอุบัติเหตุจากความเร็วดำ เพราะการจราจรหนาแน่นและมีการตรวจจับมาก</p> <p>รถที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็วสูงมักจะเป็นยานพาหนะขนาดเล็ก เช่น รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถยนต์ และรถบรรทุกขนาดเล็ก รวมถึงมีสัดส่วนของอุบัติเหตุเกิดขึ้นสูงมากกับคนเดินเท้า</p>	<p>การประเมินสถานการณ์การใช้ความเร็วที่ไม่ปลอดภัยที่ครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ เพื่อจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการแก้ไขปัญหา และกำหนดยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม</p> <p>การประเมินประสิทธิผลของมาตรการต่างๆ</p>
<p>การใช้มาตรการทางกฎหมาย (แนวทาง/มาตรการ 1, 2 และ 4)</p> <ul style="list-style-type: none"> - อัตราความเร็วที่เหมาะสม - บทลงโทษที่เหมาะสม - เครื่องมือที่เหมาะสม 	<p>การตรวจจับความเร็วเป็นมาตรการที่มีความสำคัญอันดับแรก แต่ความเร็วดังกล่าวต้องเป็นที่ยอมรับของผู้ขับขี่ว่าสมเหตุสมผล แต่หลังจุดตรวจหรือเวลาตรวจ ผู้ขับขี่ก็มักจะใช้ความเร็วเช่นเดิม</p> <p>พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว (2552). จัดทำต้นฉบับหนังสือสถานการณ์และทิศทางการบังคับใช้กฎหมาย. โรงเรียนนายร้อยตำรวจสามพราน. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>การทบทวนความเร็วทั่วไปที่เหมาะสมสำหรับยานยนต์ประเภทต่างๆ บนทางหลวงให้สอดคล้องกับลักษณะถนน สภาพภูมิอากาศ กระแสจราจรในแต่ละพื้นที่ โดยคำนึงถึงการยอมรับของผู้ขับขี่</p> <p>การทบทวนบทลงโทษ และวิธีการใช้บทลงโทษใน พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้เหมาะสม อาทิ (ข้อเสนอภายใต้แผนแม่บทฯ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - การบัญญัติเพิ่มว่าสามารถใช้ภาพถ่ายจากกล้อง CCTV ในการออกหมายเรียกผู้ขับขี่มาให้การ หากไม่มาให้ออกหมายจับได้ - การกำหนดอัตราค่าปรับขั้นต่ำให้สูงขึ้น โดยเฉพาะในกรณีความผิดฐานขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับขี่เร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดและขับขี่รถยนต์ - การยกเลิกการว่ากล่าวตักเตือนตาม ม. 140 และ 145 เพื่อไม่ให้เกิด 2 มาตรฐานในทางปฏิบัติ รวมทั้งให้มีการเพิ่มโทษในกรณี

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
		<p>กระทำความผิดซ้ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเพิ่มอำนาจให้หน่วยงานที่ควบคุมการใช้กฎหมายควบคุมความเร็ว - เพิ่มอัตราค่าปรับสำหรับผู้ขับขี่ที่ขับขี่อย่างอันตราย เช่น ชีรตแข่งกันบนท้องถนน ชับปาดหน้ากระชั้นชิด ฯลฯ และมีการคืนภาษีเป็นรางวัลแก่ผู้ขับขี่ที่ไม่มีอุบัติเหตุ <p>การศึกษาขอบเขตและขนาดการลงทุนด้านเครื่องมือและเทคโนโลยีเทคโนโลยีการบังคับใช้กฎหมายอัตโนมัติ Automatic Enforcement เพื่อควบคุมความเร็วที่เหมาะสม อาทิ เครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ กล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV และการนำร่องทดลองปฏิบัติ (เพื่อสนับสนุนโครงการภายใต้แผนแม่บทฯ)</p> <p>การศึกษาเพื่อพัฒนาเครื่องตรวจจับความเร็วราคาถูก</p>
<p>การให้ความรู้และสร้างความตระหนัก (แนวทางและมาตรการ 3)</p> <ul style="list-style-type: none"> - อัตราความเร็วที่เหมาะสม - ระยะห่างที่ปลอดภัย - ผลกระทบจากการใช้ความเร็วในการขับขี่ 	<p>การศึกษาพฤติกรรมเสี่ยง การรับรู้ และทัศนคติเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รายยนต์ประเภทต่างๆ</p> <p>การศึกษาทัศนคติผู้ขับขี่เกี่ยวกับการใช้ความเร็วในการขับขี่และการศึกษาพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปจากมาตรการต่างๆ</p> <p>การศึกษาเรื่องระยะห่างที่ปลอดภัยในการขับขี่และพัฒนาวิธีการคำนวณระยะห่างที่ปลอดภัยในการขับขี่สำหรับช่วงความเร็ว 80 – 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นช่วงความเร็วที่พบทั่วไปบนทางหลวงแผ่นดินนำไปสู่ข้อเสนอป้ายและเครื่องหมายบนผิวจราจรแบบ “DOT” Tailgating Treatment เพื่อช่วยให้ผู้ขับขี่ทราบระยะห่างในการขับขี่ที่ปลอดภัย</p>	<p>การออกแบบสื่อประเภทต่างๆ เพื่อให้ความรู้ที่เหมาะสมที่จะใช้ควบคู่กับมาตรการทางกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>สถานการณ์ความเร็วและการดำเนินการเกี่ยวกับจักรยานยนต์</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินการเกี่ยวกับกลุ่มเสี่ยงสำคัญ – วัยรุ่น - การดำเนินการเกี่ยวกับเด็กและเยาวชนในชนบทซึ่งมีข้อจำกัดด้านการขนส่งคมนาคม - การใช้มาตรการทางวิศวกรรมยานยนต์เพื่อควบคุมความเร็วจักรยานยนต์ 	<p>ความเร็วที่ค่อนข้างปลอดภัยในซิปซีจักรยานยนต์ไม่ควรเกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงซึ่งเป็นความเร็วที่หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานพอจะป้องกันการบาดเจ็บได้</p> <p>ปัจจุบันรถในตลาดมอเตอร์ไซด์ของไทยมุ่งแข่งขันที่ความเร็วและความแรง ขยายขนาดเครื่องยนต์ทั้งที่เป็นรถขนาดเล็กน้ำหนักเบา หรือการรีดกำลังแรงม้าของรถให้มากขึ้น</p> <p>อย่างไรก็ดีพบว่าผู้ซิปซีจักรยานยนต์ในเขตเมืองส่วนใหญ่ใช้ความเร็วต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด</p> <p>ลักษณะถนนมีผลต่อการใช้ความเร็ว ถนนที่มีเกาะกลาง มีหลายช่องการจราจรเลน ทำให้ใช้ความเร็วสูงขึ้น</p> <p>กลุ่มที่มีปัญหาเรื่องการใช้ความเร็วคือวัยรุ่นที่นิยมการแข่งขันจักรยานยนต์</p>	<p>โครงการการศึกษาเพื่อกำหนดความเร็วที่เหมาะสมสำหรับจักรยานยนต์ (โครงการภายใต้แผนแม่บท)</p> <p>การศึกษาเพื่อสนับสนุนการใช้มาตรการทางกฎหมายควบคุมขนาดเครื่องยนต์</p> <p>การศึกษาความเหมาะสมในการใช้มาตรการทางวิศวกรรมยานยนต์เพื่อควบคุมความเร็วจักรยานยนต์</p> <p>การทดลองให้จักรยานยนต์ใช้เฉพาะทางคู่ขนานและช่องทางสำหรับจักรยานยนต์</p> <p>Module การเรียนรู้เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกผ่านระบบการศึกษาทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติเพื่อให้วัยรุ่นซิปซีจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย</p> <p>การศึกษาแนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับเด็กและเยาวชนในเขตชนบทซึ่งมีข้อจำกัดด้านการขนส่งคมนาคม</p>
<p>สถานการณ์ความเร็วและการดำเนินการเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ</p>	<p>รถโดยสารที่เกิดอุบัติเหตุที่สาเหตุมาจากความเร็วน้อยกว่ายานยนต์ขนาดเล็ก ซึ่งอาจเป็นเพราะกฎหมายกำหนดให้ใช้ความเร็วได้ต่ำกว่า อย่างไรก็ตามรถโดยสารสาธารณะเป็นยานพาหนะที่ผู้ซิปซีใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในอัตราสูงที่สุด</p> <p>สังคมไทยสามารถใช้เทคโนโลยี GPS ควบคุมความเร็วและมิติอื่นๆ ของการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ โดยมีการศึกษาว่าการลงทุนมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ แต่ยังคงต้องจัดสรรภาระการลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนให้เหมาะสม ซึ่ง</p>	<p>ยังไม่ต้องศึกษาเพิ่มเติมจนกว่าจะมีการดำเนินการในระดับนโยบายซึ่งอาจต้องการการศึกษาเพื่อสนับสนุนบางมิติของการปฏิบัติ</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ต้องการการตัดสินใจและผลักดันระดับนโยบายอย่างจริงจัง</p> <p>อนึ่ง หากให้ความสำคัญเฉพาะมิติความเร็ว ยังมีเทคโนโลยีอื่น เช่น อุปกรณ์แบบกราฟความเร็ว ที่สามารถติดตั้งและใช้งานได้ โดยมีต้นทุนต่ำ</p> <p><i>วิจิตร บุญยะโทตระ (ไม่ทราบปี) ความปลอดภัยในการโดยสารรถประจำทางระยะไกล</i></p> <p>ลำาดวน ศรีศักดิ์ดา.(2547). คุณภาพบริการและความพึงพอใจของผู้ใช้รถประจำทางภายในจังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น ระยอง และสงขลา. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. www.cmu.ac.th คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่</p>	
<p>สถานการณ์ความเร็วและการดำเนินการเกี่ยวกับรถบรรทุก</p>	<p>รถบรรทุกขนาดใหญ่มีส่วนของอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากความเร็วน้อยกว่ายานยนต์ขนาดเล็ก ซึ่งอาจเป็นเพราะกฎหมายกำหนดให้ใช้ความเร็วได้ต่ำกว่า</p> <p>ปนัดดา ชำนาญสุข (2552). แต่งตำราอุบัติเหตุจราจรในบริบทสังคมและวัฒนธรรมไทย. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>ไม่สามารถประเมินได้</p>

ประเด็นเร่งด่วนที่ 5:
ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะ
รถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก

ผลการทบทวนองค์ความรู้สำคัญในระยะเวลาสิบปีที่ผ่านมา :

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	
<p>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2543). โครงการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก. กระทรวงคมนาคม. กรุงเทพมหานคร.</p>	<p>การศึกษาอุบัติเหตุมอเตอร์ไซด์จำนวน 1,409 ตัวอย่าง พบว่าคนเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 49.29 ปัจจัยด้านพาหนะร้อยละ 2.59 ส่วนปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดลอมร้อยละ 2.5 นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยร่วมระหว่างคนและสิ่งแวดลอม ร้อยละ 14.18 และปัจจัยร่วมระหว่างคนกับยานพาหนะร้อยละ 22.88 ของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด</p>
<p>โสภณ เมฆธน และคณะ (2543) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในจังหวัดนนทบุรี. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนนทบุรี</p>	<p>เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 255 รายที่ประสบอุบัติเหตุมารับการรักษาที่โรงพยาบาลพระนั่งเกล้าและโรงพยาบาลชุมชนทุกแห่งในจังหวัดนนทบุรี เพื่อค้นหาปัจจัยด้านลักษณะบุคคล ยานพาหนะ และสภาพแวดลอม กกับการเกิดอุบัติเหตุ และมีข้อเสนอแนะให้ฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัย เน้นการตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีอาชีพรับจ้างที่ต้องใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ และรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความตระหนัก</p>
<p>โครงการจัดทำแผนแม่บทการส่งเสริมคุณภาพและมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง (2545) (โครงการของกรมการขนส่งทางบก)</p>	<p>ศึกษาบทบาทและแนวทางพัฒนาส่งเสริมคุณภาพและมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ พร้อมทั้งจัดทำแผนแม่บทระยะเร่งด่วน ปานกลาง และระยะยาว โดยศึกษาตัวอย่างประเทศในทวีปยุโรปและสหรัฐอเมริกา</p> <p>ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) คุณภาพและมาตรฐานการให้บริการของพนักงานยังอยู่ในระดับต่ำ ผู้ใช้บริการไม่พึงพอใจ 2) คุณภาพและมาตรฐานของตัวรถยังอยู่ในระดับต่ำ ผู้ใช้บริการยังไม่พึงพอใจในเรื่องสภาพรถ ความสะอาดของรถ และความเย็นของเครื่องปรับอากาศ แต่ถ้าพิจารณาในแง่ความปลอดภัยของตัวรถ พบว่าตัวรถได้

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	
	<p>คุณภาพมาตรฐาน ในขณะที่ผู้รับบริการยังไม่สนใจเรื่องความสะดวกสบายของการใช้บริการอื่นๆในตัวรถ</p> <p>3) คุณภาพและมาตรฐานของการเดินรถหลากหลาย ทั้งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (ราคาค่าบริการ) และต่ำกว่ามาตรฐาน (จำนวนรถและเส้นทาง)</p> <p>4) ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังไม่มีระบบการซ่อมบำรุงและรักษาโดยสารที่เป็นมาตรฐานรถโดยสารส่วนใหญ่มีการดูแลรักษาตามแบบตามสภาพของอุปกรณ์</p>
<p>ดร.เปรมฤดี คฤหเดช . (2546). ความปลอดภัยในการเดินทางไปกลับรถโรงเรียนด้วยรถรับส่งนักเรียนในกรุงเทพมหานคร . วิทยาลัยพยาบาลเกื้อการุณย์ วัชรพยาบาล. สนับสนุนโดยมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เพื่อศึกษาถึงวิธีการเดินทางไปกลับโรงเรียนของนักเรียนในกรุงเทพมหานคร รวมไปถึงการหาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุต่อนักเรียนในขณะที่เดินทางไปกลับโรงเรียน และขนาดของความสัมพันธ์เปรียบเทียบกับการเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียน • เพื่อศึกษาสภาพรถรับส่งนักเรียนในปัจจุบัน และสภาพรถรับส่งนักเรียนที่ผู้ปกครองและนักเรียนต้องการ รวมไปถึงการศึกษาแนวทางในการพัฒนามาตรฐานการให้บริการรถรับส่งนักเรียน
<p>พิชัย ธานีรณานนท์. (2547). การวิจัยประสิทธิผลของกระบวนการตรวจสอบสภาพรถ. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ สนับสนุนโดยเครือข่ายวิจัยสุขภาพ มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)</p>	<p>การเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาทำหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถตามหลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด มีเป้าหมายเพื่อลดงบประมาณและภาระการดำเนินการของทางราชการ ที่สำคัญเป็นการช่วยลดจำนวนรถที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน เพื่อลดอุบัติเหตุและปัญหามลพิษ</p> <p>ผลการวิจัยพบว่า การดำเนินการของ ดรอ. มีประสิทธิผลค่อนข้างต่ำ เนื่องจากสถานที่ให้บริการมีหลากหลายรูปแบบทั้งที่เปิดเป็นสถานตรวจสอบสภาพรถโดยเฉพาะ และที่ให้บริการอยู่ในศูนย์จำหน่ายรถยนต์ รวมทั้งในอู่ซ่อมรถ ซึ่งแต่ละแห่งมีอุปกรณ์ครบถูกต้องตามหลักเกณฑ์ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ทว่าบางแห่งโดยเฉพาะที่อยู่ในกรุงเทพฯ อุปกรณ์อยู่ในสภาพค่อนข้างเก่าขาดการบำรุงรักษาที่ดี และ ดรอ. บางแห่งมีเจ้าหน้าที่เพียง 1 คน ทำงานทั้งควบคุมและตรวจสอบสภาพ จึงทดสอบเพียงบางรายการเท่านั้น บางแห่งสามารถตรวจให้ผ่านได้แม้ว่ารถจะมีข้อบกพร่อง</p> <p>ผู้ใช้บริการ ส่วนใหญ่ไม่ค่อยมั่นใจ ไม่คุ้มค่า เพราะได้รับการตรวจสอบสภาพไม่ครบตามขั้นตอน</p>

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	
	<p>ไม่มีมาตรฐาน</p> <p>เจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัด เห็นว่าการตรวจสอบสภาพ โดย ดรอ. ยังขาดประสิทธิภาพ เพราะ ผู้ประกอบการมุ่งเน้นด้านธุรกิจมากเกินไป และ ข้างขาดทักษะความชำนาญในการทำงาน ความบกพร่องของรถที่ไม่ได้รับการตรวจอย่างจริงจัง</p>
<p>โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทางของกรมการขนส่งทางบก. (2548) (โครงการของกรมการขนส่งทางบก)</p>	<p>การศึกษาทบทวนระบบฐานข้อมูลรถโดยสารประจำทางและระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทางที่ใช้ในปัจจุบัน และออกแบบจัดทำระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทาง จากนั้นได้ทำการทดลองติดตั้งระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร 5 แห่ง ระบบดังกล่าวประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ระบบสอบถามและแสดงข้อมูลการให้บริการรถโดยสารประจำทางผ่านอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่ติดตั้ง ณ สถานีขนส่ง 2) ระบบสอบถามและแสดงข้อมูลการให้บริการรถโดยสารประจำทางผ่านทางเว็บไซต์ 3) ระบบสอบถามข้อมูลทางโทรศัพท์/โทรสาร 4) คู่มือการให้บริการรถโดยสารประจำทาง <p>นอกจากนั้นโครงการนี้ได้ออกแบบระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทางไปประยุกต์ใช้สำหรับเผยแพร่แก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งสามารถเผยแพร่ผ่านอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่ติดตั้ง ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร หรือทางเว็บไซต์ในระบบอินเทอร์เน็ตหรือผ่านระบบโทรศัพท์ไร้สาย</p>
<p>โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางของกรมการขนส่งทางบก (2549) (โครงการของกรมการขนส่งทางบก)</p>	<p>ศึกษาสภาพการให้บริการขนส่งในปัจจุบัน และความต้องการใช้บริการของประชาชนเพื่อประโยชน์ในการกำหนดเส้นทางในการเดินทาง กำหนดความเร็ว ควบคุมระบบความปลอดภัย ระบบประกันภัยและประกันอุบัติเหตุ สถานีสำหรับบริการรับส่งผู้โดยสาร การควบคุมราคาค่าโดยสาร การควบคุมจำนวนเที่ยววิ่ง การสร้างความเป็นธรรมในระหว่างผู้ประกอบการ และอายุการใช้งานของรถตู้โดยสารปรับอากาศ</p> <p>การศึกษาเสนอให้ใช้มาตรการควบคุมความเร็วผ่านระบบ GPS ที่กำหนดให้รถโดยสารทุกคันติดตั้งระบบดังกล่าว ซึ่งจะทำให้การควบคุมได้ผลมากขึ้น เนื่องจากทุกครั้งที่กระทำผิดจะต้องถูกลงโทษ และไม่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ในการ</p>

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

	<p>ดำเนินการ</p> <p>การศึกษาเสนอให้ควบคุมระบบความปลอดภัย 2 ส่วนคือ</p> <p>3) ความปลอดภัยของยานพาหนะหรือตัวรถ : รถทุกคันจะต้องไม่มีการตัดแปลงหรือเพิ่มที่นั่งจากที่นั่งเดิมตามมาตรฐานของรถ จะต้องมิเพิ่มขีดนิรภัยสำหรับทุกที่นั่งผู้โดยสาร มีอุปกรณ์ดังเพลิงประจำรถ และมีอุปกรณ์สำหรับใช้ทุบกระจกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และจะต้องผ่านการตรวจสอบสภาพรถยนต์จากกรมการขนส่งทางบก ทั้งนี้เกณฑ์การตรวจสอบสภาพจะกำหนดให้รถที่ใช้ในการประกอบการขนส่งเข้ารับการตรวจสอบสภาพปีละ 2 ครั้ง</p> <p>4) ความปลอดภัยในส่วนพฤติกรรมผู้ขับขี่ รถโดยสารจะต้องควบคุมความเร็วตามที่กฎหมายระบุไว้ และพนักงานขับรถจะต้องได้รับการอบรมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>
<p>สมประสงค์ สัตยมัลลี. (2550). การศึกษาด้านความปลอดภัยระบบขนส่งสาธารณะ กรณีรถโดยสารระหว่างเมือง. สนับสนุนโดย สำนักนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจร.</p>	<p>เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ การจัดเก็บข้อมูล การสืบสวน และกระบวนการในการดำเนินการอย่างเป็นระบบ กำหนดแนวทาง พัฒนามาตรการในการลดความรุนแรงที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสาธารณะ นำไปสู่การปรับปรุงกฎ ระเบียบ มาตรการ ตลอดจนนโยบายสาธารณะที่จะทำให้การเดินทางสาธารณะมีความปลอดภัยที่สูงขึ้น ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้</p> <p>1) การออกใบอนุญาตควบคุมรถโดยสารสาธารณะ</p> <p><u>ระยะสั้น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เข้มงวดการออกใบอนุญาตขับขี่รถสาธารณะ และตรวจสอบสุขภาพในทุกมิติ <p><u>ระยะกลาง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดระดับการศึกษาขั้นต่ำ พัฒนาการฝึกอบรม ให้ความรู้อย่างจริงจัง และเป็นระบบให้ความรู้ในทุกมิติ ปรับปรุงบทลงโทษ <p><u>ระยะยาว</u></p> <ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งเป็นสมาคมผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ <p>2) การปรับปรุงมาตรฐานรถโดยสาร</p> <p><u>ระยะสั้น</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การตรวจสอบสภาพรถต้องมีระเบียบที่ชัดเจน มีรายการตรวจสอบ ทดสอบ และวิธีการตรวจสอบอย่างเป็นระบบ

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

	<p><u>ระยะกลาง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · เริ่มกำหนดเกณฑ์ในการรับรองมาตรฐาน · ปรับปรุงกฎกระทรวง พระราชบัญญัติ มาตรฐานประกอบ และระเบียบต่างๆ ให้ทันสมัย · กำหนดการทดสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยต่างๆ ให้ชัดเจนเพื่อให้ผู้ประกอบการโดยสามารถนำมาดำเนินการได้จริง <p><u>ระยะยาว</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · ประกาศรับรองผู้ต่อรถมาตรฐาน และรับรองรถที่ต่อจากมาตรฐานอันจะเป็นการลดภาระการทำงานของกรมการขนส่งทางบกอย่างเป็นระบบ <p>3) การส่งเสริม และการลงโทษ</p> <p>ระบบขนส่งสาธารณะไม่ได้รับการอุดหนุนจากภาครัฐเท่าที่ควร โดยเฉพาะในเรื่องของความปลอดภัย ไม่ว่าจะเป็นการอบรม การจัดหาอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยติดตั้งให้กับผู้ประกอบการในระดับค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม ขณะที่บทลงโทษควรจัดทำไว้เพื่อกำกับผู้ประกอบการที่อาจจะละเลยเรื่องความปลอดภัย โดยการแก้ไข พระราชบัญญัติ มาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ ทั้งผู้ควบคุมยานพาหนะ และผู้รับสัมปทานเดินรถ ผู้ต่อรถโดยสารที่ขาดความรับผิดชอบต่อสังคม</p>
<p>สมประสงค์ สัตยมัลลี. (2550) โครงการ "ปฏิบัติงานวิชาการเพื่อศึกษาการดำเนินงานของผู้ประกอบการในการขนส่งสาธารณะที่คำนึงถึงความปลอดภัยทั้งกรณีผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และผู้ประกอบการขนส่งคน และสังเคราะห์ข้อเสนอเชิงนโยบาย และมาตรการในการส่งเสริมความปลอดภัยของระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ สันับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ และมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>ศึกษากรณีการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสารของบริษัทนครชัยทวีร์ ผลการศึกษาพบว่า บริษัทเน้นการดำเนินงานที่ให้ลูกค้ามีความปลอดภัยพึงพอใจในบริการ และคุ้มครองความปลอดภัยให้แก่พนักงานของบริษัท โดยกำหนดมาตรการความปลอดภัยด้านต่างๆ ได้แก่</p> <p>ด้านองค์กร: มีแผนกส่วนปลอดภัยโดยเฉพาะ, มีคณะกรรมการความปลอดภัยเพื่อวางแผนวิเคราะห์ผลการดำเนินการต่างๆ เดือน นำมาตรการความปลอดภัยใหม่ๆ มาทดลองใช้ และติดตามประเมินผลการดำเนินงาน</p> <p>ด้านบุคลากร : บริษัทจัดให้รถทุกคันมีที่นั่งนอนเพื่อให้พนักงานพักผ่อนเต็มที่ (เนื่องจากกฎหมายห้ามพนักงานขับรถหนึ่งคนขับเกิน 500 กิโลเมตร) ที่นั่งของพนักงานขับรถมีเข็มขัดนิรภัย 3 จุด ปลอดภัยเหมือนรถยนต์ส่วนบุคคล</p> <p>การอบรม : ก่อนที่จะได้รับการคัดเลือกให้เป็นพนักงานขับรถ พนักงานจะต้องผ่านการอบรมทั้งเรื่องทัศนคติความปลอดภัย และเรื่องการ</p>

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

บริการ สอบข้อเขียน และสอบขับที่จริง หลังจากนั้นจะฝึกงานในเส้นทางทุกเส้นทางและรถทุกประเภท 1 เดือน โดยมีผู้ฝึกสอนควบคุมดูแลตลอดระยะเวลา เมื่อฝึกงานและให้ผู้ฝึกสอนประเมินเรียบร้อยแล้ว จะต้องกลับมาสอบขับที่อีกครั้ง ก่อนเป็นพนักงานขับรถจริง

การฝึกอบรมบุคลากร มีแผนกฝึกอบรมหลักสูตร ความปลอดภัยขั้นพื้นฐานแก่พนักงานสำหรับพนักงานที่อาวุโสหรือเป็นระดับหัวหน้า จะถูกส่งไปอบรมหลักสูตรสำคัญๆ เช่น การคาดการณ์ล่วงหน้าในการขับขี่ ทั้งในและต่างประเทศ

มีแผนกควบคุมคุณภาพตรวจสอบสภาพพนักงานขับรถก่อนการขับขี่ มีการเป่าแอลกอฮอล์ถ้าพบเกิน 15 มก. ถือว่าผิดกฎของบริษัทที่มีการลงโทษและพักงาน

บริษัทกำหนดให้พนักงานขับรถได้ขับรถประจำเส้นทางและประจำคันเพื่อความเชี่ยวชาญในเส้นทางและเคยชินกับรถที่ขับประจำ

ด้านอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย:ผู้บริหารมีนโยบายที่จะควบคุมความเร็วเพื่อลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้เทคโนโลยีติดตั้ง GPS หรือกล้องดำกับรถทุกคัน เมื่อนำรถเข้าบริษัทจะต้องนำกล้องดำ GPS มาถ่ายข้อมูลลงเครื่องโดยมีหน่วยวิเคราะห์ข้อมูลที่สามารถเช็คความเร็วในการขับขี่ได้ทั้งหมดตลอดเส้นทาง หากพบว่าพนักงานขับรถคันใดขับรถเกินความเร็วที่กำหนด (กำหนด 90 กม./ชม. บนถนน 2 ช่องจราจร และ 100 กม./ชม. บนถนน 4 ช่องจราจรขึ้นไป) จะต้องมีการลงโทษพนักงานขับรถผู้นั้น และหากมีความจำเป็นที่ต้องวิ่งเกินความเร็วที่กำหนดจะต้องติดต่อกลับมาขออนุญาตเป็นกรณีไป หลังจากติดตั้งและใช้งาน GPS ในปี 2548 ไม่เกิดอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ หรือมีการสูญเสียยกเว้นอุบัติเหตุเล็กน้อย เช่น ถอยชน หรือ เจียวชน

ด้านยานพาหนะ:บริษัทมีแผนกควบคุมคุณภาพเพื่อตรวจสอบสภาพรถก่อนนำไปใช้งานทุกครั้ง เปลี่ยนอะไหล่เมื่อถึงกำหนด เปลี่ยนยางใหม่ทั้งหมดในช่วงหน้าฝน ที่นั่งผู้โดยสารประกอบด้วยเบาะยึดแน่น และรถประจำทางสูง 3.9 เมตร ตาม

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

	<p>มาตรฐาน</p> <p>มาตรการอื่นๆ : ชั่วโมงการทำงานของคนขับในและนอกเทศกาลมีมาตรฐานเดียวกัน ไม่ใช้พนักงานขับรถจนเมื่อยล้า ทำประกันภัยให้ลูกค้า นอกเหนือจาก พ.ร.บ. ตามที่กฎหมายบังคับ, ทำโครงการควบคุมและบำบัดผู้ติดสารเสพติด, เตรียมความพร้อมด้านความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร โดยการประชาสัมพันธ์ผ่านวีดิทัศน์บนรถโดยสาร, เมื่อถึงจุดจอดพักให้พนักงานขับรถพักผ่อนคลายเครียด</p>
<p>เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช. (2551). รายงานการศึกษาประสบการณ์ต่างประเทศในการจัดการการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ และสังเคราะห์ข้อเสนอเชิงนโยบาย และมาตรการในการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สำหรับประเทศไทย. สนับสนุนโดย มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.</p>	<p>การที่อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและประเทศในแถบเอเชียที่เพิ่มสูงขึ้น เกิดจากมีปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดในโลก ทำให้เกิดสภาพจราจรที่มีรถจักรยานยนต์ปะปนกับยานพาหนะอื่นๆ ส่งผลให้เกิดสภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงอันตราย</p> <p>การศึกษาวิจัย เพื่อ จัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายในการแยกกระแสจราจรของรถจักรยานยนต์ออกจากพาหนะอื่นๆ พร้อมกับการใช้มาตรการที่ครอบคลุมทั้งยานพาหนะ ผู้ขับขี่ และถนน ซึ่งสรุปเป็นมาตรการต่างๆ ดังนี้</p> <p>มาตรการด้านยานพาหนะ เพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัยให้เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน สำหรับรถจักรยานยนต์ทุกรุ่น เช่น การแถมหมวกกันน็อกและเสื้อหนังที่ได้มาตรฐาน หรือการติดตั้ง ระบบเบรก ABS และการเผยแพร่ความรู้เบื้องต้นในการตรวจเช็คสภาพรถแก่ผู้ขับขี่</p> <p>มาตรการด้านผู้ขับขี่ ได้แก่ การพัฒนาระบบการสอบใบขับขี่, การให้ใบอนุญาตขับขี่แบบ Graduated licensing เช่น อาจให้เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี ขับขี่เฉพาะตอนกลางวัน หรือขับขี่รถที่มีขนาดกระบอกสูบต่ำกว่า 100 cc เป็นต้น, การรณรงค์ความปลอดภัยในการขับขี่ของนักเรียน, การให้แรงจูงใจในการเข้ารับการอบรมการขับขี่ปลอดภัย เช่น การลดเบี้ย พ.ร.บ. การลดค่าต่อทะเบียนรถ หรือการให้ศูนย์ฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน สามารถจัดสอบใบอนุญาตขับขี่ได้, การมีส่วนร่วมของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์หรือชิ้นส่วนในการพัฒนาความสามารถในการขับขี่, การจัดตั้งองค์กร หรือมูลนิธิเพื่อการพัฒนาความปลอดภัยของการเดินทาง หรือการรณรงค์โครงการเมาไม่ขับ</p>

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

	<p>มาตรการด้านถนน การสร้างช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์ เช่น ในใต้หับทำในเขตกลางเมือง และมาเลเซียสร้างในเขตทางด่วน ในกรณีของประเทศไทยนั้น ควรพิจารณาทำเป็นโครงการนำร่องในจังหวัดสมุทรปราการ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก ปริมาณจราจรของรถจักรยานยนต์มาก และยังมี การปะปนของรถบรรทุกสูง นอกจากนี้ยังอาจพิจารณาการจัดช่องทางรถจักรยานยนต์บนถนนสายรอง ซึ่งมีปริมาณจราจรของรถจักรยานยนต์ และการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าถนนสายหลัก เช่น ถนนเทพารักษ์ หรือถนนกิ่งแก้ว</p> <p>มาตรการการจัดการรถจักรยานยนต์ในระยะเร่งด่วน ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การกำหนดช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ 2. การออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แบบแบ่งชั้น (Graduated Licensing) 3. การส่งเสริมการอบรมขับขี่ปลอดภัย
<p>สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย กรมการขนส่งทางบก. (2551). การศึกษาเพื่อพัฒนาการจัดวางระบบการขนส่งสินค้าอันตราย/วัตถุอันตรายให้เหมาะสมกับประเทศไทยและการขนส่งข้ามแดน</p>	<ul style="list-style-type: none"> • เพื่อวิเคราะห์ความต่าง (Gap Analysis) ในด้านต่าง ๆ และศึกษาปัญหา อุปสรรคความเหมาะสมทั้งในอดีตและปัจจุบันตลอดจนความเป็นไปได้ในการปรับปรุงพัฒนาการจัดวางระบบการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทยให้เหมาะสมปลอดภัยที่ดัดเทียมกับมาตรฐานสากล • กำหนดรูปแบบ ภาพรวม ขั้นตอน ระยะเวลา และวิธีการดำเนินการในการพัฒนาระบบที่เหมาะสมตามความจำเป็นและความเร่งด่วนสำหรับประเทศไทย โดยมีกำหนดแผนงานการดำเนินการที่ชัดเจนทั้งในปัจจุบันและในอนาคตอย่างน้อย 5 ปี และเจาะลึกในรายละเอียดใน 3 ปีแรก ทั้งการขนส่งภายในประเทศและการขนส่งข้ามแดน รวมทั้งกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จในการดำเนินการเพื่อประเมินผลการนำไปปฏิบัติอย่างชัดเจน • วิเคราะห์ผลดี-ผลเสียของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาการจัดวางระบบในด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ กฎหมาย การเมือง สังคม ศักยภาพในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เป็นต้น • กำหนดขอบเขตความรับผิดชอบ ขั้นตอนการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระบบอย่างชัดเจน ทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก กรมการขนส่งทางบกตามสภาพความเหมาะสมของประเทศไทย ตลอดจนปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการในทางปฏิบัติ

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	
	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดมาตรการ และวิธีการ ควบคุมความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตรายรวมทั้งการประเมินผลของมาตรการและวิธีการดังกล่าวด้วย
<p>ภาณุเบศร์ มหาเรือนขวัญ (2552). จัดทำต้นฉบับหนังสือดูความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ul style="list-style-type: none"> เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของระบบขนส่งสาธารณะ โดยใช้ข้อมูลเชิงลึกจากผู้ประสบอุบัติเหตุที่ถูกละเมิดสิทธิ ทั้งจากการประสบอุบัติเหตุและการจ่ายเงินชดเชยเยียวยา เพื่อเสริมสร้างมาตรฐานความปลอดภัยของระบบขนส่งสาธารณะโดยผ่านมุมมองผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐ นักวิชาการ ผู้ประกอบการ และผู้โดยสารที่ประสบอุบัติเหตุ เพื่อสร้างความตระหนักแก่สังคมให้หันมาพิทักษ์สิทธิผู้โดยสาร เพื่อแสดงสัมพันธภาพระหว่างความรุนแรงทางกายภาพ โครงสร้าง และวัฒนธรรม อันจะนำมาซึ่งการปรับเปลี่ยนความคิดของสาธารณชนที่ว่าอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะเป็นเรื่องของเวรกรรม มาเป็นความประมาทที่มีเหตุปัจจัยเชื่อมโยงกับความผิดพลาดของปัจเจกบุคคล ถนน จนถึงระบบขนส่งมวลชน
<p>พิชัย ธานีรณานนท์.(2552). โครงการศึกษากำหนดอายุการใช้งานรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. สนับสนุนโดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม.</p>	<p>ศึกษาวิจัยแนวทางในการพิจารณากำหนดอายุการใช้งานของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก โดยดำเนินการสำรวจและศึกษาวิจัยข้อมูลเชิงลึกจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายด้าน อาทิ สภาพเศรษฐกิจ อายุเฉลี่ยของรถบรรทุกและรถโดยสารที่ใช้งานในปัจจุบัน หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดอายุการใช้งาน มาตรฐานในการผลิตตัวถังและโครงสร้างของรถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่ ความคุ้มทุนของผู้ประกอบการขนส่งรวมทั้ง ข้อดีและข้อเสียที่อาจเกิดขึ้นจากการกำหนดอายุรถโดยสารและรถบรรทุก เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณากำหนดอายุรถ</p>
<p>กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ. (2552). โครงการศึกษาวิจัยในการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับที่นั่งโดยสารต้นแบบ.</p>	<p>เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยเกี่ยวกับมาตรฐานที่นั่งในรถโดยสารรวมถึงขาดเครื่องมือในการทดสอบความปลอดภัย</p> <p>กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติจึงร่วมมือกันศึกษา วิจัย เก็บข้อมูลทางวิชาการสำหรับสร้างมาตรฐานการทดสอบความปลอดภัยของที่นั่งรถโดยสารและพัฒนาเครื่องทดสอบต้นแบบ</p>

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

	<p>กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สนับสนุนงบประมาณ 11.5 ล้านบาท แก่ ศูนย์บริการปรึกษาการออกแบบและวิศวกรรม เพื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพของที่นั่งในรถโดยสาร รวมถึงการทดสอบที่ต้องพัฒนาเครื่องต้นแบบ และนำไปสร้างมาตรฐานความปลอดภัย</p> <p>"การศึกษาวิจัยโครงการฯ เน้นไปที่ 3 จุดใหญ่คือ ความแข็งแรงของโครงสร้างที่นั่ง, ความแข็งแรงระหว่างจุดยึดที่นั่งกับตัวถังรถโดยสาร และความแข็งแรงระหว่างจุดยึดที่นั่งกับเข็มขัดนิรภัย" โดย สวทช. รับหน้าที่สร้างอุปกรณ์ต้นแบบทดสอบ ความแข็งแรงของที่นั่งรถโดยสาร แล้วนำไปติดตั้งที่ห้องทดสอบมาตรฐานที่นั่งรถโดยสาร ของกรมการขนส่งทางบกที่อำเภอลำลูกกา ปทุมธานี</p> <p>การร่างมาตรฐานความปลอดภัยของที่นั่งรถโดยสารดำเนินการร่วมกับผู้ประกอบการจริง เพื่อให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล และจะผลักดันให้เป็นข้อบังคับใช้กับ กลุ่มผู้ประกอบการผลิต และประกอบตัวถังรถโดยสาร โดยออกเป็น กฎกระทรวง ใช้กับรถใหม่ก่อน ซึ่งจะต้องผ่านการทดสอบก่อนที่จะยื่นขอตีทะเบียนรถใหม่ ใน ขณะเดียวกัน รถเก่าก็จะเตรียมผ่อนผันเวลาให้ปรับเปลี่ยนให้ได้มาตรฐาน</p>
<p>สมเกียรติ จงประสิทธิ์พร. (2552). โครงการวิจัยและพัฒนา "การออกแบบและพัฒนาโครงแชสซีรถโดยสาร 2 ชั้น (มาตรฐาน 4) ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะ วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยและบริษัทคิวะขนส่ง จำกัด.</p>	<p>ผู้ประกอบการขนส่งนิยมนำรถโดยสารเก่ามาปรับปรุงซ่อมแซมจนทำให้อุตสาหกรรมต่อ/ดัดแปลงรถบัสเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในประเทศ คาดว่าในอนาคต กฎหมายการขนส่งทางบกจะเข้มงวดเรื่องความปลอดภัยมากขึ้น จึงจำเป็นต้องสร้างองค์ความรู้เพื่อพัฒนาโครงสร้างรถโดยสารที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ผลจากการศึกษาวิจัยทำให้ได้ความรู้ด้านการผลิตคัสซีที่มีความแข็งแรงปลอดภัยและได้มาตรฐานกว่ากระบวนการผลิตคัสซีแบบเดิม และผ่านการทดสอบจากกรมการขนส่งทางบกแล้ว บริษัทสแกนอินเตอร์ จำกัด ผู้ประกอบรถโดยสารรายใหญ่ของประเทศ กำลังเจรจาขอใช้สิทธิเทคนิคจากงานวิจัยเพื่อนำไปผลิตระยะแรก 200 คัน</p>
<p>สุเมธ องกิตติกุล. (2552) การประกอบการรถโดยสารประจำทางและมาตรฐานความปลอดภัย: ประเด็นเชิงนโยบาย การกำกับดูแล. มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อ</p>	<p>ศึกษาประเด็นเกี่ยวกับ</p> <ul style="list-style-type: none"> • การกำกับดูแลเชิงเศรษฐกิจและความปลอดภัย • ความปลอดภัยของรถโดยสารประจำทาง :

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	
การพัฒนาประเทศไทย.	<p>ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง ระบบการขนส่ง ปมปัญหาการต่อคุณภาพของรถโดยสารประจำทาง การให้ใบอนุญาตประกอบการ รูปแบบของผู้ประกอบการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • นโยบาย กฎ ระเบียบภาครัฐ • แนวทางการพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทาง โดยการให้เงินอุดหนุน
มูลนิธิไทยโรดส์ (กพ. 2553) รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 โครงการพัฒนาหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน	แม้จักรยานยนต์จะเป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในประเทศไทย แต่ได้มีการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร แม้ว่ารถกระบะมีความสำคัญทางเศรษฐกิจและสังคมสูง และมักจะได้รับพิจารณาเฉพาะเรื่องความประมาทของผู้ขับขี่
ศูนย์บริการวิชาการออกแบบและวิศวกรรม (กำลังดำเนินการ ระยะเวลา 10 เดือน). โครงการศึกษาเพื่อจัดทำมาตรฐานและข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาอุปกรณ์ต่อพ่วงของรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง (สนับสนุนโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน) เสนอต่อสำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก	<p>วิจัยเพื่อให้ได้มาตรฐานและข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาอุปกรณ์ต่อพ่วงของรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง</p> <p>ปัจจุบันอุปกรณ์ต่อพ่วงที่ใช้กันทั่วไปมีทั้งนำเข้าจากต่างประเทศและผลิตในประเทศซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานสากล แต่ยังไม่มีการตรวจสอบอย่างแน่นอนว่าอุปกรณ์ดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐานที่อ้างอิงหรือไม่ นอกจากนี้ การนำอุปกรณ์ต่อพ่วงไปติดตั้งกับตัวรถที่ใช้ลากจูงยังมีผลต่อความแข็งแรงของปลอดภัยในการใช้งานด้วย</p>
บัณฑิตวิทยาลัยวิศวกรรมศาสตร์นานาชาติสิรินธร ไทย-เยอรมัน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระนครเหนือ (กำลังดำเนินการ ระยะเวลา 15 เดือน). การออกแบบโครงสร้างชิ้นส่วนหลักของตัวถังโดยสาร 1 ชั้นและ 2 ชั้น (สนับสนุนโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน) เสนอต่อสำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก	กำหนดรูปแบบและแนวทางมาตรฐานโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความปลอดภัยเพียงพอพัฒนาบุคลากรให้ม้องค์ความรู้ในการตรวจสอบสภาพ รวมทั้งยกระดับช่างเทคนิคให้สามารถผลิตรถโดยสารคุณภาพ
ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (2553). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางโดยใช้เทคโนโลยี. นำเสนอต่อกรมการขนส่งทางบก	การศึกษาครอบคลุมการทบทวนนโยบายวิเคราะห์ระบบเทคโนโลยี กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทาง การดำเนินการของผู้ประกอบการในปัจจุบัน ระบบเทคโนโลยีที่ใช้ควบคุม กำกับดูแล จัดระบบการเดินทางโดยสารประจำทางในไทยและต่างประเทศ การออกแบบและทดสอบระบบเทคโนโลยีในการกำกับดูแลจัดระบบการเดินทางโดยสาร การประเมินความ

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

	<p>เหมาะสมด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน</p> <p>ระบบเทคโนโลยีที่สามารถกำกับดูแลการเดินทางและมีการประยุกต์ใช้ในปัจจุบัน 3 ระบบ คือ ระบบระบุพิกัดโลก (Global Positioning Systems – GPS) ระบบ RFID (Radio Frequency Identification) และระบบกล่องดำ (Black Box) เพื่อพิจารณาคัดกรองระบบที่เหมาะสมสำหรับการกำกับดูแลการเดินทางโดยสารประจำทางของไทย</p> <p>การกำกับดูแลดังกล่าวประกอบด้วยมิติต่างๆ คือ การควบคุมเส้นทางในการขนส่งที่กำหนด การควบคุมไม่ให้ผู้มีใบขับขี่ไม่ตรงกับประเภทรถขับรถ การควบคุมชั่วโมงการทำงานของคนขับรถ การควบคุมการเข้าจอดป้ายที่มีการกำหนดไว้ร่วมกัน การควบคุมไม่ให้มีการเฝ้าคนตามเส้นทาง การควบคุมการจอดและเข้าป้ายที่ถูกต้อง การควบคุมความเร็วในการขนส่ง และการควบคุมการบรรทุกเกินกฎหมายกำหนด</p> <p>การศึกษาพบว่า GPS เป็นระบบเทคโนโลยีที่มีความสามารถในการกำกับฯ ตามข้อกำหนดสูงที่สุด สำหรับ RFID ถือว่าเป็นระบบที่มีความสามารถค่อนข้างสูง เหมาะสมในการติดตามการเดินทางในระยะไม่ไกลมากนัก มีจุดเด่นในการตรวจสอบการจอดของรถและการนับจำนวนรถสำหรับ Black Box ถือเป็นระบบที่มีความสามารถในการกำกับน้อยที่สุด</p> <p>ในด้านการควบคุมความเร็ว พบว่า GPS และ Black Box สามารถควบคุมความเร็วจริง ในขณะที่ RFID สามารถควบคุมความเร็วเฉลี่ย</p> <p>นอกจากนั้นยังพบว่า GPS มีความเหมาะสมในเชิงปฏิบัติมากที่สุด แต่ยังคงมีข้อด้อยเกี่ยวกับการลงทุนที่อาจเข้าชนกับภาคเอกชนที่มีการดำเนินการในปัจจุบัน สำหรับ RFID มีความเหมาะสมรองลงมาเนื่องจากเป็นเทคโนโลยีใหม่มีข้อจำกัดด้านความเสถียรของเทคโนโลยีและการขยายผลการกำกับในด้านอื่นๆ ส่วน Black Box เหมาะสมน้อยที่สุด</p> <p>ผลการประเมินโครงการด้านเศรษฐศาสตร์แสดงว่าหากลงทุนระบบเทคโนโลยีเฉพาะรถโดยสารประจำทางหมวด 2 รถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯ ไปปลายทางที่ภูมิภาค และหมวด 3 (รถโดยสารประจำทางเส้นทางระหว่างจังหวัดที่ไม่ใช่กรุงเทพฯ จำนวนรวมกว่า 17,774 คัน จะมี</p>
--	---

5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	
	ความเหมาะสมทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ในทุกกรณี แต่ยังมีปัญหาเรื่องภาระการลงทุนว่าควรเป็นของกรมการขนส่งทางบกหรือเอกชนหรือควรมีทางเลือกการจัดสรรภาระการลงทุนอย่างไร โดยการศึกษาเสนอไว้ 3 ทางเลือก นอกจากนั้นการศึกษายังมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ มาตรการในการพัฒนาและผลักดัน กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง แผนการดำเนินการ
ศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค.....) โครงการส่งเสริมสนับสนุนสิทธิผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ	<ul style="list-style-type: none"> • เพื่อให้ผู้ใช้บริการมีความรู้ความเข้าใจในสิทธิ มีความตื่นตัวในการปกป้องพิทักษ์สิทธิของตนเอง และมีช่องทางให้ความช่วยเหลือเพื่อการเยียวยาความเสียหายที่รวดเร็วและเป็นธรรม • ส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดเครือข่ายผู้ใช้บริการฯ ที่มีความเข้มแข็งในการปกป้องสิทธิของผู้ใช้บริการ • ผู้ใช้บริการมีข้อมูลพื้นฐานในการตัดสินใจเลือกใช้บริการได้อย่างถูกต้องเหมาะสม และมีส่วนร่วมในการพัฒนาและผลักดันนโยบายรวมถึงข้อกำหนดกฎเกณฑ์ที่จำเป็นเพื่อก่อให้เกิดการบริการที่มีคุณภาพ มีความปลอดภัย และราคาค่าบริการที่เป็นธรรม
Bass, P H; and Wilshier, W. (2005). Achievements in Improving Log Truck Safety. Transport Engineering Research New Zealand Ltd; Log Truck Safety Council.	การปรับปรุงมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถบรรทุก

ประเด็นเร่งด่วนที่ 5: ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

เป้าหมายของการบรรลุทศวรรษแห่งความปลอดภัย : ยกระดับมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกที่ปลอดภัย

สถานการณ์และประเด็นปัญหา

กรณีรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด นอกจากพฤติกรรมเสี่ยงและความผิดพลาดของผู้ขับขี่ เช่น ขับรถเร็ว มีนเมา ไม่สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ จะเป็นสาเหตุหลักแล้วยังพบว่า การที่อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากมีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวน

มาก (ปัจจุบันมีรถจักรยานยนต์จดทะเบียนกว่า 16 ล้านคัน) ทำให้สภาพจราจรที่มีรถจักรยานยนต์ปะปนกับยานพาหนะอื่นๆ ส่งผลให้เกิดสภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่ออันตราย

ข้อเสนอเชิงนโยบายและมาตรการในการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์⁷ เน้นการแยกกระแสจราจรของรถจักรยานยนต์ออกจากพาหนะอื่นๆ พร้อมกับใช้มาตรการที่ครอบคลุมทั้งยานพาหนะ ผู้ขับขี่และถนน โดยในส่วนของกรมการขนส่งทางบกได้มีมาตรการให้ปลอดภัยจะให้ความสำคัญกับการเพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัยให้เป็นอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับรถจักรยานยนต์ทุกรุ่น เช่น การแกมหมวกนิรภัยและเสื้อหนังที่ได้มาตรฐาน หรือการติดตั้งระบบเบรก ABS รวมถึงการเผยแพร่ความรู้เบื้องต้นในการตรวจเช็คสภาพรถแก่ผู้ขับขี่และการจูงใจให้เข้ารับการอบรมการขับขี่ปลอดภัยด้วยการลดเบี้ยตาม พ.ร.บ. การลดค่าต่อทะเบียนรถ

กรณีรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกและรถกระบะ

รายงานสถิติการขนส่งสินค้าภายในประเทศ กระทรวงคมนาคม ปี 2551 ชี้ว่า การขนส่งสินค้าทางถนนมีส่วนแบ่งถึงร้อยละ 82 จากการขนส่งทุกรูปแบบ เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็ว⁸

รถโดยสารที่ใช้งานอยู่ทั่วประเทศ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551) มีทั้งสิ้น 115,157 คัน มีอายุการใช้งานระหว่าง 1-5 ปี จำนวน 28,890 คัน มากกว่า 20 ปี จำนวน 24,925 คัน โดยรถที่มีอายุใช้งานระหว่าง 6-20 ปี มากที่สุด 54,267 คันหรือเกือบร้อยละ 50 ในกรุงเทพฯ ได้แก่ รถขสมก. รถร่วมบริการ สองแถว และรถตู้ อายุไม่เกิน 10 ปี มี 9,434 คัน อายุระหว่าง 11-20 ปี มี 4,924 คัน และอายุ 20-30 ปี มี 1,889 คัน สำหรับรถโดยสารของบริษัท ขนส่ง จำกัด และรถร่วมบริการ อายุไม่เกิน 10 ปี มี 1,895 คัน และอายุระหว่าง 11-20 ปี 525 คัน⁹

อุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะแม้จะมีความถี่น้อยกว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ แต่เมื่อเกิดเหตุแต่ละครั้งจะมีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บและทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมาก ในแต่ละปีมีรถโดยสารสาธารณะประสบอุบัติเหตุกว่า 3,000-4,000 คัน โดย 1 ใน 3 เกิดกับรถโดยสารในต่างจังหวัด และ 2 ใน 3 เกิดกับรถในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มูลค่าความเสียหายปีละกว่า 8,000-9,000 ล้านบาท แม้ว่าปัจจัยหลักจะมาจากคนขับ แต่มูลเหตุสำคัญของการเสียชีวิต คือ การขาดอุปกรณ์ความปลอดภัย โดยเฉพาะอุปกรณ์พื้นฐาน

⁷ เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช. (2551). รายงานการศึกษาประสบการณ์ต่างประเทศในการจัดการการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ และสังเคราะห์ข้อเสนอเชิงนโยบาย และมาตรการในการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สำหรับประเทศไทย. สนับสนุนโดย มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.

⁸ นางสาวจันจิรา ไกรพิมาย คณะบัณฑิตวิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

⁹ พิชัย ธาณิธนานนท์. (2552). โครงการศึกษาการกำหนดอายุการใช้งานรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัย สงขลานครินทร์. สนับสนุนโดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม.

ที่รถโดยสารสาธารณะทุกคันควรมี คือ เข็มขัดนิรภัย รวมถึงสภาพตัวรถ-โครงสร้าง-ระบบเบรก สภาพล้อที่ไม่ได้มาตรฐาน เก้าอี้และการยึดเกาะกับตัวรถไม่ดีพอ¹⁰

แม้ว่าประเทศไทยจะมีหน่วยงานและกฎหมายหลายฉบับทำหน้าที่กำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะก็ตาม แต่ยังมีปัญหาอีกหลายประการ เช่น อนุประกอบตัวรถต่ำกว่ามาตรฐาน ขาดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย ที่สำคัญคือ ระบบสัญญาณประกอบการหรือสัมปทานที่เป็นอยู่ไม่ทำให้ผู้ประกอบการเห็นความสำคัญของความปลอดภัยมากไปกว่ากำไรขาดทุน ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นผลและเป็นการจุดรั้งการยกระดับมาตรฐานและการสร้างความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ภายใต้มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ได้จัดกระบวนการสังเคราะห์ความรู้และเวทีระดมสมองจากทุกภาคส่วน เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเสนอเชิงนโยบายในเรื่องนี้ โดยมีข้อเสนอที่เกี่ยวกับการพัฒนามาตรฐานรถ คือ

- 1) กำหนดมาตรฐานเข็มขัดนิรภัยและการยึดเกาะกับเก้าอี้ที่นั่ง และกำหนดให้รถโดยสารสาธารณะติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง
- 2) บังคับใช้กฎหมาย/ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมให้เกิดมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะที่มีอยู่อย่างเข้มงวด
- 3) หน่วยงานราชการควรเป็นแบบอย่างในเรื่องการเช่า/ซื้อรถโดยสารที่มีมาตรฐานความปลอดภัย และรัฐควรทบทวนระบบสัมปทานให้เป็นธรรม ลดหย่อนภาษีอุปกรณ์ที่ส่งเสริมความปลอดภัย นอกจากนี้ รัฐควรเข้ามาลงทุนเพื่อให้เกิดรถสาธารณะที่ได้มาตรฐานและระบบการเดินทางที่ปลอดภัย โดยให้ทุกภาคส่วนของสังคมเข้ามามีส่วนร่วม

ในส่วนของรถกระบะ ผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในวัยแรงงาน และอุบัติเหตุร้ายใญ่มักเกิดกับผู้ขับขี่ที่หลับใหลและบรรทุกผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจึงได้กำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาลุบัติเหตุจากรถกระบะที่มีผู้โดยสารนั่งท้ายจำนวนมาก โดยมีการเข้มงวดกวดขันการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจให้สามารถบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงจัดหาอุปกรณ์การตรวจจับที่ทันสมัย เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย โดยดำเนินโครงการนำร่องในพื้นที่ที่มีสถิติอุบัติเหตุทางถนนสูง อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาของ มูลนิธิไทยโรดส์ (2553) ชี้ว่าอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถกระบะไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร แม้ว่ารถกระบะมีความสำคัญทางเศรษฐกิจและสังคมสูง และมักจะได้รับการพิจารณาเฉพาะเรื่องความประมาทของผู้ขับขี่

กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1. การพัฒนามาตรการที่ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย โดยกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ ศึกษาและวิจัยเพื่อพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยที่สอดคล้องกับบริบทและปัญหาของประเทศ กำหนดนโยบายสนับสนุนระบบการ

¹⁰ จดหมายข่าวมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ. ปีที่ 7 ฉบับที่ 3 เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2551

เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประหยัดพลังงาน เช่น ระบบรถโดยสารประจำทาง ระบบรถโดยสารรับส่งนักเรียนที่มีคุณภาพ รวมทั้งพัฒนาระบบการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกให้เป็นส่วนหนึ่งของการแสวงหานวัตกรรมใหม่ๆ สำหรับระบบที่เฝ้าต่อความปลอดภัย

2. การทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนด เกณฑ์มาตรฐาน กฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งทางตรงและทางอ้อมที่ไม่สอดคล้องกับสภาพปัญหาที่มีอยู่จริง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานมากยิ่งขึ้น

3. การดำเนินงานในส่วนของรถจักรยานยนต์ โดยพัฒนามาตรฐานหมวกนิรภัยและพัฒนาคู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์

4. สนับสนุนงานวิจัยและพัฒนาเพื่อส่งเสริมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากขึ้น โดยศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มูลค่าความเสียหายทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อนำเสนอต่อสาธารณชนได้รับทราบ กำหนดหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ ด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ตลอดจนจัดทำระบบข้อมูลเพื่อเฝ้าระวังติดตามสถานการณ์ และเสนอแนะแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ ศึกษาทบทวนการสอบใบขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ทั้งภาคทฤษฎี และการสอบภาคปฏิบัติ ศึกษาความปลอดภัยของ Guardrail ที่มีผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ศึกษาความเหมาะสมในการออกกฎหมายควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้เฉพาะช่องทางซ้ายสุดในเขตเมือง และการประยุกต์ใช้ Two-stage Right-Turn เพื่อลดการตัดกันของกระแสจราจร

ข้อวิเคราะห์ช่องว่างความรู้ประเด็นเร่งด่วนที่ 5 : การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

สรุปความเห็นเบื้องต้นจากการทบทวนความรู้จากงานวิจัย การศึกษาสถานการณ์การด้านมาตรฐานยานพาหนะปลอดภัย และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ เพื่อนำเสนอความรู้ที่จำเป็น (Demand) ความรู้ที่มีอยู่ (Supply) และความรู้ที่จำเป็นต้องศึกษาเพิ่มเติม (Knowledge Gap) ดังนี้

1. ความรู้จากการศึกษาวิจัยด้านการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกในช่วงสิบปีที่ผ่านมา ครอบคลุม 3 ประเด็น สนับสนุนแนวทาง/มาตรการ/โครงการศึกษาวิจัยที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ (Demand) อย่างไรก็ตาม บางประเด็นมีความรู้เพียงพอในการปฏิบัติงานได้โดยไม่ต้องศึกษาวิจัยเพิ่มเติม ในขณะที่บางประเด็นยังมีความรู้ไม่เพียงพอต้องศึกษาเพิ่มเติม ดังนี้

- 1) ระบบการตรวจสภาพรถ** กำหนดให้รถบรรทุกตรวจสภาพทุก 2 ปี ไม่จำเป็นต้องศึกษา เนื่องจากสามารถออกกฎกระทรวงปรับปรุงหลักเกณฑ์การตรวจสภาพรถตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 การเพิ่มความถี่ในการตรวจสภาพรถบรรทุกจากปีละ 1 ครั้ง เป็นปีละ 2 ครั้ง ไม่ใช่ประเด็นสำคัญ แต่คุณภาพมาตรฐานในการตรวจเป็นเรื่องสำคัญกว่า ดังนั้นการตรวจสภาพรถขนาดใหญ่ (รถโดยสารสาธารณะ รถทัศนาคจร รถบรรทุก รถนักเรียน) จำเป็นต้องปรับปรุงทั้งระบบ โดยศึกษาวงจรห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ของระบบการตรวจสภาพรถ ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ โดยศึกษาจำนวน ตรอ. ที่มีอยู่ทั้งหมด กำหนดมาตรฐานสถานประกอบการตรวจสภาพรถของภาครัฐ และเอกชน (ตรอ.) พัฒนาคุณภาพสถานประกอบการ กำหนดเกณฑ์มาตรฐานการตรวจสภาพความปลอดภัยของรถ ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการตรวจสภาพรถตามเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัย กำกับดูแลและบทลงโทษ กรณีไม่ปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐาน
- 2) มาตรฐานความปลอดภัยโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก** มุ่งงานศึกษาวิจัยคุณภาพและมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ ที่พบว่าบริการ และตัวถังรถยังไม่ได้มาตรฐาน มีข้อเสนอแนะมาตรการที่จะทำให้การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะปลอดภัย โดยออกใบอนุญาตควบคุมรถโดยสารสาธารณะ ปรับปรุงมาตรฐานรถโดยสาร ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเรื่องของความปลอดภัย และลงโทษผู้ประกอบการที่ละเลยเรื่องความปลอดภัย รวมทั้ง เสนอแนะให้ควบคุมความเร็วผ่านระบบ GPS และรถทุกคันต้องไม่ดัดแปลงหรือเพิ่มที่นั่ง มีเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง มีอุปกรณ์ดับเพลิง อุปกรณ์ทุบกระจก ตรวจสภาพรถยนต์ปีละ 2 ครั้งจากกรมการขนส่งทางบก ควบคุมให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด พนักงานขับรถต้องได้รับการอบรม อย่งไรก็ดี จำเป็นต้องมีการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางโดยใช้เทคโนโลยี ศึกษาต้นทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทาง และศึกษาต้นทุนประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก
- 3) รถจักรยานยนต์ปลอดภัย** ความรู้เกี่ยวกับปัจจัยที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์มีความชัดเจนว่าเกี่ยวข้องกับคนขับขี่โดยไม่ได้รับการฝึกหัดที่ดี ไม่สามารถใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น การเบรกรถอย่างถูกต้อง การออกใบอนุญาตขับขี่ง่ายเกินไป และถนนที่ไม่มีช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์ การศึกษาเสนอแนะให้กำหนดช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แบบแบ่งชั้น (Graduated Licensing) ส่งเสริมการอบรมขับขี่ปลอดภัย เพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัยให้เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน อย่งไรก็ดี การดำเนินงานตามข้อเสนอแนะดังกล่าวจำเป็นต้องศึกษา

ทบพวณกฎหมายที่จำเป็นเร่งด่วนสำหรับการเพิ่มความปลอดภัยในรถจักรยานยนต์ ศึกษาทบพวณการขยายอายุที่ยอมให้สำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และมาตรการออกใบอนุญาตใบขับขี่ แบบเป็นลำดับขั้น (Graduated Licensing) ศึกษาทบพวณการกำหนดขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์ ศึกษาแนวทาง/มาตรการลดปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์ให้น้อยลง ศึกษารูปแบบและมาตรการสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือระหว่าง อปท. กับ โรงเรียน ในการจัดให้มีรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย เพื่อลดการขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน ศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดอายุเด็กเล็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์

2. แผนแม่บทฯ ได้กำหนดแนวทางและมาตรการส่งเสริมและควบคุมเกี่ยวกับการผลิต การจำหน่าย การใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไว้ 5 ประเด็น แต่ยังไม่มีการศึกษาวิจัย ดังนั้นเพื่อให้มาตรการส่งเสริมและควบคุมดังกล่าว นำไปปฏิบัติได้อย่างเหมาะสม ควรศึกษาวิจัยหรือนักกฎหมายที่มีอยู่มาบังคับใช้ ดังนี้

- 1) การกำหนดมาตรการส่งเสริมผู้ผลิตให้ใช้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย ควรศึกษามาตรการส่งเสริมให้ผู้ผลิตใช้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย
- 2) การกำหนดมาตรการควบคุมร้านจำหน่ายจักรยานยนต์ ควรศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนานกฎ ระเบียบ ในการขึ้นทะเบียนร้านค้าและผู้ซื้อ
- 3) การกำหนดมาตรฐานรถจักรยานยนต์ที่มาจากทะเบียน ไม่ต้องศึกษาวิจัยสามารถใช้ พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522
- 4) การควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างให้มีมาตรฐานความปลอดภัย ควรศึกษามาตรการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นไปตามกฎหมาย มีมาตรฐานความปลอดภัย
- 5) การส่งเสริมการใช้รถจักรยานยนต์ของครอบครัวที่ปลอดภัยและประหยัด ควรศึกษาวิจัยกำหนดอัตราภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถขนาดต่ำกว่า 90 ซีซี

(รายละเอียดปรากฏตามตาราง)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
ยกระดับมาตรฐานรถบรรทุก/รถโดยสารประจำทาง		
<p>ระบบการตรวจสภาพรถ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้กรมขนส่งทางบกกำหนดระยะเวลาการตรวจสภาพรถบรรทุกปีละ 2 ครั้ง เหมือนกับรถโดยสารสาธารณะ โดยให้ตรวจตามคุณลักษณะของรถที่ได้จดทะเบียนไว้ เพื่อป้องกันการดัดแปลงสภาพรถให้บรรทุกน้ำหนักเกินอันมิชอบด้วยกฎหมาย รวมทั้งให้กำหนดบทลงโทษนายจ้างที่เป็นเจ้าของรถด้วย (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ) 	<p>การตรวจสภาพรถ (ตรอ.) มีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถและลดมลภาวะอันเกิดจากรถ รวมทั้งความมั่นคงแข็งแรงและอุปกรณ์ส่วนควบให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมก่อนนำไปใช้งาน โดยกำหนดให้ รถจักรยานยนต์ที่มีอายุ 5 ปีขึ้นไป และรถยนต์ที่มีอายุ 7 ปี ขึ้นไป จะต้องผ่านการตรวจสภาพกับสถานตรวจสภาพรถเอกชนก่อน จึงจะสามารถต่อภาษีประจำปีได้</p> <p>โดยกรมการขนส่งทางบก กำหนดให้รถบรรทุกประเภทส่วนบุคคลและรถสาธารณะ และรถโดยสารประเภทส่วนบุคคล ต้องนำรถเข้ารับการตรวจสภาพปีละ 1 ครั้ง สำหรับรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารไม่ประจำทาง และรถขนาดเล็ก ต้องตรวจสภาพปีละ 2 ครั้ง</p> <p>ผลการวิจัย (พิชัย ธานีธนานนท์, 2547) พบว่า การดำเนินการของ ตรอ. มีประสิทธิภาพค่อนข้างต่ำ เนื่องจากสถานที่ให้บริการมีหลากหลายรูปแบบทั้งที่เปิดเป็นสถานตรวจสภาพรถโดยเฉพาะ และที่ให้บริการอยู่ในศูนย์จำหน่ายรถยนต์ รวมทั้งในตู้ซ่อมรถ ซึ่งแต่ละแห่งมีอุปกรณ์ครบถูกต้องตามหลักเกณฑ์ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ทว่าบางแห่งโดยเฉพาะที่อยู่ในกรุงเทพฯ อุปกรณ์อยู่ในสภาพค่อนข้างเก่าขาดการบำรุงรักษาที่ดี และ ตรอ. บางแห่งมีเจ้าหน้าที่เพียง 1 คน ทำงานทั้งควบคุมและตรวจสภาพ จึงทดสอบเพียงบางรายการเท่านั้น บางแห่งสามารถตรวจให้ผ่านได้แม้ว่ารถจะมีข้อบกพร่อง</p>	<p>ความถี่ในการตรวจสภาพรถบรรทุกปีละ 2 ครั้ง ไม่ใช่ประเด็นสำคัญ แต่คุณภาพมาตรฐานในการตรวจเป็นเรื่องสำคัญว่า ดังนั้น ระบบการตรวจสภาพรถขนาดใหญ่ (รถโดยสารสาธารณะ รถที่ศนาจร รถบรรทุก รถนักเรียน) จำเป็นต้องปรับปรุงทั้งระบบ โดยศึกษาวงจรห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ของระบบการตรวจสภาพรถ ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาจำนวน ตรอ. ที่มีอยู่ทั้งหมด โดยแบ่งเป็น ตรอ. ที่มีมาตรฐานและไม่มีมาตรฐาน สาเหตุสำคัญ (คนตรวจไม่ชำนาญ อุปกรณ์ไม่ครบ) - กำหนดมาตรฐานสถานประกอบการตรวจสภาพรถของภาครัฐ (กรมการขนส่งฯ) และเอกชน (ตรอ.) รวมทั้งการพัฒนาคุณภาพสถานประกอบการและบุคลากร ให้เป็นต้นแบบในแต่ละภาค - กำหนดเกณฑ์มาตรฐานการตรวจสภาพความปลอดภัยของรถ (ความถี่ วิธีการตรวจ รายการที่ต้องตรวจ ติดตามประเมินผลหากเจ้าของรถไม่แก้ไขจุดบกพร่องของรถในระยะเวลาที่กำหนด โดยกำหนดให้นำรถมาตรวจใหม่ recheck ว่าได้นำรถไปแก้ไขจุดบกพร่องหรือไม่ ก่อนต่อทะเบียนให้) - ดันทุนค่าใช้จ่ายในการตรวจสภาพรถตามเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัย รัฐควรสนับสนุนทางการเงินเพื่อให้สถานประกอบการมีรายได้และเจ้าของรถสามารถจ่ายได้อย่างเหมาะสม หรือไม่อย่างไร - การกำกับดูแลและบทลงโทษ กรณีผู้ตรวจสภาพรถและ

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
		เจ้าของรถไม่ปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
<p>มาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ภายในรถโดยสารมีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยและกำหนดมาตรฐานของวัสดุที่ใช้ประกอบรถโดยสาร - ทบทวน ปรับปรุงข้อบังคับทางเทคนิคของยานพาหนะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ บนพื้นฐานของมาตรฐานสากล และแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ คุณภาพและมาตรฐานการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ (โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทาง กรมการขนส่งทางบก, 2548) พบว่า <ul style="list-style-type: none"> - บริการ ยังอยู่ในระดับต่ำ - ตัวถังรถ ยังอยู่ในระดับต่ำ - การเดินรถ ราคาค่าบริการอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ส่วนจำนวนและเส้นทางต่ำกว่ามาตรฐาน - การซ่อมบำรุงรักษารถโดยสาร ▪ ระบบฐานข้อมูลรถโดยสารประจำทางและระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทาง (โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทาง กรมการขนส่งทางบก, 2548) ออกแบบจัดทำระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทาง และทดลองติดตั้งระบบสารสนเทศการให้บริการรถโดยสารประจำทาง ▪ สภาพการใช้บริการขนส่ง และความต้องการใช้บริการของประชาชน เพื่อกำหนดเส้นทางการเดินรถ กำหนดความเร็วระบบประกันอุบัติเหตุ สถานีบริการ ราคาค่าโดยสาร จำนวนเที่ยววิ่ง อายุการใช้งานของรถตู้โดยสารปรับอากาศ (โครงการศึกษาความเหมาะสมระบบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางของกรมการขนส่งทางบก, 2549) ผลการศึกษาเสนอแนะให้ควบคุมความเร็ว ควบคุมระบบความปลอดภัยของรถ และพฤติกรรมผู้ขับขี่ โดย <ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมความเร็วผ่านระบบ GPS ที่กำหนดให้รถโดยสาร 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางโดยใช้เทคโนโลยี (โครงการตามแผนแม่บทฯ) - โครงการศึกษาต้นทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทาง (โครงการตามแผนแม่บทฯ) - โครงการศึกษาต้นทุนประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก (โครงการตามแผนแม่บทฯ)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ทุกคันติดตั้งระบบดังกล่าว ซึ่งจะทำให้การควบคุมได้ผลมากขึ้น เนื่องจากทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุจะต้องถูกลงโทษ และไม่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ในการดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความปลอดภัยของตัวรถ : รถทุกคันจะต้องไม่ดัดแปลงหรือเพิ่มที่นั่ง มีเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง มีอุปกรณ์ดับเพลิง อุปกรณ์ทุบกระจก ตรวจสอบสภาพรถยนต์ปีละ 2 ครั้งจากกรมการขนส่งทางบก - ควบคุมให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด พนักงานขับรถต้องได้รับการอบรม <ul style="list-style-type: none"> ▪ ความปลอดภัยระบบขนส่งสาธารณะ กรณีรถโดยสารระหว่างเมือง (สมประสงค์ สัตยมัลลี, 2550) ผลการศึกษาเสนอแนะมาตรการ และนโยบายที่จะทำให้การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะมีความปลอดภัย โดยออกใบอนุญาตควบคุมรถโดยสารสาธารณะ ปรับปรุงมาตรฐานรถโดยสารส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเรื่องของความปลอดภัย และลงโทษผู้ประกอบการที่ละเลยเรื่องความปลอดภัย ▪ กรณีศึกษา: การดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสารของบริษัทนครชัยทัวร์ (สมประสงค์ สัตยมัลลี, 2550) ผลการศึกษาพบว่า บริษัทเน้นการดำเนินงานที่ให้ลูกค้ามีความปลอดภัย พึงพอใจในบริการ และคุ้มครองความปลอดภัยให้แก่พนักงานของบริษัท โดยกำหนดมาตรการความปลอดภัยด้านต่างๆ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ด้านองค์กร: มีแผนกส่วนปลอดภัยโดยเฉพาะ นำมาตรการความปลอดภัยใหม่ๆ มาทดลองใช้ และติดตามประเมินผลการดำเนินงาน - ด้านบุคลากร : บริษัทจัดให้รถทุกคันมีที่นอนเพื่อให้พนักงานพักผ่อนเต็มที่ 	

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<ul style="list-style-type: none"> - การอบรม : ก่อนที่จะได้รับการคัดเลือกให้เป็นพนักงานขับรถ พนักงานจะต้องผ่านการอบรมทั้งเรื่องทัศนคติความปลอดภัย - มีแผนกฝึกอบรม มีหลักสูตรความปลอดภัยขั้นพื้นฐานแก่พนักงาน - มีแผนกควบคุมคุณภาพตรวจสอบสภาพพนักงานขับรถก่อนการขับขี่ - บริษัทกำหนดให้พนักงานขับรถได้ขับรถประจำเส้นทางและประจำคันเพื่อความปลอดภัยในเส้นทางและเคยชินกับรถที่ขับประจำ - อุปกรณ์เสริมความปลอดภัยโดยใช้เทคโนโลยีติดตั้ง GPS หรือกล้องดักจับรถทุกคัน - มีแผนกควบคุมคุณภาพ เพื่อตรวจสอบสภาพรถก่อนนำไปใช้งานทุกครั้ง - ชั่วโมงการทำงานของคนขับในและนอกเทศกาลมีมาตรฐานเดียวกัน <p>▪ การกำหนดอายุการใช้งานรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก (พิชัย ธานีรัตนานนท์, 2552) เสนอแนะแนวทางในการพิจารณากำหนดอายุการใช้งานของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก โดยสำรวจและศึกษาวิจัยข้อมูลเชิงลึกจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายด้าน อาทิ สภาพเศรษฐกิจ อายุเฉลี่ยของรถบรรทุกและรถโดยสารที่ใช้งานในปัจจุบัน หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดอายุการใช้งาน มาตรฐานการผลิตตัวถังและโครงสร้างของรถบรรทุกและรถโดยสารขนาดใหญ่ ความคุ้มทุนของผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้ง ข้อดีและข้อเสียที่อาจเกิดขึ้นจากการกำหนดอายุรถโดยสารและรถบรรทุก เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณากำหนดอายุรถ</p>	

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับที่นั่งโดยสารต้นแบบ (กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ, 2552) วิเคราะห์ประสิทธิภาพของที่นั่งในรถโดยสาร รวมถึงการพัฒนาเครื่องต้นแบบ และนำไปสู่ร่างมาตรฐานความปลอดภัย โดยการศึกษาวิจัยเน้นไปที่ 3 เรื่อง คือ ความแข็งแรงของโครงสร้างที่นั่ง, ความแข็งแรงระหว่างจุดยึดที่นั่งกับตัวถังรถโดยสาร และความแข็งแรงระหว่างจุดยึดที่นั่งกับเข็มขัดนิรภัย โดย สวทช. รับหน้าที่สร้างอุปกรณ์ต้นแบบทดสอบความแข็งแรงของที่นั่งรถโดยสาร การร่างมาตรฐานความปลอดภัยของที่นั่งรถโดยสาร ดำเนินการร่วมกับผู้ประกอบการจริง เพื่อให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล และจะผลักดันให้เป็นข้อบังคับใช้กับ กลุ่มผู้ประกอบการผลิตและประกอบตัวถังรถโดยสาร โดย ออกเป็นกฎกระทรวง ใช้กับรถใหม่ก่อน ซึ่งจะต้องผ่านการทดสอบก่อนที่ยื่นขอตีทะเบียนรถใหม่ ในขณะเดียวกัน รถเก่าเตรียมผ่อนผันเวลาให้ปรับเปลี่ยนให้ได้มาตรฐาน ▪ การออกแบบและพัฒนาโครงสร้างรถโดยสาร 2 ชั้น ผู้ประกอบการขนส่งนิยมนำรถโดยสารเก่ามาปรับปรุงซ่อมแซมจนทำให้อุตสาหกรรมต่อ/ตัดแปลงรถบัสเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ในประเทศ คาดว่าในอนาคต กฎหมายการขนส่งทางบกจะเข้มงวดเรื่องความปลอดภัยมากขึ้น ผลจากการศึกษาวิจัย (สมเกียรติ จงประสิทธิ์พร, 2552) ได้ความรู้ด้านการผลิตคัสซีที่มีความแข็งแรงปลอดภัย และได้มาตรฐานกว่ากระบวนการผลิต คัสซีแบบเดิม และผ่านการทดสอบจากกรมการขนส่งทางบกแล้ว บริษัทสแกนอินเตอร์ จำกัด ผู้ประกอบรถโดยสารรายใหญ่ของประเทศ กำลังเจรจาขอใช้สิทธิเทคนิคจากงานวิจัยเพื่อ 	

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>นำไปผลิตระยะแรก 200 คัน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การออกแบบโครงสร้างชิ้นส่วนหลักของตัวถังโดยสาร 1 ชั้นและ 2 ชั้น (บัณฑิตวิทยาลัยวิศวกรรมศาสตร์ นานาชาติสิรินธร ไทย-เยอรมัน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระนครเหนือ กำลังดำเนินการ ระยะเวลา 15 เดือน) กำหนดรูปแบบและแนวทางมาตรฐานโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความปลอดภัยเพียงพอ พัฒนานักวิชาการให้มองศึความรู้ในการตรวจสอบสภาพ รวมทั้งยกระดับช่างเทคนิคให้สามารถผลิตรถโดยสารคุณภาพ ▪ จัดทำมาตรฐานและข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาอุปกรณ์ต่อพ่วงของรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง (ศูนย์บริการวิชาการ ออกแบบและวิศวกรรม กำลังดำเนินการ ระยะเวลา 10 เดือน) อุปกรณ์ต่อพ่วง ที่ใช้งานกันทั่วไปมีทั้งนำเข้ามาจากต่างประเทศ และผลิตในประเทศ ซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานสากล แต่ยังไม่มีการตรวจสอบอย่างแน่นอนว่า อุปกรณ์ดังกล่าวเป็นไปตามมาตรฐานที่อ้างอิงหรือไม่ นอกจากนั้น การนำอุปกรณ์ต่อพ่วงไปติดตั้งกับตัวรถที่ใช้ลากจูงยังมีผลต่อความแข็งแรงของปลอดภัยในการใช้งานด้วย ▪ การเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางโดยใช้เทคโนโลยี (ศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, 2553) ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้ <p>ระบบเทคโนโลยีที่สามารถกำกับดูแลการเดินทางและมีการประยุกต์ใช้ในปัจจุบัน 3 ระบบ คือ ระบบระบุพิกัดโลก (Global Positioning Systems – GPS) ระบบ RFID (Radio</p>	

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>Frequency Identification) และระบบกล่องดำ (Black Box) เพื่อพิจารณาคัดกรองระบบที่เหมาะสมสำหรับการกำกับดูแลการเดินรถโดยสารประจำทางของไทย</p> <p>การศึกษาพบว่า GPS เป็นระบบเทคโนโลยีที่มีความสามารถในการกำกับฯ ตามข้อกำหนดสูงที่สุด สำหรับ RFID ถือว่าเป็นระบบที่มีความสามารถค่อนข้างสูง เหมาะสมในการติดตามการเดินรถในระยะไม่ไกลมากนัก มีจุดเด่นในการตรวจสอบการจอดของรถและการนับจำนวนรถ สำหรับ Black Box ถือเป็นระบบที่มีความสามารถในการกำกับน้อยที่สุด</p> <p>ในด้านการควบคุมความเร็ว พบว่า GPS และ Black Box สามารถควบคุมความเร็วจริง ในขณะที่ RFID สามารถควบคุมความเร็วเฉลี่ย</p> <p>นอกจากนี้ยังพบว่า GPS มีความเหมาะสมในเชิงปฏิบัติมากที่สุด แต่ยังคงมีข้อด้อยเกี่ยวกับการลงทุนที่อาจซ้ำซ้อนกับภาคเอกชนที่มีการดำเนินการในปัจจุบัน สำหรับ RFID มีความเหมาะสมรองลงมาเนื่องจากเป็นเทคโนโลยีใหม่มีข้อจำกัดด้านความเสถียรของเทคโนโลยีและการขายผลการกำกับในด้านอื่นๆ ส่วน Black Box เหมาะสมน้อยที่สุด</p> <p>ผลการประเมินโครงการด้านเศรษฐศาสตร์แสดงว่าหากลงทุนระบบเทคโนโลยีเฉพาะรถโดยสารประจำทางหมวด 2 รถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯ ไปปลายทางที่ภูมิภาคและหมวด 3 (รถโดยสารประจำทางเส้นทางระหว่างจังหวัดที่ไม่ใช่กรุงเทพฯ จำนวนรวมกว่า 17,774 คัน จะมีความเหมาะสมทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ในทุกกรณี แต่ยังมีปัญหาเรื่องการลงทุนที่ควรเป็นของกรมการขนส่งทาง</p>	

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>บทหรือเอกชน หรือควรมีทางเลือกการจดทะเบียนการลงทุนอย่างไร โดยการศึกษาเสนอไว้ 3 ทางเลือก นอกจากนี้ การศึกษายังมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ มาตรการในการพัฒนาและผลักดันกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง แผนการดำเนินการ</p>	
ยกระดับมาตรฐานของรถจักรยานยนต์		
<p>รถจักรยานยนต์ปลอดภัย</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้ผลิตต้องคำนึงถึงความปลอดภัย เช่น มีกระจกกันลม แผงกันหน้าแข็ง ฯลฯ - กฎหมาย กฎระเบียบ เพื่อยกระดับความปลอดภัยของรถผู้ขับขี่ และถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ) 	<p>การศึกษาประสบการณ์ต่างประเทศในการจัดการการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ และสังเคราะห์ข้อเสนอเชิงนโยบาย และมาตรการในการลดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์สำหรับประเทศไทย (เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช, 2551) พบว่า อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและประเทศในแถบเอเชียที่เพิ่มสูงขึ้น เกิดจากมีการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดในโลก ทำให้เกิดสภาพจราจรที่มีรถจักรยานยนต์ปะปนกับยานพาหนะอื่นๆ ส่งผลให้เกิดสภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงอันตราย จึงเสนอแนะให้แยกกระแสจราจรของรถจักรยานยนต์ออกจากพาหนะอื่นๆ โดยกำหนดมาตรการต่างๆ ดังนี้</p> <p>มาตรการด้านยานพาหนะ เพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัยให้เป็นอุปกรณ์มาตรฐาน สำหรับรถ จักรยานยนต์ทุกรุ่น เช่น การแถมหมวกกันน็อกและเสื้อหนังที่ได้มาตรฐาน หรือการติดตั้ง ระบบเบรก ABS และการเผยแพร่ความรู้เบื้องต้นในการตรวจเช็คสภาพรถแก่ผู้ขับขี่</p> <p>มาตรการด้านผู้ขับขี่ ได้แก่ การพัฒนาระบบการสอบใบขับขี่, การให้ใบอนุญาตขับขี่แบบ Graduated licensing เช่น ให้เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี ขับขี่เฉพาะตอนกลางวัน หรือขับขี่รถที่มีขนาดกระบอกสูบต่ำกว่า 100 cc เป็นต้น, การรณรงค์ความปลอดภัยในการขับขี่ของนักเรียน, การให้แรงจูงใจในการเข้ารับการอบรมการขับขี่ปลอดภัย เช่น การลดเบี้ย พ.ร.บ. การลดค่า</p>	<p>ศึกษาแนวทาง/มาตรการลดปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์ให้น้อยลง (Promote CC=0)</p> <p>ศึกษารูปแบบและมาตรการสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือระหว่าง อปท. กับ โรงเรียน ในการจัดให้มีรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย เพื่อลดการขับขี่จักรยานยนต์ไปโรงเรียน</p> <p>ศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดอายุเด็กเล็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ และมาตรการบังคับใช้ที่นั่งสำหรับเด็ก</p> <p>โครงการศึกษาทบทวนมาตรฐานรถจักรยานยนต์ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล (โครงการตามแผนแม่บทฯ)</p> <p>โครงการศึกษาทบทวนกฎหมายที่จำเป็นเร่งด่วนสำหรับการเพิ่มความปลอดภัยในรถจักรยานยนต์ (โครงการตามแผนแม่บทฯ)</p> <p>โครงการศึกษาเพื่อทบทวนการขยายอายุที่ยอมให้สำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และมาตรการออกใบอนุญาตใบขับขี่แบบเป็นลำดับขั้น (Graduated Licensing) (โครงการตามแผนแม่บทฯ)</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ต่อทะเบียนรถ หรือการให้ศูนย์ฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน สามารถจัดสอบใบอนุญาตขับขี่ได้, การมีส่วนร่วมของผู้ผลิตรถจักรยานยนต์หรือชิ้นส่วนในการพัฒนาความสามารถในการขับขี่, การจัดตั้งองค์กร หรือมูลนิธิเพื่อการพัฒนาความปลอดภัยของการเดินทาง หรือการรณรงค์โครงการเมาไม่ขับ</p> <p>มาตรการด้านถนน การสร้างช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์ ควรพิจารณาทำเป็นโครงการนำร่องในจังหวัดสมุทรปราการ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก ปริมาณจราจรมาก และปะปนกับรถบรรทุก นอกจากนี้ยังอาจพิจารณาการจัดช่องทางรถจักรยานยนต์บนถนนสายรอง ซึ่งมีปริมาณจราจรของรถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าถนนสายหลัก เช่น ถนนเทพารักษ์ หรือถนนกิ่งแก้ว</p> <p>มาตรการการจัดการรถจักรยานยนต์ในระยะเร่งด่วน ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การกำหนดช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ 2. การออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แบบแบ่งชั้น (Graduated Licensing) 3. การส่งเสริมการอบรมขับขี่ปลอดภัย 	<p>โครงการทบทวนการกำหนดขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์ (โครงการตามแผนแม่บท)</p>
<p>การกำหนดมาตรการส่งเสริมให้ผู้ผลิตใช้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย</p> <p>- กำหนดอุปกรณ์เสริมหรือส่งเสริมให้ผู้ผลิตแข่งขันด้านเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยมากขึ้น (แนวทาง/มาตรการ</p>	<p>ไม่มีการศึกษา</p>	<p>ศึกษาวิจัยเพื่อกำหนดมาตรการส่งเสริมให้ผู้ผลิตใช้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
ในแผนแม่บทฯ)		
การกำหนดมาตรการควบคุมร้านจำหน่ายจักรยายนยนต์ <ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมร้านจำหน่าย โดยมีการขึ้นทะเบียนร้านค้า และผู้ซื้อต้องลงทะเบียนซื้อร้านที่จำหน่าย และมีกฎหมายให้ร้านจำหน่ายต้องรับผิดชอบเมื่อมีการปรับแต่งเครื่องเพื่อให้ตรวจสอบได้เมื่อเกิดปัญหา (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ) 	ไม่มีการศึกษา	ศึกษารวิจัยเพื่อพัฒนากฎ ระเบียบ ในการขึ้นทะเบียนร้านค้าและผู้ซื้อ
การกำหนดมาตรฐานรถจักรยานยนต์ที่มาจากทะเบียน <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้รถที่มาจากทะเบียนต้องได้มาตรฐาน ในกรณีที่นำไปดัดแปลงสภาพจะไม่ต่อทะเบียนให้ แต่จะถูกยึดรถและดำเนินคดีตามกฎหมายเมื่อถูกตรวจสอบได้ (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ) 		ไม่ต้องศึกษารวิจัย สามารถใช้ <ul style="list-style-type: none"> ▪ พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 (มาตรา 12 รถใดที่จดทะเบียนแล้ว หากปรากฏในภายหลังว่ารถนั้นมีส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ สำหรับรถไม่ครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไปซึ่งอาจก่อให้เกิด อันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถนั้นจนกว่าจะจัดให้มีครบถ้วนถูกต้อง หรือ เอาออกแล้ว ในกรณีที่นายทะเบียนเห็นว่าเจ้าของรถไม่อาจจัดให้มีครบถ้วนถูกต้องหรือเอาออกได้ ให้นายทะเบียนสั่งเพิกถอนการจดทะเบียนรถนั้น เจ้าของรถมีสิทธิอุทธรณ์เป็นหนังสือต่ออธิบดีได้ภายในสิบห้า วันนับแต่วันทราบคำสั่งของ นายทะเบียน คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน)
<p>การควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างให้มีมาตรฐานความปลอดภัย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นไปตามกฎหมาย มีมาตรฐานความปลอดภัยและจดทะเบียนป้ายเหลืองให้ครอบคลุม (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ) 	ไม่มีการศึกษา	ศึกษาวิจัยการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นไปตามกฎหมาย มีมาตรฐานความปลอดภัย
<p>การส่งเสริมการใช้รถจักรยานยนต์ของครอบครัวที่ปลอดภัยและประหยัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมการใช้รถจักรยานยนต์ของครอบครัวที่ปลอดภัยและประหยัด โดยเก็บอัตราภาษี 	ไม่มีการศึกษา	ศึกษาวิจัยการกำหนดอัตราภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถขนาดต่ำกว่า 90 ซีซี

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>กำหนดตามขนาดซีซีของรถลดหย่อนภาษีรถที่มีขนาดต่ำกว่า 90 ซีซี เพื่อจูงใจให้ผู้บริโภคเลือกซื้อรถยนต์เล็ก ส่วนรถที่มีซีซีสูงให้เพิ่มภาษีและราคาให้สูงขึ้น (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ)</p>		

**ประเด็นเร่งด่วนที่ 6: พัฒนาศมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน
(Road users) ให้มีความปลอดภัย**

ผลการทบทวนองค์ความรู้สำคัญในระยะเวลาสิบปีที่ผ่านมา :

6. พัฒนาศมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย	
โสภณ เมฆธน และคณะ. (2543). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในจังหวัดนนทบุรี . สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนนทบุรี	เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 255 รายที่ประสบอุบัติเหตุมารับการรักษาที่โรงพยาบาลพระนั่งเกล้าและโรงพยาบาลชุมชนทุกแห่งในจังหวัดนนทบุรี เพื่อค้นหาปัจจัยด้านลักษณะบุคคล ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม กับการเกิดอุบัติเหตุ และมีข้อเสนอแนะให้ฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัย เน้นการตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีอาชีพรับจ้างที่ต้องใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ และรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความตระหนัก
สมพร ชัชวาลย์. (2543). ความรู้และพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ . โรงพยาบาลศรีสังวรสุโขทัย	กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ 689 ราย
จุฬารัตน์ โสตะ และคณะ. (2543). ประสิทธิผลของสื่อการสอนการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรระหว่างภาพพลิกและคู่มือการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา . คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น	การวิจัยเปรียบเทียบสื่อการสอนสำหรับวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรระหว่างคู่มือและภาพพลิก พบว่าคู่มือมีประสิทธิผลดีกว่าด้านทัศนคติต่อการป้องกันภัย แต่ภาพพลิกดีกว่าในด้านการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันภัย
สุมาลัย รัตน์. (2543). ผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดศรีสะเกษ . บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น	การวิจัยกึ่งทดลองโดยนำแนวคิดทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ทฤษฎีการเรียนรู้ กระบวนการกลุ่มร่วมกับการใช้วิธีการทางสุขศึกษา มาประยุกต์ใช้ในการจัดกิจกรรมสุขศึกษา โดยมีนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย 96 คนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มตัวอย่าง
ดารุณี ดวงภักดี และยุพิน ศรีลครไทย. (2543). ผลการใช้โปรแกรมสุขศึกษาการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดมหาสารคาม . สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด	การวิจัยกึ่งทดลอง โดยมีนักศึกษา 80 คนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มตัวอย่าง

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย	
มหาสารคาม	
รัตนาพร ทองเขียว และ จันทนัช ทองศิริ. (2544). การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดน่าน โดยใช้โปรแกรมสุขศึกษาและกระบวนการประชาสัมพันธ์. โรงพยาบาลน่าน	กลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนทุกวัน 466 คน
เพ็ญประภา ศิริโรจน์ และคณะ. (2547). รายงานความเสี่ยงของคนไทยในการใช้รถใช้ถนน (Road Safety Report Card) ฉบับที่ 2. หน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี.	
สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค. (2548). การศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทย. กระทรวงสาธารณสุข. กรุงเทพมหานคร.	
สุธีร์ รัตนะมงคลกุล. (2548). การศึกษาปัญหาและการควบคุมอุบัติเหตุในเด็กนักเรียนโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน . สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย; มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อศึกษาอุบัติการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุชนิดต่าง ๆ ในเด็กวัยเรียนและปัจจัยเสี่ยงที่สัมพันธ์กับอุบัติเหตุ 2) เพื่อศึกษาการรับรู้ของเด็กที่ต่อพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 3) เพื่อควบคุมอุบัติเหตุในโรงเรียนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ผู้ปกครอง ครู และนักเรียน
ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. (2549). การศึกษานำร่องการวิจัยยาและสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทกับความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจราจร . โรงพยาบาลรามาธิบดี. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ	
สุธารัตน์ วิทย์ชัยวุฒิวงศ์ พันธ์ โสภณพงษ์ และสุวระา ลิ้มปีสดี. (2544). การศึกษาความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถใช้งานเกษตรกรรม (รถอีแต่น) ในจังหวัดชัยภูมิ. โรงพยาบาลชัยภูมิ. ได้รับการสนับสนุนงบประมาณการดำเนินงานวิจัยจากสถาบันการแพทย์ด่านอุบัติเหตุ และสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข	<p>การวิจัยเชิงพรรณนา เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ในเรื่องกฎจราจร ทักษะต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร และพฤติกรรมการขับขี่รถใช้งานเกษตรกรรม (รถอีแต่น) ของผู้ขับขี่รถอีแต่นกับปัจจัยที่เกี่ยวข้อง</p> <p>พบว่าผู้ขับขี่รถอีแต่นขาดความรู้เรื่องกฎจราจรเกี่ยวกับการขับขี่รถผ่านทางร่วมทางแยก และมีพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องในการแข่งขันหน้ารถคันอื่น</p>

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

<p>นิตย ทองเพชรศรี และพิศิษฐ์ กนิษฐสุด. (2543). พฤติกรรม การ ขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียน นักศึกษา ระดับมัธยมศึกษา และ อาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมืองพังงา จังหวัดพังงา. ได้รับการสนับสนุนงบประมาณการดำเนินงานวิจัยจากสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ และสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข</p>	<p>การสำรวจข้อมูลพื้นฐานพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และเหตุผลของการใช้และไม่ใช้หมวกนิรภัย และการพัฒนาพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา และอาชีวศึกษาในอ.เมืองพังงา จ.พังงา</p>
<p>เยาวลักษณ์ อนุรักษ์ และคณะ. (2543). การศึกษาหารูปแบบและการใช้รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากรถของหมู่บ้านโดยความร่วมมือขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรรมการหมู่บ้าน และเจ้าหน้าที่สถานีอนามัยของตำบลน้ำเคียว จังหวัดน่าน. ได้รับการสนับสนุนงบประมาณการดำเนินงานวิจัยจากสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ และสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข. ISBN 974-293-585-8</p>	<p>การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (PAR) เพื่อศึกษาหารูปแบบความร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรรมการหมู่บ้าน และเจ้าหน้าที่สถานีอนามัยในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากรถในหมู่บ้าน</p>
<p>สำนักงานศูนย์เวชศาสตร์ชุมชน. (2550). วิจัยความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยา/สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทกับความเสียหายต่ออวัยวะจากอุบัติเหตุจราจร. สนับสนุนโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>วิจัยโดยเลือกตัวอย่างผู้ขับขี่โดยวิธีสุ่มเจาะและการตั้งด่านตรวจโดยวิธีตรวจปัสสาวะ พบว่าในกลุ่มตัวอย่าง 1,635 รายจากทุกภาค ทุกๆ 1,000 รายปรากฏหลักฐานของยาที่ใช้ในเวชปฏิบัติ 63 ราย สารเสพติด 26 ราย ชนิดของยาในเวชปฏิบัติที่ค้นพบด้วยวิธีนี้มากที่สุดคือยาแก้แพ้/แก้หวัด 22 รายต่อ 1,000 สารเสพติดที่พบมากที่สุดคือ ยาบ้า 13 ต่อ 1,000 รองลงมาคือกัญชา 10 ต่อ 1,000 นอกจากนี้ยังตรวจพบแอลกอฮอล์ในลมหายใจ 55 ใน 1,000 โดย 20 รายพบในระดับที่ผิดกฎหมาย ในผู้ขับขี่คนเดียวกัน หากใช้แอลกอฮอล์ก็มักพบสารเสพติดในปัสสาวะด้วย และโอกาสตรวจพบแอลกอฮอล์ในลมหายใจเพิ่มขึ้นในเวลากลางคืน</p> <p>การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในไทยร้อยละ 14 เกี่ยวข้องกับการใช้ยาฯ ร้อยละ 61 เกี่ยวข้องกับการขับขี่โดยมีแอลกอฮอล์ในเลือดในระดับที่ผิดกฎหมาย การรณรงค์เมาไม่ขับจึงยังเป็นเรื่องจำเป็น เช่นเดียวกับการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย และคาดเข็มขัดนิรภัย เพราะมีประโยชน์ในเชิงป้องกันการบาดเจ็บ</p> <p>ความชุกการใช้ยาฯ ยังอยู่ในระดับต่ำ จึงยังไม่ต้องให้ความสำคัญในลำดับสูง แต่ควรติดตาม</p>

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

	<p>สถานการณ์ด้วยการวิจัยเชิงสำรวจโดยเฉพาะควรพิจารณาความแตกต่างในระดับภาค</p> <p>จำนวนปีที่ขับขี่มีผลต่อการบาดเจ็บ จึงควรพิจารณาระบบใบอนุญาตขับขี่ที่อิงประสบการณ์ (graduate licensing) มาใช้</p> <p>เนื่องจากการบาดเจ็บมากขึ้นในกรณีขับขี่ยามโพล้เพล้หรือค่าคืน จึงควรให้ความสำคัญกับการจัดไฟฟ้าแสงสว่าง อุปกรณ์สีสะท้อนแสงบนถนน โดยเฉพาะบริเวณจุดทางร่วม ทางแยก ทางโค้ง คอสะพาน</p> <p>มีข้อเสนอแนะให้พัฒนาเทคนิคการตรวจปีสภาวะหรือน้ำลายที่มีความไวสูงและให้ผลรวดเร็วเพื่อสนับสนุนกฎหมายตรวจจับผู้ขับขี่ที่ใช้สารเสพติดในอนาคต</p>
<p>ซาลี ทองเรือง. (2551). โครงการจัดการถนนปลอดภัยมหาวิทยาลัยนเรศวร. มหาวิทยาลัยนเรศวร. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>การศึกษามีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการกำหนดนโยบายและแผนเพื่อเป็นมหาวิทยาลัยต้นแบบเพื่อป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรและส่งเสริมและสร้างเครือข่ายความร่วมมือจากประชาคมขามหาวิทยาลัยนเรศวรรวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการรณรงค์การลดอุบัติเหตุจากการจราจร</p> <p>สรุปปัญหาสำคัญบริเวณภายในพื้นที่มหาวิทยาลัย ได้แก่เรื่องระเบียบวินัยจราจร การบำรุงรักษาและการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมจราจร ความไม่เสมอภาคของผู้ใช้ถนนทุกประเภท ลักษณะทางกายภาพของถนน และความปลอดภัยในการสัญจร จุดเสี่ยงอันตราย ส่วนบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงมหาวิทยาลัยมีปัญหการใช้ประโยชน์พื้นที่</p> <p>การศึกษาได้จัดทำแผนงาน/โครงการระยะสั้น กลาง และยาวเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว</p>
<p>วินัย ใจขาน. (2551). พัฒนาการมีส่วนร่วมของนักศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่นเพื่อการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย. คณะเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและสร้างวินัยจราจรการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เพิ่มประสิทธิภาพในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุเบื้องต้นภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น โดย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ให้นักศึกษา บุคลากร มีความรู้ ความเข้าใจ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรสามารถลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น 2) ศึกษาจุดเสี่ยงจุดอันตรายภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น 3) สร้างค่านิยมที่ดี สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ใส่ใจในความปลอดภัยของตนเองและ

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

	<p>ส่วนรวม</p> <p>4) เป็นต้นแบบการร่วมมือของชุมชนในการแก้ไขปัญหา การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร</p>
<p>สมเกียรติ ลลิตวงศา. (2551). ศึกษาและพัฒนาหลักสูตรท้องถิ่นเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในสถานศึกษาที่สังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น. โรงพยาบาลลำปาง. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>1) เพื่อสร้างการเรียนรู้ให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและสถานศึกษาถึงตระหนักความสำคัญ ในการนำหลักสูตรความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนไปจัดดำเนินการ ควบคู่กับกิจกรรมเสริมด้านอื่นๆ ในสถานศึกษา</p> <p>2) พัฒนาหลักสูตรท้องถิ่นระดับประถมศึกษาในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในสถานศึกษาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</p>
<p>ปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล และกัณวีร์ กนิษฐพงศ์. (2551). โครงการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ในเขตเมืองของกรุงเทพมหานครและจังหวัดภูมิภาค. สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>1) เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบันของพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ในเขตเมืองครอบคลุมพื้นที่ในจังหวัดต่างๆ ทั่วภูมิภาคของประเทศ</p> <p>2) เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลฐานส่วนหนึ่งที่สามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบเพื่อการติดตามและประเมินผลความสำเร็จของโครงการการจัดชุดปฏิบัติการเฉพาะเพื่อบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ</p> <p>3) เพื่อศึกษาแนวทางการออกแบบจุดเฝ้าระวัง (Sentinel site) ในระดับจังหวัด และเป็นโครงการนำร่องในการจัดทำฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทั้งในการเฝ้าระวังติดตามและการวางกรอบกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต</p>
<p>ทวีศักดิ์ เดอะกระโทก. (2552). การศึกษาแนวทางการจัดการด้านใบขับขี่เพื่อลดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ยังขาดประสบการณ์ ระยะที่ 1. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>1) เพื่อทบทวนสถานการณ์ด้านอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 18-22 ปี</p> <p>2) เพื่อทบทวนความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการเรียนรู้กับระบบการจัดการด้านใบอนุญาตขับขี่ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันทั้งในประเทศและต่างประเทศ</p> <p>3) เพื่อสังเคราะห์แนวทางการจัดการด้านใบขับขี่ที่เหมาะสมเพื่อลดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ยังขาดประสบการณ์</p>
<p>พิมพ์จันทร์ โพธิ์สว่าง. (2552). การศึกษาและพัฒนาหลักสูตรท้องถิ่นเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในสถานศึกษาที่สังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จังหวัดลำปาง (ระยะที่ 2). โรงพยาบาลลำปาง. สนับสนุนโดย</p>	<p>1) เพื่อติดตามประเมินผลการใช้หลักสูตรที่ผ่านมาจากโรงเรียนเทศบาล 4 (บ้านเขียงราย) โรงเรียนบ้านไร่ประชาสามัคคี โดยเน้นผลสัมฤทธิ์ ตลอดจนขยายผลลงสู่ชุมชน</p> <p>2) เพื่อสร้างการเรียนรู้ให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและสถานศึกษาตระหนัก</p>

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

<p>ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>ความสำคัญในการนำหลักสูตรความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนไปจัดดำเนินการ ควบคู่กับกิจกรรมเสริมด้านอื่นๆ ในสถานศึกษา</p> <p>3) เพื่อพัฒนาหลักสูตรท้องถิ่นระดับประถมศึกษาในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในสถานศึกษาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</p> <p>4) เพื่อนำข้อมูลจากการทำโครงการใน 2 โรงเรียนมาวิเคราะห์และนำเสนอการพัฒนาด้านพฤติกรรมของเด็กที่เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร / การบาดเจ็บในสถานศึกษาลดลง และสามารถนำไปเผยแพร่และขยายผลต่อไปในครอบครัว โรงเรียน /ชุมชนต่อไป</p>
<p>ปนัดดา ชำนาญสุข. (2552). การป้องกันปัญหาการขับขี่จักรยานยนต์ในกลุ่มเยาวชน. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>1) พัฒนาองค์ความรู้ที่เน้นการป้องกันเชิงรุก ผ่านการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการและนำเสนอผลการศึกษาวิจัยเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์กับเครือข่ายภาคีในระดับชุมชนระดับชาติและระดับนานาชาติในรูปแบบต่างๆ</p> <p>2) ส่งเสริมการสร้างอัตลักษณ์ของเด็กและเยาวชนในลักษณะของผู้มีความปลอดภัย ทดแทนอัตลักษณ์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยง</p> <p>3) กระตุ้นความรู้ ความเข้าใจ และการตระหนักร่วมกันของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการครอบครองรถจักรยานยนต์ในกลุ่มเด็กและเยาวชน ผู้ปกครอง ผู้ประกอบการธุรกิจ ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่รัฐและชาวบ้านในชุมชน</p> <p>4) กระตุ้นและส่งเสริมการสร้างสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นแก่ประชาชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเด็กและเยาวชน</p> <p>5) ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ปกครองในการซื้อรถจักรยานยนต์ให้ลูกในช่วงวุฒิภาวะไม่เหมาะสม รวมถึงส่งเสริมพลังอำนาจของผู้ปกครองในการควบคุมบุตรหลานในการใช้รถจักรยานยนต์</p> <p>6) กระตุ้นภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดบริการขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบอย่างทั่วถึง รวดเร็ว ราคาถูก และปลอดภัย รวมถึงจัดหาระบบขนส่งสาธารณะทางเลือกที่เข้าถึงคนส่วนใหญ่ จัดสรรพื้นที่ถนนให้กับรถจักรยานและรถจักรยานยนต์</p>
<p>ฐาปณี บุญมี. (2552). การศึกษาพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของประชาชนใน</p>	<p>ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากรกับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของประชาชนในอำเภอบางน้ำ</p>

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

<p>อำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา. โรงพยาบาลบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา</p>	<p>เปรี้ยว พบว่า ลักษณะประชากร (เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ ความถี่ จำนวนปีและประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ) ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุก็ไม่มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับพฤติกรรมการป้องกัน ส่วนปัจจัยด้านการรับรู้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>ข้อเสนอแนะ: ควรส่งเสริมการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยง ความรุนแรงและประโยชน์ที่ได้รับจากการปฏิบัติตัวมาปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพของกลุ่มเป้าหมายรวมทั้งการศึกษาเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์เจาะลึกร่วมกับการสังเกต</p>
<p>สมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย และ ศูนย์วิทยาการด้านการขนส่งแห่งเอเชีย. (2549). โครงการศึกษาผลกระทบจากความง่วงและความเหนื่อยล้าต่อสมรรถภาพของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์. สนับสนุนทุนวิจัยโดย ทุนง่วงอย่าขับ มูลนิธิรามาริบัติ ในพระอุปถัมภ์สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ ร่วมกับ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน, กรมการขนส่งทางบก</p>	<p>ข้อสรุปเบื้องต้นจากการทดสอบโดยใช้เครื่องจำลองการขับขี่ คือ</p> <p>ความง่วงส่งผลให้ reaction time ของผู้ขับขี่เพิ่มขึ้น ใช้ความเร็วมากขึ้น ผลการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม CART แสดงความผู้ขับขี่รถทั่วไปมีโอกาสขับรถหลุดออกจากช่องจราจร เกือบเกิดอุบัติเหตุ และเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นเมื่ออยู่ในภาวะอดนอนและขับขี่มาเกิน 1 ชั่วโมง 45 นาที หากผู้ขับขี่อดนอนและต้องขับขี่ต่อเนื่องก็จะเพิ่มโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้พบว่าพฤติกรรมและลักษณะการขับขี่ของคนไทยแตกต่างจากการขับขี่ของคนในประเทศที่พัฒนาการศึกษานี้เพียงเล็กน้อย และอายุก็เป็นปัจจัยที่มีผลสำคัญ</p> <p>ผู้ที่ขับรถเชิงพาณิชย์มีระยะเวลาปลอดภัยคือไม่ควรขับต่อเนื่องนานเกิน 6 ชั่วโมง 15 นาที แต่ในกลุ่มนี้จะควบคุมความเร็วได้ค่อนข้างดี</p> <p>ข้อเสนอเชิงมาตรการคือการปลูกจิตสำนึกผู้ขับขี่เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และให้ตำรวจสุ่มตรวจติดตั้งอุปกรณ์เพื่อช่วยให้ผู้ขับขี่ตื่นตัว เช่น เส้นชะลอความเร็ว เพิ่มเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเพื่อช่วยให้คนขับตื่นตัวเมื่อเกือบจะหลุดจากช่องจราจร อำนวยความสะดวกให้ผู้ขับขี่ระหว่างจังหวัดได้หยุดพักผ่อนหรือหลับพัก เช่น จัดสร้างที่พักริมทางในระยะที่เหมาะสม</p>
<p>กาญจนา ศรีสวัสดิ์ และคณะ. (2552). การสำรวจความเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยนต์ในประเทศไทย. กรมควบคุมโรค. ได้รับทุนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้</p>	<p>สำรวจพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถก่อนและหลังออกกฎหมาย 10,000 คนใน 25 จังหวัด พบว่าร้อยละ 81.6 ใช้โทรศัพท์ และร้อยละ 6.3 เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 10 เกือบจะเกิดอุบัติเหตุ</p>

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย	
รถใช้ถนน	ผลการสำรวจทัศนคติพบว่าร้อยละ 87.8 เห็นด้วยว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ และร้อยละ 80.3 เห็นว่ากฎหมายปัจจุบันมีความเหมาะสม
ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และคณะ. (2552). โครงการศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ชนท้าย. มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<p>การศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ชนท้ายของ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด โดยเลือกเฉพาะกรณีอุบัติเหตุชนท้าย 15,432 กรณีจากกรณีศึกษาอุบัติเหตุ 33,664 กรณี นอกจากนั้นได้ทำการเก็บแบบสอบถามผู้ใช้รถใช้ถนนบนทางหลวงแผ่นดินในจังหวัดอยุธยาซึ่งมีสถิติในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ชนท้ายสูงที่สุด เมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆในภูมิภาคเดียวกัน โดยเก็บข้อมูลแบบสอบถามจำนวน 250 ตัวอย่าง รวมทั้งการสุ่มสำรวจอุบัติเหตุชนท้าย การศึกษากรณีอุบัติเหตุชนท้ายร้ายแรง การศึกษาพบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> • ผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวน 2 ใน 3 เคยประสบอุบัติเหตุทางถนน และในจำนวนนี้พบว่าร้อยละ 27 ประสบอุบัติเหตุชนท้าย • ปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดมาปัจจัยด้านผู้ใช้รถใช้ถนน ความรู้เรื่องระยะหยุดรถเป็นองค์ความรู้ที่ผู้ขับขี่เข้าใจผิดมากที่สุดซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเกิดอุบัติเหตุกรณีชนท้าย รองลงมาคือองค์ความรู้เรื่องการเว้นระยะห่างจากรถคันหน้า และการปฏิบัติเมื่อมีสัญญาณไฟเหลืองอำพันปรากฏขึ้น • ปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ด้านถนน และสิ่งแวดล้อมมีความสำคัญรองลงมาตามลำดับ • เพศชายมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุชนท้ายมากกว่าเพศหญิง • กลุ่มที่มีระดับการศึกษาไม่สูงมากนัก กลุ่มอายุ 18-30 ปี กลุ่มที่มีการใช้เส้นทางทุกวัน กลุ่มคนที่ได้รับใบอนุญาตในระยะเวลาไม่นาน กลุ่มที่มีอายุของรถในระยะเวลาไม่นาน เป็นกลุ่มที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุชนท้ายมากที่สุด • รถยนต์เป็นยานพาหนะที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุชนท้ายมากที่สุด • บริเวณทางตรง คือบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการชนท้ายมากที่สุด <p>การศึกษานำเสนอข้อเสนอแนะทั้งในระดับบุคคลองค์กร และระดับประเทศ</p>
ศิริแข ชันทองคำ. (2552). ศึกษาและพัฒนาสถานศึกษาต้นแบบการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนน	1) เพื่อพัฒนาระบบการจัดการสถานศึกษาต้นแบบที่สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนในสถานศึกษาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

<p>กรณีศึกษา : โรงเรียนมหิศราธิบดี และวิทยาลัยนครราชสีมา. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครราชสีมา. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสุขภาพแห่งชาติ</p>	<p>2) เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของสถานศึกษา นำมาใช้วิเคราะห์ประกอบการวางแผนการดำเนินงานในสถานศึกษา กลุ่มเป้าหมาย โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของนักเรียนโรงเรียนมหิศราธิบดี</p> <p>3) เพื่อการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของสถานศึกษาในระดับมัธยมศึกษา (โรงเรียนมหิศราธิบดี) และระดับอุดมศึกษา (วิทยาลัยนครราชสีมา)</p>
<p>อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2543). การป้องกันและลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร : ประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ. โครงการวิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก; สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข. [online] Source : http://dspace.hsri.or.th/dspace/handle/123456789/1799</p>	<p>การวิจัยเชิงทบทวนเอกสาร เพื่อเพิ่มกลยุทธ์ในการดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วยเนื้อหาสำคัญ 5 เรื่อง ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) การป้องกันการบาดเจ็บในกลุ่มผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ 2) การป้องกันการบาดเจ็บในผู้เดินถนน 3) การป้องกันการบาดเจ็บในเด็กในการโดยสารรถยนต์ 4) การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร 5) ห่วงฉุกเฉินสิทธิพื้นฐานของประชาชน
<p>วัฒนวงศ์ รัตนวราห. (2553). วิจัยการจัดการความปลอดภัยบริเวณโรงเรียนพื้นที่ศึกษาในจังหวัดสิงห์บุรี. สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสุขภาพแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อวิจัยการลดปริมาณอุบัติเหตุที่เกิดในบริเวณโรงเรียนตลอดจนเสนอแผนการแก้ไขและป้องกัน 2) เพื่อให้การสัญจรของคนเดินเท้าและยานพาหนะในบริเวณโรงเรียนให้มีการเดินทางที่สะดวก รวดเร็วและปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สิน 3) เพื่อให้บริเวณโรงเรียนมีแผนงานด้านการจัดการความปลอดภัยบริเวณโรงเรียนและสถานศึกษานำไปสู่การพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่และเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน 4) การวิจัยเพื่อเป็นแนวทางในการจัดการบริเวณโรงเรียนต้นแบบแห่งความปลอดภัยสำหรับชุมชนอื่นทั่วประเทศ สร้างความมั่นใจในภาครัฐที่ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยบริเวณโรงเรียน
<p>อรณต วัฒนะ. (2553). การพัฒนาศักยภาพนักเรียนและผู้ปกครองร่วมใจลดอุบัติเหตุบนถนนโรงเรียนบ้านท่าสองคอน อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม. โรงพยาบาลมหาสารคาม. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสุขภาพแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อศึกษาสภาพและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของนักเรียนโรงเรียนบ้านท่าสองคอน มหาสารคาม 2) เพื่อหาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับชุมชน โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ตำบลท่าสองคอน มหาสารคาม 3) เพื่อทบทวนองค์ความรู้ สร้างแกนนำให้นักเรียนมีส่วนร่วมจัดกิจกรรมรณรงค์ให้ความรู้ มีความตระหนักรู้ในชีวิตและ

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

	<p>ทรัพย์สิน ตลอดจนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้กับนักเรียนบ้านท่าสองคอนมหาสารคาม</p>
<p>ยอดพล ธนาภิรุณ. (2548). รายงานฉบับสมบูรณ์แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน. โครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรและศึกษาสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรและความสัมพันธ์กับแนวโน้มการกระจายของปัจจัยเสี่ยงจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ. กรุงเทพมหานคร</p>	<p>การวิเคราะห์ความสมบูรณ์ คุณภาพของข้อมูล และ รวบรวมวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรและความสัมพันธ์กับแนวโน้มและการกระจายของปัจจัยเสี่ยงจากแหล่งข้อมูลที่มี เพื่อการวางยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหา และเสนอแนะต่อการพัฒนาระบบข้อมูล ได้ข้อสรุปสำคัญคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ผู้ประสบเหตุตอนกลางคืนมีอัตราการเสียชีวิตมากกว่าผู้ประสบเหตุตอนกลางวัน • อุบัติเหตุที่เป็นผลจากการดื่มแอลกอฮอล์เกิดขึ้นสูงในช่วง 0:00-06:00 น. ในเวลากลางวันมีผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ 23.5% • กลุ่มคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุดมีอายุระหว่าง 26-60 ปี มีปัจจัยหลัก คือ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถึง 72.1% • รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ • อุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์โดยไม่มีคู่กรณีมีถึง 43.3% และ 58.8% ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ • กลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์อายุ 15-20 ปี ประสบอุบัติเหตุสูงสุด • ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยถึง 2.07 เท่า • ผู้ประสบเหตุจนเสียชีวิตส่วนใหญ่นับว่าเจ็บที่ศีรษะและคอ • การคาดเข็มขัดนิรภัยช่วยลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 40%
<p>ยอดพล ธนาภิรุณ และคณะ. (2549). ปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน ในสถานการณ์สุขภาพประเทศไทย, 2 (10), หน้า 1-6</p>	<p>การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนโดยใช้ข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS) จากโรงพยาบาล 28 แห่งทั่วประเทศ ระหว่างปี 2542-2546</p> <p>การศึกษาพบว่าปัญหาและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้า สะท้อนให้เห็นว่าสังคมไทยยังขาดการให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน</p> <p>สำหรับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์นั้น พบว่า มีผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณีสูงถึง 43.3% แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ไม่มีทักษะเพียงพอ และ/</p>

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

	หรือขาดสมรรถภาพในการขับขี่ นอกจากนี้การดื่มแล้วขับขี่และการละเลยการสวมหมวกนิรภัยก็เป็นปัจจัยสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุและได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
<p>วีระ กสานติกุล. (ม.ป.ป.). อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและมาตรการการแก้ไข รายงานการศึกษาในกรุงเทพมหานคร. ISBN 974-13-1492-2</p>	<p>การพัฒนาและปฏิบัติการตรวจสอบเชิงลึกของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ณ จุดเกิดเหตุในประเทศไทย เพื่อ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ดำเนินการตรวจสอบเชิงลึกของอุบัติเหตุ ณ จุดเกิดเหตุ และการวิเคราะห์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งใช้เวลาปีแรกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และมีการตรวจสอบเพิ่มเติมในปีที่สองอีก 5 จังหวัดที่ถือเป็นตัวแทนภาคต่าง ๆ ในประเทศไทย 2) ระบุลักษณะและปัจจัยที่เป็นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย 3) ระบุการบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และพื้นผิวสัมผัสซึ่งทำให้เกิดการบาดเจ็บ 4) เปรียบเทียบประชากรกลุ่มอุบัติเหตุกับประชากรกลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ เพื่อระบุปัจจัยเสี่ยงที่อาจถูกประเมินสูงเกิน หรือต่ำเกินในกลุ่มประชากรอุบัติเหตุ 5) ระบุมาตรการที่เป็นไปได้ในการที่ลดจำนวนอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย และช่วยลดความรุนแรงการบาดเจ็บในกรณีเกิดอุบัติเหตุ <p>ผลการศึกษาพบว่าความผิดพลาดของผู้ขับขี่ เป็นสาเหตุหลักที่พบบ่อยที่สุดในอุบัติเหตุยานพาหนะเดี่ยวหรือหลายยานพาหนะ ความผิดพลาดของผู้ขับขี่ เกิดจากเหตุสองประการ คืออุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ และการขาดความรู้เกี่ยวกับขับขี่ปลอดภัย</p>
<p>สำนักอำนวยการความปลอดภัย. (2546). รายงานศึกษาอุบัติเหตุคนเดินเท้า. กรมทางหลวง. กรุงเทพมหานคร.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อศึกษาสาเหตุและสภาพปัญหาอุบัติเหตุสำหรับการวางแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่คนเดินเท้าหรือคนข้ามทาง 2) เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ตลอดจนลดข้อร้องเรียนจากประชาชนและสื่อมวลชน <p>ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยรวบรวมสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงระหว่างปี 2543-2545 (ได้จากรายงานของเจ้าหน้าที่แขวงทางทั่วประเทศเมื่อเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง และการคัดลอกข้อมูลจากสถานีตำรวจท้องที่) และคัดเลือกข้อมูลที่เกิดเฉพาะกับคนเดินเท้า</p>

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

	<p>การศึกษาพบว่าอุบัติเหตุคนเดินเท้าเกิดขึ้นจากผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูง และแข่งในที่คับขันรถจักรยานยนต์เกี่ยวข้องกับการชนคนเดินเท้ามากที่สุด และพบว่าคนเดินเท้าได้รับอุบัติเหตุเนื่องจากไม่ใช้สะพานลอยและไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเอง</p>
<p>ขจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์. (กำลังดำเนินการระยะเวลา 12 เดือน). อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ในประเทศไทยและความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย. สำนักโรคไม่ติดต่อ, กรมควบคุมโรค. ทุนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>ประเทศไทยไม่มีการสำรวจอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยที่เป็นระบบอย่างต่อเนื่อง โครงการนี้จะสำรวจอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยในช่วงวันเวลาปกติ และศึกษาความคิดเห็นในเรื่องการยอมรับการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่ ผู้โดยสารตอนหน้า และตอนหลังของรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีสมมติฐานว่าผู้โดยสารตอนหลังใช้เข็มขัดนิรภัยน้อย และน่าจะรณรงค์ให้ใช้กันมากขึ้น โครงการนี้จะเป็นโครงการนำร่องเพื่อสร้างเครือข่ายการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน ได้แก่ เรือหมวกนิรภัย ไทРСพท์มือถือ ฯลฯ</p> <p>การสำรวจครอบคลุม 16 จังหวัดใน 4 ภาคและกทม. โดยใช้กลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์สำรวจ บริเวณสี่แยกไฟแดง ส่วนการสัมภาษณ์จะใช้กลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงคือผู้ติดต่อขอทำหรือขอต่อใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดรวม 2,000 คน</p>
<p>นนนุช ดันดิธรรม. (กำลังดำเนินการระยะเวลา 8 เดือน). ผลของการเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ในเวลากลางวันต่อการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์. กรมควบคุมโรค. ทุนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>มาตรการหนึ่งในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คือให้เปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวันซึ่งหลายประเทศ อาทิ คานาดา เดนมาร์ก ฮังการี ไชล์แลนด์ นอร์เวย์ และสวีเดนบังคับใช้กฎหมาย มาตรการนี้จะช่วยลดการชนในเวลากลางวันแบบประสานงานและแบบชนด้านหน้าแนวเฉียง เพราะการเปิดไฟทำให้สังเกตเห็นได้ง่ายในระยะไกล แต่ประเทศเหล่านี้มีแสงแดดในเวลากลางวันน้อยกว่าประเทศไทย ส่วนมาเลเซียซึ่งใช้มาตรการนี้ด้วยเช่นกันก็ยังไม่มีการประเมินผลมาตรการประเทศไทยเริ่มใช้มาตรการนี้ตั้งแต่ปี 2546 ซึ่งการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปี 2548 พบว่าร้อยละ 26.8 และ 30.2 ยังไม่ปฏิบัติตาม และปัจจุบันรถจักรยานยนต์ใหม่ต้องเปิดไฟหน้าอัตโนมัติเมื่อติดเครื่องยนต์ แต่ยังไม่มีการประเมินประสิทธิผลของมาตรการดังกล่าว</p> <p>งานวิจัยนี้ศึกษาข้อมูลผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล ศึกษาบันทึกประจำวันของตำรวจและสำรวจความคิดเห็นต่อมาตรการดังกล่าว</p>

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

<p>กรมการขนส่งทางบก. (กำลังดำเนินการ) โครงการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่รถกระบะ. กองแผนงาน, กลุ่มสถิติขนส่ง. ทุนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>ศึกษาลักษณะประชากรและพฤติกรรมเสี่ยง อาทิ การขับขีหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ใช้ความเร็วไม่รู้จักจรรยา มีประสบการณ์การขับขี้น้อย ฯลฯ โดยสำรวจผู้ขับขี่รถกระบะทั่วประเทศ 4,552,284 ราย โดยใช้กลุ่มตัวอย่าง 10,000 คน ทั้งที่เคยและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ</p>
<p>สมควร กวียะ และคณะ. (กำลังดำเนินการระยะเวลา 4 เดือน). ศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงและความรู้สึกนึกคิดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีได้คำนึงถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน. สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ทุนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p>	<p>สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญในด้านความปลอดภัยของการขับขีรถจักรยานยนต์และสำรวจแบบสุ่มโดยบังเอิญผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้โดยสาร ผู้ขับขี่รถประเภทอื่น และประชาชนทั่วไป 20,000 ตัวอย่าง ใน 13 จังหวัด</p> <p>วัตถุประสงค์เพื่อนำมาวางแผนใช้สื่อและออกแบบสร้างสารในการรณรงค์ที่มีประสิทธิภาพ</p>
<p>Tanaboriboon, Y., and Satiennam, T. (2005). Traffic Accidents in Thailand. IATSS Research, 29, (1), pp. 88-100</p>	<p>แสดงภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย เน้นการนำเสนอรูปแบบของปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ให้ความสำคัญกับอุบัติเหตุจากการขับขีมอเตอร์ไซค์ และชี้ให้เห็นว่าสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว คือการที่ผู้ขับขีไม่มีใบอนุญาตขับขีและไม่มีทักษะในการขับขีที่ถูกต้อง</p>
<p>Simaskul, C., and Tanaboriboon, Y. (2004). An Investigation of Pedestrian Facilities on GIS in Bangkok.</p>	<p>การศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าในกรุงเทพมหานครโดยใช้ซอฟต์แวร์ GIS เพื่อรวบรวมปัญหาและการขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า รวมทั้งเสนอทางออกในการส่งเสริมการเดินเท้าให้เป็นการเดินทางที่ปลอดภัยสำหรับคนกรุงเทพฯ</p> <p>ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าสภาพแวดล้อมของการเดินเท้าที่ไม่ปลอดภัย เกิดขึ้นจากการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่เหมาะสมสำหรับคนเดินเท้าเช่นเดียวกับการมีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของผู้ใช้รถใช้ถนน การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ที่อ่อนแอ เช่น คนแก่ หรือ คน พิ การยังไม่เหมาะสม และไม่มีประสิทธิภาพ ในที่นี้อาจระบุได้ว่าการขาดหายไปของจุดเชื่อมระหว่างการจราจรของยานพาหนะและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าได้เกิดขึ้นในขั้นตอนของการวางแผนการคมนาคม</p> <p>การพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูล GIS สามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือหนึ่งสำหรับผู้ที่มีหน้าที่วางแผนและผู้ที่มีหน้าที่ตัดสินใจในการที่จะ</p>

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

	<p>ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า ในกรุงเทพฯ ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันรวมทั้งที่จะต้อง มีในอนาคตให้ดียิ่งขึ้น</p>
<p>Quellet, J. V. and Kasantikul, V. (2004). Comparing accident cause factor and lower extremity orthopedic injury casue factors in Thailand & USA motorcycle crashes. International Conference of Institute fur Zweiraadsicherheit, Munich. ในยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิธา เริงจิต (2550). บันทึกโหมหน้าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์. มุลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ สนับสนุนโดย สสส. หน้า 162-3.</p>	<p>การวิจัยหาสาเหตุของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยวิเคราะห์ข้อมูลผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ 1,082 รายทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด</p> <p>พบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุอันดับหนึ่งมาจากความบกพร่องของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั้งจักรยานยนต์เอง และคนขับยานยนต์ชนิดอื่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความผิดของคนขี่จักรยานยนต์อย่างเดียว 22.3% - ความผิดของคนขับรถอื่น และคนขี่จักรยานยนต์เป็นสาเหตุร่วม 20.5% - ความผิดของคนขี่จักรยานยนต์และคนขับรถอื่นเป็นสาเหตุถัดไป 18.4% - ความผิดของคนขับรถอื่นอย่างเดียวร้อยละ 12% <p>ข้อมูลนี้สอดคล้องกับการศึกษาในลอสแอนเจลิส ซึ่งพบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> • สาเหตุหลักของอุบัติเหตุมาจากความผิดพลาดของคน ทั้งคนขี่จักรยานยนต์ และคนขับรถอื่นๆ คิดเป็น 91% ของกรณีศึกษาทั้งหมด และ 70% ของอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์คันเดียวเกิดจากความผิดพลาดของคนขี่ • สาเหตุอันดับสองคือ ปัญหาจากถนน ได้แก่ สิ่งกีดขวางสายตา การออกแบบถนนไม่ดี เช่น จัดทางจราจรไม่ดี ไม่มีป้ายเตือน ความสว่างของถนน เป็นต้น • อันดับสามคือ ปัญหาจากตัวรถหรือเครื่องยนต์บกพร่อง ส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ได้ดูแลรักษา อุปกรณ์ไม่ครบหรือถอดอุปกรณ์ออก เช่น รถซึ่งที่นิยมถอดกระจกมองหลัง หรืออุปกรณ์ไม่สามารถใช้งานได้ปกติ เช่น ไฟหน้า เบรก ไฟท้าย ฯลฯ • อุบัติเหตุที่มีสาเหตุแรกมาจากความผิดพลาดของเครื่องยนต์มีเพียง 3 กรณี ใน 1,082 กรณี และที่เป็นสาเหตุร่วมกับสาเหตุอื่นมี 28 กรณี (3%) <p>อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุบางกรณีอาจมีหลายสาเหตุ ในประเทศไทย 64% ของกรณีตัวอย่างอุบัติเหตุเกิดจากสาเหตุเดียว อีก 22% เกิดจากสองสาเหตุ และหนึ่งในเจ็ดเกิดจากปัจจัยอย่างน้อย 3 อย่างขึ้นไป</p>

6. พัฒนสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

Kasantikul, V., and Quellet, J. V. (2004).

Rider training and collusion avoidance in Thailand and Los Angeles motorcycle crashes.

International Conference of Institute fur Zweiraadsicherheit, Munich. ในยุทธนา วรณปีติกุล และสุพิดา เริงจิต (2550). **บันทึกโหมหน้าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์**. มุลนิธิสาธาณสุขแห่งชาติ สนับสนุนโดย สสส. หน้า 175-6.

ในส่วนประเทศไทยศึกษาจากข้อมูลอุบัติเหตุการชน 969 ครั้ง มีผู้ขับขี่เกี่ยวข้อง 1,082 คนใน 6 พื้นที่ระหว่างปี 2542-3

ในสองประเทศพบว่ามีคนขับขี่เพียงร้อยละ 10-20 ที่มีเวลามากกว่า 3 วินาทีนับจากเข้าสู่เหตุการณ์จนถึงจุดชน และมีเพียงร้อยละ 1-5 ที่มีเวลามากกว่า 4 วินาที ถ้าปฏิกิริยาตอบสนองตามปกติใช้เวลาหนึ่งถึงสองวินาที ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จะมีเวลาระหว่างนั้นเพียงหนึ่งถึงสองวินาทีที่จะลงมือหลบหลีก ในประเทศไทยมีเพียง 1 รายเท่านั้นที่เคยผ่านการอบรมการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ที่เหลือร้อยละ 84 หัดเอง เมื่อเกิดอุบัติเหตุ เกือบครึ่งของผู้ขับขี่ในไทยใช้วิธีการเบรก ทั้งเบรกอย่างเดียว (ร้อยละ 23) และเบรกพร้อมหักหลบ (ร้อยละ 11) นอกจากนั้นพบว่าไม่มีข้อแตกต่างมากนักในการหลบหลีกการชนระหว่างผู้ที่ได้รับการฝึกและไม่ได้รับการฝึก เพราะมีเวลาสั้นมากในการหลบหลีกการชน ประโยชน์ของการฝึกอบรมการขับขี่น่าจะเป็นการรู้จักการขับขี่ที่ปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุมากกว่า

Tony G; Frazer M; and Peter D. (2000).

Road Safety Education in the Scottish Curriculum.

Development Department Research Findings No. 78. Aberdeen University. [online]
Source :
<http://www.scotland.gov.uk/Publications/2000/05/1818ec65-25c3-40fc-8ca8-91935d728b30>

การประเมินสถานะของการใช้หลักสูตรความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียนในสก๊อตแลนด์ พบว่า

- การใช้หลักสูตรความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียนขึ้นอยู่กับความสนใจและความมุ่งมั่นของผู้บริหารโรงเรียนและครูผู้สอนมากกว่าการให้แนวทางปฏิบัติอย่างเป็นทางการ
- ขณะที่มิตัวอย่างและนวัตกรรมในการปฏิบัติที่ดีแล้วยังมีความจำเป็นต้องเพิ่มความตระหนักเกี่ยวกับทักษะสำคัญและความเข้าใจเกี่ยวกับการปฏิบัติตนด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งจะต้องพัฒนาขึ้นในการเรียนทุกระดับ
- การศึกษาเรื่องความปลอดภัยถนนควรเป็นส่วนหนึ่งที่มีความชัดเจนในภาพรวมทั้งหมดของโครงการการศึกษาด้านความปลอดภัยของแต่ละบุคคล เหมาะสมกับแต่ละโรงเรียน และหลักสูตรการพัฒนาสังคม ขณะที่ความรู้และทักษะด้านความปลอดภัยทางถนนสามารถนำมาเสริมโดยใช้วิธีการสอนข้ามหลักสูตร และยังคงมีความจำเป็นต้องนำมาสอนแยกรายวิชาด้วย
- เจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนนได้ให้การสนับสนุนโรงเรียน และครูผู้สอน

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

	<p>ด้วยการพัฒนาภาพรวมของยุทธวิธีความปลอดภัยทางถนน และเพิ่มบทบาทของการเป็นผู้สนับสนุนและที่ปรึกษา</p> <ul style="list-style-type: none"> • บทบาทหลักของการโฆษณาด้านความปลอดภัยทางถนนของสก็อตแลนด์คือการประสานการพัฒนาหลักสูตรแกนกลาง และการให้ความช่วยเหลือด้วยการจัดหาอุปกรณ์การเรียนการสอนให้กับโรงเรียน
<p>Allan, Q. (2001) .Teaching Children in Developing Countries to be Safe Road Users. Paper Given at First Road Transportation Technology Transfer Conference in Affrica. Arusha, Tanzania, May 23-25.</p>	<p>มีวัตถุประสงค์เพื่อสอนเด็กให้เป็นผู้ใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยโดยพัฒนา</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความรู้ความเข้าใจการจราจรและความเสี่ยงบนถนน • ทักษะที่เป็นพฤติกรรมสำคัญจำเป็นในการดำรงชีวิตท่ามกลางการจราจรในปัจจุบัน • ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุและผลสำคัญที่เกิดขึ้นตามมาของการเกิดอุบัติเหตุ • ทักษะคิดในการรับมือขอความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น • เข้าใจความรับผิดชอบของตนเองซึ่งเป็นที่ต้องการตามกฎหมายซึ่งมีผลกระทบต่อการจราจรบนถนน
<p>Asian Development Bank. (2003). Road safety education of children In: Road Safety Guidelines. [online] Source : http://www.adb.org/D</p>	<p>องค์ประกอบสำคัญของการสอนทักษะด้านความปลอดภัยให้กับเด็ก คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ผนวกเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมกับกับผู้เรียนแต่ละระดับอายุในหลักสูตรของโรงเรียน • พัฒนา และจัดทำสื่อการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน • จัดทำคู่มือครูและเผยแพร่ให้กับครูทุกคน • ผนวกเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในรายวิชาที่ใช้อบรมครู • สร้างความร่วมมือในการทำกิจกรรมและกำหนดหน้าที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน <p>การกระทำที่สำคัญและจำเป็นจะต้องทำในลำดับแรก มีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ทบทวนเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่บรรจุในหลักสูตรของโรงเรียนในปัจจุบัน และประเมินการนำไปใช้รวมทั้งความเพียงพอเหมาะสมของเนื้อหา และสื่อการสอน • พัฒนาโครงการนำร่องในการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่กำลังมีการปรับปรุงถนนเนื่องจากมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย	
	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจังให้เป็นบทเรียนที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริงบนถนนในหลักสูตรหลักสูตรระดับชาติ <p>การสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียนที่ดีที่สุดจะต้องสอนโดยครูที่ได้รับการอบรมเกี่ยวกับประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนน</p>
<p>Asian Development Bank. (2003). Road safety publicity and campaigns in "Road Safety Guidelines". [online] Source: http://www.adb.org/Documents/Books/Road-Safety-Guidelines/chap4-8.pdf</p>	<p>การสื่อสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพมีผลต่อพฤติกรรมและก่อให้เกิดความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน การวางแผนการสื่อสารสาธารณะที่ดีสามารถส่งผลทั้งต่อพฤติกรรมระยะสั้นและทัศนคติในระยะยาว</p> <p>เนื้อหาในการโฆษณา รวมทั้งการเลือกกลุ่มเป้าหมายเพื่อทำโฆษณาควรต้องอยู่บนฐานของการวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การสื่อสารสาธารณะที่เหมาะสมควรเป็นเรื่องเกี่ยวกับการออกกฎหมายใหม่ การมีมาตรฐานใหม่ การริเริ่มใช้กฎหมาย การออกผลิตภัณฑ์เพื่อความปลอดภัยใหม่ และลักษณะสำคัญบนทางหลวง</p> <p>สิ่งสำคัญและจำเป็นจะต้องทำในลำดับแรก มีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อกำหนดธรรมชาติและลักษณะของปัญหา ตลอดจนกำหนดกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ใช้งานกลุ่มต่างๆ การสื่อสารสาธารณะจะต้องมีภาพลักษณ์และสื่อให้เหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นและกลุ่มเป้าหมาย ควรเน้นข้อความเดียวที่กระชับได้ใจความ การโฆษณาควรจะต้องให้ความรู้ด้านวิศวกรรม การออกกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กันไป และควรต้องได้มีการประเมินผลการใช้โฆษณาด้วย
<p>Turner, S A; and Roozenberg, N P. (2009). Cycle Safety: Reducing the Crash Risk. Beca Infrastructure Ltd. [online] Source : http://www.nzta.govt.nz/resources/research/reports/389/</p>	<p>การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้จักรยาน</p>
<p>Simon, W; and Marie, W. (2004). The Swedish driver licensure examination: exploration of a two-stage model. Journal of Safety</p>	<p>การสำรวจความเป็นไปได้ของวิธีการทดสอบสองขั้นตอนสำหรับการได้รับใบอนุญาตขับขี่ของประเทศสวีเดน โดยจะทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างความรู้และการขับขี่บนถนน</p>

6. พัฒนสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

<p>Research, 35 (5), pp. 491-495.</p>	<p>ผลการศึกษาพบว่าวิธีการที่ผู้ขับขี่ดำเนินการทดสอบการขับขี่บนถนนขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของการทดสอบความรู้ ดังนั้นรูปแบบการทดสอบแบบสองขั้นตอนดังกล่าวมีความเหมาะสมในการนำมาใช้ในการทดสอบใบอนุญาตขับขี่ของประเทศสวีเดน</p>
<p>Wilton, V; and Davey, J A. (2007). Improving the Safety of Older Pedestrians. A report prepared for the John Bailey Road Safety Research Fund. New Zealand Institute for Research on Ageing, School of Government, Victoria University of Wellington. [online] Source: http://www.victoria.ac.nz/nzira/downloads/OPS_FINAL_REPORT.pdf</p>	<p>การสำรวจความคิดเห็นและประสบการณ์ของผู้สูงอายุในด้านความปลอดภัยของคนเดินถนน รวมทั้งการอภิปรายความคิดเห็นของผู้ประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนน และผู้บริหารของท้องถิ่นที่รับผิดชอบด้านโครงสร้างพื้นฐานสำหรับคนเดินถนนโดยละเอียด</p>
<p>Rowland, Bevan D; and Freeman, James E. and Davey, Jeremy D. and Wishart, Darren E. (2007) A profile of taxi drivers' road safety attitudes and behaviours: Is safety important? In: 3rd International Road Safety Conference, 29 - 30 November 2007, Perth, WA. [online] Source : http://eprints.qut.edu.au/11660/</p>	<p>การศึกษาทัศนคติและการรับรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของคนขับรถแท็กซี่และศึกษาขอบเขตของพฤติกรรมรถที่เบี่ยงเบนไปจากปกติของคนกลุ่มนี้</p>
<p>Begg, D; Brookland, R; Hope, J; Langley, J; and Broughton, J. (2008). The New Zealand Drivers Study (NZDS): A Follow-up Study of Newly Licensed. [online] Source : http://www.otago.ac.nz/ipru/Research/Transport.html</p>	<p>การศึกษาติดตามผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตใหม่ โดยเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายผ่านระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ซึ่งแบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ 1) สัมภาษณ์แบบตัวต่อตัวหลังจากที่กลุ่มเป้าหมายผ่านการทดสอบขั้นที่ 1 (learner license test) 2) สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์เพื่อติดตามดูพัฒนาการครั้งที่ 1 เมื่อกลุ่มเป้าหมายผ่านการทดสอบขั้นที่ 2 (restricted license test) 3) ติดตามดูพัฒนาการครั้งที่ 2 โดยการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์และการโต้ตอบทางจดหมายเพื่อเป็นการทดสอบขั้นสุดท้าย (the full license test)</p> <p>มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการขับขี่และองค์ประกอบที่สำคัญของการขับขี่ปลอดภัย ได้แก่ ประสบการณ์ในการขับขี่ แรงจูงใจในการ</p>

6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย	
	ได้รับใบอนุญาตขับขี่ การฝึกอบรมการขับขี่ การใช้แอลกอฮอล์และยา การได้รับความเสี่ยงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และความผิดที่มีการพิสูจน์ได้ของผู้ขับขี่ที่ได้รับใบอนุญาตใหม่ ทั้งนี้เพื่อนำมาใช้กำหนดเนื้อหาที่เฉพาะเจาะจงที่จะเป็นเป้าหมายในการลดการได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่ของกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงนี้
Isler, R B; and Starkey, N J. (2008). The 'frontal lobe' project: A double-blind, randomized controlled study of the effectiveness of higher level driving skills training to improve frontal lobe (executive) function related driving performance in young drivers. Final report by the Traffic and Road Safety Research Group, Psychology Department, University of Waikato. Hamilton, New Zealand: University of Waikato. [online] Source : http://waik-rg-prod.its.waikato.ac.nz/handle/10289/1714	การศึกษาผลการอบรมทักษะขั้นสูงเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยให้กับคนขับวัยรุ่นที่เข้าร่วมค่ายวิจัยฝึกอบรมผู้ขับรถยนต์

ประเด็นเร่งด่วนที่ 6: พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

เป้าหมายของการบรรลุทศวรรษแห่งความปลอดภัย :

- ยกระดับมาตรฐานการออกใบอนุญาตขับขี่ให้มีคุณภาพ
- พัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- พัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

สถานการณ์และประเด็นปัญหา

สถิติคดีจราจรทางบกปี 2551 จากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานตำรวจแห่งชาติแสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมคิดเป็นร้อยละ 69.03 ของจำนวนสาเหตุทั้งหมด โดยเฉพาะการขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด การขับรดัดหน้าในระยะกระชั้นชิด และการขับรดตามหลังรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด ส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพรถมีเพียงร้อยละ 1.11 และจากสภาพแวดล้อมมีเพียง 0.48

นพ.อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ได้กล่าวถึงปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่นว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ใช้ทางโดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยปัจจัยที่เกิดจากคน (Human factor) นั้นพบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15-24 ปี¹¹ ซึ่งเป็นช่วงวัยรุ่นและเป็นกำลังสำคัญของชาติ สอดคล้องกับรายงานจากสำนักงานสารสนเทศและประชาสัมพันธ์กระทรวงสาธารณสุข¹² ที่ว่า ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ วัยรุ่นยังปฏิบัติน้อยมากโดยใส่หมวกกันน็อคเมื่อขับขี่จักรยานยนต์ทุกครั้งเฉลี่ยเพียงร้อยละ 15 ไม่เคยคาดเข็มขัดนิรภัยเลยร้อยละ 15 และร้อยละ 14 ยังดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่รถ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้วัยรุ่นขาดความรู้สึกรับผิดชอบ มีความเห็นแก่ตัว ไม่มีระเบียบวินัย ดึกคะนอง ปรมาท แล้วเมื่อปฏิบัติบ่อยๆ เข้า ก็ทำให้เกิดเป็นความเคยชินกับนิสัยในการขับรถผิดกฎจราจร พฤติกรรมเบี่ยงเบนของวัยรุ่นคือชอบแสดงให้เห็นความเก่งกล้าของตนด้วยการขับรถให้ตื่นเต้น หวาดเสียว ชอบขับรถด้วยความเร็วสูง วัยรุ่นที่เพิ่งขับรถขับเป็นใหม่ๆ ยังไม่มีความชำนาญในการขับรถ รวมทั้งการตัดสินใจยังไม่ดีจึงทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ วัยรุ่นร้อยละ 39 เคยบาดเจ็บต้องเข้าโรงพยาบาลมาแล้ว

นอกจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะเป็นอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการชนของยานพาหนะประเภทต่างๆ แล้ว อุบัติเหตุเกี่ยวกับยานพาหนะชนกับคนเดินถนนก็ยังเกิดขึ้นอยู่เป็นประจำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับรถชนคนข้ามถนนทั้งที่ใช้ทางม้าลายและไม่ได้ใช้ทางม้าลาย เนื่องจากคนในเมืองใหญ่โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานคร ทำงานแข่งกับเวลา ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มีสะพานลอย มีทางม้าลาย มีสี่แยกไฟแดงให้ข้ามถนนก็เลย เพราะความมั่งคั่ง ในที่สุดก็นำมาสู่อุบัติเหตุการสูญเสียชีวิตต่อหลายครั้ง จากการศึกษาวิจัยอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทยพบว่า 25% คนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุจะอายุต่ำกว่า 10 ปี และจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาประมาณ 15.00-17.00 น.¹³

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น หลายหน่วยงานได้ตระหนักและเห็นความสำคัญของการพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งมีส่วนร่วมในการพัฒนาสมรรถนะผู้ใช้รถใช้ถนน ดังตัวอย่างต่อไปนี้

- *กรมป้องกันบรรเทาและสาธารณภัย* มีข้อเสนอแนะและคำเตือนเกี่ยวกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ ในช่วงเทศกาลเข้าพรรษา¹⁴ การลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ เช่น การขับรถเร็วเกินกฎหมายที่กำหนด การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ การเมา/ง่วงแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ในเว็บไซต์ของสสส. เป็นต้น และแนะนำวิธีเดินเท้าและข้ามถนนอย่างปลอดภัย¹⁵

¹¹ <http://www.doctor.or.th/node/3037>

¹² http://www.moph.go.th/show_hotnew.php?idHot_new=30021

¹³ its.in.th/index.php?option=com_content&view=article

¹⁴ <http://www.thaipr.net>

¹⁵ <http://www.vcharkarn.com/varticle/39115>

- กองบังคับการตำรวจจราจร แนะนำการเดินบนถนน การข้ามถนน การขึ้นลงรถประจำทางอย่างปลอดภัย และเพิ่มความเข้มงวดในการตั้งจุดตรวจและจับปรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร
- กรมการขนส่งทางบก จัดอบรมและสอบใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ใช้รถแต่ละประเภท และจัดโครงการนักขับรถมืออาชีพ
- www.eduzone.com ให้ข้อความรู้สารพัดเทคนิคขับขี่ปลอดภัย ตั้งแต่การเตรียมตัวก่อนเดินทาง เคล็ดลับขับขี่ปลอดภัย การขับรถให้นุ่มนวลและปลอดภัย
- มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ร่วมกับบริษัทโตโยต้ามอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด เปิดโครงการเมืองจราจรจำลอง เพื่อช่วยรณรงค์และปลูกจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเคารพกฎจราจรให้กับเด็กและเยาวชนในภาคอีสาน โดยเมืองจำลองนี้ถือเป็นแหล่งที่จะปลูกฝังให้เยาวชนได้พัฒนาศักยภาพทางวิชาการ กฎ วินัยจราจร กฎหมายเบื้องต้น การเป็นพลเมืองที่ดี มีความรับผิดชอบต่อตนเองและผู้อื่นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนต่อตนเองและสังคมโดยรวม
- บริษัทต่างๆ ที่ผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ จัดโครงการฝึกสอนการขับขี่อย่างปลอดภัย จัดสร้างสนามฝึกขับขี่ และทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในสถานศึกษา เป็นต้น

กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1. การดำเนินงานในส่วนของรถจักรยานยนต์ โดย

- เตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยการสนับสนุนการให้ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่และการแต่งกายที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย ทวนการขยายอายุสำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และมาตรการออกใบอนุญาตใบขับขี่แบบเป็นลำดับขั้น (Graduated Licensing) รวมทั้งจัดให้มีการอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ในกลุ่มวัยรุ่น
- ลดสถานการณ์ที่จะเป็นอันตรายบนท้องถนน โดยรณรงค์ให้ความรู้กับผู้ขับขี่รถประเภทอื่นให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- จัดการรณรงค์สร้างจิตสำนึกโดยเน้นเป้าหมายไปยังกลุ่มที่ทำผิดซ้ำซาก
- สนับสนุนการบรรเทาความรุนแรง โดยส่งเสริมการจัดตั้งชมรมขับขี่ปลอดภัยภายในชุมชน
- ศึกษาทบทวนการสอบใบขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ทั้งในส่วน of ภาคทฤษฎีและการสอบภาคปฏิบัติ

2. การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียน และบุคคลทั่วไป โดยสนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรและโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา เผยแพร่ความรู้ด้านการขับขี่อย่างปลอดภัยและส่งเสริมการโฆษณาอย่างรับผิดชอบต่อกลุ่มเสี่ยงหลัก เช่น รถจักรยานยนต์

3. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างบรรยากาศที่สนับสนุนการทำงานด้านบังคับใช้กฎหมาย โดยสนับสนุนงบประมาณในระดับพื้นที่ที่มุ่งเน้นการบูรณาการระหว่าง การรณรงค์ประชาสัมพันธ์และการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันเสี่ยงหลัก ส่งเสริมการจัดทำโครงการในระดับชุมชนในการบังคับใช้กฎหมายด้วยกลไกทางสังคม เช่น Social Sanction

4. การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน โดยเสริมสร้างศักยภาพด้านการเผยแพร่ความรู้ การประชาสัมพันธ์ในระดับจังหวัด จัดสรรงบประมาณสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชุมชน

5. การสนับสนุนด้านงบประมาณ แรงจูงใจในทุกภาคส่วน โดย

- กำหนดมาตรการสร้างแรงจูงใจแก่ภาคเอกชนเพื่อนำระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยมาใช้ประชาสัมพันธ์ ให้รางวัลแก่ภาคธุรกิจที่ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยและระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย

- ประชาสัมพันธ์ให้รางวัลแก่บุคคล ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่เป็นแบบอย่างที่ดีด้านความปลอดภัยทางถนน มีคำตอบแทนพิเศษสำหรับบุคลากร หน่วยงานภาครัฐที่ประสบความสำเร็จในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับพื้นที่และระดับชาติ

ข้อวิเคราะห์ช่องว่างประเด็นเร่งด่วนที่ 6 : การพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน

สรุปความเห็นเบื้องต้นจากการทบทวนความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ เพื่อนำเสนอความรู้ที่จำเป็น (Demand) ความรู้ที่มีอยู่ (Supply) และความรู้ที่จำเป็นต้องศึกษาเพิ่มเติม (Knowledge Gap) ดังนี้

ความรู้จากการศึกษาวิจัยการพัฒนสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Supply) ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ครอบคลุม 6 ประเด็น ซึ่งสามารถสนับสนุนแนวทาง/มาตรการ/โครงการศึกษาวิจัยที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ (Demand) ได้บางส่วน อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี แม้ว่าประเด็นส่วนใหญ่จะมีความรู้ (supply) อยู่จำนวนหนึ่งแล้ว และมีประเด็นเดียวที่ไม่มีการศึกษาวิจัย (supply) แต่ถึงกระนั้นในทุกประเด็นยังคงต้องการการการศึกษาวิจัยเพิ่มเติม (Knowledge Gap) มากน้อยแตกต่างกันไป ดังนี้

1) การจัดการด้านใบอนุญาตขับขี่ คุณภาพของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่มีความสำคัญที่สุดในการจัดการด้านใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่ควรต้องเห็นคุณค่า และได้รับ

ประโยชน์จากการมีใบขับขี่มากกว่าการใช้เป็นเครื่องมือในการป้องกันการถูกจับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเท่านั้น มีการศึกษาทบทวนความรู้เกี่ยวกับการจัดการด้านใบขับขี่ทั้งในและต่างประเทศ โดยเน้นไปที่ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ การศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุชี้ว่าผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับการอบรมด้านการขับขี่ และเสนอว่าการฝึกอบรมการขับขี่ควรเน้นให้รู้จักการขับขี่ปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ดังนั้นเพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพมาตรฐานในการจัดการด้านใบอนุญาตขับขี่ควรต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมในด้านการจัดการและการพัฒนารูปแบบกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภท ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์ของความรู้ภาคทฤษฎีกับพฤติกรรมกรรมการขับขี่บนถนน มีการจัดให้ความรู้และทดสอบเป็นระดับ โดยเปิดโอกาสให้สถาบันการศึกษาได้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้ความรู้และสามารถนำหน่วยกิตมาเทียบเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอนในการทำใบอนุญาตขับขี่ มีการกำหนดคุณสมบัติที่เหมาะสมของผู้ขับขี่รถแต่ละประเภทโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ ศึกษา ทบทวน และพิจารณามาตรการการออกใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ขับขี่รถชนิดพิเศษต่าง ๆ อาทิ รถมอเตอร์ไซด์พ่วง รถเพื่อการเกษตร รวมทั้งพัฒนากระบวนการตรวจสอบคุณภาพด้านการออกใบอนุญาตขับขี่โดยหน่วยงานภายนอก นอกจากนี้ควรศึกษาแนวทางในการแบ่งประเภทใบอนุญาตขับขี่เป็นของเยาวชนและของผู้ใหญ่ มีการศึกษาเพื่อจัดทำมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน ทั้งด้านเนื้อหา สถานที่ ครูผู้สอน สนามฝึกขับรถ และระบบการบริหารจัดการสำหรับรถแต่ละประเภท สำหรับมาตรการในการลงโทษในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ทำผิด กฎจราจรควรมีการศึกษาเพื่อเชื่อมโยงฐานข้อมูลผู้ขับขี่และประวัติการถูกจับกุม ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ ได้กำหนดให้มีโครงการศึกษาเพื่อทบทวนการขยายอายุที่ยอมให้สำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และมาตรการออกใบอนุญาตใบขับขี่แบบเป็นลำดับขั้น (Graduated Licensing)

2) การพัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก การพัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก เป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยขับเคลื่อนให้เกิดระบบการขนส่งสาธารณะที่ดี และปลอดภัย แต่เนื่องจากยังไม่มีความรู้จากการศึกษาวิจัยในประเด็นนี้ จึงควรต้องมีการศึกษากระบวนการพัฒนาคุณภาพของคนขับรถบรรทุก และรถโดยสารสาธารณะอย่างเป็นระบบเพื่อทบทวนความรู้ทั้งในด้านทฤษฎีและปฏิบัติ รวมทั้งทัศนคติด้านขับขี่ปลอดภัยทั้งนี้เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความรู้ความสามารถของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกให้สูงขึ้น

3) การให้ความรู้ด้านอุบัติเหตุ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาการให้ความรู้ด้านอุบัติเหตุจะดำเนินการในระดับพื้นที่ เฉพาะกลุ่ม อาทิ จัดโปรแกรมในสถาบันการศึกษา จัดโดยอบต. โดยเน้นเรื่องการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการศึกษาประสิทธิผลจากการใช้สื่อการสอนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ตลอดจนชี้ให้เห็นว่าในกระบวนการให้ความรู้จำเป็นต้องจัดกิจกรรมโดยเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมาย ซึ่งได้แก่ กลุ่มเยาวชนได้ร่วมคิด ร่วมกำหนดแนวทางในการป้องกันแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ภายใต้ความร่วมมือจากองค์กรที่เกี่ยวข้องทุกภาค

ส่วน เพื่อประสิทธิผลระยะยาวในการแก้ไขป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การให้ความรู้ด้านอุบัติเหตุควรต้องกระทำในวงกว้าง โดยมีการพัฒนาหลักสูตรแกนกลางด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีเนื้อหาครอบคลุมทุกบทบาทของการเป็นผู้ใช้รถใช้ถนน ได้แก่ ผู้โดยสาร ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า ครอบคลุมทุกวัย ทุกระดับการศึกษา โดยเนื้อหาจะต้องมีความสัมพันธ์ร้อยเรียงกันไปตามความเหมาะสมกับผู้เรียนแต่ละระดับ มีการออกแบบสื่อการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการศึกษารูปแบบความร่วมมือในการให้ความรู้ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4) วิธีการ รูปแบบการจัดการเพื่อลด/ป้องกันอุบัติเหตุ ความรู้ที่มีอยู่ส่วนใหญ่เป็น การศึกษาและพัฒนาแนวทางในการจัดการเพื่อลด/ป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามสภาพจริงของ แต่ละพื้นที่ ดังนั้นควรมีการศึกษาเพิ่มเติมด้านการติดตามประเมินผลวิธีการ รูปแบบการจัดการ เพื่อลด/ป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งศึกษาจุดอ่อน จุดแข็งของวิธีการและรูปแบบเหล่านั้น ตลอดจน การศึกษาและพัฒนา รูปแบบการสื่อสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพในการช่วยลดอุบัติเหตุทั้ง สำหรับผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนนได้ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ ได้กำหนดโครงการฝึกอบรมการบูรณาการขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจร

5) ระเบียบปฏิบัติในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน มีการศึกษาความรู้ เกี่ยวกับความรู้พื้นฐานในการป้องกันการบาดเจ็บ และสร้างเสริมความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน อันนำไปสู่การกำหนดระเบียบปฏิบัติและกฎหมายข้อบังคับในการเสริมสร้างความปลอดภัยทาง ถนน แต่ด้วยเทคโนโลยี และสภาวะการณที่เปลี่ยนแปลงไปจึงควรศึกษาทบทวนระเบียบปฏิบัติ และกฎหมายข้อบังคับด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อปรับให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาและ เหตุการณ์ในปัจจุบัน รวมทั้งควรมีการศึกษาสาเหตุของการไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายด้าน ความปลอดภัยทางถนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้อย่างมีประสิทธิภาพในมิติที่หลากหลาย

6) สาเหตุ ปัจจัย ทัศนคติ และพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ มีการศึกษา เกี่ยวกับสาเหตุ ปัจจัย ทัศนคติ และพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งในภาพรวมและใน ระดับพื้นที่ แต่เพื่อประสิทธิผลที่ดีในการลดพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจึงควรมี การศึกษาที่ลึกลงไปอีกระดับหนึ่ง ได้แก่ การศึกษาสาเหตุ ปัจจัยที่เป็นเหตุให้ผู้ใช้รถใช้ถนนไม ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินถนนยังคงมีทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงอันก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อยู่เช่นเดิม เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับกำหนดวิธีการ แนวทางในการสร้างทัศนคติ และความ รับผิดชอบต่อการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและตรงประเด็นยิ่งขึ้น

(รายละเอียดปรากฏตามตาราง)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
การยกระดับมาตรฐานการออกใบอนุญาตขับขี่ให้มีคุณภาพ		
<p>การจัดการด้านใบอนุญาตขับขี่ (แนวทาง/มาตรการ 1 : เพิ่มมาตรการออกใบอนุญาตให้เข้มข้นมากขึ้น)</p> <ul style="list-style-type: none"> - การควบคุมคุณภาพของการออกใบอนุญาตขับขี่ - การอบรมผู้ขอใบขับขี่ ให้ความรู้ และปลูกจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย ตรวจสอบความรู้ ทักษะในการขับขี่ และความรับผิดชอบ - แก้ไขพ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 โดยให้เพิ่มอายุผู้ที่สมควรได้ใบขับขี่เป็นอายุ 18 ปี - การพักการใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำหรือความผิดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง 	<p>การสังเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับการจัดการด้านใบขับขี่ทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อเป็นแนวทางในการจัดการด้านการออกใบอนุญาตขับขี่เพื่อลดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ขาดประสบการณ์</p> <p>การศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุระหว่างปี 2542-3 การชน 969 ครั้ง มีผู้ขับขี่เกี่ยวข้อง 1,082 คน พบว่ามีเพียง 1 รายเท่านั้นที่เคยผ่านการอบรมการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ที่เหลือร้อยละ 84 หัดเอง</p> <p>การฝึกอบรมการขับขี่ควรเน้นการรู้จักการขับขี่ที่ปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ</p>	<p>การศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดการด้านใบอนุญาตขับขี่ชนิดอื่น ๆ รวมทั้งพัฒนารูปแบบกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภท โดยให้ความสำคัญคุณภาพของกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ เพิ่มความเข้มข้นในการให้ความรู้และประเมินความรู้ของผู้ที่ต้องการใบอนุญาตขับขี่ให้มีความสัมพันธ์กันทั้งความรู้ภาคทฤษฎีกับพฤติกรรมการขับขี่บนท้องถนน มีการจัดให้ความรู้และทดสอบเป็นระดับ โดยเปิดโอกาสให้สถาบันการศึกษาได้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้ความรู้และสามารถนำหน่วยกิตมาเทียบเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอนในการทำใบอนุญาตขับขี่ เพิ่มขั้นตอนการติดตามพฤติกรรมการขับขี่ การสุ่มตรวจวัดสมรรถนะของผู้ขับขี่ในการใช้รถใช้ถนนตามสภาพจริง ตลอดจนถึงเงินไต่ถาม และการพักการใช้ ไปจนถึงการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่</p> <p>โครงการศึกษาเพื่อทบทวนการขยายอายุที่ยอมให้สำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และมาตรการออกใบอนุญาตใบขับขี่แบบเป็นลำดับขั้น (Graduated Licensing) (โครงการตามแผนแม่บทฯ)</p> <p>การพัฒนากระบวนการตรวจสอบคุณภาพการออกใบอนุญาตขับขี่โดยหน่วยงานภายนอก (Re-checked)</p> <p>การกำหนดคุณสมบัติที่เหมาะสมของผู้ขับขี่ที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถบรรทุก และรถโดยสารสาธารณะจะต้อง</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
		<p>กำหนดให้มีมาตรฐานสูงขึ้นทั้งคุณวุฒิ และวัยวุฒิ ตลอดจนบุคลิกภาพโดยรวม (วุฒิภาวะทางอารมณ์) การศึกษาทบทวน และพิจารณามาตรการการออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่รถชนิดพิเศษในแต่ละพื้นที่ เช่น รถใช้งานเกษตรกรรม รถมอเตอร์ไซค์พ่วง</p> <p>การศึกษาเพื่อเชื่อมโยงฐานข้อมูลผู้ขับขี่และประวัติการจับกุม</p> <p>การศึกษาเพื่อจัดทำมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ เอกชน ทั้งด้านเนื้อหา สถานที่ ครูผู้สอน สนามฝึกขับรถ และระบบการบริหารจัดการสำหรับรถแต่ละประเภท</p>
การพัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก		
<p>การพัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก (แนวทาง/มาตรการ 2: ส่งเสริมระบบการขนส่งสาธารณะที่ดีและปลอดภัย)</p>	<p>ไม่มีการศึกษาวิจัย</p>	<p>การพัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก เป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยขับเคลื่อนให้เกิดระบบการขนส่งสาธารณะที่ดี และปลอดภัย ดังนั้นควรมี การศึกษา และพัฒนากระบวนการทดสอบคุณภาพของคนขับรถบรรทุก และรถโดยสารสาธารณะเพื่อทบทวนความรู้ทั้งในด้านทฤษฎีและปฏิบัติ รวมทั้งทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอย่างเป็นระบบ</p>
การพัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ใช้ถนน		
<p>การให้ความรู้ด้านอุบัติเหตุ (แนวทาง/มาตรการ 3: การให้ความรู้และฝึกอบรมแก่เด็กเยาวชน)</p>	<p>การให้ความรู้ในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานศึกษาด้วยการพัฒนาหลักสูตรท้องถิ่นและการพัฒนาโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อมุ่งปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนนักศึกษา</p>	<p>การพัฒนาหลักสูตรแกนกลางเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่มีเนื้อหาครอบคลุมทุกบทบาททั้งในส่วนของการเป็นผู้โดยสาร ผู้ขับขี่ ผู้ใช้ถนน โดยเนื้อหาจะต้องมุ่งสร้างความตระหนักเกี่ยวกับทักษะสำคัญและความเข้าใจเกี่ยวกับ</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>บรรจุเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เป็นหลักสูตรในทุกระดับชั้น ทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ โดยผู้จบระดับมัธยมศึกษาต้องรอบรู้ตามหลักสูตร SOS (Survival of Single)</p>	<p>การใช้คู่มือการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นสื่อการสอนให้ประสิทธิผลที่ดีในด้านทัศนคติต่อการป้องกันภัย ในขณะที่การใช้ภาพพลิกให้ประสิทธิผลที่ดีในด้านการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันภัย</p> <p>กระบวนการให้ความรู้ด้วยความเชื่อว่า “ปัญหาเยาวชนต้องแก้ไขโดยเยาวชน” เน้นการมองปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างเข้าใจถึงเหตุปัจจัยที่เกี่ยวข้องกันอย่างซับซ้อน ด้วยกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้เยาวชนได้ร่วมคิด ร่วมป้องกัน ร่วมแก้ไข หยุดวัฒนธรรมเพ่งโทษ และต้องใช้ความร่วมมือจากองค์กรที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน</p>	<p>การปฏิบัติคนด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่ผู้เรียน และเนื้อหาหลักสูตรจะต้องมีความสัมพันธ์กับผู้เรียนในแต่ละระดับชั้น</p> <p>รูปแบบความร่วมมือในการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>การพัฒนาสื่อการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ และเหมาะสมกับการเรียนรู้ของผู้เรียนในแต่ละวัยก็สิ่งสำคัญ เนื่องจากสื่อการสอนที่มีประสิทธิภาพจะทำให้การเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนเกิดประสิทธิผลมากขึ้น</p>
<p>วิธีการ รูปแบบการจัดการเพื่อลด/ป้องกันอุบัติเหตุ (แนวทาง/มาตรการ 4: การสร้างคนที่มีวินัยจราจร)</p> <p>สร้างให้คนมีวินัยจราจรผ่านสื่อครอบครัว และชุมชน</p>	<p>การจัดการระดับพื้นที่โดยมีการศึกษาสภาพปัญหา และหาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับชุมชน โดยการมีส่วนร่วมของนักเรียน ชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่</p> <p>การจัดทำแผนงานโครงการด้านการจัดการความปลอดภัยบริเวณสถานศึกษา และการสร้างแกนนำให้นักเรียนมีส่วนร่วมจัดกิจกรรมรณรงค์ให้ความรู้</p> <p>การศึกษาหารูปแบบความร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรรมการหมู่บ้าน และเจ้าหน้าที่สถานีอนามัยในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรในหมู่บ้านโดยใช้รูปแบบการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (PAR)</p>	<p>การศึกษาและพัฒนาารูปแบบการสื่อสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพในการช่วยลดอุบัติเหตุทั้งสำหรับผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนนได้ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว</p> <p>การติดตามประเมินผลวิธีการ รูปแบบการจัดการเพื่อลด/ป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งศึกษาจุดอ่อน จุดแข็งของวิธีการและรูปแบบเหล่านั้น เพื่อจะได้นำมาปรับปรุง หรือเป็นตัวอย่างประสบการณ์ (lessons learned) เป็นการพัฒนาต่อยอดให้กับการออกแบบวิธีการ หรือกำหนดรูปแบบฯในพื้นที่อื่น ๆ</p> <p>โครงการฝึกอบรมการบูรณาการขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจร (โครงการตามแผนแม่บทฯ)</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>ระเบียบปฏิบัติในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน (แนวทาง/มาตรการ 5 : การบังคับใช้กฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง)</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดอายุผู้โดยสาร ห้ามเด็กอ่อนโดยสารรถจักรยานยนต์ - บังคับใช้หมวกนิรภัยในเด็ก - ใช้มาตรการคุมประพฤติเพื่อไม่ให้ทำความผิดซ้ำซาก และกำหนดโทษให้สูง 	<p>การทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับประสบการณ์และมาตรการด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนในต่างประเทศ เพื่อศึกษาองค์ความรู้พื้นฐานในการป้องกันการบาดเจ็บ และสร้างเสริมความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ชี้ทำให้เกิดกระแสสังคม (public awareness) และการเคลื่อนไหวสังคม (social mobilization) ที่จะนำไปสู่การออกระเบียบปฏิบัติ และการบังคับใช้กฎหมาย</p> <p>การสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ เพื่อได้ฐานข้อมูลที่สามารถนำไปใช้ในการติดตามและประเมินผลความสำเร็จของโครงการจัดชุดปฏิบัติการเฉพาะเพื่อการเฝ้าระวังติดตาม การวางกรอบกำหนดมาตรการ และการบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ</p> <p>การศึกษาสาเหตุของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยชี้ให้เห็นว่า สาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร คือ การที่ผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่และไม่มีทักษะในการขับขี่ที่ถูกต้อง</p> <p>การตรวจสอบเชิงลึกของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ณ จุดเกิดเหตุในประเทศไทย ระบุมาตรการที่เป็นไปได้ในการที่ลดจำนวนอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย และช่วยลดความรุนแรงการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>การศึกษาสาเหตุและสภาพปัญหาอุบัติเหตุ สำหรับการวางแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่คนเดินเท้าหรือคนข้ามทาง</p> <p>การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ยา/สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทกับความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร มีข้อเสนอให้พัฒนาเทคนิคการตรวจปัสสาวะหรือน้ำลายที่มีความไวสูงและให้ผลรวดเร็วเพื่อสนับสนุนกฎหมายตรวจจับผู้ขับขี่ที่ใช้</p>	<p>ศึกษาทบทวนระเบียบปฏิบัติ และข้อกฎหมาย เพื่อยกร่างระเบียบและข้อกฎหมายให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน</p> <p>ศึกษาสาเหตุของการเกิดข้อบกพร่องในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในหลาย ๆ มิติ เพื่อหาแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>สารเสพติดในอนาคต</p> <p>การศึกษาผลของการเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ในเวลากลางวันต่อการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์</p>	
<p>สาเหตุ ปัจจัย ทัศนคติ และพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (แนวทาง/มาตรการ 6 : สร้างทัศนคติและความรับผิดชอบต่อการใช้รถที่ปลอดภัย)</p>	<p>การศึกษาความรู้ในระดับพื้นที่ เกี่ยวกับ สาเหตุ ปัจจัย ทัศนคติ และสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน อาทิ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รถใช้งานเกษตรกรรม คนเดินเท้า ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพื่อนำมาวางแผนในการขับเคลื่อนการสร้างทัศนคติ และความรับผิดชอบต่อการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย</p> <p>ในภาพรวมมีการสะท้อนให้เห็นว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> • สังคมไทยยังขาดการให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน • สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ คือ ผู้ขับขี่ขาดความรู้เรื่องกฎจราจร ไม่มีทักษะเพียงพอ และ/หรือขาดสมรรถภาพในการขับขี่ ต้มแล้วขับขี่และการละเลยการสวมหมวกนิรภัย <p>การวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม CART แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถทั่วไปไม่มีโอกาสขับรถหลุดออกจากช่องจราจร เกือบเกิดอุบัติเหตุ และเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นเมื่ออยู่ในภาวะอดนอนและขับขี่มาเกิน 1 ชั่วโมง 45 นาที หากผู้ขับขี่อดนอนและต้องขับขี่ต่อเนื่องก็จะเพิ่มโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>ข้อเสนอเชิงมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากการง่วง และความเหนื่อยล้า คือ การปลูกจิตสำนึกผู้ขับขี่ เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และให้ตำรวจสอดตรวจ ติดตั้งอุปกรณ์เพื่อช่วยให้ผู้ขับขี่ตื่นตัว เช่น เส้นชะลอความเร็ว เพิ่มเครื่องหมายจราจรบนพื้น</p>	<p>ศึกษาสาเหตุ และปัจจัยที่เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนยังคงมีทัศนคติ และพฤติกรรมเสี่ยงอันก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้ง ๆ ที่มีความรู้ภาคทฤษฎีด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการสร้างทัศนคติและความรับผิดชอบต่อการใช้รถที่ปลอดภัยที่ตรงประเด็น และมีประสิทธิภาพ</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ทางเพื่อช่วยให้คนขับตื่นตัวเมื่อเกือบจะหลุดจากช่องจราจร อำนวยความสะดวกให้ผู้ขับขี่ระหว่างจังหวัดได้หยุดพักผ่อนหรือ หลับพัก</p> <p>การศึกษาความคิดเห็นต่อมาตรการต่าง ๆ อาทิ การคาดเข็มขัด นิรภัย การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ</p>	

**ประเด็นเร่งด่วนที่ 7: พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน
การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บให้เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว**

ผลการทบทวนองค์ความรู้สำคัญในระยะเวลาสิบปีที่ผ่านมา :

7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว	
<p>เพ็ญจันทร์ พูลศิริ การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกของเจ้าหน้าที่มูลนิธิปอเต็กตึ๊งในเขตกรุงเทพมหานคร</p>	
<p>ศรีสุรีย์ เอื้อจิระพงษ์พันธ์ การปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจราจรทางบกเบื้องต้นก่อนนำส่งโรงพยาบาลของเจ้าหน้าที่ตำรวจและอาสาสมัครกู้ชีพ</p>	
<p>เกษก่อง สีหะวงษ์ และคณะ (2543) การศึกษาค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร โรงพยาบาลศรีรัตนะ จังหวัดศรีสะเกษ. โรงพยาบาลศรีรัตนะ</p>	<p>กลุ่มตัวอย่างคือผู้ป่วยในและนอก 280 คนของโรงพยาบาล การศึกษาพบว่าค่าใช้จ่ายด้านรักษาพยาบาลที่สูงที่สุดคือค่ายาและเวชภัณฑ์ร้อยละ 31.50 โรงพยาบาลเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลจากผู้ป่วยได้ทั้งหมดร้อยละ 58.73 ผู้ป่วยไม่มีเงินจ่ายร้อยละ 35.79 ผู้ประสบอุบัติเหตุไม่มีสิทธิ พรบ. ผู้ประสบภัยจากรถร้อยละ 67.5 การบาดเจ็บสูงที่สุดที่บริเวณขา ร้อยละ 33.9 การบาดเจ็บที่มีค่ารักษาพยาบาลเฉลี่ยสูงสุดคือการบาดเจ็บบริเวณแขน</p>
<p>สายชล หนูเอก (2543) ค่าใช้จ่ายของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เข้ารับบริการโรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช. โรงพยาบาลมหาราช</p>	<p>กลุ่มตัวอย่างคือผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่รับการรักษาที่โรงพยาบาล 351 ราย พบว่าผู้บาดเจ็บที่ไม่นอนโรงพยาบาลมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 200 บาทต่อราย ผู้บาดเจ็บที่เป็นคนเดินเท้ามีค่าใช้จ่ายสูงกว่าผู้ขับขี่โดยสาร ผู้บาดเจ็บจากยานพาหนะอื่นๆ มีค่าใช้จ่ายสูงกว่ารถจักรยานยนต์ ผู้บาดเจ็บที่ดื่มแอลกอฮอล์มีค่าใช้จ่ายสูงกว่าผู้ไม่ดื่ม</p> <p>ส่วนการคาดและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย สวมและไม่สวมหมวกนิรภัย และเวลาที่เกิดเหตุไม่มีความแตกต่างกัน ผู้บาดเจ็บที่นอนโรงพยาบาลมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 7,196 บาทต่อราย ไม่มีความแตกต่างระหว่างประเภทผู้บาดเจ็บ ประเภทยานยนต์ การคาดและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย สวมไม่สวมหมวกนิรภัย และเวลาที่เกิดเหตุ</p>

7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

<p>แสงเดือน โสภกา และคณะ (2543) ผลการใช้มาตรฐานการพยาบาลผู้ป่วยอุบัติเหตุและฉุกเฉินต่อกิจกรรมการพยาบาลและความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของพยาบาล: กรณีศึกษา งานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลพล จังหวัดขอนแก่น. โรงพยาบาลพล</p>	<p>การศึกษาพบว่าการพยาบาลมีคุณภาพสูงขึ้นและพยาบาลมีความพอใจมากขึ้นเมื่อใช้มาตรฐานการพยาบาลฯ แต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5</p>
<p>แสงจันทร์ ศรีทะวงษ์ และคณะ (2543) การสูญเสียจากการได้รับอุบัติเหตุจราจรและการได้รับความคุ้มครองตาม พรบ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของผู้มารับการรักษาที่โรงพยาบาล จตุรพักตรพิมาน จ. ร้อยเอ็ด. โรงพยาบาลจตุรพักตรพิมาน</p>	<p>กลุ่มตัวอย่าง 220 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.75 ของผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรทั้งหมดที่รับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลในปี 2543 พบว่าร้อยละ 82.3 ของผู้บาดเจ็บไม่ทำประกันอุบัติเหตุตาม พรบ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ส่วนที่ทำการทำประกันภัยชั้น 3 เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะไม่ยื่นคำร้องต่อบริษัทประกันภัยเพื่อขอค่าคุ้มครอง เพราะมีหลักฐานไม่ครบ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ไม่มีใบขับขี่ ใบลงบันทึกประจำวันจากสถานีตำรวจ จึงจ่ายค่ารักษาพยาบาลเอง ค่าใช้จ่ายรักษาพยาบาลเฉลี่ย 419.83 บาทต่อราย และผู้บาดเจ็บร้อยละ 48.2 ได้รับสิทธิรักษาพยาบาลฟรีจากบัตรสวัสดิการต่างๆ ร้อยละ 5.5 ได้จากคูกรณีสำหรับกลุ่มที่ยื่นคำร้องขอค่าคุ้มครองจากบริษัทประกันภัย ได้รับค่าคุ้มครองร้อยละ 33.3 และได้รับเต็มจำนวนหลังจากยื่นคำร้อง 1 เดือนขึ้นไป ร้อยละ 85.6 พอใจกับค่าตอบแทน</p>
<p>สุนทรียา หมุนโย และคณะ (2543) ระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรเกี่ยวกับอัตราป่วย ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและการเข้าถึงการบริการสุขภาพโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชเลิงนกทา จ. ยโสธร พ.ศ. 2541. โรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชเลิงนกทา</p>	<p>กลุ่มตัวอย่าง 150 ราย</p>
<p>วนิดา เมธาลักษณ์ (2543) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์: ศึกษาเฉพาะกรณีโรงพยาบาลในสังกัดกรุงเทพมหานคร. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล</p>	<p>กลุ่มตัวอย่าง 300 รายที่มารับการรักษาในโรงพยาบาล 4 แห่งใน กทม.</p>
<p>นงนุช ดันดิธรรม (2544) การประเมินสื่อประกอบการเรียนการสอน หลักสูตรการปฐมพยาบาลขั้นพื้นฐานสำหรับเจ้าหน้าที่และอาสาสมัคร: คู่มือการปฐมพยาบาลเบื้องต้น. ดิม. สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์</p>	<p>ประเมินสื่อคู่มือการปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่ใช้ประกอบการอบรมหลักสูตรการปฐมพยาบาลขั้นพื้นฐานสำหรับเจ้าหน้าที่และอาสาสมัคร มูลนิธิกู้ภัย การศึกษาพบว่า เป็นสื่อที่เหมาะสมคุณภาพในระดับดี กลุ่มเป้าหมายได้รับการจัดสรรอย่างเพียงพอ</p>

7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว	
อุบล ทองช่วย (2544) ปัจจัยด้านพฤติกรรมที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงจากการจราจรทางบก จังหวัดสตูล. โรงพยาบาลสตูล	การวิจัยครอบคลุมปัจจัยด้านพฤติกรรมและการดูแลขณะนำส่งโรงพยาบาล มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการฝึกอบรมเด็กนักเรียนเรื่องการขับขี้อย่างปลอดภัย การบริการ ณ จุดเกิดเหตุ การประสานงานระหว่างหน่วยงานในจังหวัด และการเตรียมบุคลากรเพื่อรองรับผู้ที่มารับบริการ
สุภา นาคเฉลิม (2547). ความเป็นไปได้ทางการเงินในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์. รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.	
นิตยา เดชพิทักษ์ศิริกุล. (2550). โรงพยาบาลบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเข้าถึงระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในโรงพยาบาลชุมชนจังหวัดฉะเชิงเทรา.	<p>เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการเข้าถึงบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ได้แก่ รายได้ ระดับการศึกษา ยานพาหนะ ระยะเวลารอคอย ภาวะการบาดเจ็บ/เจ็บป่วย ความรู้เกี่ยวกับการบริการในระบบ EMS กับการเข้าถึงบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินของผู้ป่วยฉุกเฉินของผู้ป่วยฉุกเฉินที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลชุมชนจังหวัดฉะเชิงเทรา</p> <p>ผลที่เกิดขึ้นจากการนำผลการวิจัยไปใช้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ผู้ใช้บริการผ่านระบบ EMS เพิ่มขึ้นจาก 300 ราย/เดือน ในปี 51 เป็น 500 ราย/เดือน ในปี 52 • Response time 82.11 % • อัตราความครอบคลุมการให้บริการ EMS ปี 52 (ไตรมาส 2) 18.35 % คาดว่าสิ้นปีงบประมาณ 52 ประมาณ 20 %
นฤมล สวรรค์ปัญญาเลิศ และคณะ. (2550). การพัฒนาระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉินของโรงพยาบาลในประเทศไทย พ.ศ. 2550. วารสารวิชาการสาธารณสุข ปีที่ 17 ฉบับเพิ่มเติม 7 (พฤศจิกายน-ธันวาคม 2551).	ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการรอดชีวิตของประชาชนที่เจ็บป่วยฉุกเฉิน คือ การได้รับการรักษาพยาบาลอย่างถูกวิธี การศึกษาเชิง operational research มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบการรักษาพยาบาลฉุกเฉินในประเทศไทยให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน
ไพรัช บุญจรัส และคณะ.(2550). การพัฒนาระบบและเครือข่ายบริการการแพทย์ฉุกเฉิน จังหวัดอุบลราชธานี. ผลงานวิชาการดีเด่นกระทรวงสาธารณสุข ปี 2550.	ปัญหาของระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน คือ ขาดแคลนกำลังคน เครื่องมือ อุปกรณ์ทางการแพทย์ที่จำเป็นต่อการให้บริการและรับส่งผู้ป่วยที่ประสบเหตุฉุกเฉิน จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบและเครือข่ายการบริการการแพทย์ฉุกเฉินแบบมีส่วนร่วมทั้งภาครัฐ เอกชน ประชาชนในพื้นที่ จัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินให้ครอบคลุมทุกหมู่บ้าน ในจังหวัดอุบลราชธานี พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้มีมาตรฐาน

7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

<p>มาลีวัลย์ สุริยพันธุ์ และละไม จิมกุล. (2551). สภาพการมีส่วนร่วมของ อปท.ในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์. ผลงานวิจัยปี 2551. สสจ.จังหวัดบุรีรัมย์.</p>	<p>การมีส่วนร่วมของ อปท.น้อย พบว่า อปท.ส่วนใหญ่ยังไม่มีการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ทำให้ไม่สามารถจัดสรรงบประมาณดำเนินงานได้ พนักงาน สมาชิก อปท.ไม่เข้าใจบทบาทตนเอง อาสาสมัครกู้ชีพยังขาดทักษะในการช่วยชีวิต ด้านการช่วยเหลือ ฉุกเฉินเกิดเหตุ มีส่วนร่วมในระดับปานกลางถึงน้อย อปท.ทุกแห่งยังขาดประสบการณ์ การประเมินอาการผู้ป่วยไม่เหมาะสม ขาดความมั่นใจ ส่วนการลำเลียงขนย้าย อปท.มีส่วนร่วมในระดับดี มีความพร้อมด้านยานพาหนะ และได้มาตรฐาน มีคน อุปกรณ์ ในการลำเลียงขนย้ายเหมาะสม</p>
<p>สรุเชษฐ์ สถิตนิรามัย. (2550). การจัดการดูแลผู้ป่วยฉุกเฉินก่อนนำส่งโรงพยาบาลกรณีศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย ฝรั่งเศส สวีเดน จีน แอฟริกาใต้ ปากีสถาน และประเทศไทย. สำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข.</p>	<p>ศึกษาแนวคิดทฤษฎีองค์ความรู้ การจัดการดูแลผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินก่อนนำส่งสถานพยาบาล ทั้งในต่างประเทศและประเทศไทย และสร้างแนวทางการจัดการดูแลผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินก่อนนำส่งสถานพยาบาลในประเทศไทย</p>
<p>ร.ท.นพ. ทนงสรรค์ เทียนถาวร, นพ.วิทยาชาติบัญญัติ, นายไพศาล โชติกล่อม. (2551). แนวโน้มการคำนวณการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในประเทศไทย. ผลงานวิชาการการประชุมวิชาการกระทรวงสาธารณสุข ประจำปี 2551.</p>	<p>ศึกษาแนวโน้มการจัดสรรงบประมาณที่ควรจะเป็นในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินของประเทศไทย การให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินมีแนวโน้มสูงขึ้นมากกว่า 50 % ต่อปี และเกิดต่อเนื่องกันมาหลายปี ดังนั้นงบประมาณสำหรับชดเชยการให้บริการการแพทย์ชดเชยจะต้องเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 1,500 ล้านบาทใน 5 ปีข้างหน้า</p>
<p>ปิยนุช เสมอวงษ์ . (2550). การศึกษาอุบัติการณ์ความพิการและผลกระทบที่เกิดขึ้นภายหลังอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ.2549 . โรงพยาบาลชลบุรี กองโรงพยาบาลภูมิภาค สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.สนับสนุนโดยกระทรวงสาธารณสุข</p>	
<p>วิโรจน์ ตั้งเจริญเสถียร และคณะ. (2548). การศึกษาเกี่ยวกับการประมาณการความต้องการงบประมาณเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.</p>	<p>ประมาณการความต้องการงบประมาณเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถทุกคน และประมาณการว่าหากจะเก็บภาษีน้ำมันเพิ่มขึ้น จะต้องเก็บอีกกี่สตางค์ ต่อลิตร เพื่อให้ได้เงินเพียงพอในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถทุกคน และนำเสนอแนวทางการปฏิรูป จากการศึกษาพบว่า เพื่อให้การคุ้มครองผู้ประสบภัยทุกคน ต้องการงบประมาณ 7,158 ล้านบาท ในปี 2545 จำแนกเป็นการรักษาพยาบาลกรณีผู้ป่วยในร้อยละ 63 การรักษาก่อนถึงโรงพยาบาลร้อยละ 16 กรณี</p>

7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

	<p>ตายร้อยละ 15 กรณีรักษาพยาบาลผู้ป่วยนอกร้อยละ 5 และกรณีทุพพลภาพร้อยละ 1 การประมาณการดังกล่าวอาศัยฐานข้อมูลการสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนปี 2545 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่าจะต้องเก็บภาษีเพิ่มขึ้นลิตรละ 32 สตางค์ เพื่อให้ได้เงินทั้งสิ้น 7,158 ล้านบาท เพื่อการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถทุกคน หากไม่มีความยืดหยุ่นของราคาต่อปริมาณและแบบแผนของอุปสงค์ เสนอให้เก็บภาษีเบนซิน 95 สูงกว่า น้ำมันประเภทอื่น โดยเก็บเพิ่มอีกลิตรละ 26 สตางค์สำหรับน้ำมันประเภทอื่นๆ และ 55 สตางค์สำหรับเบนซิน 95 เป็นทางเลือกที่มีความเป็นไปได้มากกว่า</p>
<p>ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และคณะ. (2551). โครงการประเมินการดำเนินการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. เสนอต่อ สำนักงานวิจัยเพื่อการพัฒนาหลักประกันสุขภาพไทย.</p>	<p>เจตนารมณ์ของ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ผู้ประสบภัยทุกคนต้องได้รับค่าสินไหมทดแทน แต่ 3 ปี หลัง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีผลบังคับใช้ มีรายงานจากการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์พบว่า เพียงร้อยละ 10 ของผู้ประสบภัยเท่านั้นที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนเมื่อเข้ารับการรักษาใน รพ. ต่อมาในปี พ.ศ. 2542 การสำรวจที่ รพ. ในจังหวัดตรังพบตัวเลขเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 39 ในขณะเดียวกัน ได้มีการแก้ไข พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถหลายครั้งเพื่อพยายามเพิ่มความคุ้มครองให้ครอบคลุมทั่วถึงมากขึ้น และการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และสาขาให้ครอบคลุมทุกจังหวัด</p> <p>การศึกษาติดตามผลลัพธ์จากการปรับปรุงกฎหมายฉบับนี้ โดยอาศัยการสัมภาษณ์ และมีข้อเสนอ ดังนี้ (1) ปรับปรุงระบบการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามร่าง พ.ร.บ. ฉบับใหม่ (พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับ พ.ศ. ... เสนอโดยคณะกรรมการสาธารณสุข) (2) ปรับปรุงวิธีการและโครงสร้างการบริหารจัดการ ตลอดจนขอบเขตภารกิจการคุ้มครองผู้ประสบภัยภายใต้ พ.ร.บ. ฉบับปัจจุบัน อันจะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรครอบคลุมผู้ประสบภัยได้ทั่วถึง และเพียงพอมากขึ้น</p>
<p>สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข สวรส. และเครือข่ายวิจัยระบบสุขภาพ ประเมินการดำเนินงานตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535</p>	<p>การดำเนินงานตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาอย่างต่อเนื่อง ผลค้นพบที่สำคัญ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้ประสบภัยจากรถใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ไม่ถึงร้อยละ 50 เนื่องจากขั้นตอนยุ่งยาก ทำให้ไป

7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

	<p>ใช้สิทธิตามระบบหลักประกันสุขภาพที่ตนเอง มีอยู่แทน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สัดส่วนการจ่ายชดเชย มีเพียงร้อยละ 40 ของ เบี้ยประกัน ▪ ค่าใช้จ่ายในการบริหารระบบเฉลี่ยร้อยละ 40 ของเบี้ยประกัน โดยร้อยละ 12 เป็นค่า การตลาด (ค่าบำเหน็จ) ซึ่งไม่มีความจำเป็น <p>ปัญหาการเบิกจ่ายกองทุนผู้ประสบภัยจากรถ ตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกิดขึ้นก่อนที่จะมีระบบ หลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า ส่งผลให้เป็นภาระ งบประมาณกับกองทุนหลักประกันสุขภาพถ้วน หน้า</p>
<p>Asian Development Bank. (2003). Emergency assistance to road accident victims In: Road Safety Guidelines. [online] Source: http://www.adb.org/Documents/Books/Road-Safety-Guidelines/chap4-12.pdf</p>	<p>เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าผู้ได้รับบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนได้รับการช่วยเหลือได้ทันเวลาที่ และมีประสิทธิภาพ จำเป็นจะต้องทบทวน สถานการณ์ในท้องถิ่นเพื่อให้ทราบแหล่งข้อมูล ที่ สามารถเข้าถึงได้สะดวก ซึ่งเป็นข้อมูลจาก การศึกษาเกี่ยวกับการชนและการได้รับบาดเจ็บ การนำผู้ได้รับบาดเจ็บไปโรงพยาบาล เพื่อที่จะ ได้พัฒนาแผนระยะต่าง ๆ เพื่อใช้ในการพัฒนา ระบบกู้ชีพและการรักษาพยาบาลที่เหมาะสมกับ สถานการณ์ในแต่ละท้องถิ่น สิ่งสำคัญและจำเป็น จะต้องทำในลำดับแรกคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ให้ข้อมูลการปฐมพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บ เบื้องต้น (เช่น การห้ามเลือด) ให้แก่ผู้ขับขี่ (เช่น ทำไว้ด้านหลังของป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ บนทางหลวง และผ่านทางการโฆษณา) • ฝึกอบรมเกี่ยวกับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ให้แก่ ตำรวจ พนักงานดับเพลิง หรือเจ้าหน้าที่ อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการช่วยเหลือ ฉุกเฉิน • พัฒนาแผนการดูแลภาวะบาดเจ็บของภูมิภาค และท้องถิ่นที่มีฐานจากการศึกษาการ ช่วยเหลือหลังจากการเกิดอุบัติเหตุและผลที่ เกิดขึ้นกับผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทาง ถนน
<p>Brown, T R; Geyer, J A; Taghavy, A; Mitchell, B P; and Ragland, D R. (2004). Pre-hospital Care of Road Traffic Injuries in Chiang Mai, Thailand. Safe Transportation Research & Education Center, Institute of Transportation Studies,</p>	<p>การศึกษาเพื่อประเมินระบบการดูแล ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนนำส่ง โรงพยาบาลในจังหวัดเชียงใหม่มีวัตถุประสงค์</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อบรรยายรูปแบบวิธีการจัดการกู้ชีพใน เชียงใหม่ 2) เพื่อศึกษาความพยายามด้านสาธารณสุขใน การปรับปรุงการบริการกู้ชีพ

7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

<p>UC Berkeley, USA. [online] Source : http://escholarship.org/uc/item/6jv3g4pk</p>	<p>3) เพื่อยืนยันด้วยเอกสารเกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกเอกสารรับรอง การจ้างงาน วิธีการทางการแพทย์ที่ใช้ของเจ้าหน้าที่หน่วยกู้ชีพ บริการกู้ชีพทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับชาติของประเทศไทยยังขาดประสิทธิภาพ และมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ</p> <p>ข้อเสนอแนะสำหรับระบบ EMS ของไทย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) จัดอบรมวิชาชีพให้แก่เจ้าหน้าที่กู้ชีพ 2) มีอุปกรณ์และเครื่องมือที่ได้มาตรฐาน 3) รวมศูนย์การติดต่อสื่อสาร 4) ทำการวิเคราะห์การบริการกู้ชีพของหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีการแข่งขันกัน
--	--

ประเด็นเร่งด่วนที่ 7 : พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บให้เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

เป้าหมายของการบรรลุทศวรรษแห่งความปลอดภัย :

- การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉินทั่วถึงรวดเร็ว
- การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บทั่วถึงและเป็นธรรม

สถานการณ์และประเด็นปัญหา¹⁶

ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน หมายถึงระบบการให้บริการที่ปฏิบัติการต่อบุคคลในกรณีได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยกะทันหัน ซึ่งเป็นอันตรายต่อการดำรงชีวิตหรือการทำงานของอวัยวะสำคัญ จำเป็นต้องได้รับการประเมิน จัดการและบำบัดรักษาอย่างทันท่วงที เพื่อป้องกันการรุนแรงจากการบาดเจ็บหรืออาการป่วยของโรคนั้นๆ ทั้งนี้ ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินต้องครอบคลุมตั้งแต่เกิดอาการ (Onset) จนถึงการได้รับบริการรักษาพยาบาลแบบจำเพาะ (Definitive care)

ที่ผ่านมาการพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินยังไม่เป็นระบบและเป็นการพัฒนาแบบแยกส่วน กล่าวคือ บริการนอกโรงพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุในอดีตส่วนใหญ่ดำเนินการโดยองค์กรการกุศลต่างๆ ต่อมาได้จัดตั้งศูนย์เรนทรขึ้นเพื่อดำเนินงานในเรื่องนี้ แต่จำกัดอยู่เฉพาะโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข ภายหลังมีนโยบายหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติได้สนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทร่วมจัดบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และตั้งศูนย์สั่งการ พร้อมกับการจัดอบรมเจ้าหน้าที่กู้ชีพ อปท. เป็นระยะ เมื่อมีสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ¹⁷ (สพจ.) ขึ้น จึงได้ถ่ายโอนภารกิจมาให้ สพจ.

¹⁶

บทความ ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน : ยังคล้ำทึบในการพัฒนา ศุกร์ ที่ 11 เดือน ธันวาคม พ.ศ.2552 สำนักงานวิจัยเพื่อการพัฒนาหลักประกันสุขภาพไทย <http://www.hisro.or.th/main/?name=knowledge&file=readknowledge&id=15>

¹⁷ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) เป็นหน่วยงานอิสระของรัฐ มีฐานะเป็นนิติบุคคล อยู่ในกำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2551 มีภารกิจในการจัดทำแผนหลักเกี่ยวกับการแพทย์ฉุกเฉิน จัดทำมาตรฐานเกี่ยวกับระบบการแพทย์ฉุกเฉิน จัดให้มีระบบปฏิบัติการ และระบบสื่อสารและเทคโนโลยี สารสนเทศ ศึกษา ค้นคว้า วิจัยและพัฒนา จัดให้มีศึกษาและฝึกอบรม เป็นศูนย์กลางในการประสานงานทั้งภาครัฐและเอกชนทั้งในประเทศและ

ดำเนินการต่อ ปัจจุบันมีหน่วยกู้ชีพ ตั้งแต่หน่วยกู้ชีพขั้นสูง (Advance Life Support: ALS) หน่วยกู้ชีพขั้นพื้นฐาน (Basic Life Support: BLS) และหน่วยกู้ชีพชุมชน (First Responder: FR) ทั้งภาครัฐและเอกชนรวมกันกว่า 7,000 แห่งทั่วประเทศ โดยเป็นหน่วยกู้ชีพ อปท. (FR) จำนวน 4,837 แห่ง

จำนวน อปท. ทั่วประเทศ (แห่ง)	จำนวน อปท. ที่จัดตั้งหน่วยกู้ชีพ (แห่ง)	จำนวน อปท. ที่ยังมิได้จัดตั้งหน่วยกู้ชีพ (แห่ง)
7,858	4,837	3,020

ที่มา: สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ข้อมูล ณ วันที่ 9 มิ.ย. 53

ในระหว่างที่ผ่านมา การช่วยเหลือผู้ป่วยฉุกเฉินร้อยละ 35 นำส่งโดยชุดปฏิบัติการฉุกเฉินที่จัดตั้งขึ้นในระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ซึ่งส่วนมากเป็นชุดปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น (First Responder ; FR) ส่วนที่เหลือยังคงเป็นภาระของญาติพี่น้อง ผู้อยู่ข้างเคียงและยังมีอาสาสมัครที่ทำงานตามมูลนิธิต่างๆ ที่ไม่ได้รับการฝึกอบรมให้มีความรู้ทักษะที่เพียงพอในการเคลื่อนย้ายและลำเลียงผู้ป่วยฉุกเฉินนำส่งเพื่อรับการรักษาพยาบาล การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายยังอาศัยพาหนะส่วนบุคคลหรือพาหนะรับจ้างทั่วไป การเคลื่อนย้ายผู้ป่วยโดยการอุ้มหรือหามขึ้นรถเพื่อนำส่งโรงพยาบาลยังพบเห็นได้เสมอๆ แม้กรณีอุบัติเหตุจราจร ซึ่งได้รับการช่วยเหลือจากอาสาสมัครบรรเทาสาธารณภัยและมูลนิธิต่างๆ ที่มีความรู้บ้างแต่ก็ยังไม่มากพอ ทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ป่วยฉุกเฉินทั้งจากการช่วยเหลือเบื้องต้น การเคลื่อนย้าย และการนำส่งผู้ป่วยที่ไม่ถูกวิธี (แผนหลักการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ปี 2553-2555 ภาคผนวก ข สถานการณ์ระบบการแพทย์ฉุกเฉินของประเทศไทย ปี 2552

ปัญหาอุปสรรค

1) ขาดเจ้าภาพและงบประมาณที่จะพัฒนาและจัดการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินอย่างครบวงจร ยังมีความสับสนในบทบาทของ สภพ. ว่าเป็นองค์กรในการกำหนดนโยบายและพัฒนาระบบ หรือเป็นหน่วยบริหารบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ในระดับนโยบายก็ยังไม่ให้ความสำคัญเฉพาะด้านผู้ป่วยอุบัติเหตุเป็นหลัก บริการผู้ป่วยฉุกเฉินได้ถูกละเลย มีการพัฒนาน้อยมาก เมื่อเปรียบเทียบกับ การดูแลผู้ป่วยอุบัติเหตุ

2) ด้านบุคลากร แพทย์เป็นด่านหน้าในการดูแลผู้ป่วยทั้งในและนอกเวลา แต่แพทย์ที่ให้บริการในห้องฉุกเฉินส่วนใหญ่เป็นแพทย์ใช้ทุน แต่ยังไม่มีความหมายพยาบาลผู้ดูแลโครงการ (case manager) รองรับ

3) ระบบการให้บริการ ณ จุดเกิดเหตุ และการนำส่งโรงพยาบาลยังขาดประสิทธิภาพ ทั้งในด้านประสิทธิภาพของระบบส่งการ ประสิทธิภาพของการใช้ประเภททีมกู้ชีพ ความปลอดภัยของรถพยาบาลฉุกเฉิน รวมถึงศักยภาพของทีมกู้ชีพในการให้บริการ

4) การประสานงานรับส่งต่อระหว่างโรงพยาบาลต้นทางและปลายทางยังขาดประสิทธิภาพ ระบบการสื่อสารยังไม่เหมาะสมและไม่ทันสมัย

ดังนั้น เพื่อให้ประเทศไทยมีระบบการแพทย์ฉุกเฉินที่มีประสิทธิภาพ จะต้องกำหนดเจ้าภาพระดับชาติที่ชัดเจน เพื่อดูแลการพัฒนาอย่างเป็นระบบครบวงจร และต้องมีงบประมาณสำหรับการพัฒนาระบบ (มิใช่มีเพียงงบดำเนินการนำส่งผู้ป่วย) รวมทั้งมีระบบข้อมูลสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพและมีกลไกการบริหารนโยบายและพัฒนาในระดับพื้นที่ เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินทุกจุด ตลอดจนพัฒนาศักยภาพของแพทย์พยาบาลและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง

ต่างประเทศ นอกจากนี้ กำหนดให้ สภพ. ส่งเสริม สนับสนุนและประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบการแพทย์ฉุกเฉินในระดับท้องถิ่น

กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1. การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน โดยส่งเสริมสนับสนุนและประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้แก่ประชาชนในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตนที่สอดคล้องกับบริบททางวัฒนธรรมและสังคมของท้องถิ่นโดยสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ ให้การฝึกอบรม และอุดหนุนค่าใช้จ่ายบางส่วน

2. การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ (Rehabilitation Care) โดยยกระดับงานวิจัยเพื่อการรักษาและฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จัดอบรมบุคลากรด้านการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน สนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความสำคัญกับการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้บาดเจ็บและพิการอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน พัฒนาประสิทธิภาพในการส่งต่อผู้บาดเจ็บจากจุดเกิดเหตุถึงโรงพยาบาล พัฒนามาตรฐานและกลไกในการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในโรงพยาบาลและภายหลังรักษา รวมทั้งการเพิ่มศักยภาพในการเข้าถึงและช่วยเหลือผู้ประสบภัยในกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีลักษณะการบาดเจ็บที่รุนแรง และมีความจำเป็นที่ต้องได้รับการช่วยเหลืออย่างทันท่วงที

ข้อวิเคราะห์ช่องว่างความรู้ประเด็นที่ 7 : พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บให้เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

สรุปความเห็นเบื้องต้นจากการทบทวนความรู้จากงานวิจัย การศึกษาสถานการณ์ด้านการพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ เพื่อนำเสนอความรู้ที่จำเป็น (Demand) ความรู้ที่มีอยู่ (Supply) และความรู้ที่จำเป็นต้องศึกษาเพิ่มเติม (Knowledge Gap) พบว่ามีความรู้จากการศึกษาวิจัยด้านการพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บในช่วงสิบปีที่ผ่านมาครอบคลุม 7 ประเด็น บางประเด็นมีผลการศึกษาวิจัยมากเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน บางประเด็นจำเป็นต้องศึกษาเพิ่มเติม ดังนี้

1) การบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน สพฉ. และ ปภ. ได้ทำความเข้าใจร่วมกันเรื่องนิยาม และรายงานข้อมูลตรงกันแล้ว สำหรับ**ฐานข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance: IS)** ยังนำไปใช้ไม่เต็มที่ ปัจจุบันจัดทำและใช้ใน 28 โรงพยาบาล ควรขยายออกไปสู่โรงพยาบาลให้มากขึ้น และเชื่อมโยงฐานข้อมูลที่จัดเก็บไว้ตามสถานีอนามัยต่างๆ

2) มาตรฐานการปฏิบัติการฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุของหน่วยกู้ชีพและในสถานพยาบาล จากการศึกษาสถานการณ์ด้านการพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน พบว่า การปฏิบัติการฉุกเฉินยังขาดมาตรฐาน ควรศึกษาวิจัยเพื่อเสนอแนะมาตรการยกระดับคุณภาพมาตรฐานการช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุของหน่วยกู้ชีพที่ขึ้นทะเบียนและออกปฏิบัติการฉุกเฉินและในสถานพยาบาล ซึ่ง สพฉ. ได้กำหนดโจทย์วิจัยในปีงบประมาณ 2554 เรื่องพัฒนาการปฏิบัติการฉุกเฉินนอกโรงพยาบาล (pre hospital) และในปีงบประมาณ 2555 จะศึกษาเรื่องพัฒนาการปฏิบัติการฉุกเฉินในโรงพยาบาล

3) การมีส่วนร่วมของ อปท. ในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน จากการศึกษาสถานการณ์ด้านการพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินพบว่า มีการส่งเสริมให้ อปท. ทุกแห่ง จัดตั้ง

หน่วยกู้ชีพ อย่างไรก็ตามก็ดี ควรศึกษาความพร้อม ความต้องการ ความคุ้มค่าและรูปแบบความร่วมมือในการจัดตั้งหน่วยกู้ชีพ อปท. โดยไม่จำเป็นต้องจัดตั้งหน่วยกู้ชีพทุก อปท.

4) การเข้าถึงบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การศึกษาพบว่าบริการการแพทย์ฉุกเฉินยังไม่ทั่วถึงทุกพื้นที่ ซึ่งแผนแม่บทฯ ระบุให้มีการศึกษาการกระจายตัวของหน่วยกู้ชีพที่ขึ้นทะเบียนทุกระดับ และการจัดเครือข่ายความช่วยเหลือในแต่ละพื้นที่ (Zoning) แต่เนื่องจากทุกจังหวัดมีคณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน สามารถพิจารณาจัด zoning เพื่อไม่ให้มีหน่วยบริการซ้อนทับเกิดความขัดแย้งกัน และสามารถระบุได้ว่าจุดใดยังขาดหน่วยบริการที่สามารถเข้าถึงผู้ประสบเหตุได้ภายในเวลาที่กำหนด รวมทั้งสามารถสนับสนุนให้ อปท. จัดตั้ง หรือร่วมกันจัดตั้งหน่วยกู้ชีพ ตามความพร้อม ความต้องการ และความคุ้มค่า โดยไม่จำเป็นต้องจัดตั้งหน่วยกู้ชีพทุก อปท. ประเด็นนี้จึงไม่จำเป็นต้องศึกษาวิจัย

5) ค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรในโรงพยาบาล มีผลการศึกษาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลผู้ประสบเหตุจราจรในโรงพยาบาลต่างๆ ยังสรุปไม่ได้ว่าควรศึกษาเพิ่มเติมหรือไม่

6) ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการฉุกเฉิน มีการศึกษาเกี่ยวกับการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในประเทศไทย และ สพจ. อยู่ระหว่างศึกษาเรื่องประสิทธิภาพด้านต้นทุนค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการฉุกเฉิน (cost effectiveness) ของการลดเวลาในการเข้าถึงจุดเกิดเหตุ ยังสรุปไม่ได้ว่าควรศึกษาเพิ่มเติมหรือไม่

7) การคุ้มครอง/ชดเชยผู้ประสบเหตุ กรณีบาดเจ็บพิการ เสียชีวิต จากการประสบอุบัติเหตุทางถนนตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีการศึกษาวิจัยเพียงพอ ปัจจุบันมีแนวคิดที่จะยกเลิก พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และเสนอร่าง พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับแทน มีการเพิ่มเงินชดเชยเบื้องต้นผู้ประสบภัยจากรถให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(รายละเอียดปรากฏตามตาราง)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>การบันทึกข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้มีการบันทึกข้อมูล EMS ชุดเดียวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ) 	<p>การบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต สพฉ. และ ปภ. ได้ทำความเข้าใจร่วมกัน เรื่องนิยาม เช่น เสียชีวิตภายใน 30 วัน และในเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ปี 2553 รายงานจำนวนผู้เสียชีวิตตรงกัน</p> <p>มีฐานข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance : IS) ของสำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค ที่บันทึกข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจาก 28 โรงพยาบาล สามารถนำข้อมูลไปใช้วางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ</p>	<p>ไม่ต้องศึกษา</p> <p>ยังนำไปใช้ไม่เต็มที่</p>
<p>การขยายความรู้ด้านปฐมพยาบาลและการแจ้งเหตุร้ายเบื้องต้นไปสู่ผู้มีใบอนุญาตขับขี่และผู้ที่จะสอบใบอนุญาตขับขี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้ความรู้ในการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่เจ้าหน้าที่บรรเทาสาธารณภัยทั้งหน่วยงานราชการและเอกชน และให้ขยายไปถึงผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่และผู้ที่จะสอบใบอนุญาตขับขี่ ต้องมีความรู้ด้านปฐมพยาบาลและการแจ้งเหตุร้ายเบื้องต้น โดย <u>บังคับ</u> ให้เข้าอบรมทุกปี (สำหรับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นปีแรก) หรือทุก 3-5 ปี (สำหรับผู้ที่มีใบอนุญาตมาเกิน 3 ปีขึ้นไป) (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ) 	<p>ไม่มีการศึกษาวิจัย</p> <p>ปัจจุบัน ปภ.และ สพฉ. ให้ความรู้ในการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่เจ้าหน้าที่บรรเทาสาธารณภัยทั้งหน่วยงานราชการและเอกชน อปท. อปพร.</p>	<p>โครงการฝึกอบรมการช่วยเหลือผู้ประสบภัย ณ จุดเกิดเหตุบนถนน (ปภ.) (โครงการตามแผนแม่บทฯ)</p> <p>แนวคิดที่จะให้ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่และผู้ที่จะสอบใบอนุญาตขับขี่ รวมทั้งประชาชนทั่วไป มีความรู้ด้านปฐมพยาบาลและการแจ้งเหตุร้ายเบื้องต้นเป็นเรื่องสำคัญ เพราะสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้เร็วกว่าหน่วยกู้ชีพ อย่างไรก็ตาม ควรสนับสนุนส่งเสริมให้ผู้ขับขี่นักเรียน ประชาชนทั่วไป มีความรู้ในการแจ้งเหตุ และปฐมพยาบาลเบื้องต้นอย่างถูกต้อง จะช่วยลดการเสียชีวิตและพิการได้มาก ไม่ควรกำหนดมาตรการ <u>บังคับ</u></p>
<p>มาตรฐานการปฏิบัติการฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุของหน่วยกู้ชีพ และในสถานพยาบาล</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ หน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินยังไม่ได้รับการพัฒนาดังเพียงพอ ชุดปฏิบัติการฉุกเฉินที่ทำหน้าที่ล่าช้า 	<p>การศึกษาวิจัยเพื่อเสนอแนะมาตรการยกระดับคุณภาพมาตรฐานการช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุของหน่วยกู้ชีพที่</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>หรือนำส่งและให้การรักษาพยาบาล ทั้งภาครัฐและเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและอาสาสมัครมูลนิธิต่างๆ ทำให้การปฏิบัติงานหลากหลายรูปแบบ วัสดุอุปกรณ์และบุคลากรที่แตกต่างกันในเชิงความรู้ทักษะ เจตคติ</p> <p>ในปัจจุบันมีผู้ปฏิบัติการจำนวนกว่า 90,000 ราย ทำให้สถานการณ์การช่วยเหลือผู้ป่วยฉุกเฉินดีขึ้น แต่จากการไม่มีระบบทะเบียนที่แม่นยำ ทำให้ไม่สามารถระบุจำนวนผู้ที่ยังคงปฏิบัติงานหลังจากการผ่านการอบรมไปแล้วอย่างชัดเจน รวมถึงขาดการประเมินคุณภาพมาตรฐาน การช่วยเหลือ (เช่น อัตราการรอดตาย หรือการลดความพิการจากการช่วยเหลือของบุคลากรที่ผ่านการอบรม เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนที่จะมีการอบรม)</p> <p>การปฏิบัติการฉุกเฉิน ณ ห้องฉุกเฉินที่โรงพยาบาล (Emergency room service) ยังต้องการการพัฒนา <u>ด้านบุคลากร</u> ห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลทั้งรัฐและเอกชนแทบทุกแห่ง ให้บริการโดยแพทย์ที่มีประสบการณ์จำกัด ไม่มีกลุ่มแพทย์รับผิดชอบโดยเฉพาะ</p> <p><u>ด้านโครงสร้าง</u> ห้องฉุกเฉินส่วนใหญ่ยังไม่ได้มาตรฐาน มีข้อจำกัดในการรองรับผู้ป่วยที่มีอาการหนักและมีจำนวนมาก</p> <p><u>ด้านระบบการบริหารจัดการ</u> โรงพยาบาลแต่ละแห่งไม่มีการออกแบบระบบที่เป็นมาตรฐาน ตลอดจนขาดระบบในการตรวจสอบและการรับรองคุณภาพการปฏิบัติงานในห้องฉุกเฉิน</p>	<p>ขึ้นทะเบียนและออกปฏิบัติการฉุกเฉิน และในสถานพยาบาล</p> <p>สพฉ. กำหนดโจทย์วิจัยในปีงบประมาณ 2554 เรื่อง พัฒนาการปฏิบัติการฉุกเฉินนอกโรงพยาบาล (pre hospital) และในปีงบประมาณ 2555 จะศึกษาเรื่อง พัฒนาการปฏิบัติการฉุกเฉินในโรงพยาบาล</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ด้านการส่งต่อผู้ป่วยฉุกเฉินระหว่างโรงพยาบาล มีปัญหาการดูแลผู้ป่วยระหว่างการส่งต่อไม่ได้มาตรฐาน การส่งต่อข้อมูลการดูแลรักษาผู้ป่วยไม่สมบูรณ์ ทำให้การรักษาพยาบาลในขั้นตอนต่อไปสะดุด ผู้ป่วยได้รับการรักษาพยาบาลให้พ้นภาวะฉุกเฉินล่าช้า การส่งต่อผู้ป่วยข้ามเขตส่งผลให้โรงพยาบาลที่รับผู้ป่วยไม่สามารถเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลจากโรงพยาบาลผู้ส่งหรือสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดได้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การจัดการดูแลผู้ป่วยฉุกเฉินก่อนนำส่งโรงพยาบาลกรณีศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย ฝรั่งเศส สวีเดน จีน แอฟริกาใต้ ปากีสถาน และประเทศไทย (สรุประชษฐ์ สถิตินิรามัย, 2550) ศึกษาแนวคิดทฤษฎีองค์ความรู้ การจัดการดูแลผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินก่อนนำส่งสถานพยาบาล ทั้งในต่างประเทศและประเทศไทย และสร้างแนวทางการจัดการดูแลผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินก่อนนำส่งสถานพยาบาลในประเทศไทย 	
<p>การมีส่วนร่วมของ อปท. ในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ปก. จัดให้มีการฝึกอบรมตามโครงการหนึ่งตำบลหนึ่งทีมกู้ชีพกู้ภัย (One Tambon One Search and Rescue Team: OTOS) ตั้งแต่ปี 2549 เพื่อพัฒนาบุคลากรและสร้างทีมกู้ชีพกู้ภัยประจำตำบล ให้มีความรู้ มีทักษะในการค้นหาช่วยเหลือผู้ประสบภัยเบื้องต้น และนำส่งสถานบริการสาธารณสุขได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย โดยฝึกอบรมให้แก่ อาสาสมัคร เครือข่ายที่ปฏิบัติงานด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และ 	<p>ศึกษาวิจัยความพร้อม ความต้องการ ความคุ้มค่าและรูปแบบความร่วมมือในการจัดตั้งหน่วยกู้ชีพ อปท. (ไม่จำเป็นต้องจัดตั้งหน่วยกู้ชีพทุก อปท.)</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>เจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั่วประเทศ ผลการดำเนินงานฝึกอบรมแล้ว 75 จังหวัด รวม 6,720 อปท. จำนวนผู้ผ่านการฝึกอบรม 69,882 คน (<i>ข้อมูล ณ วันที่ 19 มีนาคม 2553</i>)</p> <p>ปัญหา/อุปสรรคของการดำเนินงาน อปท.บางแห่งมีงบประมาณน้อย จึงไม่สามารถสนับสนุนงบประมาณ จัดตั้งทีมกู้ชีพกู้ภัยได้ไม่มีงบประมาณสนับสนุน รถยนต์และเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับการปฏิบัติหน้าที่</p> <p>ในปี 2553 สพฉ. ดำเนินโครงการ “หนึ่งตำบล หนึ่งหน่วยกู้ชีพ” เพื่อพัฒนาศักยภาพบุคลากร อปท. ได้แก่ ผู้นำชุมชน อพปร. ประชาชน ให้เป็นพนักงานปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น (First Responder) และสนับสนุนให้มีหน่วยกู้ชีพองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ครบทุกตำบล โดยได้รับเงินสนับสนุนจาก สสส.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สภาพการมีส่วนร่วมของ อปท.ในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน อ.นางรอง จ.บุรีรัมย์ (มาลีวัลย์ สุริยพันธุ์ และละไม ฉิมกุล, 2551) พบว่า การมีส่วนร่วมของ อปท.น้อย เนื่องจาก อปท.ส่วนใหญ่ยังไม่กำหนดนโยบายเกี่ยวกับระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ทำให้ไม่สามารถจัดสรรงบประมาณดำเนินงานได้ พนักงาน สมาชิก อปท.ไม่เข้าใจบทบาทตนเอง อาสาสมัครกู้ชีพยังขาดทักษะในการช่วยชีวิต ด้านการช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุ มีส่วนร่วมในระดับปานกลางถึงน้อย อปท.ทุกแห่งยังขาดประสบการณ์ การประเมินอาการผู้ป่วยไม่เหมาะสม ขาดความมั่นใจ ส่วนการลำเลียงขนย้าย อปท.มีส่วนร่วมในระดับดี มี 	

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ความพร้อมด้านยานพาหนะ และได้มาตรฐาน มีคนอุปกรณ์ ในการลำเลียงขนย้ายเหมาะสม</p>	
<p>การเข้าถึงบริการการแพทย์ฉุกเฉิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดทำระบบเครือข่ายการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่ (Zoning) และให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น (แนวทาง/มาตรการในแผนแม่บทฯ) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ปฏิบัติการฉุกเฉินที่ออกช่วยเหลือผู้ป่วยส่วนใหญ่ยังเป็นกลุ่มที่ไม่วิกฤตและเร่งด่วน และผู้ป่วยฉุกเฉินระดับวิกฤตที่มาด้วยระบบการแพทย์ฉุกเฉินยังมีไม่ถึงร้อยละ 10 ของการปฏิบัติการทั้งหมด (แผนหลักการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ พ.ศ.2553-2555) <p>ความครอบคลุมของหน่วยปฏิบัติการตั้งแต่อดีตจนถึงปี 2552 มีหน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินให้บริการครบทุกจังหวัดและให้บริการรักษาพยาบาลและนำผู้ป่วยฉุกเฉินส่งถึงโรงพยาบาล เดือนละ 96,922 ครั้ง เพิ่มขึ้นจากในปี 2551 ร้อยละ 27.25 ทั้งนี้เนื่องจากนโยบายการสนับสนุนการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นระดับตำบล (อบต.) ที่เข้าร่วมให้บริการนำส่งผู้ป่วยฉุกเฉินที่ไม่มีความซับซ้อนเป็นชุดปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น (First Responder : FR) รวมถึงการพัฒนาชุดปฏิบัติการฉุกเฉินระดับพื้นฐาน (Basic Life Support : BLS) เพื่อปฏิบัติการร่วมกับชุดปฏิบัติการฉุกเฉินระดับสูง (Advance Life Support : ALS) ซึ่งมีกระจายอยู่ในโรงพยาบาล ทำให้สามารถบริการได้ครอบคลุมและเข้าถึงจุดเกิดเหตุครอบคลุมพื้นที่และบริการได้เร็วยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาความครอบคลุมพื้นที่รายตำบล พบว่ายังมีตำบลจำนวนมากที่ไม่มีหน่วยปฏิบัติการหรือชุดปฏิบัติการฉุกเฉินเลย</p>	<p>ไม่จำเป็นต้องศึกษาการกระจายตัวของหน่วยกู้ชีพที่ขึ้นทะเบียนทุกระดับ และการจัดเครือข่ายความช่วยเหลือในแต่ละพื้นที่ (Zoning) (โครงการตามแผนแม่บทฯ) เนื่องจากทุกจังหวัดมีคณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉินสามารถพิจารณาจัด zoning การให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินเพื่อไม่ให้มีหน่วยบริการซ้อนทับและเกิดความขัดแย้งกัน และสามารถระบุได้ว่าจุดใดยังขาดหน่วยบริการที่สามารถให้บริการภายในเวลาที่กำหนด รวมทั้งสามารถสนับสนุนส่งเสริมให้ อบต. จัดตั้ง หรือร่วมกันจัดตั้งหน่วยกู้ชีพ ตามความพร้อม ความต้องการ และความคุ้มค่า โดยไม่จำเป็นต้องจัดตั้งหน่วยกู้ชีพทุก อบต.</p> <p>การศึกษาต้นทุนต่อหน่วยของบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (โจทยวิจัย ปีงบประมาณ 2554 สพจ.)</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>การปฏิบัติการฉุกเฉินของชุดปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในปี 2552 มีความครอบคลุมร้อยละ 59 ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั่วประเทศ โดยจำแนกเป็นรายภาคดังนี้ ภาคอีสาน ครอบคลุมร้อยละ 55 ของ อปท. ภาคเหนือ ครอบคลุมร้อยละ 57 ของ อปท. ภาคตะวันออก ครอบคลุมร้อยละ 75 ของ อปท. ภาคกลาง ครอบคลุมร้อยละ 60 ของ อปท. ภาคใต้ ครอบคลุมร้อยละ 39 ของ อปท.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเข้าถึงระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในโรงพยาบาลชุมชนจังหวัดฉะเชิงเทรา (นิตยา เดชพิทักษ์ศิริกุล, 2550) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการเข้าถึงบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ได้แก่ รายได้ ระดับการศึกษา ยานพาหนะ ระยะเวลารอคอย การบาดเจ็บ/เจ็บป่วย ความรู้เกี่ยวกับการบริการในระบบ EMS กับการเข้าถึงบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินของผู้ป่วยฉุกเฉินของผู้ป่วยฉุกเฉินที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลชุมชน จังหวัดฉะเชิงเทรา และนำผลการศึกษาไปปรับใช้ในการดำเนินงานพบว่าผู้ใช้บริการผ่านระบบ EMS เพิ่มขึ้นจาก 300 ราย/เดือน ในปี 51 เพิ่มเป็น 500 ราย/เดือน ในปี 52 Response time 82.11 % อัตราความครอบคลุมการให้บริการ EMS ปี 52 (ไตรมาส 2) 18.35 % คาดว่าสิ้นปีงบประมาณ 52 ประมาณ 20 % 	

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การพัฒนาระบบและเครือข่ายบริการการแพทย์ฉุกเฉิน จังหวัดอุบลราชธานี (ไพรัช บุญจรัส และคณะ 2550)..พบว่าปัญหาของระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน คือ ขาดแคลนกำลังคน เครื่องมือ อุปกรณ์ทางการแพทย์ที่จำเป็นต่อการให้บริการและรับส่งผู้ป่วยที่ประสบเหตุฉุกเฉิน จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบและเครือข่ายบริการการแพทย์ฉุกเฉินแบบมีส่วนร่วมทั้งภาครัฐ เอกชน ประชาชนในพื้นที่ จัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินให้ครอบคลุมทุกหมู่บ้านในจังหวัดอุบลราชธานี พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้มีมาตรฐาน 	
<p>ค่าใช้จ่ายด้านการรักษา พยาบาลผู้ป่วยประสบอุบัติเหตุจราจรในโรงพยาบาล</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การศึกษาค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร โรงพยาบาลศรีรัตนจังหวัดศรีสะเกษ (เกษก่อง สีหะวงษ์ และคณะ, 2543) พบว่าค่าใช้จ่ายด้านรักษาพยาบาลที่สูงที่สุดคือ ค่ายาและเวชภัณฑ์ร้อยละ 31.50 โรงพยาบาลเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลจากผู้ป่วยได้ทั้งหมดร้อยละ 58.73 ผู้ป่วยไม่มีเงินจ่ายร้อยละ 35.79 ผู้ประสบอุบัติเหตุไม่มีสิทธิ พ.ร.บ. ผู้ประสบภัยจากรถร้อยละ 67.5 การบาดเจ็บสูงที่สุดที่บริเวณขา ร้อยละ 33.9 การบาดเจ็บที่มีค่ารักษาพยาบาลเฉลี่ยสูงสุดคือ การบาดเจ็บบริเวณแขน ▪ การศึกษาค่าใช้จ่ายของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เข้ารับบริการโรงพยาบาลมหาราช นครศรีธรรมราช (สายชล หนูเอก, 2543) พบว่า ผู้บาดเจ็บที่ไม่นอนโรงพยาบาลมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 200 บาทต่อราย ผู้บาดเจ็บที่เป็นคน 	<p>ยังสรุปไม่ได้ว่าควรศึกษาเพิ่มเติมหรือไม่</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>เดินเท้ามีค่าใช้จ่ายสูงกว่าผู้ขับขี่โดยสาร ผู้บาดเจ็บจากยานพาหนะอื่นๆ มีค่าใช้จ่ายสูงกว่ารถจักรยานยนต์ ผู้บาดเจ็บที่ตีมแอลกอฮอล์มีค่าใช้จ่ายสูงกว่าผู้ไม่ตีม ผู้บาดเจ็บที่นอนโรงพยาบาลมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 7,196 บาทต่อราย ไม่มีความแตกต่างระหว่างประเภทผู้บาดเจ็บ ประเภทยานยนต์ การคาดและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย สวมไม่สวมหมวกนิรภัย และเวลาที่เกิดเหตุ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การศึกษาการสูญเสียจากการได้รับอุบัติเหตุจราจรและการได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของผู้มารับการรักษาที่โรงพยาบาลจตุรพักตรพิมาน จ.ร้อยเอ็ด พบว่าร้อยละ 82.3 ของผู้บาดเจ็บไม่ทำประกันอุบัติเหตุตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ส่วนที่ทำงานจะทำประกันภัยชั้น 3 เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะไม่ยื่นคำร้องต่อบริษัทประกันภัยเพื่อขอค่าคุ้มครอง เพราะมีหลักฐานไม่ครบ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ไม่มีใบขับขี่ ใบลงบันทึกประจำวันจากสถานีตำรวจ จึงจ่ายค่ารักษาพยาบาลเอง ค่าใช้จ่ายรักษาพยาบาลเฉลี่ย 419.83 บาทต่อราย และผู้บาดเจ็บร้อยละ 48.2 ได้รับสิทธิรักษาพยาบาลฟรีจากบัตรสวัสดิการต่างๆ ร้อยละ 5.5 ได้จากคูกรณีสำหรับกลุ่มที่ยื่นคำร้องขอค่าคุ้มครองจากบริษัทประกันภัย ได้รับค่าคุ้มครองร้อยละ 33.3 และได้รับเต็มจำนวนหลังจากยื่นคำร้อง 1 เดือนขึ้นไปร้อยละ 85.6 พอใจกับค่าตอบแทน 	

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการฉุกเฉิน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ประสิทธิภาพด้านต้นทุนค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการฉุกเฉิน (cost effectiveness) อยู่ระหว่างการศึกษาของ สพล. โดยได้รับความร่วมมือจากสวีเดน จะแล้วเสร็จในเดือน ธันวาคม 2553 ▪ ศึกษาแนวโน้มการคำนวณการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในประเทศไทย (ร.ท.นพ. ทนงสรรค์ เทียนถาวร, นพ.วิทยาชาติบัญชาชัย, นายไพศาล โชติกล่อม 2551) พบว่า การให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินมีแนวโน้มสูงขึ้นมากกว่า 50 % ต่อปี และเกิดต่อเนื่องกันมาหลายปี ดังนั้นงบประมาณสำหรับขดเขยการให้บริการการแพทย์ขดเขยจะต้องเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 1,500 ล้านบาทใน 5 ปีข้างหน้า 	<p>ยังสรุปไม่ได้ว่าควรศึกษาเพิ่มเติมหรือไม่</p>
	<p>การคุ้มครอง/ขดเขยผู้ประสบเหตุฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การประมาณการความต้องการงบประมาณเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถทุกคน (วิโรจน์ ตั้งเจริญเสถียร และคณะ 2548) โดยประมาณการว่า หากจะเก็บภาษีน้ำมันเพิ่มขึ้น จะต้องเก็บกีสตางค์ต่อลิตร เพื่อให้ได้เงินเพียงพอในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถทุกคน และนำเสนอแนวทางการปฏิรูป ผลการศึกษาพบว่า การคุ้มครองผู้ประสบภัยทุกคน ต้องการงบประมาณ 7,158 ล้านบาท ในปี 2545 เป็นการรักษายาบาลกรณีผู้ป่วยในร้อยละ 63 การรักษาก่อนถึงโรงพยาบาลร้อยละ 16 กรณีตายร้อยละ 15 กรณีรักษายาบาลผู้ป่วยนอกร้อยละ 5 และกรณีทุพพลภาพร้อยละ 1 โดยจะต้องเก็บภาษี 	<p>ไม่ต้องศึกษาวิจัย (ผลการศึกษาเพียงพอ)</p> <p>ปัจจุบันมีแนวคิดที่จะยกเลิก พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และเสนอร่าง พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับแทน ซึ่งขณะนี้ คปก.และกระทรวงการคลัง อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลเสนอต่อรัฐบาลพิจารณา</p> <p>มีการเปลี่ยนแปลงความคุ้มครอง พ.ร.บ. ผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ (กฎกระทรวงว่าด้วยค่าเสียหายเบื้องต้นประกาศในราชกิจจานุเบกษา 25 ธ.ค.52 การบังคับใช้</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>เพิ่มขึ้นลิตรละ 32 สตางค์ เพื่อให้ได้เงินทั้งสิ้น 7,158 ล้านบาท โดยเสนอให้เก็บภาษีเบนซิน 95 เพิ่มขึ้นลิตรละ 55 สตางค์ สูงกว่าน้ำมันประเภทอื่นที่เก็บเพิ่มอีกลิตรละ 26 สตางค์</p> <p>▪ การประเมินการดำเนินการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ไพบูลย์ สิริยะวงศ์ ไพศาล และคณะ 2551) การศึกษาพบว่าเจตนาของ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ผู้ประสบภัยทุกคนต้องได้รับค่าสินไหมทดแทน แต่ 3 ปี หลัง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีผลบังคับใช้ (จากการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์) พบว่า เพียงร้อยละ 10 ของผู้ประสบภัยเท่านั้นที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนเมื่อเข้ารับการรักษาใน รพ. ต่อในปี พ.ศ. 2542 การสำรวจที่ รพ. ในจังหวัดตรังพบตัวเลขเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 39 ในขณะที่เดียวกัน ได้มีการแก้ไข พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถหลายครั้ง เพื่อเพิ่มความคุ้มครองให้ครอบคลุมทั่วถึงมากขึ้น และจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และสาขาให้ครอบคลุมทุกจังหวัด</p> <p>การศึกษาเสนอทางเลือกดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ปรับปรุงระบบการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามร่าง พ.ร.บ. ฉบับใหม่ (พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับ พ.ศ....เสนอโดยคณะกรรมการสาธารณสุข) 2) ปรับปรุงวิธีการและโครงสร้างการบริหารจัดการตลอดจนขอบเขตภารกิจการคุ้มครองผู้ประสบภัยภายใต้ พ.ร.บ. ฉบับปัจจุบัน อันจะทำให้เกิด 	<p>กรรมธรรม์ พ.ร.บ. ที่เกิดเหตุ ตั้งแต่ 25 ธ.ค. 52 เป็นต้นไป) โดย</p> <p><u>ปรับเพิ่มขีดเขยค่าความเสียหายเบื้องต้นมี 2 ส่วน</u> เดิมค่ารักษาตามจริงไม่เกิน 15,000 บาท กรณีบาดเจ็บ เพิ่มกรณีสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพถาวร 35,000 บาท รวมจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 50,000 บาท/คน</p> <p><u>ปรับเพิ่มความคุ้มครองสูญเสียอวัยวะ ทุพพลภาพถาวร เสียชีวิต</u> เดิมได้รับค่าเสียหาย 100,000 บาท เพิ่มเป็น 200,000 บาท</p> <p><u>เพิ่มขีดเขยรายวันรักษาในโรงพยาบาล(IP)</u> เดิมไม่มีค่าขีดเขยรายวัน เพิ่มขีดเขยรายวันวันละ 200 บาท ตามจำนวนวันที่นอนรักษาในโรงพยาบาลแต่ไม่เกิน 20 วัน</p> <p>รวมจำนวนเงิน ความคุ้มครอง สูงสุด ไม่เกิน 204,000 บาท</p> <p>โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณาที่สำคัญ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ รถที่เกิดเหตุชนกันทุกคันต้องมีการประกันภัยตาม พ.ร.บ. ▪ ผู้ประสบภัยต้องเป็นผู้โดยสารซึ่งโดยสารมาในรถคันที่เอาประกันภัยและบุคคลภายนอก (ยกเว้นผู้ขับขี่: จ่ายเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากร ความครอบคลุมผู้ประสบภัยได้ทั่วถึง และเพียงพอมากขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การศึกษาวิจัยของ สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข สวรส. และเครือข่ายวิจัยระบบสุขภาพ เพื่อประเมินการดำเนินงานตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาอย่างต่อเนื่อง ผลค้นพบที่สำคัญ คือ <ol style="list-style-type: none"> 1) ผู้ประสบภัยจากรถใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ไม่ถึงร้อยละ 50 เนื่องจากขั้นตอนยุ่งยาก ทำให้ไปใช้สิทธิตามระบบหลักประกันสุขภาพที่ตนเองมีอยู่แทน 2) สัดส่วนการจ่ายชดเชย มีเพียงร้อยละ 40 ของเบี้ยประกัน 3) ค่าใช้จ่ายในการบริหารระบบเฉลี่ยร้อยละ 40 ของเบี้ยประกัน โดยร้อยละ 12 เป็นค่าการตลาด (ค่าบำเหน็จ) ซึ่งไม่มีความจำเป็น <p>ปัญหาการเบิกจ่ายกองทุนผู้ประสบภัยจากรถ ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกิดขึ้นก่อนที่จะมีระบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า ส่งผลให้เป็นภาระงบประมาณกับกองทุนหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า</p>	

ประเด็นเร่งด่วนที่ 8:

พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

ผลการทบทวนองค์ความรู้สำคัญในระยะเวลาสิบปีที่ผ่านมา:

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
ระดับประเทศ	
โครงสร้างและการบริหารจัดการ	
ปารีชาติ สถาปัตตานท์ และคณะ. (2549). เมาไม่ขับ จากวันวานสู่วันนี้ และก้าว ไปในวันข้างหน้า, รายงานผล การศึกษาศักยภาพของมูลนิธิเมาไม่ ขับในการลดอุบัติเหตุจากเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์. กรุงเทพมหานคร.	
สมบัติ เทศกุล และคณะ. (2550). ประเมินผลการดำเนินงานการ เคลื่อนกระบวนการเครือข่ายลด อุบัติเหตุ. สนับสนุนโดยสำนักงาน กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).	
ปารีชาติ ศิวะรักษ์ และคณะ.(2551). การศึกษาโครงสร้างและกลไกการ กำหนด กำกับนโยบายและการ บริหารจัดการความปลอดภัยทาง ถนนของประเทศไทย. สนับสนุนโดย มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.	ศึกษาและเสนอแนะโครงสร้างและกลไกการบริหาร จัดการการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ สามารถบูรณาการงาน เงินและคนได้อย่างมี ประสิทธิภาพ และเป็นโครงสร้างในเชิง proactive ที่ เหมาะสมกับประเทศไทย การศึกษาได้เสนอทางเลือกโครงสร้างการบริหาร จัดการความปลอดภัยทางถนน 3 ทางเลือก ทางเลือก A: ปรับเล็ก ออกระเบียบสำนัก นายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง สปถ. และจัดตั้งสำนักบูรณา การ ปถ. เป็นเลขานุการฯ โดยออกกฎกระทรวงแบ่ง ส่วนราชการใหม่ ทางเลือก B: ปรับกลาง ออกระเบียบสำนัก นายกรัฐมนตรีแต่งตั้ง สปถ. โดยมีสำนักแผนความ ปลอดภัย สนข. เป็นเลขานุการ หรือออกระเบียบ สำนักนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน ด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติที่มีอยู่แล้ว หรือปรับเพิ่มเติม พ.ร.บ. ครจ. ที่มีอยู่ให้ครอบคลุม งานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมี สนข. เป็น เลขานุการ ทางเลือก C : ปรับใหญ่ ออกพระราชบัญญัติความ ปลอดภัยทางถนนใหม่ ให้มีคณะกรรมการความ

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>ปลอดภัยทางถนน และสำนักงานความปลอดภัยทางถนน</p>
<p>สุรพล เหลี่ยมสูงเนิน และคณะ (2551). การศึกษาการบริหารจัดการภาคีเครือข่ายของ สสส. ในการควบคุมการบริโภคยาสูบ การควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน. สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)</p>	<p>ทบทวนบทบาทของ สสส. ในการสนับสนุนองค์กรเครือข่ายที่มีบทบาทต่อการลดการบริโภคยาสูบ การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และประเมินองค์ภาคีเครือข่ายด้านการพัฒนาขีดความสามารถ ผลงานและความยั่งยืนในการทำงาน</p> <p>ผลการศึกษา พบว่า สสส. เน้นหลักการทำงานที่แสวงหาภาคีเครือข่ายเข้ามาร่วมงาน และพัฒนาภาคีเครือข่ายเหล่านั้นให้เกิดความเป็นเจ้าของในประเด็นต่างๆ ต่อไป ทั้งนี้</p> <p>เมื่อประเมินบทบาทสำคัญของ สสส. ที่มีต่อภาคีพบว่า</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) การสร้างจุดจัดการไตรพลัง สสส. มีความสามารถในการแสวงหาจุดจัดการทั้ง 3 ประเด็นได้เป็นอย่างดี ส่วนใหญ่ได้รับการยอมรับจากภาคส่วนต่างๆ และก่อให้เกิดการทำงานเชิงเครือข่ายมากขึ้น รวมทั้งมีผลงานชัดเจน 2) การเชื่อมโยงการทำงานระหว่างภาคี สสส. สามารถทำให้ภาคีเกิดความรู้จักและทำงานร่วมกันได้เป็นผลสำเร็จอย่างชัดเจน 3) การพัฒนากลไกและการกำกับดูแลการทำงานของภาคีเครือข่าย โดยสร้างเวที core group เพื่อให้ภาคีเครือข่ายสำคัญมาร่วมแสดงความคิดเห็นและกำหนดขอบเขตการทำงานร่วมกัน ซึ่งได้รับการตอบสนองจากภาคีเครือข่ายในทั้ง 3 ประเด็น 4) การพัฒนาขีดความสามารถของภาคี ในด้านการพัฒนาบุคลากร และการพัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการพบว่า มีตัวแปรที่เป็นเงื่อนไขความสำเร็จค่อนข้างหลากหลาย บางครั้งอาจไม่สามารถกำกับดูแลได้อย่างทั่วถึงและตรงกับความต้องการของภาคี ขณะที่การบริหารจัดการขององค์กรภาคีที่ได้รับการพัฒนาดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด
<p>พุทธกาล รัชชร์ (2551). การศึกษาโครงสร้างการบังคับกฎหมายของตำรวจจราจรเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร. คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อทราบสถานการณ์ด้านกำลังคน เงิน การจัดการและวัสดุอุปกรณ์ของตำรวจจราจรทั้งระบบ 2) เพื่อทราบโครงสร้างการทำงานประจำวันในการจัดการจราจรและการบังคับใช้กฎหมายว่ามีสัดส่วนการใช้ทรัพยากรแต่ละส่วนเพียงใด และมีความเป็นมืออาชีพระดับใด 3) เพื่อเสนอแนะการพัฒนาโครงสร้างในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรใหม่ให้มีประสิทธิภาพในด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยมีทรัพยากรการบริหารที่เหมาะสม

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p><u>ผลการศึกษา</u> สามารถสรุปได้ 3 ประเด็นดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) สถานการณ์กำลังคน เงิน วัสดุอุปกรณ์และการจัดการ พบว่า ตำรวจในพื้นที่ได้รับงบประมาณเพียงร้อยละ 50 ของความต้องการจริงมานานกว่า 10 ปี 2) โครงสร้างการทำงานประจำวันในการจัดการจราจรและบังคับใช้กฎหมาย ตำรวจจราจรใช้เวลาและทรัพยากรส่วนใหญ่ไปกับการจัดการจราจรประจำวัน ส่วนปัญหาอุบัติเหตุ ตำรวจจะใช้เวลาว่างเท่านั้นเพื่อไปตั้งจุดตรวจ 3) เสนอแนะโครงสร้างในการทำงานที่มีประสิทธิภาพ โดยการปรับปรุงศักยภาพของกองพัฒนาการจราจร การพัฒนานักวิชาการจราจร การพัฒนางานธุรการจราจรประจำสถานีตำรวจ และพัฒนาสายงานฝ่ายอำนวยการ
<p>พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว และคณะ (2551). ศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร. โรงเรียนนายร้อยตำรวจ. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>ผลการวิจัยพบว่านโยบายในการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ชัดเจน ขาดการวางแผนการอบรมที่เป็นระบบ มีความขาดแคลนด้านงบประมาณ วิทยากร ตำราและเอกสาร สถานที่ เทคโนโลยี และขาดการติดตามและประเมินผลตามลักษณะงาน เจ้าหน้าที่ตำรวจควรได้รับการฝึกอบรมความรู้เกี่ยวกับการจัดการจราจร การป้องกันอุบัติเหตุ การบังคับใช้กฎหมาย การรับเสด็จ เทคโนโลยีสมัยใหม่และเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ การให้บริการและความรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมท้องถิ่น</p> <p>เจ้าหน้าที่ตำรวจแสดงความต้องการความรู้ภาษาต่างประเทศ กฎหมายจราจร คอมพิวเตอร์เบื้องต้น ความรู้เกี่ยวกับยานยนต์ วิศวกรรมจราจรเบื้องต้น จิตวิทยา การประชาสัมพันธ์ เทคนิคการตั้งด่าน การจัดการความเครียด กริยามารยาท การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ การถ่ายรูปและการเก็บหลักฐาน การวางแผนการใช้จ่ายเงิน สารอันตรายและสารเคมีต่างๆ</p> <p>การวิจัยเสนอให้ทราบความตระหนักแก่ผู้บริหาร สร้างนักวิชาการด้านการจราจร ปรับปรุงระบบการเจริญเติบโตแบบไม่สายงานเป็นแบบสายงานจราจร พัฒนาคู่มือการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตามตัวแบบที่ได้จากผลการศึกษา ให้จ้างบุคลากรเอกชนประจำหน่วยฝึกอบรม</p>
<p>พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว (2552). การพัฒนาทีมแกนนำ (Core team) นักวิชาการด้านอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ. โรงเรียนนายร้อยตำรวจสามพราน. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาศักยภาพทีมแกนนำและเครือข่ายนักวิชาการด้านอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้สามารถเป็นที่ปรึกษาด้านวิชาการและการจัดการระบบข้อมูล พร้อมทั้งมีกลไกการทำงานด้านวิชาการได้อย่างต่อเนื่อง 2) ทบทวนข้อมูลสถานการณ์การบังคับใช้กฎหมายและพัฒนาเครื่องมือสำหรับการบังคับใช้

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>กฎหมาย เครื่องมือในการรวบรวม วิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรสำหรับผู้ปฏิบัติ</p> <p>3) พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานในส่วนกลาง ให้สามารถวิเคราะห์และสะท้อนกลับข้อมูลไปสู่ผู้ปฏิบัติและระดับนโยบาย เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานด้านการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
<p>มูลนิธิไทยโรดส์ (กพ. 2553) รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 โครงการพัฒนาหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>ประสบการณ์การจัดตั้งเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วยสถาบันการศึกษา 5 แห่ง(มหาวิทยาลัยนเรศวร มหาวิทยาลัยสุรนารี มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ มหาวิทยาลัยบูรพา ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย AIT) โดยมีมูลนิธิไทยโรดส์เป็นแม่ข่าย</p>
<p>Cohen, L; Aboelata, M; Gantz, T; and Van Wert, J. (2003). Collaboration Math: Enhancing the Effectiveness of Multidisciplinary Collaboration. Applying Collaboration Math to the U.C. Berkeley Traffic Safety Center- A Case Study. Safe Transportation Research & Education Center, Institute of Transportation Studies, UC Berkeley, USA.[online] Source: http://escholarship.org/uc/item/3ff0c55z</p>	<p>การศึกษาผลการใช้ Collaboration Math ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อช่วยให้บุคคล หรือกลุ่มคนที่เป็นตัวแทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนนให้ทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ</p>
<p>Asian Development Bank. (2003). Traffic police and law enforcement in Road Safety Guidelines. [online] Source: http://www.adb.org/Documents/Books/Road-Safety-Guidelines/chap4-11.pdf</p>	<p>ตำรวจจราจรต้องมุ่งเน้นในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยตำรวจจราจรจะต้องได้รับการอบรมเป็นอย่างดี มีการจัดการที่มีประสิทธิภาพ มียานพาหนะและอุปกรณ์ที่ทันสมัยครบครันและเพียงพอ ตำรวจจราจรต้องให้ความสำคัญกับการกระทำที่ผิดกฎจราจรและการป้องกันไม่ให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ</p> <p>การกระทำที่สำคัญและจำเป็นต้องทำในลำดับแรก มีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตำรวจจราจรควรต้องทำงานบนฐานของข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้รับการวิเคราะห์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และควรต้องมีเป้าหมายไปที่ถนนและสถานที่ที่มักเกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้ง รวมไปถึงการทำผิดกฎจราจร และการป้องกันไม่ให้เกิดพฤติกรรมที่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ • การอบรมตำรวจจราจรควรต้องกระทำอย่างกว้างขวางและต้องได้รับการปรับปรุงให้สามารถผลิตตำรวจจราจรที่มีความเชี่ยวชาญ

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>ในการใช้อุปกรณ์ที่ทันสมัยในการบังคับใช้กฎหมาย กลยุทธ์ และยุทธศาสตร์ต่าง ๆ มีความสามารถในการทำตามเป้าหมายและตามนโยบายการบังคับใช้กฎหมายที่ได้ประกาศใช้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตัวชี้วัดของการกระทำที่มีประสิทธิภาพควรจะต้องนำมาใช้ในการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรซึ่งประกอบด้วยผลการดำเนินการตามกฎหมายและความสม่ำเสมอในการใช้อุปกรณ์ที่ทันสมัยเพื่อบังคับใช้กฎหมาย
นโยบาย/แผน	
<p>ไพบุลย์ สุริยวงษ์ไพศาล. (2546). ตำราระบาดวิทยา อุบัติเหตุจราจร. หน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย, คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี. โฮลิสติกพับลิชซิง จำกัด. กรุงเทพมหานคร.</p>	<p>ความเข้าใจปฏิสัมพันธ์ระหว่างคน ถนน ยานยนต์จะช่วยลดการตัดสินใจแบบสุดโต่ง คือ มุ่งกระทำเพียงกลุ่มปัจจัยเดียวโดดๆ การศึกษาวิจัยที่ผ่านมาชี้ชัดว่านโยบายและแผนในอดีตขาดความสมดุล มุ่งเน้นเฉพาะการสร้างจิตสำนึกหรือสร้างวินัยจราจรล้วนๆ ซึ่งเห็นได้ชัดว่าได้ผลจำกัด</p> <p>นโยบาย และแผนป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2546 เป็นความพยายามที่จะคำนึงถึงการจัดการกับปัจจัย 3 ด้าน คือ ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (มุ่งที่คน) ยุทธศาสตร์ด้านการใช้มาตรการทางวิศวกรรม (มุ่งที่รถและถนน) ยุทธศาสตร์ด้านการสื่อสารประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของสังคม (มุ่งที่คน) ยุทธศาสตร์ด้านการบริการฉุกเฉิน (มุ่งที่คน) ยุทธศาสตร์ด้านการวิจัยประเมินผลและสารสนเทศ (มุ่งที่ระบบ) ฉะนั้นจะต้องพยายามดำเนินการตามยุทธศาสตร์ทุกด้านอย่างมีสมดุลและสอดคล้องกัน</p>
<p>กระทรวงคมนาคม (2547). แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547-2551).</p>	
<p>ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2548). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551</p>	<p>จัดทำขึ้นเพื่อเป็นกรอบและทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ โดยมีเป้าหมายจะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจาก 22.21 คนต่อประชากรแสนคนเหลือ 20.00 คนต่อประชากรแสนคนภายในปี 2551 โดยใช้ยุทธศาสตร์ 5E</p>
<p>ศิริวรรณ พิทยรังสฤษฎ์. (2549). การวิเคราะห์ทางเลือกเชิงนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร. เวทีนโยบายสาธารณะเรื่องทางเลือกในการกำหนดวาระแห่งชาติว่าด้วยการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจร.</p>	<p><u>เอกสารฉบับนี้จึงจัดทำเพื่อ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ทบทวน องค์ความรู้ และการเคลื่อนไหว ด้านอุบัติเหตุจราจร ในประเทศไทย ในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมา(2003-2005) 2. วิเคราะห์บริบทในปัจจุบัน และสังเคราะห์ทางเลือกเชิงนโยบาย บนความเป็นไปได้ทั้งทางการคลัง ความเป็นไปได้ในการยอมรับของสังคม และความ

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>เป็นไปได้ในการปฏิบัติให้ลุล่วงด้วยดี และยั่งยืน</p> <p>3. เพื่อเป็นข้อมูล นำเข้าสู่กระบวนการปรึกษาหารือภาคส่วนต่างๆ แล้วสรุปเป็นวาระนโยบาย <u>จากการศึกษา</u> ได้มีการศึกษา ทบทวนสถานการณ์องค์ความรู้ มาตรการ ตลอดจนงบประมาณที่ถูกจัดสรรเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนงานด้านลดอุบัติเหตุจราจรในช่วงที่ผ่านมา รวมทั้งได้ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่เป็นประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนงานทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และบทบาทของหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางด้านความปลอดภัยทางถนน</p>
<p>ยุทธนา อรุณ ปิติกุล . (2550) . รถจักรยานยนต์กับนโยบาย สาธารณะเพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ ปลอดภัย . สนับสนุนโดยมูลนิธิ สาธารณสุขแห่งชาติ</p>	
<p>ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาลและคณะ. (2551). โครงการประเมินการดำเนินการตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ. สนับสนุนโดยสำนักงานวิจัย เพื่อการพัฒนาหลักประกันสุขภาพไทย (สวปก.)</p>	<p>ประเมินสมรรถนะของ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยใช้วิธีการหลายอย่างร่วมกัน ได้แก่ การทบทวนวรรณกรรม การสำรวจ การสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ การวิเคราะห์ข้อมูลผู้ป่วยที่ได้จาก สปสช. และข้อมูลการดูแลผู้บาดเจ็บ รวมถึงการสอบถามเจ้าหน้าที่โรงพยาบาล ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่ายังมีช่องว่างในการพัฒนากฎหมาย และได้เสนอทางเลือกไว้ 2 ทาง</p> <p>ทางที่หนึ่งคือ การปฏิรูปกฎหมายชนิดถอนรากถอนโคน โดยการยกร่างกฎหมายใหม่แทนฉบับเดิม</p> <p>ทางเลือกที่สองคือ การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการตาม พรบ.ฉบับปัจจุบันโดย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ตัดทอนการบริหารจัดการโดยการเปลี่ยนการเก็บเบี้ยประกันมาเป็นการเก็บภาษีน้ำมันทำนองเดียวกับของประเทศแอฟริกาใต้ และ 2) ก่อตั้งหน่วยงานที่เรียกว่า หน่วยจัดการค่าชดเชย เหมือนที่ประเทศอังกฤษ เพื่อสะสมหนี้ค่าชดเชยให้แก่สถานพยาบาล โดยผู้ประสบภัยและสถานพยาบาลไม่ต้องมีภาระด้านเอกสารยุ่งยากดังเช่นในปัจจุบัน
<p>ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรม ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2552). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555.</p>	<p>จัดทำขึ้นเพื่อเป็นกรอบและทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ โดยมีเป้าหมายจะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเหลือ 14.15 ต่อประชากรแสนคนภายในปี 2555</p>

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
งบประมาณ/การเงิน	
สมประสงค์ สัตยมัลลี.(2545). Highway Safety in Thailand. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. www.sut.ac.th คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.	ประมาณการต้นทุนสำหรับอุปกรณ์ที่จำเป็นในการสร้างความปลอดภัยในทางหลวง เช่น ป้ายเตือน เครื่องป้องกัน รวมทั้งการประมาณการต้นทุนที่เกิดจากการสูญเสียที่มีสาเหตุมาจากสิ่งกีดขวางข้างถนน เช่น ต้นไม้ใหญ่
ณัฐสม สงวนวงษ์และคณะ.(2546). ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน.กรมทางหลวง	
วรวุฒิ สุวรรณระดา และคณะ. (2548). ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย: วิเคราะห์ระดับความคุ้มค่าของงบประมาณถนนปลอดภัยและพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่. ศูนย์ศึกษานโยบายเพื่อการพัฒนา คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพมหานคร.	ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในปี 2545 มีมูลค่าประมาณ 134,197 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.46 ของ GDP เมื่อคิดความสูญเสียจากการขาดงานของผู้พิการจะมีมูลค่าสูงที่สุดถึง 67,566 ล้านบาท ความสูญเสียการขาดงานของผู้ดูแลคิดเป็น 21,898 ล้านบาท และ Human Cost (ความสูญเสียอันเกิดจากความเจ็บปวดและทุกข์ทรมานของผู้ประสบภัยและคนรอบข้าง) มีมูลค่าความสูญเสีย 44,732 ล้านบาท
พิศมัย เสรีขจรกิจเจริญ . (2549) . การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ในการจัดการอุบัติเหตุการจราจรบนท้องถนนจากโครงการพัฒนารูปแบบการจัดการอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนแบบผสมผสาน . คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา	
พิชัย ธานีรณานนท์ และคณะ. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. (2550). โครงการศึกษามูลค่าอุบัติเหตุบนท้องถนนแห่งประเทศไทย. สนับสนุนโดย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม.	<u>วัตถุประสงค์</u> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อจัดทำรายละเอียดวิธีการคำนวณค่าใช้จ่ายอุบัติเหตุจราจรที่มีเหตุผลและครอบคลุมที่สามารถปรับค่าให้ทันสมัยได้เป็นประจำ 2) เพื่อให้สามารถประยุกต์ใช้การวิเคราะห์ผลประโยชน์และค่าใช้จ่ายของโครงการลดอุบัติเหตุจราจรได้ 3) เพื่อบ่งชี้ค่าใช้จ่ายอุบัติเหตุจราจรที่เป็นจริง และภาระต่อสังคม เพื่อใช้ในการยกระดับความตระหนักต่อปัญหาของผู้มีอำนาจตัดสินใจและสาธารณะ <p><u>ผลการศึกษา</u> การศึกษาครั้งนี้ได้มีการทบทวนวิธีหามูลค่าอุบัติเหตุจราจรในต่างประเทศ และการหามูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุของประเทศไทย และเลือกใช้โปรแกรม Thailand Traffic Accident Cost, TACOST สำหรับนำมาเป็นเครื่องมือที่จะมาประยุกต์ใช้กับข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในช่วงปี 2547 และนำผลการวิเคราะห์ที่ได้มาเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ทั้ง</p>

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>ที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนา ซึ่งจากการเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาในยุโรป พบว่าประเทศไทยมีมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุต่ำกว่าขณะเดียวกัน หากนำมาเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน พบว่ามีมูลค่าความเสียหายใกล้เคียงกัน</p> <p>มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งหมด มีค่าต่ำสุด 184,568 ล้านบาท และสูงสุด 204,050 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.84-3.14 ของ GDP</p> <p>การศึกษาได้จำแนกองค์ประกอบของความสูญเสียที่มีมูลค่ารวมสูงสุด 4 อันดับ ได้แก่ ความสูญเสียเชิงคุณภาพชีวิต ทรัพย์สินเสียหาย การสูญเสียความสามารถในการผลิต และ ความล่าช้าในการเดินทาง พบว่ามูลค่าความสูญเสียเฉลี่ยต่อกรณีเสียชีวิตอยู่ระหว่าง 3,959,387 – 4,658,004 บาท กรณีพิการอยู่ระหว่าง 4,503,479 - 5,404,175 บาท กรณีบาดเจ็บสาหัสอยู่ระหว่าง 123,245 - 128,836 บาท กรณีบาดเจ็บเล็กน้อย 30,289 – 30,461 บาท และกรณีทรัพย์สินเสียหาย 40,220 บาทต่อครั้ง</p> <p>กรมทางหลวงได้นำวิธีการคำนวณข้างต้นไปคำนวณหามูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารขนาดใหญ่ที่ประสบอุบัติเหตุบนทางหลวง และได้ให้ข้อเสนอแนะสำหรับปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัย</p>
Bliss, A G; Guria, J C; Jones, W R; and Rockriffe, NA. (1999). A road safety resource allocation model. Transport Review Vol.19, no.4, 291-303. [online] Source: http://www.ltsa.govt.nz/publications/docs/sdwp1.pdf	รูปแบบการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนของแต่ละพื้นที่ แต่ละประเภทถนน และแต่ละประเภทการแทรกแซง
การวิจัย	
กรมควบคุมโรค (ไม่ปรากฏวันเดือนปี). แผนการศึกษาวิจัยเรื่องอุบัติเหตุ.	
อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2542). รายงานการทบทวนเอกสารและงานวิจัยเรื่อง การป้องกันและลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร: ประเด็นที่ปฏิบัติอย่างกว้างขวางในต่างประเทศแต่ยังไม่ได้ปฏิบัติในประเทศไทย. สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข. กรุงเทพมหานคร.	

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. (2542). มาตรการทางกฎหมายเพื่อถนนปลอดภัย, เอกสารทบทวนองค์ความรู้ สถาบันวิจัยสาธารณสุขไทย. มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ. กรุงเทพมหานคร.	
สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข (2543) รวมบทคัดย่อผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข. กรมการแพทย์.	รวมบทคัดย่องานวิจัย 304 เรื่อง อย่างน้อยครึ่งหนึ่งเป็นงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน หัวข้อการวิจัยส่วนใหญ่เป็นเรื่องระบาดวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุ การรักษาพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุ พฤติกรรมเสี่ยง การประเมินผลมาตรการสวมหมวกนิรภัย งานวิจัยส่วนใหญ่ศึกษาในระดับจังหวัด
สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข (2545) รวมบทคัดย่อผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข. กรมการแพทย์.	รวมบทคัดย่องานวิจัย 304 เรื่อง อย่างน้อยครึ่งหนึ่งเป็นงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน หัวข้อการวิจัยส่วนใหญ่เป็นเรื่องระบาดวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุ การรักษาพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุ พฤติกรรมเสี่ยง การประเมินผลมาตรการสวมหมวกนิรภัย งานวิจัยส่วนใหญ่ศึกษาในระดับจังหวัด
ทริศักดิ์ เตชะกระโทก. (2551). การศึกษาทบทวนความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์ปัจจุบันของงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย. พิษณุโลก: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ และ มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	สรุปสถานการณ์การวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยย้อนหลัง 5 ปี (2545-2550) โดยรวบรวมข้อมูลผลงานวิจัยของหน่วยงานรัฐ เอกชน และองค์กรอิสระรวม 68 โครงการ ประเด็นที่รวบรวมได้แก่ หัวข้อวิจัย ทีมงานวิจัย สาขางานวิจัย ผู้นำไปใช้ประโยชน์ แหล่งทุน หลักเกณฑ์ในการให้ทุนวิจัย และข้อเสนอแนะเชิงเปรียบเทียบทิศทางการพัฒนางานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยดูจากบทเรียนของต่างประเทศ ปัญหาที่พบคือ ขาดความสมดุลและความหลากหลายของงานวิจัย เพราะหัวข้องานวิจัยกระจุกตัวที่ประเด็นเรื่องคน (ร้อยละ 81) และการกระจายตัวของการทำงานวิจัยยังคงไม่ครอบคลุมทุกภูมิภาค ทำให้ข้อเสนอแนะที่ได้ไม่สามารถนำมาแก้ไขปัญห อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นจริงได้อย่างครบถ้วน
ปาริชาติ ศิวรักษ์ (2553). การศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่มีทิศทางและประเด็นการวิจัยที่ชัดเจนที่จะสามารถสนับสนุนการดำเนินงานไปสู่เป้าหมายของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 และ "ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน" โดยแผนที่ชี้ทิศนี้มีกรอบระยะเวลา 10 ปี (กำลังดำเนินการ)

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ ระบบสารสนเทศ/ดัชนีชี้วัด	
อัญชญา ณ ระนอง. (2548). การศึกษาข้อมูลและการใช้ฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย. เอกสารการสัมมนาวิชาการ ในวาระครบรอบ 50 ปี คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. กรุงเทพมหานคร.	
พิชัย ธานีรณานนท์. (2548). การศึกษาความต้องการและทบทวนดัชนีชี้วัดอุบัติเหตุจราจรระดับนานาชาติและพัฒนาดัชนีชี้วัดอุบัติเหตุจราจร. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.	
วิชุดา ขาวธนพานิช.(2549). การพัฒนา ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์สำหรับอุบัติเหตุการจราจรโดยบูรณาการข้อมูลตำรวจและสาธารณสุข : กรณีศึกษาจังหวัดขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาเอก AIT.อจ.ที่ปรึกษา ดร.ยอดพล ธนาบริบูรณ์.	
ทวีศักดิ์ แตะกระโทก (2550). การพัฒนาตัวชี้วัดด้านการป้องกันอุบัติเหตุ. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	การวิจัยนำเสนอตัวอย่างการกำหนดตัวชี้วัดในยุโรป สหรัฐอเมริกา และนิวซีแลนด์ และการกำหนดตัวชี้วัดของหน่วยงานต่างๆ ในประเทศไทย และนำเสนอกรอบแนวทางและตัวชี้วัดตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2552-2555.
แสงโถม เกิดคล้าย (2551). พัฒนาระบบการจัดการข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บเพื่อการใช้ประโยชน์ในการแก้ไขปัญหา. สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อศึกษาแนวโน้มสถานการณ์การบาดเจ็บในรอบ 10 ปี และเผยแพร่สู่สาธารณะ 2) เพื่อศึกษาและจัดทำแนวทางการวิเคราะห์และนำเสนอ ที่จะช่วยให้การตัดสินใจแก้ปัญหาการบาดเจ็บจากการจราจรมีความจำเพาะและเหมาะสมมากยิ่งขึ้น 3) เพื่อพัฒนาศักยภาพผู้ดูแลระบบข้อมูลให้สามารถวิเคราะห์และนำเสนอในรูปแบบที่เหมาะสมกับผู้ใช้ที่หลากหลายได้
ทวีศักดิ์ แตะกระโทก (2552). การพัฒนาตัวชี้วัดด้านการป้องกันอุบัติเหตุ. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<p>เพื่อทบทวนการกำหนดตัวชี้วัดด้านการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งนำไปสู่การวิเคราะห์และกำหนดตัวชี้วัดด้านการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และนโยบายของประเทศ รวมถึงมีความเหมาะสมกับบริบทและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุ</p> <p><u>ผลการศึกษา</u> ได้มีนำเสนอผลการศึกษากำหนดตัวชี้วัดในต่างประเทศ การกำหนดตัวชี้วัดในประเทศ</p>

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	ไทย ได้มีการทบทวนและวิเคราะห์แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2552-2555 และได้มีการพัฒนาตัวชี้วัดตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและการพัฒนาตัวชี้วัดในระดับพื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ การพัฒนาตัวชี้วัดตามแผนแม่บทฯ มีตัวชี้วัดที่สำคัญคือตัวชี้วัดในระดับ เป้าหมายเชิงนโยบาย เป้าหมายยุทธศาสตร์ และเป้าหมายการให้บริการในระดับแผนงาน/แผนปฏิบัติการ โดยตัวชี้วัดระดับผลผลิตและโครงการนั้นจะได้มาติดต่อเมื่อแผนปฏิบัติการได้กำหนดให้มีการจัดทำหลังจากแผนแม่บทได้รับการอนุมัติโดยคณะรัฐมนตรีแล้ว ตัวชี้วัด การพัฒนาตัวชี้วัดระดับพื้นที่ มีกรอบแนวคิดในการพัฒนาถูกออกแบบมาให้สอดคล้องกับการทำงานแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ มีการกำหนดนิยาม เป้าหมายที่ชัดเจน และมีการบูรณาการมาตรการ 5E ที่ไม่ถูกคิดแยกส่วน
สุริยัน วิณิชมนตรี (2552). ศึกษาและพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการสนับสนุนการจัดการข้อมูลในการตัดสินใจและกำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร. กองบังคับการตำรวจทางหลวง. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<ol style="list-style-type: none"> 1) การศึกษาแนวทางการประยุกต์เทคโนโลยีสำหรับการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ 2) การศึกษาและพัฒนาโปรแกรมเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลพร้อมประเมินผลการและจัดทำคู่มือการใช้งาน
นนุช ดันดิธรรม (2553). ส่งเสริมการนำข้อมูลผู้ป่วยใน (12 แฟ้ม) ข้อมูลระบบประกันและข้อมูลมรณะบัตรไปใช้ประโยชน์. สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อศึกษา วิเคราะห์ สถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจากฐานข้อมูลผู้ป่วยในข้อมูลระบบประกันและข้อมูลมรณะบัตร 2) เพื่อหาข้อเสนอเชิงนโยบายเกี่ยวกับการวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนสำหรับผู้บริหารและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ประโยชน์และการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารสู่สาธารณะ
มูลนิธิไทยโรดส์ (กุมภาพันธ์ 2553) รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 โครงการพัฒนาหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน	การสำรวจแหล่งข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พบแหล่งสำคัญคือ 1) สดข. 2) สำนักระบาดวิทยา สธ. 3) กรมทางหลวง 4) กรมทางหลวงชนบท นอกจากนั้นได้สำรวจแหล่งข้อมูลตัวแทนระดับการเผชิญความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย เช่น จำนวนผู้มีใบขับขี่ ความยาวของถนน การสำรวจการขาดหายไปของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเปรียบเทียบข้อมูลของตำรวจกับโรงพยาบาล พบว่านิยามของอุบัติเหตุและการบาดเจ็บของแต่ละประเทศแตกต่างกัน ในภาพรวม อุบัติเหตุรุนแรงจะมีอัตราการขาดหายไปของข้อมูลต่ำ ส่วนอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อยมีการรายงานเพียง 27% ไม่มีผู้บาดเจ็บ 25% เท่านั้น ประเภทที่มีการรายงานต่ำที่สุดคือจักรยาน และการศึกษากรณีประเทศไทย

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>(ยังไม่ได้ดำเนินการ)</p> <p>การสำรวจตัวชี้วัดการเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศต่างๆ และตัวชี้วัดที่สามารถพัฒนาจากข้อมูลทุติยภูมิสำหรับประเทศไทย</p> <p>การสำรวจการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย พบว่าประเด็นที่น่าสนใจ 5 ประเด็น คือ 1) อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ 2% 2) อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง 43% ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 43% จากอุบัติเหตุทั้งหมด 3) อุบัติเหตุจุดตัดรถไฟ ระหว่างปี 2548-50 รถไฟชนรถยนต์ 209 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 96 ราย บาดเจ็บ 339 ราย 4) อุบัติเหตุรถกระบะ 5) อุบัติเหตุเนื่องจากความเร็ว เป็นสาเหตุอันดับหนึ่ง มีสัดส่วน 18%</p>
<p>Elvik, R., Mysen, A. B. (1999). Incomplete accident reporting: meta-analysis of studies made in 13 countries. Transportation Research Record. 1665:133-140</p>	
<p>Aptel, I., Salmi, L. R., Masson, F., Bourde, A., Henrion, G., and Erny, P. (1999). Road accident statistics: discrepancies between police and hospital data in a French island. Accident Analysis and Prevention. Vol. 31, No. 1/2, pp. 101-108.</p>	
<p>Lopez, D. G., Rosman, D. L., Jelinek, G. A., Wilkes, G. J., Sprivulis, P. C. (1999) Complementing police road-crash records with trauma registry data – an initial evaluation. Accident Analysis and Prevention, Vol. 32, pp. 771-777.</p>	
<p>Jarvis, S. N., Lowe P. J., Levene S., Cormack, R. M. (2000) Children are not goldfish - mark/recapture techniques and their application to injury data. Injury Prevention, Vol. 6, pp. 46-50.</p>	

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
Morrison, A., and Stone, D. H. (2000) Capture-recapture: a useful methodological tool for counting traffic related injuries? <i>Injury Prevention</i> , Vol. 6, No. 4, pp. 299-304.	
Rosman, D. L. (2001) The Western Australian Road Injury Database (1987-1996): ten years of linked police, hospital and death records of road crashes and injuries. <i>Accident Analysis & Prevention</i> , Vol. 33, pp. 81-88.	
Alsop, J., and Langley, J. (2001). Under-reporting of motor vehicle traffic crash victims in New Zealand. <i>Accident Analysis and Prevention</i> . Vol. 33, No. 3, pp. 353-359.	
Asian Development Bank. (2003). Road accident data systems In: Road Safety Guidelines. [online] Source : http://www.adb.org/Documents/Books/Road-Safety-Guidelines/chap4-2.pdf	<p>ข้อมูลด้านอุบัติเหตุที่เป็นประโยชน์จะต้องครอบคลุมมากกว่าข้อมูลการเสียชีวิต คือต้องแสดงข้อมูลผู้ได้รับบาดเจ็บ สภาพการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุ กระบวนการหลักในการจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุประกอบด้วย 1) ระบบการรายงานและการบันทึกการเกิดอุบัติเหตุ 2) ระบบการจัดเก็บและการกู้คืนข้อมูล 3) ระบบการวิเคราะห์ประเมินผล และ 4) ระบบการเผยแพร่ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>ระบบการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุด้วยการใช้คอมพิวเตอร์เป็นฐานที่มีประสิทธิภาพ ใช้ข้อมูลมาตรฐานจากตำรวจซึ่งจะต้องเก็บข้อมูลด้วยรูปแบบเดียวกันทั้งประเทศเป็นหนึ่งในสิ่งที่ประเทศที่ต้องการจะแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องทำก่อนสิ่งอื่นใด</p> <p>การกระทำที่สำคัญและจำเป็นจะต้องทำในลำดับแรกมีดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ทบทวนรูปแบบการรายงานด้านอุบัติเหตุของตำรวจเพื่อดูว่าเป็นรูปแบบที่ง่ายต่อการกรอกข้อมูล สามารถใช้ได้ทั่วประเทศ และมีข้อมูลพอเพียง ตรงตามความต้องการของผู้ใช้ • นำเสนอระบบการเก็บข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ที่ไม่ซับซ้อนอันจะทำให้เกิดความเข้าใจสัดส่วนและลักษณะของปัญหา อีกทั้งยินยอมให้มีการรับมือด้วยวิธีการที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่มีความเสี่ยงสูง • ต้องทำให้ผลการวิเคราะห์ข้อมูล รวมทั้งข้อมูลทางสถิติสามารถแพร่กระจายไปยัง

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	ผู้ใช้ที่สามารถก่อให้เกิดผลด้านความปลอดภัยทางถนน และถูกนำไปใช้ในการออกแบบและการติดตามดูแลการรับมือกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น
Tercero, F., and Andersson, R. (2004) Measuring transport injuries in a developing country: an application of the capture-recapture method. Accident Analysis & Prevention , Vol. 36, No. 1, pp. 13-20.	
Amoros, E., Martin, J. L., and Laumon, B. (2006). Under-reporting of road crash casualties in France. Accident Analysis and Prevention. Vol. 38, pp. 627–635.	
Trinh, V. H., Singhasivanon, P., Kaewkungwal, J., Suriyawongpaisal, P., and Hoang, K. L. (2006) Estimation of non-fatal road traffic injuries in Thai Nguyen, Vietnam using capture-recapture method. The Southeast Asian journal of tropical medicine and public health , 37(2), pp. 405-411.	
Dandona, R., Kumar, G. A., Ameer, M. A., Reddy, G. B., and Dandona, L. (2009). Underreporting of road traffic injuries to the police: results from two data sources in urban India. Injury Prevention. Vol. 14, pp. 360-365.	
การติดตามประเมินผล	
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.). (2546). การวิจัยประเมินผลการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2546. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และเครือข่ายวิจัยสุขภาพ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).	

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
สถาบันพระปกเกล้า. (2547). การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).	
ถวิลวดี บุรีกุล. (2548). การวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร. สถาบันพระปกเกล้า. นนทบุรี.	
ณัฐริษา สนิทวงศ์ ณ อยุธยา. (2548). การประเมินผลการดำเนินการโครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ ปีใหม่ 2548. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).	
สถาบันพระปกเกล้า. (2548). โครงการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร: รายงานช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.	

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
<p>ปารีชาติ ศิวะรักษ์ และคณะ.(2550). การศึกษาทบทวนการดำเนินงานการลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย พ.ศ. 2540-2550 และบทบาท สสส. สนับสนุน โดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ</p>	<p>ศึกษาแนวโน้มสถานการณ์และระดับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปี 2540-2550 บริบทแวดล้อม การแทรกแซงเชิงนโยบาย มาตรการ กฎหมายที่มีผลสำคัญต่อการเพิ่มหรือลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเวลาดังกล่าว ตลอดจน เหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง และบทบาทของสสส. พบว่า ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) การยกระดับ ศปถ. และบูรณาการแผนงานและงบประมาณด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน (2) ศปถ. ประสานงานกับองค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อระดมความคิดและสนับสนุนให้มีการศึกษาทบทวนสถานการณ์และการดำเนินงานเพื่อสร้างแผนชี้ทิศ (Strategic Road Map) เพื่อใช้เป็นกรอบในการขับเคลื่อนของหน่วยงานต่างๆ และควรสนับสนุนให้จังหวัดจัดทำแผนชี้ทิศให้สอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่ โดยต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกกับการบูรณาการระบบสารสนเทศอุบัติเหตุทางถนนและการวางกรอบและขอบเขตระบบสารสนเทศให้สามารถสนับสนุนการวางแผนและประเมินผลในภาพรวมและในแต่ละยุทธศาสตร์ (3) การปรับสมดุลยุทธศาสตร์ 5E โดยใช้ยุทธศาสตร์ระบบสารสนเทศและการประเมินผลช่วยกำหนดจุดเน้นและบูรณาการยุทธศาสตร์ต่างๆ ทั้งในระดับชาติ จังหวัดและท้องถิ่น (4) การเชื่อมโยงและขับเคลื่อนการดำเนินงานระดับชาติ ระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่น <p>บทบาทในอนาคตของ สสส. ควรทำงานลดอุบัติเหตุทางถนนโดยจัดวางน้ำหนักของยุทธศาสตร์ได้ตรงตามลำดับต่อไปนี้ (1) ยุทธศาสตร์ปัญญา (ความรู้) (2) ยุทธศาสตร์นโยบาย (3) ยุทธศาสตร์สังคม</p>
<p>สถาบันพระปกเกล้า. (2551). การประเมินผลการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ. สนับสนุน โดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ</p>	
<p>สุรพล เหลี่ยมสูงเนิน และคณะ.(2552). การประเมินผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) จากการทำงานของคุณภาพการบริการรถโดยสารสาธารณะ และการลดอุบัติเหตุทางถนน สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ</p>	<p>ศึกษาผลลัพธ์และผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินงานของ สสส. ในการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และลดอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>ข้อเสนอแนะบทบาทและจุดเน้นของ สสส.:</p> <p><u>การขับเคลื่อนระดับชาติ</u></p> <ol style="list-style-type: none"> (1) เน้นงานด้าน Engineering ตั้งแต่ระดับพื้นที่จนถึงระดับนโยบาย เพื่อสร้าง Road Safety System ที่ครบวงจร

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>(2) บทบาทของ Enforcement : เพื่อสร้าง Road safety Culture</p> <p>(3) เร่งกระบวนการด้าน Education : เพื่อสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยและวินัยจราจรอย่างยั่งยืน</p> <p>(4) สร้างความเข้มแข็งระดับการจัดการ : โดยกำหนด KPI ร่วม สนับสนุนการทำงานในระดับพื้นที่ผ่าน สอจร. ให้มีขีดความสามารถรองรับนโยบายจากส่วนกลาง</p> <p>(5) ขับเคลื่อนงานด้านสื่อสารสาธารณะทุกระดับอย่างต่อเนื่อง: เพื่อสร้าง Social Climate ให้ประชาชนตระหนักในวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง</p> <p>(6) ด้านความรู้: เน้นการวิจัยและการจัดการความรู้ที่มุ่งไปสู่การประยุกต์ใช้งานในแต่ละระดับ มีการจัดเก็บข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่ครบถ้วน ใช้วิเคราะห์ปัญหาและนำไปสู่การแก้ไข การสื่อสารแก่สังคมและกลุ่มเป้าหมายต่างๆ</p> <p><u>การขับเคลื่อนระดับพื้นที่</u></p> <p>(1) สสส. ควรสนับสนุน สอจร.ภาค และขยายไปสู่ สอจร.จังหวัด และนำไปสู่การมีส่วนร่วมของ อปท.</p> <p>(2) เสริมสร้างเครือข่ายภาคประชาสังคมให้หลากหลายมากขึ้น เพิ่มเติมจากเครือข่าย สคอ. บุรณาการเชิงประเด็นเหล่า บุหรี่และอุบัติเหตุในพื้นที่ให้มากขึ้น</p>
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2543). การศึกษาวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก. กระทรวงคมนาคม.	การศึกษาอุบัติเหตุมอเตอร์ไซค์จำนวน 1,409 ตัวอย่าง พบว่าคนเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 49.29 ปัจจัยด้านพาหนะร้อยละ 2.59 ส่วนปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อมร้อยละ 2.5 นอกจากนี้ยังมีปัจจัยร่วมระหว่างคนและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 14.18 และปัจจัยร่วมระหว่างคนกับยานพาหนะร้อยละ 22.88 ของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด
ศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง. (2546). การศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี. สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม.	
โสภณ เมฆธน และคณะ (2543) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในจังหวัดนนทบุรี. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนนทบุรี	เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 255 รายที่ประสบอุบัติเหตุมารับการรักษาที่โรงพยาบาลพระนั่งเกล้าและโรงพยาบาลชุมชนทุกแห่งในจังหวัดนนทบุรี เพื่อค้นหาปัจจัยด้านลักษณะบุคคล ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม กับการเกิดอุบัติเหตุ และมีข้อเสนอแนะให้ฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัย เน้นการตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่มีอาชีพ

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	รับจ้างที่ต้องใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ และรณรงค์ ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความตระหนัก
การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	
<p>อาทิตย์ พุทธสิมมา (2551). การศึกษา สถานการณ์ วิเคราะห์สาเหตุและปัจจัย อุบัติเหตุจากข้อมูลศูนย์เรนทร. คณะ วิศวกรรม มหาวิทยาลัยนเรศวร. สนับสนุน โดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทาง ถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>7) ศึกษากระบวนการข้อมูลการบริการการแพทย์ ฉุกเฉิน Emergency Medical Services (EMS) ของศูนย์เรนทร กระทรวงสาธารณสุข</p> <p>8) วิเคราะห์สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทยจากฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุ การจราจรทางถนนของระบบฐานข้อมูลการ บริการการแพทย์ฉุกเฉิน Emergency Medical Services (EMS)</p> <p>9) นำระบบฐานข้อมูลดังกล่าวมาใช้เพื่อวิเคราะห์ ปัญหาด้านสถานการณ์อุบัติเหตุ การจราจรทาง ถนนในประเด็นดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ความเร็วกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนใน เขตเมือง ▪ ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทการเกิด อุบัติเหตุทางถนนโดยแยกตามชนิดของ ยานพาหนะที่ชนกับระดับความรุนแรงที่ เกิดขึ้นภายในเขตเมือง ▪ จุดเสี่ยงอันตรายและจุดอันตรายในเขต พื้นที่ศึกษาบนโครงข่ายถนนปัจจุบันโดยใช้ ฐานข้อมูลจาก EMS ▪ การเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับจุดตัดทาง รถไฟ (เฉพาะที่มีในฐาน EMS) โดยการ วิเคราะห์ข้อมูลจากฐาน EMS
<p>ปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล (2551). สำรวจ พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ในเขต เมืองของกรุงเทพมหานครและ จังหวัดภูมิภาค. สถาบันเทคโนโลยี แห่งเอเชีย. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการ เพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิ สาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>1) เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบันของพฤติกรรม เสี่ยงของผู้ขับขี่ในเขตเมืองครอบคลุมพื้นที่ใน จังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ</p> <p>2) เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลฐานส่วนหนึ่งที่สามารถ นำไปใช้ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบเพื่อการ ติดตามและประเมินผลความสำเร็จของโครงการ การจัดชุดปฏิบัติการเฉพาะเพื่อบังคับใช้กฎหมาย ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ</p> <p>3) เพื่อศึกษาแนวทางการออกแบบจุดเฝ้าระวัง (Sentinel site) ในระดับจังหวัด และเป็น โครงการนำร่องในการจัดทำฐานข้อมูลที่ เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ซึ่งจะ เป็นประโยชน์ทั้งในการเฝ้าระวังติดตามและการวาง กรอบกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุทางถนนในอนาคต</p>
<p>ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และคณะ (2552). การศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิด อุบัติเหตุจราจรกรณีชนท้าย. มูลนิธิ สาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>การศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของบริษัทกลาง คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด โดยเลือกเฉพาะ กรณีอุบัติเหตุชนท้าย 15,432 กรณีจากกรณีศึกษา อุบัติเหตุ 33,664 กรณี นอกจากนั้นได้ทำการเก็บ แบบสอบถามผู้ใช้รถใช้ถนนบนทางหลวงแผ่นดินใน</p>

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	จังหวัดอยุธยาซึ่งมีสถิติในการเกิดอุบัติเหตุจากกรณีชนท้ายสูงที่สุด เมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆในภูมิภาคเดียวกัน โดยเก็บข้อมูลแบบสอบถามจำนวน 250 ตัวอย่าง รวมทั้งการสำรวจอุบัติเหตุชนท้าย การศึกษากรณีอุบัติเหตุชนท้ายร้ายแรง
การสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (2549). ศึกษาและพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนสงและจราจร จังหวัดนครราชสีมา. สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (2549). ศึกษาและพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนสงและจราจร: พื้นที่ศึกษา กรุงเทพฯ และปริมณฑล. สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	งบประมาณ 2.83 ล้านบาท
พิชัย ธานีรณานนท์.(2549). ศึกษาและพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนสงและจราจร : พื้นที่ศึกษา จังหวัด สงขลา. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). www.eduservice.psu.ac.th กองบริการวิชาการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนางองค์ความรู้/กระบวนการ เพื่อพัฒนา ต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนสงและจราจรเชิงลึก (In-depth Accident Investigation Unit Model) เพื่อทำหน้าที่จัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุในเชิงลึก - พัฒนาแบบฟอร์มเพื่อใช้ในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ (Crash Investigation Report Form) สร้างระบบฐานข้อมูลที่เป็นมาตรฐาน มีรายละเอียดข้อมูลครบถ้วน โดยพิจารณาถึงปัจจัยทุกด้านในการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อสะดวกในการนำไปใช้วิเคราะห์หรือการเรียกดูข้อมูล รวมทั้งสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ร่วมกับหน่วยงานอื่นได้ - ศึกษาหาต้นแบบของการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุในเชิงลึก (In-depth Accident Analysis Model) เพื่อกำหนดแนวทางในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ - สร้างความร่วมมือทางด้านวิชาการและการทำงานวิจัยกับสถาบันวิจัยที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนสงและจราจรในเชิงลึกในต่างประเทศ
ลำดวน ศรีศักดิ์.(2549). ศึกษาและพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนสงและจราจร.(จังหวัดเชียงใหม่). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). www.cmu.ac.th	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนางองค์ความรู้/กระบวนการเพื่อพัฒนา ต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนสงและจราจรเชิงลึก (In depth Accident Investigation Unit Model) เพื่อทำหน้าที่จัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุในเชิงลึก - พัฒนาแบบฟอร์มเพื่อใช้ในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ (Crash Investigation

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	Report Form) สร้างระบบฐานข้อมูลที่เป็นมาตรฐาน มีรายละเอียดข้อมูลที่ครบถ้วน โดยพิจารณาถึงปัจจัยทุกด้านในการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อสะดวกในการนำไปใช้วิเคราะห์หรือการเรียกดูข้อมูล รวมทั้งสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ร่วมกับหน่วยงานอื่นได้ - ศึกษาหาตัวแบบของการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุในเชิงลึก (In-depth Accident Analysis Model) เพื่อกำหนดแนวทาง มาตรการในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ - สร้างความร่วมมือทางด้านวิชาการและการทำงานวิจัยกับสถาบันวิจัยที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรในเชิงลึกในต่างประเทศ
พนักงน คณบดี (2549) ศึกษาและพัฒนาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจร R.A.I.U. มหาวิทยาลัยขอนแก่น สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). www.en.kku.ac.th คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น	- พัฒนางองค์ความรู้/กระบวนการเพื่อพัฒนาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรในเชิงลึก (In-depth Accident Investigation Unit Model) เพื่อทำหน้าที่จัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุในเชิงลึก - พัฒนาแบบฟอร์มเพื่อใช้ในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ (Crash Investigation Report Form) สร้างระบบฐานข้อมูลที่เป็นมาตรฐาน มีรายละเอียดข้อมูลที่ครบถ้วน โดยพิจารณาถึงปัจจัยทุกด้านในการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อสะดวกในการนำไปใช้วิเคราะห์หรือการเรียกดูข้อมูล รวมทั้งสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ร่วมกับหน่วยงานอื่นได้ - ศึกษาหาตัวแบบของการวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุในเชิงลึก (In-depth Accident Analysis Model) เพื่อกำหนดแนวทาง มาตรการในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ - สร้างความร่วมมือทางด้านวิชาการและการทำงานวิจัยกับสถาบันวิจัยที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรในเชิงลึกในต่างประเทศ
ศาสตราจารย์ พลบุรณ์ (2551). ปฏิบัติการวิชาการการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารพลิกคว่ำ. สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธาณสุขแห่งชาติ	ทำการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเพื่อศึกษาถึงองค์ประกอบของการเกิดเหตุและองค์ประกอบของการบาดเจ็บ กรณีเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารพลิกคว่ำบนทางหลวงหมายเลข 323 บริเวณกิโลเมตรที่ 66+400 ทิศทางจากอำเภอทองผาภูมิมุ่งหน้าสู่อำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (2551) ศึกษาประยุกต์ใช้ตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ (พื้นที่	

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
<p>ศึกษา: ภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง) สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.</p>	
<p>มหาวิทยาลัยขอนแก่น(2551) โครงการประยุกต์ใช้ตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งจราจรเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</p>	
<p>มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (2552) โครงการประยุกต์ใช้ตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งจราจรในพื้นที่ศึกษาภาคกลาง ภาคตะวันตก รวมกรุงเทพมหานคร สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</p>	งบประมาณ 12.4 ล้านบาท
<p>มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (2552) โครงการประยุกต์ใช้ตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งจราจรเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ศึกษาภาคเหนือ สนับสนุนโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร</p>	
<p>เสียง คูบัวรัตน์ และคณะ (กำลังดำเนินการ ระยะเวลา 15 เดือน). การวิจัยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร: พื้นที่ศึกษาภาคใต้. ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (สนับสนุนโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน)</p>	<p>ศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในรถบรรทุกขนาดใหญ่ (Heavy Vehicle Investigation Unit) โดยมีกรณีศึกษาไม่น้อยกว่า 15 กรณีและพัฒนาระบบสนับสนุนการทำงานด้านวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ</p>
<p>พนกฤษณ คลังบุญครอง และคณะ.(กำลังดำเนินการ ระยะเวลา 15 เดือน) การวิจัยการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร: พื้นที่ศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน. ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. (สนับสนุนโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน)</p>	<p>- การสืบสวนเชิงลึกอุบัติเหตุที่รุนแรงหรือเป็นที่สนใจของสาธารณชน เช่น อุบัติเหตุรถขนาดใหญ่ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ รถรับส่งนักเรียน รถกระบะที่ใช้โดยสาร และรถขนส่งวัตถุอันตราย เป็นต้น โดยมีกรณีศึกษาไม่น้อยกว่า 15 กรณี และพัฒนาระบบสนับสนุนการทำงานด้านวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ</p>

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
<p>วัฒนวงศ์ รัตนวราห และคณะ (กำลังดำเนินการ ระยะเวลา 15 เดือน). การวิจัยการสืบสวนเชิงลึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการชนสองและจรวดร: พื้นที่ศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและภาคตะวันออก. ศูนย์ศึกษาและถ่ายโอนเทคโนโลยีการขนส่ง สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิชาการวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (สนับสนุนโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน)</p>	<p>- วิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในรถบรรทุกขนาดใหญ่ (Heavy Vehicle Investigation Unit) โดยมีกรณีศึกษาไม่น้อยกว่า 15 กรณี และพัฒนาระบบสนับสนุนการทำงานด้านวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ</p>
<p>ทวีศักดิ์ ตะกระโทก และคณะ. (โดยทวีศักดิ์ ตะกระโทก และคณะ). (กำลังดำเนินการ ระยะเวลา 15 เดือน) การพัฒนางานวิจัยเพื่อสนับสนุนความเข้าใจด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของทีมกรมการขนส่งทางบก. มหาวิทยาลัยนเรศวร (สนับสนุนโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน)</p>	<p>- ศึกษาวิจัยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการชนสองและจรวดรไม่น้อยกว่า 15 กรณีศึกษา วิเคราะห์และสังเคราะห์ผลเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา</p>
พื้นที่	
สาเหตุอุบัติเหตุและการบริหารจัดการระดับพื้นที่	
<p>ธงชัย รักษาศิริกุล และคณะ (2543) การศึกษาวิเคราะห์ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจรวดรทางบกของผู้บาดเจ็บที่มารักษาที่โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร ปราจีนบุรี. โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัย ภูเบศร์ ปราจีนบุรี</p>	<p>ศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจรวดร โดยเก็บข้อมูลจากผู้บาดเจ็บที่มารักษาที่โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร 8,100 คน เสียชีวิต 416 คนตั้งแต่ 1 มกราคม 2541 ถึง 30 เมษายน 2543</p>
<p>ยิ่งศักดิ์ จิตตะโคตร . (2545) . การศึกษาเพื่อหามาตรการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยชุมชนอำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ . สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ กองสาธารณสุขภูมิภาค สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข</p>	
<p>วิวัฒน์ สุทธิวิภากร . (2545) . การเคลื่อนไหวแก้ปัญห่าภัยจรวดรโดยใช้ชุมชนเป็นฐานในอำเภอหาดใหญ่ . คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ . สนับสนุนโดยมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
<p>ลำดวน ศรีศักดิ์ดา.(2547). อุบัติเหตุการจราจรในบริเวณเมืองเชียงใหม่. www.cmu.ac.th คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่</p>	<p>มาตรการลดอุบัติเหตุทางถนน จากการวิเคราะห์สาเหตุ และข้อมูลปัจจัยเกิดอุบัติเหตุสูง เสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดเชียงใหม่</p>
<p>พนา มวงมะลิ . (2547) . การรับรู้บทบาทการป้องกันอุบัติเหตุจราจรขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน . กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข</p>	
<p>สมพงษ์ โมราภทธี . (2547). วิจัยการพัฒนารูปแบบการสร้างพลังชุมชนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุการจราจร . สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำปาง . สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ</p>	
<p>วราภา เตชะสุริยะวงศ์ (2550). โครงการปฏิบัติงานวิชาการถอดบทเรียนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p><u><i>วัตถุประสงค์</i></u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อถอดบทเรียนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนจนประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง 1) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยและเงื่อนไขที่นำไปสู่ความสำเร็จ 2) เพื่อจัดทำเป็นเอกสารเผยแพร่ในการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 8 "ท้องถิ่น-ชุมชน-ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ" ระหว่างวันที่ 10-12 ตุลาคม 2550 <p><u><i>ผลการศึกษา</i></u> ได้มีการจัดทำเอกสารเผยแพร่ที่มีเนื้อหาประกอบด้วย การนำเสนอกรอบแนวคิดยุทธศาสตร์ 5E การถอดบทเรียนการบริหารฉุกเฉิน EMS ครบวงจร วิศวกรรมจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาดูแลเสี่ยง อบต.กับการอบรมอาสาสมัครชาวบ้านการมีส่วนร่วมของประชาชน มีการนำเสนอความคิดเห็นและแรงผลักดันจากหน่วยงานรัฐและปกครอง รวมถึงการสรุปบทเรียนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน</p>
<p>จิตต์ปภัทสรณ์ บัตรประโคน (2551). ปฏิบัติงานวิชาการการถอดบทเรียนชุมชนท้องถิ่นตัวอย่างในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p><u><i>วัตถุประสงค์</i></u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อถอดบทเรียนของอปท.และชุมชนในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนจนประสบความสำเร็จในระดับหนึ่งเพื่อเผยแพร่ต่อสาธารณชน 2) เพื่อนำบทเรียนและประสบการณ์ของอปท.และชุมชนมาใช้ในการสนับสนุนข้อเสนอแนะเพื่อดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและขับเคลื่อนบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการดำเนินการเรื่องดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรม

**8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ
ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ**

	<p><u>ผลการศึกษา</u> ได้ดำเนินการสรุปบทเรียนเพื่อถ่ายทอดประสบการณ์จากชุมชน 3 แห่ง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ประเภทชุมชน คือโครงการ “ชุมชน ร่วมใจ สร้างถนนปลอดภัย” ปี 2549 ของชุมชนลาดใต้ อ.หนองบัวแดง จ.ชัยภูมิ โดยชุมชนดำเนินการจัดการความปลอดภัยโดยอาศัยความร่วมมือร่วมใจของชุมชน มีความคิดสร้างสรรค์ในการสร้างความตระหนักเรื่องความปลอดภัย โดยไม่ต้องใช้กฎหมายบังคับ 2) ประเภทองค์การบริหารส่วนตำบล คือ โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาคับขี่เหตุต่อเนื่องของอบต.ท่าสาย จ.เชียงราย อบต.ได้สนับสนุนให้เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชนในการออกแบบและจัดทำถนนที่คำนึงถึงชีวิต และประโยชน์ของชุมชนสองข้างทาง นอกจากนี้ยังนำเอาเรื่อง “ความปลอดภัยบนท้องถนน” ไปบูรณาการกับมิติสุขภาพในลักษณะของ สุขภาวะ และจัดงบประมาณเพื่อดำเนินการเรื่องความปลอดภัยอย่างชัดเจน 3) ประเภทเทศบาล คือ โครงการเทศบาลสร้างความปลอดภัย เติบโต 80 พรรษาของเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ จ.กาฬสินธุ์ ซึ่งมีความโดดเด่นในเรื่องของการจัดฝึกอบรมสร้างความตระหนักและจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัย ความรู้ความเข้าใจเรื่องกฎหมายจราจรแก่กลุ่มคนหลากหลาย การสร้างการมีส่วนร่วมด้วยการจัดให้มีสายตรวจจักรยาน การประสานงานและการทำงานเป็นภาคีเครือข่ายระหว่างหน่วยงานที่อยู่ในพื้นที่ โดยการวางแผนและการจัดการความปลอดภัยตั้งอยู่บนฐานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และมีการตรวจสอบความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง
<p>พงษ์สวัสดิ์ รัตนแสง (2551). เสริมสร้างการมีส่วนร่วมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดมหาสารคาม ปี 2551. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมหาสารคาม. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p><u>วัตถุประสงค์</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อเสริมสร้างการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและทุกภาคีในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร 2) เพื่อสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์จุดเสี่ยง จุดอันตรายของถนนในพื้นที่รับผิดชอบเพื่อนำข้อมูลไปใช้ในการวางแผนปรับปรุงถนนและสิ่งแวดล้อมให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร 3) เพื่อใช้มาตรการทางกฎหมายบังคับใช้ผู้ที่ทำผิดกฎหมายจราจรโดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 4) เพื่อประเมินผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดมหาสารคาม และพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดมหาสารคาม

**8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ
ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ**

	<p><u>ผลการศึกษา</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ประชาชนในพื้นที่ได้ให้ความสำคัญและรับทราบถึงปัญหาและพื้นที่ของตนว่ามีจุดใดเป็นจุดเสี่ยง จุดอันตรายและเป็นจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง พร้อมทั้งร่วมกันเสนอหาวิธีการแก้ไขจุดดังกล่าว 2. จากผลการสำรวจจุดเสี่ยง/ จุดอันตราย ของ 4 พื้นที่ดังกล่าว พบว่ามีจุดเสี่ยง/จุดอันตราย ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 2.1 ตำบลแก้งแก จำนวนจุดเสี่ยง/จุดอันตราย 12 จุด 2.2 ตำบลแพ่ง จำนวนจุดเสี่ยง/จุดอันตราย 12 จุด 2.3 ตำบลท่าขอนยาง จำนวนจุดเสี่ยง/จุดอันตราย 3 จุด 2.4 ตำบลกุ่มทอง จำนวนจุดเสี่ยง/จุดอันตราย 18 จุด 3. เครือข่ายในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร มีทุกหมู่บ้าน/ชุมชน ในพื้นที่ตำบลนาร่อง และในสถาบันการศึกษาในพื้นที่อำเภอกันทรวิชัย และพื้นที่เขตเทศบาลเมืองมหาสารคามทุกแห่ง 4. พื้นที่ตำบลนาร่องทุกแห่ง ได้จัดทำแผนเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร และจะนำเข้าไปสู่การจัดทำเทศบัญญัติประจำปีต่อไป
<p>สำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2551). โครงการศึกษาการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย</p>	<p><u>วัตถุประสงค์</u> ศึกษาเรื่องกระบวนการรับนโยบาย การกำหนดนโยบาย การวางแผน และการปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ความร่วมมือและการมีส่วนร่วมในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนของประชาชน</p> <p><u>ผลการศึกษา</u> พบว่า การถ่ายทอดนโยบายของรัฐบาลสู่ อปท.นั้นจะเป็นลักษณะของหนังสือราชการ ขณะเดียวกันการออกมาตรการต่างๆ ของรัฐบาลได้รับความสนใจจากผู้บริหารระดับจังหวัดและ อปท.เป็นอย่างมาก แต่การนำไปปฏิบัติยังเกิดปัญหาเพราะความไม่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ และ อปท.ก็ยังไม่ให้ความสำคัญกับเรื่องโครงสร้างพื้นฐานมากกว่า ซึ่ง อปท.ส่วนใหญ่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยการเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนเท่านั้น ไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบหลัก และปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีส่วนสำคัญมาจากพฤติกรรมเสี่ยงของประชาชนด้วย ดังนั้นแนวทางที่จะดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนควรเริ่มจากการนำนโยบายและพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 ไปสู่การปฏิบัติของอปท. ส่งเสริมให้ อปท.มีการวางแผนและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ส่งเสริมให้ อปท.ทำงานในลักษณะเกิดความเชื่อมโยงกับองค์กรอื่นๆ</p>

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	และขณะเดียวกันก็สร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมถึงการสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาองค์ความรู้ในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของ อปท.
สิรินาฏ ศิริสุนทร และคณะ (2552). โครงการถอดบทเรียนชุมชน ถนนปลอดภัย 2. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<p><i>วัตถุประสงค์</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อถอดบทเรียนของอปท. และชุมชนในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนเผยแพร่ต่อสาธารณชน 2) เพื่อนำบทเรียนและประสบการณ์ของอปท. และชุมชนมาจัดทำข้อเสนอแนะ เพื่อดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ และขับเคลื่อนบทบาทของชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น นักวิชาการในการดำเนินการเรื่องดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรม 3) เพื่อเผยแพร่ชุดความรู้ต่อสาธารณะก่อให้เกิดองค์ความรู้ร่วมกัน 4) เพื่อจุดประกายให้กับชุมชนอื่นๆ เกิดแรงบันดาลใจสร้างความปลอดภัยในชุมชน <p><i>ผลการศึกษา</i> ได้สรุปบทเรียนของชุมชน 10 แห่ง เพื่อถ่ายทอดประสบการณ์ เป็นเรื่องเล่าต่างๆ ประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) วิทยุใจกลับใจ "สกลนคร" คำสารภาพเด็กแว้น อ. เจริญศิลป์ 2) เมื่อใจอาสา สร้างชุมชนปลอดภัย ชุมชนน้ำดวน พิษณุโลก 3) นวัตกรรมเหลือใช้สร้างชุมชนปลอดภัย ชุมชนห้วยน้ำใน จ. ขอนแก่น 4) จราจรอาสากลาง ไฟใต้ สะบาย้อย จ.สงขลา 5) จราจรสอนน้อง ท่าฉนวน จ.สุโขทัย ผีกวินัย ชุมชนปลอดภัย 6) 5ช. วิเคราะห์จุดเสี่ยง ลดอุบัติเหตุ เทศบาลอุดรธานี 7) ชุมชนปลอดภัย กลางเมืองใหญ่ ชุมชนสุเหร่าชอย 7 กรุงเทพฯ 8) ย้อนสำรวจเส้นทางเสี่ยง ชุมชนปลอดภัย บ้านกรูด จ.ประจวบ 9) ชุมชนสัญญาใจใช้ถนนปลอดภัย เทศบาล ต. บ้านปิ่น อ.ลอง จ.แพร่ 10) ชุมชนพึ่งตนเอง ปทุมวิลเลจ เมื่อความสะอาดคือหัวใจ
นันทชัย ปัญญาสุรฤทธิ์ (2552). ขยายเครือข่ายลดอุบัติเหตุจากรางจังหวัดอุดรธานี พ.ศ.2552. สำนักงานประกันสังคมจังหวัดอุดรธานี. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<p><i>วัตถุประสงค์</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมระหว่างภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุจากรางกับภาคีองค์การบริหารส่วนจังหวัดและภาคธุรกิจ โดยใช้การบูรณาการแบบเสริมพลัง 2) เพื่อศึกษาและถอดบทเรียนการจัดการเครือข่ายลดอุบัติเหตุ จังหวัดอุดรธานี และนำ

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>ความรู้ไปใช้แลกเปลี่ยนกับจังหวัดอื่น ๆ ต่อไป</p> <p><u>ผลการศึกษา</u> ได้จัดการอบรมพัฒนาการขับขี่ปลอดภัยและการช่วยปฐมพยาบาลในกลุ่มพนักงานขับรถตู้ชีพจาก 7 จังหวัดอีสานตอนบนและการจัดงานมหกรรมถนนสีขาว ของเครือข่ายลดอุบัติเหตุ จราจรจังหวัดอุดรธานี โดยบูรณาการในช่วงเวลาเดียวกันกับงานส่งเสริมการท่องเที่ยวของ อบจ. อุดรธานี และงานโตโยต้า มอเตอร์ สปอร์ต เฟสติวัล 2009 และคณะทำงานได้สรุปบทเรียนของความสำเร็จที่เกิดจากแนวความคิดกลไก 5 ข. (ชม-เชื่อม-ช้อน-เช็ค)</p>
<p>สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ และอรชร อัศววิลาภ. (2552). "โครงการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดภูเก็ตอย่างมีส่วนร่วมโดยใช้ข้อมูลเป็นฐาน." โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สภาวิศวกร, หน้า 59.</p>	<p><u>วัตถุประสงค์</u> วิเคราะห์จุดเสี่ยงที่สำคัญเพื่อหาสาเหตุของปัญหาว่าการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุในจุดเสี่ยงนั้นมีสาเหตุที่สามารถป้องกันได้หรือไม่อย่างไร และวิธีการป้องกันปัญหาไม่ให้เกิดซ้ำควรทำอย่างไร จากนั้นจึงแก้ไขปัญหอย่างมีส่วนร่วมจากหลายฝ่าย</p> <p><u>ผลการดำเนินงาน</u> หลังจากดำเนินงาน ในภาพรวมจังหวัดมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลดลงจาก 201 ในปี 50 เหลือ 136 ในปี 51 โดยพื้นที่ที่ได้รับการแก้ไขทางวิศวกรรมจราจรไม่พบผู้เสียชีวิตซ้ำ</p> <p><u>บทเรียนที่ได้จากการดำเนินงาน</u> กระบวนการแก้ไขปัญหาคควรใช้หลัก "เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา" โดยเข้าใจข้อมูลและบริบทที่เกี่ยวข้องอื่นๆ มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จะลดผลกระทบและนำสู่การแก้ปัญหาที่ยั่งยืน</p>
<p>บุญพล มีไชโย และคณะ. (2552). "โครงการจัดการถนนปลอดภัยในมหาวิทยาลัยนเรศวร." โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สภาวิศวกร, หน้า 60.</p>	<p><u>วัตถุประสงค์</u> การศึกษาสภาพการจราจรและปัญหาภายในชุมชนมหาวิทยาลัยนเรศวร ศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางการแก้ไขปัญหาลดมูลค่าความสูญเสีย แนวทางการลดสถิติอุบัติเหตุจราจรรวมถึงแนวทางการแก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย</p> <p><u>จากการดำเนินโครงการ</u> สามารถลดสถิติอุบัติเหตุลงได้ประมาณร้อยละ 10 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา และนำไปสู่แผนการดำเนินงานในอนาคตที่มีเป้าประสงค์คือมีความปลอดภัยในการสัญจร มีความเสมอภาคในการใช้พื้นที่ มีการใช้พื้นที่ถนนอย่างมีประสิทธิภาพและการมีสิ่งแวดล้อมที่ดี และมีการสรุปแนวทางการดำเนินงานเพื่อให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว</p>

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
<p>สรุจศักดิ์ ศรีตมโนชญ์ (2552). การพัฒนา รูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ จังหวัดภูเก็ต. โรงพยาบาล ภูเก็ต. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิ สาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจาก อุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัย ทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ 2) ประเมินรูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจาก อุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัย ทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่
<p>วิชุดา โค้วธนพานิช และคณะ (2552). การศึกษาและพัฒนาคู่มือการสำรวจ และการวิเคราะห์จุดเสี่ยงเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม จังหวัดมหาสารคาม. คณะ วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัย มหาสารคาม. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการ เพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิ สาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อทบทวนองค์ความรู้ รูปแบบและกระบวนการ ฝึกอบรมบุคลากรของท้องถิ่นในการสำรวจและ วิเคราะห์จุดเสี่ยงที่หน่วยงานต่างๆ ได้ดำเนินการ 2) พัฒนาคู่มือวิทยากร สื่อสำหรับใช้ในการฝึกอบรม และกระบวนการให้คำปรึกษาที่เอื้อให้ท้องถิ่น สามารถดำเนินการสำรวจและวิเคราะห์จุดเสี่ยงได้ อย่างมีประสิทธิภาพ 3) เพื่อพัฒนาชุมชนต้นแบบและแกนนำต้นแบบที่ สามารถนำกระบวนการสำรวจ วิเคราะห์จุดเสี่ยง และจัดการกับจุดเสี่ยงได้อย่างเป็นระบบ และ ต่อเนื่อง พร้อมทั้งสรุปบทเรียนและนำเสนอผล ในเวทีวิชาการ
<p>วุฒิ สิทธิสุราษฎร์ (2553). ศึกษาปัจจัยที่มี ผล ต่อ พฤติกรรม การ ขับ ขี่ จักรยานยนต์ของประชาชนในเขต พื้นที่จังหวัดตาก. รองผู้ว่าราชการ จังหวัดตาก. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการ เพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิ สาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) ศึกษาพฤติกรรม ปัจจัยและความเสี่ยงภัยจาก การขับขี่จักรยานยนต์ของประชาชนในจังหวัด ตาก 2) เพื่อสร้างภาคีเครือข่ายการทำงานเรื่องอุบัติเหตุ จราจร ทั้งในระดับพื้นที่และระดับจังหวัด รวมทั้ง เกิดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับข้อมูลการเกิด อุบัติเหตุจราจร การป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุ ทางถนนในชุมชน จังหวัดตาก
<p>สรียา ทวีกุล (2553). ศึกษาปัญหาและ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร และสร้างการมีส่วนร่วมของคนใน ชุมชนจังหวัดเชียงราย. โรงพยาบาล เชียงรายประชานุเคราะห์. สนับสนุนโดย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทาง ถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อศึกษาข้อมูลที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ จราจร รวมทั้งการนำผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อ ป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน จังหวัดเชียงราย 2) เพื่อสร้างภาคีเครือข่ายการทำงานเรื่องอุบัติเหตุ จราจร ทั้งในระดับพื้นที่และระดับจังหวัด รวมทั้ง เกิดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับข้อมูลการเกิด อุบัติเหตุจราจร การป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุ ทางถนนในชุมชน จังหวัดเชียงราย
ระบบสารสนเทศ/ดัชนีชี้วัดระดับพื้นที่	
<p>ยอดพล ธนาภิรมณ์. (2548). รายงาน การศึกษาคุณภาพของข้อมูล อุบัติเหตุทางถนนและสถานการณ์ อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย.</p>	<p>รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษา วิเคราะห์คุณภาพข้อมูลอุบัติเหตุจราจรและศึกษา สถานการณ์อุบัติเหตุจราจร และความสัมพันธ์กับ แนวโน้มการกระจายของปัจจัยเสี่ยงจากแหล่งข้อมูล ต่างๆ</p> <p><i>วัตถุประสงค์</i> เพื่อวิเคราะห์ความสมบูรณ์ คุณภาพของ ข้อมูล และเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ สถานการณ์</p>

**8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ
ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ**

อุบัติเหตุจราจร และความสัมพันธ์กับแนวโน้มและการกระจายของปัจจัยเสี่ยงจากแหล่งข้อมูลที่มี เพื่อการวางยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาและเสนอแนะต่อการพัฒนา ระบบข้อมูล

จากการศึกษาสามารถสรุปสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- ข้อมูลที่มีประโยชน์สูงสุดในการวิเคราะห์อุบัติเหตุในรายละเอียด คือ ข้อมูลดิบ ถึงแม้หน่วยงานหลักส่วนใหญ่จะมีการเก็บบันทึกข้อมูลดิบ ทั้งในรูปแบบของรายงานและสื่ออิเล็กทรอนิกส์ แต่ยังไม่มีความชัดเจนที่เผยแพร่ข้อมูลดิบ สิ่งที่เผยแพร่เป็นเพียงข้อมูลเชิงสถิติ และ/หรือ ข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้ว ทำให้ไม่สามารถนำไปพัฒนาใช้ในรายละเอียดอื่นๆ หรือการวิเคราะห์ในเชิงลึกได้ นอกจากนี้การเข้าถึงข้อมูลดิบของบางหน่วยงานยังพบอุปสรรคด้วยระเบียบและพิธีการของหน่วยงาน
- จากการที่ดัชนีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้แก่ จำนวนประชากรและจำนวนรถจดทะเบียนนั้น ไม่สอดคล้องกับจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้นการศึกษานี้จึงได้เสนอดัชนีเพิ่มเติม คือ การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) มาเป็นทางเลือกในการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน อย่างไรก็ตามจำนวนประชากรและรถจดทะเบียนเป็นข้อมูลที่สามารถหาได้ง่าย และมีความเป็นสากล นิยมใช้กันทั่วโลก ดังนั้นรายงานฉบับนี้ได้เสนอการประยุกต์ใช้ดัชนีรถจดทะเบียนต่อประชากรซึ่งเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศ
- จากการวิเคราะห์ความรุนแรงของอุบัติเหตุโดยใช้ดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) แสดงให้เห็นว่าในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา แม้ว่าจำนวนผู้บาดเจ็บต่ออุบัติเหตุจะมีแนวโน้มที่สูงขึ้นแต่ความเสี่ยงในการเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง ปัจจัยหนึ่งอาจเป็นผลมาจากการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน
- เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนผู้เสียชีวิตและการถือครองใบอนุญาตขับขี่ ผลการวิเคราะห์ยืนยันได้ว่าเพศชายมีอัตราความเสี่ยงในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิงถึงเกือบสองเท่า
- แม้ว่าบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑลจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงและมีแนวโน้มจะลดลงเมื่อพื้นที่อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ออกไป แต่ในทางตรงกันข้าม อัตราการเสียชีวิตในกรุงเทพฯ และปริมณฑลกลับมีอัตราน้อยที่สุดและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเมื่อพื้นที่อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ออกไป
- การศึกษานี้ได้เน้นความแตกต่างระหว่างอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลและช่วงเวลาปกติ โดยวิเคราะห์ปัจจัยหลัก 4 ประการคือ ที่อยู่ปัจจุบัน การ

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>ตีพิมพ์เอกสาร ประเภทการเดินทาง และการใช้เข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัย</p> <ul style="list-style-type: none"> นอกจากนี้ การศึกษานี้ได้ทำการวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างการเรียกตรวจยานพาหนะของเจ้าหน้าที่ตำรวจกับสถานการณ์อุบัติเหตุในช่วงเทศกาล ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การกำหนดद्यุทธศาสตร์และ/หรือมาตรการการตั้งด่านตรวจ หรือจำนวนการเรียกตรวจของเจ้าหน้าที่ควรพิจารณาถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุด้วย
คณะทำงาน สอจร. ภาคอีสาน. (2549). สรุปรายงาน เวที สอจร. ภาคอีสาน ครั้งที่ 2. "แลกเปลี่ยนเรียนรู้ จัดการฐานข้อมูลและการติดตามประเมินผล" 14-15 กันยายน 2549.	
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี (2550). วิจัยและพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์และประเมินผลอุบัติเหตุบนทางหลวงพิเศษ. สนับสนุนโดยกรมทางหลวง	
วิมล ไชยวัฒน์ (2550). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอยุธยา. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน,มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<p>งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาคุณภาพข้อมูลให้มีความถูกต้องครบถ้วนพร้อมทั้งบูรณาการด้านการจัดเก็บข้อมูลจราจรและอุบัติเหตุ</p> <p>จากสถิติข้อมูลพบว่าแนวทางการดำเนินงานของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาประสบความสำเร็จในระดับที่น่าพอใจ ปัญหาสำคัญคือมีประชากรแฝงมาก เนื่องจากมีนิคมโรงงานอุตสาหกรรมถึง 6 นิคม และเป็นทางผ่านสู่จังหวัดต่างๆ ทำให้ผู้เสียชีวิตเป็นคนนอกพื้นที่ร้อยละ 72.22 และผู้บาดเจ็บสาหัส คิดเป็นร้อยละ 70.49</p> <p>งานวิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ในช่วงเทศกาลฯ ควรเพิ่มจำนวนจุดตรวจร่วมบริการประชาชนบนถนนสายรองที่เชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น และเพิ่มจำนวนป้ายบังคับ , ป้ายเตือน และป้ายแนะนำต่างๆ สำหรับถนนสายหลัก ควรปิดจุดกลับรถที่เสี่ยง , จัดรถตำรวจ , รถอาสาสมัคร มูลนิธิ เปิดสัญญาณไฟวิบวาบ ที่จุดเสี่ยงตลอดแนวเส้นทาง 2. ถนนที่อยู่ในกรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ หากไม่มีงบประมาณในการซ่อมบำรุงควรมอบให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดูแลบำรุงรักษา 3. จัดการฝึกอบรม ประชาสัมพันธ์ การปลูกจิตสำนึกโดยผ่านสถานประกอบการและขอความร่วมมือสถานประกอบการทุกแห่งกวดขันพนักงานให้ปฏิบัติตามกฎจราจรและกฎแห่งความปลอดภัย 4. ลดการใช้รถจักรยานยนต์โดยการขอความร่วมมือสถานประกอบการจัดรถรับ-ส่งพนักงาน 5. เพิ่มหลักสูตรเกี่ยวกับความปลอดภัยและจิตสำนึกในความปลอดภัยในหลักสูตรทุกระดับในโรงเรียน หากเด็กนักเรียนกระทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมให้มี

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>บทลงโทษที่จริงจังและเป็นรูปธรรม</p> <p>6. ประสานสำนักงานจังหวัดให้จัดทำแผนชุมชนแบบองค์รวมซึ่งบูรณาการทุกปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน รวมทั้งปัญหาสาธารณสุขที่เกิดขึ้นในชุมชน</p>
<p>บุญยิ่ง คัมสุพรรณ (2550). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดพิษณุโลก. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพิษณุโลก. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p><u>วัตถุประสงค์</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อสำรวจและศึกษาข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุตามอำเภอต่างๆ รวม 9 อำเภอที่มีผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุ 2) เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดของประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีคุณภาพ (ความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน) พร้อมทั้งวิเคราะห์ข้อมูล และนำเสนอในรูปแบบต่างๆ เช่น การบริการข้อมูลวิชาการผ่านระบบโครงข่าย Internet โดยข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้จะนำเสนอผ่าน web site ของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน จังหวัดพิษณุโลก 3) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเชื่อมโยงฐานข้อมูลนำไปใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงานให้เกิดผลอย่างต่อเนื่องจริงจังและถูกต้อง <p><u>ผลการศึกษา</u> ทำให้ทราบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง เป็นจริง ซึ่งข้อมูลที่ถูกต่อนี้จะสามารถนำมาพัฒนากระบวนการทำงานลดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งผู้บริหารของทุกหน่วยงานสามารถเข้าไปดูข้อมูลต่างๆ ในระบบฐานข้อมูลได้โดยไม่เสียเวลาในการสอบถามข้อมูลหรือค้นหาข้อมูลเอง เป็นการประหยัดเวลางบประมาณ ในการทำงานได้มาก การจัดทำระบบฐานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ เป็นการสะท้อนให้เห็นถึงความรุนแรงจากสิ่งที่เกิดขึ้น</p>
<p>วิวัฒน์ ศิตมโนชญ์ (2551). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดภูเก็ต. โรงพยาบาลกลาง. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อศึกษาปัญหาสาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก 2) เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของจังหวัด 3) เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ตอย่างเป็นระบบ
<p>อนุชิต ชันระมูล (2551). เครือข่ายข้อมูลเพื่อเอาชนะทุกขบนถนนของคนอุดรธานี. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p><u>วัตถุประสงค์</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุในระดับจังหวัดให้มีคุณภาพ ถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน โดยเน้นตั้งแต่ข้อมูลการตาย การบาดเจ็บ คดี และพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ 2) เพื่อให้เกิดทีมงานพัฒนาระบบเครือข่ายข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุจราจรจังหวัดอุดรธานีจากสหสาขาอย่างต่อเนื่อง 3) เพื่อให้เกิดการพัฒนาพัฒนาระบบเครือข่ายข้อมูล

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>ข่าวสารอุบัติเหตุจราจรจังหวัดอุดรธานีให้สามารถผลิตรายงานที่เชื่อมโยงข้อมูลจากฐานข้อมูลหลายแหล่ง เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อการแก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง</p> <p>4) สนับสนุนการเชื่อมโยงและวิเคราะห์ข้อมูล พร้อมทั้งนำเสนอเพื่อให้เกิดการนำไปแก้ไขได้สอดคล้องกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุจราจรในแต่ละพื้นที่</p> <p><i>ผลการศึกษา</i> จากการศึกษาทำให้ทราบว่าหน่วยงานต่างๆ มุ่งเน้นเอาชนะปัญหาในช่วงเทศกาลหรือช่วงที่มีการจัดสรรงบประมาณหรือทุนต่างๆ ให้ลงไปดำเนินการ การเชื่อมโยงข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ร่วมกันเป็นรายวันหรือสามารถส่งผลการสั่งการหรือการตัดสินใจ ปรากฏชัดเจนเฉพาะช่วงเทศกาล การรายงานตัวเลขข้อมูลเป็นรายเดือนยังแยกส่วนกันตามเจตจำนงค์การเก็บข้อมูลของส่วนราชการ ซึ่งมีการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อแปลงเป็นข่าวสารเป็นครั้งคราวตามเจตจำนงค์ของโครงการที่สถาบันหรือคณะนั้นรับทุนมา แต่การรวมตัวเป็นทีมหรือกรรมการเพื่อดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องตามกระบวนการ Management Information System ที่สามารถสร้างองค์ความรู้ใหม่ๆ ยังอยู่ในขั้นตอนของการปรึกษาหารือและต่างเล็งเห็นความสำคัญมากขึ้น</p>
<p>สมบัติ คงพิบูลย์ (2552). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดบุรีรัมย์. ตำราวิจัยจังหวัดบุรีรัมย์. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของจังหวัด 2) เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก 3) เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดบุรีรัมย์อย่างเป็นระบบ
<p>อัญชลี ศรีวัฒนพงศ์ (2552). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร อำเภอปากช่อง. โรงพยาบาลปากช่องนานา. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของอำเภอ 2) เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก 3) เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของอำเภอปากช่องอย่างเป็นระบบ
<p>ฉัตรณรงค์ ศิริพร ณ ราชสีมา. (2552). ระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการด้านอุบัติเหตุทางถนน (MIS) จังหวัดอ่างทอง. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอ่างทอง. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีคุณภาพ ครบถ้วนสมบูรณ์ในองค์ประกอบต่างๆ ให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลในการกำหนดมาตรการ/แนวทางการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดอ่างทองได้อย่างมีประสิทธิภาพ 2) เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ โดยจัดให้มีเวทีสะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นในจังหวัด พร้อมทั้งจัดให้มีการระดมสมองจากนักวิชาการและผู้เกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการ/แนวทางการแก้ปัญหา

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
	<p>อุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดอ่างทอง นำมาซึ่งยุทธศาสตร์การแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบทั้งในระยะสั้นและระยะยาว</p> <p>3) เพื่อให้เกิดการบูรณาการระหว่างภาคีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการร่วมกันแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดอ่างทองอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน</p>
<p>รังสรรค์ สุขชัยรังสรรค์ (2552). การจัดทำฐานข้อมูลจุดเสี่ยงภัยบนทางหลวงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงราย. แขวงทางหลวงเชียงรายที่ 1. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>1) เพื่อออกแบบและเก็บรวบรวมข้อมูล จัดทำฐานข้อมูลจุดเสี่ยงทางถนนโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ สาธารณสุข ปภ. กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และนำมาประมวลผลเพื่อใช้ประโยชน์ต่อไป</p> <p>2) เพื่อนำเสนอข้อมูลผลการวิเคราะห์และแผนที่จุดเสี่ยงทางถนนให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชนในพื้นที่โดยเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจและรณรงค์ให้กับพื้นที่ชุมชนในจุดเสี่ยง โดยผ่านช่องทางสื่อสารต่างๆ ในท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน, Website จังหวัด เพื่อนำไปสู่การแก้ไขและป้องกันร่วมกันได้</p> <p>3) เพื่อติดตามประเมินผลการดำเนินการและสรุปบทเรียน นำไปสู่การขยายผลให้ชุมชนเกิดการแก้ไขป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ</p>
<p>สิริรักษ์ ชมชื่น (2552). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดสุรินทร์. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>1) เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของจังหวัด</p> <p>2) เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก</p> <p>3) เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดสุรินทร์อย่างเป็นระบบ</p>
<p>สรวิชัย ภูวเศรษฐ์นนท์ (2552). สอบสวนอุบัติเหตุเพื่อแก้ปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดเลย. สถานีตำรวจภูธรจังหวัดเลย. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>1) เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของจังหวัด</p> <p>2) เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตรวมทั้งอุบัติเหตุที่มีมูลค่าความสูญเสียสูงจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึกและเชิงคุณภาพ</p> <p>3) เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ร่วมกันและใช้ประโยชน์ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร อย่างเป็นรูปธรรม</p>
<p>จิรวรรณ กิจเลิศพรไพโรจน์ (2552). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น. โรงพยาบาลบ้านไผ่. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ</p>	<p>1) เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของอำเภอ</p> <p>2) เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตรวมทั้งอุบัติเหตุที่มีมูลค่าความสูญเสียสูงจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึกและเชิงคุณภาพ</p> <p>เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของอำเภอบ้านไผ่อย่างเป็นระบบ</p>

8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
ชวลิต ขาญเวชช์ (2552). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจากรถ จังหวัดพิจิตร. สถานีตำรวจภูธรจังหวัดพิจิตร. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อนำข้อมูลที่มีอยู่มาวิเคราะห์ ศึกษาปัญหาสาเหตุ และปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถในเชิงลึก นำไปสู่การแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม 2) เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจากรถของพิจิตร
ธวัช เพชรวิระ (2552). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจากรถ จังหวัดน่าน. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดน่าน. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจากรถในภาพรวมของจังหวัด 2) เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถในเชิงลึก 3) เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ และนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถของจังหวัดน่านอย่างเป็นระบบ
ศิริพงษ์ เพ็ชรศิริรักษ์ (2552). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจากรถ จังหวัดนครสวรรค์. สถานีตำรวจภูธรจังหวัดนครสวรรค์. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจากรถในภาพรวมของจังหวัด 2) เพื่อศึกษา ปัญหา สาเหตุ และปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถในเชิงลึก 3) เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอและนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถของจังหวัดนครสวรรค์อย่างเป็นระบบ
สรุชัย ธัชกวิน (2552). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจากรถ จังหวัดอุตรดิตถ์. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจากรถในภาพรวมของจังหวัด 2) เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถในเชิงลึก 3) เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอและนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถของจังหวัดอุตรดิตถ์อย่างเป็นระบบ
อรชร อัลลทริลาภ (2552). แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถในจังหวัดภูเก็ตแบบมีส่วนร่วมโดยใช้ข้อมูลเป็นฐาน. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถในเชิงลึก 2) นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ และใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถของจังหวัดภูเก็ตอย่างเป็นระบบ 3) เพื่อพัฒนาให้เกิดกลไกการสนับสนุนการสอบสวนอุบัติเหตุจากรถได้อย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน
ภัชชนิตา สดุดี (2553). พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดตาก. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดตาก. สนับสนุนโดยศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	<ol style="list-style-type: none"> 1) เพื่อให้เกิดการบูรณาการการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดตากอย่างเป็นองค์รวม 2) เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถในเชิงลึก 3) เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์นำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดตากอย่างเป็นระบบ จากการจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในระดับจังหวัด

ประเด็นเร่งด่วนที่ 8: พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ

เป้าหมายของการบรรลุทศวรรษแห่งความปลอดภัย :

- หน่วยงานรับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมาย
- มีการศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุ
- มีการพัฒนาทรัพยากรบุคคล
- มีการติดตามประเมินผล รวมทั้งส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชนและองค์กรภาคเอกชนมีส่วนร่วม

สถานการณ์และประเด็นปัญหา

นับตั้งแต่ปี 2546 **โครงสร้างการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน**ของประเทศไทยมีความชัดเจนขึ้นเมื่อมีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นฝ่ายเลขานุการ และมีหน่วยงานต่างๆ ที่มีบทบาทเกี่ยวข้องเป็นกรรมการ ปัญหาอุปสรรคของศูนย์ฯ ได้แก่ ความไม่ต่อเนื่องในการดำเนินงานอันเกิดจากผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง เช่น การเปลี่ยนแปลงรัฐบาล การแต่งตั้งนายกรัฐมนตรี การมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรีเป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้เป็นเพราะคณะกรรมการศูนย์ฯ ได้รับการแต่งตั้งโดยคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ปัจจุบันคณะกรรมการศูนย์ฯ กำลังพยายามทำให้โครงสร้างดังกล่าวมีความเสถียรขึ้นโดยการใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีกำหนดโครงสร้างและอำนาจหน้าที่ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

นอกจากเรื่องโครงสร้างการประสานงานแล้ว ยังมีความชัดเจนด้าน**นโยบายยุทธศาสตร์และแผน**มากขึ้น คือมีแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2547-2551 ซึ่งกำหนดให้มาตรการ 5E เป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนน ปัจจุบันประเทศไทยอยู่ในช่วงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2552-2555 ซึ่งมีเป้าหมายที่จะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 14.15 คนต่อประชากรแสนคนภายในปี 2555 พร้อมทั้งกำหนดกลยุทธ์และแผนต่างๆ ดังที่ได้นำเสนอไว้ในหน้า 3-5 ของรายงานฉบับนี้ ยิ่งกว่านั้นคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกับการกำหนดให้ "ปี 2554 – 2563" เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ "ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563" โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรแสนคนภายในปี 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน

อย่างไรก็ดี การประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ยังพบข้อจำกัดสำคัญคือขาดกลไกประสานงานด้านงบประมาณและการเงิน มีการทดลองใช้งบประมาณบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรในช่วงปี 2548-2549 แต่ก็ยังไม่เกิดการบูรณาการการดำเนินงานอย่างแท้จริง และหลังจากนั้นก็ไม่มีงบบูรณาการงบประมาณอีก สำหรับเงินนอกประมาณนั้น แหล่งสำคัญได้แก่ กองทุนเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนซึ่งบริหารจัดการโดยกรมการขนส่งทางบก และกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ อย่างไรก็ตามเรื่องงบประมาณและการเงินมีมิติที่สำคัญที่กว้างขวางกว่าการบูรณาการงบประมาณ แต่ครอบคลุมเรื่องต้นทุนและความคุ้มค่าจากการลงทุนให้เกิดความปลอดภัยทางถนนด้วย การศึกษาล่าสุด¹⁸ พบว่ามูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกปี 2547 มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 184,568 - 204,050 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.84-3.14 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ซึ่งโดยทั่วไป ความสูญเสียจากอุบัติเหตุไม่ควรเกินกว่าร้อยละ 1-2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

กลไกที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ กฎหมาย ปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญได้แก่ พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 พรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ พรบ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่องมาตลอด อาจกล่าวได้ว่าการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายไม่ใช่ปัญหาสำคัญของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย แต่ข้อจำกัดสำคัญคือการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งมีความสัมพันธ์กับมิติต่างๆ อาทิ การพัฒนาบุคลากร ทรัพยากร ตลอดจนอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่เกี่ยวข้อง และประเด็นทางสังคมวิทยาของการบังคับใช้กฎหมายในสังคมไทย

องค์ประกอบที่สำคัญอีกประการหนึ่งของระบบการบริหารจัดการที่ดีคือระบบสารสนเทศและตัวชี้วัด ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญเพราะปัจจุบันมีแหล่งข้อมูลหลากหลายแต่ซ้ำซ้อน และไม่มีแหล่งใดมีข้อมูลครบถ้วน เพราะแต่ละหน่วยงานมีความรับผิดชอบและ/หรือพื้นที่รับผิดชอบจำกัด แหล่งสำคัญได้แก่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมควบคุมโรค กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ซึ่งใช้ค่านิยมและมาตรฐานการจัดเก็บข้อมูลแตกต่างกัน และแม้ว่ากรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะเลขานุการศูนย์ฯ ถนนจะพยายามบูรณาการระบบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนก็สามารถดำเนินการได้เฉพาะกิจเฉพาะช่วงเวลาเท่านั้น นอกจากนี้ยังมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องอีกหลายกลุ่มที่ยังมิได้มีการจัดเก็บ ในด้านตัวชี้วัดนั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.) ได้กำหนดให้ตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นตัวชี้วัดการดำเนินงานของหน่วยงานราชการทั้งในระดับประเทศและระดับจังหวัด และปัจจุบันเป็นตัวชี้วัดการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ด้วย เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานให้เข้มข้นยิ่งขึ้น แต่ตัวชี้วัดดังกล่าวยังเป็นตัวชี้วัดผลลัพธ์ระยะสุดท้าย เช่น อัตราการเสียชีวิตของประชากร ยังไม่สามารถสะท้อนการดำเนินงานของหน่วยงานได้อย่าง

¹⁸ ดร.พิชัย ธารัตนานนท์ และคณะ (2548) ศึกษามูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกของประเทศไทย คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. สนับสนุนโดยกรมทางหลวง

แท้จริง อย่างไรก็ตาม เรื่องตัวชี้วัดมิได้มีความสำคัญเฉพาะตัวชี้วัดของ กพร. เท่านั้น หน่วยงานและองค์กรต่างๆที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนต่างก็ต้องการตัวชี้วัดที่เหมาะสม เพื่อใช้เป็นเครื่องมือสนับสนุนการขับเคลื่อนงานและประเมินผลสำเร็จ

ประเทศไทยมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการประเมินผลนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน มาตรการ ฯลฯ เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทศวรรษที่ผ่านมา งานวิจัยมีหัวข้อและประเด็นที่หลากหลายมากขึ้น แต่มีความครอบคลุมและความเฉพาะเจาะจงเพียงพอที่จะสนับสนุนการแก้ไขปัญหาหรือการกำหนดมาตรการได้เพียงบางประเด็นเท่านั้น ยังจำเป็นต้องมีการศึกษาวิจัย ประเมินผลเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ในหลายด้าน

การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกเป็นการวิจัยประเภทหนึ่ง ซึ่งเริ่มขึ้นจากความร่วมมือระหว่างกรมทางหลวง ธนาคารโลก ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย และ Global Road Safety Partnership ซึ่งสนับสนุนให้มีทีมสืบสวนอุบัติเหตุขึ้นภายใต้ชื่อศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (Thailand Accident Research Center) ที่สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ในปี 2546 สำนักกระบวนวิทย์ฯ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขร่วมกับกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพก็ได้ทำการสืบสวนอุบัติเหตุจราจรที่รุนแรง และจัดอบรมการสืบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้นให้กับบุคลากรของสาธารณสุขและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

งานสืบสวนเชิงลึกอุบัติเหตุจากการชนสงและจราจรได้ขยายครอบคลุมทั่วประเทศ โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ให้มีโครงการศึกษาและพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนสงและจราจรในปี 2549 ขึ้นใน 5 มหาวิทยาลัย ได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และได้นำไปสู่การปฏิบัติเพื่อศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ ปัจจุบันการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกได้รับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน และได้รับความสนใจในระดับนโยบายให้มีบทบาทในฐานะเครื่องมือในการสื่อสารสาธารณะเรื่องอุบัติเหตุทางถนนด้วย

ประเด็นสำคัญเกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนคือ**การบริหารจัดการระดับพื้นที่** หลังจากที่ได้ขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องมาเกือบทศวรรษ หลายฝ่ายมีข้อสรุปว่าการขับเคลื่อนในระดับพื้นที่มีความสำคัญเท่ากับหรือมากกว่าการขับเคลื่อนในระดับประเทศ กลไกการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดและระดับท้องถิ่นจึงเป็นประเด็นที่สำคัญมาก ปัจจุบันมีโครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัดซึ่งดำเนินการตามยุทธศาสตร์ 5E โดยเน้นการขับเคลื่อนเป็นพิเศษในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ส่วนในระดับท้องถิ่นหน่วยงานและองค์กรต่างๆ ได้สนับสนุนการทดลองดำเนินงานหลายรูปแบบ ส่วนใหญ่เน้นเรื่องการพัฒนากระบวนการเพื่อให้ท้องถิ่นและชุมชนใช้ข้อมูลเป็นฐานในการวิเคราะห์กำหนดแนวทางการดำเนินงานใน

พื้นที่ซึ่งแตกต่างกัน การสัมมนาอุบัติเหตุแห่งชาติประจำปีนับเป็นเวทีการนำเสนอและแลกเปลี่ยนตัวอย่างการบริหารจัดการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุระดับพื้นที่ๆ สำคัญ นอกจากงบประมาณของแต่ละหน่วยงานแล้ว การดำเนินงานในระดับพื้นที่และท้องถิ่นนี้มีกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพและภาคเครือข่าย อาทิ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติเป็นแหล่งสนับสนุนทางวิชาการและงบประมาณที่สำคัญ

กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1. การพัฒนามาตรการที่ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย โดยกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับคน ถนน ยานพาหนะ ศึกษาและวิจัยเพื่อพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยที่สอดคล้องกับบริบทและปัญหาของประเทศ กำหนดนโยบายสนับสนุนระบบการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน เช่น ระบบรถโดยสารประจำทาง ระบบรถโดยสารรับส่งนักเรียนที่มีคุณภาพ รวมทั้งพัฒนาระบบการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกให้เป็นส่วนหนึ่งของการแสวงหานวัตกรรมใหม่ๆ สำหรับระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย

2. การปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจต่อการจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยวางแนวทางสนับสนุนการบริหารจัดการและเผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน จัดสัมมนาเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างหน่วยงานส่วนกลางที่รับผิดชอบอย่างสม่ำเสมอ

3. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างบรรยากาศที่สนับสนุนการทำงานด้านบังคับใช้กฎหมาย โดยสนับสนุนงบประมาณในการจัดซื้อครุภัณฑ์ที่จำเป็นสำหรับการแก้ปัญหาในปัจจุบันเสียงหลัก สนับสนุนงบประมาณในระดับพื้นที่ที่มุ่งเน้นการบูรณาการระหว่างการรณรงค์ประชาสัมพันธ์และการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันเสียงหลัก ส่งเสริมการจัดทำโครงการในระดับชุมชน (Community based Action) ในการบังคับใช้กฎหมายด้วยกลไกทางสังคม เช่น Social Sanction

4. การส่งเสริมการพัฒนางานวิชาการและบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ โดยส่งเสริมการมีหน่วยวิชาการในระดับพื้นที่ จัดทำคู่มือ แนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ พัฒนานักบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน พัฒนาหลักสูตรและจัดฝึกอบรมตำรวจจราจรและบุคลากรท้องถิ่นด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่นโดยมีชุมชนเป็นฐาน จัดอบรมหลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น จัดอบรมหลักสูตรการวิเคราะห์จุดเสี่ยง และการแก้ไขปัญหาในระดับท้องถิ่น

5. การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน โดยจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน 3 ปี เพื่อบรรจุเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาจังหวัด พัฒนาตัวชี้วัดในระดับพื้นที่ที่สอดคล้องกับความต้องการในการแก้ปัญหาของจังหวัดอย่างแท้จริง เสริมสร้างศักยภาพด้านการเผยแพร่ความรู้ การประชาสัมพันธ์ในระดับจังหวัด พัฒนาโครงสร้างการทำงานร่วมกันในระดับชุมชนที่ตอบสนองต่อความต้องการในการจัดการ

ภายในชุมชน จัดสรรงบประมาณที่สนับสนุนการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชุมชน ส่งเสริม สนับสนุน และประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินงาน และบริหารจัดการระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้แก่ประชาชนในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตนที่สอดคล้องกับบริบททางวัฒนธรรมและสังคมของท้องถิ่น โดยสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ ให้การฝึกอบรมและอุดหนุนค่าใช้จ่ายบางส่วน

6. การจัดทำโครงการนำร่องด้านการนำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้ในการเพิ่มศักยภาพในการบังคับใช้กฎหมาย โดยศึกษาและประเมินผลการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ จัดทำพื้นที่นำร่อง ทบทวนและแก้ไขกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับการนำผลที่ได้จากการศึกษาและการจัดโครงการนำร่องไปขยายผล

7. การทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนด เกณฑ์มาตรฐาน กฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับสภาพปัญหาที่มีอยู่จริง โดยกำหนดโครงสร้างการทำงานด้านการปรับปรุงกฎหมายและจัดสรรงบประมาณสนับสนุน รวบรวมและทบทวนกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อปรับปรุงแก้ไข หรือยุบรวม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานมากยิ่งขึ้น

8. การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจในสวนกลางและในระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างทันต่อเวลาและถูกต้อง โดยพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจที่ทันต่อเวลาและสถานการณ์ พัฒนาระบบสารสนเทศภายในจังหวัดเพื่อใช้ในการกำหนดมาตรการที่เหมาะสม พัฒนาความพร้อมสำหรับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการแพทย์ฉุกเฉิน พัฒนาตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนสภาพการทำงาน ปัญหาอุปสรรคและความสอดคล้องต่อเป้าหมาย และมีระบบติดตามประเมินผลที่สามารถให้ข้อเสนอแนะในการทำงานได้

9. การสนับสนุนด้านงบประมาณ แรงจูงใจในทุกภาคส่วน โดยกำหนดมาตรการสร้างแรงจูงใจแก่ภาคเอกชนเพื่อนำระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยมาใช้ประชาสัมพันธ์ ให้รางวัลแก่ภาคธุรกิจที่ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยและระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย ประชาสัมพันธ์ให้รางวัลแก่บุคคล ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่เป็นแบบอย่างที่ดีด้านความปลอดภัยทางถนน มีค่าตอบแทนพิเศษสำหรับบุคลากร หน่วยงานภาครัฐที่ประสบความสำเร็จในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับพื้นที่และระดับชาติ

10. การดำเนินงานเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ โดยพัฒนาระบบข้อมูลดีจราจรที่สามารถตรวจสอบการทำผิดซ้ำของผู้ขับขี่ได้ทั่วประเทศ ศึกษาความปลอดภัยของ Guardrail ที่มีผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ศึกษาความเหมาะสมในการออกกฎหมายควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้เฉพาะช่องทางซ้ายสุดในเขตเมือง และการประยุกต์ใช้ Two-stage Right-Turn เพื่อลดการตัดกันของกระแสจราจร

ข้อวิเคราะห์ช่องว่างความรู้ประเด็นเร่งด่วนที่ 8 : พัฒนาระบบการบริหารจัดการให้เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ

สรุปความเห็นเบื้องต้นจากการทบทวนความรู้จากงานวิจัย การศึกษาสถานการณ์การพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ เพื่อนำเสนอความรู้ที่จำเป็น (Demand) ความรู้ที่มีอยู่ (Supply) และความรู้ที่จำเป็นต้องศึกษาเพิ่มเติม (Knowledge Gap) พบว่ามีความรู้จากการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงสิบปีที่ผ่านมาครอบคลุม 4 ประเด็น บางประเด็นมีผลการศึกษาวิจัยมากเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน บางประเด็นจำเป็นต้องศึกษาเพิ่มเติม ดังนี้

1) ด้านโครงสร้างการบริหารหน่วยงานกลาง มีการศึกษาหลายรูปแบบที่เกี่ยวกับโครงสร้างของหน่วยงานที่สำคัญด้านความปลอดภัยทางถนน และในบางหน่วยงาน เช่น สดช. มีการศึกษาแนวทางการพัฒนาบุคลากร ดังนั้นหากพิจารณาถึงช่องว่างความรู้ที่สอดคล้องกับความต้องการ พบว่าในความเป็นจริงเรื่องโครงสร้าง และการพัฒนาหน่วยงานสำคัญนั้น ยังไม่ได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง และยังขาดการผลักดันที่เข้มแข็งเป็นสำคัญ ส่วนเรื่องงบประมาณและการเงิน ยังขาดความรู้ที่เป็นทางเลือกในการแสวงหาแหล่งทุนที่เหมาะสมในการเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ว่าควรมีแหล่งทุนใดให้การสนับสนุนได้บ้าง อย่างไรก็ตาม สำหรับด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ควรมีการทบทวนกฎหมายที่จำเป็นเร่งด่วนสำหรับเพิ่มความปลอดภัยในจักรยานยนต์

2) ด้านระบบสารสนเทศ/ตัวชี้วัด มีการศึกษาเกี่ยวกับสารสนเทศทั้งในระดับพื้นที่และงานวิจัยหลายชิ้นเกี่ยวกับการจัดการข้อมูล ดังนั้นการบูรณาการฐานข้อมูลและตัวชี้วัดจึงเป็นเรื่องที่ควรยกระดับการดำเนินงาน สำหรับแผนแม่บทความปลอดภัยเห็นว่าควรพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ และการปรับปรุงรายงานอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล

3) ด้านการบริหารจัดการระดับพื้นที่และระบบสารสนเทศ/ตัวชี้วัดในระดับพื้นที่ มีการศึกษาพื้นที่ต้นแบบด้านการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน และการสำรวจจุดเสี่ยงในระดับพื้นที่ ตลอดจนจนถึงการใช้ข้อมูลในการแก้ปัญหา แต่การศึกษาที่ผ่านมายังเป็นการดำเนินงานกับพื้นที่นำร่องเป็นส่วนใหญ่ ยังไม่มีการสังเคราะห์หรือศึกษาว่าหากมีการขยายผลจะมีเงื่อนไขความสำเร็จอย่างไร และรูปแบบใดได้บ้าง ในขณะเดียวกัน แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนยังมีข้อเสนอการสร้างความรู้ในด้านนี้อีกหลายโครงการ

4) ด้านสนับสนุนงานวิจัยและติดตามงานประเมินผล ซึ่งมีการศึกษาสถานการณ์งานวิจัยอยู่บ้าง และมีการประเมินผลเฉพาะโครงการที่มี สสส.สนับสนุน และการประเมินเฉพาะช่วงเทศกาล ดังนั้น ควรเน้นระบบประเมินอย่างต่อเนื่อง และหาแนวทางพัฒนาระบบประเมินให้มีมาตรฐานสามารถนำปรับแผนงานในภาพรวมได้ให้แก่อนุกรรมการวิจัย นอกจากนี้ ปภ. ยังเสนอหัวข้อวิจัยในแผนแม่บทอีกด้วย (รายละเอียดปรากฏตามตาราง)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>โครงสร้างและการบริหารจัดการของหน่วยงานกลาง</p> <p>พัฒนาหน่วยงานส่วนกลางที่เกี่ยวข้องให้มีความพร้อมในการดำเนินงานตามภารกิจ (การฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากร การจัดหาครุภัณฑ์สนับสนุนการทำงานในพื้นที่ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การจัดระบบสารสนเทศ การจัดสรรทรัพยากร การกำหนดมาตรฐาน และการติดตามประเมินผล) โดย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปรับโครงสร้างของศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนน เพื่อเพิ่มความเข้มแข็ง ประสิทธิภาพและความยั่งยืน โดยใช้รูปแบบการบริหารงาน Multiple Level และเน้นการบริหารจัดการแบบบูรณาการในเชิงพื้นที่ (area) โดยใช้ยุทธศาสตร์ 5E เดิม - กำหนดหน่วยงานหลักรับผิดชอบด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ที่ครอบคลุมทั้งระบบ (แนวทาง/มาตรการตามแผนแม่บท) 	<p>โครงสร้างและการบริหารจัดการองค์กรของหน่วยงานกลาง</p> <p>การศึกษาโครงสร้างการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศ คือ โครงการศึกษาโครงสร้างและกลไกการกำหนด กำกับ นโยบาย และการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ได้เสนอแนะโครงสร้างและกลไกแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่สามารถบูรณาการงาน เงิน คน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นโครงสร้างในเชิง Proactive โดยเสนอทางเลือกโครงสร้างไว้ 3 รูปแบบ ตั้งแต่ปรับโครงสร้างเพียงเล็กน้อยไปจนถึงการปรับใหญ่</p> <p>โครงสร้างและการบริหารจัดการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ</p> <p>โครงการศึกษาโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร ได้ ทบทวนสถานการณ์กำลังคน เงิน วัสดุอุปกรณ์ และการจัดการ ของ ตำรวจ พบว่าตำรวจในพื้นที่ได้รับงบประมาณเพียง 50% ของความต้องการจริง ตำรวจจราจรให้น้ำหนักการทำงานไปกับการจัดการจราจรประจำวันมากกว่าการตั้งจุดตรวจ และมีข้อเสนอแนะโครงสร้างการทำงานที่มีประสิทธิภาพที่ควรปรับปรุงศักยภาพกองพัฒนาการจราจร และเพิ่มศักยภาพของบุคลากร</p> <p>การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรตำรวจ</p> <p>บุคลากรสำคัญในงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรคือ ตำรวจ ดังนั้นนอกเหนือจากการศึกษาในเชิงโครงสร้าง จะมีการศึกษาในด้านการพัฒนาศักยภาพของตำรวจด้วย โดยข้อเสนอแนะของงานวิจัยโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรข้างต้นมี ข้อเสนอแนะในส่วนของการพัฒนาบุคลากรของตำรวจ โดยระบุ ข้อเสนอการพัฒนาศักยภาพกองพัฒนาการจราจร พัฒนานักวิชาการจราจร การพัฒนางานธุรการจราจรประจำสถานีตำรวจ และพัฒนา</p>	<p>ประเด็นการพัฒนาโครงสร้างและการบริหารจัดการหน่วยงานกลางนั้น มีหน่วยงานสำคัญๆ ที่ศึกษารูปแบบที่ควรจะเป็น รวมถึงศึกษาการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างนั้นๆ ดังนั้นปัญหาในเรื่องช่องว่างความรู้อาจไม่ใช่ปัญหาสำคัญ แต่การขาดผู้รับผิดชอบนำไปเสนอการเปลี่ยนแปลงในระดับนโยบายเป็นเรื่องที่สำคัญกว่า</p> <p>การพัฒนาจึงควรเน้นการดำเนินการตามประเด็นที่มีการศึกษาไว้แล้ว โดยเฉพาะการจัดการงานของศปถ. เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในเป้าหมายเดียวกัน วิถีปฏิบัติของภาคีที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมถึงมีงบประมาณร่วมกัน และให้ สดช. ขับเคลื่อนและให้ความสำคัญในการพัฒนาบุคลากรเรื่องความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น อย่างไรก็ตามหากต้องมีการศึกษาในรายละเอียดเพื่อให้ได้ข้อมูลในการตัดสินใจที่ดีอาจทำการศึกษาเพิ่มเติม 3 ประเด็นคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ศึกษาที่มาของงบประมาณบูรณาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยเปรียบเทียบงบลงทุนกับความสูญเสียด้วย เพื่อประโยชน์ในการประมาณการงบประมาณ 2. ศึกษาสัดส่วนของงบประมาณที่ใช้ในแต่ละองค์กรและความคุ้มค่าในแต่ละภารกิจ 3. ศึกษาทางเลือกเชิงกระบวนการทำงานภายใต้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด รวมถึงการบริหารจัดการการกระจายงบประมาณสู่ท้องถิ่น

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>สายงานฝ่ายอำนวยการ</p> <p>มีการศึกษาปัญหาและความต้องการฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระบุว่าโรงเรียนตำรวจฝึกอบรมในด้านจราจรน้อย และมีปัญหาทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพการอบรม คุณภาพหลักสูตร ส่วนการวิเคราะห์ความต้องการฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบว่าการฝึกอบรมยังไม่เพียงพอโดยเฉพาะตำรวจที่มีชั้นยศน้อย งานวิจัยนี้ได้พัฒนาต้นแบบการฝึกอบรมในอนาคตด้วย</p> <p>การศึกษาตำรวจจราจรและการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องถนนปลอดภัย ให้ความสำคัญกับภารกิจของตำรวจในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยตำรวจจะต้องได้รับการอบรมเป็นอย่างดี มีการจัดการที่มีประสิทธิภาพ มียานพาหนะและอุปกรณ์ทันสมัยเพียงพอ โดยตำรวจต้องทำงานบนฐานข้อมูลอุบัติเหตุ ปรับปรุงการอบรมตำรวจจราจรเพื่อให้สามารถบังคับใช้กฎหมาย โดยมีการติดตามตรวจสอบอย่างชัดเจน</p> <p>การบริหารจัดการภาคีเครือข่ายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>หน่วยงานที่มีการบริหารจัดการภาคีเครือข่ายด้านอุบัติเหตุ ประกอบด้วย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) เน้นภาคีวิชาการ ภาคนโยบาย และภาคีขับเคลื่อนสังคม ตามยุทธศาสตร์ไตรพลัง ส่วนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) และมูลนิธิไทยโรดส์ที่เน้นการสร้างภาคีวิชาการ ดังนี้</p> <p>โครงการศึกษาการบริหารจัดการภาคีเครือข่ายของ สสส. ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้ทบทวนบทบาท สสส. ที่มีต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ประเมินองค์การภาคีเครือข่าย ผลงาน และความยั่งยืนในการทำงาน โดยบทบาทสำคัญของ สสส. ที่มีต่อภาคี คือ การสร้างจุดจัดการไตรพลังได้ดี เชื่อมภาคีทำงานร่วมกัน พัฒนา</p>	

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>กลไกการกำกับดูแลที่เรียกว่า core team และพัฒนาขีดความสามารถของภาคีในการพัฒนาบุคลากรและพัฒนาศักยภาพในการบริหารจัดการ</p> <p>ในส่วนของ สตช. มีการศึกษาการพัฒนาทีมแกนนำ (Core team) นักวิชาการด้านอุบัติเหตุจราจรของ สตช. โดยเชื่อในรูปแบบการพัฒนาศักยภาพแกนนำและเครือข่ายนักวิชาการด้านอุบัติเหตุจราจรจะเป็นกลไกสำคัญ มีการทบทวนสถานการณ์การบังคับใช้กฎหมายเครื่องมือในการรวบรวมวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลในการแก้ปัญหาสำหรับผู้ปฏิบัติ และการพัฒนาข้อมูลเพื่อติดตามประเมินผลการดำเนินงานในส่วนกลางให้สามารถวิเคราะห์และสะท้อนกลับข้อมูลสู่ผู้ปฏิบัติและนโยบายจะปรับปรุงประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายได้</p> <p>นอกจากนี้ยังมีโครงการพัฒนาหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ที่เน้นประสบการณ์การจัดตั้งเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วยสถาบันการศึกษา 5 สถาบัน โดยมีมูลนิธิไทยโรดส์เป็นแม่ข่าย</p>	
นโยบาย/แผน		
<p>งบประมาณ/การเงิน</p> <p>- พิจารณาแหล่งงบประมาณที่จะใช้ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน นอกเหนือจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี เช่น สสส. กองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน การประกันภัยยานพาหนะประเภทต่างๆ ภาษีน้ำมัน งบพัฒนาจังหวัด งบ อปท. และโครงการร่วมทุนระหว่างรัฐบาลกับ</p>	<p>การวิเคราะห์ต้นทุนด้านอุบัติเหตุจราจร และประโยชน์ที่เกิดจากการป้องกันอุบัติเหตุจราจร</p> <p>มีงานวิจัย Highway Safety in Thailand ศึกษาประมาณการต้นทุนสำหรับอุปกรณ์ที่จำเป็นในการสร้างความปลอดภัยในทางหลวง เช่น ป้ายเตือน เครื่องป้องกัน รวมทั้งประมาณการต้นทุนที่เกิดจากสูญเสียที่มีสาเหตุมาจากสิ่งกีดขวางข้างถนน เช่น ต้นไม้ใหญ่ นอกจากนี้ยังมีการศึกษามูลค่าอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ที่ได้ศึกษาวิธีการคำนวณค่าใช้จ่ายด้านอุบัติเหตุ รวมถึงวิเคราะห์</p>	<p>ในประเด็นการจัดสรรทางการเงินเพื่อสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศนั้น ควรศึกษาทางเลือกของระบบการเงินเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนนทั้งระบบ โดยการศึกษาควรครอบคลุมภารกิจ รูปแบบการบริหารจัดการ รูปแบบการระดมงบประมาณ รวมถึงลักษณะขององค์กรที่ควรจะเป็นในอนาคต องค์กรประกอบและสรรณะของบุคลากรที่ควรจะเป็น</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>เอกชนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่</p>	<p>ผลประโยชน์และค่าใช้จ่ายของโครงการลดอุบัติเหตุจากรถ และกรมทางหลวงได้นำวิธีการคำนวณข้างต้นไปคำนวณมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารขนาดใหญ่ที่ประสบอุบัติเหตุบนทางหลวง</p> <p>การจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนน</p> <p>งานวิจัยเรื่อง A Road Safety Resource Allocation Model ศึกษา รูปแบบการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนของแต่ละพื้นที่ แต่ละประเภทถนน และแต่ละประเภทการแทรกแซง</p>	
<p>กฎหมาย</p> <p>ปรับและบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดย</p> <ul style="list-style-type: none"> - รวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้เป็นฉบับเดียว ทบทวนและปรับให้ทันสมัย ได้มาตรฐาน - เพิ่มบทลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดซ้ำซาก - ศึกษาความเหมาะสมในการออกกฎหมายควบคุมการขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้เฉพาะช่องทางซ้ายสุดในเขตเมือง และการประยุกต์ใช้ Two stage Right Turn เพื่อลดการตัดกันของกระแสจราจร (แนวทาง/มาตรการตามแผนแม่บท) 		<p>โครงการศึกษาทบทวนกฎหมายที่จำเป็นเร่งด่วนสำหรับการเพิ่มความปลอดภัยในรถจักรยานยนต์ (โครงการภายใต้แผนแม่บท)</p>
<p>ระบบสารสนเทศ/ดัชนีชี้วัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดทำตัวชี้วัดเพื่อการประเมินการมี 	<p>เทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ</p> <p>การศึกษาและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนการจัดการข้อมูลใน</p>	<p>มีการศึกษาเรื่องข้อมูลสารสนเทศและตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญเป็นจำนวนมาก แต่ที่สำคัญคือยังไม่มี การบูรณาการข้อมูลและตัวชี้วัด</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ตัวชี้วัดด้านอุบัติเหตุจราจร</p> <p>มีการสำรวจตัวชี้วัดการเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน โดยสำรวจตัวชี้วัดประเทศต่างๆ และตัวชี้วัดที่สามารถพัฒนาได้จากฐานข้อมูลทฤษฎีภูมิสำหรับประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีการศึกษาการพัฒนาตัวชี้วัดด้านการป้องกันอุบัติเหตุที่ได้ทบทวนการกำหนดตัวชี้วัดด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และนโยบายของประเทศ รวมทั้งการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ โดยพัฒนาตัวชี้วัดตามแผนแม่บท และพัฒนาตัวชี้วัดระดับพื้นที่ที่สะท้อนการบูรณาการ 5E โดยไม่คิดแยกส่วน</p> <p>กระบวนการจัดทำฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจร</p> <p>การศึกษาระบบข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน Road Safety Guideline พบว่าข้อมูลด้านอุบัติเหตุที่เป็นประโยชน์มากที่สุดจะต้องมีมากกว่าข้อมูลการเสียชีวิต โดยต้องมีข้อมูลผู้ได้รับบาดเจ็บ และสภาพการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุ โดยกระบวนการหลักในการจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ประกอบด้วย (1) ระบบการรายงานและการบันทึกการเกิดอุบัติเหตุ (2) ระบบการจัดเก็บและการกู้คืนข้อมูล (3) ระบบการวิเคราะห์ประเมินผล และ(4) ระบบการเผยแพร่ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะต้องคำนึงถึงการใช้คอมพิวเตอร์ในระบบการจัดเก็บ และต้องใช้ข้อมูลมาตรฐานจากตำรวจที่ต้องเก็บด้วยรูปแบบเดียวกันทั้งประเทศ</p>	
<p>การวิจัยและติดตามประเมินผล</p> <p>สนับสนุนงานวิจัย พัฒนาและติดตามประเมินผล โดย</p>	<p>งานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนน และทิศทางงานวิจัยในอนาคต</p> <p>การศึกษาทบทวนความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์ปัจจุบันของงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ได้สรุปสถานการณ์การวิจัย</p>	<p>ปัจจุบันคณะอนุกรรมการด้านการวิจัยและการประเมินผลของ ศปถ. ยังไม่มีระบบการทำงานที่ต่อเนื่อง ดังนั้นการศึกษาทบทวนและระบบที่มีประสิทธิภาพจึงเป็นเรื่องสำคัญ อย่างไรก็ตามในแผน</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>- ตั้งศูนย์วิจัย พัฒนาและติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนนในลักษณะ Node 4 แห่งที่มหาวิทยาลัยหลักของแต่ละภูมิภาค¹⁹ เพื่อรับผิดชอบในแต่ละพื้นที่ โดยเฉพาะการตรวจสอบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก ประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการทำงาน</p> <p>- สนับสนุนงานวิจัยเรื่องที่สำคัญ เช่น ความต่อเนื่องยั่งยืนของมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ การวิเคราะห์ข้อมูลการบาดเจ็บ มูลค่าความเสียหายทั้งทางตรงและทางอ้อม และวิธีการใช้จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จในประเด็นต่างๆ ฯลฯ</p> <p>(แนวทาง/มาตรการตามแผนแม่บท)</p>	<p>ด้านอุบัติเหตุทางถนนย้อนหลัง 5 ปี (2545-2550) โดยมีการรวบรวมประเด็นต่างๆ ได้แก่ หัวข้อวิจัย ทีมงานวิจัย สาขางานวิจัย ผู้นำไปใช้ประโยชน์ แหล่งทุน หลักเกณฑ์การให้ทุนวิจัย และข้อเสนอแนะเปรียบเทียบกับทเรียนต่างประเทศ ปัญหาที่พบคือขาดความสมดุลและความหลากหลายของงานวิจัย งานวิจัยกระจุกตัวเฉพาะเรื่อง "คน" (81%) และการกระจายตัวของงานวิจัยยังไม่ครอบคลุมทุกภูมิภาค และมีการศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานไปสู่เป้าหมายของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555 และ "ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน"</p> <p>การติดตามประเมินผลภาพรวมการทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย</p> <p>มีการศึกษาเพื่อทบทวนการดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี 2540-2550 ได้ศึกษาสถานการณ์และแนวโน้มปัญหาอุบัติเหตุทางถนน บริบทแวดล้อม การแทรกแซงเชิงนโยบาย มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ที่มีผลต่อการอุบัติเหตุทางถนน โดยเสนอปัจจัยแห่งความสำเร็จต่างๆ เช่น การยกระดับหน่วยงาน ศปถ. การบูรณาการแผนและงบประมาณ การประสานภาคีจัดทำแผนที่ชี้ทิศให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ การปรับสมดุลยุทธศาสตร์ 5E และการเชื่อมโยงและขับเคลื่อนการดำเนินงานระดับชาติ จังหวัด และท้องถิ่น</p> <p>การติดตามประเมินผลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านอุบัติเหตุทาง</p>	<p>แม่บทความปลอดภัยทางถนนเสนอการดำเนินโครงการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> -โครงการจัดตั้งสถาบันจัดการความรู้แห่งชาติด้านความปลอดภัยทางถนน - โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำกรอบแนวทางการประเมินผล/ตัวชี้วัด ตามแผนแม่บทฯ - โครงการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนแม่บท -โครงการติดตามประเมินผลยุทธศาสตร์ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยช่วงปี 2550-2554 - โครงการติดตามประเมินผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล - โครงการติดตามประเมินผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปกติ <p>หากพิจารณาโครงการทั้ง 5 แล้ว 4 โครงการหลังเป็นการทำงานเพื่อประโยชน์เฉพาะหน้า ในขณะที่โครงการแรกเป็นเรื่องการลงทุนเพื่ออนาคต จึงควรให้ความสำคัญกับเนื้อหาสาระของโครงการแรกเป็นอย่างยิ่ง โดยพิจารณาความเชื่อมโยงกับการศึกษาระบบการเงินสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนด้วย</p>

¹⁹ ภาคเหนือ (ม.เชียงใหม่ และ ม.นเรศวร) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ม.ขอนแก่น และ ม.เทคโนโลยี สุรนารี) ภาคกลาง (ม.เทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และ AIT) ภาคใต้ (ม.สงขลานครินทร์ และ ม.วลัยลักษณ์)

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>ถนน: สสส.</p> <p>โครงการการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบจากการดำเนินงานของ สสส.: ด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน มีศึกษาตั้งแต่ปัจจัยนำเข้า กิจกรรม/โครงการ ภาคร่วมงาน ผลผลิต ผลลัพธ์และผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินงานของ สสส. โดยมีข้อเสนอแนะบทบาทและ จุดเน้นของ สสส. ต่อการขับเคลื่อนระดับชาติ เช่น เน้นงานด้าน engineering ตั้งแต่ระดับพื้นที่จนถึงระดับนโยบายเพื่อสร้าง Road Safety System ครอบคลุม บทบาทของ Enforcement เพื่อสร้าง Road Safety Culture การเร่งกระบวนการ Education การสร้างความเข้มแข็งการจัดการโดยการกำหนด KPI ร่วม การขับเคลื่อนการสื่อสารสาธารณะทุกระดับเพื่อสร้าง Social Climate เป็นต้น และ ข้อเสนอระดับพื้นที่ต่อ สสส. โดยการสนับสนุน สอจร.ภาคและขยาย ไปสู่ สอจร.จังหวัด นำไปสู่การมีส่วนร่วมของ อปท. และเสริมสร้าง เครือข่ายภาคประชาสังคมมากขึ้น</p>	
<p>การวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุ</p>	<p>การสอบสวนอุบัติเหตุ</p> <p>มีการศึกษาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุของจังหวัดต่างๆ คือ จ. สงขลา จ.เชียงใหม่ จ.ขอนแก่น โดยเนื้อหาของงานวิจัยเป็นการ พัฒนาองค์ความรู้ในกระบวนการเพื่อพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวน อุบัติเหตุจราจรเชิงลึก การปรับปรุงองค์ประกอบของหน่วยสืบสวน อุบัติเหตุ การพัฒนาแบบฟอร์มการจดทะเบียนข้อมูลอุบัติเหตุ การสร้าง งานข้อมูลที่เป็นมาตรฐานมีรายละเอียดข้อมูลครบถ้วน โดยพิจารณา ปัจจัยทุกด้านในการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อสะดวกในการนำไปใช้ วิเคราะห์หรือเรียกดูข้อมูล รวมทั้งสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆได้</p> <p>การประยุกต์ใช้ตัวแบบสืบสวนอุบัติเหตุส่วนใหญ่ดำเนินการใน</p>	<p>แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเสนอการดำเนิน โครงการต่างๆ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> -โครงการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนใน กรณีเกิดอุบัติเหตุขนาดใหญ่และรุนแรง -โครงการวิจัยการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ สภาพแวดล้อมของถนนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ จราจรทางถนน - โครงการศึกษาแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย - โครงการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึก โดยใช้ หลักการทางวิศวกรรม

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	ภาคใต้ ซึ่งสำรวจข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึกในพื้นที่ โดยมีแบบฟอร์มจัดเก็บข้อมูลที่ได้รับการสนับสนุนจากผู้เชี่ยวชาญ การปรับปรุงหน่วยสืบสวน เช่น ปรับปรุงอุปกรณ์ เพิ่มศักยภาพบุคลากร เทคนิคการสืบสวน ฐานข้อมูล เป็นต้น	
<p>โครงสร้างและการบริหารจัดการระดับพื้นที่</p> <p>สนับสนุนพื้นที่และชุมชนมีส่วนร่วมในการออกแบบถนนและจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องเป็นระบบชัดเจน (ไม่ใช่เฉพาะช่วงเทศกาล) โดย</p> <ul style="list-style-type: none"> - สนับสนุนให้จังหวัดและอปท. ทำแผนปฏิบัติการของตนเอง - ผลักดันกฎหมายให้อปท.เข้ามามีบทบาทในการจัดการความปลอดภัยทางถนน เช่น การจัดทำช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ - ส่วนกลางสนับสนุนงบประมาณให้ท้องถิ่น - สนับสนุนบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้เพียงพอ เช่น อาสาสมัครสายตรวจชุมชน - จัดตั้งกองทุนหรือมูลนิธิสำหรับชุมชนเพื่อใช้ในกิจกรรมให้ความรู้แก่คนในชุมชน และจัดตั้งชมรมขับขี่ปลอดภัยในชุมชน - ส่งเสริมการใช้มาตรการทางสังคมใน 	<p>บทเรียนการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุจราจรของ อปท.และชุมชน</p> <p>การศึกษาถอดบทเรียนการเคลื่อนงานอุบัติเหตุจราจรของท้องถิ่นมีหลายโครงการ ส่วนใหญ่จะขับเคลื่อนการให้เกิดมีส่วนร่วมของชุมชน และเน้นบทบาทของ อปท. เช่น กรณีของโครงการปฏิบัติงานวิชาการถอดบทเรียน อปท. ในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยวางกรอบ 5E เช่น EMS ครบวงจร วิศวกรรมจราจรแก้ไขจุดเสี่ยง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการศึกษาเรื่องการพัฒนาอบรมอาสาสมัครชาวบ้านและสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน อีกรายการหนึ่งคือการถอดบทเรียนชุมชนท้องถิ่นตัวอย่างในการจัดการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเน้นบทบาทในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยท้องถิ่น และขับเคลื่อนบทบาท อปท. ซึ่งได้ประเด็นสำคัญคือ ความร่วมมือของชุมชน ศึกษาวัฒนธรรมต่างๆ เช่น สายตรวจจักรยาน การบูรณาการงานอุบัติเหตุกับมิติสุขภาพ เป็นต้น และอีกหนึ่งเรื่องคือการศึกษาถอดบทเรียน อปท. และชุมชนในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยศึกษา 10 ชุมชนต้นแบบ ในประเด็นที่หลากหลาย เช่น เรื่องเยาวชน นวัตกรรมชุมชน จราจรอาสา วิเคราะห์จุดเสี่ยงในชุมชน ชุมชนพึ่งตนเองในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ เป็นต้น และอีกรายการหนึ่งคือ การเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของ อปท. เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ จ.มหาสารคาม โดยสนับสนุนให้ อปท. ร่วมวิเคราะห์จุดเสี่ยงและแก้ไขปัญหา รวมถึงพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร จ.มหาสารคาม</p>	<p>แม้ว่าจะมีการศึกษาเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมกับอปท. หลายชุดโครงการ แต่ยังไม่ได้มีการสรุปรูปแบบที่จะใช้ในการเคลื่อนงานอย่างมียุทธศาสตร์กับ อปท. ทั้งในระดับนโยบายรวมและนโยบายในพื้นที่ จึงควรมีการศึกษารูปแบบการทำงานร่วมกับ อปท. เพื่อสร้างทางเลือกในการทำงานร่วมกัน อีกทั้งสามารถประยุกต์องค์ความรู้เดิมที่ใช้ในการสร้างการมีส่วนร่วมมาใช้งานได้หากสามารถกำหนดรูปแบบและภารกิจร่วมที่ชัดเจน</p> <p>ในส่วนนี้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเสนอให้ดำเนินโครงการที่เกี่ยวกับอปท.และชุมชน หลายโครงการคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการสนับสนุนชมรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย - โครงการอบรมให้ความรู้เพื่อพัฒนาศักยภาพชุมชนเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนในชุมชนอย่างยั่งยืน - โครงการสร้างการมีส่วนร่วมของผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน - โครงการสร้างงานให้กับบุคลากรคืนถิ่นเพื่อเป็นอาสาจราจรในชุมชน - โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการจังหวัด 3 ปีด้านความปลอดภัยทางถนน - โครงการให้ความรู้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้านการผังเมืองกับความปลอดภัยทางถนน

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
<p>การตัดเตือนผู้กระทำผิดก่อนที่จะใช้มาตรการทางกฎหมาย รวมทั้งกระตุ้นการสร้างเครือข่ายความปลอดภัย</p> <p>- ให้มีการตรวจสอบโดยชุมชน (Social Audit)</p> <p>(แนวทาง/มาตรการตามแผนแม่บท)</p>	<p>นอกจากนี้ยังมีงานศึกษาการมีส่วนร่วมของ อปท. ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ยังได้ศึกษากระบวนการถ่ายนโยบายตาม พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ปี 2550 ในด้านความปลอดภัยทางถนน ไปสู่การวางแผนและปฏิบัติการของ อปท. ซึ่งเน้นความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของอปท. เชื่อมโยงภาคีองค์กรอื่นๆ และการดึงการมีส่วนร่วมของประชาชน เพราะปัญหาที่พบคือแม้ว่าจะมีการถ่ายนโยบายไปแล้ว แต่ อปท. มักจะยังให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานมากกว่า โดยอปท. ไม่ได้รับผิดชอบหลักในงานด้านอุบัติเหตุจราจร เพียงแต่เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนเท่านั้น</p> <p>การขับเคลื่อนงานในสถาบันการศึกษาของท้องถิ่น</p> <p>โครงการจัดการถนนปลอดภัย ม.นเรศวร เป็นการศึกษาสภาพการณ์สาเหตุ และแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยมีการวิเคราะห์จุดเสี่ยง และหาแนวทางป้องกันแก้ไขปัญหาร่วมกันภายในมหาวิทยาลัย</p> <p>การทำงานขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด</p> <p>มีการศึกษารูปแบบการทำงานขับเคลื่อนระดับจังหวัดในหลายจังหวัด เช่น จ.ภูเก็ต จ.เชียงราย และ จ.มหาสารคาม โดยการศึกษาพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหากการเสียชีวิตอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ จ.ภูเก็ต เป็นการพัฒนาารูปแบบและประเมินรูปแบบการแก้ปัญหาอุบัติเหตุของ จ.ภูเก็ต และงานการศึกษาปัญหาและการเกิดอุบัติเหตุจราจรและการสร้างการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน จ.เชียงราย ในบางจังหวัดเน้นการศึกษาการสร้างภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุจราจร เช่น จ.อุดรธานี ที่เน้นการถอด</p>	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการศึกษาวิจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา อปท. - โครงการศึกษาวิจัยเพื่อจัดตั้งศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุแบบบูรณาการประจำจังหวัด - โครงการพัฒนาศูนย์วิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนเพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการทำงานเชิงพื้นที่ <p>มีข้อสังเกตว่าโครงการเหล่านี้มีทั้งการพัฒนาศักยภาพและการจัดทำฐานข้อมูล แต่ยังขาดความชัดเจนด้านการสังเคราะห์รูปแบบและแนวทางการทำงานร่วมกัน</p>

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>บทเรียนการจัดการเครือข่ายลดอุบัติเหตุที่ส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมระหว่างภาคีเครือข่าย กับ อบจ. และภาคธุรกิจ ใน จ. อุตรธานี โดยมีการจัดกิจกรรมบูรณาการร่วมกันหลายกิจกรรม นอกจากนี้ในงานของพงษ์สวัสดิ์ข้างต้นได้ทำงานระดับจังหวัด โดยเน้นการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร จ.มหาสารคามด้วย</p>	
<p>ระบบสารสนเทศและตัวชี้วัดระดับพื้นที่</p>	<p>การพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุของจังหวัด/อำเภอ</p> <p>การศึกษาวิจัยส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุของจังหวัดต่างๆ ส่วนใหญ่เนื้อหาของการวิจัยจะเป็นการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของพื้นที่ (จังหวัด/อำเภอ) ศึกษาปัญหา สาเหตุ และปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก และนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอเพื่อใช้แก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของพื้นที่อย่างเป็นระบบ</p> <p>นอกจากนี้ยังมีการศึกษาวิจัยในด้านการพัฒนาระบบข้อมูลอีก เช่น ระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการด้านอุบัติเหตุทางถนน (MIS) จ. อ่างทอง ที่เน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่มีคุณภาพ ครบถ้วน สมบูรณ์ในองค์ประกอบต่างๆ ให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลในการกำหนดมาตรการ/แนวทางการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ และมีเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้/สะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้น และงานวิจัยเครือข่ายข้อมูลเพื่อเอาชนะทุกชั้นบนถนนของคนอุตรธานี ที่นอกจากจะเน้นการพัฒนา MIS ด้านอุบัติเหตุแล้วยังเน้นการเกิดทีมทำงานพัฒนาระบบเครือข่ายข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุจราจร จ.อุตรธานี จากสหสาขาด้วย</p> <p>จุดเสี่ยงของพื้นที่</p>	<p>ประเด็นนี้เป็นปัญหาเดียวกันกับระดับประเทศ กล่าวคือในระดับพื้นที่มีการศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ การศึกษาจุดเสี่ยง การแก้ไขปัญหา การสร้างการมีส่วนร่วมจากการจัดการข้อมูล แต่ที่ผ่านมาใช้เป็นต้นแบบในการทำงานในพื้นที่นำร่องเป็นรายกรณี ยังไม่สามารถผลักดันให้ข้อมูลที่มีอยู่เป็นตัวชี้วัดร่วมในการทำงานของแต่ละหน่วยงานเพื่อขับเคลื่อนงาน แนวทางการศึกษาที่มีความเป็นไปได้คือการแสวงหาแนวทางบูรณาการและทางเลือกในการใช้ตัวชี้วัดการดำเนินงานร่วมกันในระดับพื้นที่</p> <p>ขณะเดียวกันแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเสนอการทำโครงการในระดับจังหวัดคือ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด

ความรู้ที่จำเป็น (Demand)	ความรู้ที่มีอยู่ (Supply)	ช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap)
	<p>งานวิจัยที่มีเน้นการจัดทำฐานข้อมูลจุดเสี่ยงของพื้นที่ ประกอบด้วย การจัดทำฐานข้อมูลจุดเสี่ยงบนทางหลวงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน จ. เชียงราย ที่มีการออกแบบเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ สาธารณสุข ปภ. กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมวลวิเคราะห์ผล และนำเสนอข้อมูลผลการวิเคราะห์และแผนที่จุดเสี่ยงทางถนนเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชนในพื้นที่ และติดตามประเมินผลการดำเนินงาน และสรุปบทเรียนนำไปสู่การขยายผลอย่างเป็นระบบ</p>	

IV. สรุปข้อวิเคราะห์ช่องว่างความรู้และข้อเสนอแนะในการส่งเสริมงานวิจัย เพื่อสนับสนุน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 8 ประเด็นเร่งด่วน”

จากการวิเคราะห์ “ช่องว่างทางความรู้” ของ 8 ประเด็นเร่งด่วนในการขับเคลื่อนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยการเปรียบเทียบระหว่าง “อุปทาน” (Supply) ที่ได้จากการสืบค้นและรวบรวมผลงานวิจัยและองค์ความรู้สำคัญว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนในช่วงระยะ 10 ปี (พ.ศ. 2543 – 2553) กับ “อุปสงค์” (Demand) ที่ใช้ 8 ประเด็นเร่งด่วนเป็นกรอบและอาศัยการสืบค้นรายละเอียดของแต่ละประเด็นจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 และเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง พบว่าช่องว่างความรู้ (Knowledge Gap) ที่ประมวลได้มี 5 ประเภท ดังนี้

ประเภทที่ 1: ความรู้ที่มีอยู่มากพอแล้ว ไม่จำเป็นต้องทำการศึกษาเพิ่มเติมอีก แต่มีช่องว่างของการบริหารจัดการนำความรู้ไปปฏิบัติหรือนำไปพัฒนาให้เป็นระบบ ดังนั้น ประเด็นที่ควรดำเนินการคือ

1) การนำความรู้เกี่ยวกับข้อดีข้อเสียของหมวกนิรภัยและความสัมพันธ์ระหว่างการสวมหมวกนิรภัยกับความรุนแรงของอุบัติเหตุ ไปบูรณาการกับการรณรงค์ให้ความรู้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารร่วมกับปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็ว การดื่มสุราแล้วขับ โดยเฉพาะในวัยรุ่นชายที่เป็นกลุ่มเสี่ยงสำคัญ

2) การพัฒนามาตรการ/แนวทางปฏิบัติทางกฎหมายให้เหมาะสมกับการบังคับใช้ เช่น กำหนดให้หมวกนิรภัยเป็นส่วนควบของรถจักรยานยนต์ ให้ท้องถิ่นมีอำนาจในการจัดการตามกฎหมายร่วมกับตำรวจ พิจารณาปรับ/ลดขั้นตอนการดำเนินคดีให้ง่ายไม่ยุ่งยาก สร้างมาตรการจูงใจให้ตำรวจบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เพิ่มความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องในหลักสูตรการอบรมตำรวจจราจรอย่างทั่วถึง ฯลฯ รวมไปถึงการทบทวนบทลงโทษและปรับปรุงกฎหมายบางมาตราที่เป็นข้อจำกัดต่อการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การกำหนดอัตราความเร็วจำกัดที่เหมาะสม ฯลฯ

3) การรณรงค์เผยแพร่ให้ความรู้ในวงกว้าง โดยพัฒนาหลักสูตรการศึกษาแกนกลางด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับให้มีเนื้อหาครอบคลุมทุกบทบาทของการเป็นผู้ใช้รถใช้ถนน ขณะเดียวกัน มีการออกแบบและสร้างสื่อการเรียนรู้ที่มีรูปแบบเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้มากขึ้น เช่น กลุ่มวัยรุ่น ฯลฯ เนื่องจากมีผลการศึกษาที่ชี้ชัดว่า ผู้รับสื่อจะรับรู้สถานการณ์ปัญหาจากพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ และส่วนใหญ่จะมีทัศนคติที่ติดต่อสื่อรณรงค์ รวมทั้งมีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้วย

4) การพัฒนาฐานข้อมูลจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่เป็นระบบ และสนับสนุนให้ อปท.มีบทบาทในการสำรวจและมีข้อมูลจุดเสี่ยงของตนเอง รวมทั้งสนับสนุนทรัพยากรอย่างต่อเนื่อง เพื่อผลักดันให้มีการแก้ไขปัญหาคัดเสี่ยงจุดอันตรายอย่างจริงจัง

5) การขยายฐานข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance: IS) ออกไปสู่โรงพยาบาลให้มากขึ้นและเชื่อมโยงฐานข้อมูลที่จัดเก็บไว้ตามสถานีนามัยต่างๆ

6) การผลักดันให้มีการจัด/พัฒนาโครงสร้างและการบริหารจัดการหน่วยงานหลักด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง

7) การบูรณาการฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ รวมทั้งการปรับปรุงระบบรายงานอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล

ประเภทที่ 2: ความรู้มีอยู่แล้วในระดับหนึ่ง แต่ควรนำความรู้ดังกล่าวไปปฏิบัติเสียก่อน แล้วจึงมาทำการวิจัยต่อเนื่องในลักษณะ research- action - research ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขียานพาหนะ ซึ่งในภาพรวมมีความรู้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน แต่ต้องมีการศึกษาเป็นระยะๆ ภายหลังจากที่มีการนำความรู้ไปขับเคลื่อนงานแล้ว เพื่อประเมินประสิทธิผลของมาตรการ กระบวนการ แผนรณรงค์หรือการถอดบทเรียนเงื่อนไขปัจจัยความสำเร็จ เพื่อนำความรู้มาสังเคราะห์แนวโน้มพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อม เงื่อนไขและช่วงเวลาที่แตกต่างกัน

ประเภทที่ 3 : ความรู้ในเรื่องนั้นมีอยู่บ้าง แต่ยังไม่มากพอที่จะนำไปใช้ในการวางแผนและจัดลำดับความสำคัญในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงต้องมีการศึกษาวิจัยต่อยอดจากงานวิจัยเดิม หรือศึกษาวิจัยเชิงลึกเฉพาะเรื่อง เฉพาะกลุ่มเฉพาะพื้นที่หรือการวิจัยในเชิงเทคนิค รวมทั้งการพัฒนางานศึกษาวิจัยให้เป็นระบบครอบคลุมรอบด้าน เพื่อให้ได้มาซึ่งความรู้ที่ชัดเจนและเกิดผลในทางปฏิบัติมากขึ้น ได้แก่

1) การศึกษาแนวทางการสนับสนุนผู้ประกอบการในการผลิตหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและราคาเหมาะสม เพื่อให้คนไทยทุกช่วงวัยได้ใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอย่างทั่วถึง รวมทั้งศึกษาคุณภาพความปลอดภัยที่แท้จริงของหมวกนิรภัย 3 แบบที่กำหนดไว้ในกฎหมาย

2) การศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับบริบทเงื่อนไขทางสังคมของแต่ละกลุ่มเป้าหมายทั้งผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นเบื้องหลังค่านิยม/ทัศนคติและสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ เช่น การไม่ใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มวัยรุ่น ฯลฯ เพื่อนำความรู้ที่ได้ไปใช้ในการกำหนดวิธีการเสริมสร้างทัศนคติและความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและตรงประเด็นยิ่งขึ้น

3) การทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับอัตราการเพิ่มของการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถชนของเยาวชน เพื่อทบทวนข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุของผู้มีสิทธิซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

4) การวิจัยท้องถิ่น โดยพัฒนาวิธีการจัดการปัญหาเฉพาะท้องถิ่นแบบมีส่วนร่วมทางสังคม เพื่อเสนอทางออกในการบังคับใช้กฎหมายในชุมชน รวมทั้งการสังเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขยายผลการดำเนินงานจากพื้นที่นำร่องหรือพื้นที่ต้นแบบไปสู่พื้นที่อื่นๆ

5) การศึกษาทางเลือกเชิงนโยบายในการกำหนดอายุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตประชาชน โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบท

6) การศึกษาสถานการณ์ความเร็วที่ไม่ปลอดภัยในพื้นที่ต่างๆ เพื่อใช้กำหนดอัตราความเร็วจำกัดสำหรับรถแต่ละประเภทให้สอดคล้องกับสภาพถนน อากาศและสภาพแวดล้อมของแต่ละพื้นที่ เพราะจะเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการบังคับใช้กฎหมายเรื่องความเร็ว ขณะเดียวกัน ควรมีการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบนาร่อง เพื่อทดลองนำความรู้ด้านวิศวกรรมยานยนต์และวิศวกรรมถนนมาใช้ในการควบคุมความเร็ว นอกจากนี้ ควรมีการศึกษารูปแบบของสื่อและวิธีการที่จะทำให้ผู้ขับขี่สามารถตระหนักรับรู้ได้ถูกต้องว่า "ความเร็วที่ไม่ปลอดภัย" คือ ความเร็วขนาดใด รวมทั้งมีการศึกษาด้านแบบความสำเร็จของการใช้มาตรการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ต่างๆ

7) การศึกษาวงจรห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ของระบบการตรวจสภาพรถตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงการตรวจสภาพรถขนาดใหญ่ทั้งระบบ (รถโดยสารสาธารณะ รถทัศน اجر รถบรรทุก รถนักเรียน) เนื่องจากคุณภาพมาตรฐานในการตรวจสภาพรถที่เป็นอยู่ยังเป็นประเด็นปัญหาสำคัญ

8) การศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางโดยใช้เทคโนโลยี ศึกษาต้นทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทางและรถบรรทุกขนส่งสินค้า เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยต่อไป

9) การศึกษาเพื่อสนับสนุนให้มีการผลิต จำหน่ายและใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยครอบคลุมตั้งแต่มาตรการส่งเสริมให้ผู้ผลิตใช้เทคโนโลยีที่ปลอดภัย การพัฒนากฎระเบียบในการขึ้นทะเบียนร้านค้าและผู้ซื้อ การควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นไปตามกฎหมาย การกำหนดอัตราภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถขนาดต่ำกว่า 90 ซีซี และแนวทาง/มาตรการลดปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์ให้น้อยลง เช่น ความร่วมมือระหว่าง อปท. กับโรงเรียนในการจัดรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัยเพื่อลดการขับขี่จักรยานยนต์ไปโรงเรียน การกำหนดอายุเด็กเล็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

10) การศึกษาเพื่อยกระดับคุณภาพมาตรฐานในการจัดการด้านใบอนุญาตขับขี่ทั้งระบบ โดยครอบคลุมตั้งแต่การกำหนดคุณสมบัติที่เหมาะสมของผู้ขับขี่รถแต่ละประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ พิจารณามาตรการออกใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ขับขี่รถชนิดพิเศษ เช่น รถมอเตอร์ไซด์พ่วง รถเพื่อการเกษตร ฯลฯ ศึกษาแนวทางการแบ่งประเภทใบอนุญาตขับขี่เป็นของเยาวชนและผู้ใหญ่ รวมทั้งศึกษาการจัดการและการพัฒนารูปแบบกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภท โดยให้สถาบันการศึกษามีส่วนร่วมในการให้ความรู้และสามารถนำหน่วยกิตมาเทียบเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่ จัดทำมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน และพัฒนากระบวนการตรวจสอบคุณภาพด้านการออกใบอนุญาตขับขี่โดยหน่วยงานภายนอก รวมทั้งศึกษาการเชื่อมโยงฐานข้อมูลผู้ขับขี่กับประวัติการถูกจับกุม

11) การติดตามประเมินผลวิธีการ รูปแบบและจุดอ่อนจุดแข็งของมาตรการ/วิธีการจัดการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่ดำเนินการอยู่อย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ อาทิ การทบทวน

ระเบียบปฏิบัติและกฎหมายข้อบังคับเพื่อปรับให้เหมาะสมกับสถานการณ์ การศึกษาสาเหตุของการไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้อย่างมีประสิทธิภาพในมิติที่หลากหลาย เป็นต้น โดยให้มีการนำผลการประเมินมาปรับใช้ในการพัฒนาแผนงานและการดำเนินงานในระยะต่อไป

ประเภทที่ 4 : ความรู้ในเรื่องนั้นๆ ยังไม่เคยมีอยู่เลย แต่เป็นความรู้ที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนงานหรือเสริมความรู้เดิมที่มีอยู่ จึงต้องมีการศึกษาวิจัยใหม่ๆ ขึ้นมา ได้แก่

1) การใช้มาตรการการประกันอุบัติเหตุเสริมการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัย

2) บทเรียนของต่างประเทศในเรื่องวิธีคิด รูปแบบและบทบาทความรับผิดชอบของผู้ผลิตและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดพฤติกรรมเสี่ยงขับขี่ขณะมึนเมา

3) มาตรฐานการออกแบบและบำรุงรักษาถนนและเส้นทางที่ปลอดภัยสำหรับจักรยานยนต์ และการออกแบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยได้มาตรฐานเพื่อลดจุดเสี่ยงจุดอันตราย

4) กระบวนการพัฒนาคุณภาพของคนขับรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะอย่างเป็นระบบ เพื่อยกระดับมาตรฐานความรู้ความสามารถของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกให้สูงขึ้น

5) การยกระดับคุณภาพมาตรฐานการช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุของหน่วยกู้ชีพที่ขึ้นทะเบียนและออกปฏิบัติการฉุกเฉินและในสถานพยาบาล เนื่องจากการปฏิบัติการฉุกเฉินที่เป็นอยู่ยังขาดมาตรฐาน

6) มุมมองและเงื่อนไขที่เหมาะสมในการประกันภัยและการประกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ขณะมึนเมา เมื่อบริษัทประกันภัยกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุสูงถึง 150 mg % (กฎหมายกำหนดไว้เพียง 50 mg%)

7) บทเรียนต่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายสิทธิมนุษยชน เพื่อคุ้มครองการปฏิบัติงานของแพทย์ในการตรวจเลือดเพื่อวัดปริมาณแอลกอฮอล์จากผู้บาดเจ็บ รวมถึงการศึกษาความรู้ทางการแพทย์และบทเรียนต่างประเทศเกี่ยวกับวิธีการอื่นๆที่เหมาะสม มีต้นทุนต่ำ นอกเหนือจากการใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่มีราคาแพง

8) ขอบเขต ขนาดการลงทุนและประสิทธิผลของเทคโนโลยีตรวจจับความเร็วอัตโนมัติในพื้นที่ต่างๆ เพื่อนำผลการศึกษาไปใช้วางแผนและผลักดันงบประมาณสนับสนุนต่อไป

9) ความพร้อม ความต้องการ ความคุ้มค่าและรูปแบบความร่วมมือในการจัดตั้งหน่วยกู้ชีพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามความจำเป็นของแต่ละพื้นที่ (ไม่จำเป็นต้องจัดตั้งหน่วยกู้ชีพทุก อปท.) โดยอาศัยข้อมูลของคณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉินแต่ละจังหวัด ในการกำหนด Zoning หน่วยกู้ชีพของ อปท. เพื่อให้หน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินสามารถให้บริการแก่ผู้ประสบเหตุได้อย่างรวดเร็ว

10) ทางเลือกในการแสวงหาแหล่งทุนที่เหมาะสมในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเภทที่ 5: ความรู้ในเรื่องนั้นๆ มีอยู่น้อยมาก แต่ก็ยังไม่สามารถประเมินได้ว่า มีช่องว่างความรู้หรือไม่ ภายใต้สถานการณ์ที่เป็นอยู่และแนวทางการพัฒนาในแผนแม่บทฯ อาทิ ประเด็นความเหมาะสมของโทษและการลงโทษของศาลในคดีความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ขณะมึนเมา สถานการณ์ความเร็วและการดำเนินการเกี่ยวกับรถบรรทุก ค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลของผู้ประสบเหตุจราจรในโรงพยาบาลและในการปฏิบัติการฉุกเฉิน

(รายละเอียดจำแนกรายประเด็นเร่งด่วนทั้ง 8 ปรากฏตามตาราง)

ประเด็นเร่งด่วน	ประเด็นความรู้	Knowledge Gap
1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย	1.1 สถานการณ์และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	<p>ความรู้ที่จะใช้ในการปฏิบัติงานมีเพียงพอ แต่ต้องมีการศึกษาเป็นระยะอย่างต่อเนื่อง ในลักษณะ research – action – research โดยประเมินประสิทธิผลของมาตรการและกระบวนการทำงานต่างๆ เพื่อนำความรู้มาสังเคราะห์แนวโน้มพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในสภาพแวดล้อม เงื่อนไขและช่วงเวลาที่แตกต่างกันต่อไป</p>
	1.2 การพัฒนามาตรฐานหมวกนิรภัย	<p>ความรู้มีมากพอสมควร แต่ควรศึกษาเพิ่มเติมในเรื่อง</p> <ul style="list-style-type: none"> - แนวทางการสนับสนุนการผลิตแก่ผู้ประกอบการทั้งด้าน engineering support (เพื่อให้ได้หมวกที่เหมาะสมกับสภาพอากาศและมีขนาดเหมาะกับขงวัย) และด้านการตลาด (เพื่อให้มีราคาที่ทุกคนซื้อหาได้) - คุณภาพความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานของหมวกนิรภัย 3 แบบที่กำหนดในกฎหมาย
	1.3 การรณรงค์สร้างพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มเป้าหมาย	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องมีการศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับเบื้องหลังค่านิยมและทัศนคติเฉพาะกลุ่มเพื่อให้การรณรงค์ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ผลดียิ่งขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มเสี่ยง เช่น กลุ่มวัยรุ่น - ควรศึกษารูปแบบการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ที่เข้าถึงทัศนคติและบริบทเงื่อนไขทางสังคมของแต่ละกลุ่มเป้าหมาย
	1.4 การพัฒนามาตรการทางกฎหมายและการบังคับใช้	<p>ไม่มีช่องว่างความรู้ แต่ควรศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องการใช้มาตรการการประกันอุบัติเหตุ เสริมการบังคับใช้กฎหมาย</p> <p>ขณะเดียวกัน ควรลดช่องว่างในบริหารจัดการ โดยพัฒนามาตรการทางกฎหมายให้เหมาะสมกับการบังคับใช้ เช่น ให้หมวกนิรภัยเป็นส่วนควบของรถจักรยานยนต์ ให้ท้องถิ่นมีอำนาจในการจัดการตามกฎหมายร่วมกับตำรวจ บังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวดต่อเนื่องด้วยการสุ่มเวลาตรวจและสถานที่จับแทนการตั้งด่านตรวจ</p>

ประเด็นเร่งด่วน	ประเด็นความรู้	Knowledge Gap
	1.5 การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับข้อดีข้อเสียของหมวกนิรภัย	ไม่จำเป็นต้องมีความรู้เพิ่มเติม แต่ต้องนำความรู้ที่มีอยู่มาบูรณาการกับการรณรงค์ให้ความรู้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารร่วมกับปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็ว การดื่มสุราแล้วขับ โดยเฉพาะในวัยรุ่นเพศชายที่เป็นกลุ่มเสี่ยงสำคัญ
	2.1 ภาพรวมสถานการณ์และพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ	มีความรู้มากพอต่อการทำความเข้าใจถึงบทบาทของเหล้าต่อวิถีชีวิตสังคมไทยและการเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แต่ต้องมีการศึกษาเป็นระยะอย่างต่อเนื่องในลักษณะ research – action – research เพื่อประเมินปัจจัยแห่งความสำเร็จประสิทธิผลของมาตรการและกระบวนการทำงานต่างๆ แล้วนำความรู้มาสังเคราะห์แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม
	2.2 การโฆษณาอย่างรับผิดชอบต่อกลุ่มเสี่ยงหลักและการรับรู้เกี่ยวกับสื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องมีการศึกษาบทเรียนจากต่างประเทศเกี่ยวกับรูปแบบและบทบาทการมีส่วนร่วมของผู้ผลิตและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในการป้องกันและรับผิดชอบต่อผลกระทบที่เกิดจากการผลิตและการโฆษณาที่เป็นสาเหตุสำคัญต่อพฤติกรรมเสี่ยง - ควรมีการศึกษารูปแบบการสร้างสื่อที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายเฉพาะมากขึ้น เช่น กลุ่มวัยรุ่น
	2.3 การสร้างบรรยากาศสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม	<p>ความรู้เกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมต่อการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่มีมากพอ แต่มีช่องว่างในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ จึงต้องมีการบริหารจัดการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับ/ลดขั้นตอนการดำเนินคดีให้สะดวกไม่ยุ่งยาก - สร้างมาตรการจูงใจให้ตำรวจบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด - เพิ่มความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องในหลักสูตรที่มีอยู่แล้วแก่ตำรวจจราจรอย่างทั่วถึง

ประเด็นเร่งด่วน	ประเด็นความรู้	Knowledge Gap
		<p><u>ความรู้ที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม ได้แก่</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - การศึกษามุมมองและเงื่อนไขการกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่เหมาะสมสำหรับการประกันภัยและประกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ขณะมีเมมา - การศึกษาความรู้ทางการแพทย์และบทเรียนต่างประเทศเกี่ยวกับวิธีการอื่นๆที่เหมาะสม ต้นทุนต่ำ นอกเหนือจากการใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่มีราคาแพง - การศึกษาบทเรียนต่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายสิทธิมนุษยชนเพื่อคุ้มครองการปฏิบัติงานของบุคลากรทางการแพทย์ที่ทำการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้บาดเจ็บ - การศึกษาทดสอบสมมติฐานเกี่ยวกับอัตราการเพิ่มของการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถชนของเยาวชนเพื่อทบทวนข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุของผู้มีสิทธิซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ <p><u>ความรู้สำหรับการขับเคลื่อนงานในระดับพื้นที่ คือ</u> การวิจัยพัฒนาพื้นที่ต้นแบบและวิธีการบังคับใช้กฎหมายเมาไม่ขับแบบมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่น</p>
	2.4 ความเหมาะสมของโทษและการลงโทษของศาลในคดีความผิดเกี่ยวกับการขับขี่ขณะมีเมมา	ปัจจุบันมีการศึกษาในเรื่องนี้น้อย และไม่สามารถระบุได้ว่ามีช่องว่างทางความรู้หรือไม่
3. การแก้ไขปัญหาดูแลเสี่ยงจุดอันตราย	3.1 ข้อมูลจุดเสี่ยง	มีความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดจุดเสี่ยงในพื้นที่ต่างๆพอสมควร แต่ต้องเน้นการพัฒนาฐานข้อมูลจุดเสี่ยงอย่างเป็นระบบ รวมทั้งสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วน

ประเด็นเร่งด่วน	ประเด็นความรู้	Knowledge Gap
		ท้องถิ่นสามารถทำการสำรวจและมีข้อมูลจุดเสี่ยงของตนเอง
	3.2 การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง	มีความรู้มากพอต่อการสร้างความเข้าใจให้คนในสังคม แต่ต้องผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและสนับสนุนทรัพยากรอย่างต่อเนื่องจริงจัง
	3.3 การออกแบบและพัฒนาถนนโดยเน้นความปลอดภัย	<u>ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่อง</u> <ul style="list-style-type: none"> - ทบทวนมาตรฐานการออกแบบและบำรุงรักษาถนนและเส้นทางที่ปลอดภัยสำหรับจักรยานยนต์ - การวางแผนและออกแบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ได้มาตรฐาน
	3.4 มาตรการทางกฎหมาย	ควรแสวงหาแนวทางปฏิบัติที่ดีมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด
4. การปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	4.1 ภาพรวมของสถานการณ์ความเร็วและอุบัติเหตุ	มีความรู้ในภาพรวมของสถานการณ์และสภาพปัญหาสำคัญระดับหนึ่ง แต่ยังไม่มีความรู้เพียงพอที่จะใช้ในการวางแผนและจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการ
	4.2 การใช้มาตรการทางกฎหมาย	<u>ความรู้ที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม คือ</u> <ul style="list-style-type: none"> - การศึกษาเกี่ยวกับสถานการณ์ความเร็วที่ไม่ปลอดภัยในพื้นที่ต่างๆ เพื่อใช้กำหนดอัตราความเร็วจำกัดสำหรับรถแต่ละประเภทให้สอดคล้องกับสภาพถนนอากาศและสภาพแวดล้อมของแต่ละพื้นที่ - การศึกษาขอบเขต ขนาดการลงทุนที่เหมาะสมและประสิทธิผลของการใช้เทคโนโลยีตรวจจับความเร็วอัตโนมัติในพื้นที่ต่างๆ เพื่อนำผลการศึกษาไปใช้วางแผนและผลักดันงบประมาณสนับสนุน <u>เรื่องที่ควรมีการปรับช่องว่างในการบริหารจัดการ คือ การทบทวนบทลงโทษให้</u>

ประเด็นเร่งด่วน	ประเด็นความรู้	Knowledge Gap
		เหมาะสมและปรับปรุงกฎหมายบางมาตราที่มีข้อจำกัดในการบังคับใช้
	4.3 การให้ความรู้และสร้างความตระหนัก	<u>ความรู้ที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม</u> คือ - การศึกษารูปแบบของสื่อ/วิธีการสร้างความรู้ความตระหนักที่ถูกต้องของผู้ขับขี่เกี่ยวกับ “ความเร็วที่ไม่ปลอดภัย”
	4.4 สถานการณ์ความเร็วและการดำเนินการเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์	<u>ความรู้ที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม</u> คือ - การศึกษาทางเลือกเชิงนโยบายในการกำหนดอายุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตประชาชน โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบท - การศึกษาต้นแบบแห่งความสำเร็จของการใช้มาตรการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ต่างๆที่มีความชัดเจนและยั่งยืน - การวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบนาร่อง เพื่อทดลองปฏิบัตินำความรู้ด้านวิศวกรรมยานยนต์และวิศวกรรมถนนมาใช้ในการควบคุมความเร็ว
	4.5 สถานการณ์ความเร็วและการดำเนินการเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ	<u>ความรู้ที่มีอยู่เพียงพอ ยังไม่จำเป็นต้องทำการศึกษาเพิ่มเติมในขณะนี้</u> แต่ต้องมีการหารือทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการในระดับนโยบายให้เหมาะสม หลังจากนั้นอาจต้องการทำการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานในระดับปฏิบัติต่อไป
	4.6 สถานการณ์ความเร็วและการดำเนินการเกี่ยวกับรถบรรทุก	ปัจจุบันมีการศึกษาในเรื่องนี้น้อย แต่ยังไม่สามารถประเมินได้ว่ามีช่องว่างทางความรู้หรือไม่
5. การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย	5.1 ระบบการตรวจสภาพรถ	<u>เรื่องที่ควรมีการศึกษาอย่างเป็นระบบ</u> คือ - การศึกษาห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ของระบบการตรวจสภาพรถทั้งระบบทั้งจำนวน ตรอ. ที่มีอยู่ การกำหนดมาตรฐานสถานประกอบการตรวจสภาพรถของ

ประเด็นเร่งด่วน	ประเด็นความรู้	Knowledge Gap
<p>โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก</p>		<p>ภาครัฐและเอกชน การพัฒนาคุณภาพสถานประกอบการ การกำหนดเกณฑ์มาตรฐาน การตรวจสภาพความปลอดภัยของรถ ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการตรวจสภาพรถ รวมทั้งการกำกับดูแลและบทลงโทษ</p>
	<p>5.2 มาตรฐานความปลอดภัยโดยสาธารณะและรถบรรทุก</p>	<p><u>ความรู้ที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม</u> คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางโดยใช้เทคโนโลยี - การศึกษาต้นทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทาง และต้นทุนประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก
	<p>5.3 รถจักรยานยนต์ปลอดภัย</p>	<p><u>ความรู้ที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม</u> คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทบทวนกฎหมายที่จำเป็นเร่งด่วนสำหรับการเพิ่มความปลอดภัยในรถจักรยานยนต์ - การศึกษาทบทวนการขยายอายุที่ยอมให้สำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และมาตรการออกใบอนุญาตใบขับขี่แบบเป็นลำดับขั้น (Graduated Licensing) - การศึกษาทบทวนการกำหนดขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์ - การศึกษาแนวทาง/มาตรการลดปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์ให้น้อยลง - การศึกษารูปแบบและมาตรการสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือระหว่าง อปท. กับโรงเรียนในการจัดให้มีรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย - การศึกษาการกำหนดอายุเด็กเล็กที่เหมาะสมในการโดยสารรถจักรยานยนต์

ประเด็นเร่งด่วน	ประเด็นความรู้	Knowledge Gap
	5.4 การกำหนดมาตรการส่งเสริมผู้ผลิตให้ใช้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย	<u>ความรู้ที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม</u> คือ - การศึกษามาตรการส่งเสริมให้ผู้ผลิตใช้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย
	5.5 การกำหนดมาตรการควบคุมร้านค้าจำหน่ายจักรยานยนต์	<u>ความรู้ที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม</u> คือ - การศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนากระบวนการเบี่ยงในการขึ้นทะเบียนร้านค้าและผู้ซื้อ
	5.6 การกำหนดมาตรฐานรถจักรยานยนต์ที่มาจากทะเบียน	ไม่ต้องมีการศึกษาวิจัย เพราะมีกฎหมายรองรับอยู่แล้ว
	5.7 การควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างให้มีมาตรฐานความปลอดภัย	<u>ความรู้ที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม</u> คือ - การศึกษามาตรการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นไปตามกฎหมายและมีมาตรฐานความปลอดภัย
	5.8 การส่งเสริมการใช้รถจักรยานยนต์ของครอบครัวที่ปลอดภัยและประหยัด	<u>ความรู้ที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม</u> คือ - การศึกษาการกำหนดอัตราภาษีเพื่อส่งเสริมการใช้รถจักรยานยนต์ขนาดต่ำกว่า 90 ซีซี
6. การพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน	6.1 การจัดการด้านใบอนุญาตขับขี่	<u>ความรู้ที่ต้องมีการศึกษาเพิ่มเติม</u> ได้แก่ - การศึกษาด้านการจัดการและการพัฒนารูปแบบกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภท - การศึกษาทบทวนมาตรการการออกใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ขับขี่รถชนิดพิเศษต่าง ๆ เช่น รถมอเตอร์ไซด์พ่วง รถเพื่อการเกษตร ฯลฯ - การศึกษาแนวทางในการแบ่งประเภทใบอนุญาตขับขี่เป็นของเยาวชนและของผู้ใหญ่

ประเด็นเร่งด่วน	ประเด็นความรู้	Knowledge Gap
		<ul style="list-style-type: none"> - การศึกษาเพื่อจัดทำมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชนครอบคลุมทั้งด้านเนื้อหา สถานที่ ครูผู้สอน สนามฝึกขับรถและระบบการบริหารจัดการสำหรับรถแต่ละประเภท - การศึกษาเพื่อทบทวนการขยายอายุที่ยอมให้สำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และมาตรการออกใบอนุญาตใบขับขี่แบบเป็นลำดับขั้น (Graduated Licensing) (โครงการในแผนแม่บทฯ)
	6.2 การพัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก	เป็นความรู้ที่จำเป็นในการขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยในระบบการขนส่งสาธารณะ แต่ยังไม่มีการศึกษาวิจัย จึงควรมีการศึกษากระบวนการพัฒนาคุณภาพของคนขับรถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะอย่างเป็นระบบทั้งในด้านทฤษฎีและปฏิบัติ รวมทั้งทัศนคติการขับขี่ที่ปลอดภัย
	6.3 การให้ความรู้ด้านอุบัติเหตุ	การให้ความรู้ที่ผ่านมายังดำเนินการเฉพาะพื้นที่เฉพาะกลุ่ม จำเป็นต้องปรับการบริหารจัดการโดยเน้นการให้ความรู้ในวงกว้าง ด้วยการพัฒนาหลักสูตรแกนกลางด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีเนื้อหาครอบคลุมทุกบทบาทของการเป็นผู้ใช้รถใช้ถนน คนทุกวัยทุกระดับการศึกษา รวมทั้งศึกษารูปแบบความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ
	6.4 วิธีการ รูปแบบการจัดการเพื่อลด/ป้องกันอุบัติเหตุ	<p>ความรู้ที่ควรศึกษาเพิ่มเติม คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การติดตามประเมินผลวิธีการ รูปแบบการจัดการเพื่อลด/ป้องกันอุบัติเหตุ และจุดอ่อนจุดแข็งของวิธีการและรูปแบบเหล่านั้น - การศึกษาและพัฒนาวิธีการสื่อสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพในการช่วยลดอุบัติเหตุทั้งสำหรับผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนนได้ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว - การฝึกอบรมการบูรณาการขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจร (โครงการในแผน

ประเด็นเร่งด่วน	ประเด็นความรู้	Knowledge Gap
		แม่บทความปลอดภัยทางถนนฯ)
	6.5 ระเบียบปฏิบัติในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน	<u>ความรู้ที่ควรศึกษาเพิ่มเติมให้ทันสมัยกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลง</u> คือ - การทบทวนระเบียบปฏิบัติและกฎหมายข้อบังคับด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อปรับให้เหมาะสม - การศึกษาสาเหตุของการไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้อย่างมีประสิทธิภาพในมิติที่หลากหลาย
	6.6 สาเหตุ ปัจจัย ทศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	<u>ความรู้ที่ควรศึกษาลงลึก</u> คือ - การศึกษาสาเหตุ ปัจจัยที่เป็นเหตุให้ผู้ขับรถใช้ถนนยังคงมีทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงอันก่อให้เกิดอุบัติเหตุเช่นเดิม
7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บให้เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว	7.1 การบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน	ควรขยายฐานข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance: IS) ออกไปสู่โรงพยาบาลให้มากขึ้นและเชื่อมโยงฐานข้อมูลที่จัดเก็บไว้ตามสถานีนอนามัยต่างๆ
	7.2 มาตรฐานการปฏิบัติการฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุของหน่วยกู้ชีพ และในสถานพยาบาล	<u>ความรู้ที่ควรศึกษาเพิ่มเติม</u> คือ - การศึกษามาตรการยกระดับคุณภาพมาตรฐานการช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุของหน่วยกู้ชีพที่ขึ้นทะเบียนและออกปฏิบัติการฉุกเฉินและในสถานพยาบาล - พัฒนาการปฏิบัติการฉุกเฉินนอกโรงพยาบาล (pre hospital) และพัฒนาการปฏิบัติการฉุกเฉินในโรงพยาบาล (เป็นโครงการของ สพฉ.)
	7.3 การมีส่วนร่วมของ อปท. ในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	<u>ความรู้ที่ควรศึกษาเพิ่มเติม</u> คือ - การศึกษาความพร้อม ความต้องการ ความคุ้มค่าและรูปแบบความร่วมมือในการจัดตั้งหน่วยกู้ชีพของอปท.

ประเด็นเร่งด่วน	ประเด็นความรู้	Knowledge Gap
	7.4 การเข้าถึงบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	ไม่จำเป็นต้องศึกษาการกระจายตัวของหน่วยกู้ชีพที่ขึ้นทะเบียนทุกระดับ และการจัดเครือข่ายความช่วยเหลือในแต่ละพื้นที่ (Zoning) หน่วยบริการและสนับสนุนให้อปท. จัดตั้งหรือร่วมกันจัดตั้งหน่วยกู้ชีพตามความพร้อม ความต้องการและความคุ้มค่าอยู่แล้ว
	7.5 ค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรในโรงพยาบาล	จากข้อมูลที่มีอยู่ ยังสรุปไม่ได้ว่าควรศึกษาเพิ่มเติมหรือไม่
	7.6 ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการฉุกเฉิน	จากข้อมูลที่มีอยู่ ยังสรุปไม่ได้ว่าควรศึกษาเพิ่มเติมหรือไม่
	7.7 การคุ้มครอง/ชดเชยผู้ประสบเหตุ	มีการศึกษาเพียงพอแล้ว
8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการให้เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	8.1 ด้านโครงสร้างการบริหารหน่วยงานกลาง	<u>เรื่องที่ต้องปรับการบริหารจัดการ</u> คือ <ul style="list-style-type: none"> - การผลักดันในเรื่องโครงสร้างและการพัฒนาหน่วยงานสำคัญได้รับการปฏิบัติอย่างเข้มแข็งจริงจัง - การทบทวนกฎหมายที่จำเป็นเร่งด่วนสำหรับเพิ่มความปลอดภัยในจักรยานยนต์ <u>ความรู้ที่ควรมีการศึกษาเพิ่มเติม</u> คือ <ul style="list-style-type: none"> - ทางเลือกในการแสวงหาแหล่งทุนที่เหมาะสมในการสนับสนุนการเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน
	8.2 ด้านโครงสร้างการบริหารหน่วยงานกลาง	<u>เรื่องที่ต้องพัฒนาการบริหารจัดการ</u> คือ <ul style="list-style-type: none"> - การบูรณาการระบบฐานข้อมูลและตัวชี้วัดทั้งในระดับประเทศและระดับพื้นที่เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้ครอบคลุมยานพาหนะทุกประเภท - การปรับปรุงรายงานอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล

ประเด็นเร่งด่วน	ประเด็นความรู้	Knowledge Gap
	8.3 ด้านการบริหารจัดการระดับพื้นที่และระบบสารสนเทศ/ตัวชี้วัดในระดับพื้นที่	<u>ความรู้ที่ควรมีการดำเนินการต่อ</u> คือ การสังเคราะห์หรือขยายผลการศึกษาในพื้นที่นำร่องที่ดำเนินการไปแล้ว เพื่อศึกษารูปแบบและเงื่อนไขของความสำเร็จ
	8.4 ด้านสนับสนุนงานวิจัยและติดตามงานประเมินผล	<u>เรื่องที่ต้องปรับการบริหารจัดการ</u> คือ ควรหาแนวทางการพัฒนาระบบการประเมินผลให้มีมาตรฐานและมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำผลมาปรับแผนงานในภาพรวม

**สรุปการประชุมระดมความคิดเห็น
เพื่อจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน
วันที่ 6 กันยายน พ.ศ. 2553 เวลา 9:00-15:30 น.
ณ ห้องประชุมรอยเพชร ชั้น 1 โรงแรมมารวยการ์เด็น บางเขน กรุงเทพฯ
โครงการของศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ**

.....

การประชุมครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อระดมความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ หน่วยงานและองค์กรต่างๆ เพื่อวิเคราะห์ช่องว่างทางความรู้เพื่อกำหนดกรอบงานวิจัยที่จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานต่างๆ ที่ร่วมกันดำเนินงานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน โดยประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานต่าง ๆ จำนวนประมาณ 30 ท่าน

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้อำนวยการ ศวปถ. กล่าวเปิดการประชุมและแจ้งวัตถุประสงค์ของการประชุม เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานและองค์กรต่างๆ ได้ร่วมระดมความคิดเห็นเพื่อวิเคราะห์ช่องว่างทางความรู้เพื่อกำหนดกรอบงานวิจัยที่จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานต่างๆ

การประชุมช่วงเช้าได้แบ่งกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเป็น 2 กลุ่ม

กลุ่มที่ 1 ประชุมระดมความคิดเห็นในประเด็นเร่งด่วนการขับเคลื่อนทศวรรษความปลอดภัย 4 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นที่ 1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ประเด็นที่ 2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่ยานพาหนะ ประเด็นที่ 4) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับชี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก และประเด็นที่ 6) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

กลุ่มที่ 2 ประชุมระดมความคิดเห็นใน 3 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นที่ 3) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย ประเด็นที่ 5) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก และประเด็นที่ 7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

การประชุมช่วงบ่ายเป็นการประชุมระดมความคิดเห็นร่วมกันในประเด็นที่ 8) พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ

สรุปความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญได้ดังนี้

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
ประเด็นเร่งด่วนที่ 1: การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย	
<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาเงื่อนไขและปัจจัยสำคัญของความสำเร็จ การติดตามประเมินผล รวมทั้งการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละจังหวัด ถอดบทเรียนจากพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ เช่น ภูเก็ตโมเดล (ปัจจุบันภูเก็ตประสบความสำเร็จทำให้คนใส่หมวกร้อยละ 98 โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายร่วมกับการประชาสัมพันธ์ แจกหมวกมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และเด็ก และให้หัวหน้าหน่วยราชการพร้อมภรรยาใส่หมวกนิรภัยช่วยประชาสัมพันธ์ มีการทำ MOU กับหน่วยงานต่างๆ และถ้าผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ใส่หมวกถูกจับ จะต้องดูภาพยนตร์เกี่ยวกับความปลอดภัย) และศึกษาสาเหตุปัจจัยของการรณรงค์ที่ไม่ประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืน (เชียงใหม่ก็เคยประสบความสำเร็จในระยะหนึ่ง แต่ต่อมาอัตราการสวมหมวกลดต่ำลง) - ควรให้ความสนใจกับวัยรุ่นซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายสำคัญของเรื่อง หมวก เมา และความเร็ว โดยศึกษาสาเหตุเชิงลึกของปัญหาของประชากรกลุ่มนี้เพื่อหาแนวทางแก้ไข - ปัจจุบันสังคมไทยยังไม่มีหลักสูตรเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สอนในสถานศึกษาอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าผลการศึกษาต่างประเทศชี้ว่าถ้าเด็กได้เรียนรู้เรื่องความปลอดภัย 3 ครั้งก่อนเข้าสู่วัยรุ่น ร้อยละ 50 จะมีพฤติกรรมการความปลอดภัย ถ้าเพิ่มเป็น 4 ครั้งจะเพิ่มสัดส่วนเป็นร้อยละ 70 และถ้าเพิ่มเป็น 5 ครั้งจะเพิ่มสัดส่วนเป็นร้อยละ 80-90 - ควรศึกษาว่าหมวกนิรภัยที่กำหนดไว้ 3 แบบนั้น แบบใดไม่ได้มาตรฐาน และไม่เหมาะสมสำหรับการใช้ในประเทศไทย รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมของสายรัดคางของหมวก ที่รองหมวก โดยศึกษาความรุนแรงจากการได้รับบาดเจ็บในกรณีที่ไม่สวมหมวก หมวกหลุด ฯลฯ เพื่อชี้ให้เห็นลักษณะของหมวกนิรภัย และการสวมใส่ที่ไม่ปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - การสื่อสารเป้าหมาย ควรเน้นว่าเป็นการ “ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100%” - ควรรณรงค์ควบคู่ไปกับการให้ความรู้ โดยการรณรงค์ต้องมีเจ้าภาพที่ชัดเจน ปัจจุบันประเด็นหมวกนิรภัยขาดเจ้าภาพที่ชัดเจน - ควรให้ความสำคัญกับการรณรงค์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ชอนท้ายมอเตอร์ไซค์และเด็ก โดยเริ่มที่หน่วยงานของรัฐ สถาบันการศึกษา และโรงงาน โดยมีหน่วยงานต้นแบบในการรณรงค์ การรณรงค์ควรทำในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งในช่วงเวลาหนึ่งอย่างเข้มข้นและต่อเนื่อง - สถานศึกษา สถานประกอบการควรให้

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็นอื่นๆ
<ul style="list-style-type: none"> - ควรศึกษาแนวทางความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเอกชนและหน่วยงานของรัฐในการผลิตหมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานและราคาถูกลง - ปก. ต้องการศึกษาวิธีการจัดเก็บข้อมูลที่สะดวก ต้นทุนไม่สูงมาก เช่น ข้อมูลจากการตรวจจับ เพื่อจะได้ไม่ต้องลงทุนสำรวจพฤติกรรมทั่วประเทศบ่อยๆ - ควรศึกษาความเหมาะสมของการใช้มาตรการการประกันภัยอุบัติเหตุเสริมการบังคับใช้กฎหมาย อาทิ ถ้าผู้เอาประกันไม่ใช้หมวกนิรภัย บริษัทประกันฯ จะรับผิดชอบค่าเสียหายเพียงครั้งเดียว 	<p>การสนับสนุนได้โดยจัดหาพื้นที่เก็บหมวกนิรภัยให้นักศึกษาและพนักงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันมีหมวกนิรภัยสำหรับเด็กขนาด 530 ซม. ซึ่งเด็กเล็กก็สามารถใช้ได้ โดยเสริมโฟม แต่ยังคงต้องปรับปรุงเรื่องสายรัดคางซึ่งมักยาวและยึดเกินไป นอกจากนี้ยังมีตัวอย่างบริษัทกลางฯ ผลิตหมวกเด็กราคา 200 บาท มีลวดลายสวยงาม โดยบริษัทกลางออกเงินให้ครึ่งหนึ่ง - ตำรวจจราจรถูกกำหนดให้ใส่หมวกตลอดเวลา แต่หมวกยังไม่ได้มาตรฐาน - ควรหาแนวทางในการผลิตที่รองหมวกที่นาใช้ เพื่อดึงดูดให้คนที่ต้องใช้บริการมอเตอร์ไซค์ โดยเฉพาะมอเตอร์ไซค์รับจ้างใช้หมวกนิรภัยมากขึ้น

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็นอื่น ๆ
	<ul style="list-style-type: none"> - จักรยานยนต์ญี่ปุ่นปลอดภัยกว่าของไทย แม้ว่าจะมีกำลังเครื่องแรง เพราะใช้ยางหน้ากว้างกว่า
ประเด็นเร่งด่วนที่ 2: ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขียานพาหนะ	
<ul style="list-style-type: none"> - ควรหารูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ผลิตและจำหน่ายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิ บทบาทของบริษัทจำหน่ายสุราในการทำงานร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข การให้บริษัทผู้ผลิตมีส่วนร่วมป้องกันและรับผิดชอบกับผลเสียที่เกิดขึ้นกับประชาชน โดยดูตัวอย่างจากต่างประเทศ - ข้อจำกัดของการตรวจระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจทำให้ต้องศึกษาวิธีการและเครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์อื่นๆ ที่สามารถใช้ในภาคสนาม และได้รับการยอมรับว่าน่าเชื่อถือและเที่ยงตรงเพียงพอ โดยนำตัวอย่างจากต่างประเทศมาประยุกต์ใช้ - ยังมีความจำเป็นที่จะศึกษาเพื่อพัฒนาเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ราคาถูกลง - สถาบันนิติเวชมีข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่เก็บจากผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาระดับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ทำให้เมาและเกิดอุบัติเหตุเพื่อกำหนดเพดานระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่เหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> - ประสบการณ์ต่างประเทศชี้ว่าการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น ให้ศาลตัดสินอย่างรวดเร็ว และการกำหนดอัตราโทษสูง มีผลให้ผู้ขับขี่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้จริง - ควรทบทวนกฎหมายด้านสิทธิมนุษยชน ที่เกี่ยวกับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือด
ประเด็นเร่งด่วนที่ 3: แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย	
<ul style="list-style-type: none"> - ควรมีการทบทวนระบบการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงว่ามีความชัดเจนและละเอียดแค่ไหน และทบทวนการวิเคราะห์ข้อมูลว่าส่งผลต่อการนำไปใช้ได้มีประสิทธิภาพไหม 	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องติดตามการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงว่าได้ผลอย่างไร

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
<ul style="list-style-type: none"> - จัดทำการวิเคราะห์ cost benefit ratio ในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงต่างๆ - ถอดบทเรียนแนวทางการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง - ศึกษาการออกแบบถนนคนเดิน ถนนจักรยาน และจักรยานยนต์ - ศึกษาการออกแบบทางแยก - การออกแบบทางเชื่อมระหว่างถนนในเมืองกับถนนท้องถิ่น - สร้างแบบจำลองที่จะอธิบายการเกิดอุบัติเหตุกับโครงสร้างถนนกับปริมาณจราจร และพฤติกรรมของคนที่ตอบสนองต่อโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ - เทคโนโลยีที่เกี่ยข้องและควรนำมาใช้เมื่อถนนเสร็จ - ศึกษาการใช้ที่ดินกับอุบัติเหตุ เช่นการสร้างห้างสรรพสินค้าติดกับสี่แยก เป็นต้น - ศึกษาและผลักดันให้เกิด TIA (Traffic Impact Assessment) 	<ul style="list-style-type: none"> - เสริมพลังให้ตำรวจระบุจุดเสี่ยงและสาเหตุให้ชัดเจนขึ้น - ส่งเสริมการพัฒนา Road Safety Audit ตั้งแต่ขั้นตอนออกแบบ - ควรส่งเสริมกิจกรรมการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชนอย่างง่าย เช่น ตัดกิ่งไม้ ทาสีติดแผ่นสะท้อนแสง หรือติดไฟฟ้าแสงสว่าง โดยท้องถิ่นดำเนินการไปก่อนไม่ต้องรอการแก้ไขราคาแพงจากหน่วยงานสร้างถนน เพราะการแก้ไขอย่างง่ายทำได้รวดเร็วและราคาถูก แต่ได้ผลมาแล้วในหลายท้องที่ ควรส่งเสริมให้มีการแก้ไขอย่างง่ายทั่วประเทศในทศวรรษความปลอดภัย
<p>ประเด็นเร่งด่วนที่ 4: ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - ยังมีความจำเป็นต้องศึกษาเพื่อพัฒนาเครื่องตรวจจับความเร็วราคาถูก - ควรศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุกับการฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องติดตั้งป้ายอัตราความเร็วจำกัดให้ผู้ขับขี่ทราบเป็นระยะๆ เพราะอัตรา

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
<p>- แนวทางการศึกษาด้านพฤติกรรม ควรเน้นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ โดยศึกษาประเด็นเล็กๆ เกี่ยวกับการทำผิดกฎหมายแต่มีกได้รับการยกเว้นจากตำรวจที่ละประเด็น เช่น การขับรถบนไหล่ทาง การจอดรถชื่อของบริเวณไหล่ทาง โดยศึกษามุมมองต่างๆ เช่น ทศนคติของผู้ขับขี่ ผลกระทบและความคิดเห็นของผู้ได้รับผลกระทบ เช่น คนที่ถูกแซง มุมมองจากตำรวจ และรวบรวมประเด็นศึกษาเหล่านี้ให้เป็นชุดโครงการเพื่อมองให้เห็นภาพรวมทุกปัจจัย พร้อมกับทำการรณรงค์ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและบังคับใช้กฎหมาย และประเมินผล</p>	<p>ดังกล่าวแตกต่างกันตามสภาพพื้นที่และผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่ทราบ ตำรวจก็ตรวจจับเฉพาะที่ความเร็ว 120 กม./ชม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องสร้างความชัดเจนว่าหน่วยงานใดมีหน้าที่และงบประมาณในการติดตั้งป้ายแจ้งเตือนอัตราความเร็วจำกัด - ควรประสานงานกับกรมทางหลวงและสำนักงบประมาณเพื่อสร้างถนนที่ติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ - รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุกสามารถติดตั้งอุปกรณ์แบบกราฟ หรือ mechanics ต้นทุนต่ำเพื่อให้ตำรวจทราบความเร็วที่ขับขี่ (ไม่จำเป็นต้องเป็น GPS ที่มีต้นทุนสูง) และสามารถตรวจจับได้ - ยางเสื่อมสภาพเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
	<p>โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสภาพฝนตก และผู้ขับขี่ใช้ความเร็ว กรมการขนส่งทางบกควรแก้ไขระเบียบเกี่ยวกับยางเสื่อมสภาพเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - การจะทำให้ผู้ขับขี่มีสำเนียงของความเสียวที่จะถูกจับกุม (risk perception) นั้นจำเป็นจะต้องมีการตรวจจับอย่างต่อเนื่อง - ควรเพิ่มบทบาทเจ้าหน้าที่ตำรวจภูธรให้มีเครื่องมือตรวจจับความเร็วทั่วประเทศ เพราะความเร็วเป็นสาเหตุอันดับ 1 แต่เครื่องมือตรวจจับมีเฉพาะตำรวจทางหลวงเท่านั้น ตำรวจภูธรที่มีสถานีประมาณ 1,500 แห่งยังไม่มี ที่ผ่านมายังไม่เคยได้รับงบประมาณสนับสนุนในการจัดซื้อมาก่อน จึงขาดแคลน 90% หากมีการบังคับใช้

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
	กฎหมายเรื่องความเร็ว จะเป็นการลงทุนที่ตรงเป้าและได้ผลตอบแทนสูงที่สุด ดีกว่าการประชาสัมพันธ์
ประเด็นเร่งด่วนที่ 5: ยกกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก	
<p>รถขนาดใหญ่ (รถโดยสารสาธารณะ รถทัศนาวจร รถบรรทุก รถนักเรียน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ควรศึกษาห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ของระบบการตรวจสอบสภาพรถ ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ ประกอบด้วยประเด็นย่อย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ➢ ศึกษาจำนวน ตรอ. ที่มีอยู่ทั้งหมด โดยแบ่งเป็น ตรอ. ที่มีมาตรฐานและไม่มีมาตรฐาน สาเหตุสำคัญ (คนตรวจไม่ชำนาญ อุปกรณ์ไม่ครบ) ➢ กำหนดมาตรฐานสถานประกอบการตรวจสอบสภาพรถของภาครัฐ (กรมการขนส่งฯ) และเอกชน (ตรอ.) รวมทั้งการพัฒนาคุณภาพสถานประกอบการและบุคลากร ให้เป็นต้นแบบในแต่ละภาค ➢ กำหนดเกณฑ์มาตรฐานการตรวจสอบสภาพความปลอดภัยของรถ (ความถี่ วิธีการตรวจ รายการที่ต้องตรวจ ติดตามประเมินผลหากเจ้าของรถไม่แก้ไขจุดบกพร่องของรถในระยะเวลาที่กำหนด โดยกำหนดให้นำรถมาตรวจใหม่ recheck ว่าได้นำรถไปแก้ไขจุดบกพร่องหรือไม่ ก่อนต่อทะเบียนให้) ➢ ดันทุนค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบสภาพรถตามเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัย รัฐควรให้การสนับสนุนทางการเงินเพื่อให้สถานประกอบการมีรายได้และเจ้าของรถสามารถจ่ายได้อย่างเหมาะสม 	<p>รถขนาดใหญ่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ขณะนี้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ตรวจสอบสภาพรถ โดยรถบรรทุกกำหนดให้ตรวจสอบสภาพปีละ 2 ครั้งนั้น ซึ่งไม่ใช่ประเด็นสำคัญ แต่ควรจะต้องให้ความสำคัญกับวิธีการตรวจที่ได้มาตรฐาน ซึ่งรัฐบาลต้องลงทุนซื้อเครื่องมือตรวจสอบสภาพรถ และต้องตรวจอย่างจริงจัง โดยต้องประสานทำงานร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งให้ได้ - สถานตรวจสภาพรถเอกชน ตรอ. มีจำนวนกว่า 1,000 แห่ง เดิมกำหนดให้

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็นอื่น ๆ
<p>➢ การกำกับดูแลและบทลงโทษ กรณีผู้ตรวจสอบสภาพรถและเจ้าของรถไม่ปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด</p> <p>รถจักรยานยนต์</p> <ul style="list-style-type: none"> - ควรศึกษาว่าทำอะไรจึงจะลดปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์ให้น้อยลง (Promote CC=0) - ควรศึกษารูปแบบและมาตรการสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือระหว่าง อปท. กับ โรงเรียน ในการจัดให้มีรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย เพื่อลดการขับขี่จักรยานยนต์ไปโรงเรียน - ควรศึกษาความเหมาะสมในการกำหนดอายุเด็กเล็กในการโดยสารรถจักรยานยนต์ และมาตรการบังคับใช้นั่งสำหรับเด็ก 	<p>ตรวจสอบสภาพรถเพื่อลดมลภาวะ ต่อมาให้ตรวจเพื่อความปลอดภัย จึงทำให้ ตรอ. ขนานเล็ก ไม่สามารถดำเนินการได้ตามมาตรฐานเพราะต้องลงทุนซื้อเครื่องมือ ปัจจุบัน การตรวจสอบสภาพรถจึงไม่มีคุณภาพ รัฐหามาตรการสนับสนุน และกำกับดูแล</p> <ul style="list-style-type: none"> - พัฒนากลไกการสุ่มตรวจสอบสภาพรถ (road side) ตลอดทั้งปี (ปัจจุบันสุ่มตรวจเฉพาะช่วงเทศกาล) เน้นรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยใช้จุดตรวจที่ด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก ทั้งนี้ต้องประสานความร่วมมือระหว่างกรมทางหลวงและกรมการขนส่งทางบก - พัฒนาการสืบสวนอุบัติเหตุที่มีความเสียหายเกินกว่า 50,000 บาทอย่างละเอียด เพื่อชี้ให้ได้ว่าอุบัติเหตุเกิดจากปัญหาข้อบกพร่องของรถหรือสาเหตุอื่น

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
	<p>หากเกิดจากข้อบกพร่องของรถ ควรมีระเบียบบังคับที่เชื่อมโยงไปถึงความรับผิดชอบของผู้ตรวจสอบสภาพรถ หรือเจ้าของรถที่ไม่แก้ไขปัญหาดังกล่าวที่ได้รับแจ้งจากผู้ตรวจสอบสภาพรถ นอกจากนี้ การสืบสวนอุบัติเหตุจะได้ list รายการข้อมูลที่น่าไปกำหนดเป็นมาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถ</p> <ul style="list-style-type: none"> - พัฒนากลไกการมีส่วนร่วมเฝ้าระวังของภาคประชาชน ให้ช่วยดูแลตรวจสอบสภาพรถขนาดใหญ่ (รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุก รถนักเรียน) ด้วยการแจ้งข่าวหรือร้องเรียน จะช่วยลดการทำงานของ ขบ.ลงได้มาก <p>รถจักรยานยนต์</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจัยที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ เกี่ยวข้องกับคน

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
	<p>(ซึ่งไม่เป็น ไม่ได้รับการฝึกหัดที่ดี ไม่สามารถใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น การเบรกรถอย่างถูกต้อง) การออกใบอนุญาตขับซึ่งง่ายเกินไป และถนนที่ไม่มีช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์ ประเด็นเหล่านี้ควรเร่งดำเนินการโดยให้มีการฝึกอบรมการขับขี่อย่างปลอดภัย ก่อนออกใบอนุญาต จัดทำเส้นทางรถจักรยานยนต์ ฯลฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ครูในโรงเรียนบางแห่งจัดรถโรงเรียนให้บริการแก่เด็กนักเรียนได้เป็นอย่างดี แต่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร และ ศธ. จึงทำให้การจัดการไม่ยั่งยืน นอกจากนี้ เทศบาลบางแห่งจัดรถวิ่งรอบเมืองให้บริการฟรีแก่นักเรียน จึงควรหากำหนดแนวทาง/มาตรการกระตุ้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะ ศธ. อปท. เห็นความสำคัญเรื่องความ

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
	<p>ปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ควรเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัย สนับสนุนให้มีรถโดยสารสาธารณะปลอดภัย - สนับสนุนการเดินทาง และการขี่จักรยานไปโรงเรียน โดยชุมชนร่วมกันจัดหาช่องทางที่ปลอดภัยในชุมชนร่วมกัน - กรรมการขนส่งทางบกควรออกกฎกระทรวง กำหนดให้รถจักรยานยนต์สำหรับเด็กอายุ 15-18 ปี มีลักษณะพิเศษ แตกต่างจากรถทั่วไปเพราะเยาวชนเสียชีวิตมากจากรถจักรยานยนต์ปัจจุบัน จึงควรเปลี่ยนจากรถที่มีหน้ายางเล็ก เครื่องแรง ให้เป็นขับเคลื่อนเฉพาะรถที่มีขนาดซีซีต่ำ วิ่งได้ไม่เร็วและยางรถใหญ่กว่านี้ 3 เท่า ถ้าดำเนินการตามนี้ นักเรียนก็ยังไม่ไปโรงเรียนได้ ตำรวจก็ควบคุมได้ง่าย

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็นอื่นๆ
	<p>และอุบัติเหตุที่เกิดก็จะไม่รุนแรง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและค่านิยมการขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (เด็ก ผู้ปกครอง โรงเรียน) - ส่งเสริมมาตรการทางภาษี ในการผลิตรถจักรยานยนต์ที่มี ซีซี ต่ำ โดยประสานกับกรมสรรพสามิต และต้องมีเส้นทางสำหรับจักรยานยนต์ เพราะรถจักรยานยนต์ ที่วิ่งเข้าปะปนกับรถอื่นๆ จะยิ่งอันตรายมากขึ้น
ประเด็นเร่งด่วนที่ 6: พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย	
<ul style="list-style-type: none"> - กรมขนส่งทางบกมีข้อจำกัดมากในการดำเนินงานตามมติ ครม. ที่ต้องการให้อบรมการขับขี่ 15 ชม. ก่อนออกใบอนุญาต เพราะปัจจุบันอบรม 2 ชม. ก็มีปัญหามากอยู่แล้ว (ในขณะที่โรงเรียนสอนขับรถยนต์ที่ ขบ. ให้การรับรองถูกกำหนดให้อบรมการขับขี่ 15 ชม.) แต่每天有ผู้ติดต่อขอใบอนุญาตประมาณ 10,000 ราย จังหวัดละประมาณ 100 ราย แต่ขนส่งจังหวัดมีเจ้าหน้าที่ด้านนี้เพียง 4 คน จึงมีแผนจะศึกษากระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ที่มีคุณภาพ โดยจัดทำ TOR เพื่อจัดจ้างศึกษา - ควรศึกษามาตรการการออกใบอนุญาตขับขี่แบบเป็นลำดับขั้น (Graduate Licensing) - ควรศึกษาแนวทางในการแบ่งประเภทใบอนุญาตขับขี่เป็นของเยาวชน (ซึ่งร้อยละ 90 ขับรถก่อนอายุ 15 ปี 	<ul style="list-style-type: none"> - การออกใบอนุญาตขับขี่ของกรมขนส่งทางบกต้องเน้นมิติความปลอดภัยมากกว่ามาตรการให้บริการ และเน้นคุณภาพมากกว่าปริมาณ - มีข้อเสนอให้สถาบันการศึกษาจัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้ผู้เรียนสอบสะสมหน่วยกิต

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
<p>ส่วนใหญ่เริ่มขับขี่ประมาณอายุ 12 ปี จึงควรได้รับการฝึกการขับขี่อย่างปลอดภัย) และของผู้ใหญ่</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรรมการขนส่งทางบกควรให้มีการศึกษาเพื่อจัดทำมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน ทั้งด้านเนื้อหา สถานที่ ครูผู้สอน สนามฝึกขับรถ และระบบการบริหารจัดการสำหรับรถแต่ละประเภท - ควรศึกษาเพื่อเชื่อมโยงฐานข้อมูลผู้ขับขี่และประวัติการจับกุม - ควรศึกษาความต้องการอัตราค่าส่งประเภทใหม่ๆ เช่น ครูสอนหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา ครูสอนขับรถ ตำรวจจราจร 	<p>และสามารถนำหน่วยกิตมาเทียบเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอนในการทำใบอนุญาตขับขี่ ในต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น นิวซีแลนด์ สวีเดน ก็ให้สถาบันศึกษาเป็นผู้สอนเนื้อหา แต่ผู้จัดสอบวัดความรู้คือตำรวจและกระทรวงคมนาคม</p> <ul style="list-style-type: none"> - สารของหลักสูตรควรประกอบด้วยความรู้ทางกฎหมาย ทักษะการขับขี่ การป้องกันอุบัติเหตุ และมารยาทที่จำเป็นในการใช้รถใช้ถนน - การพัฒนาหลักสูตร และสื่อการสอน แกนกลางเหมาะสมกว่าการให้ทุนแต่ละพื้นที่ผลิตเอง - กระทรวงคมนาคมเคยลงทุนประมาณ 50 ล้านบาทจัดทำชุดความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้กับกระทรวงศึกษาธิการ แต่ไม่มีการ

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
	<p>นำไปใช้ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะเป็นชุดความรู้ที่ต้องใช้เวลาสอนนานเกินไป</p> <ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบการบริหารจัดการในภาพรวมควรประกอบด้วยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน อาทิ กรมขนส่งทางบก ดูแลเรื่องคุณภาพการออกใบอนุญาตขับขี่กระทรวงศึกษาฯ ดูแลรับผิดชอบเรื่องการให้ความรู้ ตำรวจบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น - ช่องว่างการประสานงานระหว่างหน่วยงานทำให้มาตรการตัดแต้มใบขับขี่ในอดีตไม่ประสบความสำเร็จ - การขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนน จำเป็นต้องมีนัก lobby ในการเข้าไปคุยกับผู้บริหารของประเทศโดยนำข้อมูลทางวิชาการเหล่านี้ไปสนับสนุน
ประเด็นเร่งด่วนที่ 7: พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว	
<ul style="list-style-type: none"> - ควรศึกษามาตรการยกระดับคุณภาพมาตรฐานระบบปฏิบัติการฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุ และในโรงพยาบาล 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันฐานข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
<p>(สพฉ. ได้กำหนดโจทย์วิจัยไว้ในปีงบประมาณ 2554 จะดำเนินการศึกษาเรื่องพัฒนาการปฏิบัติการฉุกเฉินนอกโรงพยาบาล pre-hospital และในปีงบประมาณ 2555 จะศึกษาเรื่องพัฒนาการปฏิบัติการฉุกเฉินในโรงพยาบาล)</p> <ul style="list-style-type: none"> - การศึกษาต้นทุนต่อหน่วยของบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (โจทย์วิจัย สพฉ.ปี 2554) 	<p>(IS) จัดทำและใช้ใน 28 โรงพยาบาล ควรขยายออกไปสู่โรงพยาบาลให้มากขึ้น และเชื่อมโยงฐานข้อมูลที่จัดเก็บไว้ตามสถานีอนามัยต่างๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ควรสนับสนุนส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ นักเรียน ประชาชนทั่วไป มีความรู้ในการแจ้งเหตุ และปฐมพยาบาลเบื้องต้นอย่างถูกวิธี จะช่วยลดการเสียชีวิต และพิการได้มาก - ทุกจังหวัดมีคณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน สามารถพิจารณาจัด zoning การให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินอยู่แล้ว เพื่อไม่ให้มีหน่วยบริการซ้อนทับและเกิดความขัดแย้งกัน และสามารถระบุได้ว่า จุดใดยังขาดหน่วยบริการที่สามารถให้บริการภายในเวลาที่กำหนด โดยสนับสนุนส่งเสริมให้ อปท. หลายแห่งร่วมกันจัดตั้งหน่วยกู้ชีพ หรือรูปแบบอื่นๆ ตามความพร้อม ความต้องการ

ช่องว่างความรู้	ช่องว่างการบริหารจัดการ และประเด็น อื่นๆ
	และความคุ้มค่า โดยไม่จำเป็นต้อง จัดตั้งหน่วยกึ่งชีพทุก อปท.
ประเด็นเร่งด่วนที่ 8: พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ	
<ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาที่มาของงบประมาณบูรณาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้เปรียบเทียบกับงบลงทุนกับความสูญเสียด้วย เพื่อจะได้ประมาณการงบบูรณาการได้ - ศึกษาสัดส่วนของงบประมาณที่ใช้ในแต่ละองค์กร และความคุ้มค่าในแต่ละภารกิจ - ศึกษาทางเลือกเชิงกระบวนการทำงาน โดยใช้งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดให้ได้ รวมถึงการบริหารจัดการการกระจายงบประมาณสู่ท้องถิ่น - ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน 	<ul style="list-style-type: none"> - ควรพัฒนาการวางแผนงาน และโครงการตลอดสายให้เชื่อมโยงกัน ถึงระดับท้องถิ่น - ศปถ. ควรทำการสำรวจทรัพยากรการทำงานของภาคีทั้งหมด(4M) แล้ววิเคราะห์ส่วนขาด เพื่อหาแนวทางสนับสนุน - ศปถ.ควรทบทวนศักยภาพคนที่มีอยู่ในระบบทั้งส่วนกลางและพื้นที่ เพื่อจัดกำลังคนใหม่หรือเพิ่มเติม