

1.แบบคำขอ

แบบคำขอ

การขอรับจัดสรรเงินส่งเสริม สนับสนุน ช่วยเหลือ หรืออุดหนุน
จากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับการศึกษาวิจัย ตามข้อ 6(2)

1. ข้อมูลเกี่ยวกับหน่วยงานที่ขอรับจัดสรร

1.1	ชื่อหน่วยงาน.....มูลนิธิกรมควบคุมโรค.....(ไทย) Department of Disease Control Foundation.....(อังกฤษ)
1.2	ทะเบียนการค้าเลขที่.....-.....เลขที่ภาษีมูลค่าเพิ่ม.....-.....
1.3	ที่ตั้งหน่วยงาน เลขที่.....88/21.....หมู่ที่.....4.....แขวง/ตำบล.....ตลาดขวัญ..... เขต/อำเภอ.....เมืองนนทบุรี.....จังหวัด.....นนทบุรี.....รหัสไปรษณีย์...11000.....
1.4	สถานที่ติดต่อทางไปรษณีย์ กองโรคติดต่อทั่วไป อาคาร 5 ชั้น 5 กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ถ.ติวานนท์ เขต/อำเภอ.....เมืองนนทบุรี.....จังหวัด.....นนทบุรี.....รหัสไปรษณีย์...11000.....
1.5	หมายเลขโทรศัพท์.....0 2590 3191.....โทรสาร.....0 2591 8432.....
1.6	ประเภทของหน่วยงาน <input type="checkbox"/> หน่วยงานราชการ <input type="checkbox"/> รัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> สถาบันการศึกษา
	<input checked="" type="checkbox"/> อื่น ๆ ระบุ.....มูลนิธิ.....
1.7	ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.....2554.....

2. ข้อมูลด้านการเงินของหน่วยงาน (ก่อนเสนอโครงการ 2 ปี)

2.1	งบประมาณของหน่วยงาน	ปี 2560 ...278,367.21.... บาท	ปี 2561710,943.21.....บาท
2.2	รายงานการเงินประจำปี	ปี 2560 ...313,986.20.... บาท	ปี 2561 ...1,198,505.46.....บาท
2.3	ประมาณการค่าใช้จ่ายของโครงการ	ปี 25..	บาท ปี 25

3. บุคลากรในหน่วยงาน

3.1	จำนวนเจ้าหน้าที่รวมทั้งหมด...4....คน แบ่งเป็น สำนักงานกลาง...4.....คน พื้นที่โครงการ.....0.....คน วุฒิต่ำกว่าปริญญาตรี.....0.....คน วุฒิปริญญาโท.....1.....คน วุฒิปริญญาตรี.....3.....คน วุฒิสองปริญญาโท.....0.....คน
3.2	ชื่อผู้รับผิดชอบโครงการ นายโสภณ เอี่ยมศิริถาวร ตำแหน่ง กรรมการและเลขานุการมูลนิธิกรมควบคุมโรค
3.3	ชื่อผู้มีอำนาจลงนามในสัญญา กับ ขบ. นายมานิต ชีระตันติกานนท์ ตำแหน่ง ประธานกรรมการมูลนิธิ กรมควบคุมโรค (เฉพาะเจ้าหน้าที่เท่านั้น) เลขที่โครงการ.....วันที่ได้รับข้อเสนอ..... วันที่พิจารณาข้อเสนอ.....เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ..... ประเภทของกิจกรรมที่ขอรับจัดสรร.....จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร..... เจ้าหน้าที่ลงนาม.....

4. โครงการที่ขอรับจัดสรรเงินส่งเสริม สนับสนุน ช่วยเหลือหรืออุดหนุน

4.1	<input checked="" type="checkbox"/>	โครงการศึกษา วิจัย และพัฒนา
4.2	<input type="checkbox"/>	โครงการด้านอื่น ๆ ระบุ.....

5. ชื่อและที่ตั้งโครงการ

5.1 ชื่อเต็มและชื่อย่อของโครงการ โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน ผู้การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety Information System: RSIS)

5.2 พื้นที่ตั้งโครงการ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค เลขที่ 88/21 หมู่ที่ 4 ตำบล ตลาชวิชัย อำเภอ เมืองนนทบุรี จังหวัด นนทบุรี รหัสไปรษณีย์ 11000

6. โครงการที่ได้ดำเนินการ

ชื่อโครงการที่มูลนิธิกรมควบคุมโรคได้ดำเนินการมาแล้ว

6.1 โครงการตำรา: จัดพิมพ์หนังสือพื้นฐานระบาดวิทยา ครั้งที่ 1 และ 2
แหล่งเงินทุน สมาคมนักระบาดวิทยาภาคสนาม สมาคมระบาดวิทยา (ประเทศไทย) มูลนิธิสุขภาพจิตคนแดนเสรีจสิ้นสุดเมื่อปี พ.ศ. 2557 และ 2559

6.2 โครงการพัฒนารูปแบบและเครื่องมือสำหรับผู้ให้บริการด้านสาธารณสุข เพื่อเตรียมการเปิดเผยสถานะของมารดาที่ติดเชื้อเอชไอวีในประเทศไทย จ.นครราชสีมา
แหล่งเงินทุน มหาวิทยาลัย UCLA, สหรัฐอเมริกา หน่วยงานสาธารณสุขในจังหวัดนครราชสีมา สำนักโรคเอดส์ กรมควบคุมโรค เสร็จสิ้นเมื่อปี พ.ศ. 2558

6.3 โครงการอบรมหลักสูตรการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการประยุกต์และพัฒนาองค์กรสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัลสำหรับเจ้าหน้าที่ระดับกลาง (Growing Expertise in e-Health Knowledge and Skills: GEEKS) รุ่นที่ 2
แหล่งเงินทุน สถาบันพระบรมราชชนก กระทรวงสาธารณสุข ผ่านศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข เสร็จสิ้นเมื่อ กุมภาพันธ์ 2563

7. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการที่ขอรับจัดสรร

ลักษณะของโครงการโดยย่อ เป็นโครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาระยะเวลา 3 ปี ในวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 65,862,400 บาท โดยในปีที่ 1 ซึ่งเป็นระยะที่ 1 ของโครงการได้จัดทำแผนงานงบประมาณไว้แล้วจำนวน 26,304,400 บาท และในปีที่ 2 และ 3 คาดว่าจะใช้งบประมาณอีกปีละ 20 ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติฯ นี้มุ่งเน้นการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ พัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ และออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ โดยระบบข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยทางถนน จะถูกออกแบบย้อนกลับคู่ขนานจากพื้นที่สู่ระดับอำนาจ โดยเริ่มบูรณาการตั้งแต่จุดกำเนิดข้อมูลในพื้นที่ จัดระเบียบระบบข้อมูลต่างๆ รวบรวมและเชื่อมต่อเป็นข้อมูลระดับประเทศที่น่าเชื่อถือ

8. ค่าใช้จ่ายที่ต้องการขอรับจัดสรร

ขอรับจัดสรรจากกองทุนเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับ

- การดำเนินโครงการเฉพาะระยะที่ 1 เป็นเวลา 1 ปีรวมวงเงินขอรับจัดสรร.. 26,304,400.....บาท
โดยแยกได้เป็น

8.1 กิจกรรมตามแผน ประมาณค่าใช้จ่ายเบื้องต้น...15,805,200...บาท

8.2 ผู้ร่วมโครงการ ประมาณค่าใช้จ่ายเบื้องต้น...10,499,200...บาท

9. แผนเบื้องต้นของโครงการ ประกอบด้วย

- 9.1 ความเป็นมา
9.2 วัตถุประสงค์
9.3 เป้าหมายและกิจกรรม กำหนดเป้าหมายและประเภทของกิจกรรมหลัก ๆ
9.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
9.5 งบประมาณ ซึ่งจะแยกเป็นรายกิจกรรมและประเภทของค่าใช้จ่ายและระยะเวลาของการใช้จ่าย
ในแต่ละปีและการกำหนดที่มาของเงินทุน
9.6 องค์กรและการบริหารงาน

ข้อ 9 นี้เป็นเอกสารประกอบคำขอ : ในกรณีจัดเตรียมแผนเบื้องต้นของโครงการและการขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ
ในการจัดเตรียมแผนของโครงการโดยละเอียด ให้ทำเครื่องหมาย / หน้าหัวข้อที่ได้จัดเตรียมข้อมูลประกอบ

10 แผนของ โครงการศึกษา วิจัยและพัฒนา โดยละเอียด

ประกอบด้วย

- 10.1 บทนำ
- 10.2 วัตถุประสงค์
- 10.3 ลักษณะปัญหาที่เกิดขึ้น
- 10.4 ความเป็นมาของปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน
- 10.5 ความจำเป็นในการศึกษาวิจัย
- 10.6 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย
- 10.7 ความเหมาะสมในการดำเนินเพื่อแก้ปัญหา
- 10.8 ขอบเขตของงานวิจัย
- 10.9 วิธีการดำเนินงาน/วิธีการวิจัย/งานวิจัย
- 10.10 ขั้นตอนงานต่างๆ ของโครงการวิจัย
- 10.11 อุปกรณ์การวิจัย หรือเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ในโครงการ
- 10.12 ประสบการณ์ที่ผ่านมา
- 10.13 หลักฐานอ้างอิง
- 10.14 ระยะเวลาการดำเนินงานเพื่อการศึกษาวิจัยและแผนการดำเนินงาน
- 10.15 รายงานความก้าวหน้า การติดตามและการประเมินผล
- 10.16 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการ
- 10.17 รายละเอียดค่าใช้จ่าย
- 10.18 แผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ
- 10.19 ความเป็นไปได้ในการนำผลการศึกษาวิจัยและพัฒนาไปใช้นอกพื้นที่
- 10.20 องค์กรและการบริหาร
- 10.21 ประวัติและประสบการณ์ของผู้ร่วมวิจัยในโครงการ

ข้อ 10 นี้เป็นเอกสารประกอบคำขอ : ในกรณีจัดเตรียมแผนงานขั้นรายละเอียดและขอจัดสรรจากกองทุนฯ ในการปฏิบัติการโครงการ ให้ทำเครื่องหมาย / หน้าหัวข้อที่ได้จัดเตรียมข้อมูลประกอบ

11. เอกสารเกี่ยวกับการจัดตั้งหน่วยงาน

เอกสารเกี่ยวกับการจัดตั้งหน่วยงาน

- 11.1 นิติบุคคลตามกฎหมายไทย (มูลนิธิ)
- 11.2 สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล (มูลนิธิ)
- 11.3 หนังสือมอบอำนาจซึ่งปิดอากรแสตมป์ตามกฎหมายในกรณีที่ให้บุคคลอื่นลงนาม
ในแบบคำขอแทน
- 11.4 สำเนาใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม

12. ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความและรายการข้างต้นถูกต้องตามความเป็นจริงทุกประการ

<p>ลงชื่อ.....</p> <p>(นายโสภณ เอี่ยมศิริถาวร)</p> <p>ตำแหน่ง กรรมการและเลขานุการมูลนิธิกรมควบคุมโรค</p> <p>.....12.../...พฤษภาคม.../...2563.....</p>

2. เอกสารประกอบคำขอ

2.1 สรุปผู้บริหาร

1. ชื่อโครงการ

โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงานสู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety Information System: RSIS)

2. วันที่เสนอโครงการ

วันที่ 27 เมษายน 2563

3. ประเภทของโครงการ

โครงการศึกษา วิจัย และพัฒนา

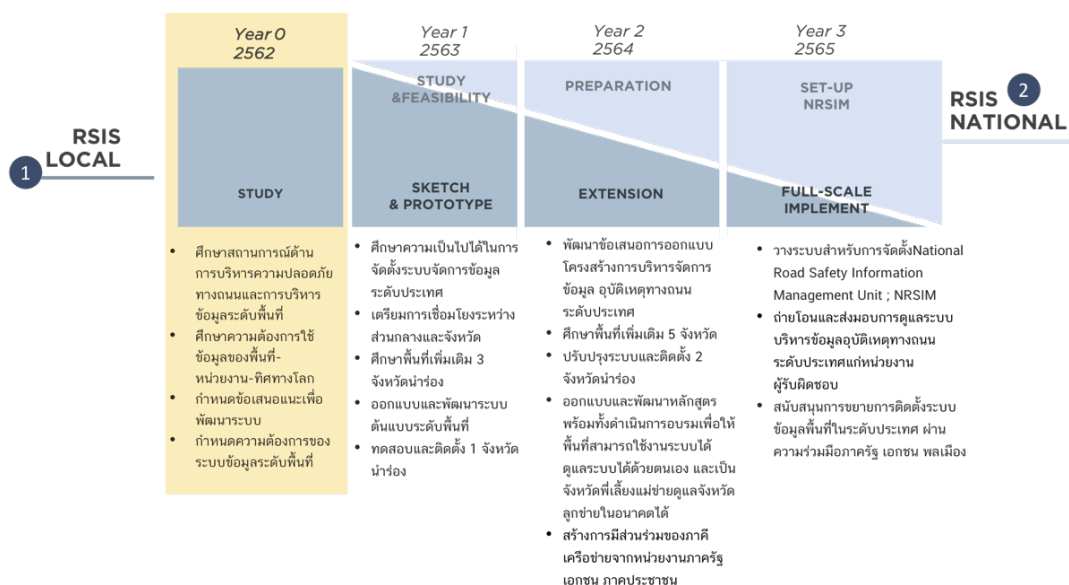
4. หน่วยงาน

มูลนิธิกรมควบคุมโรค

5. สรุปโครงการโดยย่อ

โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (RSIS) นี้วางแผนดำเนินการไว้ 3 ปี (สรุปดังภาพ) ในวงเงินงบประมาณรวม 65,862,400 บาท ในที่นี้ จะนำเสนอเฉพาะรายละเอียดแผนงานกิจกรรมและงบประมาณในปีที่ 1 เป็นเงิน 26,304,400 บาท เท่านั้น ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการพิจารณาจัดสรรเงินสนับสนุนการศึกษาวิจัย

แผนด้านข้อมูลในระยะ 3 ปี



โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ มุ่งเน้นการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ พัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ และออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

ระบบข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยทางถนน จะถูกออกแบบย้อนกลับคู่ขนานจากพื้นที่สู่ระดับอำนาจการ โดยเริ่มจากบูรณาการตั้งแต่จุดกำเนิดข้อมูลในพื้นที่ จัดระเบียบระบบข้อมูลต่าง ๆ รวบรวมและเชื่อมต่อเป็นข้อมูล ระดับประเทศที่น่าเชื่อถือ ภายใต้นโยบายการออกแบบ ดังนี้

- ออกแบบตามธรรมชาติของข้อมูลและข้อเท็จจริง ร่วมกับความต้องการใช้ข้อมูลของผู้ปฏิบัติงาน คู่ขนานกับ ทิศทางความต้องการความปลอดภัยทางถนนของโลก รวมถึงพลเมืองในพื้นที่ และสอดคล้องกับ กระบวนการปฏิบัติงาน ผ่านการตรวจสอบและรับรองจากหน่วยงานในระดับพื้นที่ แล้วจึงส่งต่อไปยังระดับ อำนาจการของหน่วยงานที่สังกัด และฐานข้อมูลระดับประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือในเชิง Area base เป็น Model ในการจัดการพื้นที่จากหลายภาคีที่เกี่ยวข้อง
- เมื่อความต้องการใช้ข้อมูลเปลี่ยนแปลงตลอด ระบบข้อมูลควรมีลักษณะเป็น ระบบนิเวศของข้อมูล คือ ยืดหยุ่น เปิดกว้าง และมีส่วนร่วม ระบบต้องมีความยืดหยุ่นในการปรับแต่ง และเรียกใช้ โดยเก็บข้อมูลเชิง ประจักษ์ (Fact) ทำให้รองรับความต้องการข้อมูลที่เปลี่ยนแปลงในอนาคตได้ดีขึ้น และเปิดกว้างในการ เชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับระบบอื่น ๆ เพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์และตัดสินใจ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของ ภาคส่วน มีการแบ่งปันข้อมูลพื้นฐาน ร่วมกันเพิ่มเติมและตรวจสอบจากหน่วยงานระดับพื้นที่ตามความ ชำนาญ มีความร่วมมือจากภาคพลเมือง โดยพลเมืองหรือแม้แต่ประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในการรายงาน เข้าถึง วิเคราะห์ และผลัดกันนโยบาย เพื่อดูแลกันและกัน ในชุมชน ทำให้ระบบข้อมูลสามารถดำเนินการได้ อย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ต้องการ มีคุณภาพ สามารถบูรณาการได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการ ปฏิบัติการ ลดภาระการเก็บข้อมูลของบุคลากร ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน และสามารถพัฒนาเชื่อมโยงเป็น ระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศที่มีความยั่งยืน รวมถึงเกิดแบบ โครงสร้าง หน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยระดับประเทศ เพื่อทำหน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และ คณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อนระบบข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ป้องกันอุบัติเหตุ ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตามประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูล ในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ใน ทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

6. งบประมาณ

- งบประมาณที่ขอรับจัดสรรจากกองทุน เป็นเงิน

ทั้งสิ้น26,304,400.....บาท โดยแบ่งงวดในระยะเวลา 1 ปีเป็นดังนี้

	งวดที่ 1	งวดที่ 2	งวดที่ 3	งวดที่ 4	งวดที่ 5
● ค่าบุคลากรหลัก	1,150,380	1,917,300	2,684,220	1,150,380	766,920
● ค่าตอบแทน	1,220,400	2,034,000	2,847,600	1,220,400	813,600
● ค่าใช้จ่ายตรง	1,015,680	1,692,800	2,369,920	1,015,680	677,120
● ค่าครุภัณฑ์	<u>559,200</u>	<u>932,000</u>	<u>1,304,800</u>	<u>559,200</u>	<u>372,800</u>
รวม	<u>3,945,660</u>	<u>6,576,100</u>	<u>9,206,540</u>	<u>3,945,660</u>	<u>2,630,440</u>

7. การบริหารโครงการ

บริหารโครงการโดย.....มูลนิธิกรมควบคุมโรค.....ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการ
โดยมี...แพทย์หญิงศศิธร ตั้งสวัสดิ์ ผู้อำนวยการกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค เป็นผู้อำนวยการโครงการ

8. ระยะเวลาโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการโครงการเป็นเวลา ...1....ปี นับตั้งแต่ลงนามในข้อกำหนดและเงื่อนไขการขอรับทุนสนับสนุน
หรือหนังสือสัญญาแล้วแต่กรณี

9. ประโยชน์ที่มีต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

โครงการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาที่สามารถเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย เนื่องจากการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเป็นส่วนสำคัญในการเสริมสร้างความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีคุณภาพดีได้แก่ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน และทันเวลา จะทำให้รัฐสามารถวิเคราะห์สถานการณ์ได้แม่นยำไม่ผิดพลาด นำไปสู่การบริหารงานในแต่ละพื้นที่และในภาพรวมของประเทศ โดยการตัดสินใจ ออกนโยบาย วางแผนและยุทธศาสตร์เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรให้ได้ผล เกิดผลลัพธ์เป็นความปลอดภัยในการสัญจร ระบบการบริหารข้อมูลที่มีประสิทธิภาพจึงเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ลดความสูญเสียสุขภาพ ชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนลง มีผลต่อเนื่องให้ภารกิจส่วนรวมเรื่องการสร้างความปลอดภัยและพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน พัฒนาเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย คืบหน้าไป เป็นผลดีต่ออนาคตของสังคมประเทศไทยในระยะยาว

10. ความเป็นไปได้ในการนำผลการศึกษาวิจัยไปใช้

โครงสร้างการบริหารงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน จัดสรรให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบด้านข้อมูลเป็นหน้าที่ของเสาหลักที่ 6 โดยกรมควบคุมโรค **กองป้องกันการบาดเจ็บ**เป็นเลขานุการ ดังนั้น กรมควบคุมโรค จึงเป็นผู้ริเริ่มให้จัดทำโครงการศึกษาวิจัยนี้ขึ้น โดยได้รับการสนับสนุนทางวิชาการด้านระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและระบบบริหารข้อมูลดังกล่าวจากคณะผู้เชี่ยวชาญจากคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและบริษัทเอช แล็บ จำกัด นอกจากนี้ การพัฒนาระบบข้อมูลและระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ยังเป็นประเด็นสำคัญที่หน่วยงานอื่น ๆ ที่มีบทบาทสำคัญในการบริหารงานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยเช่นกระทรวงคมนาคม โดยเฉพาะกรมการขนส่งทางบกได้ให้ความสนใจและติดตามความคืบหน้าตลอดมาเพื่อร่วมใช้ประโยชน์ในการบริหารงาน ด้วยเหตุนี้ผลการศึกษาวิจัยจากโครงการนี้จึงจะมีการนำไปใช้บริหารงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอย่างแน่นอน

2.2 รายละเอียดข้อเสนอโครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาที่จะต้องจัดทำ

โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety Information System: RSIS)

○ บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาที่สำคัญ ที่สร้างความสูญเสียและคุณภาพชีวิตของประชาชนไทยจากข้อมูลการบูรณาการ 3 ฐาน ปี 2554 – 2562 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย 20,000 คน/ปี คิดเป็นวันละ 60 คน/วัน มีผู้บาดเจ็บมากกว่า 1 ล้านคนต่อปี และต้องนอนรักษาในโรงพยาบาลอีกกว่า 200,000 คน/ปี ยังมีผู้พิการ

อีกปีละ 9,000 คน ซึ่งแนวโน้มของปัญหาขึ้นอยู่กับอัตราที่สูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งไม่เกิน 10 ต่อประชากรแสนคน แนวโน้มการลดลงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงทรงตัวไม่ลดลง ประกอบกับจำนวนยานพาหนะและการสัญจรเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การบังคับใช้กฎหมายยังมีข้อจำกัดทั้งด้านกำลังคนและการใช้เทคโนโลยี การดำเนินการในระดับพื้นที่ระดับชุมชน/บุคคล ยังมีน้อย ประชาชนและชุมชนยังไม่ตระหนัก

ข้อมูลผู้เสียชีวิตเป็นข้อมูลที่สำคัญมากด้านหนึ่งที่สะท้อนขนาดของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศและระดับจังหวัด ข้อมูลผู้เสียชีวิตที่สามารถคัดแยกกรณีเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ อาทิ ข้อมูลมรณบัตรของกรมการปกครอง ข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ข้อมูลของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ข้อมูลการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บในโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวัง เป็นต้น แต่ในปัจจุบันข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับด้านอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มีการจัดเก็บและเผยแพร่มาจากหลายหน่วยงาน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดทำข้อมูลที่แตกต่างกันไปตามภารกิจหลักของหน่วยงานนั้น นอกจากนี้นิยามการจัดเก็บผู้เสียชีวิตในระบบข้อมูลและความครอบคลุมเชิงพื้นที่ทำให้ข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในแต่ละฐานมีความแตกต่างกันไปในแง่จำนวนและรายละเอียดตัวแปร เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากฐานข้อมูลต่างๆ พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตในฐานข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตายมีจำนวน 13,766 ราย ในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งเป็นจำนวนที่มากที่สุดของทุกฐานข้อมูล ยังพบความแตกต่างกับข้อมูลตัวเลขการตายที่องค์การอนามัยโลกได้ประมาณการไว้จำนวน 26,312 รายอยู่มาก

จากข้อจำกัดด้านข้อมูลดังกล่าว ทำให้ภาคีเครือข่ายด้านการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีแนวคิดในการจัดทำฐานข้อมูลภายในประเทศให้มีความถูกต้องแม่นยำขึ้น รวมไปถึงการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จึงได้ดำเนินการบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการจราจรในประเทศไทยโดยใช้ข้อมูลจาก 3 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด

กระทรวงสาธารณสุขโดยกรมควบคุมโรค ในฐานะประธานคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูล และการติดตามประเมินผล ภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ศึกษาหาแนวทางบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนน ตั้งแต่ปี 2556 เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วนและครอบคลุมมากที่สุด และได้จัดทำโปรแกรมบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนนแบบสำเร็จรูป ซึ่งดำเนินการบูรณาการข้อมูล ตั้งแต่ปี 2554 – จนถึงปัจจุบัน รายละเอียดตาม website <http://dip.ddc.moph.go.th/new/> ทำให้ได้ตัวเลขการเสียชีวิตใกล้เคียงกับที่องค์การอนามัยโลกได้ประมาณการไว้ แต่เป็นการดำเนินงานในส่วนกลาง ได้มีความพยายามในการบูรณาการข้อมูลในระดับจังหวัด พบว่าบางจังหวัดสามารถดำเนินการได้เป็นอย่างดี มีการนำข้อมูลจากหลายหน่วยงานมาบูรณาการตรวจสอบความซ้ำซ้อนกัน ทุกเดือนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน นำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีระบบรายงานข้อมูลที่สามารถให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้บูรณาการและใช้ประโยชน์ร่วมกันในพื้นที่

ปัญหาด้านอุบัติเหตุจากรถมีความซับซ้อน โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องและส่งผลกระทบต่อหลายปัจจัย ดังนั้นการใช้ข้อมูลเพื่อตรวจจับ ชีววัด สะท้อนสถานการณ์และสภาพปัญหา วิเคราะห์ สนับสนุนการตัดสินใจกำหนดคน โยบายในการแก้ไข ปัญหา รวมถึงการประเมินติดตามผล จึงเป็นรากฐานสำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ให้สามารถดำเนินการอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Result focused) ได้

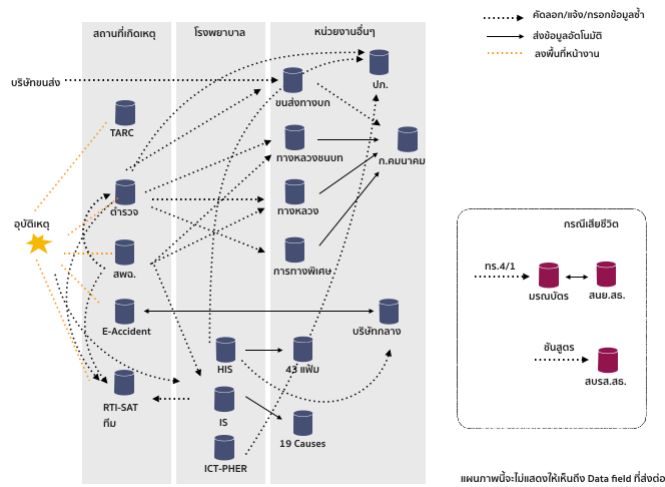
เมื่อพิจารณาสถานการณ์การดำเนินงานด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่ผ่านมา พบว่ามีหลายหน่วยงานจากทั้งภาครัฐและเอกชน ที่มีวิสัยทัศน์ พันธกิจ และนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในด้านกระทรวงคมนาคม มีนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในการจราจร ทั้งในด้าน รถ ถนน และคน ได้แก่ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถ การตรวจสอบทางวิศวกรรมในการสร้างถนน สนับสนุนการศึกษาเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ การปรับมาตรฐานการออกใบขับขี่ ส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการดำเนินงานตามนโยบายเหล่านี้ ส่วนต้องการข้อมูลเพื่อใช้ในการตั้งเป้าหมาย วิเคราะห์ ออกแบบมาตรการส่งเสริมนโยบาย รวมไปถึงการติดตามประเมินผล ที่

ผ่านมากระทรวงคมนาคมมีการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานภายใน ที่มีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนครอบคลุมอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวง ทางหลวงชนบท อุบัติเหตุจากรถสาธารณะ และอุบัติเหตุสำคัญ เพื่อใช้ประกอบการดำเนินงาน สอดคล้องกับข้อเสนอแนะจากการประชุมวิชาการ โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม ที่ว่า จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องนำเทคโนโลยีมาใช้กับงานด้านวิศวกรรมจราจรและด้านการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานด้านจราจร

อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานตามนโยบายข้างต้น ยังต้องการข้อมูลที่มีความครอบคลุมในส่วนข้อมูลอุบัติเหตุโดยรถส่วนตัว และอุบัติเหตุบนทางหลวงท้องถิ่น ที่มีความยาวมากกว่า 70% ของความยาวถนนในประเทศไทย เพื่อเติมเต็มข้อมูลให้สามารถวิเคราะห์สถานการณ์และประเมินผลได้ตรงจริง นำไปสู่การสนับสนุนการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งการจะมีข้อมูลเพิ่มขึ้น จะนำมาซึ่งความต้องการทรัพยากรเพื่อบริหารจัดการข้อมูล ทั้งในด้านการเก็บ การรวบรวม การจัดเตรียม และการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งข้อมูลทั้งหมด เกิดขึ้นในระดับพื้นที่ ถูกจัดเก็บ รวบรวม บริหารจัดการโดยหลายหน่วยงานแยกกัน หรือ ร่วมกันบางหน่วยงานในพื้นที่ และแต่ละหน่วยจะแยกกันรายงานเข้าสู่ระบบข้อมูลรายงานอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานตนต่อไป

เมื่อพิจารณาสถานการณ์ที่ผ่านมาของระบบข้อมูลรายงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ระบบเก็บข้อมูลถูกสร้างมาจากความต้องการรายงานข้อมูลของภาคส่วนต่างๆ แยกกัน อาทิ องค์การอนามัยโลก ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ที่รับผิดชอบดูแลงานอุบัติเหตุระดับประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับอำนาจการ ฯลฯ จึงเกิดระบบข้อมูลขึ้นตอบวัตถุประสงค์เฉพาะส่วนงาน หรือตอบความต้องการเฉพาะกิจเฉพาะช่วงเวลา (Ad hoc) ไม่มีการตกลงและร่วมออกแบบในภาพรวม ดังนั้น ปัจจุบันจึงมีระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนกว่า 10 ระบบ จากกว่า 10 หน่วยงาน (ดังแสดงในภาพ) แต่ไม่สามารถรวบรวม เชื่อมโยงระหว่างกันเพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อยอดเชิงลึกได้ กระบวนการเก็บข้อมูลของหน่วยงานระดับปฏิบัติการ ทั้งการเก็บข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ มีความซ้ำซ้อน และไม่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ การตรวจสอบย้อนกลับยังคงทำได้ยาก ส่งผลกระทบต่อคุณภาพข้อมูลในหลายมิติ อาทิ ความครบถ้วน ถูกต้อง ทันเวลา อีกทั้งเป็นภาระงานของบุคลากรระดับปฏิบัติการในการเก็บข้อมูลเข้าหลายระบบอีกด้วย ด้วยสถานการณ์เช่นนี้ เมื่อแนวโน้มของระบบข้อมูลในอนาคตจะมีมากขึ้นเรื่อยๆ ตามความต้องการที่หลากหลายหรือเฉพาะเจาะจงมากขึ้น บุคลากรระดับปฏิบัติการย่อมมีภาระงานเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งกระทบต่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน อีกทั้งความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการบูรณาการระบบข้อมูลยิ่งทำได้ยากขึ้นเช่นเดียวกัน

แผนภาพการบันทึกข้อมูลของระบบข้อมูลต่างๆ ในประเทศไทย



แม้บุคลากรระดับปฏิบัติการในพื้นที่จะเป็นผู้เก็บข้อมูล แต่การนำข้อมูลไปใช้เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจออกนโยบาย วางแผนบริหารทรัพยากร และการประเมินผลการปรับปรุงปรับใช้นโยบายในพื้นที่ ยังไม่ได้ถูกดำเนินการอย่างเต็มที่ เนื่องจากมาจากหลายสาเหตุ อาทิ ความพร้อมของช่องทางหรือเครื่องมือที่ช่วยสนับสนุนการนำข้อมูลไปใช้งาน ความ

เข้มแข็งและชัดเจนของกลไกการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงทักษะการวิเคราะห์ข้อมูล การจัดการความรู้ และการสื่อสารองค์ความรู้เพื่อผลักดันนโยบายเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่

นอกจากนี้ ด้วยโครงสร้างการบริหารงานอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน จัดสรรให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบด้านข้อมูล เป็นหน้าที่ของเสาหลักที่ 6 โดยกรมควบคุมโรค **กองป้องกันการบาดเจ็บ**เป็นเลขานุการ ซึ่งบทบาทดังกล่าวเป็นภารกิจที่ใช้ทรัพยากร ความเชี่ยวชาญเฉพาะ และอำนาจในการติดตามเรียกขอข้อมูลสูง ในประเทศที่เป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก บทบาทดังกล่าวมักอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน Lead Agency ทำให้โครงสร้างงานด้านระบบข้อมูลสามารถทำงานสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานนำได้สะดวก มีอำนาจในการติดตามข้อมูลข้ามหน่วยงาน รวมถึงมีบุคลากรด้านระบบ โครงสร้างพื้นฐาน ทำให้สามารถวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทั้งเชิงลึกและเชิงการบริหารจัดการได้คล่องตัว

ดังนั้น แนวคิดในการพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยทางถนนในอนาคต จะถูกออกแบบย้อนกลับคู่ขนานจากพื้นที่สู่ระดับอำนาจการ โดยเริ่มบูรณาการตั้งแต่จุดกำเนิดข้อมูลในพื้นที่ ไปจนถึงการจัดระเบียบระบบข้อมูลต่างๆ รวบรวมและเชื่อมต่อเป็นข้อมูลระดับประเทศที่น่าเชื่อถือ โดยแนวคิดมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ระบบข้อมูลจะถูกออกแบบเริ่มจากธรรมชาติของข้อมูลและข้อเท็จจริง ร่วมกับความต้องการใช้ข้อมูลของบุคลากร ผู้ปฏิบัติงาน คู่ขนานกับทิศทางความต้องการของความปลอดภัยทางถนนของโลก ซึ่งหมายรวมถึงพลเมืองในพื้นที่ และสอดคล้องกับกระบวนการทำงานของผู้ปฏิบัติการ ผ่านการตรวจสอบและรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ระดับพื้นที่ แล้วจึงส่งต่อไปยังระดับอำนาจการของหน่วยงานที่สังกัด และฐานข้อมูลระดับประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือกันในเชิง Area base เป็น Model ในการจัดการพื้นที่ จากหลายภาคที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้หน่วยงานแต่ละระดับนำข้อมูลไปใช้งานต่อยอดได้ตามวัตถุประสงค์ของตน
- เมื่อความต้องการใช้ข้อมูลเปลี่ยนแปลงตลอด ระบบข้อมูลควรมีลักษณะเป็น ระบบนิเวศของข้อมูล กล่าวคือ ยืดหยุ่น เปิดกว้าง และมีส่วนร่วม ระบบต้องมีความยืดหยุ่นในการปรับแต่ง และเรียกใช้ โดยเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ (Fact) ทำให้สามารถรองรับความต้องการข้อมูลที่เปลี่ยนแปลงในอนาคตได้ดีขึ้น เปิดกว้างในการเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับระบบข้อมูลอื่น ๆ เพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์และสนับสนุนการตัดสินใจ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคส่วน มีการแบ่งปันข้อมูลพื้นฐาน ร่วมกันเพิ่มเติมและตรวจสอบจากหน่วยงานระดับพื้นที่ที่เกี่ยวข้องตามความเชี่ยวชาญของหน่วยงาน มีความร่วมมือจากภาคประชาชน โดยพลเมืองหรือแม้แต่ประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในการรายงาน เข้าถึง วิเคราะห์ และผลักดันนโยบาย **ทั้งการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นไปแล้วในรูปแบบมัลติมีเดีย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตอบสนองหลังเกิดเหตุ เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยง รายงานเหตุการณ์ที่เกือบจะเกิดการชน (near-miss) เพื่อเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์สาเหตุ จัดการความเสี่ยง ป้องกันเหตุเกือบจะชน (near-miss) อันจะนำไปสู่การลดความเสี่ยงและป้องกันการชน ซึ่งการรายงาน ควรใช้โครงสร้างเครือข่ายการสื่อสารที่ประชาชนใช้อยู่เดิม เช่น แอปพลิเคชันที่ใช้สำหรับสื่อสาร ที่รองรับการรายงาน ทั้งแบบมัลติมีเดีย เสียง และข้อความ เพื่อความสะดวกในการเข้าถึงและรายงานโดยไม่ต้องแม้แต่ดาวน์โหลด แอปพลิเคชันเพิ่ม เพื่อดูแลกันและกันในชุมชน ทำให้ระบบข้อมูลสามารถดำเนินการได้อย่างยั่งยืน**

เพื่อให้สามารถพัฒนาระบบนิเวศของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนได้ตามแนวคิดดังกล่าว โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน ผู้การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งมั่นผลลัพธ์ จึงมุ่งเน้นการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ต้องการ มีคุณภาพ สามารถบูรณาการข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการปฏิบัติการลดภาระการเก็บข้อมูลของบุคลากร ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน คู่ขนานไปกับการส่งเสริมให้มีกระบวนการ

จัดการและสื่อสารองค์ความรู้ เพื่อสามารถนำข้อมูลไปสนับสนุนการตัดสินใจในระดับพื้นที่ได้ และพัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศที่มีความยั่งยืน รวมถึง ออกแบบ โครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ เพื่อทำหน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และคณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อน ระบบข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ป้องกัน ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตาม ประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ในทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

○ วัตถุประสงค์

โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. ศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ถูกต้อง มีคุณภาพ สามารถบูรณาการข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการปฏิบัติการ ลดภาระการเก็บข้อมูลของบุคลากร ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน คู่ขนานไปกับการส่งเสริมให้มีกระบวนการจัดการและสื่อสารองค์ความรู้ เพื่อสามารถนำข้อมูลไปสนับสนุนการตัดสินใจในระดับพื้นที่ได้
2. ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ
3. พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ ที่มีความยั่งยืน และเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่
4. ออกแบบ โครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ เพื่อทำหน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และคณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อนระบบข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ป้องกัน ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตาม ประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนา มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ในทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

โดยทั้งหมด จะบูรณาการกันเป็นระบบนิเวศของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน มีความยืดหยุ่นและเปลี่ยนแปลงได้ เพื่อให้รองรับกับความต้องการที่แตกต่างกันไปในแต่ละผู้ใช้งานแต่ละพื้นที่ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

วัตถุประสงค์เฉพาะของโครงการระยะที่ 1 (ปีแรกในจำนวนทั้งสิ้น 3 ปี) : (โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทาง

ถนนแห่งชาติฯ : ระยะศึกษา ออกแบบ พัฒนาและทดสอบต้นแบบระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ของกลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ; National Feasibility & Local Prototype)

1. ศึกษาสถานการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ในระดับพื้นที่ อาทิ มิติการเก็บและบริหารจัดการข้อมูล มิติการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ มิตินโยบายและการจัดการของรัฐ และมิติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน
2. ศึกษาทิศทางความปลอดภัยทางถนนระดับโลก

3. ศึกษาและวิเคราะห์หน้าที่รับผิดชอบต่องานด้านอุบัติเหตุทางถนน ความต้องการใช้งาน แลกเปลี่ยน แบ่งปันข้อมูลระหว่างหน่วยงานระดับอำนาจการ
4. วิเคราะห์ความต้องการของระบบ เพื่อตอบสนองการนำข้อมูลไปใช้ในระดับ โลก ระดับประเทศ และระดับพื้นที่ โดยกำหนดช่องว่างในการพัฒนา (Gap Analysis)
5. พัฒนาข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และรองรับการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
6. พัฒนาค้นแบบระดับพื้นที่ และคิดตั้งเพื่อทดสอบระบบต้นแบบอย่างน้อย 1 จังหวัด
7. ศึกษาพื้นที่เพิ่มเติมอย่างน้อย 3 จังหวัด โดยเลือกจังหวัดที่มีศักยภาพแตกต่างจากจังหวัดนำร่องที่ติดตั้งระบบต้นแบบข้างต้น เพื่อเข้าใจบริบทที่มีความหลากหลายในแต่ละพื้นที่ นำไปสู่การออกแบบระบบที่ใช้งานได้จริงและสามารถรองรับรูปแบบที่มีความหลากหลายของแต่ละพื้นที่
8. ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารูปแบบ/กลไกระบบการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

○ ลักษณะของปัญหาที่เกิดขึ้นและความเป็นมาของปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

- ระบบเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยถูกสร้างมาจากความต้องการรายงานข้อมูลของภาคส่วนต่างๆ แยกกัน อาทิ องค์การอนามัยโลก ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับอำนาจการ ระบบข้อมูลจึงมีลักษณะแยกส่วน ตอบสนองวัตถุประสงค์เฉพาะส่วนงาน เฉพาะกิจ หรือเฉพาะช่วงเวลา (Ad hoc) ไม่มีการตกลงและร่วมออกแบบในภาพรวม ข้อมูลจึงมีขีดจำกัด รวบรวมเชื่อมโยงเพื่อวิเคราะห์ต่อยอดเชิงลึกไม่ได้ และไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลในพื้นที่ต่าง ๆ ให้เป็นภาพรวมของประเทศได้อย่างน่าเชื่อถือ
- การเก็บข้อมูลของหน่วยงานระดับปฏิบัติการ ทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ มีความซ้ำซ้อน และไม่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ (fact) การตรวจสอบย้อนกลับจึงทำได้ยาก ส่งผลกระทบต่อคุณภาพข้อมูลทั้งด้านความครบถ้วน ถูกต้อง ทันเวลา ความน่าเชื่อถือ อีกทั้งยังสร้างภาระงานที่ไม่จำเป็นให้แก่บุคลากร เนื่องจากต้องเก็บข้อมูลเข้าหลายระบบ

○ ความจำเป็นในการศึกษาวิจัย

- ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนกว่า 10 ระบบ จากกว่า 10 หน่วยงาน แต่ยังไม่สามารถรวบรวม เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันเพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อยอดเชิงลึกได้ในระดับที่น่าพอใจ ดังนั้น เพื่อสร้างประเทศไทยให้มีความปลอดภัยทางถนนมากขึ้นกว่าในอดีต หน่วยงานรัฐที่มีส่วนรับผิดชอบในระดับประเทศ จำเป็นต้องพัฒนาระบบข้อมูลและการบริหารข้อมูลของประเทศ ให้สามารถสนับสนุนการตัดสินใจออกนโยบาย วางแผนบริหารทรัพยากร และการประเมินผลนโยบาย และยุทธศาสตร์เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับพื้นที่ และในระดับภาพรวมของประเทศได้ดีขึ้น
- ระบบข้อมูลนี้ควรให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา มีระบบนิเวศของข้อมูลที่ยืดหยุ่น เปิดกว้าง และมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน เป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ (fact) สืบค้นย้อนหลังได้ รองรับการเก็บข้อมูลโดยบุคลากรระดับปฏิบัติการจากหลากหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ตลอดจนจากพลเมืองที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทั่วประเทศได้ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลปฐมภูมิจากพื้นที่และนำไปสู่การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกเพื่อการพัฒนา นโยบาย และยุทธศาสตร์ในระดับพื้นที่เองและระดับประเทศได้อย่างต่อเนื่อง มีกระบวนการบริหารข้อมูลเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนและป้องกันความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งสามารถรองรับความต้องการใช้ข้อมูลที่หลากหลายหรือเปลี่ยนแปลง หรือเฉพาะเจาะจงมากขึ้นในอนาคตด้วย

- จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบการบริหารข้อมูล โดยเน้นบูรณาการและการเชื่อมโยงข้อมูลตั้งแต่ระดับพื้นที่จนถึงระดับประเทศ คำนี้ถึงความประหยัคคุ้มค่าและความยั่งยืนของระบบ ความใช้งานง่ายและการลดภาระงานของบุคลากรระดับปฏิบัติการในพื้นที่ เพิ่มการมีส่วนร่วมของหน่วยงานข้างเคียงและภาคประชาชน เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารและจัดเก็บข้อมูล สร้างความน่าเชื่อถือ และการใช้ประโยชน์จากข้อมูลอย่างกว้างขวางโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชน

○ ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย

สนับสนุนนโยบายของกระทรวงคมนาคม

- สนับสนุนการทำงานของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (Transport Road Safety Center) ด้วยข้อมูลจากหลายหน่วยงานหลายระบบ ทั้งข้อมูลอุบัติเหตุในรูปแบบข้อมูลตัวอักษรและข้อมูลเชิงประจักษ์ เพื่อสนับสนุนการผลักดันนโยบาย ออกแบบมาตรการ วางแผนการปฏิบัติการ จัดสรรทรัพยากร ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างมุ่งมั่นผลลัพธ์
- ระบบสามารถพัฒนาให้เชื่อมต่อกับ Traffic Operation Center (TOC) ได้ในอนาคต เพื่อให้มีข้อมูลที่ครอบคลุมสนับสนุนระบบการบริหารจัดการอุบัติเหตุ (Incident Management System) ในด้านการแจ้งเหตุแบบอัตโนมัติ เพื่อเข้าช่วยเหลือเหตุและแจ้งเหตุต่อประชาชนผู้ใช้งาน สนับสนุนระบบสืบสวนอุบัติเหตุจากข้อมูลหลายมิติที่ได้รับการเติมจากหลายหน่วยงาน ณ จุดเกิดเหตุ รวมถึงสนับสนุนการวางแผนการควบคุมการจราจรอย่างปลอดภัยโดยอ้างอิงจากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเดิม
- สนับสนุนการตรวจสอบทางวิศวกรรมในการสร้างถนน โดยมีข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเดิมในบริบทต่าง ๆ ประกอบการออกแบบถนนให้ความปลอดภัยในแต่ละบริบท รวมถึงติดตามการเกิดเหตุเพื่อนำไปสู่ปรับปรุงถนน
- สนับสนุนการศึกษาเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ โดยมีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเดิมในหลายบริบทเพื่อใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ในบริบทต่าง ๆ นำไปสู่ออกแบบหลักสูตรหรือวิธีการในการปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยง การระบุดูแลเป้าหมายในการดำเนินการเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยง การเฝ้าระวังและตอบสนองพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การแจ้งเตือนบนป้ายถนนหากตรวจพบพฤติกรรมเสี่ยงเดิม การแจ้งเตือนบนป้ายถนนหากมีการเปลี่ยนแปลงบริบทที่ความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้น เป็นต้น
- สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ผ่านการใช้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งการปรับปรุงข้อกำหนดในกฎหมายให้เข้ากับบริบทการเกิดอุบัติเหตุของไทย การวางแผนกำหนดจุดตรวจ การตรวจสอบการกระทำผิดผ่านข้อมูลเชิงประจักษ์ รวมถึงประเมินผลจากตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุ

สนับสนุนนโยบายของกรมการขนส่งทางบก

- สนับสนุนพันธกิจการพัฒนาาระบบและนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐาน และมีปลอดภัย โดยมีข้อมูลในการใช้พัฒนาระบบ ออกแบบนวัตกรรม จัดสรรทรัพยากรและการลงทุน และติดตามการเกิดเหตุเพื่อนำมาปรับปรุงระบบและนวัตกรรมให้มีประสิทธิผล เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น
- สนับสนุนแผนการทำงานเชิงรุกด้านความปลอดภัย ผ่านข้อมูลที่ครบถ้วน หลากมิติ จากหลายหน่วยงานที่ร่วมกันเติมข้อมูล โดยมีข้อมูลใช้ประกอบการออกแบบหลักสูตรการอบรมทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย มีข้อมูลใช้

ประกอบการสืบค้นองค์ประกอบของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

- สนับสนุนการตัดสินใจปรับมาตรฐานการออกใบขับขี่ โดยการใช้อัตราอุบัติเหตุเดิม วิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ออกแบบหลักสูตรการขับขี่ที่ปลอดภัย ออกแบบมาตรฐานการออกใบขับขี่ ไปจนถึงติดตามผลลัพธ์จากการปรับมาตรฐาน
- ระบบสามารถพัฒนาให้เชื่อมต่อกับศูนย์บริหารจัดการเดินรถ GPS ได้ในอนาคต เพื่อสร้างระบบขนาดใหญ่ นำไปสู่การกำกับควบคุมพฤติกรรมขับขี่อย่างปลอดภัย ผ่านการวิเคราะห์รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้น จากข้อมูลอุบัติเหตุในระบบ เพื่อให้ตรวจจับและควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงโดยใช้ระบบ GPS นำไปสู่การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในรูปแบบและบริบทใกล้เคียงเดิม การจัดสรรทรัพยากรเพื่อเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจากบริบทการเกิดเหตุจากอุบัติเหตุในอดีตและสภาพการจราจรปัจจุบัน

อีกทั้งยังสนับสนุนข้อเสนอแนะต่อแนวทางการบรรเทาหรือลดผลกระทบของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จากการประชุมทางวิชาการเพื่อระดมความคิดและรับฟังความคิดเห็นผู้บริหารระดับสูง โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม

- มีข้อมูลบูรณาการที่ใช้ได้ตั้งแต่ในระดับพื้นที่ อำเภอ จังหวัด สนับสนุนข้อเสนอแนะที่ว่า “ควรร่วมมือกันในเชิง Area base เพื่อให้เกิด Model การจัดการพื้นที่โดยกระทรวงคมนาคม ร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง โดยอาจกำหนดพื้นที่ที่มีความพร้อมเพื่อพัฒนาโครงการนำร่อง (Pilot Project) ในการจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนนตามแนวทางของที่ประชุม” เช่น การใช้อัตรา วิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุรายตำแหน่ง (Location-base) เพื่อออกแบบแนวทาง มาตรการ และผลักดันนโยบาย เพื่อป้องกันการเกิดเหตุ ณ ตำแหน่งจุดเกิดเหตุเดิมร่วมกันจากหลายหน่วยงาน เช่น การกำหนดจุดตั้งด่านตรวจในการเกิดเหตุเดิม หรือการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเพื่อลดความเสี่ยงในจุดที่เคยเกิดเหตุ
- มีข้อมูลสนับสนุนข้อเสนอแนะที่ว่า “การออกข้อกำหนด/มาตรฐานยานพาหนะ ควรดำเนินการแบบเบ็ดเสร็จอย่างเป็นระบบ เนื่องจากมีผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการ”
- สนับสนุนข้อเสนอแนะ “จำเป็นอย่างยิ่งต้องนำเทคโนโลยีมาใช้กับงานด้านวิศวกรรมจราจรและด้านการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานด้านจราจร”

○ ความเหมาะสมในการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหา

การศึกษาวิจัยนี้มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยให้ดีขึ้น เนื่องจากใช้หลักการบูรณาการตั้งแต่ระดับพื้นที่อันเป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลขึ้นไปจนถึงระดับประเทศ เน้นการออกแบบและพัฒนาระบบข้อมูลและวิธีการนำข้อมูลไปใช้ ทั้งในการวางแผน ออกนโยบาย บริหารจัดการทรัพยากรรวมถึงการติดตามประเมินผลนโยบายความปลอดภัยทางถนน โดยฝ่ายบริหารด้วย

แผนการศึกษาวิจัยครั้งนี้จัดทำขึ้นเมื่อมีการนำข้อมูลเบื้องต้นของระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและวิธีการบริหารข้อมูลของประเทศและของพื้นที่ที่จะศึกษามาพิจารณาทบทวนร่วมกับการใช้หลักวิชาการ แนวคิดและประสบการณ์ของผู้ร่วมศึกษาวิจัยซึ่งประกอบด้วยนักวิชาการประจำหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและคณะผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนแล้ว

○ ขอบเขตของงานวิจัย

ระดับพื้นที่

จุดศึกษาในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่าจังหวัดละ 10 จุดศึกษา อาทิ

- สถานีตำรวจ
- ศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน 191 จังหวัด
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด
- ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด
- ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉิน
- หน่วยกู้ภัย
- ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลในจังหวัด
- ทีมสอบสวนอุบัติเหตุ
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด
- ฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- แพทย์ชันสูตร
- แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท
- สำนักทะเบียนท้องถิ่น
- สำนักงานขนส่งจังหวัด

มิติการศึกษาในระดับพื้นที่ ศึกษา ทำการศึกษาไม่น้อยกว่า 3 มิติ อาทิ

- มิติการเก็บและบริหารจัดการข้อมูล
- มิติการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่
- มิติด้านนโยบายของรัฐในพื้นที่
- มิติการจัดการของรัฐในพื้นที่
- มิติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

ระดับประเทศ

จุดศึกษาหน่วยงานในระดับอำนาจ จะทำการศึกษาหน่วยงานผู้รับผิดชอบทั้ง 6 เสาตามบทบาทความรับผิดชอบ ไม่น้อยกว่า 8 หน่วยงาน ดังตัวอย่างต่อไปนี้

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
- กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
- กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ
- กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
- หน่วยงานด้านการวิจัย อาทิ ไทยโรดส์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC)
- หน่วยงานด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ อาทิ สำนักกระบาดวิทยา (หน่วย SRRT)
- หน่วยงานสนับสนุนป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.)

○ วิธีการวิจัยและขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย

โครงการนี้มีระยะเวลาการดำเนินโครงการทั้งสิ้น 3 ปี โดยจะนำเสนอแนวทางการดำเนินงานแยกรายปี โดยแบ่งกิจกรรมหลักออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การดำเนินการระดับพื้นที่ และการดำเนินการระดับประเทศ โดยทั้งสองกิจกรรมหลักจะดำเนินการคู่ขนานกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการศึกษาและการออกแบบที่ครอบคลุมครบถ้วนขึ้น (ในที่นี่จะนำเสนอเฉพาะรายละเอียดของโครงการในปีที่ 1 เท่านั้น)

ปีที่ 1 : โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ : ระยะเวลา ออกแบบ พัฒนาและทดสอบต้นแบบระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ของกลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ; National Feasibility & Local Prototype)

1. การดำเนินงานระบบด้านข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยบนท้องถนนระดับพื้นที่

- 1.1. วิเคราะห์และเปรียบเทียบลักษณะร่วม ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่ทำการศึกษา เพื่อหาแนวคิดและโครงสร้างที่ใช้ในการออกแบบระบบให้มีความเป็นหนึ่งเดียวกันหากแต่ยืดหยุ่นไปตามความเฉพาะของพื้นที่
- 1.2. วิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนา กำหนด Gap จัดทำข้อเสนอ (Requirement) การพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- 1.3. พัฒนาระบบต้นแบบระดับพื้นที่ จากข้อเสนอการออกแบบในปีก่อน พร้อมทดสอบและติดตั้งอย่างน้อย 1 จังหวัด นำร่อง รวมถึงรวบรวมผลการประเมินและข้อเสนอเพื่อการพัฒนาในระยะต่อไป
- 1.4. ลงพื้นที่ เก็บข้อมูลลักษณะร่วม ลักษณะเฉพาะ เพื่อพัฒนาข้อเสนอการออกแบบกลไกเพื่อขยายผลพร้อมทดลองใช้งาน ให้เกิดการขยายผลในระดับพื้นที่ไม่น้อยกว่า 3 จังหวัด **โดยเลือกจังหวัดที่มีศักยภาพในการจัดการข้อมูลเพื่อการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนแตกต่างกัน** ด้วยกลไกเครือข่ายความร่วมมือระหว่างรัฐ/เครือข่ายเอกชน/โครงข่ายพลเมืองอาสาในระดับพื้นที่

2. การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

- 2.1. ศึกษาทิศทางความปลอดภัยทางถนนของโลก อาทิ ทิศทางขององค์การอนามัยโลก องค์การสหประชาชาติ ธนาคารโลก (World Bank) ประเทศที่เป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงประเทศที่กำลังพัฒนาความปลอดภัยทางถนนที่มีลักษณะร่วมกับประเทศไทย เพื่อให้เห็นทั้งเป้าหมายในอนาคต และเกิดการเปรียบเทียบเพื่อการพัฒนา (Benchmark)
- 2.2. ทบทวนและถอดบทเรียน โครงการด้านการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เคยมีการพัฒนา เพื่อเรียนรู้จุดแข็งจุดอ่อน ช่องโหว่ของกลไกเดิม เพื่อใช้ในการปิดจุดเสี่ยงในการพัฒนา
- 2.3. นำผลการศึกษาในระดับโลกและระดับประเทศไปใช้ในการออกแบบระบบข้อมูลในระดับพื้นที่ รวมทั้งร่างจุดเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่กับระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

2.4. ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารูปแบบ/กลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ทั้งใน มิติด้านเทคนิค ด้านการจัดการ ด้านการดำเนินการ และด้าน โครงสร้างการบริหาร เป็นต้น เพื่อใช้ประกอบการ ตัดสินใจแก่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และศูนย์อำนวยความสะดวก ทางถนนระดับประเทศ ในการกำหนดทิศทางของโครงสร้างระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ระดับประเทศ

2.5. เข้าพุดคุยกับหน่วยงานเอกชน หรือหน่วยงานรัฐอันอยู่นอกเหนือคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ที่มี ศักยภาพในการสนับสนุนระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อหาความร่วมมือ รวมทั้งพิจารณาโมเดลการใช้ ประโยชน์จากข้อมูลที่เป็นไปได้

2.6. ประชุมรายงานสถานการณ์ความคืบหน้า กับคณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทาง ถนน เพื่อหาความร่วมมือ และปรับกลยุทธ์การบูรณาการข้อมูลระหว่างกระทรวงได้ราบรื่นและบรรลุผล

○ อุปกรณ์การวิจัย หรือ เทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ในโครงการ

รายการครุภัณฑ์และเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ในโครงการเพื่อการวิจัยที่จะนำมาใช้ในโครงการเพื่อพัฒนาและ ทดสอบระบบ หลังสิ้นสุดโครงการ จะส่งมอบครุภัณฑ์ให้หน่วยงานรัฐใช้ประโยชน์ต่อไป มีรายการ ดังนี้

รายการ	จำนวน	หน่วย
ค่าฮาร์ดแวร์สำหรับทดสอบระบบและใช้งานจริง (Test and production server)		
ค่าเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย	3	เครื่อง
ค่าตู้สำหรับติดตั้งเครื่องแม่ข่ายชนิด Blade (Enclosure/Chasis)	1	ตู้
ค่าเช่าระบบจัดเก็บ log file ระบบเครือข่าย	12	เดือน
ค่าอุปกรณ์ป้องกันบุกรุกเว็บไซต์	1	ชิ้น
ค่าอุปกรณ์กระจายสัญญาณ (L2 Switch)	2	ชุด
ค่าอุปกรณ์กระจายสัญญาณ (L3 Switch)	1	ชุด
ค่าอุปกรณ์ค้นหาเส้นทางเครือข่าย (Router)	1	เครื่อง
ค่าอุปกรณ์กระจายการทำงานสำหรับเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server Load Balancer)	1	เครื่อง
ค่าเช่าระบบ Cloud Server ประมวลผลข้อมูล	36	เดือน-บัญชี
ค่าชุดโปรแกรมระบบปฏิบัติการสำหรับเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server)	3	ชุด
เครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก สำหรับงานประมวลผล	3	เครื่อง

○ ประสบการณ์ที่ผ่านมา

เนื่องจากโครงการนี้มีลักษณะเป็นการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาระบบ และการมุ่งเน้นทั้งระดับพื้นที่และระดับประเทศ ซึ่งมีบริบทการรับรู้และใช้ข้อมูลและสารสนเทศที่แตกต่างกัน ทำให้ต้องใช้ฐานความรู้วิชาการ และประสบการณ์ตรงในการทำงานตามระบบที่เป็นอยู่จริง ต้องเริ่มจากสภาพการทำงานจริงในทุกระดับตามระบบที่มีอยู่ในขณะนี้ รวมทั้งต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของบุคลากรประจำหน่วยงานรวมถึงตัวบุคคลในภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในระดับพื้นที่และในระดับประเทศ

คณะผู้ศึกษาวิจัยของโครงการนี้ ทั้งผู้บริหาร โครงการ (สังกัดกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค) และคณะผู้เชี่ยวชาญ (สังกัดกรมควบคุมโรค คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และบริษัทเอช แล็บ จำกัด) เป็นผู้มีฐานความรู้และประสบการณ์ตรงในการทำงานตามระบบการรายงานอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้อยู่จริง และ/หรือเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือทำงานเกี่ยวข้องกับการออกคำแนะนำทางวิชาการ และ/หรือจัดทำนโยบายและแผนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งเคยมีส่วนร่วมในงานศึกษาวิจัยและพัฒนาในด้านนี้ในหลายกรณี จึงมีความเหมาะสมแล้วที่จะรับหน้าที่ในโครงการนี้

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา



ก่อนนำเสนอโครงการ คณะทำงานได้ดำเนินงานศึกษาและพัฒนาข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ข้อมูล 3 ฐาน) โดยมีกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข เป็นผู้ดำเนินงานหลัก ร่วมกับอีกหลายหน่วยงาน อาทิ แผนความร่วมมือองค์การอนามัยโลกร่วมกับรัฐบาลไทย(WHO-RTG) คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและติดตามประเมินผล ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่ร่วมบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และภาคีเครือข่าย หน่วยงานด้านอุบัติเหตุทางถนนอื่น ๆ โดยได้ดำเนินงานทั้งสิ้น 3 ระยะ แบ่งเป็น ระยะศึกษาระบบระดับประเทศเดิมและพัฒนาข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาาระบบระยะสั้น ระยะศึกษาและออกแบบการใช้ประโยชน์จากข้อมูล 3 ฐาน และระยะศึกษาสถานการณ์ในระดับพื้นที่เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบในระยะยาว โดยทั้ง 3 ระยะมีข้อสรุปโดยคร่าว ดังนี้

1. ระยะศึกษาระบบระดับประเทศเดิมและพัฒนาข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาาระบบระยะสั้น ดำเนินงานภายในโครงการศึกษาและออกแบบการเชื่อมโยงฐานข้อมูลต่อจากระบบข้อมูลสามฐานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Quickwin 1) ได้มีการเข้าพูดคุยกับ 5 หน่วยงานในระบบ ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ(CRIMES) สำนักโรคไม่ติดต่อ(เดิม) กรมควบคุมโรค(3 ฐาน) กองยุทธศาสตร์และแผนงาน(มรณบัตรและ 43 เพิ่ม) สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (ITEMS) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด

(E-Claim) ศึกษาและวิเคราะห์ระบบ ทั้งในด้านคุณภาพข้อมูล พัฒนาข้อเสนอแนะด้านการทำความสะอาดข้อมูล และด้านความยั่งยืนของระบบ พัฒนาข้อเสนอแนะในการจัดทำ Memorandum of Understanding (MOU) ระหว่างหน่วยงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน นำไปสู่การผลักดันจนเกิดการลงนามใน บันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการดำเนินงานบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน วันที่ 27 ธันวาคม 2561 โดยหน่วยงานที่ร่วมลงนาม ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมควบคุมโรค กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงชนบท และผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย เป็นพยาน

2. ระยะเวลาและออกแบบการใช้ประโยชน์จากข้อมูล 3 ฐาน ดำเนินงานภายในโครงการศึกษาและออกแบบการเชื่อมโยงฐานข้อมูลต่อยอดจากระบบบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน พร้อมจัดทำแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อเพิ่มมิติการวิเคราะห์ประกอบการรายงานผลในระดับประเทศ (Quick win 2) ได้มีการเข้าพูดคุยกับหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ ศึกษาและทำความเข้าใจถึงความต้องการข้อมูลจากข้อมูลบูรณาการฯ (ข้อมูล 3 ฐาน) ประกอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัย
3. ระยะเวลาสถานการณ์ในระดับพื้นที่เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบในระยะยาว ดำเนินงานภายใต้โครงการพัฒนาความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนผ่านการขับเคลื่อนด้วยระบบบูรณาการและการบริหารข้อมูลระดับพื้นที่ ระยะเวลาสถานการณ์การดำเนินการด้านข้อมูลและการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยบนท้องถนนในพื้นที่นำร่อง และโครงการศึกษากฎการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ได้ศึกษาสถานการณ์ในระดับพื้นที่ทั้งในด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ได้ลงศึกษาทั้งหมด 2 จังหวัด จังหวัดละกว่า 12 หน่วยงาน ทั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำความเข้าใจสถานการณ์ปัจจุบัน โดยได้รับการยืนยันความเข้าใจจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดแล้ว กำหนดความต้องการของระบบ และร่างแบบระบบในระดับจังหวัด

จากการดำเนินงาน 3 ระยะที่ผ่านมา ทำให้คณะทำงานเล็งเห็นถึงช่องว่างในการพัฒนาระบบ จึงได้รวบรวมผลการศึกษาที่ผ่านมา ออกแบบ โครงการเพื่อพัฒนาระบบในระยะยาวที่มีความยั่งยืน โดยได้ผ่านการพิจารณา ให้ความเห็น ให้ข้อเสนอแนะ จากภาคีเครือข่าย หน่วยงานความปลอดภัยทางถนน โดยคณะทำงานได้รวบรวมความเห็นและข้อเสนอแนะ จัดทำเป็นโครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงานสู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งมั่น ผลลัพธ์ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และได้รับข้อเสนอแนะให้ขอรับทุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อดำเนินโครงการนี้

- **หลักฐานอ้างอิง**
ไม่มี

○ ระยะเวลาการศึกษาวิจัยและแผนการดำเนินงาน

ตารางแสดงระยะเวลาและแผนในการดำเนินงานของโครงการ

กิจกรรม	ปีแรก											
	เดือน ที่ 1	เดือน ที่ 2	เดือน ที่ 3	เดือน ที่ 4	เดือน ที่ 5	เดือน ที่ 6	เดือน ที่ 7	เดือน ที่ 8	เดือน ที่ 9	เดือน ที่ 10	เดือน ที่ 11	เดือน ที่ 12
การดำเนินงานระดับพื้นที่												
1.1 วิเคราะห์และเปรียบเทียบ ลักษณะร่วม ลักษณะเฉพาะ ของพื้นที่ที่ทำการศึกษา เพื่อ หาแนวคิดและ โครงสร้างที่ ใช้ในการออกแบบระบบให้ มีความเป็นหนึ่งเดียวกัน หากแต่ยึดหยุ่นไปตามความ เฉพาะของพื้นที่												
1.2 วิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนา กำหนด Gap และ จัดทำ ข้อเสนอ (Requirement) การพัฒนาระบบข้อมูลและ สารสนเทศด้าน ความ ปลอดภัยทางถนนเพื่อการ เปลี่ยนแปลงบริบทที่จะ เกิดขึ้นในอนาคต												
1.3 พัฒนาระบบต้นแบบระดับ พื้นที่ พร้อมทดสอบและ ติดตั้งอย่างน้อยที่ 1 จังหวัด นำร่อง รวมถึงรวบรวมผล การประเมินและข้อเสนอ เพื่อการพัฒนาในระยะ ต่อไป												
1.4 ลงพื้นที่เก็บข้อมูล ลักษณะร่วม ลักษณะเฉพาะ เพื่อพัฒนาข้อเสนอการ ออกแบบกลไกเพื่อขยายผล พร้อมทดลองใช้งาน ให้เกิด การขยายผลในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่า 3 จังหวัด ด้วย กลไกเครือข่ายความร่วมมือ ระหว่างรัฐ/เครือข่ายเอกชน/ โครงข่ายพลเมืองอาสาใน ระดับพื้นที่												
การดำเนินงานระดับประเทศ												
1.5 ศึกษาทิศทางความปลอดภัย ทางถนนของโลก												

กิจกรรม	ปีแรก											
	เดือน ที่ 1	เดือน ที่ 2	เดือน ที่ 3	เดือน ที่ 4	เดือน ที่ 5	เดือน ที่ 6	เดือน ที่ 7	เดือน ที่ 8	เดือน ที่ 9	เดือน ที่ 10	เดือน ที่ 11	เดือน ที่ 12
1.6 ทบทวนและถอดบทเรียนโครงการด้านการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เคยมีการพัฒนา เพื่อเรียนรู้จุดแข็ง จุดอ่อน ช่องโหว่ของกลไกเดิม เพื่อใช้ในการปิดจุดเสี่ยงในการพัฒนา												
1.7 ร่างจุดเชื่อม ต่อข้อมูลระหว่างระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่กับระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ												
1.8 ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารูปแบบ/กลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ทั้งในมิติด้านเทคนิค ด้านการจัดการ ด้านการดำเนินการ และด้านโครงสร้างการบริหาร เป็นต้น												
1.9 เข้าพูดคุยกับหน่วยงานเอกชน หรือหน่วยงานรัฐอื่น อยู่ นอก เหนือ คณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ที่มีศักยภาพในการสนับสนุนระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน												

○ การติดตามและรายงานความก้าวหน้า

การนำเสนอรายงานผลการศึกษา 13 เดือน (ศึกษา 10 เดือน) ภายในระยะเวลาที่กำหนด มีดังนี้

รายละเอียด	กำหนดเวลาส่งรายงาน	รายละเอียดของกิจกรรมที่จะส่ง
ลงนามในสัญญา	เดือนที่ 1	
งวดที่ 1	ภายใน 30 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา	ส่งรายงานเริ่มงานต้นการศึกษา (Inception Report) จำนวน 30 ชุดประกอบด้วย แผนการดำเนินงานที่แสดงรายละเอียดอย่างชัดเจน ได้แก่ วิธีการศึกษา ขั้นตอนการดำเนินงาน และวิธีการเก็บข้อมูล ระบุรายละเอียดกรอบการดำเนินงาน ระยะเวลาการดำเนินงาน ข้อมูลบุคลากรที่ร่วมงานในโครงการ
งวดที่ 2	ภายใน 90 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา	ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 (Progress Report 1) จำนวน 30 ชุดประกอบด้วย ผลการศึกษาทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก ผลการศึกษาความต้องการของหน่วยงาน 6 สาขาหลัก ในการเก็บข้อมูลและใช้งานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นปัจจัยประกอบการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับพื้นที่
งวดที่ 3	ภายใน 180 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา	ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2 (Progress Report 2) จำนวน 30 ชุด ประกอบด้วย ผลการศึกษาสถานการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ การกำหนด Gap ในมิติต่างๆ พร้อมข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อเป็นข้อมูลตั้งต้นในการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับพื้นที่

รายละเอียด	กำหนดเวลาส่งรายงาน	รายละเอียดของกิจกรรมที่จะส่ง
งวดที่ 4	ภายใน 270 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา	ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 3 (Progress Report 3) จำนวน 30 ชุด ประกอบด้วย การกำหนด Gap ในมิติต่างๆ พร้อมข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ที่ใช้ประกอบการออกแบบระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ ข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานข้อมูลและมาตรฐานการเชื่อมโยง/เชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงานด้านอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นแบบมาตรฐานในการเชื่อมโยงระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ เป็นระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ที่หน่วยงานสามารถเชื่อมโยงและเชื่อมต่อข้อมูลได้
งวดที่ 5	ภายใน 360 วัน นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา	ตรวจรับรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) รายงานสรุปผู้บริหาร (ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ) จำนวน 30 ชุด CD-ROM บันทึกข้อมูล จำนวน 30 ชุด พร้อมวีดิทัศน์ นำเสนอโครงการ โดยมีเนื้อหาโครงการครบถ้วนสมบูรณ์ ตรงตามที่ระบุไว้ในขอบเขตการดำเนินงาน
ตรวจรับโครงการ	เดือนที่ 14	-
สรุปปิดโครงการ	เดือนที่ 15	-

○ ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต

ผลผลิต:

1. ผลการศึกษาทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก เพื่อใช้สำหรับการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่รองรับการใช้ประโยชน์จากข้อมูลเพื่อบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนตามทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของโลก
2. ผลการศึกษาคำขอของหน่วยงาน 6 สาขาหลัก ในการเก็บข้อมูลและใช้งานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นหนึ่งในองค์ประกอบการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ระบบสอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงาน 6 สาขาหลัก
3. ผลการศึกษาศานาการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย
ด้านปริมาณ: เกิดการขยายผลในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่า 5 จังหวัด ด้วยกลไกเครือข่ายความร่วมมือระหว่าง รัฐ-เครือข่ายเอกชน/โครงข่ายพลเมืองอาสาในระดับพื้นที่ พร้อมรายงานสถานการณ์ด้านข้อมูลและการจัดการความปลอดภัยทางถนน ไม่น้อยกว่า 5 จังหวัด ชำรงต้น

ด้านคุณภาพ:

1. เกิดข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานข้อมูลและมาตรฐานการเชื่อมโยง/เชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงาน ด้านอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นแบบมาตรฐานในการเชื่อมโยงระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ เป็นระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ที่หน่วยงานสามารถเชื่อมโยงและเชื่อมต่อข้อมูลได้

2. เกิดข้อเสนอความเป็นไปได้ ในการพัฒนารูปแบบ/กลไก/ระบบการบริหารจัดการ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ระดับประเทศ เพื่อใช้สำหรับพัฒนาต่อออกเป็นแบบ โครงสร้าง/กลไก การบริหารจัดการ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เพื่อให้ประเทศมีและใช้ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน

○ ผลที่คาดว่าจะได้รับการดำเนินการตามโครงการ

ปีที่ 1

- 1) ผลการศึกษาทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก
- 2) ผลการศึกษาความต้องการของหน่วยงาน 6 เสาหลัก ในการเก็บข้อมูลและใช้งานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน
- 3) ผลการศึกษาศาสนาการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย
 - มิติการเก็บและบริหารจัดการข้อมูล
 - มิติการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่
 - มิติค่านโยบายของรัฐในพื้นที่
 - มิติการจัดการของรัฐในพื้นที่
 - มิติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน
- 4) การกำหนด Gap ในมิติต่างๆ พร้อมข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- 5) รายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้ ในการพัฒนารูปแบบ/กลไก/ระบบการบริหารจัดการ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ
- 6) รายงานข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานข้อมูลและมาตรฐานการเชื่อมโยง/เชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงาน ด้านอุบัติเหตุทางถนน
- 7) ระบบต้นแบบระดับพื้นที่ พร้อม รายงานผลการทดสอบและติดตั้ง 1 จังหวัดนำร่อง

○ รายละเอียดค่าใช้จ่าย

งบประมาณที่ขอรับจัดสรรจากกองทุนฯ ในระยะเวลา.....1....ปี เป็นเงินทั้งสิ้น..... 26,304,400บาท โดยแบ่งได้

ตารางแสดงงบประมาณค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการดำเนินงานตามโครงการ

รายการ	ปีที่ 1
● ค่าจ้างบุคลากรหลัก	7,669,200
● ค่าจ้างบุคลากรสนับสนุน	8,136,000
● ค่าใช้จ่ายตรง	6,771,200
● ค่าครุภัณฑ์	3,728,000
รวม	26,304,400

○ แผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามโครงการ

งวดที่	รายการที่เบิก – จ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	ร้อยละ	เงื่อนไข
งวดที่ 1	● ค่าบุคลากร	1,150,380	15	ภายใน 30 วัน นับถัดจากวันที่ลงนาม ในสัญญา
	● ค่าบุคลากรสนับสนุน	1,220,400		
	● ค่าใช้จ่ายตรง	1,015,680		
	● ค่าครุภัณฑ์	559,200		
	รวม	3,945,660		
งวดที่ 2	● ค่าบุคลากร	1,917,300	25	ภายใน 90 วัน นับถัดจากวันที่ลงนาม ในสัญญา
	● ค่าบุคลากรสนับสนุน	2,034,000		
	● ค่าใช้จ่ายตรง	1,692,800		
	● ค่าครุภัณฑ์	932,000		
	รวม	6,576,100		
งวดที่ 3	● ค่าบุคลากร	2,684,220	35	ภายใน 180 วัน นับถัดจากวันที่ลงนาม ในสัญญา
	● ค่าบุคลากรสนับสนุน	2,847,600		
	● ค่าใช้จ่ายตรง	2,369,920		
	● ค่าครุภัณฑ์	1,304,800		
	รวม	9,206,540		
งวดที่ 4	● ค่าบุคลากร	1,150,380	15	ภายใน 270 วัน นับถัดจากวันที่ลงนาม ในสัญญา
	● ค่าบุคลากรสนับสนุน	1,220,400		
	● ค่าใช้จ่ายตรง	1,015,680		
	● ค่าครุภัณฑ์	559,200		
	รวม	3,945,660		
งวดที่ 5	● ค่าบุคลากร	766,920	10	ภายใน 360 วัน นับถัดจากวันที่ลงนาม ในสัญญา
	● ค่าบุคลากรสนับสนุน	813,600		
	● ค่าใช้จ่ายตรง	677,120		
	● ค่าครุภัณฑ์	372,800		
	รวม	2,630,440		
รวม 5 งวด		26,304,400		

○ ประวัติและประสบการณ์ของผู้รับผิดชอบโครงการ

ลำดับ	ตำแหน่ง	ชื่อ-นามสกุล	คุณวุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประเภทที่ปรึกษา	รายละเอียดงาน
คณะทำงานหลัก							
1	ผู้จัดการโครงการ	นายแพทย์วิวัฒน์ สีตม โนช	ปริญญาโท	15	วิจัย ภาคเอกชน	ที่ปรึกษาไม่ได้ ทำงานประจำใน บริษัทที่ปรึกษา	บริหารโครงการ กำหนด กรอบการดำเนินงาน
2	ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการ พัฒนา ระบบงาน (Operation Management)	อ.วโรท ไชยวงศ์	ปริญญาโท	12	วิศวกรรม	ที่ปรึกษาไม่ได้ ทำงานประจำใน บริษัทที่ปรึกษา	ออกแบบกรอบกลไกการ เก็บและจัดการข้อมูล อุบัติเหตุทางถนนระดับพื้นที่ และระดับประเทศ ศึกษา ความเป็นไปได้ของ โครงการระดับประเทศ
3	ผู้เชี่ยวชาญ ด้าน วิศวกรรม จราจรและ ความ ปลอดภัย	รศ.ดร.เกษม ชูจารุกุล	ปริญญาเอก	10	วิศวกรรม	ที่ปรึกษาไม่ได้ ทำงานประจำใน บริษัทที่ปรึกษา	ให้คำปรึกษาด้านการนำ ข้อมูลไปใช้เพื่อออกแบบ ปรับปรุงโครงสร้างด้าน วิศวกรรมจราจรเพื่อความ ปลอดภัย
4	ผู้เชี่ยวชาญ ด้านงาน อุบัติเหตุทาง ถนน	นพ.ไพท สึงห์คำ	ปริญญาโท	10	วิจัย ภาคเอกชน	ที่ปรึกษาไม่ได้ ทำงานประจำใน บริษัทที่ปรึกษา	ให้คำปรึกษาด้านการ พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุ ทางถนนที่ผ่านมา และให้ คำปรึกษาด้านเรื่องงานความ ปลอดภัยทางถนน
5	ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการ พัฒนาระบบ สารสนเทศ	อ.ดร.กุลวดี ศรีพานิชกุลชัย	ปริญญาเอก	10	เทคโนโลยี	ที่ปรึกษาไม่ได้ ทำงานประจำใน บริษัทที่ปรึกษา	ให้คำปรึกษาด้านโครงสร้าง ระบบสารสนเทศ ขอบเขต เทคโนโลยีที่ใช้ในการ พัฒนาให้สอดคล้องกับ โครงสร้างสารสนเทศเดิมที่ มีการใช้งานอยู่ทั้งในระดับ พื้นที่และระดับประเทศ
6	ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการ ออกแบบ ระบบ สารสนเทศ	สุณิชา อนันต กันท์นันท์	ปริญญาตรี	5	เทคโนโลยี	ที่ปรึกษาไม่ได้ ทำงานประจำใน บริษัทที่ปรึกษา	ให้คำปรึกษาด้านการ ออกแบบระบบสารสนเทศ ให้มีความสอดคล้องกัน ระหว่างกลไกการเก็บและ จัดการข้อมูล และระบบงาน
7	ผู้เชี่ยวชาญ ด้าน วิศวกรรม จราจรและ ความ ปลอดภัย	นายเกริกฤทธิ์ ศรีรุ่งวิสัย	ปริญญาโท	10	วิศวกรรม	ที่ปรึกษาไม่ได้ ทำงานประจำใน บริษัทที่ปรึกษา	ให้คำปรึกษาด้านการนำ ข้อมูลไปใช้เพื่อออกแบบ ปรับปรุงโครงสร้างด้าน วิศวกรรมจราจรเพื่อความ ปลอดภัย

ลำดับ	ตำแหน่ง	ชื่อ-นามสกุล	คุณวุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประเภทที่ปรึกษา	รายละเอียดงาน
8	ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบงาน (Operation Management)	นายทศพร จันทรัมย์กุลเลิศ	ปริญญาโท	10	วิศวกรรม	ที่ปรึกษาไม่ได้ทำงานประจำในบริษัทที่ปรึกษา	เก็บและวิเคราะห์ข้อมูลกระบวนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อออกแบบพัฒนาระบบงานควบคู่กับระบบสารสนเทศ
9	ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบข้อมูลสุขภาพ	นางสาวกมลรัตน์ สุขสุเมฆ	ปริญญาโท	5	วิศวกรรม	ที่ปรึกษาไม่ได้ทำงานประจำในบริษัทที่ปรึกษา	ให้ข้อมูล ข้อจำกัด ในการออกแบบและเชื่อมฐานข้อมูลกับระบบต่างๆ โดยเฉพาะระบบด้านสาธารณสุข
10	ผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบระบบงาน (Operations Design)	นายชลัมพล เทิดปฐวีวงศ์	ปริญญาตรี	5	วิศวกรรม	ที่ปรึกษาไม่ได้ทำงานประจำในบริษัทที่ปรึกษา	วิเคราะห์และออกแบบระบบงาน กิจกรรม หน้าที่ในระบบงาน ให้สอดคล้องกับลักษณะงานของพื้นที่/หน่วยงาน
11	ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน	นายศรา สนธิศิริ กิต	ปริญญาโท	12	วิจัยภาคเอกชน	ที่ปรึกษาไม่ได้ทำงานประจำในบริษัทที่ปรึกษา	ให้คำปรึกษาด้านเทคนิคของระบบข้อมูลอุบัติเหตุในประเทศไทยในปัจจุบัน และออกแบบกรอบการเชื่อมต่อข้อมูลโดยละเอียด
12	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารความเสี่ยง	ศส.ประเสริฐ อัครประถมพงศ์	ปริญญาโท	10	วิศวกรรม	ที่ปรึกษาไม่ได้ทำงานประจำในบริษัทที่ปรึกษา	ให้คำปรึกษาด้านการบริหารความเสี่ยงสำหรับการทำโครงการศึกษาความเป็นไปได้
คณะทำงาน							
1	ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาโปรแกรม (Front-end)	พัฒนาโปรแกรมในส่วน Front-end					
2	ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาโปรแกรม (Back-end)	พัฒนาโปรแกรมในส่วน Back-end					
3	ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาส่วนเชื่อมต่อฐานข้อมูล	พัฒนาการเชื่อมต่อฐานข้อมูลระหว่างระบบต่างๆ					
4	ผู้เชี่ยวชาญด้านการความปลอดภัยข้อมูล	พัฒนาโครงสร้างเพื่อดูแลความปลอดภัยของข้อมูล					
5	ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี	ให้คำปรึกษาด้านโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศ (Server and Network) เพื่อใช้กับระบบของโครงการ					
6	ผู้เชี่ยวชาญด้านการทดสอบระบบ	ทดสอบโปรแกรมให้สามารถใช้งานได้ถูกต้องและเป็นไปตามรูปแบบที่กำหนด					