

1.แบบคำขอ

แบบคำขอ

การขอรับจัดสรรเงินส่งเสริม สนับสนุน ช่วยเหลือ หรืออุดหนุน
จากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับการศึกษาวิจัย ตามข้อ 6(2)

1. ข้อมูลเกี่ยวกับหน่วยงานที่ขอรับจัดสรร

1.1	ชื่อหน่วยงาน.....กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข(ไทย)Department of Disease Control , Ministry of Public Health(อังกฤษ)
1.2	ทะเบียนการค้าเลขที่.....-.....เลขที่ภาษีมูลค่าเพิ่ม.....-.....
1.3	ที่ตั้งหน่วยงาน เลขที่.....88/21.....กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค แขวง/ตำบล.....ตลาดขวัญ เขต/อำเภอ.....เมืองนนทบุรี.....จังหวัด...นนทบุรี.....รหัสไปรษณีย์...11000.....
1.4	สถานที่ติดต่อทางไปรษณีย์ เลขที่.....88/21.....กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค แขวง/ตำบล.....ตลาดขวัญ เขต/อำเภอ.....เมืองนนทบุรี.....จังหวัด...นนทบุรี.....รหัสไปรษณีย์...11000.....หมายเลข โทรศัพท์.....0 2590 3889.....โทรสาร.....0 2591 3893.....
1.5	ประเภทของหน่วยงาน <input checked="" type="checkbox"/> หน่วยงานราชการ <input type="checkbox"/> รัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> สถาบันการศึกษา <input type="checkbox"/> อื่น ๆ ระบุ.....
1.6	ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.....

2. ข้อมูลด้านการเงินของหน่วยงาน (ก่อนเสนอโครงการ 2 ปี)

2.1	งบประมาณของหน่วยงาน	ปี 2562 ประมาณ 10 ล้านบาท	ปี 2563 ประมาณ 10 ล้านบาท
2.2	รายงานการเงินประจำปี	ปี 25	บาท ปี 25
2.3	ประมาณการค่าใช้จ่ายของโครงการ	69,521,960 บาท	

3. บุคลากรในหน่วยงาน

3.1	จำนวนเจ้าหน้าที่รวมทั้งหมด...35.....คน แบ่งเป็น สำนักงานกลาง.....คน พื้นที่โครงการ...15...คน วุฒิต่ำกว่าปริญญาตรี...-.....คน วุฒิปริญญาโท.....3.....คน วุฒิปริญญาตรี.....11.....คน วุฒิสถุกว่าปริญญาโท.....1.....คน
3.2	ชื่อผู้รับผิดชอบโครงการ แพทย์หญิงศศิธร ตั้งสวัสดิ์ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการกองป้องกันการบาดเจ็บ
3.3	ชื่อผู้มีอำนาจลงนามในสัญญา กับ ขบ. นายแพทย์สุวรรณชัย วัฒนายิ่งเจริญชัย ตำแหน่ง อธิบดีกรมควบคุมโรค (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 ตำบล ตลาดขวัญ อำเภอ เมืองนนทบุรี จังหวัด นนทบุรี รหัสไปรษณีย์ 11000

6. โครงการที่ได้ดำเนินการ

ชื่อโครงการที่กรมควบคุมโรคได้ดำเนินการมาแล้ว	
6.1	...โครงการขับเคลื่อนความปลอดภัยไร้แอลกอฮอล์ ระยะที่ 1..... แหล่งเงินทุน...กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เสร็จสิ้นเมื่อ ก.พ. 2563.....
6.2	...โครงการขับเคลื่อนความปลอดภัยไร้แอลกอฮอล์ ระยะที่ 2 แหล่งเงินทุน...กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เสร็จสิ้นเมื่อปี พ.ศ. อยู่ระหว่างดำเนินการ
6.3 แหล่งเงินทุน..... เสร็จสิ้นเมื่อปี พ.ศ.

7. ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการที่ขอรับจัดสรร

<p>ลักษณะของโครงการโดยย่อ เป็นโครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาระยะเวลา 2 ปี 6 เดือน ในวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 69,521,960 บาท โดยในระยะที่ 1 ของโครงการได้จัดทำแผนงานงบประมาณไว้แล้วจำนวน 34,136,520 บาท และในระยะที่ 2 ใช้งบประมาณอีก 35,385,440 บาท โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติฯ นี้มุ่งเน้นการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ พัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ และออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ โดยระบบข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยทางถนน จะถูกออกแบบย้อนกลับคู่ขนานจากพื้นที่สู่ระดับอำนาจการ โดยเริ่มบูรณาการตั้งแต่จุดกำเนิดข้อมูลในพื้นที่ จัดระเบียบระบบข้อมูลต่าง ๆ รวบรวมและเชื่อมต่อเป็นข้อมูลระดับประเทศที่น่าเชื่อถือ</p>

8. ค่าใช้จ่ายที่ต้องการขอรับจัดสรร

ขอรับจัดสรรจากกองทุนเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับ

8.1 การดำเนินโครงการเป็นเวลา 2 ปี 6 เดือน รวมวงเงินขอรับจัดสรร.. 69,521,960.....บาท

โดยแยกได้เป็น

8.2 กิจกรรมตามแผน 2 ปี 6 เดือน ประมาณค่าใช้จ่ายเบื้องต้น... 20,924,460...บาท

8.3 ผู้ร่วมโครงการ 2 ปี 6 เดือน ประมาณค่าใช้จ่ายเบื้องต้น... 48,597,500...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 ในการปฏิบัติการ โครงการ ให้ทำเครื่องหมาย / หน้าหัวข้อที่ได้จัดเตรียมข้อมูลประกอบ

11. เอกสารเกี่ยวกับการจัดตั้งหน่วยงาน

เอกสารเกี่ยวกับการจัดตั้งหน่วยงาน

- 11.1 นิติบุคคลตามกฎหมายไทย
- 11.2 สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล
- 11.3 หนังสือมอบอำนาจซึ่งปิดอากรแสตมป์ตามกฎหมายในกรณีที่ให้บุคคลอื่นลงนาม
ในแบบคำขอแทน
- 11.4 สำเนาใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม

12. ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความและรายการข้างต้นถูกต้องตามความเป็นจริงทุกประการ

<p>ลงชื่อ.....</p> <p>()</p> <p>ตำแหน่ง</p> <p>...../ กันยายน / 2563</p>

2. เอกสารประกอบคำขอ

2.1 สรุปผู้บริหาร

1. ชื่อโครงการ

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

2. วันที่เสนอโครงการ

วันที่ 3 กันยายน 2563

3. ประเภทของโครงการ

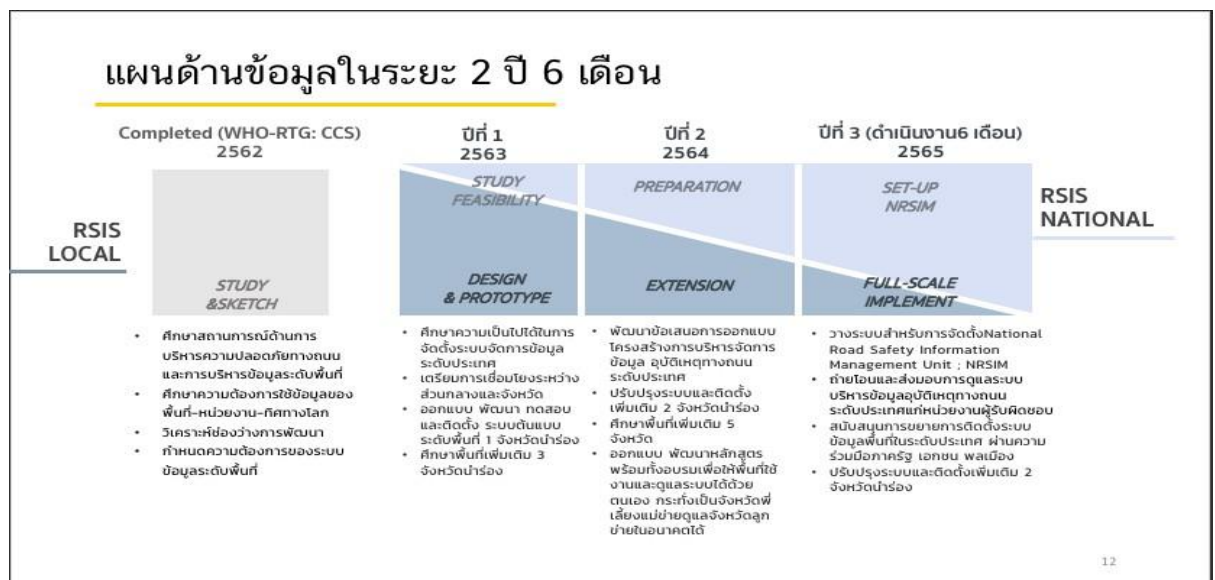
โครงการศึกษา วิจัย และพัฒนา

4. หน่วยงาน

กรมควบคุมโรค

5. สรุปโครงการโดยย่อ

โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติฯ (RSIS) นี้วางแผนดำเนินการศึกษาไว้ 2 ปี 6 เดือน (สรุปดังกล่าว) ในวงเงินงบประมาณรวม 69,521,960 บาท ในที่นี้ จะนำเสนอเฉพาะรายละเอียดแผนงานกิจกรรมและงบประมาณ ดังนี้



โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติฯ มุ่งเน้นการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ พัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ และออกแบบ โครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

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 ในการจัดการพื้นที่จากหลายภาคที่เกี่ยวข้อง
- 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 คิดตามประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูล ในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ใน ทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

6. งบประมาณ

- งบประมาณที่ขอรับจัดสรรจากกองทุน เป็นเงิน

ทั้งสิ้น69,521,960.....บาท โดยแบ่งงวดในระยะเวลา 37 เดือน เป็นดังนี้

	งวดที่ 1	งวดที่ 2	งวดที่ 3	งวดที่ 4	งวดที่ 5
• ค่าบุคลากรหลัก	3,698,625	6,164,375	8,630,125	3,698,625	2,465,750
• ค่าตอบแทน	3,591,000	5,985,000	8,379,000	3,591,000	2,394,000
<u>บุคลากรสนับสนุน</u>					
• ค่าใช้จ่ายตรง	2,449,569	4,082,615	5,715,661	2,449,569	1,633,046
• ค่าครุภัณฑ์	689,100	1,148,500	1,607,900	689,100	459,400
• รวม	10,428,294	17,380,490	24,332,686	10,428,294	6,952,196

7. การบริหารโครงการ

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

8. ระยะเวลาโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการโครงการเป็นเวลา3 ปี 1 เดือน (37 เดือน) ... นับตั้งแต่ลงนามในข้อกำหนดและเงื่อนไขการขอรับทุนสนับสนุน หรือหนังสือสัญญาแล้วแต่กรณี โดยแบ่งระยะเวลาดำเนินโครงการดังนี้

- จัดทำ TOR และจัดซื้อจัดจ้างที่ปรึกษา 5 เดือน
- ดำเนินการศึกษาดำเนินโครงการ 30 เดือน (2 ปี 6 เดือน)
- สรุปรายงานปิดโครงการ 2 เดือน

9. ประโยชน์ที่มีต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

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

10. ความเป็นไปได้ในการนำผลการศึกษาวิจัยไปใช้

โครงสร้างการบริหารงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน จัดสรรให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบด้านข้อมูลเป็นหน้าที่ของเสาหลักที่ 6 โดยกรมควบคุมโรค กองป้องกันการบาดเจ็บเป็นเลขานุการ ดังนั้น กรมควบคุมโรค จึงเป็นผู้ริเริ่มให้จัดทำโครงการศึกษาวิจัยนี้ขึ้น โดยได้รับการสนับสนุนทางวิชาการด้านระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและระบบบริหารข้อมูลดังกล่าวจากคณะผู้เชี่ยวชาญจากคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและบริษัทเอช แล็บ จำกัด นอกจากนี้ การพัฒนาระบบข้อมูลและระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ยังเป็นประเด็นสำคัญที่หน่วยงานอื่น ๆ ที่มีบทบาทสำคัญในการบริหารงานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยเช่นกระทรวงคมนาคมโดยเฉพาะกรมการขนส่งทางบกได้ให้ความสนใจและติดตามความคืบหน้าตลอดมาเพื่อร่วมใช้ประโยชน์ในการบริหารงาน ด้วยเหตุนี้ผลการศึกษาวิจัยจากโครงการนี้จึงจะมีการนำไปใช้บริหารงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอย่างแน่นอน

2.2 รายละเอียดข้อเสนอโครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาที่จะต้องจัดทำ

โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน ผู้การบริหารระดับนโยบาย 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 ยังมีผู้พิการอีกปีละ 9,000 คน ซึ่งแนวโน้มของปัญหาขึ้นอยู่กับอัตราที่สูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งไม่เกิน 10 ต่อประชากรแสนคน แนวโน้มการลดลงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงทรงตัวไม่ลดลง ประกอบกับจำนวนยานพาหนะและการสัญจรเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การบังคับใช้กฎหมายยังมีข้อจำกัดทั้งด้านกำลังคนและการใช้เทคโนโลยี การดำเนินการในระดับพื้นที่ระดับชุมชน/บุคคล ยังมีน้อย ประชาชนและชุมชนยังไม่ตระหนัก

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

ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรมีความซับซ้อน โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องและส่งผลกระทบต่อหลายปัจจัย ดังนั้นการใช้ข้อมูลเพื่อตรวจจับ ชี้วัด สะท้อนสถานการณ์และสภาพปัญหา วิเคราะห์ สนับสนุนการตัดสินใจกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหา รวมถึงการประเมินติดตามผล จึงเป็นรากฐานสำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ให้สามารถดำเนินการอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Result focused) ได้

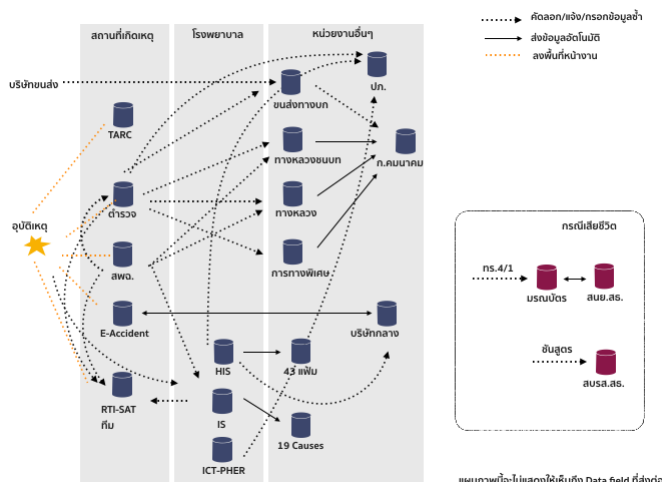
เมื่อพิจารณาสถานการณ์การดำเนินงานด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่ผ่านมา พบว่ามีหลายหน่วยงานจากทั้งภาครัฐและเอกชน ที่มีวิสัยทัศน์ พันธกิจ และนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในด้าน

กระทรวงคมนาคม มีนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในการจราจร ทั้งในด้าน รถ ถนน และคน ได้แก่ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถ การตรวจสอบทางวิศวกรรมในการสร้างถนน สนับสนุนการศึกษาเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ การปรับมาตรฐานการออกใบขับขี่ ส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการดำเนินงานตามนโยบายเหล่านี้ ส่วนต้องการข้อมูลเพื่อใช้ในการตั้งเป้าหมาย วิเคราะห์ ออกแบบมาตรการส่งเสริมนโยบาย รวมไปถึงการติดตามประเมินผล ที่ผ่านมกระทรวงคมนาคมมีการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานภายใน ที่มีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนครอบคลุมอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวง ทางหลวงชนบท อุบัติเหตุจากรถสาธารณะ และอุบัติเหตุสำคัญ เพื่อใช้ประกอบการดำเนินงาน สอดคล้องกับข้อเสนอแนะจากการประชุมวิชาการ โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม ที่ว่า จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องนำเทคโนโลยีมาใช้กับงานด้านวิศวกรรมจราจรและด้านการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานด้านจราจร

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

เมื่อพิจารณาสถานการณ์ที่ผ่านมาของระบบข้อมูลรายงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ระบบเก็บข้อมูลถูกสร้างมาจากความต้องการรายงานข้อมูลของภาคส่วนต่างๆ แยกกัน อาทิ องค์กรอนามัยโลก 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 ทันทเวลา อีกทั้งเป็นภาระงานของบุคลากรระดับปฏิบัติการในการเก็บข้อมูลเข้าหลายระบบอีกด้วย ด้วยสถานการณ์เช่นนี้ เมื่อแนวโน้มของระบบข้อมูลในอนาคตจะมีมากขึ้นเรื่อยๆ ตามความต้องการที่หลากหลายหรือเฉพาะเจาะจงมากขึ้น บุคลากรระดับปฏิบัติการย่อมมีภาระงานเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งกระทบต่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน อีกทั้งความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการบูรณาการระบบข้อมูลยิ่งทำได้ยากขึ้นเช่นเดียวกัน

แผนภาพการบันทึกข้อมูลของระบบข้อมูลต่างๆ ในประเทศไทย



แม้บุคลากรระดับปฏิบัติการในพื้นที่จะเป็นผู้เก็บข้อมูล แต่การนำข้อมูลไปใช้เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจออกนโยบาย วางแผนบริหารทรัพยากร และการประเมินผลการปรับปรุงปรับใช้นโยบายในพื้นที่ ยังไม่ได้ถูกดำเนินการอย่างเต็มที่ เนื่องจากหลายสาเหตุ อาทิ ความพร้อมของช่องทางหรือเครื่องมือที่ช่วยสนับสนุนการนำข้อมูลไปใช้งาน ความเข้มแข็งและชัดเจนของกลไกการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงทักษะการวิเคราะห์ข้อมูล การจัดการความรู้ และการสื่อสารองค์ความรู้เพื่อผลักดันนโยบายเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่

นอกจากนี้ ด้วยโครงสร้างการบริหารงานอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน จัดสรรให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบด้านข้อมูล เป็นหน้าที่ของเสาหลักที่ 6 โดยกรมควบคุมโรค กองป้องกันการบาดเจ็บเป็นเลขานุการ ซึ่งบทบาทดังกล่าวเป็นการกิจที่ใช้ทรัพยากร ความเชี่ยวชาญเฉพาะ และอำนาจในการติดตามเรียกขอข้อมูลสูง ในประเทศที่เป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก บทบาทดังกล่าวมักอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน Lead Agency ทำให้โครงสร้างงานด้านระบบข้อมูลสามารถทำงานสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานนำได้สะดวก มีอำนาจในการติดตามข้อมูลข้ามหน่วยงาน รวมถึงมีบุคลากรด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน 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 เพื่อความสะดวกในการเข้าถึงและรายงาน โดยไม่ต้องมีแต่ดาว์นโหลด แอปพลิเคชันเพิ่ม เพื่อดูแลกันและกันในชุมชน ทำให้ระบบข้อมูลสามารถดำเนินการได้อย่างยั่งยืน

เพื่อให้สามารถพัฒนาระบบนิเวศของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนได้ตามแนวคิดดังกล่าว โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน ผู้การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งมั่นผลลัพธ์ จึงมุ่งเน้นการศึกษา วิเคราะห์

ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ต้องการ มีคุณภาพ สามารถบูรณาการข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการปฏิบัติการลดการกระแทกข้อมูลของบุคลากร ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน คู่ขนานไปกับการส่งเสริมให้มีกระบวนการจัดการและสื่อสารองค์ความรู้ เพื่อสามารถนำข้อมูลไปสนับสนุนการตัดสินใจในระดับพื้นที่ได้ และพัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศที่มีความยั่งยืน รวมถึง ออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ เพื่อทำหน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และคณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อน ระบบข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ป้องกัน ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตาม ประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ในทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

○ วัตถุประสงค์

โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. ศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ต้องการ มีคุณภาพ สามารถบูรณาการข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการปฏิบัติการ ลดการกระแทกข้อมูลของบุคลากร ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน คู่ขนานไปกับการส่งเสริมให้มีกระบวนการจัดการและสื่อสารองค์ความรู้ เพื่อสามารถนำข้อมูลไปสนับสนุนการตัดสินใจในระดับพื้นที่ได้
2. ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ
3. พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ ที่มีความยั่งยืน และเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่
4. ออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ เพื่อทำหน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และคณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อนระบบข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ป้องกัน ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตาม ประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ในทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

โดยทั้งหมด จะบูรณาการกันเป็นระบบนิเวศของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน มีความยืดหยุ่นและเปลี่ยนแปลงได้ เพื่อให้รองรับกับความต้องการที่แตกต่างกันไปในแต่ละผู้ใช้งานแต่ละพื้นที่ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

วัตถุประสงค์โครงการระยะที่ 1 : (โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติฯ : ระยะศึกษา ออกแบบ พัฒนาและทดสอบต้นแบบระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ของกลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ (National Feasibility & Local Prototype)

1. ศึกษาสถานการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ในระดับพื้นที่ อาทิ มิติการเก็บและบริหาร

จัดการข้อมูล มติการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ มีมตินโยบายและการจัดการของรัฐ และมติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

2. ศึกษาทิศทางความปลอดภัยทางถนนระดับโลก
3. ศึกษาและวิเคราะห์หน้าที่รับผิดชอบต่องานด้านอุบัติเหตุทางถนน ความต้องการใช้งาน แลกเปลี่ยน แบ่งปันข้อมูลระหว่างหน่วยงานระดับอำนาจการ
4. วิเคราะห์ความต้องการของระบบ เพื่อตอบสนองการนำข้อมูลไปใช้ในระดับโลก ระดับประเทศ และระดับพื้นที่ โดยกำหนดช่องว่างในการพัฒนา (Gap Analysis)
5. พัฒนาข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และรองรับการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
6. พัฒนาต้นแบบระดับพื้นที่ และติดตั้งเพื่อทดสอบระบบต้นแบบอย่างน้อย 2 จังหวัด
7. ศึกษาพื้นที่เพิ่มเติมอย่างน้อย 3 จังหวัด โดยเลือกจังหวัดที่มีศักยภาพแตกต่างจากจังหวัดนำร่องที่ติดตั้งระบบต้นแบบข้างต้น เพื่อเข้าใจบริบทที่มีความหลากหลายในแต่ละพื้นที่ นำไปสู่การออกแบบระบบที่ใช้งานได้จริงและสามารถรองรับรูปแบบที่มีความหลากหลายของแต่ละพื้นที่
8. ออกแบบหลักสูตรการใช้งาน เพื่อพื้นที่ให้สามารถใช้งานและดูแลระบบได้ด้วยตนเอง และออกแบบหลักสูตรหรือกลไกเพื่อการขยายผลระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่ ยกย่องศักยภาพของพื้นที่ที่มีความสามารถเป็นจังหวัดที่เลี้ยงแม่ข่ายเพื่อให้เกิดการดูแลจังหวัดลูกข่ายในอนาคต พร้อมอบรมตามหลักสูตร เพื่อให้ผู้รับการอบรมพร้อมทำงานได้จริง
9. เพื่อพัฒนากลไกการขยายผลระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่
10. ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารูปแบบ/กลไกระบบการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ
11. พัฒนาข้อเสนอการออกแบบโครงสร้างการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เพื่อเตรียมจัดสรรทรัพยากร ในมิติ โครงสร้างองค์กร กระบวนการ/วิธีการทำงาน แหล่งงบประมาณ การทำงานเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

วัตถุประสงค์โครงการระยะที่ 2 : (โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ) : ระยะจัดตั้ง โครงสร้างงานบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ พร้อมเชื่อมโยงและขยายผลระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่ (National Setup NRSIM Unit & Local Full-scale implementation)

1. ถอดบทเรียนจากระบบต้นแบบในพื้นที่นำร่อง ปรับปรุงระบบต้นแบบ ขยายผล 3 จังหวัด และเตรียมการขยายผลระบบในระดับพื้นที่ เพื่อนำไปสู่การขยายผลทั่วประเทศ
2. พัฒนาความร่วมมือภาครัฐ และภาคเอกชน ภาคพลเมือง ในการขยายผลให้เกิดการนำระบบระดับพื้นที่ไปขยายผลในระดับประเทศ เพื่อยกระดับศักยภาพของพื้นที่ให้แข็งแกร่งขึ้น เพื่อให้เป็นส่วนสำคัญในการขยายผลสู่จังหวัดข้างเคียงด้วยตัวเอง
3. เชื่อมต่อระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่เข้ากับระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ
4. กำหนดข้อเสนอการจัดตั้ง หน่วยงาน โครงสร้างงานหรือกลไกอื่นใด เพื่อให้ประเทศมีโครงสร้างงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบภารกิจด้าน National Road Safety information Management ; NRSIM และสามารถขับเคลื่อนได้อย่างยั่งยืน
5. ถ่ายโอนและส่งมอบการดูแลระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศแก่หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงสร้างระดับประเทศ

○ ลักษณะของปัญหาที่เกิดขึ้นและความเป็นมาของปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

- ระบบเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยถูกสร้างมาจากความต้องการรายงานข้อมูลของภาคส่วนต่างๆ แยกกัน อาทิ องค์การอนามัยโลก ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับอำนาจการ ระบบข้อมูลจึงมีลักษณะแยกส่วน ตอบสนองวัตถุประสงค์เฉพาะส่วนงาน เฉพาะกิจ หรือเฉพาะช่วงเวลา (Ad hoc) ไม่มีการตกลงและร่วมออกแบบในภาพรวม ข้อมูลจึงมีขีดจำกัด รวบรวมเชื่อมโยงเพื่อวิเคราะห์ต่อยอดเชิงลึกไม่ได้ และไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลในพื้นที่ต่าง ๆ ให้เป็นภาพรวมของประเทศไทยได้อย่างน่าเชื่อถือ
- 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 และในระดับภาพรวมของประเทศไทยได้ดีขึ้น
- ระบบข้อมูลนี้ควรให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา มีระบบนิเวศของข้อมูลที่ยืดหยุ่น เปิดกว้าง และมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน เป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ (fact) สืบค้นย้อนหลังได้ รองรับการเก็บข้อมูลโดยบุคลากรระดับปฏิบัติการจากหลากหลายหน่วยงาน ทั้งภาครัฐและเอกชนตลอดจนจากพลเมืองที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทั่วประเทศได้ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลปฐมภูมิจากพื้นที่และนำไปสู่การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกเพื่อการพัฒนา นโยบายและยุทธศาสตร์ในระดับพื้นที่เองและระดับประเทศได้อย่างต่อเนื่อง มีกระบวนการบริหารข้อมูลเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนและป้องกันความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งสามารถรองรับความต้องการใช้ข้อมูลที่หลากหลายหรือเปลี่ยนแปลง หรือเฉพาะเจาะจงมากขึ้นในอนาคตด้วย
- จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบการบริหารข้อมูล โดยเน้นบูรณาการและการเชื่อมโยงข้อมูลตั้งแต่ระดับพื้นที่จนถึงระดับประเทศ คำนึงถึงความประหยัดคุ้มค่าและความยั่งยืนของระบบ ใช้งานง่ายและการลดภาระงานของบุคลากรระดับปฏิบัติการในพื้นที่ เพิ่มการมีส่วนร่วมของหน่วยงานข้างเคียงและภาคประชาชน เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารและจัดเก็บข้อมูล สร้างความน่าเชื่อถือ และการใช้ประโยชน์จากข้อมูลอย่างกว้างขวางโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชน

○ ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย

สนับสนุนนโยบายของกระทรวงคมนาคม

- สนับสนุนการทำงานของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (Transport Road Safety Center) ด้วยข้อมูลจากหลายหน่วยงานหลายระบบ ทั้งข้อมูลอุบัติเหตุในรูปแบบข้อมูลตัวอักษรและข้อมูลเชิงประจักษ์ เพื่อสนับสนุนการผลักดันนโยบาย ออกแบบมาตรการ วางแผนการปฏิบัติการ จัดสรรทรัพยากร ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์

- ระบบสามารถพัฒนาให้เชื่อมต่อกับ Traffic Operation Center (TOC) ได้ในอนาคต เพื่อให้มีข้อมูลที่ครอบคลุม สนับสนุนระบบการบริหารจัดการอุบัติเหตุ (Incident Management System) ในด้านการแจ้งเหตุแบบอัตโนมัติ เพื่อเข้าช่วยเหลือเหตุและแจ้งเหตุต่อประชาชนผู้ใช้งาน สนับสนุนระบบสืบสวนอุบัติเหตุจากข้อมูลหลายมิติที่ได้รับการเติมจากหลายหน่วยงาน ณ จุดเกิดเหตุ รวมถึงสนับสนุนการวางแผนการควบคุมการจราจรอย่างปลอดภัย โดยอ้างอิงจากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเดิม
- สนับสนุนการตรวจสอบทางวิศวกรรมในการสร้างถนน โดยมีข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเดิมในบริบทต่าง ๆ ประกอบการออกแบบถนนให้ความปลอดภัยในแต่ละบริบท รวมถึงติดตามการเกิดเหตุเพื่อนำไปสู่ปรับปรุงถนน
- สนับสนุนการศึกษาเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ โดยมีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเดิมในหลายบริบทเพื่อใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ในบริบทต่าง ๆ นำไปสู่ออกแบบหลักสูตรหรือวิธีการในการปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยง การระบุกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยง การเฝ้าระวังและตอบสนองพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การแจ้งเตือนบนป้ายถนนหากตรวจพบพฤติกรรมเสี่ยงเดิม การแจ้งเตือนบนป้ายถนนหากมีการเปลี่ยนแปลงบริบทที่ความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้น เป็นต้น
- สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ผ่านการใช้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งการปรับปรุงข้อกำหนดในกฎหมายให้เข้ากับบริบทการเกิดอุบัติเหตุของไทย การวางแผนกำหนดจุดตรวจ การตรวจสอบการกระทำผิดผ่านข้อมูลเชิงประจักษ์ รวมถึงประเมินผลจากตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุ

สนับสนุนนโยบายของกรมการขนส่งทางบก

- สนับสนุนพันธกิจการพัฒนาาระบบและนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐาน และมีปลอดภัย โดยมีข้อมูลในการใช้พัฒนาระบบ ออกแบบนวัตกรรม จัดสรรทรัพยากรและการลงทุน และติดตามการเกิดเหตุเพื่อนำมาปรับปรุงระบบและนวัตกรรมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น
- สนับสนุนแผนการทำงานเชิงรุกด้านความปลอดภัย ผ่านข้อมูลที่ครบถ้วน หลายมิติ จากหลายหน่วยงานที่ร่วมกันเติมข้อมูล โดยมีข้อมูลใช้ประกอบการออกแบบหลักสูตรการอบรมทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย มีข้อมูลใช้ประกอบการสืบค้นองค์ประกอบของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
- สนับสนุนการตัดสินใจปรับมาตรฐานการออกไปขับขี่ โดยการใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเดิม วิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ออกแบบหลักสูตรการขับขี่ที่ปลอดภัย ออกแบบมาตรฐานการออกไปขับขี่ ไปจนถึงติดตามผลลัพธ์จากการปรับมาตรฐาน
- ระบบสามารถพัฒนาให้เชื่อมต่อกับศูนย์บริหารจัดการเดินรถ GPS ได้ในอนาคต เพื่อสร้างระบบขนาดใหญ่ นำไปสู่การกำกับควบคุมพฤติกรรมขับขี่อย่างปลอดภัย ผ่านการวิเคราะห์รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากข้อมูลอุบัติเหตุในระบบ เพื่อใช้ตรวจจับและควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงโดยใช้ระบบ GPS นำไปสู่การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในรูปแบบและบริบทใกล้เคียงเดิม การจัดสรรทรัพยากรเพื่อเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจากบริบทการเกิดเหตุจากอุบัติเหตุในอดีตและสภาพการจราจรปัจจุบัน

อีกทั้งยังสนับสนุนข้อเสนอแนะต่อแนวทางการบรรเทาหรือลดผลกระทบของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จากการประชุมทางวิชาการเพื่อระดมความคิดและรับฟังความคิดเห็นผู้บริหารระดับสูง โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง

และจรรยา สำนักระเบียบความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม

- มีข้อมูลบูรณาการที่ใช้ได้ตั้งแต่ในระดับพื้นที่ อำเภอ จังหวัด สนับสนุนข้อเสนอแนะที่ว่า “ควรร่วมมือกัน ในเชิง Area base เพื่อให้เกิด Model การจัดการพื้นที่โดยกระทรวงคมนาคม ร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง โดยอาจ กำหนดพื้นที่ที่มีความพร้อมเพื่อพัฒนาโครงการนำร่อง (Pilot Project) ในการจัดการปัญหาความปลอดภัยทาง ถนนตามแนวทางของที่ประชุม” เช่น การใช้ข้อมูล วิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุรายตำแหน่ง (Location-base) เพื่อ ออกแบบแนวทาง มาตรการ และผลักดันนโยบาย เพื่อป้องกันการเกิดเหตุ ณ ตำแหน่งจุดเกิดเหตุเดิมร่วมกันจาก หลายหน่วยงาน เช่น การกำหนดจุดตั้งด่านตรวจในการเกิดเหตุเดิม หรือการปรับเปลี่ยน โครงสร้างเพื่อลดความ เสี่ยงในจุดที่เคยเกิดเหตุ
- มีข้อมูลสนับสนุนข้อเสนอแนะที่ว่า “การออกข้อกำหนด/มาตรฐานยานพาหนะ ควรดำเนินการแบบเบ็ดเสร็จอย่าง เป็นระบบ เนื่องจากมีผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการ”
- สนับสนุนข้อเสนอแนะ “จำเป็นต้องยังต้องนำเทคโนโลยีมาใช้กับงานด้านวิศวกรรมจราจรและด้านการบังคับใช้ กฎหมาย รวมถึงให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงาน ด้านจราจร”

○ ความเหมาะสมในการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหา

การศึกษาวิจัยนี้มีความเหมาะสมต่อการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยให้ดีขึ้น เนื่องจาก ใช้หลักการบูรณาการตั้งแต่ระดับพื้นที่อันเป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลขึ้นไปจนถึงระดับประเทศ เน้นการออกแบบและพัฒนา ระบบข้อมูลและวิธีการนำข้อมูลไปใช้ ทั้งในการวางแผน ออกนโยบาย บริหารจัดการทรัพยากรรวมถึงการติดตาม ประเมินผลนโยบายความปลอดภัยทางถนนโดยฝ่ายบริหารด้วย

แผนการศึกษาวิจัยครั้งนี้จัดทำขึ้นเมื่อมีการนำข้อมูลเบื้องต้นของระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและวิธีการบริหาร ข้อมูลของประเทศและของพื้นที่ที่จะศึกษามาพิจารณาทบทวนร่วมกับการใช้หลักวิชาการ แนวคิดและประสบการณ์ของผู้ ร่วมศึกษาวิจัยซึ่งประกอบด้วยนักวิชาการประจำหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและคณะผู้เชี่ยวชาญ ด้านความปลอดภัยทางถนนแล้ว

○ ขอบเขตของงานวิจัย

ระดับพื้นที่

จุดศึกษาในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่าจังหวัดละ 10 จุดศึกษา อาทิ

- สถานีตำรวจภูธร
- ศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน 191 จังหวัด
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
- ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉิน
- หน่วยกู้ภัย
- ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลในจังหวัด
- ทีมสอบสวนอุบัติเหตุ
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด

- ฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- แพทย์ชันสูตร
- แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท
- สำนักทะเบียนท้องถิ่น
- สำนักงานขนส่งจังหวัด

มิตินการศึกษาในระดับพื้นที่ ศึกษา ทำการศึกษาไม่น้อยกว่า 3 มิติ อาทิ

- มิตินการเก็บและบริหารจัดการข้อมูล
- มิตินการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่
- มิตินด้านนโยบายของรัฐในพื้นที่
- มิตินการจัดการของรัฐในพื้นที่
- มิตินการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

ระดับประเทศ

จุดศึกษาหน่วยงานในระดับอำนวยการ 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 2 ปี 6 เดือน โดยจะนำเสนอแนวทางการดำเนินงานแยกเป็นระยะ โดยแบ่งกิจกรรมหลักออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การดำเนินการระดับพื้นที่ และการดำเนินการระดับประเทศ โดยทั้งสองกิจกรรมหลักจะดำเนินการคู่ขนานกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการศึกษาและการออกแบบที่ครอบคลุมครบถ้วนขึ้น

ระยะที่ 1 : โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติฯ : ระยะศึกษา ออกแบบ พัฒนาและทดสอบต้นแบบระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ของกลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ; National Feasibility & Local Prototype)

ร่วมกับหน่วยงานอำนวยความสะดวก ผ่านการวิเคราะห์ของผู้เชี่ยวชาญในสาขาต่าง ๆ และระดมสมองร่วมกับหน่วยงานอำนวยความสะดวก อาทิ ด้านการจัดการ โครงสร้างองค์กร การบริหารความเสี่ยง การวางกลยุทธ์ระดับประเทศ เป็นต้น

- 2.7. ประเมินทางเลือก/ประชุมแลกเปลี่ยน/ระดมสมองเพื่อแสวงหาทางออกร่วมกันกับหน่วยงานระดับอำนาจหน้าที่
เกี่ยวข้องเพื่อให้อนุมัติเตรียมการเชื่อมโยงข้อมูลให้สามารถเชื่อมโยงได้ตั้งแต่ระดับจังหวัด
- 2.8. พัฒนาข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงาน อันประกอบด้วยรายการข้อมูล รูปแบบ
การนำส่งข้อมูล วิธีส่ง และข้อกำหนดความปลอดภัยในการส่งข้อมูล
- 2.9. ประชุมรายงานสถานการณ์ความคืบหน้า กับคณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทาง
ถนน เพื่อหาความร่วมมือ และปรับกลยุทธ์การบูรณาการข้อมูลระหว่างกระทรวงได้ราบรื่นและบรรลุผล

ระยะที่ 2 : โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ : ระเบียบจัดตั้ง โครงสร้างงานบริหารข้อมูล
อุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ พร้อมเชื่อมโยงและขยายผลระบบข้อมูลระดับพื้นที่ (National Setup NRSIM Unit &
Local Full-scale implementation)

1. การดำเนินงานระบบด้านข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยบนท้องถนนระดับพื้นที่

- 1.1 ปรับปรุงระบบสารสนเทศ และวิธีการพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้สามารถใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ
ขยายผล สู่หน่วยงานในจังหวัดน่าน รวมนั้นไม่น้อยกว่า 3 จังหวัดน่าน (จำนวนจังหวัดน่านเพิ่มเติม อาจมี
จำนวนมากกว่านี้ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของบุคลากร โครงสร้างพื้นฐาน และระบบในจังหวัดน่านที่จะเข้าร่วม)
- 1.2 ทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างระดับพื้นที่และระบบข้อมูลส่วนกลาง
- 1.3 ออกแบบระบบการถ่ายโอนองค์ความรู้ และทำการอบรมถ่ายโอน ในลักษณะ Train The Trainer เพื่อให้ระดับ
พื้นที่สามารถที่จะใช้งาน/บริหารจัดการ และบำรุงรักษา ระบบข้างต้นได้ด้วยตนเอง ผ่านการประชุมเชิงปฏิบัติการ
- 1.4 ร่วมกับ ภาครัฐ และภาคเอกชน/ภาคพลเมืองในการขยายผลให้เกิดการนำระบบระดับพื้นที่ไปขยายผลใน
ระดับประเทศ

- การถ่ายโอนองค์ความรู้ ฝั่งแบบ Train the Trainer
- Improve Trainer to Mentor
- For Public by Public
- Set & Stimulate by Citizen & Government

เพื่อยกระดับศักยภาพของ พื้นที่ให้แข็งแกร่งขึ้น เพื่อให้เป็นส่วนสำคัญในการขยายผลสู่จังหวัดข้างเคียง ด้วยตนเอง
ผ่านการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ และการจัดทำประชาพิจารณ์ในระดับประเทศ

2. การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

- 2.1 พัฒนา ข้อเสนอการออกแบบ เพื่อการจัดตั้ง หน่วยงาน หรือ โครงสร้างงาน หรือ กลไก เพื่อให้ประเทศมี
โครงสร้างงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบภารกิจด้าน National Road Safety information Management ; NRSIM

- 2.2 ถ่ายโอนองค์ความรู้และเตรียมความพร้อมแก่หน่วยงาน หรือบุคลากรที่คาดว่าจะมีศักยภาพและมีหน้าที่รับผิดชอบในการประสานงานและอำนวยความสะดวก ตามข้อเสนอโครงสร้างข้างต้น
- 2.3 เริ่มดำเนินการประชาสัมพันธ์ สร้างความตระหนักและความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานนั้น ๆ ภายใต้งlobal การบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศที่ร่างไว้

○ อุปกรณ์การวิจัย หรือ เทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ในโครงการ

รายการครุภัณฑ์และเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ในโครงการเพื่อการวิจัยที่จะนำมาใช้ในโครงการเพื่อพัฒนาและทดสอบระบบ 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 คณะทำงานได้ดำเนินงานศึกษาและพัฒนาข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูล การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ข้อมูล 3 ฐาน) โดยมีกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข เป็นผู้ดำเนินงานหลัก ร่วมกับอีกหลายหน่วยงาน อาทิ แผนความร่วมมือองค์การอนามัยโลกร่วมกับรัฐบาลไทย(WHO-RTG) คณะอนุกรรมการ ด้านการบริหารจัดการข้อมูลและติดตามประเมินผล ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่ร่วมบูรณาการ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และภาคีเครือข่าย หน่วยงานด้านอุบัติเหตุทางถนนอื่น ๆ โดยได้ดำเนินงานทั้งสิ้น 3 ระยะ แบ่งเป็น ระยะศึกษาระบบ ระดับประเทศเดิมและพัฒนาข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาาระบบระยะสั้น ระยะศึกษาและออกแบบการใช้ประโยชน์จาก ข้อมูล 3 ฐาน และระยะศึกษาสถานการณ์ในระดับพื้นที่เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาาระบบในระยะยาว โดยทั้ง 3 ระยะมีข้อสรุปโดยคร่าว ดังนี้

1. ระยะศึกษาระบบระดับประเทศเดิมและพัฒนาข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาาระบบระยะสั้น ดำเนินงานภายใน โครงการศึกษาและออกแบบการเชื่อมโยงฐานข้อมูลต่อออกจากระบบข้อมูลสามฐานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง ถนน (Quickwin 1) ได้มีการเข้าพูดคุยกับ 5 หน่วยงานในระบบ ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ(CRIMES) สำนัก โรคไม่ติดต่อ(เดิม) กรมควบคุมโรค(3 ฐาน) กองยุทธศาสตร์และแผนงาน(มรณบัตรและ 43 เพิ่ม) สำนักงานปลัด กระทรวงสาธารณสุข สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (ITEMS) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด (E-Claim) ศึกษาและวิเคราะห์ระบบ ทั้งในด้านคุณภาพข้อมูล พัฒนาข้อเสนอแนะด้านการทำความสะอาดข้อมูล และด้านความยั่งยืนของระบบ พัฒนาข้อเสนอแนะในการจัดทำ Memorandum of Understanding (MOU) ระหว่าง หน่วยงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน นำไปสู่การผลักดันจนเกิดการลงนามใน บันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการ ดำเนินงานบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการประชุมศูนย์อำนวยการความ ปลอดภัยทางถนน วันที่ 27 ธันวาคม 2561 โดยหน่วยงานที่ร่วมลงนาม ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวง สาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมควบคุมโรค กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก กรมทาง หลวงชนบท และผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย เป็นพยาน
2. ระยะศึกษาและออกแบบการใช้ประโยชน์จากข้อมูล 3 ฐาน ดำเนินงานภายใน โครงการศึกษาและออกแบบการ เชื่อมโยงฐานข้อมูลต่อออกจากระบบบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน พร้อมจัดทำแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อเพิ่มมิติการวิเคราะห์ประกอบการรายงานผลในระดับประเทศ (Quick win 2) ได้มีการเข้าพูดคุยกับหน่วยงาน

ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ ศึกษาและทำความเข้าใจถึงความต้องการข้อมูลจากข้อมูลบูรณาการฯ (ข้อมูล 3 ฐาน) ประกอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัย

3. ระยะเวลาสถานการณ์ในระดับพื้นที่เพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบในระยะยาว ดำเนินงานภายใต้โครงการพัฒนาความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนนผ่านการขับเคลื่อนด้วยระบบบูรณาการและการบริหารข้อมูลระดับพื้นที่ ระยะเวลาสถานการณ์การดำเนินการด้านข้อมูลและการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยบนท้องถนนในพื้นที่นาร่อง และโครงการศึกษากลไกการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ได้ศึกษาสถานการณ์ในระดับพื้นที่ทั้งในด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ได้ลงศึกษาทั้งหมด 2 จังหวัด จังหวัดละกว่า 12 หน่วยงาน ทั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำความเข้าใจสถานการณ์ปัจจุบัน โดยได้รับการยืนยันความเข้าใจจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดแล้ว กำหนดความต้องการของระบบ และร่างแบบระบบในระดับจังหวัด

จากการดำเนินงาน 3 ระยะที่ผ่านมา ทำให้คณะทำงานเล็งเห็นถึงช่องว่างในการพัฒนาระบบ จึงได้รวบรวมผลการศึกษาที่ผ่านมา ออกแบบโครงการเพื่อพัฒนาระบบในระยะยาวที่มีความยั่งยืน โดยได้ผ่านการพิจารณา ให้ความเห็น ให้ข้อเสนอแนะ จากภาคีเครือข่าย หน่วยงานความปลอดภัยทางถนน โดยคณะทำงานได้รวบรวมความเห็นและข้อเสนอแนะ จัดทำเป็นโครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน ผู้การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งมั่น ผลลัพธ์ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และได้รับข้อเสนอแนะให้ขอรับทุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อดำเนินโครงการนี้

○ หลักฐานอ้างอิง

ไม่มี

○ ระยะเวลาการศึกษาวิจัยและแผนการดำเนินงาน

ตารางแสดงระยะเวลาและแผนในการดำเนินงานของโครงการ ตามเอกสารแนบท้าย

○ การติดตามและรายงานความก้าวหน้า

การนำเสนอรายงานผลการศึกษา ภายในระยะเวลาที่กำหนด มีดังนี้

รายละเอียด	กำหนดเวลาส่งรายงาน	รายละเอียดของกิจกรรมที่จะส่ง
จัดทำ TOR	เดือนที่ 1	ลงนามในสัญญาระหว่างกรมควบคุมโรคกับที่ปรึกษา
จัดซื้อจัดจ้าง	เดือนที่ 2 - เดือนที่ 5	
งวดที่ 1	ภายในเดือนที่ 1 นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา	ส่งรายงานเริ่มงานต้นการศึกษา (Inception Report) จำนวน 30 ชุดประกอบด้วย แผนการดำเนินงานที่แสดงรายละเอียดอย่างชัดเจน ได้แก่ วิธีการศึกษา ขั้นตอนการดำเนินงาน และวิธีการเก็บข้อมูล ระบุรายละเอียดการดำเนินงาน ระยะเวลาการดำเนินงาน ข้อมูลบุคลากรที่ร่วมงานในโครงการ
งวดที่ 2	ภายในเดือนที่ 8 นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา	ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 (Progress Report 1) จำนวน 30 ชุดประกอบด้วย ผลการศึกษาทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก ผลการศึกษาความต้องการของหน่วยงาน 6 สาขาหลัก ในการเก็บข้อมูลและใช้งานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นปัจจัยประกอบการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับพื้นที่
งวดที่ 3	ภายในเดือนที่ 16 นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา	ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2 (Progress Report 2) จำนวน 30 ชุด ประกอบด้วย ผลการศึกษาสถานการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ การกำหนด Gap ในมิติต่างๆ พร้อมข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อเป็นข้อมูลตั้งต้นในการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับพื้นที่

รายละเอียด	กำหนดเวลาส่งรายงาน	รายละเอียดของกิจกรรมที่จะส่ง
งวดที่ 4	ภายในเดือนที่ 24 นับถัดจากวันที่ ลงนามในสัญญา	ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 3 (Progress Report 3) จำนวน 30 ชุด ประกอบด้วย การกำหนด Gap ในมิติต่างๆ พร้อมข้อเสนอแนะในการ พัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และการเปลี่ยนแปลง บริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ที่ใช้ประกอบการออกแบบ ระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับ พื้นที่ ข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานข้อมูลและ มาตรฐานการเชื่อมโยง/เชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงาน ด้านอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นแบบมาตรฐานในการ เชื่อมโยงระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ เป็นระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ที่ หน่วยงานสามารถเชื่อมโยงและเชื่อมต่อข้อมูลได้
งวดที่ 5	ภายในเดือนที่ 30 นับถัดจากวันที่ ลงนามในสัญญา	ตรวจรับรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) รายงาน สรุปผู้บริหาร (ฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ) จำนวน 30 ชุด CD-ROM บันทึกข้อมูล จำนวน 30 ชุด พร้อมวิดิ ทัศน์ นำเสนอโครงการ โดยมีเนื้อหาโครงการครบถ้วน สมบูรณ์ ตรงตามที่ระบุไว้ในขอบเขตการดำเนินงาน
ตรวจรับโครงการ	เดือนที่ 36	
สรุปปิดโครงการ	เดือนที่ 37	

○ **ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต**

ผลผลิต:

1. ผลการศึกษาทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก เพื่อใช้สำหรับการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่รองรับการใช้ประโยชน์จากข้อมูลเพื่อบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนตามทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของโลก
2. ผลการศึกษาคำความต้องการของหน่วยงาน 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 เป็น

- ระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ที่หน่วยงานสามารถเชื่อมโยงและเชื่อมต่อข้อมูลได้
2. เกิดข้อเสนอความเป็นไปได้ ในการพัฒนารูปแบบ/กลไก/ระบบการบริหารจัดการ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เพื่อใช้สำหรับพัฒนาต่อออกเป็นแบบโครงสร้าง/กลไก การบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เพื่อให้ประเทศมีและใช้ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน

○ ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินการตามโครงการ

ระยะที่ 1

- 1) ผลการศึกษาศึกษาทางและแนวโน้มการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก
- 2) ผลการศึกษาค้นคว้าความต้องการของหน่วยงาน 6 สาขาหลัก ในการเก็บข้อมูลและใช้งานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน
- 3) ผลการศึกษาศานักการะบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย
 - มิติการเก็บและบริหารจัดการข้อมูล
 - มิติการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่
 - มิติด้านนโยบายของรัฐในพื้นที่
 - มิติการจัดการของรัฐในพื้นที่
 - มิติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน
- 4) การกำหนด Gap ในมิติต่างๆ พร้อมข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- 5) รายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้ ในการพัฒนารูปแบบ/กลไก/ระบบการบริหารจัดการ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ
- 6) รายงานข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานข้อมูลและมาตรฐานการเชื่อมโยง/เชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงาน ด้านอุบัติเหตุทางถนน
- 7) ระบบต้นแบบระดับพื้นที่ พร้อม รายงานผลการทดสอบและติดตั้ง 2 จังหวัดนำร่อง
- 8) รายงานข้อเสนอการออกแบบโครงสร้างการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ในมิติโครงสร้างการเชื่อมโยง โครงสร้าง การดำเนินการ กระบวนการ/วิธีการทำงาน เป็นต้น

ระยะที่ 2

- 1) ระบบข้อมูลระดับพื้นที่ ที่ได้รับการปรับปรุงแล้วเสร็จ
- 2) ข้อเสนอ แผน หรือ รูปแบบ หรือ วิธีการในการขยายผล เพื่อการติดตั้งระบบ ข้อมูลพื้นที่ในระดับประเทศต่อไป
- 3) รายงานการถ่ายโอนองค์ความรู้ ทั้งแบบ + Train the Trainer + Improve Trainer to Mentor + For Public by Public + Set & Stimulate by Citizen & Government เพื่อยกระดับศักยภาพของ พื้นที่ให้แข็งแรงขึ้น เพื่อให้เป็นส่วนสำคัญในการขยายผลสู่จังหวัดข้างเคียงด้วยตนเอง
- 4) รายงานการขยายผลการนำระบบระดับพื้นที่ไปขยายผลในระดับประเทศ
- 5) รายงานผลการทดลองใช้ตามข้อเสนอ การออกแบบกลไกเพื่อการขยายผล พร้อมทดลองใช้งาน ให้เกิดการขยายผลในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่า 3 จังหวัด ด้วยกลไกเครือข่ายความร่วมมือระหว่าง รัฐ-เครือข่ายเอกชน/โครงข่ายพลเมืองอาสาในระดับพื้นที่ พร้อมรายงานสถานการณ์ด้านข้อมูลและการจัดการความปลอดภัยทางถนน ไม่น้อยกว่า 3 จังหวัด ข้างต้น
- 6) ต้นแบบระบบบริหารข้อมูลระดับประเทศ
- 7) รายงานผลการทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างส่วนกลางและระดับพื้นที่

- 8) รายงานข้อเสนอการออกแบบ เพื่อการจัดตั้ง หน่วยงาน หรือ โครงสร้างงาน หรือ กลไก อื่นใด เพื่อให้ประเทศมี โครงสร้างงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบภารกิจด้าน National Road Safety information Management ; NRSIM
- 9) รายงานผลการถ่ายโอนองค์ความรู้และเตรียมความพร้อมแก่หน่วยงาน หรือ บุคลากรที่คาดว่าจะมีศักยภาพและมี หน้าที่รับผิดชอบในการประสานงานและอำนวยความสะดวก ตามข้อเสนอโครงสร้างข้างต้น

○ รายละเอียดค่าใช้จ่าย

งบประมาณที่ขอรับจัดสรรจากกองทุนฯ ในระยะเวลา 3 ปี 1 เดือน (37 เดือน) เป็นเงินทั้งสิ้น...69,521,960 บาท โดยแบ่งได้

ตารางแสดงงบประมาณค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการดำเนินงานตามโครงการ

รายการ	จำนวนเงิน
● ค่าจ้างบุคลากรหลัก	24,657,500
● ค่าจ้างบุคลากรสนับสนุน	23,940,000
● ค่าใช้จ่ายตรง	16,330,460
● ค่าครุภัณฑ์	4,594,000
รวม	69,521,960

○ แผนการใช้จ่ายเงินของโครงการ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามโครงการ

งวดที่	รายการที่เบิก - จ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	ร้อยละ	เงื่อนไข
งวดที่ 1	● ค่าบุคลากร	3,698,625	15	ภายในเดือนที่ 1 นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา
	● ค่าบุคลากรสนับสนุน	3,591,000		
	● ค่าใช้จ่ายตรง	2,449,569		
	● ค่าครุภัณฑ์	689,100		
	รวม	10,428,294		
งวดที่ 2	● ค่าบุคลากร	6,164,375	25	ภายในเดือนที่ 8 นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา
	● ค่าบุคลากรสนับสนุน	5,985,000		
	● ค่าใช้จ่ายตรง	4,082,615		
	● ค่าครุภัณฑ์	1,148,500		
	รวม	17,380,490		
งวดที่ 3	● ค่าบุคลากร	8,630,125	35	ภายในเดือนที่ 16 นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา
	● ค่าบุคลากรสนับสนุน	8,379,000		
	● ค่าใช้จ่ายตรง	5,715,661		
	● ค่าครุภัณฑ์	1,607,900		
	รวม	24,332,686		

งวดที่	รายการที่เบิก – จ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	ร้อยละ	เงื่อนไข
งวดที่ 4	<ul style="list-style-type: none"> ● ค่าบุคลากร ● ค่าบุคลากรสนับสนุน ● ค่าใช้จ่ายตรง ● ค่าครุภัณฑ์ 	<u>3,698,625</u> <u>3,591,000</u> <u>2,449,569</u> <u>689,100</u>	15	ภายในเดือนที่ 24 นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา
รวม		10,428,294		
งวดที่ 5	<ul style="list-style-type: none"> ● ค่าบุคลากร ● ค่าบุคลากรสนับสนุน ● ค่าใช้จ่ายตรง ● ค่าครุภัณฑ์ 	<u>2,465,750</u> <u>2,394,000</u> <u>1,633,046</u> <u>459,400</u>	10	ภายในเดือนที่ 30 นับถัดจากวันที่ลงนามในสัญญา
รวม		6,952,196		
รวม 5 งวด		69,521,960		

○ องค์กรและการบริหาร

ก. เจ้าของโครงการ กรมควบคุมโรค

ผู้อำนวยการโครงการ แพทย์หญิงศศิธร ตั้งสวัสดิ์

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

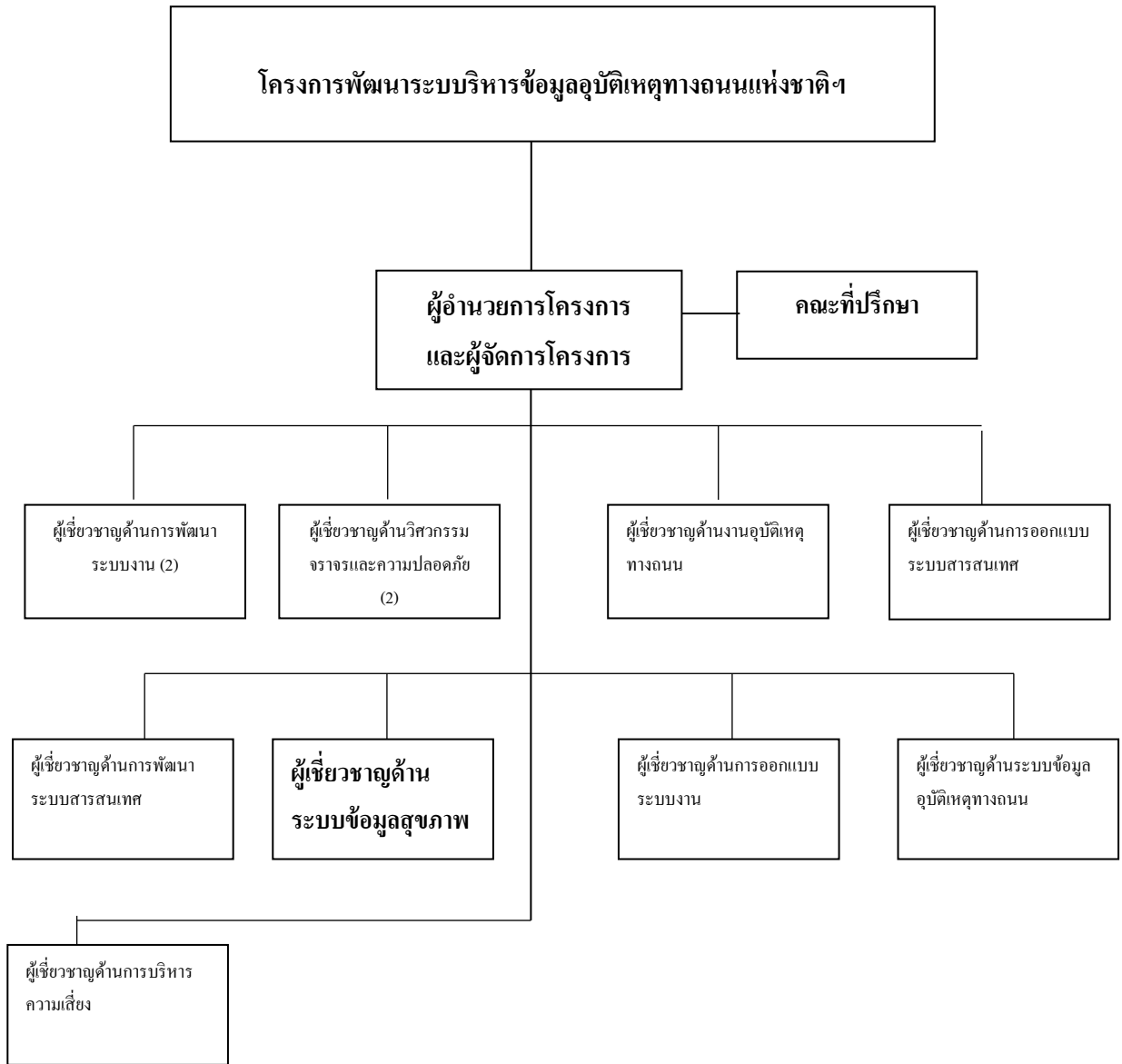
ข. องค์กรที่เกี่ยวข้อง

- ด้านเทคนิค กรมควบคุมโรค คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และบริษัท เอช แล็บ จำกัด
- ด้านวิจัยพัฒนา กรมควบคุมโรค คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และบริษัท เอช แล็บ จำกัด

ค. รายละเอียดเกี่ยวกับขั้นตอนและแนวทางในการบริหารโครงการ

- เนื่องจากเป็นโครงการวิจัยที่ต้องใช้ความรู้ความชำนาญแบบสหวิชาชีพ (multidisciplinary expertise) จึงจำเป็นต้องมีการจัดตั้งคณะที่ปรึกษาของโครงการขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยนักวิชาการและผู้แทนจากองค์กรต่าง ๆ ที่ร่วมศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เพื่อให้คำแนะนำทั้งในทางวิชาการและการบริหารจัดการโครงการต่อผู้อำนวยการโครงการ และผู้จัดการโครงการภาคสนาม องค์กรประกอบและหน้าที่และอำนาจโดยละเอียดของคณะที่ปรึกษาของโครงการจะได้จัดทำขึ้นภายหลังจากที่โครงการได้รับการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนแล้ว

ง. แผนผังแสดงความสัมพันธ์ขององค์กรและการบริหารองค์กร และผู้รับผิดชอบในแต่ละสายงาน



ระยะเวลาการศึกษาวิจัยและแผนการดำเนินงาน

ตารางแสดงระยะเวลาและแผนในการดำเนินงานของโครงการ

กิจกรรม	ระยะเวลา 2 ปี 6 เดือน																																						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37		
การดำเนินงานจัดซื้อจัดจ้าง																																							
การดำเนินงานระดับพื้นที่																																							
1. วิเคราะห์และเปรียบเทียบลักษณะร่วม ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่ทำการศึกษา เพื่อหาแนวคิดและโครงสร้างที่ใช้ในการออกแบบระบบ ให้มีความเป็นหนึ่งเดียวกัน หากแต่ยืดหยุ่นไปตามความเฉพาะของพื้นที่																																							
2. วิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนา กำหนด Gap และจัดทำข้อเสนอ (Requirement) การพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต																																							
3. พัฒนาระบบต้นแบบระดับพื้นที่ พร้อมทดสอบและติดตั้งอย่างน้อยที่ 2 จังหวัดนำร่อง รวมถึงรวบรวมผลการประเมินและข้อเสนอเพื่อการพัฒนาในระยะต่อไป																																							
4. ลงพื้นที่เก็บข้อมูลลักษณะร่วม ลักษณะเฉพาะเพื่อพัฒนาข้อเสนอการออกแบบกลไกเพื่อขยายผลพร้อมทดลองใช้งาน ให้เกิดการขยายผลในระดับพื้นที่ไม่น้อยกว่า 3 จังหวัด ด้วยกลไกเครือข่ายความร่วมมือระหว่างรัฐ/เครือข่ายเอกชน/โครงข่ายพลเมืองอาสาในระดับพื้นที่																																							
5. ออกแบบและพัฒนา หลักสูตรการใช้งานระบบเพื่อให้พื้นที่สามารถใช้งานและดูแลระบบได้ด้วยตนเอง และหลักสูตรหรือกลไกการยกระดับพื้นที่ให้เป็นจังหวัดที่เลี้ยงแม่ข่ายสามารถดูแลจังหวัดลูกข่ายในอนาคตได้																																							

กิจกรรม	ระยะเวลา 2 ปี 6 เดือน																																						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37		
6. ดำเนินการอบรมตามหลักสูตรและให้ปฏิบัติการจริง ณ จุดปฏิบัติงาน เพื่อประเมินความพร้อมของบุคลากรและรวบรวมความต้องการการปรับปรุงระบบเพิ่มเติม																																							
7. ประชุมร่วมในระดับพื้นที่ เพื่อประสานขอความร่วมมืออำนาจการพร้อมรายงานความก้าวหน้าเป็นระยะ																																							
8. ปรับปรุงระบบสารสนเทศ และวิธีการพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้สามารถใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขยายผล สู่หน่วยงานในจังหวัดน่าน ร่อง รวมกันไม่น้อยกว่า 3 จังหวัดน่าน ร่อง (จำนวนจังหวัดน่านร่องเพิ่มเติม อาจมีจำนวนมากกว่านี้ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของบุคลากร โครงสร้างพื้นฐาน และระบบในจังหวัดน่านร่องที่จะเข้าร่วม)																																							
9. ทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างระดับพื้นที่ และระบบข้อมูลส่วนกลาง																																							
10. ออกแบบระบบการถ่ายทอดองค์ความรู้ และทำการอบรมถ่ายทอดโอน ในลักษณะ Train The Trainer เพื่อให้ระดับพื้นที่สามารถที่จะใช้งาน/บริหารจัดการ และบำรุงรักษา ระบบข้างต้นได้ด้วยตนเอง ผ่านการประชุมเชิงปฏิบัติการ																																							

กิจกรรม	ระยะเวลา 2 ปี 6 เดือน																																						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37		
16. เข้าพูดคุยกับหน่วยงานเอกชน หรือหน่วยงานรัฐ อันอยู่นอกเหนือคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ที่มีศักยภาพในการสนับสนุนระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน																																							
17. พัฒนาข้อเสนอการออกแบบ โครงสร้างการบริหารจัดการ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ระดับประเทศ ร่วมกับหน่วยงานอำนาจการผ่านการวิเคราะห์ของผู้เชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ และระดมสมองร่วมกับหน่วยงานอำนาจการ																																							
18. ประเมินทางเลือก/ประชุมแลกเปลี่ยน/ระดมสมองเพื่อแสวงหาทางออกร่วมกันกับหน่วยงานระดับอำนาจการที่เกี่ยวข้องเพื่อให้อนุมัติเตรียมการเชื่อมโยงข้อมูลให้สามารถเชื่อมโยงได้ตั้งแต่ระดับจังหวัด																																							
19. พัฒนาข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงาน อันประกอบด้วยรายการข้อมูล รูปแบบการนำส่งข้อมูล วิธีส่ง และข้อกำหนดความปลอดภัยในการส่งข้อมูล																																							
20. พัฒนา ข้อเสนอการออกแบบ เพื่อการจัดตั้งหน่วยงาน หรือ โครงสร้างงาน หรือ กลไก เพื่อให้ประเทศมีโครงสร้างงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบภารกิจด้าน National Road Safety information Management ; NRSIM																																							
21. ถ่ายโอนองค์ความรู้และเตรียมความพร้อมแก่หน่วยงาน หรือบุคลากรที่คาดว่าจะมีศักยภาพ และมีหน้าที่รับผิดชอบในการประสานงานและอำนาจการ ตามข้อเสนอโครงสร้างข้างต้น																																							

กิจกรรม	ระยะเวลา 2 ปี 6 เดือน																																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37			
22. เริ่มดำเนินการประชาสัมพันธ์ สร้างความตระหนักและความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานนั้น ๆ ภายใต้กลไกการบริหารข้อมูลอุบัติเหตุนานระดับประเทศที่ร่างไว้																																								
การดำเนินงานรายงานความก้าวหน้าโครงการ																																								
ตรวจรับโครงการ																																								
สรุปปิดโครงการ																																								