



สารบัญรายงานการประชุม
คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ วันศุกร์ที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๓.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓
กรมการขนส่งทางบก

ระเบียบวาระที่	เรื่อง
๑	เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
๒	เรื่องรับรองรายงานการประชุม รายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๒
๓	เรื่องเพื่อทราบ ๓.๑ คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๓.๒ รายงานผลการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีเดือนธันวาคม ๒๕๖๒ ๓.๓ รายงานผลสรุปปิดโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ประจำปีเดือนธันวาคม ๒๕๖๒ (๑) โครงการศึกษาเพื่อจัดวางระบบและพัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะ (ตรอ.) ของประเทศไทย (สนว.)
๔	เรื่องเพื่อพิจารณา ๔.๑ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ๔.๑.๑ โครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) (สนภ.) ๔.๑.๒ โครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (สนส.) ๔.๑.๓ โครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย (สนว.) ๔.๒ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๓) ๔.๒.๑ โครงการศึกษาออกแบบระบบสมรรถนะรถโดยสารเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมยานพาหนะ ข้ามพรมแดน (กผง.) ๔.๒.๒ โครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัด ของผู้ขับรถ (สนภ.) ๔.๒.๓ โครงการนำร่องศึกษาการนำระบบตรวจจับการสวมหมวกนิรภัยอัตโนมัติไปใช้นำร่องในเขตพื้นที่สำนักงานส่วนกลาง กรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร (สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย) ๔.๒.๔ โครงการศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน (กรมทางหลวงชนบท) ๔.๒.๕ โครงการวิจัยและพัฒนาหลักสูตรเวชศาสตร์การจราจร และการจัดตั้งเครือข่ายวิจัยด้านเวชศาสตร์การจราจร (มูลนิธิเวชศาสตร์ป้องกันศึกษา)
๕	เรื่องอื่น ๆ



รายงานการประชุมคณะอนุ
วิจัยฯ ๕/๒๕๖๒



วาระการประชุมคณะ
อนุวิจัยฯ ๑/๒๕๖๓



เอกสารแนบการประชุมคณะอนุ
วิจัยฯ ๑/๒๕๖๓

สรุปมติที่ประชุม
คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ วันศุกร์ที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๓.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
๑	เรื่องประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ	ไม่มี	๓
๒	เรื่องรับรองรายงานการประชุม		๓
	รายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๔.๓๐ น.	รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๒	๓
๓	เรื่องเพื่อทราบ		๔ - ๕
๓.๑	การแต่งตั้งคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	รับทราบ	๔ - ๕
๓.๒	รายงานผลการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำเดือนธันวาคม ๒๕๖๒	มติที่ประชุม รับทราบ และให้ผู้ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินต่อไป	๖ - ๙
๓.๓	รายงานผลสรุปปิดโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ประจำเดือนธันวาคม ๒๕๖๒	มติที่ประชุม รับทราบ	๑๐ - ๑๑
๔	เรื่องเพื่อพิจารณา		๑๒
๔.๑	การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓)		๑๒
๔.๑.๑	ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นสิ้นสุดวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	๑๓ - ๑๕
๔.๑.๒	ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ความเห็นคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ : คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้ ๑. การจัดทำเครื่องหมายรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ควรจัดทำให้เป็นแบบ “ตัว Q” ตัวเดียวกัน	๑๖ - ๑๙

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งกรรมการขนส่งทางบก ๒. ให้ปรับระยะเวลาให้ครอบคลุมกับสัญญาจ้าง เพื่อให้ครอบคลุมกับการเบิกจ่ายเงิน ๓. เห็นควรให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการสรุปปิดโครงการเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวិจัยฯ ต่อไป เนื่องจากที่ปรึกษาได้ส่งผลการศึกษาบับสมบูรณ์เรียบร้อยแล้ว มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการดังกล่าวให้ครอบคลุมกับสัญญาจ้าง โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และให้เร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	
๔.๑.๓	ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย	มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	๒๐ - ๒๒
๔.๒	การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๓)		๒๓
๔.๒.๑	ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาออกแบบระบบสมรรถนะรถโดยสารเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมยานพาหนะข้ามพรมแดน	ความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้ ๑. ให้เพิ่มเติมข้อมูลสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถที่ข้ามพรมแดนมายังประเทศไทย เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุที่มาของปัญหาด้านการใช้รถใช้ถนนของรถที่ข้ามพรมแดนมายังประเทศไทย ๒. ให้เพิ่มเติมแนวทางการพัฒนาและการบริหารจัดการ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้เกิดการบริหารงาน การติดตามรถที่ข้ามพรมแดนของกรมการขนส่งทางบกได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓. ให้จัดทำแผนการดำเนินโครงการในภาพรวม (Action Plan) ของโครงการ เพื่อให้รู้ทิศทางการบริหารจัดการโครงการเชื่อมโยงกระบวนการทำงานอย่างเป็นระบบ และสามารถนำผลการศึกษาไปต่อยอดการดำเนินงานได้ในอนาคต มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ในวงเงิน ๔,๙๕๙,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของ	๒๔ - ๓๑

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	
๔.๒.๒	ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ	ความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้ ๑. ให้เพิ่มเติมข้อมูลในส่วนของความรู้ของกลุ่มที่ ๑ ความรู้พื้นฐานทั่วไป ดังนี้ - เรื่องการมองเห็น ในหัวข้อความรู้ว่าด้วยคน - เรื่องมารยาทในการขับขี่ และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ ในหัวข้อความรู้ว่าด้วยกฎ กติกา - เรื่องพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ในหัวข้อความรู้ว่าด้วยสถานการณ์อุบัติเหตุประเทศไทย ๒. ให้เพิ่มเติมข้อมูลในส่วนของความรู้ของกลุ่มที่ ๓ ความรู้ระดับสูงสำหรับการมีใบอนุญาตขับรถเพื่อการประกอบอาชีพในเรื่องของการให้ความรู้ด้านภาษาต่างประเทศ มารยาทและการบริการที่ดี เพื่อให้เกิดผลต่อการให้บริการของประเทศไทย ๓. ในตัวต้นแบบของแบบทดสอบความรู้ควรกำหนดรูปแบบคำถามของข้อสอบให้มีลักษณะเป็นรูปภาพอย่างน้อย ๕๐% ของแบบทดสอบ และในรูปแบบวีดิทัศน์หรือภาพเคลื่อนไหว (Animation) ด้วย มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ในวงเงิน ๔,๕๓๘,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	๓๒ - ๓๗
๔.๒.๓	ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการนำร่องศึกษาการนำระบบตรวจจับการสวมหมวกนิรภัย อัดโนมิติไปใช้นำร่องในเขตพื้นที่สำนักงานส่วนกลางกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร	มติที่ประชุม เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำการขอรับจัดสรรเงินสำหรับโครงการดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป	๓๘ - ๔๗
๔.๒.๔	ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน	ความเห็นคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ : คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้กรมทางหลวงชนบทจัดทำแผนและแนวทางการบริหารจัดการต้นแบบ Rubber Fender Barrier ให้หน่วยงานอื่นนำไปขยายผลเพื่อนำไปสู่การลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของประเทศ	๔๘ - ๕๕

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ในวงเงิน ๓,๖๑๕,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการฯ ทั้งนี้ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	
๔.๒.๕	ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการวิจัยและพัฒนาหลักสูตรเวชศาสตร์การจราจร และการจัดตั้งเครือข่ายวิจัยด้านเวชศาสตร์การจราจร	มติที่ประชุม เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำการขอรับจัดสรรเงินสำหรับโครงการดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป	๕๖ - ๖๔
๕	เรื่องอื่นๆ	ไม่มี	๖๕



รายงานการประชุม
คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓

วันศุกร์ที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๓.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก

ผู้มาประชุม

๑. นายยงยุทธ นาคแดง	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ)	ประธาน
๒. นายกมล บุณยพงศ์		อนุกรรมการ
๓. นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย	อนุกรรมการ
๔. ศ.พล.ต.ต.พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว	อาจารย์พิเศษ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ	อนุกรรมการ
๕. นางสาวจตุพร พูลแสง	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบทะเบียนและภาษีรถ แทนผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ	อนุกรรมการ
๖. นางประภาพรณ พิพัฒนสมพร	ผู้อำนวยการสำนักบริหารการคลังและรายได้	อนุกรรมการ
๗. นายวัลลภ งามสอน	ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	อนุกรรมการ
๘. นางสาวรัตนา อธิธอมร	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า	อนุกรรมการ
๙. นายปริญญา มหาวิริโย	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ แทนผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร	อนุกรรมการ
๑๐. นายไกรศักดิ์ สุรวัฒนวงศ์	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ แทนผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์	อนุกรรมการ
๑๑. นางสาวทวีพร เพิ่มทวี	ขนส่งจังหวัดนครนายก รักษาการในตำแหน่ง หัวหน้าสำนักงานกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	อนุกรรมการและ เลขานุการ

ผู้ไม่มาประชุม

๑. นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร		อนุกรรมการ
๒. นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์	อธิบดีกรมการขนส่งทางราง	อนุกรรมการ
๓. ผศ.ดร.ประมา ศาสตรระจุ	รองผู้อำนวยการสำนักงานบริหารเทคโนโลยี สารสนเทศเพื่อพัฒนาการศึกษา	อนุกรรมการ

/ผู้เข้าร่วม...

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๓๐ น.

วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ
รองผู้อำนวยการศูนย์วิจัยปัญญาประดิษฐ์
นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ
นายช่างโยธาวาสุโส
หัวหน้างานประมวลหมายเลขทะเบียนรถ
หัวหน้างานติดตามและประเมินผล
หัวหน้างานแผนงานโครงการ
หัวหน้าส่วนการเงินและบัญชีกองทุนฯ
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ
วิศวกรโยธาศึกษาปฏิบัติการ
เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน
เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักประชาสัมพันธ์
เจ้าหน้าที่ระบบงานคอมพิวเตอร์
เจ้าพนักงานขนส่ง
เจ้าหน้าที่ขนส่ง

[illegible]

วาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

- ไม่มี -

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รายงานการประชุม คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๒

ตามที่ได้มีการประชุมคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๒ ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก นั้น ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมฯ ดังกล่าวแล้ว โดยฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการจัดส่งรายงานการประชุมคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ ให้แก่ อนุกรรมการฯ ทุกท่านพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๓ โดยระบุว่าหากมีข้อแก้ไขประการใดกรุณาแจ้งให้ ฝ่ายเลขานุการฯ ทราบภายในกำหนด ๗ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือ ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ จะได้จัดทำบันทึกการการประชุมฉบับที่แก้ไขแล้วเสนอคณะอนุกรรมการในการประชุมครั้งถัดไป หากไม่ขอแก้ไขภายในกำหนดจะถือว่าท่านได้ให้ความกรุณารับรองรายงานการประชุมฯ นี้แล้ว และปรากฏว่าไม่มีอนุกรรมการฯ ท่านใดขอแก้ไข รายงานการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม รับทราบ

/วาระที่ ๓...

วาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

วาระที่ ๓.๑ การแต่งตั้งคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ด้วยคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ ได้มีมติเห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน แทนคณะกรรมการชุดเดิมซึ่งครบวาระ เมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๖๒ โดยอาศัยอำนาจตามความ ในข้อ ๙ แห่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการ การบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ ดังมีรายนามของคณะกรรมการฯ ดังนี้

(๑) รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ)	ประธานอนุกรรมการ
(๒) นายกมล บุณยพงศ์	อนุกรรมการ
(๓) นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร	อนุกรรมการ
(๔) นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์	อนุกรรมการ
(๕) นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์	อนุกรรมการ
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย	
(๖) ศาสตราจารย์พลตำรวจตรี พงษ์สันต์ คงศรีแก้ว	อนุกรรมการ
อาจารย์พิเศษ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ	
(๗) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ประมา ศาสตรระจุ	อนุกรรมการ
รองผู้อำนวยการสำนักงานบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อพัฒนาการศึกษา	
(๘) ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ	อนุกรรมการ
(๙) ผู้อำนวยการสำนักบริหารการคลังและรายได้	อนุกรรมการ
(๑๐) ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	อนุกรรมการ
(๑๑) ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า	อนุกรรมการ
(๑๒) ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร	อนุกรรมการ
(๑๓) ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์	อนุกรรมการ
(๑๔) หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	อนุกรรมการและเลขานุการ

โดยมีอำนาจหน้าที่ และวาระการดำรงตำแหน่ง ดังนี้

๑) ปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ.๒๕๕๑

๒) พิจารณานุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตามข้อ ๑๖ (๓) แห่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ.๒๕๔๗ ในวงเงินไม่เกิน ๕ ล้านบาท ต่อ ๑ คำขอ

๓) ตรวจสอบ กำกับ ดูแลการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่ได้รับเงินจัดสรรให้เป็นไปตามสัญญาการขอรับทุนสนับสนุนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๔) กำหนดหัวข้อ/นโยบายในการศึกษาวิจัย ที่เป็นองค์ความรู้ในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๕) แต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการ คณะทำงาน และ/หรือบุคคลเพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณาตรวจสอบ กำกับดูแลหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดที่คณะกรรมการมอบหมาย

/๖) ปฏิบัติการ...

๖) ปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมอบหมาย

๗) รายงานผลการพิจารณาให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทราบ

๘) ให้คณะกรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่ง ๑ ปี นับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง และให้คณะกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไป จนกว่าคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจะได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดใหม่ขึ้นมาปฏิบัติหน้าที่แทน ในกรณีที่อนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระให้มีการแต่งตั้งผู้อื่นเป็นอนุกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่างลง ทั้งนี้ ให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของผู้ซึ่งตนแทน

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดทราบ

ความเห็นคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ พิจารณาแล้วเห็นควรแต่งตั้งหัวหน้างานติดตามและประเมินผล หัวหน้างานแผนงานโครงการ และหัวหน้าส่วนส่วนการเงินและบัญชีกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นผู้ช่วยเลขานุการเพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณา ตรวจสอบ กำกับดูแลหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดที่คณะกรรมการมอบหมาย

มติที่ประชุม รับทราบ..และแต่งตั้งให้หัวหน้างานติดตามและประเมินผล หัวหน้างานแผนงานโครงการ และหัวหน้าส่วนส่วนการเงินและบัญชีกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นผู้ช่วยเลขานุการเพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณา ตรวจสอบ กำกับดูแลหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดที่คณะกรรมการมอบหมาย

/วาระที่ ๓.๒...

**วาระที่ ๓.๒ รายงานผลการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีเงินอุดหนุน ๒๕๖๒**

แผนงาน/โครงการด้านการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๔๘ – ๒๕๖๓ มีจำนวนทั้งสิ้น ๘๑ โครงการ ซึ่งเป็นแผนงาน/โครงการที่ยกเลิกจำนวน ๔ โครงการ และดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จำนวน ๖๒ โครงการ และอยู่ระหว่างดำเนินการจำนวน ๑๕ โครงการ

ปีงบประมาณ	จำนวนแผนงาน/ โครงการ	สถานการณ์ดำเนินการ		
		ยกเลิก	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒๕๔๘-๒๕๕๘	๓๙	-	๓๙	-
๒๕๕๙	๖	๑	๕	-
๒๕๖๐	๑๑	-	๑๐	๑
๒๕๖๑	๑๒	๓	๘	๑
๒๕๖๒	๑๓	-	-	๑๓
๒๕๖๓	-	-	-	-
รวม	๘๑	๔	๖๒	๑๕

จากการติดตามผลการดำเนินการของโครงการตามพันธกิจที่ ๓ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ทั้ง ๑๕ โครงการ ประจำปีเงินอุดหนุน ๒๕๖๒ ปรากฏผล ดังนี้

๑. โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน ๖ โครงการ
๒. โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๙ โครงการ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน ๖ โครงการ						
๑	โครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (๖๑๓๐๐๙)	สนส.	๙ มิ.ย. ๖๑ - ๘ เม.ย. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด ๘ ก.ค. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๒ ส.ค. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓	๔,๙๘๐,๐๐๐	๙๗	ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างการแก้ไขสัญญาจ้างเกี่ยวกับการจัดลิขสิทธิ์ Q-Bus
๒	โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษาสำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ (๖๒๓๐๐๔)	สปค.	๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๑ ก.ค. ๖๒ (ศึกษา ๗ เดือน) ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ มิ.ย. ๖๓	๖,๐๐๐,๐๐๐	๑๐	ไม่เป็นไปตามแผน - สปค. : อยู่ระหว่างลงนามในสัญญาจ้าง

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๓	โครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (๖๒๓๐๐๘)	สนภ.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ ก.พ. ๖๓	๒,๖๔๘,๐๐๐	๑๐	ไม่เป็นไปตามแผน - ลงนามในสัญญาจ้าง ม.เกษตรศาสตร์ แล้วเมื่อวันที่ ๑๕ พ.ย.๖๒ ส่งหนังสือขอปรับระยะเวลาเมื่อวันที่ ๒ ธ.ค. ๖๒ - ตามแผนต้องส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์แล้ว - อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการให้เป็นตามสัญญาจ้าง
๔	โครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย (๖๒๓๐๐๙)	สนว.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ ก.ค. ๖๓ (ศึกษา ๘ เดือน)	๔,๘๐๐,๐๐๐	๑๔	ไม่เป็นไปตามแผน - สวทช. ลงนามสัญญาจ้างแล้วเมื่อวันที่ ๔ ธ.ค. ๖๒ - อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง
๕	โครงการศึกษาการพัฒนา ระบบ e-Learning และบทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ (Courseware) ที่ใช้ในการเรียนการสอน สำหรับบุคลากรด้านการตรวจสอบสภาพรถ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน (๖๒๓๐๑๑)	สนว.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ พ.ค. ๖๓ (ศึกษา ๖ เดือน)	๔,๗๒๑,๐๐๐	๗	ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างพิจารณาผลการคัดเลือกที่ปรึกษา
๖	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการรถแท็กซี่ (๖๒๓๐๑๓)	สนส.	๑ ก.ค.๖๒ - ๓๑ ธ.ค. ๖๓	๔,๙๗๔,๐๐๐	๘	ไม่เป็นไปตามแผน - ประชุมคณะกรรมการจัดทำขอบเขตของงาน (Term of Reference) และกำหนดราคากลางวันพฤหัสบดีที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมพิจารณาแล้วเห็นว่าเนื่องจาก มีกลุ่มรถแท็กซี่หลายกลุ่มเรียกร้องให้ยกเลิกระบบ TAXI OK จึงเห็นควรพิจารณาให้รอบด้านก่อนดำเนินการต่อไป - ตามแผน ต้องส่งรายงานขั้นต้น

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๙ โครงการ						
๑	โครงการศึกษาออกแบบและพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก (๖๐๓๐๑๑)	ศปร.	๑๓ ก.ค. ๖๐ - ๑๒ ม.ค. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๔ ส.ค. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ ต.ค. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓	๔๙,๕๐๐,๐๐๐	๙๑	เป็นไปตามแผน
๒	โครงการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทย (๖๒๓๐๐๑)	สนภ.	๑๖ ส.ค. ๖๑ - ๑๕ ต.ค. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด <u>๒๘ มิ.ย. ๖๓</u>	๓,๒๕๗,๐๐๐	๕๐	เป็นไปตามแผน - สัญญาเริ่มต้น วันที่ ๓ ก.ค. ๖๒ - สิ้นสุดวันที่ ๒๘ เม.ย ๖๓
๓	โครงการศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับซึ่รถจักรยานยนต์ และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย (๖๒๓๐๐๒)	สนภ.	๑๖ ส.ค. ๖๑ - ๑๕ ต.ค. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด <u>๑๕ มิ.ย. ๖๓</u>	๔,๓๕๑,๐๐๐	๔๕	เป็นไปตามแผน - สัญญาเริ่มต้น วันที่ ๒๐ มิ.ย. ๖๒ - สิ้นสุดวันที่ ๑๕ เม.ย ๖๓
๔	โครงการศึกษาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสำหรับผู้สูงอายุที่มีใบอนุญาตขับรถ (๖๒๓๐๐๓)	สนภ.	๑๖ ส.ค. ๖๑ - ๑๕ ส.ค. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด <u>๑๓ เม.ย. ๖๓</u>	๔,๑๘๔,๐๐๐	๔๕	เป็นไปตามแผน - สัญญาเริ่มต้น วันที่ ๑๘ มิ.ย. ๒๕๖๒ - สิ้นสุดวันที่ ๑๕ เม.ย ๖๓
๕	โครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (๖๒๓๐๐๕)	สนค.	๑ ธ.ค. ๖๑- ๓๐ ก.ย. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด <u>๑๗ มี.ค. ๖๓</u>	๔,๖๐๐,๐๐๐	๖๕	เป็นไปตามแผน - สัญญาเริ่มต้น วันที่ ๑๕ ก.ค. ๖๒ - แจ้งให้ปฏิบัติงาน วันที่ ๑๙ ก.ค. ๖๒ - สิ้นสุดวันที่ ๑๗ ก.พ. ๖๓
๖	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแบบมาตรฐานของอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้ายของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ (๖๒๓๐๐๖)	สนว.	๑ ธ.ค. ๖๑ - ๓๑ ธ.ค. ๖๒ (ศึกษา ๙ เดือน)	๔,๙๑๐,๒๙๐	๕๕	เป็นไปตามแผน

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๗	โครงการศึกษาพัฒนาเทคนิคการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถเอกชน (๖๒๓๐๐๗)	สนภ.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ มิ.ย. ๖๓ ปรับเป็นสิ้นสุด <u>๑๘ ส.ค. ๖๓</u>	๔,๘๓๗,๐๐๐	๒๘	เป็นไปตามแผน - สัญญาเริ่มต้นวันที่ ๑๙ ต.ค. ๖๒ - สิ้นสุดวันที่ ๑๔ มิ.ย. ๖๓
๘	โครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน (๖๑๓๐๑๐)	กบส.	๕ ก.ค. ๖๑ - ๔ ก.ค. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด <u>๙ ก.พ. ๖๓</u>	๔,๙๙๕,๕๐๐	๙๕	เป็นไปตามแผน - สัญญาเริ่มต้นวันที่ ๙ เม.ย. ๖๒ - สิ้นสุดวันที่ ๙ ธ.ค. ๖๒ - ส่งสำเนาสัญญาให้เลขาแล้ว
๙	โครงการศึกษาพัฒนาการกำกับดูแล และบริหารจัดการรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (๖๒๓๐๑๒)	กบส.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๒๙ ก.พ. ๖๓ ปรับเป็นสิ้นสุด <u>๓๑ พ.ย. ๖๓</u>	๔,๙๗๙,๘๐๐	๓๘	เป็นไปตามแผน - สัญญาเริ่มต้นวันที่ ๒๗ ก.ย. ๖๒ - สิ้นสุดวันที่ ๒๗ มี.ค. ๖๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม รับทราบ และให้ผู้ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินต่อไป

/วาระที่ ๓.๓...

**วาระที่ ๓.๓ รายงานผลสรุปปิดโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
(พันธกิจที่ ๓) ประจำปีเงินอุดหนุน ๒๕๖๒**

จากโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๔๘ - ๒๕๖๓ จำนวนทั้งสิ้น ๗๗ โครงการ นั้น เป็นโครงการที่ดำเนินการเสร็จสิ้นและรายงานผลการสรุปปิดการดำเนินงาน ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๒ จำนวน ๑ โครงการ มีรายละเอียด ดังนี้

ปีงบประมาณ	โครงการที่ดำเนินงาน เสร็จสิ้นและสรุปปิดแล้ว	โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้น และสรุปปิด ณ ธันวาคม ๒๕๖๒	รวมโครงการที่ ดำเนินงานเสร็จสิ้น
๒๕๔๘ - ๒๕๕๘	๓๙	-	๓๙
๒๕๕๙	๕	-	๕
๒๕๖๐	๑๐	-	๑๐
๒๕๖๑	๗	๑	๘
๒๕๖๒	-	-	-
๒๕๖๓	-	-	-
รวม	๖๑	๑	๖๒

ในการนี้มีโครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยและสรุปปิดโครงการ ณ เดือนธันวาคม ๒๕๖๒ จำนวน ๑ โครงการ ดังนี้

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการศึกษาวิจัย
(๑)	โครงการศึกษาเพื่อจัด วางระบบและพัฒนา การตรวจสภาพรถโดย สถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) ของประเทศไทย	สนว.	๓๐ พ.ย. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๒	๔,๘๗๐,๐๐๐	กรมการขนส่งทางบกมีแผนพัฒนาสถานตรวจ สภาพรถ (ตรอ.) ระยะ ๓ ปี ๕ ปี และ ๑๐ ปี เพื่อ กำหนดทิศทางการพัฒนา สถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) ให้มีคุณภาพ มาตรฐานที่ดียิ่งขึ้นอย่าง ต่อเนื่อง พร้อมทั้งรองรับการเปลี่ยนแปลงของ เทคโนโลยียานยนต์ในอนาคต ดังนี้ ๑. แผนระยะสั้น ๓ ปี โดยมีแผนการดำเนินงาน ได้แก่ การปรับลดจำนวนปีที่กำหนดให้มีการตรวจ สภาพรถยนต์ครั้งแรก จาก ๗ ปี เป็น ๕ ปี การ กำหนดให้ ตรอ. ทั่วประเทศ ต้องบำรุงรักษาและ สอบเทียบเครื่องมือตรวจสภาพรถการจัดตั้ง หน่วยงานตรวจประเมินคุณภาพ ตรอ. (Inspection Body) การกำหนดบทลงโทษการ กระทำผิดของ ตรอ. ให้มีความเข้มงวดมากขึ้น การเพิ่มประสิทธิภาพ ตรอ. ออนไลน์ การกำหนด กรอบระยะเวลาในการตรวจสภาพรถต่อคัน การศึกษาและจัดทำหลักสูตรผู้จัดการ ตรอ.

/๓. แผนระยะยาว...

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการศึกษาวิจัย
					๒. แผนระยะกลาง ๕ ปี โดยมีแผนการดำเนินงาน ได้แก่ การออกกฎหมายในการจัดตั้งพัฒนากองทุน ตรอ. ปรับเพิ่มค่าบริการตรวจสอบสภาพรถยนต์จาก ๒๐๐ บาท เป็น ๓๐๐ บาท และรถจักรยานยนต์จาก ๖๐ บาท เป็น ๑๐๐ บาท การจัดฝึกอบรมและขึ้นทะเบียนผู้จัดการ ตรอ. การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพ ตรอ. ออนไลน์ การศึกษาทบทวนเกณฑ์การตรวจสอบสภาพรถให้สอดคล้องกับเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคต ๓. แผนระยะยาว ๑๐ ปี โดยมีแผนการดำเนินงาน ได้แก่ การกำหนดให้ ตรอ. ทั่วประเทศต้องมี ผู้จัดการ ตรอ. การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพ ตรอ. ออนไลน์ การศึกษาทบทวนเกณฑ์การตรวจสอบสภาพรถให้สอดคล้องกับเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคต การศึกษาทบทวนจำนวนปีในการตรวจสอบสภาพรถยนต์และจักรยานยนต์ครั้งแรก การศึกษาทบทวนกรอบระยะเวลาการตรวจสอบสภาพรถยนต์และจักรยานยนต์ จากแผนดังกล่าวทำให้การควบคุม กำกับ ดูแลสถานตรวจสอบสภาพรถมีข้อมูลในการวางแผนส่งเสริม เพื่อยกระดับมาตรฐานในการตรวจสอบสภาพรถของสถานตรวจสอบสภาพรถให้สอดคล้องตามมาตรฐานสากล จึงมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐

รายละเอียดตามเอกสารแนบ ๓.๓.(๑)

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดทราบ

ความเห็นของคณะกรรมการฯ

จากรายงานการศึกษา คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยมีข้อสังเกต ดังนี้

๑. ควรมีการวิเคราะห์และรายงานสัดส่วนจำนวนสถานตรวจสอบสภาพรถที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่หรือแต่ละจังหวัดว่า ควรมีสถานตรวจสอบสภาพรถจำนวนเท่าใด และต้องเป็นสถานตรวจสอบสภาพรถที่เป็นไปตามมาตรฐานและมีคุณภาพ เพื่อให้สามารถควบคุมจำนวนสถานตรวจสอบสภาพรถที่เหมาะสม โดยอาจพิจารณาจากข้อมูลจำนวนประชากรต่อจำนวนสถานตรวจสอบสภาพรถแต่ละแห่ง ไม่ใช่คำนวณสัดส่วนการเพิ่มสถานตรวจสอบสภาพรถตามจำนวนรถที่เข้ารับการตรวจสอบที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ควรมีการกระจายพื้นที่ในการจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถ หากมีการขอจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถเพิ่มขึ้น เพื่อมิให้เกิดการแข่งขันและแก่งแย่งลูกค้า ซึ่งหากมีการแข่งขันกันสูง อาจจะทำให้คุณภาพในการตรวจสอบสภาพรถลดลงและจะกลายเป็นผลต่อเนื่องอื่นด้วย

๒. ควรมีการติดตามผลการตรวจสอบสภาพรถ เช่น กรณีรถที่เกิดอุบัติเหตุ ควรตรวจสอบข้อมูลว่า ได้นำรถไปตรวจสอบจากสถานตรวจสอบสภาพรถแห่งใด มีรายชื่อใดเป็นผู้ตรวจ และระยะเวลาในการตรวจสอบพบว่า ได้ทำการตรวจสอบเมื่อใด หรือกรณีรถที่ยังไม่เกิดอุบัติเหตุควรมีข้อมูลรายละเอียดผลการตรวจสอบสภาพรถด้วยเช่นกัน

/๓. ควรมี...

๓. ควรมีมาตรการในการลงโทษกรณีพบว่า มีการเปลี่ยนตัวผู้ประกอบการหรือกระทำความผิด โดยขอให้มีการลงโทษทั้งสถานตรวจสภาพรถและผู้ประกอบการ และให้มีการเพิ่มโทษปรับหากพบผู้ประกอบการกระทำความผิดจะมากหรือน้อยควรเพิ่มโทษปรับด้วย

๔. ควรมีการสรุปผลการศึกษาและรายงานผลให้กรรมการขนส่งทางบกได้รับทราบ เช่น เรื่องการตรวจวัดควันดำแบบทึบแสง โดยสถานตรวจสภาพรถแห่งเก่ายังไม่มีการเปลี่ยนเครื่องมือในการตรวจยังคงใช้แบบกระดาษกรอง ซึ่งเป็นรูปแบบเก่า ต่างจากสถานตรวจสภาพรถแห่งใหม่ในปัจจุบันได้เริ่มมีการใช้กระดาษแบบทึบแสงในการตรวจสอบแล้ว ประกอบกับภาวะปัญหาฝุ่น PM ๒.๕ เป็นเรื่องร้ายแรงและมีผลต่อทุกคน รวมถึงกรรมการขนส่งทางบกที่เป็นหน่วยงานสำคัญในการแก้ปัญหา ดังนั้น ควรเพิ่มรายละเอียดข้อมูลการศึกษาวิทยาเกี่ยวกับมาตรการในปี ๒๕๖๓ ในการควบคุมการเกิดฝุ่น PM ๒.๕ ซึ่งเป็นปัญหาทั่วประเทศ มิใช่เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น

มติที่ประชุม รับทราบ และให้สำนักวิศวกรรมยานยนต์ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิทยา ต่อไป

/วาระที่ ๔...

วาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๔.๑ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓)

โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลาดำเนินโครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้กับกรม	ขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเป็น	หมายเหตุ
๑. โครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เบิกจ่าย - บาท ผูกพันค้างจ่าย ๒,๖๓๐,๐๐๐ บาท ส่งคืน กปถ. ๑๘,๐๐๐ บาท	สนก.	๒,๖๔๘,๐๐๐	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ ก.พ. ๖๓	- สัญญา สว. ๑๕ พ.ย. ๖๒ สิ้นสุด ๑๔ มี.ค. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๑๔ พ.ค. ๖๓	ได้รับจ้างเข้าเนื่องจากผู้รับจ้างคือมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มีการปรับเปลี่ยนผู้บริหาร ซึ่งต้องมีการเปลี่ยนเอกสารการมอบอำนาจดำเนินการแทนใหม่ จึงไม่สามารถลงนามในสัญญาจ้างตามระยะเวลาที่กำหนดได้
๒. โครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เบิกจ่าย ๓,๓๓๐,๗๖๓.๙๐ บาท ผูกพันค้างจ่าย ๖๕๘,๓๗๐.๑๐ บาท ส่งคืน กปถ. ๕๙๐,๘๖๖ บาท	สนส.	๔,๙๘๐,๐๐๐	๙ มี.ย. ๖๑ - ๘ เม.ย. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๘ ก.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๒ ส.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓	- สัญญา สว. ๘ พ.ย. ๖๑ สิ้นสุด ๘ พ.ค. ๖๒ สิ้นสุด ๒๒ มี.ย. ๖๒	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ พ.ค. ๖๓	ต้องขอลิขสิทธิ์และแก้ไขสัญญา
๓. โครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย เบิกจ่าย - บาท ผูกพันค้างจ่าย ๔,๘๐๐,๐๐๐ บาท ส่งคืน กปถ. - บาท	สนว.	๔,๘๐๐,๐๐๐	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ ก.ค. ๖๓	- สัญญา สว. ๔ ธ.ค. ๖๒ สิ้นสุด ๔ ก.ย. ๖๓	๓๑ ต.ค. ๖๓	ได้รับจ้างเข้าเนื่องจากในองค์ประกอบของคณะกรรมการตรวจสอบพัสดุมีสมาคมผู้ประกอบการรถขนส่ง และกลุ่มอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถยนต์โดยสารบ้านโป่ง ซึ่งเป็นหน่วยงานภายนอกเป็นกรรมการด้วย ส่งผลให้กระบวนการในการจัดจ้างที่ปรึกษาต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้นจากเดิม

โดยรายละเอียดการปรับระยะเวลามีดังนี้

/วาระที่ ๔.๑.๑...

วาระที่ ๔.๑.๑ ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของ ผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก
(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามมติคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๒,๖๔๘,๐๐๐ บาท ผูกพันค้างจ่าย ๒,๖๓๐,๐๐๐ บาท
จ่ายแล้ว - บาท
ส่งคืนกองทุนฯ ๑๘,๐๐๐ บาท

โดยแบ่งจ่ายเป็น ๔ งวด

งวดที่ ๑	๖๕๗,๕๐๐	บาท
งวดที่ ๒	๖๕๗,๕๐๐	บาท
งวดที่ ๓	๖๕๗,๕๐๐	บาท
งวดที่ ๔	๖๕๗,๕๐๐	บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒ – ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อกำหนดแนวทางการทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน
๒. เพื่อพัฒนาตัวต้นแบบแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน
๓. เพื่อประเมินคุณภาพของแบบทดสอบที่พัฒนาขึ้นและเสนอแนวทางการนำไปใช้งานในการขึ้นทะเบียนผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : ผลการศึกษาพัฒนาข้อสอบสำหรับผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : แบบทดสอบสำหรับใช้ในการทดสอบความรู้ที่ครอบคลุมเนื้อหาที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวนรวมไม่น้อยกว่า ๑๘๐ ข้อ

ด้านคุณภาพ : ผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนนมีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างประสิทธิภาพ

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. จัดทำ TOR และดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
๒. ส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) ภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันลงนามในสัญญาจ้างโดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอนและแผนการดำเนินงานทั้งหมดที่ชัดเจนตลอดระยะเวลาการศึกษาโดยละเอียด
๓. ส่งมอบรายงานระหว่างกาล (Interim Report) ภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลการกำหนดแนวทางการทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน และการกำหนดรูปแบบคำถาม การจัดทำคำถามที่ใช้ในการทดสอบ

๔. ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภายใน ๙๐ วัน นับแต่วันลงนามในสัญญาจ้าง โดยที่ปรึกษาต้องรายงานผลการกำหนดแนวทางการทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน พัฒนาตัวต้นแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน และการประเมินคุณภาพของแบบทดสอบต้นแบบที่ได้สร้างขึ้น

๕. ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) พร้อม CD จำนวน ๑๐๐ ชุด และรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมวีดิทัศน์ ๒ นาที ๔ นาที และ ๗ นาที ภายใน ๑๒๐ วัน นับแต่ลงนามในสัญญาจ้าง

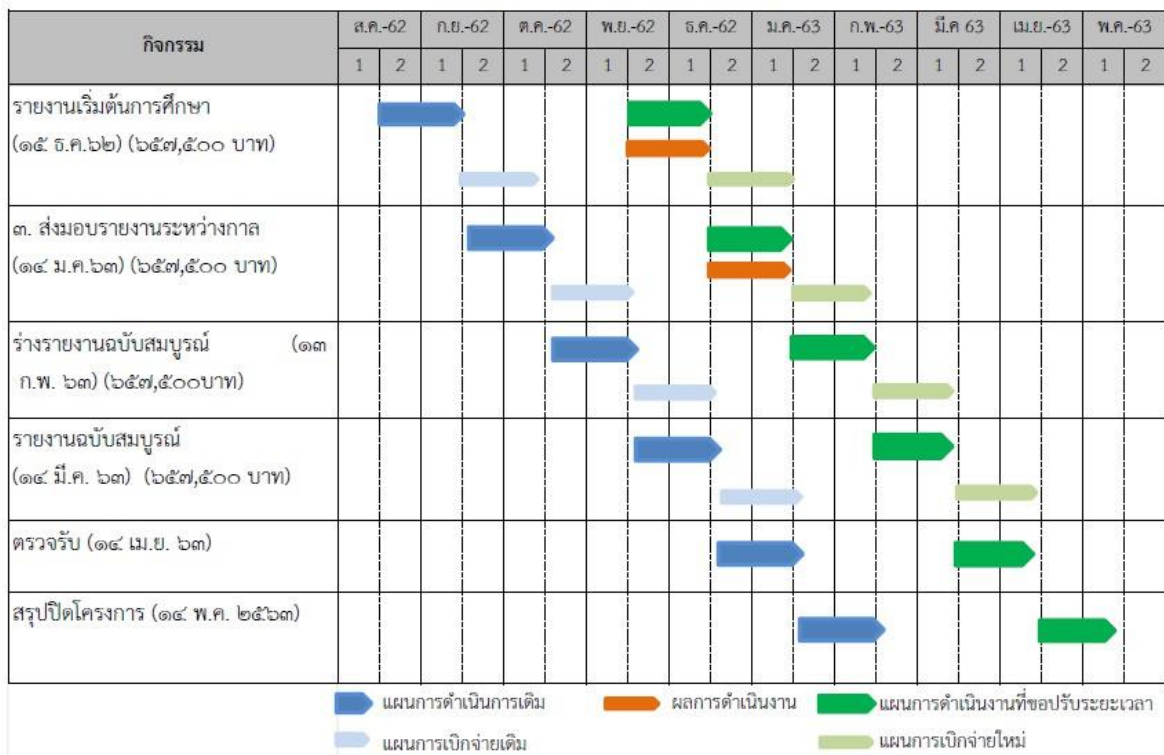
กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

- จัดทำขอบเขตของงาน (TOR) และดำเนินการจัดจ้างและลงนามสัญญาจ้าง เรียบร้อยแล้ว
- ที่ปรึกษาจัดส่งมอบรายงานเบื้องต้น เมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๒ ประชุมตรวจรับรายงานแล้ว เมื่อวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๒
- ที่ปรึกษাজัดส่งมอบรายงานระหว่างกาล เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๓

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ : อยู่ระหว่างตรวจรับรายงานระหว่างกาล

การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) ให้สอดคล้องกับสัญญาจ้าง เลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๑๑/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ โดยขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓ โดยมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

แผนการดำเนินงานและการเบิกจ่ายโครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)



/สาเหตุที่...

สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ :

โครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เกิดความล่าช้าเนื่องจากผู้รับจ้างคือมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มีการปรับเปลี่ยนผู้บริหาร ซึ่งต้องมีการเปลี่ยนเอกสารการมอบอำนาจดำเนินการแทนใหม่ จึงไม่สามารถลงนามในสัญญาจ้างตามระยะเวลาที่กำหนดได้ ปัจจุบันผู้รับจ้างลงนามในสัญญาจ้างแล้วตามสัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๑๑/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการตามสัญญาจ้างให้แล้วเสร็จเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการ รวมถึงการตรวจรับและสรุปปิดโครงการ จึงขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เป็นสิ้นสุดวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เป็นสิ้นสุดวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ตามที่เสนอ

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๑.๑

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นสิ้นสุดวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

วาระที่ ๔.๑.๒ ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักการขนส่งผู้โดยสาร
(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามมติคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๑)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๔,๙๘๐,๐๐๐ บาท ผูกพันค้างจ่าย ๖๕๘,๓๗๐.๑๐ บาท
จ่ายแล้ว ๓,๓๒๑,๖๒๙.๙๐ บาท
ส่งคืนกองทุนฯ ๕๙๐,๘๖๖.๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : (๙ มิถุนายน ๒๕๖๑ – ๘ เมษายน ๒๕๖๒)

- ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๘ กรกฎาคม ๒๕๖๒
(ตามมติคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒)
- ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๒
(ตามมติคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒)
- ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓
(ตามมติคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๒)

โดยแบ่งจ่ายเป็น ๕ งวด

งวดที่ ๑	๖๕๘,๓๗๐.๑๐	บาท
งวดที่ ๒	๖๕๘,๓๗๐.๑๐	บาท
งวดที่ ๓	๑,๓๑๖,๗๔๐.๒๐	บาท
งวดที่ ๔	๑,๐๙๗,๒๘๓.๕๐	บาท
งวดที่ ๕	๖๕๘,๓๗๐.๑๐	บาท

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อสร้างระบบคัดกรองผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะที่มีการบริหารจัดการเดินรถได้อย่างมีคุณภาพ ทำให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น
๒. เพื่อศึกษาและออกแบบหลักเกณฑ์ แนวทาง วิธีการประเมิน และสร้างเครื่องมือในการประเมินผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ
๓. เพื่อกระตุ้นให้ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทางยกระดับการจัดการเดินรถให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น ให้เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการโดยทั่วไป
๔. เพื่อสร้างการตระหนักรู้แก่ประชาชนทั่วไปในการควบคุมและการกำกับดูแลมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ และความมั่นใจในความปลอดภัยในการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ
๕. เพื่อจัดการอบรมและถ่ายทอดความรู้ตามข้อ ๑ - ๒ ให้แก่เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อสามารถดำเนินการได้เองในอนาคต

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผู้ประกอบการขนส่งโดยสาธารณะมีประสิทธิภาพ สามารถคัดกรองผู้ประกอบการขนส่งโดยสาธารณะที่มีการบริหารจัดการเดินรถที่มีความปลอดภัยได้จริง และมีเครื่องมือและช่องทางสำหรับการจัดส่งคำขอเข้าร่วมโครงการของผู้ประกอบการขนส่ง

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : หลักเกณฑ์สำหรับตรวจสอบการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งโดยสาธารณะ วิธีการประเมินและค่าเกณฑ์มาตรฐาน และเครื่องมือและช่องทางสำหรับการจัดส่งคำขอเข้าร่วมโครงการของผู้ประกอบการขนส่ง

ด้านคุณภาพ : หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของกรมการขนส่งทางบกสามารถนำหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผู้ประกอบการขนส่งโดยสาธารณะมาใช้เพื่อคัดกรองผู้ประกอบการขนส่งโดยสาธารณะที่มีการบริหารจัดการเดินรถที่มีความปลอดภัยได้ และสำนักงานขนส่งจังหวัด (สขจ.) ต้องสามารถตรวจสอบข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งที่ยื่นคำขอ และสามารถส่งผลการประเมินมายังสำนักงานการขนส่งผู้โดยสาร (สนส.) ได้

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. ขอรับจัดสรร และจัดจ้างที่ปรึกษา
๒. ส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) ภายใน ๑ เดือน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอนและแผนการดำเนินงานทั้งหมดที่ชัดเจนตลอดระยะเวลาการศึกษาโดยละเอียด
๓. ส่งมอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ภายใน ๒ เดือน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลการศึกษานำทางกำหนดมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะและข้อมูลการประกอบการขนส่งโดยสาธารณะ ออกแบบหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผู้ประกอบการขนส่งโดยสาธารณะ และพิจารณาสิทธิประโยชน์ ที่จะให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านการประเมินและได้รับรองมาตรฐาน
๔. เครื่องมือและช่องทางสำหรับผู้ประกอบการขนส่งจัดส่งคำขอเข้าร่วมโครงการเพื่อให้กรมการขนส่งทางบกทดสอบและนำไปใช้งานจริง พร้อมคู่มือการใช้งานและตราสัญลักษณ์ (โลโก้) สติกเกอร์สำหรับติดรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับรองมาตรฐาน และใบประกาศเพื่อมอบให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับรองมาตรฐานภายใน ๔ เดือน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง
๕. ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภายใน ๕ เดือน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง โดยที่ปรึกษาต้องรายงานผลการดำเนินโครงการ ที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลการศึกษานำทางกำหนดมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะและข้อมูลการประกอบการขนส่งโดยสาธารณะ ออกแบบหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผู้ประกอบการขนส่งโดยสาธารณะ และพิจารณาสิทธิประโยชน์ ที่จะให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านการประเมินและได้รับรองมาตรฐาน ดำเนินการอบรมให้ความรู้ คำแนะนำ และประชาสัมพันธ์โครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) และประมวลผลการประเมินและจัดพิธีมอบใบประกาศให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านการประเมินและได้รับรองมาตรฐาน
๖. ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูลในรูปดิจิทัลไฟล์ และรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) พร้อมคู่มือหลักเกณฑ์และวิธีการประเมิน ภายใน ๖ เดือน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง
๗. สรุปโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

- จัดทำขอบเขตของงาน (TOR) และดำเนินการจัดจ้างและลงนามสัญญาจ้าง เรียบร้อยแล้ว
- ส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๑ ประชุมตรวจรับรายงานเบื้องต้นเมื่อวันที่ ๒ มกราคม ๒๕๖๒
- ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๒ ประชุมตรวจรับเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒
- ที่ปรึกษาส่งมอบเครื่องหมายตราสัญลักษณ์ (โลโก้ Q-Bus) สตีกเกอร์สำหรับติดรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับรองมาตรฐาน เรียบร้อยแล้ว
- ที่ปรึกษาจัดอบรมให้ความรู้ และประชาสัมพันธ์ จำนวน ๕ ครั้ง คือ จังหวัดชลบุรี จังหวัดกระบี่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น และกรุงเทพมหานคร ให้แก่ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก
- ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) เรียบร้อยแล้ว
- ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เรียบร้อยแล้ว
- ตรวจรับรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เรียบร้อยแล้ว

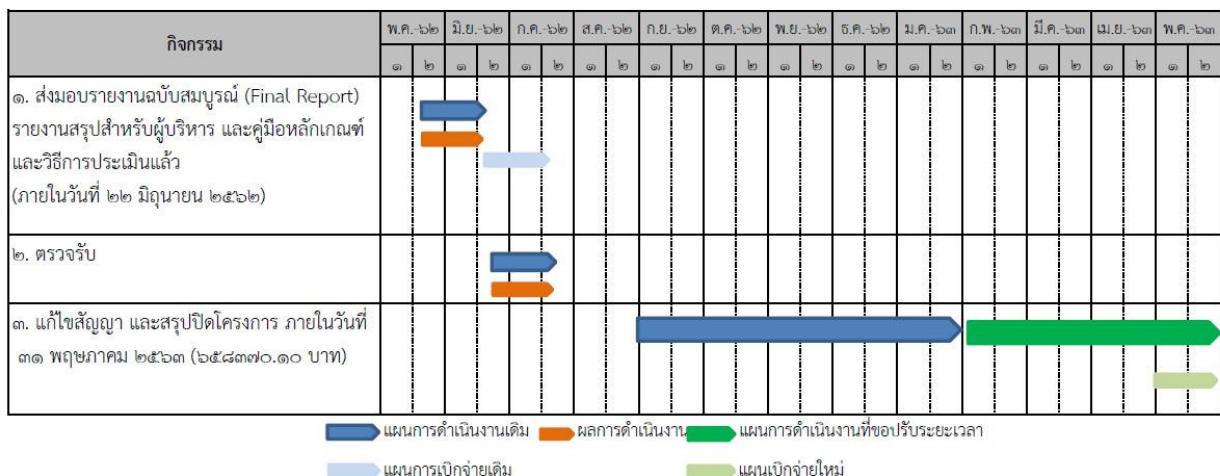
การขอปรับระยะเวลาครั้งล่าสุด : ขอแก้ไขสัญญาเพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการ และคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชา มีความเห็นให้มีการทบทวนการใช้สัญลักษณ์ Q-Bus เพื่อให้มาตรฐาน Q ของกรมการขนส่งทางบกเป็นมาตรฐานเดียวกัน ก่อนยื่นแจ้งขอเพิ่มเติมรายละเอียดการใช้สัญลักษณ์ Q ต่อกรมทรัพย์สินทางปัญญา

การดำเนินการ : สำนักการขนส่งผู้โดยสาร และที่ปรึกษา ได้ดำเนินการทบทวนการจดทะเบียนลิขสิทธิ์ตราสัญลักษณ์ Q-Bus โดยประสานกับกรมทรัพย์สินทางปัญญาแล้ว ได้รับคำชี้แจงว่า การพิจารณา “ตัว Q” มีข้อกำหนดในการพิจารณาที่แตกต่างกัน จำเป็นต้องจดทะเบียนเครื่องหมายรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ใหม่เป็นการเฉพาะ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้ยื่นคำขอจดทะเบียนแล้วเมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๒ และได้มีหนังสือเร่งรัดการพิจารณาไปที่กรมทรัพย์สินทางปัญญา เมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๓

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ : อยู่ระหว่างรอผลการพิจารณาเร่งรัดการจดทะเบียนลิขสิทธิ์ตราสัญลักษณ์ Q-Bus และดำเนินการแก้ไขสัญญาจ้างเกี่ยวกับการจดทะเบียนลิขสิทธิ์ตราสัญลักษณ์ Q-BUS

การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับการดำเนินการและสัญญาจ้าง โดยขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ โดยมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

แผนการดำเนินงานและการเบิกจ่ายการดำเนินงานโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ :

เนื่องจากปัจจุบัน สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ที่ปรึกษา) ได้ดำเนินงานในส่วนอื่นเสร็จสิ้นแล้ว เหลือเพียงการพิจารณาจดทะเบียนลิขสิทธิ์สัญลักษณ์ Q BUS ของกรมทรัพย์สินทางปัญญา ซึ่งปกติจะใช้เวลาในการพิจารณาประมาณ ๑๘ เดือน สนส. และที่ปรึกษา ได้ประสานกับกรมทรัพย์สินทางปัญญา เกี่ยวกับการจดทะเบียนเครื่องหมายรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะแล้ว ได้รับคำชี้แจงว่า การพิจารณา “ตัว Q” มีข้อกำหนดในการพิจารณาที่แตกต่างกัน จำเป็นต้องจดทะเบียนเครื่องหมายรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ใหม่เป็นการเฉพาะ และเนื่องจากเป็นขั้นตอนการดำเนินงานของหน่วยงานภายนอกจึงเป็นเหตุสุดวิสัย ที่ปรึกษาจะดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลา สนส. จึงขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการดังกล่าวออกไปให้สอดคล้องกับระยะเวลาการดำเนินการและสัญญาจ้าง จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ตามที่เสนอ

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๑.๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

ความเห็นคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ :

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

๑. การจัดทำเครื่องหมายรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ควรจัดทำให้เป็นแบบ “ตัว Q” ตัวเดียวกัน เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งกรมการขนส่งทางบก

๒. ให้ปรับระยะเวลาให้ครอบคลุมกับสัญญาจ้าง เพื่อให้ครอบคลุมกับการเบิกจ่ายเงิน

๓. เห็นควรให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการสรุปปิดโครงการ เสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ ต่อไป เนื่องจากที่ปรึกษาได้ส่งผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์เรียบร้อยแล้ว

มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการดังกล่าวให้ครอบคลุมกับสัญญาจ้าง โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ และให้เร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๑.๓...

วาระที่ ๔.๑.๓ ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักวิศวกรรมยานยนต์ ส่วนตรวจสอบสมรรถนะรถ
(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามมติคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๔,๘๐๐,๐๐๐ บาท ผูกพันค้ำจ่าย ๔,๘๐๐,๐๐๐ บาท
จ่ายแล้ว - บาท
ส่งคืนกองทุนฯ - บาท

โดยแบ่งจ่ายเป็น ๓ งวด

งวดที่ ๑	๑,๔๔๐,๐๐๐	บาท
งวดที่ ๒	๑,๙๒๐,๐๐๐	บาท
งวดที่ ๓	๑,๔๔๐,๐๐๐	บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒ – ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๓

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อศึกษาแนวทางในการออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารที่มีความสูง ตั้งแต่ ๓.๖๐ เมตรขึ้นไปให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล หรือตามข้อกำหนดสหประชาชาติที่ ๖๖ ว่าด้วยความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถขนาดใหญ่ อนุกรมที่ ๐๐ (United Nation Regulation ๖๖.๐๐ : Approval of Large Passenger Vehicles With Regard To The Strength of Their Superstructure ; series ๐๐) ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งในการป้องกันและลดการสูญเสียชีวิตของผู้โดยสารรวมถึงผู้ขับรถในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ

๒. เพื่อจัดสร้างต้นแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารที่เป็นแบบมาตรฐาน มีความแข็งแรงและผ่านเกณฑ์การทดสอบตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบตัวถังรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๙ สำหรับให้ผู้ผลิตหรือสร้างประกอบรถโดยสารในประเทศไทยได้ศึกษาและใช้เป็นแนวทางในการผลิตโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : ศึกษา ออกแบบและจัดทำต้นแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารที่เป็นแบบมาตรฐาน มีความแข็งแรงและผ่านเกณฑ์การทดสอบตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบตัวถังรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๙

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : จัดสร้างต้นแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสาร มีความสูงตั้งแต่ ๓.๖๐ เมตรขึ้นไปได้สำเร็จ
จำนวน ๑ ตัวอย่าง

ด้านคุณภาพ : โครงสร้างตัวถังรถโดยสารมีความแข็งแรงและความปลอดภัย เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. จัดทำ TOR และดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
๒. ส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) ภายใน ๑ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอนและแผนการดำเนินงานทั้งหมดที่ชัดเจนตลอดระยะเวลาการศึกษาโดยละเอียด
๓. ส่งมอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ภายใน ๔ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดประกอบด้วย รายงานผลการศึกษาและสืบค้นแนวทางการออกแบบ และรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถที่มีความสูงตั้งแต่ ๓.๖๐ เมตรขึ้นไป
๔. ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภายใน ๓ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดประกอบด้วย แบบเชิงวิศวกรรม รายงานผลการศึกษาการประเมินราคาและต้นทุนในการผลิต และร่างคู่มือและข้อควรระวังในการผลิตหรือสร้างประกอบโครงการตัวถังรถ
๕. ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร พร้อม CD จำนวน ๒๐ ชุด โดยมีเนื้อหาการดำเนินโครงการฯ ที่ครบถ้วนสมบูรณ์ ตรงตามที่ระบุไว้ในขอบเขตของงาน (TOR) พร้อมวิธีทัศน์ ๒ นาที ๔ นาที และ ๗ นาที ภายใน ๑ เดือน นับแต่วันลงนามในสัญญาจ้าง

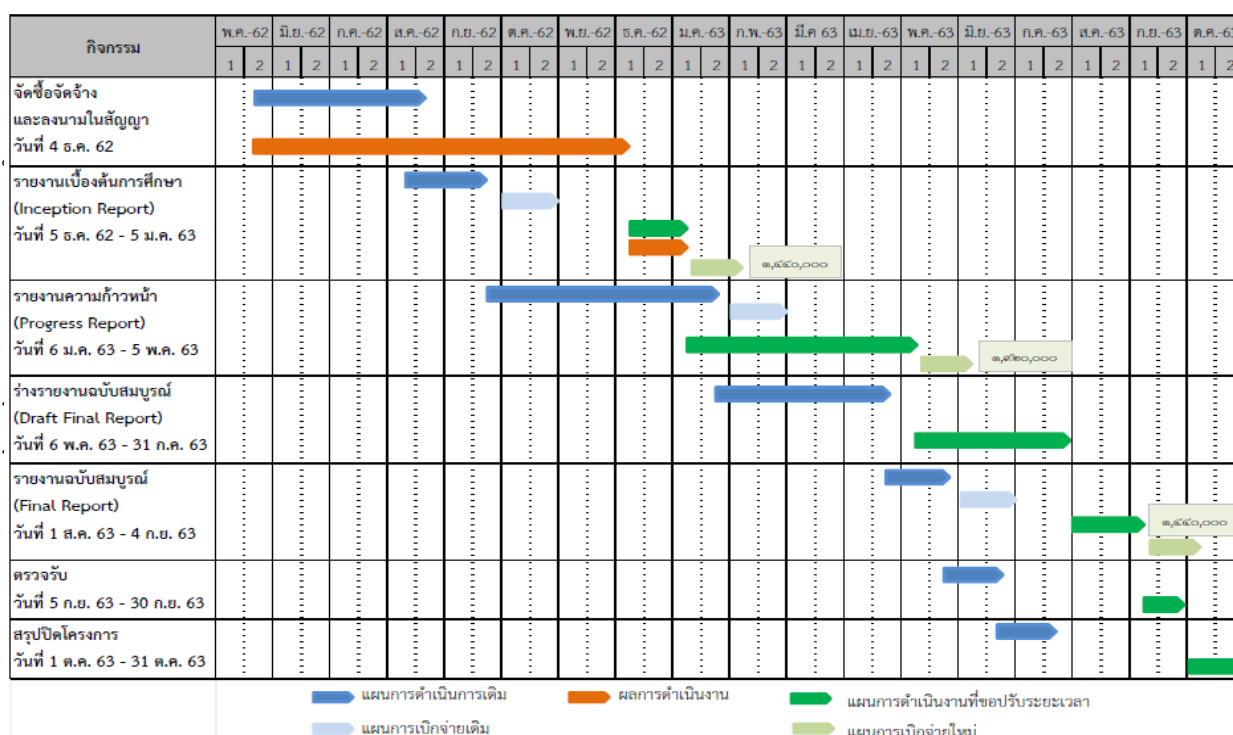
กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

- จัดทำขอบเขตของงาน (TOR) และดำเนินการจัดจ้างและลงนามสัญญาจ้าง เรียบร้อยแล้ว
- ส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๑ ประชุมตรวจรับรายงานเบื้องต้นเมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๓

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ : อยู่ระหว่างดำเนินการเบิกจ่ายเงิน วงที่ ๑ ๑,๔๔๐,๐๐๐ บาท

การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัยให้สอดคล้องกับสัญญาจ้าง เลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๒๘/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๒ โดยขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ โดยมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

แผนการดำเนินงานและการเบิกจ่ายโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย



ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ ตามที่เสนอ

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๑.๓

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิชัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๒...

วาระที่ ๔.๒ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๓)

ตามที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้อนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินการจัดสรรเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนนตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก (พันธกิจที่ ๑) ค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๒) ค่าใช้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) และค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมหลายหลายทะเบียนรถการบริหารงานกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นอันจำเป็นของกองทุน (พันธกิจที่ ๔) และได้มีการอนุมัติจัดสรรเงินให้ดำเนินโครงการไปแล้ว ดังนี้

พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณ (บาท)		จำนวน แผนงาน/ โครงการ	จำนวนเงินอนุมัติ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ ที่จะจัดสรรได้
	สัดส่วน	จำนวนเงิน			
พันธกิจที่ ๑ แผนงาน โครงการ	๖๔%	๑,๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐	๘๔	๙๑๔,๔๒๓,๖๐๘	๔๙๓,๕๗๖,๓๙๒
พันธกิจที่ ๒ ช่วยเหลือ ผู้พิการ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๐	๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ งานวิจัย	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๐	๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๔ บริหาร กองทุนและประมวลเลข	๑๖%	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐	๘	๓๓๕,๘๓๕,๔๕๖	๑๖,๑๖๔,๕๔๔
รวมเงิน	๑๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๙๒	๑,๒๕๐,๒๕๙,๐๖๔	๙๔๙,๗๔๐,๙๓๖

ในการนี้ มีผู้เสนอแผนงานโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) เพื่อขอรับจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๕ โครงการ โดยมีรายละเอียดตามวาระที่ ๔.๒.๑ – ๔.๒.๕ ดังนี้

วาระที่ ๔.๒.๑ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ตโลจิสติกส์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับ ควบคุมยานพาหนะข้ามพรมแดน

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๙๕๙,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. :

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิชาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๓ :

กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

จากนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาส่งเสริมพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษบริเวณจังหวัดชายแดน ประกอบกับการส่งเสริมความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ และการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวที่นำรถส่วนบุคคลจดทะเบียนต่างประเทศเข้ามาใช้เพื่อการท่องเที่ยวในประเทศไทย ทำให้สถิติจำนวนยานพาหนะข้ามพรมแดนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี อาทิเช่น ด้านพรมแดนแม่สาย จังหวัดเชียงราย มีจำนวนยานพาหนะข้ามพรมแดนจากประเทศเมียนมาร์เข้ามาในประเทศไทยจำนวนมากถึง ๕๙๓,๓๕๐ แส่นเที่ยวในปี ๒๕๖๐ โดยมีจำนวนยานพาหนะข้ามพรมแดนเพิ่มขึ้น ๘.๙% จากปี ๒๕๕๙ ในขณะที่ด้านพรมแดนบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว มีจำนวนยานพาหนะข้ามพรมแดนจากประเทศกัมพูชาเข้ามาในประเทศไทยจำนวน ๒๓๓,๖๗๒ แส่นเที่ยวในปี ๒๕๖๐ โดยมีจำนวนยานพาหนะข้ามพรมแดนเพิ่มขึ้นมากถึง ๔๒.๑% จากปี ๒๕๕๙

จากผลการศึกษาโครงการศึกษาและจัดทำระบบการกำกับดูแลยานพาหนะข้ามพรมแดนเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษพบว่ายานพาหนะข้ามพรมแดนที่ฝ่าฝืนเงื่อนไขการอนุญาต ฝ่าฝืนกฎจราจร หรือกระทำความผิดกฎหมายอื่นๆ สามารถหลบหนีการกระทำความผิดออกนอกประเทศไทยโดยไม่ต้องชำระค่าปรับ เนื่องจากปัจจุบันยังขาดระบบกลไกในการกำกับติดตามยานพาหนะข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพทำให้เป็นอุปสรรคต่อเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายและกฎจราจรของประเทศไทย ตัวอย่างเช่น ในปี ๒๕๕๙ มีกรณีตัวอย่างที่นักท่องเที่ยวชาวจีนขับรถสวนเลนชนรถคนไทยในท้องที่ อ.ดอยสะเก็ด จ.เชียงใหม่ ซึ่งสาเหตุหลักมาจากการเดินรถของไทยแตกต่างจากประเทศจีน นอกจากนั้นยังพบกรณีการไม่รู้/ไม่เคารพกฎจราจรของประเทศไทยทำให้นักท่องเที่ยวจากต่างประเทศขับออกจากถนนด้วยความเร็วสูงและตัดหน้ารถคนไทยซึ่งอยู่บนทางเอกส่งผลให้รถคนไทยเสียหลักพลิกคว่ำ กรณีปัญหาอื่นๆ ที่พบจากยานพาหนะข้ามพรมแดน เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอดทำให้การจราจรติดขัดและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มาเป็นขบวนคาราวาน นอกจากนั้นผู้แทนจากหน่วยงานความมั่นคงยังแสดงความกังวลในการนำยานพาหนะข้ามพรมแดนมาใช้กระทำการผิดกฎหมายในประเทศไทย หรือการลักลอบนำพาหนะข้ามพรมแดนมาใช้หรือสวมทะเบียนเพื่อขายในประเทศไทย

กรมการขนส่งทางบกตระหนักถึงความจำเป็นในการยกระดับการกำกับควบคุมยานพาหนะข้ามพรมแดนจากต่างประเทศเพื่อป้องกันปัญหาและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น อาทิเช่น ปัญหาการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและอุบัติเหตุจากรถต่างชาติ ปัญหาความสะอาดและสุขอนามัย ปัญหาด้านความมั่นคง ปัญหาการบรรทุกเกินพิกัดน้ำหนัก และปัญหาการกำกับดูแลรถต่างประเทศให้อยู่ในขอบเขตพื้นที่ได้รับอนุญาตหรือใช้เฉพาะเส้นทางอนุญาตตามที่กำหนด เป็นต้น ในการกำกับดูแลยานพาหนะข้ามพรมแดนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กรมการขนส่งทางบกจำเป็นต้องยกระดับการติดตามตรวจสอบการเดินทางของยานพาหนะข้ามพรมแดนจากต่างประเทศโดยการติดตั้งระบบติดตามการเดินทางไว้บนยานพาหนะข้ามพรมแดนแต่ละคันเพื่อจัดเก็บและจัดส่งข้อมูลโดยอัตโนมัติมายังกรมการขนส่งทางบก เพื่อวิเคราะห์และตรวจสอบปัญหาการใช้รถใช้ถนน ปัญหาการฝ่าฝืนเงื่อนไขและออกนอกพื้นที่ได้รับอนุญาต รวมถึงปัญหาอาชญากรรมและภัยความมั่นคงจากรถจดทะเบียน

ต่างประเทศ อย่างไรก็ตามด้วยความก้าวหน้าของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทำให้ในปัจจุบันมีทางเลือกในการพัฒนาระบบติดตามการเดินทางของยานพาหนะข้ามพรมแดนที่หลากหลาย ทั้งโดยการใช้ระบบติดตามตำแหน่งผ่านพิกัดดาวเทียม (GPS) ซึ่งข้อมูลพิกัดการเดินทางของรถจะถูกตรวจวัดและจัดส่งมายังกรมการขนส่งทางบกแบบเรียลไทม์โดยอัตโนมัติผ่านเครือข่าย ๓G/๔G หรือการใช้ระบบติดตามตำแหน่งผ่านพิกัดดาวเทียม (GPS) ร่วมกับเทคโนโลยีการสื่อสารไร้สายแบบลอรา (LoRa) ซึ่งเป็นเทคโนโลยี IoT ที่รองรับการสื่อสารระยะไกล (Long Range) ใช้พลังงานต่ำ (Low Power) ใช้แบนด์วิธต่ำ (Low Bandwidth) สามารถป้องกันสัญญาณรบกวนได้ดี ติดตั้งได้ง่าย และมีต้นทุนต่ำ (Low Cost) นอกจากนั้นยังมีทางเลือกในการติดตามการเดินทางของยานพาหนะข้ามพรมแดนโดยใช้เทคโนโลยีการสื่อสารไร้สายแบบลอรา (LoRa) เพียงอย่างเดียว ซึ่งเป็นการบันทึกข้อมูลสถานีรับสัญญาณ (LoRa Gateway) ที่ยานพาหนะข้ามพรมแดนแต่ละคันวิ่งผ่านในแต่ละช่วงเวลา

จากผลการศึกษาโครงการศึกษาและจัดทำระบบการกำกับดูแลยานพาหนะข้ามพรมแดนเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษพบว่าระบบติดตามการเดินทางแต่ละรูปแบบมีข้อดีและข้อเสียทางเทคนิคและทางการเงินที่แตกต่างกัน ทั้งในส่วนของงบประมาณค่าใช้จ่ายการลงทุนและการบำรุงรักษาระบบ ความรวดเร็วในการส่งข้อมูลและเสถียรภาพของสัญญาณข้อมูลโดยเฉพาะบริเวณรอยต่อพรมแดนระหว่างประเทศ ความยากง่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามยานพาหนะที่จะต้องสามารถดำเนินการได้โดยสะดวกทั้งบนรถยนต์และรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่และรุ่นเก่า การใช้งานอุปกรณ์ฯ ได้อย่างต่อเนื่องเป็นเวลาหลายสัปดาห์โดยไม่จำเป็นต้องชาร์จแบตเตอรี่ ความทนทานของอุปกรณ์ฯ ในสภาวะการใช้งานใช้จริงโดยเฉพาะกรณีติดตั้งบนรถจักรยานยนต์ การป้องกันผู้ใช้อัดหรือแยกอุปกรณ์ฯ ออกจากยานพาหนะ รวมถึงการติดตั้งเครื่องวัดหรือเซ็นเซอร์เพิ่มเติมในอุปกรณ์ เช่น การติดตั้ง Gyroscope และ Accelerometer ภายในอุปกรณ์ฯ เพื่อตรวจวัดพฤติกรรมรถขับขี่เมื่อมีการเบรคกระทันหันหรือการเร่งความเร็วหรือการเปลี่ยนทิศทางอย่างรวดเร็ว หรือการติด RFID Tag หรือ NFC Tag เพื่อช่วยในการตรวจสอบข้อมูลใบอนุญาตฯ และข้อมูลยานพาหนะฯ ที่ผูกติดกับอุปกรณ์ฯ

นอกจากรายละเอียดทางเทคนิคดังกล่าวแล้วกรมการขนส่งทางบกยังต้องคำนึงถึงกลไกในการตรวจสอบยานพาหนะข้ามพรมแดนที่ไม่ติดตั้งอุปกรณ์ฯ รวมถึงขั้นตอนในการแจกและการรับคืนอุปกรณ์ฯ จากเจ้าของยานพาหนะข้ามพรมแดนซึ่งอาจส่งผลโดยตรงต่อการศึกษาออกแบบอุปกรณ์ฯ เช่น ถ้ากรมการขนส่งทางบกแจกอุปกรณ์ฯ ในวันที่ตัวแทนบริษัทนำเที่ยวมารับใบอนุญาตรถเพื่อการท่องเที่ยว อุปกรณ์ฯ อาจต้องได้รับการออกแบบให้สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๓๐ วันโดยไม่ต้องชาร์จแบตเตอรี่เพื่อให้อุปกรณ์ฯ สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องตลอดช่วงอายุใบอนุญาตฯ ที่ได้รับ หรือถ้ากรมการขนส่งทางบกใช้วิธีการให้เจ้าหน้าที่แจกอุปกรณ์ฯ ให้กับยานพาหนะข้ามพรมแดนทุกคันที่เข้ามาในประเทศไทยและรับคืนอุปกรณ์ฯ จากยานพาหนะทุกคันก่อนออกจากประเทศไทย การดำเนินการรูปแบบนี้อาจช่วยลดระยะเวลาการทำงานอย่างต่อเนื่องของอุปกรณ์ฯ แต่จะต้องคำนึงถึงวิธีการติดตั้งอุปกรณ์ฯ ที่ต้องเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วและการบริหารจัดการในบริเวณด่านพรมแดนให้เป็นไปอย่างเหมาะสมเพื่อป้องกันการจราจรติดขัดบริเวณด่านพรมแดน

จากหลักการและเหตุผลดังกล่าวเบื้องต้นจึงมีความจำเป็นต้องมีการศึกษาออกแบบระบบกลไกในการติดตามการเดินทางของยานพาหนะข้ามพรมแดนอย่างรอบคอบ ทั้งในส่วนการศึกษาออกแบบทางเทคนิค การศึกษาความเหมาะสมด้านการเงินและการลงทุน รวมถึงการกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการโดยจะต้องคำนึงถึงผลกระทบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและจะต้องให้ความสำคัญอย่างสูงสุดต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินงานเกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุดเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประเทศไทย ช่วยในการสืบสวนสอบสวนและตรวจสอบข้อมูลย้อนกลับในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือการกระทำผิดกฎหมาย รวมทั้งยังเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านสมรรถนะดิจิทัลและเทคโนโลยี IoT ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยเพื่อพัฒนาต่อยอดไปสู่ระบบสมรรถนะดิจิทัลตามยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันโดยใช้เทคโนโลยีเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมสมัยใหม่ให้มีความน่าอยู่ ปลอดภัย และมีการจัดการอย่างเหมาะสม

/วัตถุประสงค์...

วัตถุประสงค์ :

เพื่อศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานระบบสมาร์ตโลจิสติกส์สำหรับติดตามการเดินทางรถประจำถิ่น เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและป้องกันแก้ไขปัญหาการออกนอกพื้นที่อนุญาต การฝ่าฝืนเงื่อนไข และปัญหาอาชญากรรมและภัยความมั่นคงจากรถจดทะเบียนต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- ๑) เพื่อศึกษาออกแบบอุปกรณ์ติดตามการเดินทางรถประจำถิ่นและวิเคราะห์ทางเลือกเชิงวิศวกรรมและเทคโนโลยีที่เหมาะสม
- ๒) เพื่อพัฒนาและทดสอบการใช้งานอุปกรณ์ต้นแบบ (Prototype) สำหรับติดตามการเดินทางของรถประจำถิ่นในสถานะแวดล้อมจริง
- ๓) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์และระบบกลไกในการบริหารจัดการที่เหมาะสมในการนำอุปกรณ์ติดตามการเดินทางมาใช้กับการใช้รถประจำถิ่นในประเทศไทยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลสูงสุด
- ๔) ประชาสัมพันธ์โครงการในการนำระบบสมาร์ตโลจิสติกส์มาใช้ในการกำกับควบคุมรถประจำถิ่น

ขอบเขตการดำเนินงาน :

๑. ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการศึกษาและรวบรวมความคิดเห็นในการออกแบบอุปกรณ์ติดตามการเดินทาง พร้อมกำหนดแนวทางการบริหารจัดการในการส่งมอบอุปกรณ์ฯ ให้กับเจ้าของรถ การเชื่อมโยงอุปกรณ์ฯ กับข้อมูลใบอนุญาตที่ได้รับ การรับคืนอุปกรณ์ฯ จากเจ้าของรถ การกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้งานและค่าปรับเมื่ออุปกรณ์เกิดการชำรุด รวมถึงแนวทางการบังคับใช้ให้เจ้าของรถติดตั้งและเปิดใช้งานอุปกรณ์ฯ อย่างต่อเนื่องตลอดเวลาที่สัญจรในประเทศไทย โดยที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการศึกษาและสำรวจความคิดเห็นหน่วยงานภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น สำนักงานขนส่งจังหวัดในพื้นที่ด่านพรมแดน กรมศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ตำรวจทางหลวง กรมการท้องเที่ยว และหน่วยงานความมั่นคงในพื้นที่ด่านพรมแดน เพื่อสังเคราะห์แนวคิดและข้อเสนอแนะทั้งหมดในการบริหารจัดการอุปกรณ์ติดตามรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการศึกษาออกแบบด้านวิศวกรรมให้สอดคล้องความต้องการใช้งานที่แท้จริงอย่างครบถ้วน

๒. ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการศึกษาออกแบบฮาร์ดแวร์และระบบสื่อสารของอุปกรณ์ติดตามการเดินทางของรถประจำถิ่นในที่สัญจรในประเทศไทย โดยอุปกรณ์ฯ จะต้องสามารถติดตั้งบนรถประจำถิ่นได้โดยสะดวก สามารถสื่อสารและจัดส่งข้อมูลมายังเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายของกรมการขนส่งโดยอัตโนมัติ โดยที่ปรึกษาจะต้องพิจารณาความทนทานของแบตเตอรี่หรือแนวทางการเชื่อมต่อกับแหล่งพลังงานภายในรถให้เป็นไปอย่างเหมาะสมกับเงื่อนไขระยะเวลาการใช้งานในสถานะแวดล้อมจริง และจะต้องพิจารณาแนวทางในการเชื่อมโยงข้อมูลติดตามการเกินทางจากอุปกรณ์ฯ กับใบอนุญาตการนำรถประจำถิ่นเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรไทยเป็นการชั่วคราว รวมถึงแนวทางการป้องกันเจ้าของรถแยกอุปกรณ์ติดตามรถออกจากยานพาหนะ นอกจากนั้นที่ปรึกษาจะต้องพิจารณาความเหมาะสมในการติดตั้งเครื่องวัดหรือเซ็นเซอร์เพิ่มเติมในอุปกรณ์ เช่น การติดตั้ง Gyroscope และ Accelerometer เพื่อตรวจวัดพฤติกรรมรถขับขี่เมื่อมีการเบรคกระทันหันหรือการเร่งความเร็วอย่างรวดเร็วเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถประจำถิ่นในที่สัญจรในประเทศไทย หรือการติด RFID Tag หรือ NFC Tag เพื่อช่วยในการตรวจสอบข้อมูลใบอนุญาตฯ เป็นต้น โดยจะต้องศึกษาออกแบบอุปกรณ์ฯ อย่างน้อย ๓ รูปแบบโดยอาจเลือกใช้เทคโนโลยี อาทิเช่น การใช้อุปกรณ์ตรวจวัดพิกัดจากดาวเทียม (GPS) ร่วมกับการส่งข้อมูลผ่านเครือข่าย ๓G/๔G การใช้อุปกรณ์ตรวจวัดพิกัดจากดาวเทียม (GPS) ร่วมกับการส่งข้อมูลผ่านการสื่อสารแบบลอรา (LoRa) หรือการใช้อุปกรณ์สื่อสารไร้สายแบบลอรา (LoRa) เพียงอย่างเดียวโดยตรวจสอบสถานีรับสัญญาณ (LoRa Gateway) ที่ยานพาหนะข้ามพรมแดนเดินทางผ่านในแต่ละช่วงเวลา โดยที่ปรึกษาสามารถเสนอแนะเทคโนโลยีอื่นๆ ที่เหมาะสมนอกเหนือจากเทคโนโลยีดังกล่าวเบื้องต้น เพื่อให้อุปกรณ์ติดตามการเดินทางของรถประจำถิ่นสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในสถานะแวดล้อมจริง

/๓.ปรึกษา...

๓. ปรีกษาจะต้องพัฒนาอุปกรณ์ต้นแบบ (Prototype) ทั้ง ๓ รูปแบบ ตามที่ออกแบบในข้อ ๓.๒ โดยจะต้องจัดทำอุปกรณ์ต้นแบบ (Prototype) อย่างน้อย ๕ ชุดในแต่ละรูปแบบ เพื่อทดสอบการใช้งานในสภาวะแวดล้อมจริงในพื้นที่ด้านพรมแดนน่าน้ำจืดเป็นระยะเวลาอย่างน้อย ๓๐ วัน โดยที่ปรีกษาจะต้องจัดหาเครือข่ายหรือสถานีสัญญาณเพื่อให้สามารถจัดเก็บข้อมูลในระหว่างทดสอบการใช้งานในพื้นที่น่าน้ำจืดได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ที่ปรีกษาจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายระบบเครือข่ายหรือสถานีสัญญาณทั้งหมดในระหว่างดำเนินการทดสอบการใช้ใช้งานในพื้นที่ด้านพรมแดนน่าน้ำจืด

๔. ที่ปรีกษาจะต้องดำเนินการวิเคราะห์เปรียบเทียบผลการทดสอบการใช้งานอุปกรณ์ต้นแบบทั้ง ๓ รูปแบบในพื้นที่ด้านพรมแดนน่าน้ำจืด เพื่อศึกษาวิเคราะห์ข้อดีและข้อจำกัดจากการใช้งานในสภาวะแวดล้อมจริงในประเด็นต่างๆ อาทิ ความถูกต้องในการตรวจวัดตำแหน่งยานพาหนะ ความถี่/ความเร็วในการส่งข้อมูล เสถียรภาพของสัญญาณข้อมูลโดยเฉพาะบริเวณรอยต่อพรมแดนระหว่างประเทศ ความสะดวกในการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามยานพาหนะบนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ระยะเวลาการใช้งานอุปกรณ์อย่างต่อเนื่องโดยไม่ชาร์จแบตเตอรี่ ความทนทานของอุปกรณ์ฯ ในสภาวะการใช้จริง และการป้องกันเจ้าของรถถอดหรือแยกอุปกรณ์ติดตามการเดินทางออกจายานพาหนะ

๕. ที่ปรีกษาจะต้องดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์วิศวกรรมเพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบโครงสร้างต้นทุนของอุปกรณ์ติดตามการเดินทางแต่ละรูปแบบ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบำรุงรักษาอุปกรณ์ฯ เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจในการพิจารณาคัดเลือกระบบติดตามการเดินทางของรถประจำถิ่นที่เหมาะสม รวมถึงการพิจารณาอัตราค่าธรรมเนียมการใช้งานอุปกรณ์ติดตามการเดินทางรถประจำถิ่นที่เป็นธรรม ซึ่งสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง

๖. ที่ปรีกษาจะต้องดำเนินการศึกษาสถานะปัจจุบันและแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขยายโครงข่ายการสื่อสารแบบลอรา (LoRa) ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ พร้อมวิเคราะห์ความเหมาะสมเชิงพื้นที่หรือปัญหาอุปสรรคในการนำเทคโนโลยีการสื่อสารแบบลอรา (LoRa) มาใช้ติดตามการเดินทางของรถประจำถิ่นในแต่ละพื้นที่

๗. ที่ปรีกษาจะต้องดำเนินการจัดประชุมระดมความคิดเห็นหน่วยงานภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้องเพื่อนำเสนอผลการดำเนินงานในพื้นที่น่าน้ำจืดและผลการศึกษาด้านเศรษฐศาสตร์วิศวกรรมของอุปกรณ์ติดตามการเดินทางแต่ละรูปแบบ รวมถึงปัญหาอุปสรรคในการนำอุปกรณ์ติดตามการเดินทางใช้รถประจำถิ่น พร้อมรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากทุกหน่วยงานเพื่อกำหนดแนวทางและรูปแบบการบริหารจัดการที่เหมาะสมในการติดตามการเดินทางของรถประจำถิ่นให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด

๘. ที่ปรีกษาจะต้องจัดทำวีดิทัศน์สรุปผลการศึกษาและประชาสัมพันธ์โครงการความยาว ๔ นาทีและ ๗ นาที โดยวีดิทัศน์จะต้องมีคำบรรยาย (Subtitle) ภาษาอังกฤษเพื่อใช้ในการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทยและในต่างประเทศ

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษารูปแบบระบบสมาร์ตโลจิสติกส์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมยานพาหนะข้ามพรมแดน

ด้านปริมาณ : มีอุปกรณ์ต้นแบบ (Prototype) และผลการศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์วิศวกรรมในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับติดตามยานพาหนะข้ามพรมแดนทั่วประเทศเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประเทศไทย

ด้านคุณภาพ : สามารถติดตามวิเคราะห์ปัญหาการกระทำผิดกฎหมาย/กฎจราจร ปัญหาการฝ่าฝืนเงื่อนไขการอนุญาต และปัญหาอาชญากรรมและภัยความมั่นคงจากยานพาหนะข้ามพรมแดน

/ประโยชน์...

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. มีระบบกลไกที่สามารถสามารถติดตามการเดินทางของรถประจำถิ่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปัญหาการออกนอกพื้นที่อนุญาตและการฝ่าฝืนเงื่อนไข และปัญหาอาชญากรรมและภัยความมั่นคงจากรถจดทะเบียนต่างประเทศ

๒. มีเครื่องมือในการจัดเก็บข้อมูลรถจดทะเบียนต่างประเทศที่ผ่านเข้า-ออกด่านพรมแดนโดยอัตโนมัติ เพื่อใช้ในการวางแผนยุทธศาสตร์และยกระดับมาตรการกำกับดูแลเพื่อลดผลกระทบต่อสังคมและประชาชนในพื้นที่

๓. สามารถตรวจสอบข้อมูลย้อนกลับเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือการกระทำผิดกฎหมาย

๔. พัฒนางค์ความรู้และโครงสร้างพื้นฐานด้านสมาร์ตโลจิสติกส์และเทคโนโลยี IoT ด้านคมนาคมขนส่งขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมสมัยใหม่ให้มีความน่าอยู่ ปลอดภัย และมีการจัดการอย่างเหมาะสม

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๖ เดือน (ศึกษา ๑๐ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ กรมการขนส่งทางบกและด่านพรมแดนที่ดำเนินการศึกษาและทดสอบระบบ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

รายละเอียดค่าใช้จ่าย

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๒,๔๙๑,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๑,๑๑๐,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๑,๓๕๘,๐๐๐
รวม		๔,๙๕๙,๐๐๐

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ลำดับ ที่	ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	จำนวน (เดือน)	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาเอก ประสบการณ์ ๑๑ - ๑๕ ปี	๑	๖	๑๒๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบ ขนส่ง	ปริญญาโท ประสบการณ์ ๕ - ๑๐ ปี	๑	๖	๗๒,๕๐๐	๔๓๕,๐๐๐
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้าน อิเล็กทรอนิกส์	ปริญญาโท ประสบการณ์ ๕ - ๑๐ ปี	๑	๖	๗๒,๕๐๐	๔๓๕,๐๐๐
๔	ผู้เชี่ยวชาญด้านสารสนเทศ และเครือข่าย	ปริญญาโท ประสบการณ์ ๕ - ๑๐ ปี	๑	๕	๑๐๗,๗๐๐	๕๓๘,๕๐๐
๕	ผู้เชี่ยวชาญด้านภูมิ สารสนเทศ	ปริญญาโท ประสบการณ์ ๕ - ๑๐ ปี	๑	๕	๗๒,๕๐๐	๓๖๒,๕๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก						๒,๔๙๑,๐๐๐

/๒. ค่าบุคลากร...

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ลำดับ ที่	ตำแหน่ง	คุณสมบัติการศึกษา/ ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	จำนวน (เดือน)	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	วิศวกรด้านระบบขนส่ง	ปริญญาตรี ประสบการณ์ ๑ - ๕ ปี	๑	๖	๓๐,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
๒	วิศวกรด้านอิเล็กทรอนิกส์	ปริญญาตรี ประสบการณ์ ๑ - ๕ ปี	๒	๖	๓๐,๐๐๐	๓๖๐,๐๐๐
๓	วิศวกรด้านเครือข่าย สื่อสาร	ปริญญาตรี ประสบการณ์ ๑ - ๕ ปี	๑	๕	๓๐,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
๔	วิศวกรสำรวจและภูมิ สารสนเทศ	ปริญญาตรี ประสบการณ์ ๑ - ๕ ปี	๑	๕	๓๐,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
๕	เลขานุการโครงการ	ปริญญาตรี ประสบการณ์ ๑ - ๕ ปี	๑	๑๐	๑๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
๖	พนักงานพิมพ์ดีด/ เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	ปริญญาตรี ประสบการณ์ ๑ - ๕ ปี	๑	๑๐	๑๒,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน						๑,๑๑๐,๐๐๐

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
1. ค่าใช้จ่ายภาคสนามและประชุมระดมความคิดเห็น				
ค่าอุปกรณ์ติดตามการเดินทาง	๑๕	ชุด	๓,๕๐๐	๕๒,๕๐๐
ค่าอาหารและค่าอาหารว่างในการประชุมระดม ความคิดเห็น	๓๐	คน	๗๐๐	๒๑,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายภาคสนามโครงการนำร่อง	๑	เหมา	๓๘๒,๐๐๐	๓๘๒,๐๐๐
2. ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ และการจัดทำรายงานผลการศึกษา				
2.1 ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ				
ค่าเดินทางและค่าเช่ารถในการติดต่อประสานงาน	๑๐	เดือน	๒๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
ค่าถ่ายเอกสาร	๑๐	เดือน	๑๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าเครื่องเขียน / เครื่องใช้สำนักงาน	๑๐	เดือน	๑๒,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
ค่าติดต่อสื่อสาร	๑๐	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
2.2 ค่าจัดทำรายงานผลการศึกษา				
รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	๑๕	ชุด	๕๐๐	๗,๕๐๐
รายงานความก้าวหน้า (Progress Report)	๑๕	ชุด	๗๐๐	๑๐,๕๐๐
รายงานความก้าวหน้าระยะกลาง (Interim Report)	๑๕	ชุด	๘๐๐	๑๒,๐๐๐
ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	๑๕	ชุด	๙๐๐	๑๓,๕๐๐
ร่างรายงานสำหรับผู้บริหาร	๑๕	ชุด	๖๐๐	๙,๐๐๐

(Draft Executive Summary)				
รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)	๑๐๐	ชุด	๑,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
รายงานสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	๑๐๐	ชุด	๘๐๐	๘๐,๐๐๐
วีดิทัศน์ 4 และ 7 นาที	๑	เหมา	๑๐๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง				๑,๓๕๘,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายที่ขอรับจัดสรรทั้งสิ้น				๔,๙๕๙,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการใช้จ่ายเงิน	
วัน/เดือน/ปี	รายการ	วัน/เดือน/ปี	เปอร์เซ็นต์การเบิกจ่าย
เดือนที่ ๑	จัดทำข้อกำหนดการปฏิบัติงาน		
เดือนที่ ๒ - ๔	ดำเนินการจัดจ้างและลงนามในสัญญา	เดือนที่ ๕	ค่าจ้างล่วงหน้าร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างทั้งหมด
เดือนที่ ๕	รายงานเริ่มต้นการศึกษา	เดือนที่ ๖	ร้อยละ ๑๐ ของค่าจ้างทั้งหมด และหักคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้าร้อยละ ๑๐ ของเงินงวดที่ ๒
เดือนที่ ๖ - ๗	รายงานความก้าวหน้า	เดือนที่ ๘	ร้อยละ ๒๐ ของค่าจ้างทั้งหมด และหักคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้าร้อยละ ๑๐ ของเงินงวดที่ ๓
เดือนที่ ๘ - ๑๐	รายงานความก้าวหน้าระยะกลาง	เดือนที่ ๑๑	ร้อยละ ๓๐ ของค่าจ้างทั้งหมด และหักคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้าร้อยละ ๑๐ ของเงินงวดที่ ๔
เดือนที่ ๑๑ - ๑๓	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	เดือนที่ ๑๔	ร้อยละ ๓๐ ของค่าจ้างทั้งหมด และหักคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้าร้อยละ ๑๐ ของเงินงวดที่ ๕
เดือนที่ ๑๔	รายงานฉบับสมบูรณ์	เดือนที่ ๑๕	ร้อยละ ๑๐ ของค่าจ้างทั้งหมด และหักคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้าร้อยละ ๑๐ ของเงินงวดที่ ๖
เดือนที่ ๑๕	ตรวจรับโครงการ		
เดือนที่ ๑๖	สรุปปิดโครงการ		

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

ความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้เพิ่มเติมข้อมูลสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถที่ข้ามพรมแดนมายังประเทศไทย เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุที่มาของปัญหาด้านการใช้รถใช้ถนนของรถที่ข้ามพรมแดนมายังประเทศไทย
๒. ให้เพิ่มเติมแนวทางการพัฒนาและการบริหารจัดการ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้เกิดการบริหารงาน การติดตามรถที่ข้ามพรมแดนของกรมการขนส่งทางบกได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๓. ให้จัดทำแผนการดำเนินโครงการในภาพรวม (Action Plan) ของโครงการ เพื่อให้รู้ทิศทางการบริหารจัดการโครงการ การเชื่อมโยงกระบวนการทำงานอย่างเป็นระบบ และสามารถนำผลการศึกษาไปต่อยอดการดำเนินงานได้ในอนาคต

มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ในวงเงิน ๔,๙๕๙,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๒.๒...

วาระที่ ๔.๒.๒ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการ
ขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพกรมการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๕๓๘,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กพล. :

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิชาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๓ :

กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิชาเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๒ พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด ๙๘,๒๔๒ ครั้ง โดยมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ถึง ๖๔,๔๑๒ ครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละ ๖๕.๕๖ ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด โดยที่ คน ก็ยังนับว่าเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ใบอนุญาตขับรถ เพื่อให้บุคคลนั้นสามารถขับขี่บนท้องถนนได้อย่างปลอดภัยและลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ซึ่งการที่บุคคลคนหนึ่งที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถนั้น จะประกอบด้วยคุณสมบัติอันเป็นหลักการพื้นฐานที่ คนๆนั้นจะขับรถบนถนนได้อย่างปลอดภัยต่อทั้งตนเองและผู้อื่น ๔ ประการ คือ

๑. คนๆ นั้น ต้องมีวุฒิภาวะเพียงพอที่จะขับรถชนิดนั้นได้อย่างปลอดภัย

๒. คนๆนั้น ต้องมีร่างกายที่สมบูรณ์เพียงพอที่จะขับรถให้ได้อย่างปลอดภัย

๓. คนๆนั้น ต้องมีความสามารถในการควบคุมบังคับรถนั้นอย่างเพียงพอที่จะนำพารถนั้นวิ่งไปบนถนนอย่างปลอดภัย

๔. คนๆนั้น ต้องมีความรู้เกี่ยวกับกฎ กติการมายาท.และเทคนิค ตลอดจนความเสี่ยงต่างๆอย่างเพียงพอที่จะขับรถบนถนนร่วมกับคนอื่นได้อย่างปลอดภัย

ในส่วนของความรู้ตามข้อ ๔ นั้น จะถูกแบ่งออกเป็น ๒ หรือ ๓ กลุ่ม ตามประเภทของใบอนุญาตขับรถ ดังนี้ คือ

กลุ่มที่ ๑ ความรู้พื้นฐานทั่วไปไม่ว่าคนๆนั้นจะขับรถอะไรก็ต้องรู้ ๗ หัวข้อวิชา คือ

๑) ความรู้ว่าด้วยคน อันได้แก่ สมรรถนะและข้อจำกัดของมนุษย์ที่นำไปสู่ความเสี่ยงและอุบัติเหตุ อันมีสาเหตุหรือสาเหตุอันเนื่องมาจากคน

๒) ความรู้ว่าด้วยรถที่วิ่งร่วมกันบนถนน อันได้แก่ รถประเภทต่างๆ ที่ใช้ทางร่วมกันว่ารถแต่ละประเภทมีสมรรถนะและข้อจำกัดอะไรบ้างและมีความเสี่ยงอย่างไร

๓) ความรู้ว่าด้วยถนน อันได้แก่ ลักษณะถนนในแต่ละประเภท ความเสี่ยงและข้อจำกัดของถนนประเภทนั้นๆ ตลอดจนปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากการไม่เข้าใจข้อจำกัดของถนนนั้นอย่างเพียงพอ

๔) ความรู้ว่าด้วยสิ่งแวดล้อม อันได้แก่ สิ่งแวดล้อมต่างๆ ทั้งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ รวมถึงสิ่งแวดล้อมที่เป็นสิ่งปลูกสร้างถาวรที่มนุษย์สร้างขึ้น ตลอดจนสิ่งแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้นเป็นครั้งคราว อันนำไปสู่ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

๕) ความรู้ว่าด้วยกฎ กติกา ที่สังคมบัญญัติขึ้น เพื่อให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนร่วมกันได้อย่างปลอดภัย อันได้แก่ กฎหมายจราจร เครื่องหมายจราจรต่างๆ รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องและมารยาทในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

/๖) ความรู้ว่า...

๖) ความรู้ว่าด้วยสถานการณ์อุบัติเหตุประเทศไทย เพื่อชี้ให้เห็นถึงผลกระทบและสร้างความตระหนักร่วมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

๗) ความรู้ว่าด้วยการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ข้อพึงกระทำ ข้อจำกัด และการติดต่อหน่วยงานทางด้านการกู้ชีพกู้ภัย

กลุ่มที่ ๒ ความรู้เฉพาะในการขับรถตามประเภทใบอนุญาตขับรถ

๑) ความรู้เกี่ยวกับสมรรถนะและข้อจำกัด ตลอดจนความเสี่ยงของรถที่ตนเองจะขับ

๒) ความรู้เกี่ยวกับการบำรุงรักษารถ การเตรียมความพร้อมของรถ การตรวจสอบที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยก่อนออกรถ

๓) ความรู้เกี่ยวกับการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการใช้รถ

กลุ่มที่ ๓ ความรู้ระดับสูงสำหรับการมีใบอนุญาตขับรถเพื่อการประกอบอาชีพ

๑) ความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการ เจ้าของกิจการและสังคม

๒) ความรู้ด้านความปลอดภัยขั้นสูง

๓) การวิเคราะห์อุบัติเหตุ

๔) การวางแผนการขนส่ง

ดังนั้น สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก จึงขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อทำการศึกษาค้นคว้าหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยสมรรถนะ ข้อจำกัดของมนุษย์ และที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุในการขับรถ

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถให้สอดคล้องกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางการป้องกัน
๒. เพื่อพัฒนาผู้ขับรถให้มีความรู้ในการขับรถที่ปลอดภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุมาจากผู้ขับรถได้

ขอบเขตการดำเนินงาน :

๑. ที่ปรึกษาต้องศึกษาทบทวนเนื้อหาหลักสูตรการขอรับใบอนุญาตขับรถของกรมการขนส่งทางบก
๒. ที่ปรึกษาต้องทำการศึกษาค้นคว้า สถิติ และรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากผู้ขับรถ
๓. ที่ปรึกษาต้องศึกษาและทบทวนความรู้ที่เกี่ยวกับความเสี่ยง สมรรถนะ และข้อจำกัดของผู้ขับรถ จากแหล่งความรู้ทั้งในและต่างประเทศ
๔. ที่ปรึกษาต้องทำการรวบรวมและจัดทำหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ
๕. จัดทำตัวต้นแบบของแบบทดสอบความรู้ จำนวนรวมไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ข้อ
๖. กำหนดองค์ประกอบและสัดส่วนของเนื้อหาในข้อสอบแต่ละชุด
๗. กำหนดรูปแบบคำถามของข้อสอบที่เหมาะสม
๘. จัดการสัมมนาเพื่อประเมินแบบทดสอบ จำนวน ๑ ครั้ง โดยมีผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่า ๗๐ คน
๙. จัดทำตัวต้นแบบของแบบทดสอบความรู้ จำนวนรวมไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ข้อ
๑๐. ประเมินคุณภาพของแบบทดสอบต้นแบบที่ได้สร้างขึ้น
๑๑. ทดลองใช้งานแบบทดสอบโดยใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวนไม่น้อยกว่า ๑๕๐ คน ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้สนใจทั่วไป เป็นต้น
๑๒. ประมวลผลการทดสอบของกลุ่มตัวอย่างเพื่อประเมินคุณภาพของข้อสอบ คำนวณหาค่าต่างๆ ที่บ่งชี้

คุณภาพของข้อสอบ เช่น ความเชื่อมั่น (Reliability) ของข้อสอบ ความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ความยาก (Difficulty) อำนาจจำแนก (Discrimination) เป็นต้น

๑๓. จัดทำรายงานผลการศึกษาและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษา และพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยสมรรถนะ และข้อจำกัดของผู้ขับรถ

ด้านปริมาณ : หลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ และแบบทดสอบความรู้ จำนวนรวมไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ข้อ

ด้านคุณภาพ : ได้หลักสูตรความรู้สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถที่มีความสอดคล้องกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย

ประโยชน์ที่จะได้รับ : มีกรมการขนส่งทางบกมีหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถซึ่งสอดคล้องกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางการป้องกัน โดยเฉพาะผู้ขับรถได้รับความรู้ในการขับรถที่ปลอดภัย และสามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุมาจากผู้ขับรถได้

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๕ เดือน (ศึกษา ๙ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : กรมการขนส่งทางบก

ผู้รับผิดชอบโครงการ : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

รายละเอียดค่าใช้จ่าย

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๓,๔๘๘,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๕๐๐,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๑๒๐,๐๐๐
๔	การจัดทำรายงานการศึกษา	๔๓๐,๐๐๐
รวม		๔,๕๓๘,๐๐๐

/๑. ค่าบุคลากรหลัก...

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ลำดับที่	ตำแหน่ง	คุณสมบัติการศึกษา/ ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	จำนวน (เดือน)	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาเอกประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๘	๑๐๐,๐๐๐	๘๐๐,๐๐๐
๒	ผชช.ด้านความปลอดภัยทางถนน	ปริญญาโท ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า 10 ปี หรือ ปริญญาเอกไม่น้อยกว่า 5 ปี	๑	๓	๙๐,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
๓	ผชช.ด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน	ปริญญาโท ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า 10 ปี หรือ ปริญญาเอกไม่น้อยกว่า 5 ปี	๑	๓	๗๐,๐๐๐	๒๑๐,๐๐๐
๔	ผชช.ด้านพฤติกรรมศาสตร์	ปริญญาโท ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า 10 ปี หรือ ปริญญาเอกไม่น้อยกว่า 5 ปี	๑	๓	๙๐,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
๕	ผชช.ด้านการวิเคราะห์อุบัติเหตุ	ปริญญาโท ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า 10 ปี หรือ ปริญญาเอกไม่น้อยกว่า 5 ปี	๑	๓	๙๐,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
๖	ผชช.ด้านการประเมินผล	ปริญญาโท ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า 10 ปี หรือ ปริญญาเอกไม่น้อยกว่า 5 ปี	๑	๒	๙๐,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก						๒,๐๐๐,๐๐๐

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ลำดับที่	ตำแหน่ง	คุณสมบัติการศึกษา/ ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	จำนวน (เดือน)	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ผู้ช่วยนักวิจัย		๕	๘	๓๐,๐๐๐	๑,๒๐๐,๐๐๐
๒	เลขานุการ ๑		๑	๘	๑๒,๐๐๐	๙๖,๐๐๐
๓	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๑		๑	๘	๑๒,๐๐๐	๙๖,๐๐๐
๔	พนักงานบัญชี		๑	๘	๑๒,๐๐๐	๙๖,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน						๑,๔๘๘,๐๐๐

/๓. ค่าใช้จ่ายตรง...

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าใช้จ่ายการจัดสัมมนา				
การจัดทำการทดสอบเพื่อประเมินแบบทดสอบ	๒๐๐	คน	๕๐๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐
๒. ค่าใช้จ่ายสิ้นเปลือง				
๒.๑ ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ				
ค่าวัสดุสิ้นเปลืองสำหรับสำนักงาน	๘	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
๒.๒ ค่าจัดทำรายงานผลการศึกษา				
รายงานเบื้องต้น	๒๐.๐๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
รายงานความก้าวหน้า	๒๐.๐๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
รายงานฉบับกลาง	๒๐.๐๐	ชุด	๑,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	๒๐.๐๐	ชุด	๑,๕๐๐	๓๐,๐๐๐
รายงานฉบับสมบูรณ์ + CD	๒๐.๐๐	ชุด	๑,๕๐๐	๓๐,๐๐๐
รายงานสรุปผู้บริหาร	๒๐.๐๐	ชุด	๑,๕๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าจัดทำวิดีโอ ๒ นาที ๔ นาที ๗ นาที	๑.๐๐	ชุด	๑๐๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
				๒๓๐,๐๐๐
๒.๓ ค่าจัดทำเอกสารการประชุม				
การจัดทำการทดสอบเพื่อประเมินแบบทดสอบ	๒,๐๐๐	ชุด	๑๐๐.๐๐	๒๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง				๑,๐๕๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายที่ขอรับจัดสรรทั้งสิ้น				๔,๕๓๘,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการใช้จ่ายเงิน	
วัน/เดือน/ปี	รายการ	วัน/เดือน/ปี	เปอร์เซ็นต์การเบิกจ่าย
เดือนที่ ๑	จัดทำขอบเขตของงาน		
เดือนที่ ๒ - ๔	ลงนามในสัญญา		
เดือนที่ ๕	รายงานเริ่มต้นการศึกษา	เดือนที่ ๖	๑๐
เดือนที่ ๖	รายงานความก้าวหน้า	เดือนที่ ๘	๒๕
เดือนที่ ๘	รายงานระหว่างกาล	เดือนที่ ๑๐	๒๕
เดือนที่ ๑๐	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	เดือนที่ ๑๒	๒๕
เดือนที่ ๑๒	รายงานฉบับสมบูรณ์	เดือนที่ ๑๔	๑๕
เดือนที่ ๑๔	ตรวจรับงาน		
เดือนที่ ๑๕	สรุปปิดโครงการ		

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๒

/จึงขอเสนอ...

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

ความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้เพิ่มเติมข้อมูลในส่วนของความรู้ของกลุ่มที่ ๑ ความรู้พื้นฐานทั่วไป ดังนี้

- เรื่องการมองเห็น ในหัวข้อความรู้ว่าด้วยคน
- เรื่องมารยาทในการขับขี่ และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ ในหัวข้อความรู้ว่าด้วยกฎ กติกา
- เรื่องพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ในหัวข้อความรู้ว่าด้วยสถานการณ์

อุบัติเหตุประเทศไทย

๒. ให้เพิ่มเติมข้อมูลในส่วนของความรู้ของกลุ่มที่ ๓ ความรู้ระดับสูงสำหรับการมีใบอนุญาตขับรถเพื่อการประกอบอาชีพ ในเรื่องของการให้ความรู้ด้านภาษาต่างประเทศ มารยาทและการบริการที่ดี เพื่อให้เกิดผลดีต่อการให้บริการของประเทศไทย

๓. ในตัวต้นแบบของแบบทดสอบความรู้ควรกำหนดรูปแบบคำถามของข้อสอบให้มีลักษณะเป็นรูปภาพอย่างน้อย ๕๐% ของแบบทดสอบ และในรูปแบบวีดิทัศน์หรือภาพเคลื่อนไหว (Animation) ด้วย

มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ในวงเงิน ๔,๕๓๘,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๒.๓...

วาระที่ ๔.๒.๓ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการนำร่องศึกษาระบบตรวจจับการสวมหมวกนิรภัยอัตโนมัติไปใช้นำร่องในเขตพื้นที่สำนักงานส่วนกลางกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร

ตามที่สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ได้ขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการนำร่องศึกษาระบบตรวจจับการสวมหมวกนิรภัยอัตโนมัติไปใช้นำร่องในเขตพื้นที่สำนักงานส่วนกลางกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร จำนวนเงิน ๔๙๓๙,๐๐๐, บาท และได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕๖๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

ให้ทบทุนขอขอบเขตการศึกษา .๑ เพื่อให้สอดคล้องกับผลลัพธ์สุดท้ายที่จะสามารถส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้ และหาแนวทางในการนำไปขยายผล เพื่อให้การดำเนินโครงการมีประสิทธิภาพ และเกิดการนำไปใช้ประโยชน์สูงสุด

๒. ให้ทบทุนพื้นที่เป้าหมายในการศึกษา และหาพื้นที่เสี่ยง หรือพื้นที่ต้นแบบที่คล้ายกับสถานการณ์จริง เพื่อนำไปสู่การปรับใช้ได้จริงในอนาคต

๓. ให้ทบทุนรายการค่าใช้จ่ายให้เกิดความเหมาะสม ในการดำเนินโครงการและการใช้ประโยชน์ของอุปกรณ์ในโครงการต่อไป

จึงมีมติให้ทบทุนการดำเนินโครงการนำร่องศึกษาระบบตรวจจับการสวมหมวกนิรภัยอัตโนมัติไปใช้นำร่องในเขตพื้นที่สำนักงานส่วนกลางกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปสู่แนวทางการดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยอย่างเหมาะสม โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ ให้แล้วเสร็จก่อน ขอรับจัดสรรในคราวต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ เรียบร้อยแล้ว โดยในการนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการได้ปรับชื่อการดำเนินโครงการจากเดิมเป็น “โครงการ การนำร่องศึกษาระบบตรวจจับการสวมหมวกนิรภัยอัตโนมัติไปใช้นำร่องในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัย พร้อมศึกษาผลกระทบ”

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๙๘๑,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. :

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิชาฯ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๓ :

กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัจจุบันประเทศไทย มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับสองของโลก การละเมิดกฎหมายจราจรเป็นหนึ่งในปัญหาหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ การเพิกเฉยต่อกฎจราจรอย่างเช่น การขับรถเร็วเกินกำหนด การแข่งในที่ห้ามแข่ง การขับรถฝ่าไฟแดง อันจะนำมาซึ่งการเกิดอุบัติเหตุ การสูญเสียชีวิต และทรัพย์สิน การขาดความรับผิดชอบของผู้กระทำความผิดจะทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ฝ่าฝืนกฎจราจรไม่เกรงกลัวต่อกฎจราจร นอกจากนี้ การละเมิดกฎจราจรยังส่งผลถึงความปลอดภัยต่อตัวผู้ละเมิดกฎจราจรเอง ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน รวมไปถึงผู้คนที่สัญจรไปมาในบริเวณนั้น ซึ่งจากข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด อัตราการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ โดยที่การสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลงได้ อย่างไรก็ตาม พฤติกรรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์ส่วนใหญ่ในประเทศไทย ยังขาดวินัยโดยเฉพาะการไม่สวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์

/ซึ่งสามารถ...

ซึ่งสามารถแก้ปัญหาได้ ถ้ามีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด แต่ปัญหาใหญ่ก็คือ การขาดอัตรากำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งระบบตรวจสอบการสวมหมวกนิรภัยอัตโนมัติเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ เป็นการช่วยในการบังคับใช้กฎจราจร และที่สำคัญเป็นการเพิ่มความปลอดภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยปัจจุบัน ข้อมูลการสวมใส่หมวกนิรภัยของประเทศไทยมีอัตราการสวมใส่หมวกนิรภัยอยู่ที่ ๕๐% ในขณะที่อัตราการเสียชีวิตจากการจราจรทางบกของประเทศไทยสูงเป็นอันดับสองของโลก โดยที่อุบัติเหตุเกิดกับจักรยานยนต์มากที่สุด โดยข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง ๓๙% และ โอกาสในการได้รับบาดเจ็บรุนแรงได้ถึง ๗๒% ในโครงการวิจัยนี้ จะเป็นโครงการนำร่อง ศึกษาวิจัยการนำระบบตรวจจับการนำระบบตรวจสอบการไม่สวมหมวกนิรภัยไปใช้ในบริเวณเขตพื้นที่มหาวิทยาลัย พร้อมศึกษาผลกระทบ พร้อมเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติต่างๆ เช่น ปริมาณรถจักรยานยนต์ ข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังใช้ระบบ พร้อมทั้งศึกษาแผนการขยายผล เพื่อการพัฒนาต่อยอดอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์ :

๑. ศึกษาการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเพิ่มความตระหนักรู้ในการสวมหมวกนิรภัย และการศึกษาการขยายผล สำหรับกลุ่มเยาวชนในระดับนักศึกษา
๒. ศึกษาข้อมูลสถิติ (big data) ด้วยระบบอัตโนมัติ (CCTV and AI analytics) สำหรับนับจำนวนรถจักรยานยนต์ในพื้นที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ วิทยาเขตรังสิต
๓. ศึกษาและเก็บข้อมูลสถิติด้วยระบบอัตโนมัติสำหรับนับจำนวนรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยเทียบกับจำนวนรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย พื้นที่มหาวิทยาลัย
๔. ศึกษาและเก็บข้อมูลสถิติด้วยระบบอัตโนมัติสำหรับนับจำนวนรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยเทียบกับจำนวนรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย โดยเปรียบเทียบระหว่างรถที่เข้ามาในพื้นที่มหาวิทยาลัย
๕. ศึกษาการนำระบบแจ้งเตือนอัตโนมัติแบบ Real-time มาใช้งาน ในการรณรงค์ให้มหาวิทยาลัยเป็นเขตสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% เช่น การส่งเสียงแจ้งเตือน
๖. ศึกษาและเก็บข้อมูลสถิติด้วยระบบอัตโนมัติสำหรับนับจำนวนรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยเทียบกับจำนวนรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการนำระบบแจ้งเตือนอัตโนมัติแบบ Real-Time มาใช้งาน
๗. ศึกษาการใช้มาตรการตักเตือนเริ่มจาก การแจ้งเตือน ไปจนถึงการ ออกใบสั่งโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำ
๘. เปรียบเทียบความแม่นยำระบบโดยรวมโดยทำการเปรียบเทียบกับคนนับ
๙. ศึกษาแนวทางขยายผลไปยังพื้นที่อื่น

ขอบเขตการดำเนินงาน

งานวิจัยนี้จะมีเป็นการศึกษาการนำเทคโนโลยีกล้องวงจรปิดมาใช้ในการแจ้งเตือนแทนการทำงานของเจ้าหน้าที่เพื่อให้ระบบเป็นแบบอัตโนมัติสามารถทำงานได้ตลอดเวลา โดยจะศึกษาและเก็บข้อมูลสถิติด้วยระบบอัตโนมัติสำหรับนับจำนวนรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยติดตั้งและทดลองใช้งานในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัยเพื่อศึกษาผลกระทบ ก่อนและหลังติดตั้งระบบ

๑. วิธีการวิจัย

สมมติฐานการวิจัย

ระบบตรวจสอบการสวมหมวกนิรภัยอัตโนมัติ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัย สามารถเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยขึ้นได้

วิธีการทดลอง

๑. การทดสอบระบบสามารถทำการทดลองโดยใช้รูปแบบ

๒. การทดสอบระบบในการใช้งานจริงในการแจ้งเตือน โดยเก็บข้อมูลก่อนเริ่มใช้งานระบบ และหลังใช้

งานระบบ

การเก็บข้อมูล

สำหรับการเก็บข้อมูลแบ่งตามรูปแบบการทดลองดังนี้

๑.การเก็บข้อมูลก่อน หลังการเริ่มใช้งาน โดยใช้วิธีการสุ่ม และข้อมูลสถิติจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

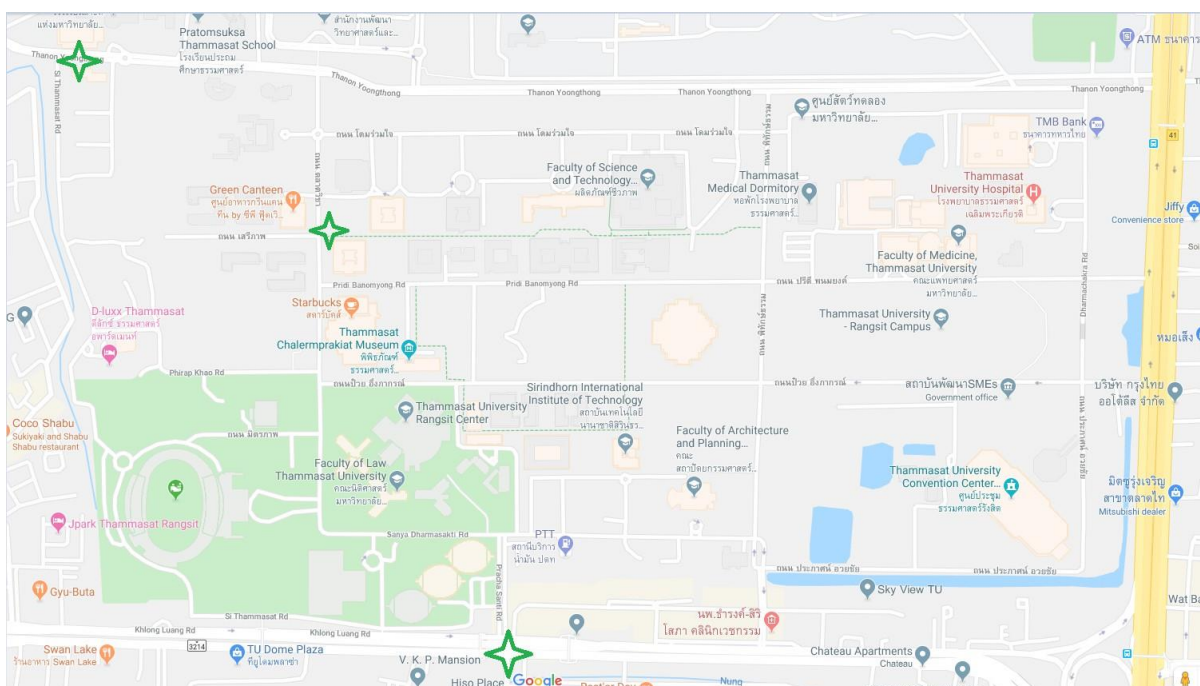
๒. การทดสอบการใช้งานในพื้นที่จริง

การวิเคราะห์ข้อมูล

เปรียบเทียบข้อมูลก่อนและหลังการใช้งานระบบ ว่ามีการเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญหรือไม่

- ขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย

กิจกรรมที่	กิจกรรม
๑	ศึกษาทฤษฎีที่นำมาใช้ในระบบ วางแผนการพัฒนา
๒	ติดตั้งซอฟต์แวร์
๓	จัดทำรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๑
๔	ตรวจสอบพื้นที่ในการตั้ง เก็บข้อมูลและวางแผนการติดตั้งระบบ
๕	ติดตั้งระบบ
๖	ปรับจูนระบบ หลังติดตั้งระบบ
๗	พัฒนา Mobile application แจ้งเตือน
๘	เก็บข้อมูลก่อนใช้
๙	อบรมเจ้าหน้าที่
๑๐	เก็บข้อมูลหลังใช้
๑๑	จัดทำคู่มือด้วยเว็บแอปพลิเคชัน
๑๒	รายงานผล รวบรวมข้อมูล ภาพรวมระบบ



- อุปกรณ์การวิจัย หรือ เทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ในโครงการ

ในโครงการนี้จะมีการเข้าระบบประมวลผลที่ประกอบด้วยอุปกรณ์กล้องวงจรปิดมาติดตั้งในพื้นที่ในพื้นที่มหาวิทยาลัย และการประมวลผล Edge Computing ระบบคลาวด์สำหรับเก็บสถิติ อุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการเชื่อมต่อเครือข่าย

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ระบบตรวจสอบการสวมหมวกนิรภัยอัตโนมัติ ในเขตพื้นที่มหาวิทยาลัย

ด้านปริมาณ : ระบบต้นแบบตรวจสอบหมวกนิรภัยอัตโนมัติจำนวน ๔ ชุด มีความแม่นยำ ๙๐% ขึ้นไป

ด้านคุณภาพ : ระบบสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจจับการกระทำความผิดของผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

ประโยชน์ทางตรง

๑. ได้ข้อมูลและแนวทางในการนำระบบตรวจจับการสวมหมวกนิรภัยโดยอัตโนมัติมาใช้งานในการบังคับใช้นโยบาย และใช้เป็นเครื่องมือในการสร้างความตระหนักถึงการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และซ้อนรถจักรยานยนต์ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่และซ้อนรถจักรยานยนต์

๒. ได้แนวทางในการควบคุม กำกับดูแล กำหนดหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการสร้างกระบวนการทำงานระหว่างองค์กรภาครัฐผู้มีส่วนในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ

๓. สนับสนุนและส่งเสริมให้องค์กรภาครัฐผู้มีส่วนในการบังคับใช้กฎหมาย มีระบบการบริหารจัดการ และการตรวจสอบการสวมหมวกนิรภัยโดยอัตโนมัติอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อช่วยในการ บังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔. ผู้ขับขี่และซ้อนรถจักรยานยนต์ตระหนักถึงประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมของการสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น อันจะช่วยส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัย และช่วยลดความรุนแรงการบาดเจ็บที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน

ประโยชน์ทางอ้อม

๑. การใช้งานทางอ้อม อาจจะเป็นการให้รางวัลกับผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยทุกวัน ผ่านทางประกันรถยนต์ เช่น ให้ข้อมูลบริษัทประกันเพื่อนำไปลดเบี้ยประกัน หรือ การให้รางวัลแก่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์โดยสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลา เช่น รางวัลล็อตเตอรี่คนขับดี เป็นต้น (มีการทดลองใช้งานในประเทศยุโรป)

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๖ เดือน (ศึกษา ๑๓ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

ผู้รับผิดชอบโครงการ : สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

รายละเอียดค่าใช้จ่าย

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๑,๘๖๐,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๙๑๕,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๒,๒๐๖,๐๐๐
รวม		๔,๙๘๑,๐๐๐

/๑. ค่าบุคลากร...

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาเอก	๑	๙	๘๕,๐๐๐	๗๖๕,๐๐๐
	ประสบการณ์ ๑๐ -๑๕ ปี				
ผู้เชี่ยวชาญด้านคอมพิวเตอร์วิชั่น	วุฒิปริญญาเอก	๑	๙	๗๕,๐๐๐	๖๗๕,๐๐๐
	ประสบการณ์ ๑๐ -๑๕ ปี				
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจร	วุฒิปริญญาเอก	๑	๖	๗๐,๐๐๐	๔๒๐,๐๐๐
	ประสบการณ์ ๕ - ๑๐ ปี				
รวมค่าบุคลากรหลัก					๑,๘๖๐,๐๐๐

๒. บุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ผู้ช่วยวิจัยด้าน Image processing	วุฒิปริญญาโท	๑	๑๐	๒๕,๐๐๐	๒๕๐,๐๐๐
	ประสบการณ์๑ - ๕ ปี				
ผู้ช่วยวิจัยด้านวิศวกรรมการ (การประมวลผลทางลึก Deep Larning)	วุฒิปริญญาโท	๑	๑๐	๒๕,๐๐๐	๒๕๐,๐๐๐
	ประสบการณ์ ๕ ปี ขึ้นไป				
ผู้ช่วยวิจัยด้านการพัฒนา mobile application	วุฒิปริญญาโท	๑	๑๐	๒๕,๐๐๐	๒๕๐,๐๐๐
	ประสบการณ์ ๕ ปี ขึ้นไป				
เลขานุการโครงการ	วุฒิปริญญาตรี	๑	๑๑	๑๕,๐๐๐	๑๖๕,๐๐๐
	ประสบการณ์ ๕ ปี ขึ้นไป				
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน					๙๑๕,๐๐๐

๓.ค่าใช้จ่ายทางตรง

๓.๑ ค่าเช่าอุปกรณ์ระบบ

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
ระบบคลาวด์ Computer cloud charges	๑๒	เดือน	๒๔,๐๐๐	๒๘๘,๐๐๐	บริการที่ช่วยให้ใช้ ซอฟต์แวร์, ระบบ, และ ทรัพยากรของเครื่อง คอมพิวเตอร์ของ โครงการ ผ่าน อินเทอร์เน็ต โดย สามารถเลือกกำลังการ ประมวลผล เลือก จำนวนทรัพยากร ได้ ตามความต้องการในการ ใช้งาน และให้ผู้วิจัย สามารถเข้าถึงข้อมูลบน Cloud ได้ทุกสถานที่
ค่าเช่าระบบ Internet	๑๐	ซิมการ์ด	๒,๕๐๐	๒๕๐๐๐	Internet ใช้สำหรับ ๑๐ อุปกรณ์กล่องที่ทำการ ประกอบขึ้น
รวมค่าเช่าอุปกรณ์ระบบ				๓๑๓,๐๐๐	

๓.๒ ค่าติดตั้งระบบ

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
๓.๒.๑ ค่าเดิน สายไฟฟ้า และ ปรับปรุงสถานที่ เพื่อให้พร้อมในการ ติดตั้ง A๑๐	๑ งาน	ทั้งระบบ	๒๐๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐	
๓.๒.๒ ค่าติดตั้ง อุปกรณ์	๑ งาน	ทั้งระบบ	๔๐๐,๐๐๐	๔๐๐,๐๐๐	
รวมค่าติดตั้งระบบ				๖๐๐,๐๐๐	

๓.๓ ค่าวัสดุทางคอมพิวเตอร์และเครือข่าย

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
Memory HDD	๕	ลูก	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐	สำหรับบันทึกข้อมูล
NVR (Network Video Recorder) ระบบบันทึกสัญญาณ สำหรับบันทึกวิดีโอใน พื้นที่	๓	เครื่อง	๒๗,๐๐๐	๘๑,๐๐๐	สำหรับการรับสตรีมโค้ด วิดีโอดิจิทัลที่ส่งจาก อุปกรณ์ IP (กล้อง เครือข่าย) ผ่านเครือข่าย และจัดเก็บและจัดการ เพื่อเก็บไว้เป็นข้อมูล บันทึกผลในการ นำไป เพื่อโปรเซสส่วน การดึง ข้อมูลกลุ่มเป้าหมาย รวมถึงการดูข้อมูลภาพ เคลื่อนไหวย้อนหลังได้ จำนวนมากกว่าไม่มี NVR
Network PoE	๓	ตัว	๙,๐๐๐	๒๗,๐๐๐	ใช้ร่วมกับอุปกรณ์ เน็ตเวิร์ค Switch หรือ Access Point เพื่อส่ง กระแสไฟฟ้าเพื่อจ่ายให้ อุปกรณ์เครือข่ายผ่าน สาย UTP
รวมค่าวัสดุ				๑๓๓,๐๐๐	

๓.๔ ค่าจ้างประกอบ / เก็บข้อมูล และตรวจสอบความแม่นยำระบบ

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
ค่าจ้างประกอบติดตั้งระบบ AI เพื่อการเก็บข้อมูลอัตโนมัติ	๑๐	จุด	๔๓๘๐๐	๔๓๘,๐๐๐	ประกอบและติดตั้งระบบ พร้อมผลการกระทำผิด
ค่าจ้างเก็บข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์ความแม่นยำ	๓๕๐,๐๐๐	รูป	๑	๓๕๐,๐๐๐	การตรวจสอบข้อมูลจาก วิดีโอที่ทำการติดตั้ง โดยมีค่าเก็บข้อมูล ๑ บาทต่อภาพ ซึ่งจำเป็นต้องเก็บข้อมูลดังกล่าวเพื่อหาความแม่นยำ
รวมค่าจ้าง				๗๘๘,๐๐๐	

๓.๕ ค่าใช้จ่ายสื่อประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ และสนับสนุนจัดการองค์ความรู้ฯ

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
ค่าฝึกอบรมการใช้ระบบ ผู้เข้ารับการอบรม ประมาณ ๕ คนขึ้นไป	๑	ครั้ง	๒๐,๐๐๐	๒๐,๐๐๐	ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจให้รู้จักระบบ การทำงาน ให้ใช้ระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ
รวมค่าอบรมใช้งานระบบ				๒๐,๐๐๐	

๓.๖ ค่าจัดทำรายงาน

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
๓.๖.๑ รายงาน เบื้องต้น Inception Report	๒๐	เล่ม	๕๐๐	๑๐,๐๐๐	
๓.๖.๒ รายงาน ก้าวหน้าครั้งที่ ๑	๒๐	เล่ม	๕๐๐	๑๐,๐๐๐	
๓.๖.๓ ร่างรายงาน ฉบับสมบูรณ์	๒๐	เล่ม	๑,๒๐๐	๒๔,๐๐๐	
๓.๖.๔ รายงานผล การศึกษาฉบับ สมบูรณ์ (Final Report) พร้อม CD	๒๐	เล่ม	๑,๔๐๐	๒๘,๐๐๐	
รวมค่าจัดทำรายงาน				๗๒,๐๐๐	

๓.๗ ค่าดำเนินงานในสำนักงาน

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
๓.๗.๑ ค่าเครื่อง เขียน/วัสดุสำนักงาน	๑๐	เดือน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐	
๓.๗.๒ ค่าโทรศัพท์ และติดต่อสื่อสาร,ค่า ไฟฟ้า	๑๐	เดือน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐	
๓.๗.๓ ค่าถ่าย เอกสาร / ค่าปริ้น เอกสาร	๑๐	เดือน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐	
๓.๗.๔ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆในสำนักงาน, ค่าส่ง ไปรษณีย์, ค่าน้ำดื่ม	๑๐	เดือน	๓,๐๐๐	๓๐,๐๐๐	
รวมค่าใช้จ่ายสำนักงาน				๑๘๐,๐๐๐	

๓.๘ ค่าจัดทำวีดิทัศน์

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
ค่าจัดทำวีดิทัศน์ ประชาสัมพันธ์ โครงการ	๒	นาที	๑	๑๕,๐๐๐	
ค่าจัดทำวีดิทัศน์ ประชาสัมพันธ์ โครงการ	๔	นาที	๑	๒๐,๐๐๐	
ค่าจัดทำวีดิทัศน์ ประชาสัมพันธ์ โครงการ	๗	นาที	๑	๖๕,๐๐๐	
รวมค่าจัดทำวีดิทัศน์				๑๐๐,๐๐๐	
รวมค่าใช้จ่ายทางตรง				๒,๒๐๖,๐๐๐	

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการใช้จ่ายเงิน	
วัน/เดือน/ปี	รายการ	วัน/เดือน/ปี	เปอร์เซ็นต์การเบิกจ่าย
เดือนที่ ๑	ลงนามในสัญญา	เดือนที่ ๒	๑๕
เดือนที่ ๒	รายงานขั้นต้น	เดือนที่ ๓	๑๕
เดือนที่ ๗	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑	เดือนที่ ๘	๓๐
เดือนที่ ๑๓	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	เดือนที่ ๑๔	๓๐
เดือนที่ ๑๔	รายงานฉบับสมบูรณ์	เดือนที่ ๑๕	๑๐
เดือนที่ ๑๕	ตรวจรับโครงการ		
เดือนที่ ๑๖	สรุปปิดโครงการ		

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำการขอรับจัดสรรเงินสำหรับโครงการดังกล่าว
มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป

/วาระที่ ๔.๒.๔...

วาระที่ ๔.๒.๔ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : กรมทางหลวงชนบท

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๓,๖๑๕,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. :

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๓ :

กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

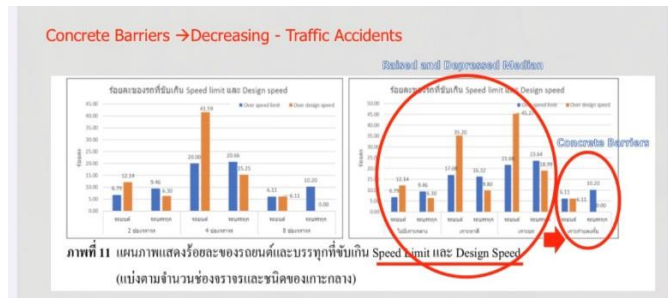
สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ (Global Report on Road Safety ๒๐๑๘) โดยองค์การอนามัยโลก หรือ WHO พบว่า การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้ม เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา จากฐานข้อมูลของปี ๒๕๕๖ ที่พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนสูงถึง ๑.๒๕ ล้านคนต่อปี และการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยติดอันดับ ๒ ของโลก โดยมีผู้เสียชีวิตอยู่ที่ ๓๖.๒ ต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือเฉลี่ยปีละ ๒๔,๓๒๖ คน นอกจากนี้ ยังพบว่า อัตรา ผู้เสียชีวิตบนท้องถนนเพิ่มขึ้นเป็น ๑.๓๕ ล้านคนต่อปี กลุ่มที่เสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากที่สุดยังอยู่ในช่วงอายุระหว่าง ๕-๑๔ ปี และเยาวชนอายุ ๑๕-๒๔ ปี โดยประเทศไทยติดอันดับ ๙ ของโลกและมีประมาณการผู้เสียชีวิตอยู่ที่ ๓๒.๗ ต่อประชากรหนึ่งแสนคน (๖๐ คนต่อวัน) คิดเป็นจำนวนเฉลี่ยปีละ ๒๒,๔๙๑ คน แม้ว่าการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อยในภาพรวม จากสถิติผู้เสียชีวิตของประเทศไทยที่ลดลง จากเดิม ๒,๐๐๐ คน แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชียและในอาเซียน สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก เป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถยนต์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๙ เกิดจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ ๒๘ ที่เหลือเป็นผู้ขับขี่จักรยานและผู้เดินเท้า ร้อยละ ๒๖ และผู้ใช้ถนนอื่นๆ คิดเป็น ร้อยละ ๑๗ สำหรับสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดที่ร้อยละ ๗๔.๔ เกิดจากรถยนต์คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๗ ผู้เดินเท้าคิดเป็นร้อยละ ๗.๖ ผู้ขับขี่จักรยาน คิดเป็นร้อยละ ๓.๕ และผู้ใช้ถนนอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ ๒.๓ และจากสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้งประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๑ (ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑) พบว่าจากอุบัติเหตุ ๗๙,๑๑๗ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต ๘,๓๖๖ ราย คิดเป็นร้อยละ ๑๐ จากจำนวนอุบัติเหตุ

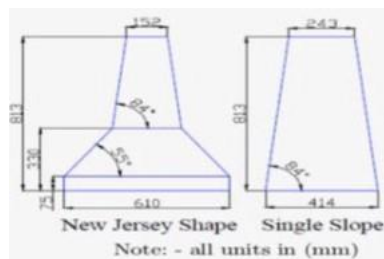
ในปัจจุบันประเทศไทย มีปริมาณจราจรบนท้องถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สิ่งหนึ่งที่เกิดขึ้นตามมาคืออุบัติเหตุทางถนนซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดินจำแนกตาม สาเหตุจากบุคคล พบว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดคือการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๗๖.๘๗ และจำแนกตามประเภท ซึ่งรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๓๐.๘๐ (กรมทางหลวงสำนักอำนวยความปลอดภัย อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน, ๒๕๕๙) ดังนั้นความเร็วจึงเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและจากการศึกษารวบรวมข้อมูลการใช้ความเร็วของผู้ใช้รถใช้ถนนพบว่า เกาะกลางถนนประเภท เกาะกลางถนนแบบยก(Raised Median) และเกาะกลางถนนแบบกดเป็นร่อง(Depressed Median) ผู้ขับขี่จะขับช้าลงพาหนะด้วยความเร็วที่สูงกว่าความเร็วที่บังคับ ส่วนเกาะกลางถนนที่กั้นด้วย Concrete Barriers ผู้ขับขี่จะขับช้าลงไม่เกินความเร็วที่ได้ออกแบบไว้ จึงเกิดสมมติฐานว่า Concrete Barriersจะเป็นตัวช่วยในการลดอุบัติเหตุ แต่เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับช้าลงพาหนะชน Concrete Barriers จะมีความรุนแรงจนถึงขั้นเสียชีวิตจึงมีแนวคิดที่จะทำให้ Concrete Barriers สามารถบรรเทาความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้

/จากปัจจัยที่...



ภาพแสดงยานพาหนะที่ขับด้วยความเร็วสูงกว่าความเร็วที่บังคับ

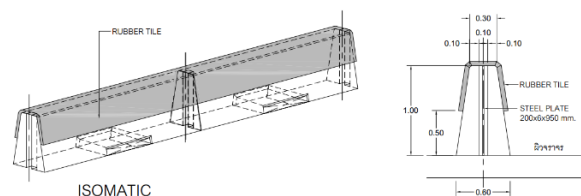
จากปัจจัยที่ได้กล่าวมาจึงได้เกิดแนวคิดในการศึกษาวิจัยและพัฒนา Concrete Barriers โดยการใช้ยางพาราหุ้มแท่งคอนกรีต โดยปกติในประเทศไทยจะใช้ Concrete Barriers ประเภท New Jersey แต่เมื่อมีการซ่อมบำรุงผิวทางแบบเสริมผิว (Overlay) จะทำให้ฟังก์ชันความปลอดภัยของตัว Barrier ลดลง ทางคณะวิจัยจากกรมทางหลวงชนบท (ทช.) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (มอ.) และสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) จึงได้ตัดสินใจใช้ Concrete Barriers แบบ Single Slope Type และก่อสร้างให้ตัวแท่ง Concrete Barriers ต่อกันด้วย Shear Key ซึ่งการเสริมผิวจะทำได้อย่างสะดวกและไม่เป็นการลดฟังก์ชันของตัว Concrete Barriers โดยการยก Concrete Barriers ออกก่อนเมื่อดำเนินการเสริมผิวแล้วเสร็จจึงวางติดตั้ง Concrete Barriers ใหม่



รูปแบบ Concrete Barriers ประเภท New Jersey และชนิด Single Slope

ในส่วนการออกแบบยางพาราที่ใช้หุ้มจะออกแบบในแนวคิดที่ว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุล้อรถจะสัมผัสกับคอนกรีตและตัวรถจะกระแทกกับยางพาราที่หุ้ม Concrete Barriers เพื่อให้ยางพาราช่วยลดแรงกระแทกที่เกิดขึ้นจากการชน ซึ่งได้ออกแบบในห้องปฏิบัติการของ มอ. และดำเนินการทดสอบโดย วว.

- ๑.) การทดสอบ Compressive Strength
- ๒.) การทดสอบ Tensile Strength
- ๓.) การทดสอบ Durability Test



รูปภาพแสดงร่างแบบ Rubber Fender Barrier

เมื่อได้ผลการทดสอบแล้วจึงได้นำมาทดสอบในสนามครั้งแรกในวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๒ ที่วว. จากผลการทดสอบพบว่าตัวยางพาราสามารถช่วยลดแรงกระแทกได้จริงโดยที่ความหนา ๒ นิ้ว สามารถลดแรงกระแทกได้ ๘๐% แต่พบว่าเมื่อเกิดการชน ตัวยางพาราได้มีการหลุดออกจาก Concrete Barriers จึงต้องมีการพัฒนาการที่ใช้ในการยึดยางพารากับตัว Concrete Barriers และได้ทำการทดสอบการชนเพิ่มอีก ๑๒ ครั้ง แบ่งเป็น รถยนต์ ๖ ครั้ง และ รถจักรยานยนต์ ๖ ครั้ง แล้วจะมีการทดสอบครั้งสุดท้ายตามมาตรฐานโลก MASH ๒๐๑๖ ที่ประเทศเกาหลี

ซึ่งเมื่อทดสอบตามขั้นตอนทั้งหมดแล้วผ่านตามมาตรฐานจะสามารถประกาศใช้ในแบบมาตรฐานเพื่อให้ทางกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้นำไปใช้ติดตั้งในพื้นที่และทำการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุหลังจากติดตั้งแล้วว่าคุณภาพและความรุนแรงจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นอย่างไร

วัตถุประสงค์ :

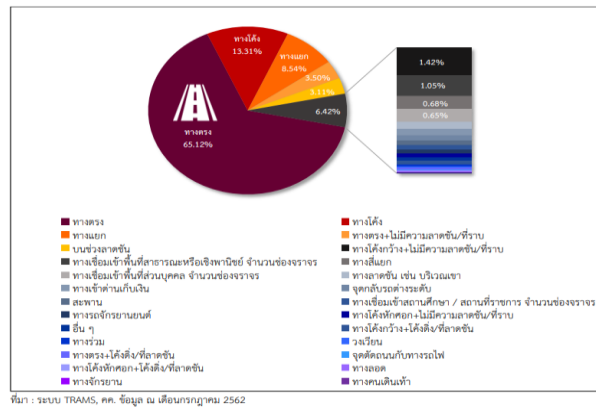
๑. เพื่อศึกษาและพัฒนา Concrete Barriers ให้สามารถช่วยบรรเทาความรุนแรงและอัตราการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนจากการเกิดอุบัติเหตุ
๒. ช่วยลดอัตราการบาดเจ็บรุนแรงและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุชนเบริเออร์
๓. ช่วยลดระยะเวลาการเดินทางของผู้ใช้ทาง
๔. ช่วยในการควบคุมความเร็วของยานพาหนะด้วยแท่งคอนกรีตเบริเออร์จากผลงานวิจัย

ขอบเขตการดำเนินงาน

ศึกษาพฤติกรรมและความเร็วในการใช้รถใช้ถนนเพื่อลดอุบัติเหตุรวมไปถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยแนวคิดในการพัฒนา Concrete Barriers ให้เป็นตัวช่วยบรรเทาความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจึงได้มีแนวคิดในการใช้ยางพาราหุ้มตัว Concrete Barriers เพื่อช่วยลดแรงกระแทกที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุเมื่อทดสอบจนผ่านมาตรฐานแล้วจะนำจัดทำเป็นแบบมาตรฐานให้ทางกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้นำไปใช้เพื่อความปลอดภัย ประกอบด้วยกระบวนการขั้นตอนดังนี้

๑. ศึกษาพฤติกรรมและความเร็วของผู้ใช้รถใช้ถนนและจำนวนอุบัติเหตุในพื้นที่ จังหวัดปทุมธานี สุราษฎร์ธานี และ นครราชสีมา
๒. ศึกษาต้นแบบจากการร่วมมือระหว่าง กรมทางหลวงชนบท และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ โดยศึกษาวิจัยยางพารา จากการทดสอบคุณสมบัติพิเศษของยางพาราครอบเบริเออร์ สามารถทนความร้อนได้มากกว่า ๑๐๐ องศาเซลเซียส และลดแรงกระแทกได้มากกว่า ๘๐% ที่ความหนา ๒ นิ้ว
๓. ศึกษาวิเคราะห์ และวิจัย ทดสอบเสริมความปลอดภัยทาง Concrete Barrier และ Rubber Fender Barrier ซึ่งมีการทดลองในห้องปฏิบัติการของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) เพื่อเป็นตัวต้นแบบ
๔. นำต้นแบบ Concrete Barrier และ Rubber Fender Barrier ไปทดสอบด้วยวิธีการชน (Crash Test) ที่สามารถรับแรงกระแทกที่ความเร็ว ๙๐, ๑๐๐, ๑๒๐ และ ๑๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ที่สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.)
๕. ศึกษาลักษณะถนนบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ในปีพ.ศ. ๒๕๖๑ สามารถสรุปสถิติสำคัญจากจำนวนอุบัติเหตุ ทั้งหมด ๑๙,๖๔๓ ครั้ง ได้ดังต่อไปนี้ (๑) ลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ๕ ลำดับแรก ได้แก่ อุบัติเหตุบนทางตรง จำนวน ๑๒,๗๙๑ ครั้ง (ร้อยละ ๖๕.๑๒) อุบัติเหตุบนทางโค้ง จำนวน ๒,๖๑๔ ครั้ง (ร้อยละ ๑๓.๓๑) อุบัติเหตุบนทางแยก จำนวน ๑,๖๗๘ ครั้ง (ร้อยละ ๑๓.๓๑) อุบัติเหตุบนทางตรงที่ไม่มีความลาดชันหรือเป็นที่ราบ จำนวน ๖๘๘ ครั้ง (ร้อยละ ๓.๕) และ อุบัติเหตุบนช่วงลาดชัน จำนวน ๖๑๐ ครั้ง (ร้อยละ ๓.๑๑) (๒) สถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ๓ ลำดับแรกข้างต้น เกิดขึ้นในสายทางที่รับผิดชอบ โดย ทล. สำหรับสายทางที่รับผิดชอบ โดย ทช. พบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบริเวณทางตรงที่ไม่มีความลาดชันหรือเป็นที่ราบ (๖๘๘ ครั้ง) บริเวณทางโค้งที่ไม่มีความลาดชันหรือเป็นที่ราบ (๒๗๘ ครั้ง) และบริเวณทางแยก (๒๖๔ ครั้ง) ตามลำดับ นอกจากนี้สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ มักเป็นอุบัติเหตุบนทางตรง (๖๘๘ ครั้ง) มากกว่าที่จะเกิดอุบัติเหตุ บนทางโค้ง (๖๘๘ ครั้ง) อย่างเห็นได้ชัด ส่วนอุบัติเหตุบนถนนซึ่งติดกับรางรถไฟ มักเกิดอุบัติเหตุบนทางตรงมากกว่า ลักษณะกายภาพของทางแบบอื่นๆ (รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม, ๒๕๖๑)

/ทั้งนี้...



ลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)					
	ทล.	พข.	กทพ.	ขสมก.	รฟท.	ร้อยละ
ทางตรง	12,112	0	630	1	48	12,791 65.12
ทางโค้ง	2,549	0	62	0	3	2,614 13.31
ทางแยก	1,384	264	30	0	0	1,678 8.54
ทางร่วม	0	0	19	0	0	19 0.10
สะพาน	0	46	0	0	0	46 0.23
จุดกลับรถต่างระดับ	46	1	0	0	0	47 0.24
จุดตัดถนนกับทางรถไฟ	0	1	0	0	9	10 0.05
ทางลาดชัน เช่น บริเวณเขา	0	0	71	0	0	71 0.36
วงเวียน	14	4	0	0	0	18 0.09
ทางเข้าด้านเก็บเงิน	0	0	69	0	0	69 0.35
อื่น ๆ	0	30	0	1	4	35 0.18
ทางเชื่อมเข้าพื้นที่สาธารณะหรือเชิงพาณิชย์ จำนวนช่องจราจร	207	0	0	0	0	207 1.05
ทางเชื่อมเข้าสถานศึกษา / สถานที่ราชการ จำนวนช่องจราจร	27	17	0	0	0	44 0.22
ทางเชื่อมเข้าพื้นที่ส่วนบุคคล จำนวนช่องจราจร	96	32	0	0	0	128 0.65
บนช่วงลาดชัน	610	0	0	0	0	610 3.11
ทางแยก	0	133	0	0	0	133 0.68
ทางรถไฟ	0	41	0	0	0	41 0.21
ทางข้าม	0	5	0	0	0	5 0.03
ทางคนเดินเท้า	0	5	0	0	0	5 0.03
ทางม้าลาย/คนเดินข้าม	0	2	0	0	0	2 0.01
ทางลอด	0	7	0	0	0	7 0.04
ทางตรง+ไม่มีความลาดชัน/ที่ราบ	0	688	0	0	0	688 3.50
ทางตรง+โค้ง/ที่ลาดชัน	0	15	0	0	0	15 0.08
ทางโค้งกว้าง+ไม่มีความลาดชัน/ที่ราบ	0	278	0	0	0	278 1.42
ทางโค้งกว้าง+โค้ง/ที่ลาดชัน	0	33	0	0	0	33 0.17
ทางโค้งหักศอก+ไม่มีความลาดชัน/ที่ราบ	0	39	0	0	0	39 0.20
ทางโค้งหักศอก+โค้ง/ที่ลาดชัน	0	10	0	0	0	10 0.05
รวม	17,045	1,651	881	2	64	19,643 100

ที่มา : ระบบ TRAMS, คค. ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2562

ภาพรวมลักษณะถนนบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2561

ทั้งนี้ กระบวนการข้างต้น ๑ - ๕ ได้ดำเนินการแล้ว และการศึกษาโครงการขั้นตอนต่อไป ดังนี้

๖. นำต้นแบบ Concrete Barrier และ Rubber Fender Barrier ไปทดสอบตามมาตรฐาน MASH ๒๐๑๖ ที่ประเทศเกาหลี ภายใต้ Implement of AASHTO Strategic Highway Safety Plan (๒๐๐๔) TRB

๗. ศึกษาผลกระทบการเข้า-ออกพื้นที่ของประชาชนบริเวณสองข้างทางเพื่อหาแนวทางที่ดีที่สุดที่ประชาชนจะเดินทางได้สะดวกปลอดภัย รวมทั้งการลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของประชาชน (Attitude test) เพื่อประเมินผลงานวิจัยต่อไป

๘. ศึกษาข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังการดำเนินโครงการ รวมถึงการศึกษาความเร็วและพฤติกรรมรถขับขึ้นของผู้ใช้รถใช้ถนน ในพื้นที่ จังหวัดปทุมธานี สุราษฎร์ธานี และ นครราชสีมา

๙. รวบรวมผลการศึกษาเพื่อนำมาวิเคราะห์การลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ด้วยการตรวจจับปริมาณฝุ่น เสียง และมลพิษทางอากาศต่างๆ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อความเร็ว

๑๐. ประเมินผล และสรุปผลการดำเนินโครงการ

๑) ขอบเขตเชิงเนื้อหา

๑.๑) การเปรียบเทียบเชิงปริมาณสำรวจบันทึกจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก่อน-หลังดำเนินการติดตั้ง รวมถึงการศึกษาความเร็ว และพฤติกรรมรถขับขึ้นของผู้ใช้รถใช้ถนน

๑.๒) ศึกษาผลกระทบในการเข้า-ออกพื้นที่ของประชาชนบริเวณ ๒ ข้างทางเพื่อหาแนวทางที่ดีที่สุดที่ประชาชนจะเดินทางได้สะดวกปลอดภัย รวมทั้งการลงพื้นที่สำรวจความคิดเห็นของประชาชน (Attitude Test) เพื่อประเมินผลงานวิจัยต่อไป

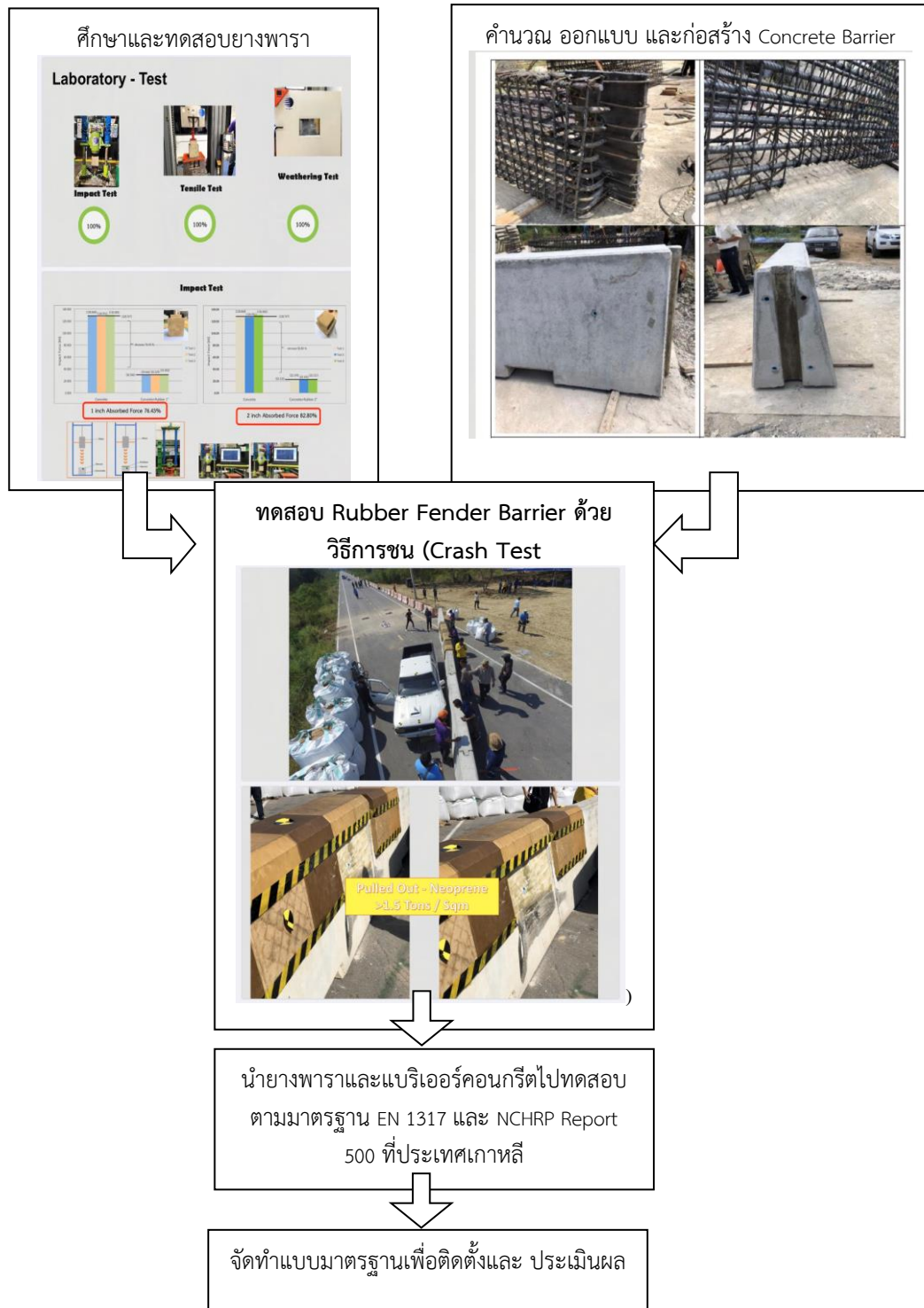
๑.๓) รวบรวมผลจากข้อ ๑.๑) และ ๑.๒) วิเคราะห์ว่าสามารถลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้หรือไม่ด้วยการตรวจจับ ปริมาณฝุ่น เสียง และมลพิษทางอากาศต่างๆซึ่งจะมีผลกระทบต่อความเร็วของรถ

/๒) ขอบเขต...

๒) ขอบเขตเชิงเนื้อพื้นที่

ทางกรมทางหลวงชนบทได้เลือกเป็นพื้นที่ จ.ปทุมธานี จ.สุราษฎร์ธานี และ จ.นครราชสีมา เนื่องจากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น และบริเวณนี้เป็นเกาะสี่ มีจำนวน ๔ ช่องจราจร และกายภาพ ๒ ข้างทางเป็นย่านชุมชน จึงได้เลือกถนนสาย ปท.๓๐๑๐ แยกทางหลวงหมายเลข ๓๐๕ - บ้านคลองห้า อ.ธัญบุรี, คลองหลวง จ.ปทุมธานี เป็นพื้นที่ทดสอบ

ขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย มีรายละเอียด ดังนี้



/ตัวชี้วัด...

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :**ผลผลิต :** การศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน**ด้านปริมาณ :** ผลการทดสอบต้นแบบ Concrete Barrier และ Rubber Fender Barrier ที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามขอบเขตการศึกษา**ด้านคุณภาพ :** หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของกรมการขนส่งทางบกสามารถนำผลที่ได้จากการศึกษาไปพัฒนาเพื่อนำไปสู่การลดความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุจากความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้มากยิ่งขึ้น**ประโยชน์ที่จะได้รับ :**

๑. ลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุรุนแรง
๒. ลดการสูญเสียของอัตราการตายที่เกิดขึ้นซึ่งจากการสำรวจมูลค่าการสูญเสียที่ ๑๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท/คน/ปี
๓. ลดเวลาและการสูญเสียน้ำมันในการเดินทาง
๔. ลดมลพิษที่เกิดขึ้นจากรถติดและสามารถควบคุมความเร็วของรถได้ จากผลการวิจัยที่ศึกษาว่า เมื่อมี Concrete Barrier จะสามารถช่วยลดความเร็วในการขับขี่ได้

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๒ เดือน (ศึกษา ๙ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : กรมทางหลวงชนบท และโครงการสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว)ลำตะคอง จ.นครราชสีมา ทดสอบขั้นสุดท้าย ณ ประเทศเกาหลี

จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดนครราชสีมา

ผู้รับผิดชอบโครงการ : กรมทางหลวงชนบท**รายละเอียดค่าใช้จ่าย**

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	-
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	-
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๓,๖๑๕,๐๐๐
รวม		๓,๖๑๕,๐๐๐.-

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์(ปี)	จำนวน(คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ ๑๕ ปี	๑	-	-	-

/ค่าบุคลากร...

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน(คน)	เดือน	อัตรา(บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ผู้ช่วยวิศวกรโครงการ	๔	-	-	-
เลขานุการโครงการ	๑	-	-	-
พนักงานพิมพ์ดีด/เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๑	-	-	-

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวนเงิน (บาท)
๓..ค่าใช้จ่ายตรง	
๓.๑ ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน	
๓.๑.๑ ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ส่งออก และรับสินค้าไปประเทศเกาหลีใต้	๒๕๐,๐๐๐
๓.๑.๒ ค่าทดสอบสำหรับรถขนาดเล็กไม่เกิน ๒.๒ ตัน	
๓.๑.๒.๑ ค่ารถยนต์ dummy สำหรับทดสอบการชน	๘๙๐,๐๐๐
๓.๑.๒.๒ ชุดเซ็นเซอร์ความเร่งและอุปกรณ์เก็บข้อมูล	๑,๖๐๐,๐๐๐
๓.๑.๒.๓ ค่าหุ่นคนขับรถและเซ็นเซอร์ติดตั้งแบรีเออร์	๕๐๐,๐๐๐
๓.๑.๒.๔ ค่ารายงานผลการทดสอบ	๑๐,๐๐๐
๓.๒ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของทีปรีक्षाเพื่อศึกษาข้อมูลในต่างประเทศ	
๓.๒.๑ ค่าเครื่องบินเดินทางไป-กลับประเทศเกาหลี (๒๐,๐๐๐/คน) ๕ คน	๑๐๐,๐๐๐
๓.๒.๒ ค่าเดินทางรถโดยสารในประเทศเกาหลี (๑,๐๐๐/คน/วัน) ๕ คน (๕วัน ๔ คืน)	๒๕,๐๐๐
๓.๒.๓ ค่าที่พัก (๗,๐๐๐/คน/คืน) ๕ คน (๕ วัน ๔ คืน)	๑๔๐,๐๐๐
๓.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำคู่มือและสื่อประชาสัมพันธ์	
๓.๓.๑ ค่าจัดทำวิดีโอทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ	๑๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง	๓,๖๑๕,๐๐๐

/แผนการ...

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	เปอร์เซ็นต์การเบิกจ่าย
เดือนที่ ๑	ลงนามในสัญญา	เดือนที่ ๑	ค่าจ้างล่วงหน้าร้อยละ ๑๕ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๒	จัดส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report)	เดือนที่ ๓	ร้อยละ ๔๐ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๖	จัดส่งรายงานฉบับกลาง (Interim Report)	เดือนที่ ๗	ร้อยละ ๓๐ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๙	จัดส่งรายงานผลการศึกษาค้นคว้าฉบับสมบูรณ์ (Final Report)	เดือนที่ ๑๐	ร้อยละ ๑๕ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๑๐	รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD และ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร		-
เดือนที่ ๑๑	ตรวจรับงาน		-
เดือนที่ ๑๒	สรุปปิดโครงการ		-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๔

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิทยาฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

ความเห็นคณะกรรมการด้านการศึกษาวิทยาฯ :

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิทยาฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้กรมทางหลวงชนบทจัดทำแผนและแนวทางการบริหารจัดการต้นแบบ Rubber Fender Barrier ให้หน่วยงานอื่นนำไปขยายผลเพื่อนำไปสู่การลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของประเทศ

มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ในวงเงิน ๓,๖๑๕,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ ทั้งนี้ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๒.๕...

วาระที่ ๔.๒.๕ ขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการวิจัยและพัฒนาหลักสูตรเวชศาสตร์การจราจร และการจัดตั้งเครือข่ายวิจัยด้านเวชศาสตร์การจราจร

ตามที่มูลนิธิเวชศาสตร์ป้องกันศึกษา ได้ขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการวิจัยและพัฒนาหลักสูตรเวชศาสตร์การจราจร และการจัดตั้งเครือข่ายวิจัยด้านเวชศาสตร์การจราจร จำนวนเงิน ๔,๙๘๓,๖๑๐ บาท และได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

๑. ให้ปรับรายละเอียด วัตถุประสงค์ และรายละเอียดค่าใช้จ่ายของโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุนฯ นำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. ให้ปรับกรอบการวิจัยโดยประยุกต์ใช้ศาสตร์ด้านเวชศาสตร์ป้องกัน รวมถึงการศึกษาข้อมูลเปรียบเทียบกับต่างประเทศ เพื่อให้เกิดความรู้ใหม่เกี่ยวกับสาเหตุทางการแพทย์ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการขับขี่เพื่อเป็นแนวทางให้กรมการขนส่งทางบกปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง หรือมีมาตรการที่สามารถลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่

จึงมีมติให้ทบทวนโครงการวิจัยและพัฒนาหลักสูตรเวชศาสตร์การจราจร และการจัดตั้งเครือข่ายวิจัยด้านเวชศาสตร์การจราจร โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ ให้แล้วเสร็จก่อนขอรับจัดสรรเงินในคราวต่อไป นั้น

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ เรียบร้อยแล้ว และเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการ ผู้ขอรับจัดสรรได้ปรับชื่อโครงการจากเดิมเป็น “โครงการวิจัยมาตรฐานการตรวจสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว” โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : มูลนิธิเวชศาสตร์ป้องกันศึกษา

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๓,๖๓๓,๑๕๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปด. :

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิชาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๓ :

กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิชาเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัจจุบันสถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งทางบกในประเทศไทย จากข้อมูลที่ได้จากการบูรณาการข้อมูล ๓ ฐาน (กระทรวงสาธารณสุข ตำรวจ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด) ปี ๒๕๕๔ – ๒๕๕๙ พบว่าทุก ๆ ชั่วโมง มีคนไทยต้องตายจากการบาดเจ็บทางถนนมากกว่าวันละ ๖๕ คน และจากข้อมูลของกองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงสาธารณสุข พบว่าในแต่ละวันมีผู้บาดเจ็บกว่า ๓,๖๐๐ คน ต้องนอนโรงพยาบาลวันละ ๔๐๐ กว่าคน และพิการปีละเกือบ ๖,๐๐๐ คน (คิดเป็น ๔.๖% ของผู้บาดเจ็บที่นอนโรงพยาบาล : การศึกษาของศูนย์สิรินธรเพื่อการฟื้นฟูสมรรถภาพทางการแพทย์แห่งชาติ) อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก นับเป็นปัญหาสำคัญทางสาธารณสุข สังคม และเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาด้านสุขภาพจากผู้ขับขี่ยานยนต์ การหลับในขณะขับขี่ ปัญหาด้านการมองเห็น อายุของผู้ขับขี่ รวมทั้งความเจริญทางเทคโนโลยี ความสะดวกของถนน ความเร็วของพาหนะและอื่น ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุทำให้อุบัติการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุมีความรุนแรงมากขึ้น

/ในหลาย...

ในหลายประเทศได้มีระบบการตรวจประเมินสมรรถนะผู้ขับขี่ยานยนต์เพื่อออกใบรับรองทางการแพทย์สำหรับการขับขี่ยานยนต์ (Assessing Fitness to Drive) เช่นในประเทศสหราชอาณาจักร (UK) ได้ระบุไว้ในกฎหมาย The Road Traffic Act ๑๙๘๘ สำหรับผู้สอบใบขับขี่ขึ้นนั้นต้องผ่านการตรวจประเมินความพร้อมของร่างกายและสุขภาพจากแพทย์ผู้เชี่ยวชาญในด้าน ประสาทวิทยา (Neurology) โรคหัวใจและหลอดเลือด (Cardiovascular) โรคเบาหวาน (Diabetes mellitus) โรคทางจิตเวช (Psychiatric disorders) แอลกอฮอล์และสารเสพติด (Alcohol and Drugs) ความบกพร่องทางการมองเห็น (Visual disorders)

โรคไตและโรคทางระบบหายใจ (Renal and respiratory disorders) โรคอื่นๆ (Miscellaneous conditions) ในการประเมินสมรรถภาพของผู้ขับขี่นั้น แพทย์จะทำการประเมินตามระดับอาการและวิธีการรักษาตามแนวทางที่กำหนดไว้ ยกตัวอย่างในกรณีผู้ป่วยโรคเบาหวาน จะต้องตรวจวัดระดับน้ำตาลในเลือดไม่ต่ำกว่า ๒ ชั่วโมงก่อนทำการขับขี่และต้องตรวจวัดระดับน้ำตาลทุกสองชั่วโมงในช่วงขับขี่ยานพาหนะ เฉกเช่นเดียวกับประเทศออสเตรเลียที่ต้องมีการตรวจวัดระดับน้ำตาลทั้งก่อนขับและระหว่างขับทุกๆ ๒ ชั่วโมง โดยห้ามขับถ้าระดับน้ำตาลอยู่ที่/ต่ำกว่า ๕ มิลลิโมลต่อลิตร (mmol/L) สำหรับประเทศแคนาดานั้นต้องมีการตรวจระดับน้ำตาลทั้งก่อนขับและในระหว่างขับด้วยเช่นกัน

มูลนิธิเวชศาสตร์ป้องกันศึกษาเล็งเห็นความจำเป็นในการมีระบบการตรวจประเมินสมรรถนะผู้ขับขี่ยานยนต์ที่นำมาสร้างเป็นมาตรฐานการตรวจสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) แก่ประเทศจึงดำเนินการโครงการวิจัยมาตรฐานการตรวจสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างมาตรฐานการตรวจสมรรถภาพและการตรวจประเมินสมรรถนะผู้ขับขี่ โดยนำองค์ความรู้ทางเวชศาสตร์ป้องกัน แขนงเวชศาสตร์การจราจรมาใช้บูรณาการร่วมกับสาขาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเวชศาสตร์การจราจรเป็นศาสตร์แขนงใหม่ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาสุขภาพ ที่นำศาสตร์ความรู้ทางการแพทย์มาใช้วางแผนการป้องกันการบาดเจ็บและทุพพลภาพ ลดอัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางจราจร ทั้งนี้การพิจารณาสมรรถภาพของร่างกายสำหรับขอใบอนุญาตขับรถนั้นจำเป็นต้องพิจารณาภาวะด้านการแพทย์ที่อาจส่งผลกระทบต่อขับขี่ร่วมด้วย เช่น อาการหมดสติอย่างฉับพลัน โรคหลอดเลือดหัวใจ ความผิดปกติของระบบกระดูกและกล้ามเนื้อ ความผิดปกติของระบบประสาท เช่น โรคลมชัก โรคสมองเสื่อม และกระบวนการคิดบกพร่อง ปัญหาสุขภาพจิต การใช้ยาผิดประเภทและการติดสารเสพติด ความผิดปกติด้านการนอนหลับ ปัญหาด้านสายตา โรคไม่ติดต่อ เช่น โรคเบาหวาน สิ่งเหล่านี้ล้วนเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่ยานยนต์สาธารณะ ดังนั้นแพทย์ผู้ประเมินจึงมีบทบาทสำคัญในการสร้างมาตรฐานและการประเมินสมรรถภาพผู้ขับขี่ที่มีความพร้อมเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร

ลักษณะของปัญหาที่เกิดขึ้น

ในปี ๒๕๖๑ ประเทศไทยติดอันดับ ๙ ของโลกที่มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุด มีอัตราผู้เสียชีวิต ๓๒.๗ รายต่อแสนประชากร (ที่มา : Global Status Road Accident Report ๒๐๑๘) สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย มีผู้เสียชีวิตในปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑๑,๑๗๔ ราย ซึ่งส่งผลให้งบประมาณภาครัฐที่ต้องสูญเสียจากภัยทางท้องถนน ๕ แสนล้านบาท (ที่มา: คณะทำงานจัดทำแผนและมาตรการลดการสูญเสียจากภัยทางถนน) ข้อมูลจากสำนักสวัสดิภาพขนส่งทางบก พบว่าอุบัติเหตุเกิน ๘๐% เกิดจากผู้ขับขี่ อันดับหนึ่งคือ เมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกว่าความเร็วกำหนด ถัดมาคือหลับในหรือพักผ่อนไม่เพียงพอ และสุดท้ายคือความไม่ชำนาญของคนขับทั้งไม่ชำนาญเส้นทางและขาดทักษะในการขับขี่

จากข้อมูลที่ผ่านมาพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดโดยยานยนต์สาธารณะมักเป็นกรณีร้ายแรง เนื่องจากบรรทุกผู้โดยสารเยอะกว่ารถส่วนบุคคล เมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้สูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สินมากกว่ากรณีอุบัติเหตุทั่วไป สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะส่วนใหญ่ร้อยละ ๖๙ มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่รวมทั้งสิ้น การขับขี่อย่างไม่ปลอดภัยและภาวะสุขภาพของผู้ขับล้วนเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลให้เกิดคำถามว่าผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถสาธารณะแล้วนั้นมีความพร้อมมากแค่ไหนในการขับรถ

/หนึ่งในตัวอย่าง...

หนึ่งในตัวอย่างสมรรถภาพของผู้ขับตามกฎกระทรวงว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ.๒๕๕๔ กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องไม่ใช้หรือยินยอมให้ผู้ที่ไม่มีความพร้อมในการขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถและผู้ขับรถจะต้องไม่ขับรถเกินชั่วโมงทำงานตามที่กฎหมายกำหนด คือ ขับรถต่อเนื่องได้ไม่เกิน ๔ ชั่วโมงและต้องพักไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง จึงจะขับต่อได้อีกไม่เกิน ๔ ชั่วโมง ในรอบ ๑ วัน เพื่อป้องกันความเหนื่อยล้า อ่อนเพลียและหลับใน

เมื่อลองพิจารณาสภาวะร่างกายของผู้ขับที่ตามหลักทางการแพทย์แล้ว อาการง่วงนอน/หลับในเป็นไปได้หลายสาเหตุ สังเกตว่าง่วงนอนมากผิดปกติ โดยที่มีอาการง่วงนอนตลอดเวลา แม้แต่เวลาประกอบกิจกรรมต่าง ๆ จนเป็นเหตุให้ผู้ขับที่เกือบประสบอุบัติเหตุจากการขับรถเพราะผลของหลับในนั้นอาจเกิดจากความผิดปกติทางระบบประสาทส่วนกลาง (Central Disorder of Hypersomnolence) นอกจากพักผ่อนให้เพียงพอแล้วอาจต้องได้รับการรักษาโดยใช้ยา

ทั้งนี้ยังมีสภาวะหยุดหายใจขณะหลับจากการอุดกั้น โรคลมหลับ และโรคนอนไม่พอ ที่แสดงถึงความผิดปกติจากการนอนหลับที่สามารถทำให้มีอาการง่วงนอนมากผิดปกติจนอาจมีผลต่อการขับที่ยานยนต์ ผู้ขับที่มีโรคหืดและโรคปอดอุดกั้นเรื้อรังจะไม่มีผลต่อการขับที่ยานยนต์ แต่ถ้าเป็นโรคดังกล่าวในระดับรุนแรงและควบคุมได้ไม่ดี จะมีผลต่อการขับที่ยานยนต์ ซึ่งแพทย์ผู้ประเมินต้องพิจารณาเป็นราย ๆ ไป เมื่อได้รับการรักษาที่ถูกต้อง จะทำให้ผู้ขับที่มีความพร้อมในการขับได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากความสำคัญดังกล่าว จำเป็นต้องมีการสร้างมาตรฐานการตรวจสมรรถภาพและการตรวจประเมินสมรรถนะผู้ขับที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว เพื่อทำให้เกิดมาตรฐานในการลดการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับที่ยานยนต์สาธารณะ สามารถป้องกันผู้ขับและผู้ขับที่ยานยนต์อื่น ๆ จากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นบนท้องถนนได้ ผลที่ได้จากการทำวิจัยนี้จะสามารถนำไปเป็นแนวปฏิบัติและคู่มือให้บุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุขนำไปใช้เป็นแนวทางในการวินิจฉัย ให้คำแนะนำการรักษาต่อไปได้ และนำเสนอต่อกรมการขนส่งทางบกเพื่อใช้ในการกำหนดนโยบายสร้างความปลอดภัยทางถนน

ความเป็นมาของปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย ๓๘.๘ คนต่อวันหรือประมาณ ๒ คนต่อชั่วโมง มูลค่าความเสียหายกว่าปีละ ๓.๕ พันล้านบาท เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถกระบะ และรถโดยสารสาธารณะ เช่น รถทัวร์ รถบัส รถตู้ จะมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก นำมาซึ่งความเสียหายและผลกระทบแก่ผู้โดยสารและญาติอย่างประเมินค่าไม่ได้ การเกิดอุบัติเหตุของรถเหล่านี้ไม่ได้เกิดขึ้นบ่อย เมื่อเทียบกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ส่วนบุคคล จากสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติปี ๒๕๕๑-๒๕๕๖ พบว่า รถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุประมาณ ๑,๐๐๐- ๓,๐๐๐ ครั้ง/ปี

ความเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ การง่วง/หลับในของผู้ขับที่ยานยนต์สาธารณะ เพราะไม่มีการชะลอความเร็วจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง ทั้งนี้ผู้ที่มีอาการง่วง/หลับในมีอาจเกิดจากการมีโรคประจำตัวหรือสภาพร่างกายไม่อำนวยร่วมด้วย ประกอบกับสภาพรถยนต์สาธารณะที่ไม่ตรงตามมาตรฐาน การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกัน ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย หรือถนน/สิ่งแวดล้อมมีวัตถุอันตรายอยู่ข้างทาง สิ่งเหล่านี้ล้วนส่งผลให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงมากขึ้น และจำนวนผู้บาดเจ็บที่มีมากขึ้นเป็นการเพิ่มภาระงานต่อบุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุขที่มีจำนวนจำกัด

จากสถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่กล่าวมาข้างต้น ทางมูลนิธิเวชศาสตร์ป้องกันเล็งเห็นว่าควรแก้ปัญหาโดยมุ่งไปที่ผู้ขับที่ยานยนต์ที่เป็นคนกำหนดความปลอดภัยของผู้โดยสารบนรถ การสร้างมาตรฐานการตรวจสมรรถภาพและการประเมินสมรรถภาพในการขับที่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ของผู้ขับที่ยานยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้วตามหลักทางการแพทย์เวชศาสตร์การจราจรจะเป็นหนทางในการสร้างความปลอดภัยแก่ทั้งผู้ขับเองและผู้โดยสาร โดยระดมผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาชีพต่าง ๆ อาทิ ตำรวจ กรมการขนส่งทางบก มาร่วมกันกำหนดมาตรฐานการตรวจสมรรถภาพให้สอดคล้องกับหลักการคำนึงถึงความปลอดภัย

สามารถนำแนวทางไปปฏิบัติได้ วิเคราะห์ รวบรวมการวิจัยแพทย์เวชศาสตร์การจราจรและสาขาที่เกี่ยวข้องมาประเมินสมรรถนะของผู้ขับขี่ และสร้างเครือข่ายวิชาการและผู้ปฏิบัติ เพื่อดำเนินงานด้านป้องกันอุบัติเหตุจราจรและนำมาตรฐานมาใช้ในการดำเนินโครงการลดอุบัติเหตุและการวิจัยด้านเวชศาสตร์การจราจร

มีการประสานงานจากส่วนกลางไปยังในพื้นที่ระดับจังหวัด ซึ่งทราบปัญหาของแต่ละอำเภอเป็นอย่างดี มาวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาด้านจราจรร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ นอกจากนี้ต้องอาศัยความร่วมมือจากกรมการขนส่งทางบกในการดำเนินงานสร้างความปลอดภัยทางถนนและเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกันและประสบผลสำเร็จอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อได้แนวปฏิบัติและคู่มือการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว สำหรับกรมการขนส่งทางบก
๒. เพื่อได้งานวิจัยเรื่องผลการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว
๓. ได้ข้อเสนอแนะจากผลการดำเนินโครงการเสนอไปยังกรมการขนส่งทางบกเพื่อนำมากำหนดนโยบายสร้างความปลอดภัยทางถนนต่อไป
๔. สร้างเครือข่ายวิชาการและผู้ปฏิบัติ เพื่อดำเนินงานทางการจราจรและเพื่อนำมาตรฐานมาใช้ในการดำเนินโครงการลดอุบัติเหตุและการวิจัยด้านเวชศาสตร์การจราจร

ขอบเขตการดำเนินงาน

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้กำหนดขอบเขตด้านประชากรของการวิจัยไว้ คือผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและขับขี่รถโดยสารสาธารณะจากทุกภาคทั่วประเทศ

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการวิจัยมาตรฐานการตรวจสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว

ด้านปริมาณ :

๑. ได้แนวปฏิบัติและคู่มือการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว
๒. ได้งานวิจัยเรื่องผลการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว
๓. ได้ข้อเสนอแนะจากผลการดำเนินโครงการเสนอไปยังกรมการขนส่งทางบกเพื่อกำหนดนโยบายสร้างความปลอดภัยทางถนนต่อไป
๔. สร้างเครือข่ายวิชาการและผู้ปฏิบัติ เพื่อดำเนินงานทางการจราจรและเพื่อนำมาตรฐานมาใช้ในการดำเนินโครงการลดอุบัติเหตุและการวิจัยด้านเวชศาสตร์การจราจร

ด้านคุณภาพ :

งานวิจัยนี้สามารถนำไปเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายในการช่วยลดอุบัติเหตุและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนได้

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. ได้แนวปฏิบัติและคู่มือการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว สำหรับกรมการขนส่งทางบก
๒. ได้งานวิจัยเรื่องผลการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว

/๓.ได้ข้อเสนอแนะ...

๓. ได้ข้อเสนอแนะจากผลการดำเนินโครงการเสนอมายังกรรมการขนส่งทางบกเพื่อกำหนดนโยบายสร้างความปลอดภัยทางถนนต่อไป

๔. สร้างเครือข่ายวิชาการและผู้ปฏิบัติ เพื่อดำเนินงานทางการจราจรและเพื่อนำมาตรฐานมาใช้ในการดำเนินโครงการลดอุบัติเหตุและการวิจัยด้านเวชศาสตร์การจราจร

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๕ เดือน (ศึกษา ๑๒ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ ทั่วประเทศ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : มูลนิธิสถาบันเวชป้องกันศึกษา

รายละเอียดค่าใช้จ่าย

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๒๔๐,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๕๐๔,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๒,๘๘๙,๑๕๐
รวม		๓,๖๓๓,๑๕๐

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณสมบัติการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก					
หัวหน้าโครงการ	วุฒิดุษฎีบัณฑิต ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๑๒	๑๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
ผู้อำนวยการ/ที่ปรึกษาโครงการ	วุฒิปริญญาตรบัณฑิต ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๒	๑๒	๕,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก					๒๔๐,๐๐๐

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
ผู้ช่วยวิจัย	๓	๑๒	๗,๐๐๐	๒๕๒,๐๐๐
ผู้ประสานงานหลักประจำโครงการ	๓	๑๒	๗,๐๐๐	๒๕๒,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				๕๐๔,๐๐๐

/๓. ค่าใช้จ่าย...

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ศึกษาขั้นตอนในการสร้างและกำหนดมาตรฐานการตรวจสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ				
๑.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดการประชุมระดมความคิดเพื่อสร้างและกำหนดมาตรฐาน จำนวน ๒ ครั้ง				
ค่าตอบแทนผู้เชี่ยวชาญ/ผู้เข้าร่วมประชุม (๑๕ คน x ๖๐๐ บาท x ๖ ชม. x ๒ ครั้ง)	๑๕	คน	๖๐๐	๑๐๘,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและค่าอาหารว่าง (๑๕ คน x ๑๗๐ บาท x ๑ วัน x ๒ ครั้ง)	๑๕	คน	๑๗๐	๕,๑๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๑๕ คน x ๖๐๐ บาท x ๒ ครั้ง)	๑๕	คน	๖๐๐	๑๘,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๑๐ คน x ๕,๐๐๐ บาท x ๒ ครั้ง)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าที่พัก (๑๐ คน x ๑,๔๕๐ บาท x ๑ คืน x ๒ ครั้ง)	๑๐	คน	๑,๔๕๐	๒๙,๐๐๐
ค่าวัสดุอุปกรณ์	๑	ครั้ง	๕๐๐	๕๐๐
ค่าถ่ายเอกสาร	๑	ครั้ง	๓๐๐	๓๐๐
รวม ค่าใช้จ่าย ๑.๑				๒๖๐,๙๐๐
๑.๒ ค่าใช้จ่ายในการถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะแก่บุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุข/สาขาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ ครั้ง				
ค่าตอบแทนผู้เชี่ยวชาญ (๕,๐๐๐ บาท x ๓๕ ชั่วโมง x ๑ ครั้ง)	๓๕	ชั่วโมง	๕,๐๐๐	๑๗๕,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวัน อาหารว่าง (๕๐ คน x ๖๐๐ บาท x ๕ วัน x ๑ ครั้ง)	๕๐	คน	๖๐๐	๑๕๐,๐๐๐
ค่าที่พัก - ห้องพักรู (๓๐ คน x ๙๐๐ บาท x ๔ คืน) - ห้องพักเดี่ยว (๑๐ คน x ๑,๔๕๐ บาท x ๔ คืน)	๓๐ ๑๐	คน	๙๐๐ ๑,๔๕๐	๑๐๘,๐๐๐ ๕๘,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม	๕	วัน	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๔๐ คน x ๑,๕๐๐ บาท x ๑ ครั้ง)	๔๐	คน	๑,๕๐๐	๖๐,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๒๕ คน x ๕,๐๐๐ บาท x ๑ ครั้ง)	๒๕	คน	๕,๐๐๐	๑๒๕,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (๕๐ คน x ๘๐ บาท x ๕ วัน)	๕๐	คน	๘๐	๒๐,๐๐๐
ค่าวัสดุอุปกรณ์	๑	ครั้ง	๑,๐๐๐	๑,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม	๑	ครั้ง	๒,๐๐๐	๒,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่ากระเปาะสำหรับใส่เอกสารการประชุม	๕๐	คน	๒๐๐	๑๐,๐๐๐
รวม ค่าใช้จ่าย ๑.๒				๗๓๔,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๑				๙๙๔,๙๐๐
๒. ดำเนินงานวิจัยเรื่องผลการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้วทั้ง ๕ ภาค ทั่วประเทศไทย				
๒.๑ ค่าใช้จ่ายดำเนินงานลงพื้นที่การทำวิจัย จำนวน ๕ ครั้ง				
ค่าเบี้ยเลี้ยง (๑๕ คน x ๒๔๐ บาท x ๕ วัน x ๕ ครั้ง)	๑๕	คน	๒๔๐	๙๐,๐๐๐
ค่าที่พัก (๑๕ คน x ๙๐๐ บาท x ๔ คืน x ๕ ครั้ง)	๑๕	คน	๙๐๐	๒๗๐,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม (๕,๐๐๐ บาท x ๕ วัน x ๕ ครั้ง)	๕	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๒๕,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๑ คน x ๕,๐๐๐ บาท x ๕ ครั้ง)	๑	คน	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๑๕ คน x ๒,๕๐๐ บาท x ๕ ครั้ง)	๑๕	ครั้ง	๒,๕๐๐	๑๘๗,๕๐๐
ค่าเช่ารถตู้ (๒ คัน x ๒,๐๐๐ บาท x ๕ วัน x ๕ ครั้ง)	๒	คัน	๒,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (๒ คัน x ๖,๐๐๐ บาท x ๕ ครั้ง)	๒	คัน	๖,๐๐๐	๖๐,๐๐๐
ค่าถ่ายเอกสาร (๑,๐๐๐ บาท x ๕ ครั้ง)	๕	ครั้ง	๑,๐๐๐	๕,๐๐๐
รวม ค่าใช้จ่าย ๒.๑				๘๖๒,๕๐๐
๒.๒ ค่าใช้จ่ายในการประชุมการวิเคราะห์ข้อมูล จำนวน ๒ ครั้ง				
ค่าเบี้ยประชุม (๒๕ คน x ๖๐๐ บาท x ๒ ครั้ง)	๒๕	คน	๖๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๒๕ คน x ๑๗๐ บาท x ๒ ครั้ง)	๒๕	คน	๑๗๐	๘,๕๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๒๕ คน x ๖๐๐ บาท x ๒ ครั้ง)	๒๕	คน	๖๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๑๐ คน x ๕,๐๐๐ บาท x ๒ ครั้ง)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
รวม ค่าใช้จ่าย ๒.๒				๑๖๘,๕๐๐
๒.๓ ค่าใช้จ่ายการจัดประชุมเครือข่ายทางด้านเวชศาสตร์การจราจร (Traffic Medicine) เพื่อเผยแพร่หลักการประเมินสมรรถนะผู้ขับขี่ยานยนต์ จำนวน ๑ ครั้ง				
ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมประชุม (๒๕ คน x ๖๐๐ บาท x ๑ ครั้ง)	๒๕	คน	๖๐๐	๑๕,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าอาหารกลางวันและค่าอาหารว่าง (๒๕ คน x ๑๗๐ บาท x ๑ ครั้ง)	๒๕	คน	๑๗๐	๔,๒๕๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๒๕ คน x ๖๐๐ บาท x ๑ ครั้ง)	๒๕	คน	๖๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๑๕ คน x ๕,๐๐๐ บาท x ๑ ครั้ง)	๑๕	คน	๕,๐๐๐	๗๕,๐๐๐
ค่าถ่ายเอกสาร	๑	ครั้ง	๕๐๐	๕๐๐
รวม ค่าใช้จ่าย ๒.๓				๑๐๙,๗๕๐
๒.๔ ค่าตีพิมพ์				
ค่ารวมเล่มและตีพิมพ์	๑๐๐	เล่ม	๗๐๐	๗๐,๐๐๐
รวม ค่าใช้จ่าย ๒.๔				๗๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๒				๑,๒๑๐,๗๕๐
๓. ค่าวัสดุ/ค่าครุภัณฑ์				
ค่าเช่าวัสดุ	๑๒	ครั้ง/เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ค่าวัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	๑๒	ครั้ง/เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ค่าติดต่อสื่อสาร	๑๒	ครั้ง/เดือน	๑๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
ค่าโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำหรับการ วิเคราะห์ข้อมูล SPSS และ AMOS	๑	โปรแกรม	๒๐๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
ค่าระบบฐานข้อมูลแบบคลาวด์ ๒TB	๑๒	เดือน	๓,๕๐๐	๓,๕๐๐
รวม ค่าใช้จ่ายวัสดุ/ค่าครุภัณฑ์				๖๘๓,๕๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง				๒,๘๘๙,๑๕๐
รวมทั้งสิ้น				๓,๖๓๓,๑๕๐

แผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการใช้จ่ายเงิน	
วัน/เดือน/ปี	รายการ	วัน/เดือน/ปี	เปอร์เซ็นต์การเบิกจ่าย
เดือนที่ ๑	ลงนามในสัญญาขอรับทุนสนับสนุนจาก กปถ.	เดือนที่ ๑	๑๐
เดือนที่ ๒	รายงานขั้นต้น	เดือนที่ ๒	๑๐
เดือนที่ ๕	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑	เดือนที่ ๕	๒๕
เดือนที่ ๙	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒	เดือนที่ ๙	๓๕
เดือนที่ ๑๓	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	เดือนที่ ๑๓	๑๐
เดือนที่ ๑๔	รายงานฉบับสมบูรณ์	เดือนที่ ๑๕	๑๐
เดือนที่ ๑๔	ประเมินผลตามตัวชี้วัด		
เดือนที่ ๑๕	สรุปปิดโครงการ		

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๔