



วาระการประชุม

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓

วันพุธที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ เวลา ๑๔.๓๐ น.

ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก

วาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

มติที่ประชุม

.....

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก นั้น ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมฯ ดังกล่าวแล้ว โดยฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ ให้แก่คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ทุกท่านพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ โดยระบุว่า หากมีข้อแก้ไขประการใดกรุณาแจ้งให้ฝ่ายเลขานุการฯ ทราบภายในกำหนด ๗ วัน นับแต่วันที่ ได้รับหนังสือ ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ จะได้จัดทำบันทึกรายงานการประชุมฉบับที่แก้ไขแล้วเสนอคณะกรรมการในการประชุมครั้งถัดไป หากไม่ขอแก้ไขภายในกำหนดจะถือว่าท่านได้ให้ความกรุณารับรองรายงานการประชุมฯ นี้แล้ว และปรากฏว่าไม่มีอนุกรรมการฯ ท่านใดขอแก้ไขรายงานการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม

มติที่ประชุม

.....

วาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

วาระที่ ๓.๑ รายงานผลการดำเนินงานโครงการด้านการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีเดือนมีนาคม ๒๕๖๓

ปีงบประมาณ	จำนวนแผนงาน/ โครงการ	สถานการณ์ดำเนินการ		
		ยกเลิก	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒๕๕๘-๒๕๕๘	๓๙	-	๓๙	-
๒๕๕๙	๖	๑	๕	-
๒๕๖๐	๑๑	-	๑๐	๑
๒๕๖๑	๑๓	๔	๘	๑
๒๕๖๒	๑๓	๒	๑	๑๐
๒๕๖๓	๕	-	-	๕
รวม	๘๗	๗	๖๓	๑๗

จากการติดตามผลการดำเนินงานของโครงการตามพันธกิจที่ ๓ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการทั้ง ๑๗ โครงการ
ประจำปี เดือน มีนาคม ต่อเนื่อง เดือนเมษายน ๒๕๖๓ ปรากฏผล ดังนี้

๑. โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน ๑๐ โครงการ
๒. โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๗ โครงการ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน/ปรับแผน จำนวน ๑๐ โครงการ						
๑	โครงการศึกษาพัฒนาการกำกับดูแล และบริหารจัดการรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กบส.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๒๙ ก.พ. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ พ.ค. ๖๓	๔,๙๗๙,๘๐๐	๙๕	✖ เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างให้ที่ปรึกษาแก้ไขรายงานฉบับสมบูรณ์ให้ครบถ้วน และพิจารณาตรวจรับโดยละเอียดต่อไป (จะขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการเป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ก.ค. ๖๓ (ส่งหนังสือที่ คค ๐๔๒๒.๔/๒๕๔ ลว. ๒๓ เม.ย. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ))
๒	โครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก	ศปร.	• ๑๓ ก.ค. ๖๐ - ๑๒ ม.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๔ ส.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ ต.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ เม.ย. ๖๓	๔๙,๕๐๐,๐๐๐	๙๕	✖ เป็นไปตามแผน - ที่ปรึกษาส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ตามระยะเวลาในสัญญา แต่ที่ประชุมตรวจรับฯ พิจารณาให้แก้ไขเพิ่มเติม และตรวจสอบระบบให้ถูกต้อง ครบถ้วน ก่อนตรวจรับต่อไป (จะขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการเป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ ก.ย. ๖๓ (ส่ง ที่ คค ๐๔๒๑.๒/๕๑๐ ลว. ๒๓ เม.ย. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ))

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๓	โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและ ให้ข้อเสนอแนะในการ ปรับปรุงและออกแบบ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สาธารณะ และความปลอดภัย ในการเดินทางทางถนน เพื่อ เข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ สำหรับคนพิการ เด็ก และ ผู้สูงอายุของกระทรวง คมนาคม ระยะที่ ๔	สปค.	๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๑ ก.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ มิ.ย. ๖๓	๖,๐๐๐,๐๐๐	๓๕	✘ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดทำรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ ตามแผน ต้องอยู่ระหว่างที่ปรึกษาเริ่มจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ (จะขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ต.ค. ๖๓ (ส่งหนังสือ ที่ คค ๐๒๐๑/๑๕๗๗ ลว. ๒๕ ก.พ. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ))
๔	โครงการศึกษาการพัฒนา ระบบ e-Learning และ บทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ (Courseware) ที่ใช้ในการ เรียนการสอน สำหรับบุคลากร ด้านการตรวจสภาพรถ ทั้ง ภาครัฐและภาคเอกชน	สนว.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ พ.ค. ๖๓	๔,๗๒๑,๐๐๐	๒๐	✘ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดทำรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ ตามแผน ต้องอยู่ระหว่างประเมินผลตามตัวชี้วัด (จะขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ต.ค. ๖๓ (ส่งหนังสือ ที่ คค ๐๔๑๘.๖/๓๓๒๔ ลว. ๑๗ มี.ค. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ))
๕	โครงการศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความ รุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้ รถใช้ถนน	กรมทางหลวงชนบท	๒๔ ม.ค. ๖๓ - ๒๓ ม.ค. ๖๔	๓,๖๑๕,๐๐๐	๒๓	✘ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลในการจัดทำโครงการ ก่อนจัดส่งรายงานฉบับเบื้องต้น ตามแผน ต้องอยู่ระหว่างจัดทำรายงานฉบับกลาง (เริ่ม ๑ เม.ย. - ๓๑ ก.ค. ๖๓) (อยู่ระหว่างขอยกเลิกโครงการ)
๖	โครงการศึกษาโครงสร้างการ จัดทำหลักสูตรการอบรมเพื่อ ขอรับคืนคะแนนความ ประพฤติในการขับรถ	สนภ.	๘ ก.พ. ๖๓ - ๗ เม.ย. ๖๔	๔,๗๐๓,๒๐๐	๔	✘ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติเห็นชอบ TOR ตามแผน TOR ต้องแล้วเสร็จและเข้าสู่กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างแล้ว (จะขอยกเลิกโครงการ และ ศทส.จะเป็นผู้บริหารจัดการแทน)
๗	โครงการศึกษาและพัฒนา หลักสูตรความรู้พื้นฐาน ทั่วไปในการขอรับ ใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วย สมรรถนะและข้อจำกัดของ ผู้ขับรถ	สนภ.	๒๔ ม.ค. ๖๓ - ๒๓ เม.ย. ๖๔	๔,๕๓๘,๐๐๐	๔	✘ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติเห็นชอบ TOR ตามแผน TOR ต้องแล้วเสร็จและเข้าสู่กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างแล้ว (จะขอยกเลิกโครงการ และจะปรับรายละเอียดเพื่อขอรับจัดสรรใหม่)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๘	โครงการศึกษาและพัฒนา หลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไป ในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยลักษณะ ประเภทและ ข้อจำกัดของถนน	สนภ.	๘ ก.พ. ๖๓ - ๗ เม.ย. ๖๔	๔,๓๙๘,๐๐๐	๔	✗ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติเห็นชอบ TOR ตามแผน TOR ต้องแล้วเสร็จและเข้าสู่ กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างแล้ว (จะขอยกเลิกโครงการ และจะปรับ รายละเอียดเพื่อขอรับจัดสรรใหม่)
๙	โครงการศึกษาพัฒนาเทคนิค การตรวจประเมินและการ รับรองคุณภาพโรงเรียนสอน ขับรถเอกชน	สนภ.	• ๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ มิ.ย. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๘ ส.ค. ๖๓	๔,๘๓๗,๐๐๐	๔๐	✗ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาแก้ไขเพิ่มเติม รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress ๑) ตามแผน ที่ปรึกษาต้องจัดทำร่างรายงาน ฉบับสมบูรณ์
๑๐	โครงการศึกษาออกแบบระบบ สมาร์ตโลจิสติกส์เพื่อยกระดับ ความปลอดภัยในการกำกับ ควบคุมยานพาหนะข้าม พรมแดน	กผง.	๒๔ ม.ค. ๖๓ - ๒๓ พ.ค. ๖๔	๔,๙๕๙,๐๐๐	๓	✗ ไม่เป็นไปตามแผน - อบข. ลงนามคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ พิจารณาข้อกำหนดการปฏิบัติงาน (TOR) เรียบร้อยแล้ว - ขณะนี้อยู่ระหว่างฝ่ายเลขานุฯ ปรับปรุง ร่าง TOR ตามความเห็นของคณะ กรรมการฯ ตามแผน TOR ต้องแล้วเสร็จและเข้าสู่ กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างแล้ว
โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๗ โครงการ						
๑	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแบบ มาตรฐานของอุปกรณ์ป้องกัน ด้านข้างและด้านท้ายของรถที่ ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือ สิ่งของ	สนว.	• ๑ ธ.ค. ๖๑ - ๓๑ ธ.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ก.ค. ๖๓	๔,๙๑๐,๒๙๐	๖๕	✓ เป็นไปตามแผน - ที่ปรึกษาระหว่างจัดทำร่างรายงาน ฉบับสมบูรณ์
๒	โครงการศึกษา ออกแบบ โครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้ มีความแข็งแรงเป็นไปตาม หลักมาตรฐานความปลอดภัย	สนว.	• ๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ ก.ค. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ต.ค. ๖๓	๔,๘๐๐,๐๐๐	๔๐	✓ เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างจัดทำรายงาน ความก้าวหน้า
๓	โครงการศึกษาแนวทาง ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบน ท้องถนนสำหรับผู้สูงอายุที่มี ใบอนุญาตขับรถ	สนภ.	• ๑๖ ส.ค. ๖๑ - ๑๕ ส.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๓ เม.ย. ๖๓	๔,๑๘๔,๐๐๐	๙๕	✓ เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างตรวจรับงานและสรุปปิด โครงการ
๔	โครงการศึกษาพัฒนา แบบทดสอบความรู้ตาม ภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการ ความปลอดภัยด้านการขนส่ง ทางถนน (Transport Safety Manager)	สนภ.	• ๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ ก.พ. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๔ พ.ค. ๖๓	๒,๖๔๘,๐๐๐	๙๕	✓ เป็นไปตามแผน - ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ เรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างการตรวจ รับ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๕	โครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	สนส.	• ๙ มิ.ย. ๖๑ - ๘ เม.ย. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๘ ก.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๒ ส.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ พ.ค. ๖๓	๔,๙๘๐,๐๐๐	๙๘	✓ เป็นไปตามแผน - ที่ปรึกษาได้ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้ว คงเหลือการพิจารณาจดทะเบียนลิขสิทธิ์ตราสัญลักษณ์ Q BUS ของกรมทรัพย์สินทางปัญญา ซึ่งอยู่ระหว่างกรมทรัพย์สินฯ พิจารณาการจดทะเบียนเครื่องหมายรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q BUS) และคาดว่าจะได้รับแจ้งผลภายในกลางเดือน พ.ค. ๖๓
๖	โครงการศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	สนภ.	• ๑๖ ส.ค. ๖๑ - ๑๕ ต.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๕ มิ.ย. ๖๓	๔,๓๕๑,๐๐๐	๗๕	✓ เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์
๗	โครงการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทย	สนภ.	• ๑๖ ส.ค. ๖๑ - ๑๕ ต.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๘ มิ.ย. ๖๓	๓,๒๕๗,๐๐๐	๘๕	✓ เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๒...

วาระที่ ๓.๒ รายงานผลสรุปปิดโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่

๓) ประจำเดือนมีนาคม ๒๕๖๓

จากโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๔๘ – ๒๕๖๓ จำนวนทั้งสิ้น ๘๗ โครงการ นั้น เป็นโครงการที่ดำเนินการเสร็จสิ้นและรายงานผลการสรุปปิดการดำเนินงาน ณ เดือนมีนาคม ๒๕๖๓ จำนวน ๒ โครงการ มีรายละเอียด ดังนี้

ปีงบประมาณ	โครงการที่ดำเนินงาน เสร็จสิ้นและสรุปปิดแล้ว	โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้น และสรุปปิด ณ มีนาคม ๒๕๖๓	รวมโครงการที่ ดำเนินงานเสร็จสิ้น
๒๕๔๘ - ๒๕๕๘	๓๙	-	๓๙
๒๕๕๙	๕	-	๕
๒๕๖๐	๑๐	-	๑๐
๒๕๖๑	๗	๑	๘
๒๕๖๒	-	๑	๑
๒๕๖๓	-	-	-
รวม	๖๑	๒	๖๓

ในการนี้มีโครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยและสรุปปิดโครงการ ณ เดือนธันวาคม มีนาคม ๒๕๖๓ จำนวน ๒ โครงการ ดังนี้

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการศึกษาวิจัย
๑.	โครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล	สนค.	๑ ธ.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๗ มี.ค. ๖๓	๔,๖๐๐,๐๐๐ (ใช้ไป ๔,๕๙๑,๗๘๐ คงเหลือส่งคืน กปถ ๘,๒๒๐)	กรมการขนส่งทางบก มีแนวทางในการดำเนินการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) ให้มีจำนวนเพียงพอและเหมาะสมกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ โดยเสนอหน่วยงานที่มีศักยภาพเป็นหน่วยงานตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติมจำนวน ๑๐ แห่ง ให้ครอบคลุมพื้นที่ย่อยในแต่ละภูมิภาค ได้พัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (มาตรฐาน Q Mark) อีกทั้งสามารถกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในภาพรวมได้ทั้งระบบ และยังสามารถกำหนดแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากการศึกษาและทบทวนแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาประเทศ การพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศสามารถนำมาเป็นแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วย

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการศึกษาวิจัย
					รถบรรทุก ได้จำนวน ๓ ด้าน ๑๒ กลยุทธ์ ได้แก่ - ยุทธศาสตร์ที่ ๑ เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่งในด้านธุรกิจและบริการ - ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการให้บริการขนส่ง - ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ และการกำหนดแผนงาน ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้ แผนงานระยะสั้น ๑. การส่งเสริมให้สมาคมจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ประกอบการรายย่อย ๒. การส่งเสริมให้สมาคมจัดทำคู่มือปฏิบัติงานและรายงานต่าง ๆ เพื่อเผยแพร่ให้ผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยได้นำไปใช้ ๓. จัดทำโครงการพัฒนา “ระบบคุณภาพด้านความปลอดภัย” ของกรมการขนส่งทางบก ๔. การส่งเสริมให้มีหน่วยตรวจประเมินอิสระในจำนวนที่เพียงพอและกระจายตัวอย่างเหมาะสม ๕. การส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง แผนงานระยะยาว ๑. การให้การยอมรับสมาคมที่จัดกิจกรรมส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งที่มีความเข้มแข็ง ๒. การรับรองหลักสูตรการอบรมที่มีคุณภาพครบถ้วน โดยพิจารณากำหนดสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นระยะเวลาในการอบรมในการขอหรือต่อใบอนุญาตขับรถภายใต้ระเบียบและอำนาจตามกฎหมาย เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถบรรทุกในอุตสาหกรรมขนส่งได้อย่างเป็นรูปธรรม ๓. จัดทำโครงการพัฒนา “ระบบคุณภาพด้านความปลอดภัย” ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพเพื่อการขนส่งอย่างปลอดภัย ๔. การพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกอย่างต่อเนื่อง

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการศึกษาวิจัย
					๕. การเพิ่มมาตรการในการกำกับดูแลหน่วย ตรวจประเมินอิสระ ๖. การส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง รวมถึงมีเครือข่ายมือในการเผยแพร่และ ประชาสัมพันธ์มาตรฐาน Q Mark ให้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วย รถบรรทุก, คู่มือผู้ตรวจประเมิน, คู่มือหน่วยตรวจ ประเมินอิสระ (IB), คู่มือการกำกับดูแลหน่วย ตรวจประเมินอิสระ (IB) หัวหน้าผู้ตรวจ และ ผู้ตรวจประเมิน, ชุดอุปกรณ์สำหรับจัดนิทรรศการ (Backdrop), วิดีทัศน์ (VDO Presentation) และ หนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (e-book), คู่มือมาตรฐาน คุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และรายงานผล การศึกษาดังกล่าว
๒.	โครงการศึกษาระบบ นำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถ โดยสารประจำทาง สนับสนุนการเดินทาง ด้วยรถไฟฟ้าในเขต กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑลเพื่อลด อุบัติเหตุจากการใช้รถ ใช้ถนน	กบส.	๕ ก.ค. ๖๑ – ๔ ก.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๙ ก.พ. ๖๓ • ปรับเป็น สิ้นสุด ๑๖ เม.ย. ๖๓	๔,๙๙๕,๕๐๐ (ใช้ไป ๔,๗๘๘,๓๘๐ คงเหลือส่งคืน กปถ ๒๐๗,๑๒๐)	กรรมการขนส่งทางบก มีผลวิเคราะห์แนวทางในการ พัฒนาการใช้งานระบบ Feeder โดยมีการ ดำเนินงานโครงการในแนวรถไฟฟ้าสายสีม่วง (คลองบางไผ่-ตาปูน) ดังนี้ ๑. นำร่องในการใช้งานระบบ Feeder มีระยะเวลา การดำเนินงาน ๑ เดือน (๑๕ ก.ย. – ๑๔ ต.ค. ๖๒) เส้นทางที่คัดเลือก ได้แก่ (๑) เส้นทาง MRT แยกติวานนท์-ท่าน้ำนนทบุรี เป็นเส้นทางที่มีรูปแบบการเดินทางของการ เชื่อมต่อระหว่างทางราง บริการด้วยรถมินิบัส มี ผู้โดยสารใช้บริการวันจันทร์-ศุกร์ เฉลี่ยจำนวน ๒๑๘ คน/วัน และวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ เฉลี่ย จำนวน ๑๐๖ คน/วัน จากแบบสอบถามความพึง พอใจในการใช้บริการระบบ Feeder จำนวน ๔๒๐ ชุด สามารถสรุปได้ว่า ผู้ใช้งานมีความพึง พอใจมากที่สุด ร้อยละ ๗๕ และหากมีระบบ Feeder ถาวร คาดว่ามีผู้ใช้บริการสูงสุดถึง ร้อย ละ ๙๔ (๒) เส้นทางวงกลม MRT ตลาดบางใหญ่- หมู่บ้านบางใหญ่ซีดี เป็นเส้นทางที่ส่งเสริมการ เดินทางโดยไม่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล อำนวยความสะดวก แก่ประชาชนในเขตชุมชนและหมู่บ้าน บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า บริการด้วยรถมินิบัส มี ผู้โดยสารใช้บริการวันจันทร์-ศุกร์ เฉลี่ยจำนวน ๕ คน/วัน และวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ เฉลี่ยจำนวน ๔

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการศึกษาวิจัย
					คน/วัน เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินรถใหม่และให้บริการในหมู่บ้านจัดสรรเป็นส่วนใหญ่ ประชาชนอาจไม่คุ้นชินกับการบริการรับ-ส่ง รูปแบบใหม่ จากแบบสอบถามความพึงพอใจในการใช้บริการระบบ Feeder จำนวน ๓๐ ชุด สามารถสรุปได้ว่าผู้ใช้งานมีความพึงพอใจมากที่สุดร้อยละ ๖๙ และหากมีระบบ Feeder ถาวร คาดว่ามีผู้ใช้บริการสูงสุดถึงร้อยละ ๘๗ จากการวิเคราะห์การพัฒนาโครงข่ายระบบ Feeder ที่ดีขึ้นและได้มาตรฐานตามที่กำหนด จะทำให้ผู้เดินทางเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓๐ จากผู้ที่เดินทางแบบเดิม ช่วยลดลงของเวลาที่ติดขัดของจราจร รวมถึงการลดอุบัติเหตุทางถนน สำหรับเส้นทางระบบ Feeder ของรถไฟฟ้าสายสีม่วง สามารถลดมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ ๑๑.๕๓ และลดมูลค่าความสูญเสียจากทรัพย์สินเสียหายจากอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ ๔๒.๔๑ ของการเดินทางด้วยระบบเดิม ๒. มีแผนปฏิบัติการ (Action Plan) การพัฒนาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ – รังสิต) และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต – คูคต)ที่กำลังจะเปิดดำเนินการในอนาคต โดยการอาศัยระบบ Feeder ที่มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับการเดินทางของประชาชน เหมาะสมกับความต้องการเดินทางตามศักยภาพของพื้นที่ ช่วยลดปัญหาการติดขัดของจราจร และลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ เกิดการบูรณาการการขนส่งผู้โดยสารระหว่างรูปแบบการขนส่งทางถนนและทางราง ช่วยให้สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้เดินทางจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็นการใช้รถไฟฟ้า ซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยในภาพรวม

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๓...

**วาระที่ ๓.๓ การนำผลการศึกษาวิจัยที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ไปขยายผลการดำเนินงาน**

ตามที่หน่วยงานต่างๆ ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับดำเนินการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งได้มีการศึกษาเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดย สปถ. ได้ขอความอนุเคราะห์ให้หน่วยงานต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบก จัดส่งข้อมูลการนำผลการศึกษาวิจัยตามโครงการที่ได้รับอนุมัติจัดสรรเงิน หรือเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผลการศึกษาไปขยายผลการดำเนินงาน เพื่อเป็นการติดตามผลการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุด นั้น

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการได้รวบรวมข้อมูลการนำผลการศึกษาวิจัยที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ไปขยายผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เรียบร้อยแล้ว รายละเอียดตามเอกสารแนบ

จึงเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔...

วาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๔.๑ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
(พันธกิจที่ ๓) จำนวน ๔ โครงการ

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้ กับกรม	ขอปรับ ระยะเวลาดำเนิน โครงการเป็น	หมายเหตุ
๑. โครงการศึกษาการพัฒนาระบบ e-Learning และบทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ (Courseware) ที่ใช้ในการเรียนการสอน สำหรับบุคลากรด้านการตรวจสภาพรถทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ผูกพัน ๔,๗๒๑,๐๐๐ บาท เบิกจ่าย - บาท ผูกพันค้างจ่าย - บาท คงเหลือส่งคืน กปถ. - บาท	สนว.	๔,๗๒๑,๐๐๐	๑๙ เม.ย. ๖๒ – ๑๘ พ.ค. ๖๓ • ส่งหนังสือแจ้ง ขอปรับเวลา ที่ คค ๐๔๑๘.๖/๓๓๒๔ ลว. ๑๗ มี.ค. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ	สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๕๒/๒๕๖๓ ลว. ๓ มี.ค. ๖๓ เริ่ม ๔ มี.ค. ๖๓ สิ้นสุด ๓๐ ส.ค. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ ต.ค. ๖๓	- สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานเริ่มต้น (Inception Report) โดยการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ มีมติให้ที่ปรึกษาแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดตามที่ให้ข้อสังเกตไว้ ซึ่งที่ปรึกษาส่งรายงานเบื้องต้นฉบับแก้ไข เมื่อวันที่ ๒๖ มี.ค. ๖๓ - ตรวจรับพัสดุ และเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๑ แล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ เม.ย. ๖๓ - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดทำรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ ซึ่งดำเนินการภายใน ๙๐ วัน (๔ มี.ค. ๖๓ - ๑ มี.ย. ๖๓) • สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ - เกิดความล่าช้าในกระบวนการจัดหาผู้รับจ้าง (ที่ปรึกษา) โดยวิธีการคัดเลือก มีจำนวน ๒ ครั้ง ครั้งที่ ๑ ไม่มีผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านเกณฑ์คุณสมบัติด้านคุณภาพ จึงมีกระบวนการคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนออีกครั้ง - ครั้งที่ ๒ ได้ผู้ชนะการคัดเลือก คือ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๓ โดยมีระยะเวลาตามสัญญาจ้าง ๖ เดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ - ดังนั้น จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับสัญญาจ้าง โดยใช้เวลาในการประเมิน/ตรวจรับ ๑ เดือน และสรุปปิด ๑ เดือน รวม ๒ เดือน เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓
		ทำงาน	๔ เดือน	-	๑๐ เดือน (เพิ่มขึ้น ๖ เดือน)	
		ศึกษา	๖ เดือน	๑๘๐ วัน (๖ เดือน)	คงเดิม	
		ประเมิน/ตรวจรับ	๒ เดือน	-	๑ เดือน (ลดลง)	
		สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม	

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้ กับกรม	ขอปรับ ระยะเวลาดำเนิน โครงการเป็น	หมายเหตุ
๒. โครงการศึกษาและพัฒนาการ กำกับดูแลและบริหารจัดการรถ โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพ มหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริม ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผูกพัน ๔,๙๒๙,๘๐๐ บาท เบิกจ่าย ๒,๒๑๘,๔๑๐ บาท ผูกพันค้างจ่าย ๒,๗๑๑,๓๙๐ บาท คงเหลือส่งคืน กปถ. ๕๐,๐๐๐ บาท	กบส.	๔,๙๒๙,๘๐๐	๑๙ เม.ย. ๖๒ – ๒๙ ก.พ. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ พ.ค. ๖๓ • ส่งหนังสือแจ้ง ขอปรับเวลา ที่ คค ๐๔๒๒.๔/๒๕๔ ลว. ๒๓ เม.ย. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ	สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๑๐๓/๒๕๖๒ ลว. ๒๖ ก.ย. ๖๒ เริ่ม ๒๗ ก.ย. ๖๒ สิ้นสุด ๒๖ มี.ค. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ ก.ค. ๖๓	• สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานงวดที่ ๑ - ๓ และเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๑ และ ๒ เรียบร้อยแล้ว - งานงวดที่ ๓ ยังอยู่ระหว่างการเบิกจ่าย - ที่ปรึกษาได้ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) งานงวดที่ ๔ เมื่อวันที่ ๒๖ มี.ค. ๖๓ แล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาตรวจรับ • สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ - จากร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ที่ปรึกษาต้องนำเสนอผลการกำกับดูแลโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ได้จากการประยุกต์ใช้รูปแบบการกำกับดูแลและบริหารจัดการรถโดยสารประจำทางที่สอดคล้องกับตัวชี้วัด (KPI) ที่ได้พัฒนาขึ้น ซึ่งจากการประชุมคณะกรรมการตรวจรับร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ มีมติให้มีการแก้ไขรายละเอียดไปปรากฏในรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ด้วย เนื่องจากการศึกษาการจัดทำดัชนีชี้วัดหลักเพื่อการกำกับดูแลและบริหารจัดการเดินรถเส้นทางปฏิรูปให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จะต้องพิจารณาให้มีความถี่ที่ครบถ้วนสำหรับการนำไปใช้จริง และมีการแก้ไขให้สอดคล้องกับข้อมูลข้อเท็จจริง ต้องมีการพิจารณาความเชื่อมโยงไปถึงโครงการศึกษาเพื่อจัดทำระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและการประเมินผลการประกอบการของเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ของสนส. ด้วย ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการพิจารณาผลการศึกษาย่างรอบคอบ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ จึงจำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณารายละเอียดในรายงานฉบับสมบูรณ์เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเพื่อตรวจรับงานงวดสุดท้ายเพิ่มขึ้น จาก ๑ เดือน เป็น ๓ เดือน และสรุปปิด ๑ เดือน รวม เป็น ๔ เดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓
		ทำงาน	๕ เดือน	-	คงเดิม	
		ศึกษา	๖ เดือน	๖ เดือน	คงเดิม	
		ตรวจรับ/เบิกจ่าย	๑ เดือน	-	๓ เดือน (เพิ่มขึ้น ๒ เดือน)	
		สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม	

โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลาดำเนินโครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้กับกรม	ขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเป็น	หมายเหตุ
๓. โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษาสำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ เบิกจ่าย ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท (โอนเงินให้ทั้งจำนวน โดยขอรับทุน) ผูกพันค้างจ่าย - บาท สิ้นปี กปถ. - บาท	สปค.	๖,๐๐๐,๐๐๐	๑ ต.ค. ๖๑ – ๓๑ ก.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ มี.ย. ๖๓ • ส่งหนังสือแจ้งขอปรับเวลา ที่ คค ๐๒๐๑/๑๕๗๗ ลว. ๒๕ ก.พ. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ	• สัญญา ลว. ๒ พ.ค. ๖๒ (ขบ. และ สปค.) • สัญญาเลขที่ สปค.๓๑/๒๕๖๓ ลว. ๓๑ มี.ค. ๖๓ เริ่ม ๓๑ มี.ค. ๖๓ สิ้นสุด ๒๘ ส.ค. ๖๓ (สปค. และผู้ว่าจ้าง)	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ ต.ค. ๖๓	• สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - งวดที่ ๑ ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับเบื้องต้น (Inception Report) เมื่อวันที่ ๒๔ ก.พ. ๖๓ และประชุมตรวจรับงานและเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๑ เป็นเงิน ๘๙๘,๕๐๐ บาทเรียบร้อยแล้ว - งวดที่ ๒ ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) เมื่อวันที่ ๒๓ มี.ค. ๖๓
		ทำงาน	๑๒ เดือน	-	๑๖ เดือน (เพิ่มขึ้น ๔ เดือน)	โดยมีการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ เมื่อวันที่ ๒๐ เม.ย. ๖๓ ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานและให้เบิกจ่ายเงินงวดที่ ๒ เป็นเงิน ๑,๔๗๙,๕๐๐ บาทเรียบร้อยแล้ว - งวดที่ ๓ ที่ปรึกษายู่อระหว่าง
		ศึกษา	๗ เดือน	๒๑๐ วัน (๗ เดือน)	คงเดิม	ดำเนินการจัดทำรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๒ (Progress Report ๒)
		ตรวจรับ/เบิกจ่าย	๑ เดือน	-	คงเดิม	
		สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม	• สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ เนื่องจากในกระบวนการจัดหาผู้รับจ้างต้องมีการพิจารณาคัดเลือกผู้รับจ้างอย่างรอบคอบมากที่สุด โดยที่ปรึกษาต้องมีความชำนาญ และมีความเชี่ยวชาญในการดำเนินโครงการที่มีรายละเอียด เทคนิควิชาชีพเฉพาะในด้านวิศวกรรม สถาปัตยกรรม และด้านสิ่งแวดล้อม ความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ อีกทั้งต้องมีความรู้ความเข้าใจ ในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางทางถนนเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับผู้พิการ เด็ก และผู้สูงอายุ จึงทำให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการจัดหาผู้รับจ้าง ซึ่งได้ผู้รับจ้าง คือ มหาวิทยาลัยนเรศวร และลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ ดังนั้น จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับสัญญาจ้าง โดยใช้เวลาในการประเมิน/ตรวจรับ ๑ เดือน และสรุปปิด ๑ เดือน รวม ๒ เดือน เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้ กับกรม	ขอปรับ ระยะเวลาดำเนิน โครงการเป็น	หมายเหตุ
๔. โครงการศึกษาออกแบบ และ พัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถ ด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก (วงเงินสัญญา ๔๗,๒๗๒,๗๐๐ บาท) เบิกจ่าย ๑๘,๙๐๙,๐๘๐ บาท ผูกพันค้างจ่าย ๒๘,๓๖๓,๖๒๐ บาท ส่งคืน กปด. ๒,๒๒๗,๓๐๐ บาท	ศบร.	๔๙,๕๐๐,๐๐๐	๑๓ ก.ค. ๖๐ – ๑๒ ม.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๔ ส.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ ต.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ เม.ย. ๖๓ • ส่งหนังสือแจ้ง ขอปรับเวลา ที่ คค ๐๔๒๑.๒/๕๑๐ ลว. ๒๓ เม.ย. ๖๓ (ให้ฝ่ายเลขานุการ)	• สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๙๙/๒๕๖ ๑ ลว. ๑ พ.ค. ๖๑ เริ่ม ๒ พ.ค. ๖๑ สิ้นสุด ๒๕ ก.ค. ๖๒ • ขยายสัญญา ลว. ๗ ม.ค. ๖๓ แก้ไขสัญญา (จำนวน ๖๗ วัน) ขยายเป็น สิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๒	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓	• สิ่งที่ทำเนิการไปแล้ว - ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานงวดที่ ๑-๕ ฉบับปรับปรุงแก้ไขตาม ความเห็นคณะกรรมการตรวจรับ พัสดุฯ และเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๑-๖ เรียบร้อยแล้ว โดยงานงวดที่ ๗ และ ๘ อยู่ระหว่างให้ที่ปรึกษา แก้ไขตามความเห็นคณะกรรมการ ตรวจรับพัสดุฯ ให้ครบถ้วนตาม ขอบเขตงาน รวมถึงการแก้ไขและ ตรวจสอบระบบให้เป็นตามสัญญา • สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลา โครงการ เนื่องจาก ศบร. ได้มีการประชุม หารือระหว่างที่ปรึกษา และ ศทส. เพื่อติดตามเร่งรัดการดำเนินการ เชื่อมต่อระบบ GPS กับข้อมูล ระบบงาน MDM โดย ศทส. ได้ทำ การพัฒนา Web service เชื่อมต่อเพื่อทดสอบการเรียก ข้อมูลแล้ว แต่ที่ปรึกษายังไม่ สามารถหาแนวทางแก้ไข ปรับปรุง และพัฒนาเพิ่มเติมได้ รวมถึงรายงานฉบับสมบูรณ์ยังไม่ ครบถ้วน จึงให้ที่ปรึกษาส่งเอกสาร เพิ่มเติมภายหลัง ได้แก่ เอกสาร SRS, SDS, Program Specification, Method Specification ที่ทางที่ปรึกษาได้ ทำการแก้ไขและจัดส่งนั้น ยังไม่ ถูกต้อง สมบูรณ์ และครบถ้วนตาม รายการของขอบเขตงาน ดังนั้น จึงขอปรับระยะเวลาการ ดำเนินงานเพื่อให้สอดคล้องการ การทำงานและการแก้ไข รายละเอียดของงานให้ถูกต้อง รวมถึงระยะเวลาการพิจารณา ตรวจรับพัสดุ มีรายละเอียดที่ต้อง ตรวจสอบให้รอบครอบ เพื่อความ ถูกต้อง สมบูรณ์ ตามขอบเขตงาน และสัญญาจ้าง เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓
		ทำงาน	๑๐ เดือน	-	คงเดิม	
		ศึกษา	๒๑ เดือน (ตามสัญญา ๑๕ เดือน ขอเพิ่ม ๖ เดือน โดยไม่คิด ค่าใช้จ่าย)	สัญญา ๔๕๐ วัน (๑๕ เดือน) ขอเพิ่ม ๖ เดือน (ไม่คิดค่าจ้าง) รวม ๒๑ เดือน	๒๖ เดือน (เพิ่มขึ้น ๕ เดือน)	
		แก้ไขสัญญา	๖๗ วัน (๒ เดือน)	-	คงเดิม	
		ตรวจรับ/สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม	

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

ตามที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้อนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี ๒๕๖๓ จำนวนเงิน ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับดำเนินการจัดสรรเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนนตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก (พันธกิจที่ ๑) ค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสาธน์ที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๒) ค่าใช้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) และค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมหลายหลายทะเบียนรถการบริหารงานกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นอันจำเป็นของกองทุน (พันธกิจที่ ๔) และได้มีการอนุมัติจัดสรรเงินให้ดำเนินการไปแล้ว ดังนี้

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓							
พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณ		จำนวนเงินอนุมัติ (บาท)	จำนวนโครงการอนุมัติ	จำนวนเงินเห็นชอบในหลักการ (บาท)	จำนวนโครงการเห็นชอบ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)
	สัดส่วน	จำนวนเงิน(บาท)					
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัย	๖๔%	๑,๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐	๑,๐๔๓,๕๕๕,๕๖๖	๙๙	๕๙,๐๐๔,๗๙๖	๔๙	๓๐๕,๔๓๙,๖๗๘
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๔๓,๑๙๕,๗๐๐	๒๒	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัย			๑๔๘,๒๑๗,๘๙๐	๑๔	๕๗,๓๖๒,๗๙๖	๔๘	
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			๒๑๕,๖๐๕,๕๐๐	๑๖	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย			๘,๔๙๙,๓๐๐	๑๑	๑,๖๔๒,๐๐๐	๑	
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			๓๘๕,๐๗๕,๒๙๖	๑๙	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			๗๑,๔๐๐,๐๐๐	๔	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน			๑๖๘,๕๒๕,๒๔๐	๗	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๕๕๕,๓๐๐	๓	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๒,๕๘๔,๓๐๐	๓	-	๐	
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	๐	-	๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิชาด้านความปลอดภัย	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๒๒,๒๑๓,๒๐๐	๕	-	๐	๑๙๗,๗๘๖,๘๐๐
พันธกิจที่ ๔ การประชุมหลายหลายทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๖%	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐	๓๓๕,๘๓๕,๔๕๖	๘	๕,๗๑๘,๐๐๐	๑	๑๐,๔๕๖,๕๔๔
รวมเงิน	๑๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๑,๔๐๑,๖๐๔,๑๘๒	๑๑๒	๖๔,๗๒๒,๗๙๖	๕๐	๗๓๓,๖๗๓,๐๒๒

โดยในส่วนกรอบวงเงินงบประมาณการสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) มีวงเงิน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท และได้อนุมัติจัดสรรเงินไปแล้ว จำนวนเงิน ๒๒,๒๑๓,๒๐๐ บาท คงเหลือวงเงินงบประมาณที่จะจัดสรรได้ จำนวน ๑๙๗,๗๘๖,๘๐๐ บาท

ในการนี้ มีการขอรับจัดสรรเงินสำหรับโครงการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ที่มีความสำคัญจำเป็นในครั้งนี้ จำนวน ๑๖ โครงการ ในวงเงิน ๓๘๙,๔๖๐,๘๓๐ บาท ดังนั้น เพื่อให้สามารถดำเนินการศึกษาวิชาด้านความปลอดภัยได้ จึงเห็นควรปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับการดำเนินงานตามพันธกิจที่ ๓ เพิ่มเติม โดยปรับจากพันธกิจที่ ๑ ที่ยังมีกรอบวงเงินงบประมาณคงเหลือ ดังนี้

สัดส่วนเดิม

- พันธกิจที่ ๓ สัดส่วน ๑๐% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- พันธกิจที่ ๑ สัดส่วน ๖๔% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๑,๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ปรับสัดส่วนเป็น (เพิ่ม/ลดจากเดิม ๙% เป็นเงิน ๑๙๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท)

- พันธกิจที่ ๓ สัดส่วน ๑๙% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๔๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- พันธกิจที่ ๑ สัดส่วน ๕๕% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๑,๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

โดยเมื่อปรับสัดส่วนภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณเดิม คือ ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท จะเป็นดังนี้

กองทุนเพื่อความปดถักยในการใช้รดิใช้ถนน กรอววงเงินงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓							
พันธกิจ	กรอววงเงินงบประมาณ		จำนวนเงินอนุมัติ (บาท)	จำนวน โครงการ อนุมัติ	จำนวนเงิน เห็นชอบใน หลักการ (บาท)	จำนวน โครงการ เห็นชอบ	คงเหลือวงเงิน งบประมาณ (บาท)
	สัดส่วน	จำนวนเงิน(บาท)					
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปดถักย	๕๕%	๑,๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐	๑,๐๔๓,๕๕๕,๕๖๖	๙๙	๕๙,๐๐๔,๗๙๖	๔๙	๑๐๗,๔๓๙,๖๗๔
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปดถักยในการใช้รดิใช้ถนน			๔๓,๑๙๔,๗๐๐	๒๒	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับชื้ออย่างปดถักย			๑๔๘,๒๑๗,๘๙๐	๑๔	๕๗,๓๖๒,๗๙๖	๔๘	
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			๒๑๕,๖๐๕,๕๐๐	๑๖	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปดถักย			๘,๔๙๙,๓๐๐	๑๑	๑,๖๔๒,๐๐๐	๑	
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			๓๘๕,๐๗๕,๒๙๖	๑๙	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปดถักยในการใช้รดิใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			๗๑,๔๐๐,๐๐๐	๔	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รดิใช้ถนน			๑๖๘,๔๒๔,๒๔๐	๗	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปดถักยในการใช้รดิใช้ถนน			๕๕๔,๓๐๐	๓	-	-	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปดถักยในการใช้รดิใช้ถนน			๒,๕๘๔,๓๐๐	๓	-	๐	
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	๐	-	๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิชาด้านความปดถักย	๑๙%	๔๑๘,๐๐๐,๐๐๐	๒๒,๒๑๓,๒๐๐	๕	-	๐	๓๙๕,๗๘๖,๘๐๐
พันธกิจที่ ๔ การประมุขหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๖%	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐	๓๓๕,๘๓๕,๔๕๖	๘	๕,๗๑๘,๐๐๐	๑	๑๐,๔๖๖,๕๔๔
รวมเงิน	๑๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๑,๔๐๑,๖๐๔,๑๘๒	๑๑๒	๖๔,๗๒๒,๗๙๖	๕๐	๗๓๓,๖๗๓,๐๒๒

โดยรายละเอียดโครงการด้านการศึกษาวิชาเพื่อความปดถักยในการใช้รดิใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ที่มีการเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๑๖ โครงการ เป็นไปตามวาระที่ ๔.๒.๑ – ๔.๒.๑๖ ดังนี้

**วาระที่ ๔.๒.๑ โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์
สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการ
ขับขี่ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน**

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : กรมควบคุมโรค

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔๓,๓๒๒,๕๕๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยใน
การใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

๑) ปฏิญญามอสโกให้ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน”

องค์กรสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติได้มีการประชุมครั้งที่ ๖๔ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๓ โดยได้รับรอง
คำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโกโดยประกาศให้ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัย
ทางถนน (Decade of Action for Road Safety) เป้าหมายตามกรอบปฏิญญามอสโกคือลดอัตราการเสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยการลดอุบัติเหตุ นั้นมีกรอบการดำเนินงานที่
สำคัญ ๕ เสาหลัก ดังนี้ ๑) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building Management Capacity) ๒)
การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence Road
Design and Network Management) ๓) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence
Vehicle Safety Design) ๔) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence Road
User Behavior) ๕) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve Post Crash Care) ในฐานะที่
ประเทศไทยเป็นสมาชิกองค์การสหประชาชาติ จึงมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลก
โดยมีกำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามกรอบปฏิญญามอสโกไว้ ๘
ประการได้แก่ ๑) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย มีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวม
หมวกนิรภัย ๒) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ มีเป้าหมายให้
พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง ๓) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตราย (Black Spot) มี
เป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด ๔) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้
ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ๕)
ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสาร
สาธารณะและรถบรรทุก ๖) พัฒนสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย ๗) พัฒนาระบบการแพทย์
ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ ได้
อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว ๘) พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็ง
เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมาก
ยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ประเทศไทยได้ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมประกาศเจตนารมณ์
ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๖๓ โดยพร้อมเพรียงกันกับทุกประเทศทั่วโลก และสถาบัน
ป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กรมควบคุมโรคได้เตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนาศูนย์ต้นแบบการประเมินความพร้อม
ทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ โดยในปีแรกจะสร้างเครือข่ายและจัดตั้งศูนย์ medical fitness to
drive เพื่อทดลองทดสอบสมรรถนะผู้ขับขี่ตามแนวทางการตรวจประเมินความพร้อมทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อ
สมรรถนะในการขับขี่ พร้อมทั้งพัฒนาจัดทำฐานข้อมูลผู้ขับขี่เพื่อใช้เชื่อมโยงกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อเพิ่มการ
เฝ้าระวังให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น

๒) สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้น

รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยปี พ.ศ.๒๕๖๑ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ๒๕๖๒) มีจำนวนครั้งและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น โดยในปีพ.ศ. ๒๕๖๑ มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ๗๙,๑๑๗ ครั้ง เพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๖ ปี (ปีพ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) ร้อยละ ๗.๑๓ มีจำนวนเสียชีวิต ๘,๓๖๖ คน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๒๖ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ๓ อันดับแรกได้แก่ รถจักรยานยนต์ร้อยละ ๑๙.๓๘ รถยนต์นั่งร้อยละ ๑๔.๒๕ และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ร้อยละ ๙.๔๑ จำแนกอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะเป็น ๔ ประเภทได้แก่ รถแท็กซี่ รถตู้ รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถสามล้อเครื่อง พบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ รถโดยสารสาธารณะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั่วประเทศ ๓,๘๗๖ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๑.๘๕ ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งประเทศ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะเกิดจากรถแท็กซี่มากที่สุด ๑,๙๔๑ ครั้ง ซึ่งส่วนใหญ่ให้บริการในกรุงเทพมหานคร โดยมีโดยสารสาธารณะขนาดเล็ก (รถตู้) ๙๑๑ ครั้ง รถโดยสารขนาดใหญ่ ๗๔๐ ครั้ง ซึ่งทั้งสองประเภทให้บริการระหว่างเมือง และรถสามล้อเครื่อง ๒๘๔ ครั้ง สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในปี ๒๕๖๒ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ ๑ ของประเทศ (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, ๒๕๖๒) พบว่า เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง อัตราส่วนชายต่อหญิง ๕.๙๙ : ๑ กลุ่มอายุที่มีการเสียชีวิตสูงสุดคือกลุ่มอายุ ๑๖ - ๓๕ ปี ร้อยละ ๕๖ ซึ่งเป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน ช่วงเวลาการเสียชีวิตเกิดจากอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ช่วงเวลา ๒๒.๐๐ - ๖.๐๐ น. ร้อยละ ๔๘ ส่วนพื้นที่เขตที่มีจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ เขตบางบอน รองลงมาคือ เขตบางขุนเทียน เขตประเวศ เขตคลองเตย และเขตบางกะปิ

๓) อุบัติเหตุทางถนนสร้างความสูญเสียที่ประเมินเป็นมูลค่าสูงมาก

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจรจากพื้นที่ในจังหวัดสระบุรี ด้วยวิธีการประเมินความเต็มใจที่จะจ่ายในการลดอุบัติเหตุทางถนนของคนในพื้นที่พบว่า การเสียชีวิตมีมูลค่าเท่ากับประมาณ ๑๐ ล้านบาทต่อราย ในขณะที่การบาดเจ็บสาหัสมีมูลค่าเท่ากับประมาณ ๓ ล้านบาทต่อราย (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๖๐) อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอันดับต้นในประเทศไทยที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน จากรายงานภาระโรคและการบาดเจ็บของประชากรไทย พ.ศ.๒๕๕๗ พบว่าอุบัติเหตุเป็นสาเหตุหลักของการสูญเสียปีสุขภาวะเนื่องมาจากการตายก่อนวัยอันควรโดย พบในเพศชาย กลุ่มอายุ ๑๕-๒๙ ปี และ ๓๐-๔๔ ปี สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้ประเมินมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปี ๒๕๕๔-๒๕๕๖ เฉลี่ยต่อปีเท่ากับ ๕๔๕,๔๓๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) โดยเฉลี่ยแล้วเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ ๑ ครั้ง จะมีผู้เสียชีวิต ๐.๔๒ ราย พิการ ๐.๐๓ ราย บาดเจ็บสาหัส ๐.๗๙ ราย บาดเจ็บเล็กน้อย ๒.๗๖ ราย คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียครั้งละประมาณ ๒.๓ ล้านบาท ดังนั้นความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๕ จึงมีมูลค่าสูงถึงกว่า ๑๗,๒๕๐ ล้านบาท (ถิรยุทธ วัฒนานนท์และคณะ, ๒๕๕๗) จากการศึกษาความสูญเสียของจังหวัดแพร่ พบว่าการเกิดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๓ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิต ความเสียหายของทรัพย์สิน ค่ารักษาพยาบาลและค่าสูญเสียการขาดงานของผู้ป่วยและผู้ดูแล เท่ากับ ๑๕๔,๘๔๐,๗๕๒ บาท อัมเอดนชัย มีค่าความสูญเสียมากที่สุดเท่ากับ ๓๘,๗๙๗,๙๐๒ บาท รวมความสูญเสียเฉพาะค่ารักษาพยาบาลในแต่ละปีเท่ากับ ๒.๙-๓.๑ ล้านบาท (วาสนา เชื้อนแก้ว, ๒๕๕๓)

๔) ผลการศึกษาวิจยด้านการประเมินสุขภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนมีความแตกต่าง หลากหลาย

มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนมีหลากหลาย เช่นมาตรการที่มุ่งไปที่ยานพาหนะ สิ่งแวดล้อมและถนนได้แก่ การแก้ไขปัญหาคือจุดเสี่ยงและจุดอันตราย (Black Spot) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยมี มาตรการที่มุ่งไปยังผู้ขับขี่ เช่นส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่ ซึ่งจะเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนหนึ่งเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และมีปัจจัยที่ส่งผลต่อสมรรถนะการขับขี่ เช่น การมองเห็น ความเมื่อยล้า การได้ยิน การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการใช้สารเสพติด เป็นต้น การหาแนวทางป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุจึงมีความสำคัญมาก โดยเฉพาะแนวทางป้องกันในระดับบุคคลที่เป็นผู้ขับขี่ ซึ่งในหลายประเทศได้กำหนดให้มีการตรวจคัดกรองสุขภาพและสมรรถภาพของร่างกาย เพื่อใช้ประกอบการขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

ประเทศออสเตรเลีย การดำเนินมาตรฐานตามข้อบังคับของกฎหมายในประเทศออสเตรเลียให้ความสำคัญในการสร้างความปลอดภัยบนถนนและลดอุบัติเหตุ ได้ดำเนินการสร้างมาตรฐานในการตรวจกรองผู้ขับขี่รถสาธารณะอย่างเข้มข้น โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักคือ Austroads และ National Transport Commission ได้กำหนดการประเมินสมรรถนะสำหรับการขับขี่ของประเทศออสเตรเลีย (Austroads, National Transport Commission, ๒๐๑๗) หากจะรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ต้องมีการประเมินผ่าน Driver Licensing Authority (DLA) ประกอบด้วย มาตรฐานทางการแพทย์ มาตรฐานกฎข้อบังคับ และสอบภาคปฏิบัติของการขับขี่ ผู้ขับขี่จะต้องมีการประเมินการเจ็บป่วย และทดสอบสมรรถนะต่าง ๆ ตามข้อกำหนด คือ ๑) Vasovagal syncope ๒) Cardiovascular condition กลุ่มโรคหัวใจ ๓) Diabetes mellitus (เบาหวาน) ๔) Hearing loss and deaf sleep การได้ยินและการหลับ ๕) Musculoskeletal conditions โรคเกี่ยวกับกระดูกและกล้ามเนื้อ ๖) Neurological conditions โรคระบบประสาทและสมอง ๗) Psychiatric conditions โรคทางจิตเวช ๘) Sleep disorders กลุ่มอาการทางการนอน ๙) Substance misuse (including alcohol, illicit drugs and prescription drug misuse) การใช้สารเสพติด ๑๐) Vision and eye disorders การมองเห็นและโรคทางตา

ประเทศสหราชอาณาจักร ในการออกใบอนุญาตขับขี่ มีการจัดมาตรฐานการตรวจสุขภาพเป็น ๒ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ ๑ รถยนต์ (category B) และ มอเตอร์ไซด์ กลุ่มที่ ๒ รถบรรทุกขนาดใหญ่ (category C) และ รถโดยสาร (category D) โดยทั่วไปแล้วมาตรฐานการตรวจสุขภาพในกลุ่มที่ ๒ จะสูงกว่ากลุ่มที่ ๑ เนื่องจากขนาดรถ น้ำหนักบรรทุก และระยะเวลาที่ใช้ในการขับขี่ โดยกำหนดอายุในการขับขี่ คือกลุ่มที่ ๑ การอนุญาตขับขี่โดยทั่วไปอายุขั้นต่ำที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ได้ คือ ๑๖ ปี โดยไม่มีการกำหนดอายุสูงสุดในการขับขี่ แต่เมื่ออายุ ๗๐ ปีขึ้นไปต้องมีการตรวจซ้ำทุก ๓ ปี และกลุ่มที่ ๒ อายุขั้นต่ำที่ได้รับสิทธิขับขี่ คือ ๒๑ ปีสำหรับรถบรรทุก (category C) และ ๒๔ ปี สำหรับรถโดยสาร (category D) อายุ ๕๕ ปี ขึ้นไปต้องมีการตรวจซ้ำทุก ๕ ปี อายุ ๖๕ ปีขึ้นไปต้องมีการตรวจซ้ำทุกปี (Driver Vehicle Licensing Agency, ๒๐๑๙)

ประเทศอิสราเอล การศึกษาเชิงทดลองในคนขับรถบรรทุกของกองทัพอิสราเอล พบว่าการทดสอบความเมื่อยล้าโดยใช้การตรวจรูม่านตา (papillary activity) และการเปลี่ยนทิศทางการมองเห็นอย่างรวดเร็ว (saccade velocity) เพื่อหาความสัมพันธ์กับพฤติกรรมนอนหลับที่มีการตอบสนองแบบสอบถาม ๑๕ ข้อ นั้น มีประสิทธิภาพในการช่วยลดอุบัติเหตุแก่คนขับรถบรรทุกที่ผ่าน การคัดกรอง โดยคาดการณ์ว่าคนขับรถบรรทุกที่ผ่านการคัดกรอง มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจำนวน ๑๐ วันต่อการขับขี่ ๑,๐๐๐ วัน ขณะที่ผู้ไม่ผ่านการคัดกรองมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ ๒๓ วันต่อการขับขี่ ๑,๐๐๐ วัน กล่าวคือ ช่วยลดอุบัติเหตุลงได้ร้อยละ ๑.๓ โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในการทดลอง คือ การนอนหลับน้อยกว่า ๗ ชั่วโมง การมีคุณภาพการนอนหลับแย่ การดื่มแอลกอฮอล์และใช้ยานอนหลับ (ซุติมา คำดีและคณะ ,๒๕๕๖)

ประเทศสหรัฐอเมริกา ตรวจคัดกรองสายตา ๔ ประเภทคือ ความชัดเจนในการมองเห็น (visual acuity) การทดสอบลานสายตาทางกว้าง (horizontal field) การแยกความแตกต่างของความมืดสว่าง (contrast sensitivity) และความไวจากการมองเห็นแสงจ้าและแสงสะท้อน (glare sensitivity) โดยการศึกษาเชิงสังเกตเปรียบเทียบจำนวนผู้สูงอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุก่อนและหลังการบังคับใช้กฎหมายให้มีการตรวจสายตาในการขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในผู้มีอายุ ๘๐ ปีขึ้นไป ภายหลังการบังคับใช้กฎหมายพบว่าการตรวจคัดกรองความชัดเจนในการมองเห็น สามารถลดจำนวนผู้สูงอายุที่เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุได้ร้อยละ ๑๗ ส่วนรายงานการวิจัยที่ศึกษาแบบย้อนหลัง ซึ่งพบว่าหากมีการทดสอบเพื่อแยกความแตกต่างของความมืด-สว่าง เพิ่มจากเดิมที่มีการตรวจความชัดเจนในการมองเห็น และการทดสอบลานสายตาทางกว้าง พบว่าการทดสอบแบบใหม่ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้นโดยเฉพาะในผู้ขับขี่อายุ ๖๖-๗๕ ปี และ ๗๖ ปีขึ้นไป (ชุตินา คำดีและคณะ ,๒๕๕๖)

จากการทบทวนงานวิจัยในต่างประเทศส่วนใหญ่มีรายงานการศึกษาในกลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มประชากรทั่วไป และผู้ขับขี่รถสาธารณะ แต่จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยที่พบว่ากลุ่มอายุที่มีการเสียชีวิตสูงสุดคือกลุ่มอายุ ๑๖ - ๒๕ ปี รองลงมาคือกลุ่มอายุ ๒๖ - ๓๕ ปี ซึ่งเป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน และเกิดกับรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มวัยรุ่นส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่ที่ผิดคะนอง ขับขี่ด้วยความประมาท ไม่สวมหมวกนิรภัย (ต้องหาปัญหาในผู้ขับขี่รถสาธารณะ เพื่อเน้นความจำเป็นลดอัตราตายจากสาเหตุผู้ขับขี่รถสาธารณะ) พฤติกรรมเหล่านี้ไม่เกี่ยวกับมาตรการคัดกรองสุขภาพที่กล่าวมาและจากการทบทวนยังพบการตรวจสุขภาพความเมื่อยล้าของร่างกายในผู้ขับขี่รถสาธารณะและการติดตั้งเครื่องมือวัดระดับแอลกอฮอล์ล็อกสตาร์ทว่ามีประสิทธิผลในต่างประเทศจึงควรได้นำมาศึกษาความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของการใช้มาตรการทั้งสองในบริบทของประเทศไทย

๕) การตรวจคัดกรองและสมรรถภาพของร่างกายผู้ขับขี่ในประเทศไทยมีข้อจำกัด

ประเทศไทยได้กำหนดให้มีการคัดกรองสุขภาพด้วยใบรับรองแพทย์ โดยใบรับรองแพทย์ซึ่งแพทย์สภาได้กำหนดแบบมาตรฐานของใบรับรองแพทย์ สำหรับผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม ออกให้กับผู้ขอรับบริการตรวจสุขภาพ เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๑ เป็นต้นมาและได้กำหนดโรคต้องห้าม ได้แก่ โรคจิต หรือจิตฟั่นเฟือน หรือปัญญาอ่อน อาการของการติดยาเสพติดให้โทษ อาการของโรคพิษสุราเรื้อรัง โรคเรื้อนในระยะติดต่อหรือในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจของสังคม วัณโรคในระยะอันตราย โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจของสังคม ซึ่งในส่วนนี้เป็นส่วนของแพทย์เป็นผู้รับรองและให้ความเห็น และมีส่วนของผู้ขอ ที่ต้องรับรองสุขภาพของตนเอง โดยแจ้งโรคประจำตัว อุบัติเหตุและผ่าตัด เคยเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล ประวัติอื่น ๆ ที่สำคัญ ด้านการตรวจสมรรถภาพของร่างกายซึ่งตรวจโดยเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกก่อนออกใบอนุญาต ได้แก่ การทดสอบตาบอดสี การทดสอบปฏิกิริยาในการตัดสินใจ การทดสอบสายตาทางลึก การทดสอบสายตาทางกว้าง ในการขอและต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ทุก ๕ ปี

จากการทบทวนจะพบช่องว่างที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงในการขับขี่คือยังมีประชากรบางส่วนที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ.๒๕๔๖ ซึ่งประชากรกลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรอีกด้วยสาเหตุจากการไม่ได้รับการตรวจเช็คสมรรถภาพร่างกายซ้ำและการตรวจคัดกรองสุขภาพโดยเฉพาะการตรวจคัดกรองความชัดเจนในการมองเห็น ความเสื่อมสภาพของการได้ยิน สมรรถภาพปอด โรคลมชัก ภาวะหยุดหายใจขณะนอนหลับ รวมถึงภาวะโรคเรื้อรังอื่น ๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น โรคเบาหวาน ความดัน โรคหัวใจขาดเลือด หลอดเลือดสมอง โรคจิตเภท เป็นต้น นอกจากนี้ผู้โดยสารยังมีความเสี่ยงโดยเฉพาะในพื้นที่เมืองใหญ่และแหล่งท่องเที่ยวที่มีประชากรเป็นจำนวนมากที่ใช้บริการรถสาธารณะ เช่น รถตู้ รถแท็กซี่ รถเมย์ และรถทัวร์ ซึ่งจะต้องมีดูแลการเฝ้าระวังทั้งด้านความปลอดภัยและด้านสุขภาพอนามัย ที่มีความเสี่ยงทั้งโรคระบบทางเดินหายใจจากมลพิษบนท้องถนน โรคติดต่อทางเดินหายใจ เช่น วัณโรค ไข้หวัดใหญ่

กระทรวงสาธารณสุขให้ความสำคัญต่อเรื่องการพัฒนาสมรรถนะผู้ขับขี่โดยได้มีคำสั่งจัดตั้งคณะกรรมการระดับกระทรวงเพื่อจัดทำแนวทางการทำใบขับขี่ให้เป็นสากลมีมาตรฐานที่เพียงพอ อ้างอิงจากการตรวจสอบสุขภาพเพื่อทำใบขับขี่ของประเทศต่าง ๆ ที่พัฒนาแล้ว โดยรพ.นพรัตนราชธานี กรมการแพทย์ ได้เคยเปิดบริการตรวจสอบสุขภาพให้ผู้ขับขี่แต่ไม่ครบวงจรและไม่ได้ขยายผลการตรวจไปยังหน่วยบริการอื่น ๆ การตรวจสอบสุขภาพสำหรับแพทย์ผู้ออกใบรับรองแพทย์ในหน่วยบริการ ยังคงเป็นการตรวจที่มุ่งตรวจโรคที่กำหนดในใบรับรองแพทย์เท่านั้น ซึ่งไม่เพียงพอสำหรับเป็นหลักประกันด้านสุขภาพของผู้ขับขี่ ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ และยังเป็น การตรวจที่แยกส่วนกันระหว่างสาธารณสุขกับกรมการขนส่ง อีกทั้งการตรวจสุขภาพเพื่อประเมินสุขภาพและสมรรถนะก่อนการขับขี่ในปัจจุบันยังไม่มีแนวทางที่เป็น National Guideline และมีศูนย์รองรับการให้บริการตรวจแบบครบวงจรก่อนออกใบอนุญาตขับขี่ และยังขาดการเชื่อมโยงข้อมูลสมรรถนะของผู้ขับขี่ระหว่างสาธารณสุขกับคมนาคม จึงเกิดช่องว่างที่มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนในระยะยาว

ข้อมูลในประเทศไทยยังให้ความสำคัญกับการคัดกรองเรื่องของสุขภาพของผู้ขับขี่ที่อาจส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุน้อย โดยความปลอดภัยในการให้บริการรถสาธารณะพบว่า ผู้ประกอบการรถโดยสารส่วนใหญ่ ไม่มีการประเมินความพร้อมของผู้ขับขี่และรถโดยสารก่อนออกให้บริการ (เจริญ พูลผล, ๒๕๕๘) จากการศึกษา Medical interventions to reduce motor vehicle collisions จะพบผู้ขับขี่ที่มีอาการป่วยหรือมีโรคประจำตัวต่าง ๆ อย่างน้อย ๑ โรค ประมาณร้อยละ ๔๕ มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนการขับขี่กว่าบุคคลทั่วไป (Donald A. Redelmeier, ๒๐๑๔) ได้แก่ ๑) โรคสมองเสื่อม ๒.๙๒ เท่า ๒) โรคหลอดเลือดสมอง ๓.๕๐ เท่า ๓) โรคซึมเศร้า ๘.๗๕ เท่า ๔) โรคลมชัก ๕.๙๒ เท่า ๕) โรคเบาหวาน ๔.๔๙ เท่า และ ๖) โรคพิษสุราเรื้อรัง ๗.๒๔ เท่า หากดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์ต้นแบบการประเมินความพร้อมทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ ซึ่งสามารถ คัดกรองผู้ที่มีโรคประจำตัวและอาการป่วย ประเมินผลที่สามารถดำเนินการได้จากเฉพาะผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (รถโดยสารสาธารณะขนาดเล็กและรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ จำนวน ๑,๖๕๑ ครั้ง) คิดเป็นร้อยละ ๓๐ จะลดปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวน ๔๔๕ ครั้งต่อปี ลดผู้เสียชีวิต ๒๐๗.๙ ราย ผู้พิการ ๑๔.๘๕ ราย บาดเจ็บสาหัส ๓๙๑.๐๕ ราย บาดเจ็บเล็กน้อย ๑,๓๖๖.๒ ราย สามารถลดมูลค่าความเสียหายได้ประมาณ ๑,๑๓๘,๕๐๐,๐๐๐ บาทต่อปี

กรมควบคุมโรคและตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ทั้ง ๕ เสาหลักของประเทศ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์โดยชมรมแพทย์เวชศาสตร์ป้องกันแขนงเวชศาสตร์การจราจร ได้มีมติเห็นพ้องถึงความจำเป็นที่ต้องมีการประเมินความพร้อมทางการแพทย์ก่อนการขับขี่ และนับว่าเป็นโครงการที่มีความคุ้มค่า ช่วยลดผลกระทบทางด้านสุขภาพและเศรษฐกิจของประเทศได้มากกว่าปีละ ๑,๑๓๘,๕๐๐,๐๐๐ บาทต่อปี จึงมอบให้สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง ร่วมกับกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ทำการศึกษา วิจัย พัฒนาต้นแบบ รวมถึงความเป็นไปได้ที่จะดำเนินการทั้งประเทศ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีศูนย์ต้นแบบที่มีการจัดให้บริการอย่างครบวงจร เพื่อประเมินความพร้อมในการขับขี่เป็นแห่งแรกของประเทศ (Medical fitness to drive) โดยเริ่มในกลุ่มผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะในพื้นที่เมืองใหญ่และแหล่งท่องเที่ยว เพื่อยกระดับกระบวนการตรวจสอบสุขภาพ และประเมินความสมบูรณ์ของร่างกาย (Fitness) ทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ อย่างเข้มข้นตามที่กฎหมายกำหนด ก่อนออกใบอนุญาตขับขี่ หรือ fitness to drive ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมให้ผู้ขับขี่สามารถขับรถได้อย่างปลอดภัย อันจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนลดลง รวมถึงทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารปลอดภัยจากโรคและภัยสุขภาพ

/ความจำเป็น...

ความจำเป็นในการศึกษาวิชา

เพื่อชี้แจงถึงผลเสียต่าง ๆ หรือจุดด้อยที่เกิดขึ้นจากปัญหาดังกล่าว และแสดงถึงความจำเป็นที่ควรจะดำเนินการบางสิ่งบางอย่างขึ้นมาเพื่อแก้ปัญหาหรือพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ข้อมูลในประเทศไทยยังให้ความสำคัญกับการคัดกรองเรื่องของสุขภาพของผู้ขับขี่ที่อาจส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยความปลอดภัยในการให้บริการรถสาธารณะพบว่า ผู้ประกอบการรถโดยสารส่วนใหญ่ ไม่มีการประเมินความพร้อมของผู้ขับขี่และรถโดยสารก่อนออกให้บริการ (จเรย์ พูลผล, ๒๕๕๘) จากการศึกษา Medical interventions to reduce motor vehicle collisions จะพบผู้ขับขี่ที่มีอาการป่วยหรือมีโรคประจำตัวต่าง ๆ อย่างน้อย ๑ โรค ประมาณร้อยละ ๔๕ มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนการขับขี่ที่กว่าบุคคลทั่วไป (Donald A. Redelmeier, ๒๐๑๔) ได้แก่ ๑) โรคสมองเสื่อม ๒.๙๒ เท่า ๒) โรคหลอดเลือดสมอง ๓.๕๐ เท่า ๓) โรคซึมเศร้า ๘.๗๕ เท่า ๔) โรคลมชัก ๕.๙๒ เท่า ๕) โรคเบาหวาน ๔.๔๙ เท่า และ ๖) โรคพิษสุราเรื้อรัง ๗.๒๔ เท่า หากดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์ต้นแบบการประเมินความพร้อมทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ ซึ่งสามารถคัดกรองผู้ที่มีโรคประจำตัวและอาการป่วย ประเมินผลที่สามารถดำเนินการได้จากเฉพาะผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (รถโดยสารสาธารณะขนาดเล็กและรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ จำนวน ๑,๖๕๑ ครั้ง) คิดเป็นร้อยละ ๓๐ จะลดปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวน ๔๙๕ ครั้งต่อปี ลดผู้เสียชีวิต ๒๐๗.๙ ราย ผู้พิการ ๑๔.๘๕ ราย บาดเจ็บสาหัส ๓๙๑.๐๕ ราย บาดเจ็บเล็กน้อย ๑,๓๖๖.๒ ราย สามารถลดมูลค่าความเสียหายได้ประมาณ ๑,๑๓๘,๕๐๐,๐๐๐ บาทต่อปี และมีระบบเฝ้าระวังติดตามสุขภาพของผู้ขับขี่เพื่อเป็นการเฝ้าระวังเชิงป้องกันและสร้างความตระหนักให้กับผู้ขับขี่ให้ขับขี่แบบปลอดภัยในอนาคต

กรมควบคุมโรคและตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ทั้ง ๕ สาขาหลักของประเทศ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์โดยชมรมแพทย์เวชศาสตร์ป้องกันแขนงเวชศาสตร์การจราจร ได้มีมติเห็นพ้องถึงความจำเป็นที่ต้องมีการประเมินความพร้อมทางการแพทย์ก่อนการขับขี่ และนับว่าเป็นโครงการที่มีความคุ้มค่า ช่วยลดผลกระทบทางด้านสุขภาพและเศรษฐกิจของประเทศได้มากกว่าปีละ ๑,๑๓๘,๕๐๐,๐๐๐ บาทต่อปี จึงมอบให้สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง ร่วมกับกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ทำการศึกษา วิจัย พัฒนาต้นแบบ รวมถึงความเป็นไปได้ที่จะดำเนินการทั้งประเทศ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีศูนย์ต้นแบบที่มีการจัดให้บริการอย่างครบวงจร เพื่อประเมินความพร้อมในการขับขี่เป็นแห่งแรกของประเทศ (Medical fitness to drive) โดยเริ่มในกลุ่มผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะในพื้นที่เมืองใหญ่และแหล่งท่องเที่ยว เพื่อยกระดับกระบวนการตรวจสุขภาพ และประเมินความสมบูรณ์ของร่างกาย (Fitness) ทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ อย่างเข้มข้นตามที่กฎหมายกำหนด ก่อนออกใบอนุญาตขับขี่ หรือ fitness to drive ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมให้ผู้ขับขี่สามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัย อันจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนลดลง รวมถึงทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารปลอดภัยจากโรคและภัยสุขภาพ

/วัตถุประสงค์...

วัตถุประสงค์ :

โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นโครงการวิจัยและพัฒนา โดยการนำองค์ความรู้ทางเวชศาสตร์ป้องกัน แขนงเวชศาสตร์การจราจรมาใช้บูรณาการร่วมกับสำนักวิชาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นการพัฒนาศูนย์ต้นแบบเพื่อทดลองนำร่องหารูปแบบบริการเชิงป้องกันด้านสุขภาพที่มีผลต่อการขับขี่ยานพาหนะ เพื่อปรับให้เหมาะสมกับประเทศไทย โดยพัฒนาระบบบริการให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่ระหว่างสาธารณสุขกับคมนาคม ในการเฝ้าระวังความเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในระยะยาว พัฒนาแนวทางทางการแพทย์ประเมินความพร้อมด้านสุขภาพ พร้อมทั้งประเมินผลสำเร็จ ความคุ้มค่า คำนวณ ก่อนขยายผลเป็นนโยบายในระดับประเทศต่อไป ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักดังต่อไปนี้

๑. เพื่อพัฒนาข้อเสนอเชิงนโยบาย การพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว จากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๒. เพื่อพัฒนาแนวทางการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัย ในผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศ
๓. เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่ ระหว่างสาธารณสุขกับคมนาคม ในการเฝ้าระวังความเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในระยะยาว
๔. เพื่อประเมินความคุ้มค่า ความเป็นไปได้ของการจัดตั้งศูนย์ต้นแบบการตรวจสมรรถนะความพร้อมในการขับขี่ครบวงจร สำหรับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว

ขอบเขตการดำเนินงาน :

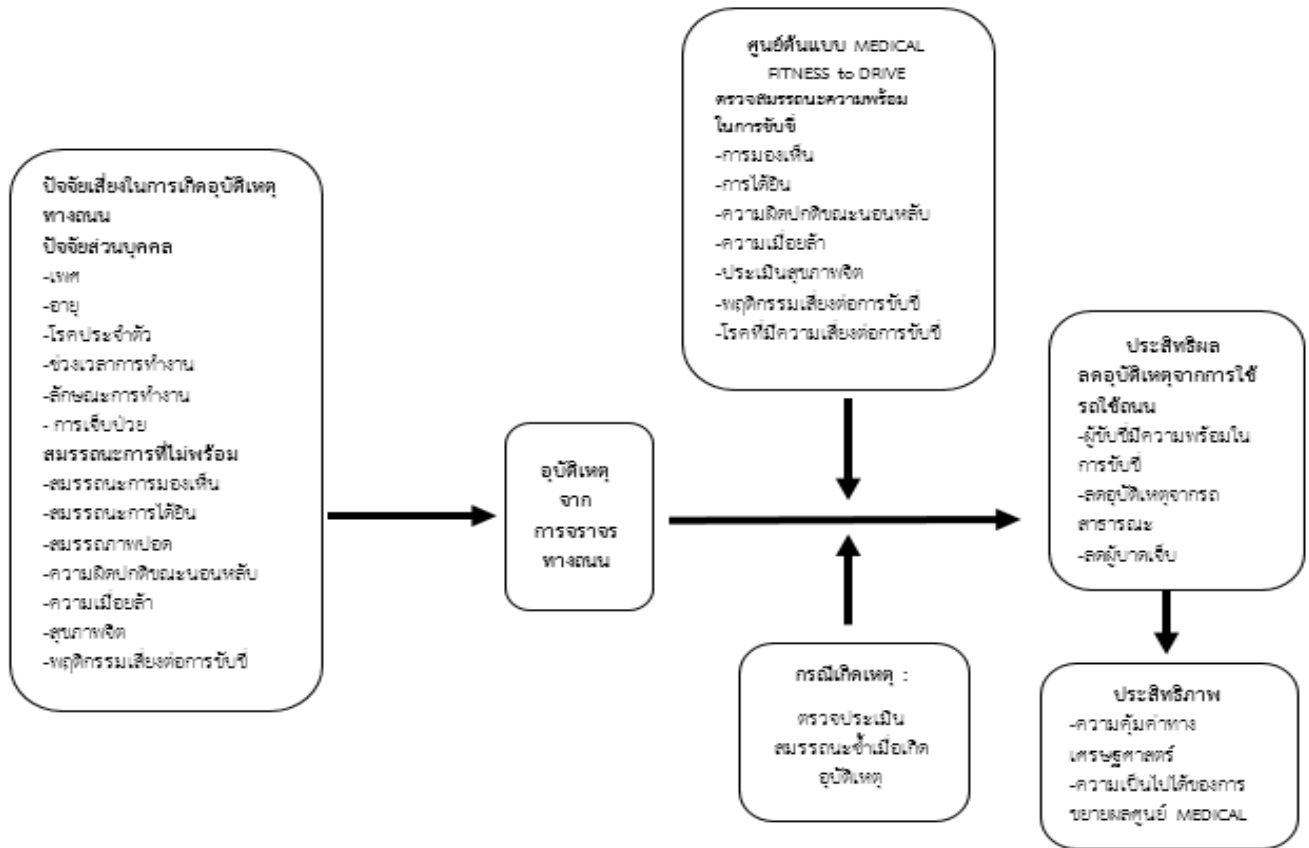
โครงการต้นแบบการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว จากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นโครงการวิจัยและพัฒนา โดยการนำองค์ความรู้ทางเวชศาสตร์ป้องกัน แขนงเวชศาสตร์การจราจรมาใช้บูรณาการร่วมกับสำนักวิชาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเวชศาสตร์การจราจรเป็นศาสตร์แขนงใหม่ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาสุขภาพ ที่นำศาสตร์ความรู้ทางการแพทย์มาใช่วางแผนการป้องกันการบาดเจ็บและทุพพลภาพ ลดอัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจร เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้ขับขี่รถโดยสาร รถโดยสารสาธารณะ ซึ่งเป็นการออกแบบระบบบริการแบบใหม่ที่ครบวงจร โดยนำอุปกรณ์การตรวจมาใช้ทดสอบสมรรถนะทางการแพทย์ของผู้ขับขี่ เพื่อให้เกิดความแม่นยำมากขึ้น

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ศึกษาเฉพาะกรณี กลุ่มเป้าหมายเป็นพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ ขนาดเล็ก และรถบรรทุก, กลุ่มผู้สูงอายุ/โรคเรื้อรัง, ประชาชนทั่วไป จำนวน ๓,๐๐๐ คน

มีพัฒนาการเชื่อมโยงระบบข้อมูลระหว่างกันของสาธารณสุขกับกรมการขนส่งทางบก และนำผลทดลองไปพัฒนาเป็นแนวทางการตรวจสมรรถนะทางการแพทย์ของผู้ขับขี่ของประเทศ (National Guideline)

ประเมินความคุ้มค่า ความเป็นไปได้ของการจัดตั้งศูนย์ต้นแบบการตรวจสมรรถนะความพร้อมในการขับขี่ครบวงจร สำหรับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกขนาดใหญ่ของประเทศ เพื่อการขยายผลต่อไป

**กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์
ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive)
เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน**



วิธีการวิจัย

ระบุถึงวิธีการปฏิบัติงาน และวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างละเอียด เพื่อเน้นในการตอบคำถามว่า ทำอย่างไร (How) ในโครงการวิจัยนี้ โดยเปรียบเทียบข้อดีข้อด้อยกับวิธีวิจัยอื่น ๆ ในกรณีที่มีการจัดสร้างหรือติดตั้งอุปกรณ์ให้รายละเอียดแบบการก่อสร้างและอธิบายถึงขั้นตอนการทำงานทั้งระบบ

โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นโครงการวิจัยและพัฒนา ทดลองนำร่องการตรวจสมรรถนะทางการแพทย์เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ โดยใช้สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมืองเป็นพื้นที่ทดลองบริการนำร่อง

มีรายการตรวจสมรรถนะทางการแพทย์ ดังนี้ ๑.อาการรูบ หดสติ ๒.อาการของโรคหัวใจ ๓.โรคเบาหวาน ๔. การสูญเสียการได้ยิน ๕.ความผิดปกติของกล้ามเนื้อและกระดูก รวมถึงภาวะทุพพลภาพ ๖.ภาวะระบบประสาท ๗. ภาวะทางจิตเวช ๘.การพึ่งพาสารเสพติด ๙.ภาวะการผิดปกติด้านการนอน ๙.ปัญหาการมองเห็น ๑๐.การตรวจปอด ภายหลังการตรวจเสร็จ แพทย์จะออกใบรับรองการตรวจร่างกายให้กับผู้ขับขี่ เพื่อใช้ประกอบการออกใบอนุญาตที่กรมการขนส่งในลำดับต่อไป

ก็รวบรวมข้อมูลจากแบบคัดกรองสุขภาพ ประวัติการเจ็บป่วย และผลการตรวจสมรรถนะทางการแพทย์ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและสถิติเชิงอนุมาน

/ขั้นตอนงาน...

ขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย

เพื่อเป็นการแยกแยะโครงการวิจัยออกเป็นงานต่าง ๆ อย่างเป็นขั้นตอน เพื่อให้เกิดการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด และเมื่อดำเนินงานตามขั้นตอนต่าง ๆ จนครบถ้วนจะสำเร็จเป็นงานของโครงการวิจัยทั้งหมด และเสร็จตามเวลาที่กำหนด

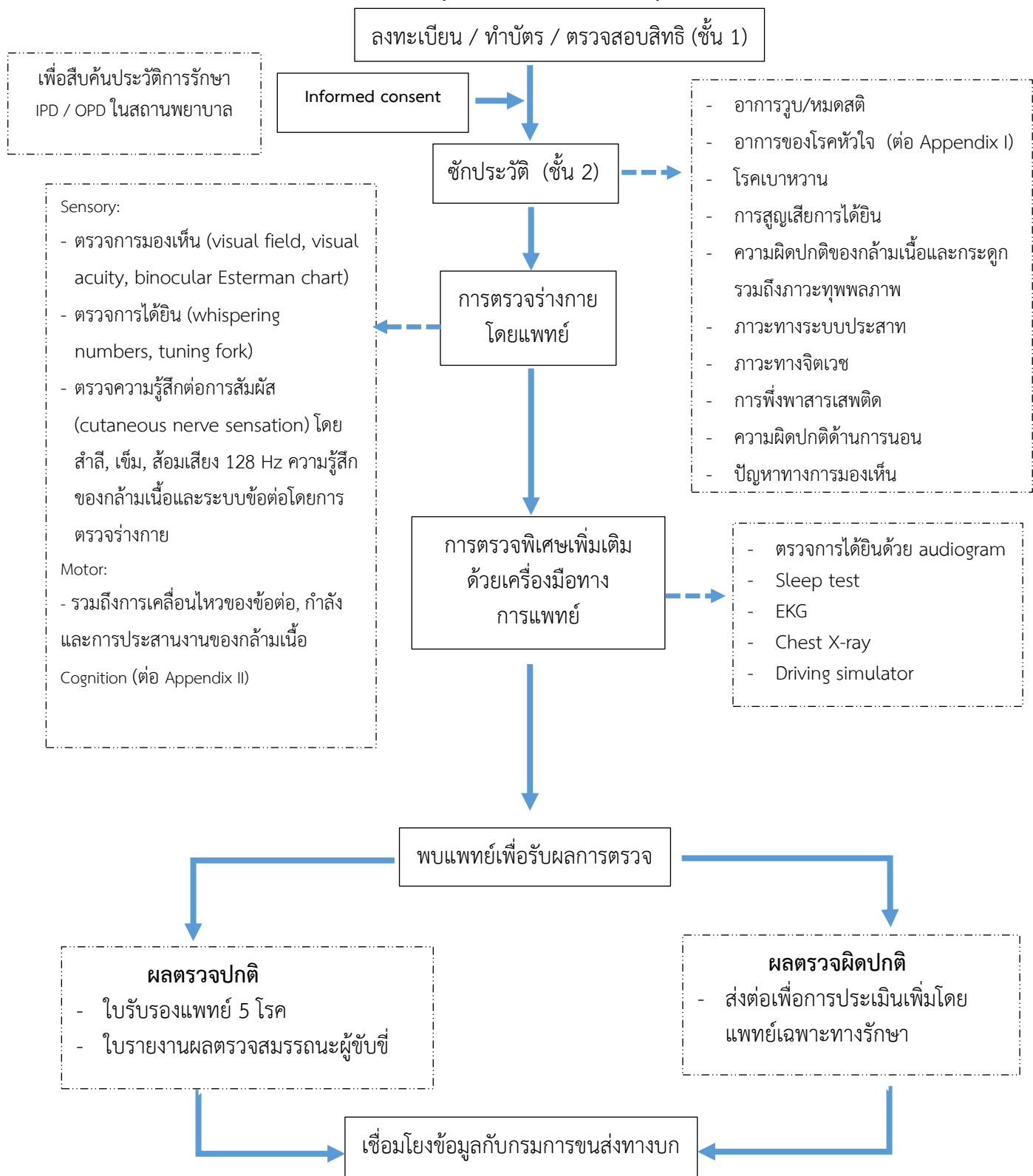
โครงการวิจัยและพัฒนานี้ ประกอบด้วย ๔ ระยะ ดังนี้ ระยะที่ ๑ การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สังเคราะห์งานวิจัยด้วยวิธีการทบทวนวรรณกรรมอย่างเป็นระบบ ระยะที่ ๒ นำผลการศึกษาในระยะที่ ๑ ออกแบบและพัฒนา ๒.๑ แนวทางทางการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัย ในผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศ ๒.๒ พัฒนาระบบข้อมูลให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่ ระหว่างสาธารณสุขกับคมนาคม ในการเฝ้าระวังความเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในระยะยาว ๒.๓ พัฒนาศักยภาพบุคลากร (Capacity Building) ด้านเวชศาสตร์การจราจร โดยการอบรมหลักสูตรระยะสั้น ระยะที่ ๓ การนำรูปแบบการพัฒนาใหม่ ทดลองใช้และประเมินผลการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัย ในผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศ ระยะที่ ๔ การปรับปรุงรูปแบบการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัย ในผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศ สรุปผลและรายงานผลการวิจัย จัดทำรายงานผลงานนำเสนอรูปแบบ/ ข้อเสนอนโยบายเชิงนโยบาย การพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว

ขั้นตอนการดำเนินการ

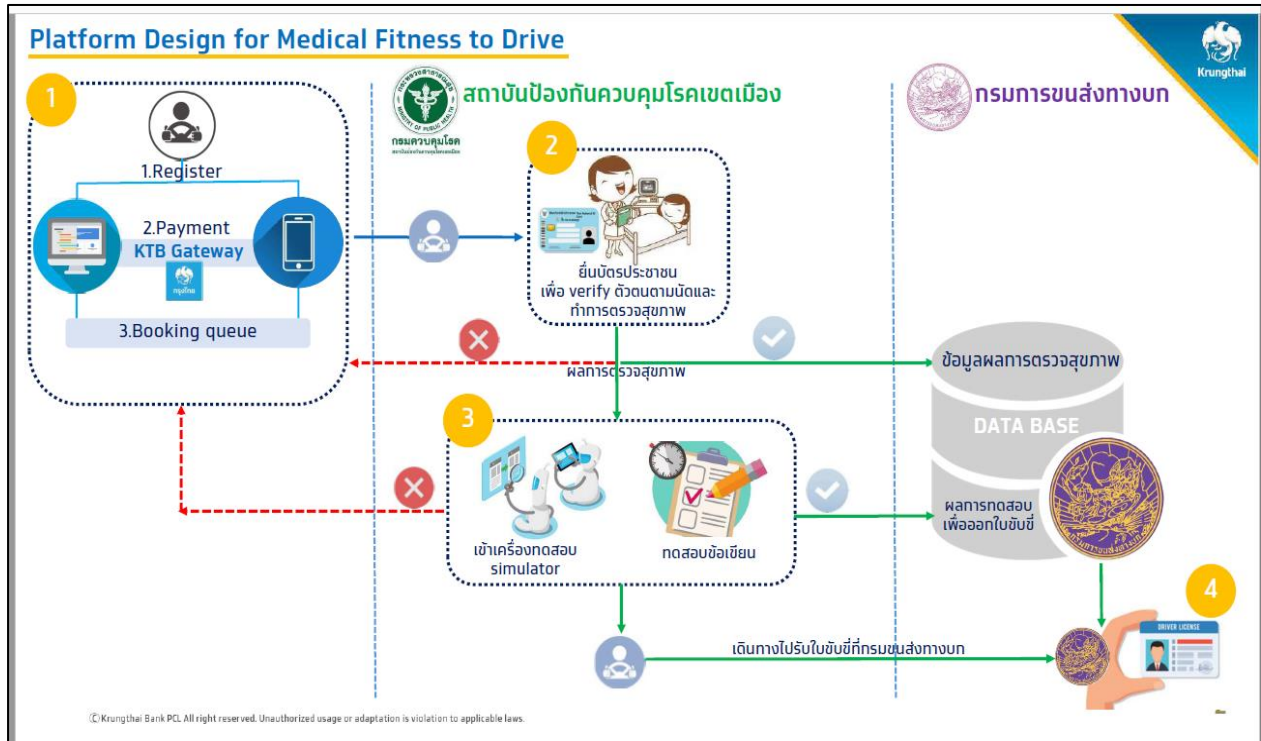
๑. จัดให้มีคณะทำงานร่วมระหว่างกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และกรมการขนส่งทางบก
๒. ออกแบบระบบบริการ Medical Fitness to drive การคัดกรองสุขภาพและสมรรถนะทางร่างกาย เพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย และปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ
๓. จัดเวทีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๔. เตรียมเครื่องมือ อุปกรณ์ ทดสอบเครื่องมือ ทดสอบระบบบริการ
๕. การเสริมสร้างศักยภาพบุคลากร (Capacity Building) ด้านเวชศาสตร์การจราจรของหน่วยงาน โดยการส่งอบรมหลักสูตรระยะสั้น แพทย์ /พยาบาล บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับเวชศาสตร์การจราจร บุคลากรผู้ประเมินในคลินิกเวชศาสตร์การจราจร
๖. เปิดตัวศูนย์ต้นแบบ Medical Fitness to Drive
๗. บริการตรวจสมรรถนะทางกายและคัดกรองสุขภาพ ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ
๘. พัฒนาความตระหนักรู้ด้านสุขภาพที่มีผลต่อการขับขี่ของผู้ขับขี่
๙. รมรณรงค์ส่งเสริมสมรรถนะการขับขี่ที่ดีแก่ผู้ขับขี่ และส่งเสริมความปลอดภัย ลดความเสี่ยงจากการขับขี่ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในกรุงเทพมหานคร
๑๐. พัฒนาฐานข้อมูลสุขภาพผู้ขับขี่เพื่อเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของกรมการขนส่ง
๑๑. ติดตามประเมินผลโครงการ
๑๒. พัฒนาแนวทางการตรวจประเมินความพร้อมเพื่อการขับขี่ปลอดภัยโดยแพทย์และผู้เชี่ยวชาญผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๓. จัดทำรายงานผลงานและคู่มือแนวทาง Medical Fitness to Drive

การบริการตรวจสมรรถนะทางกายและคัดกรองสุขภาพ ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ มีขั้นตอนดังนี้

รูปแบบขั้นตอนการรับบริการคลินิก Medical fitness to Drive
สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กรมควบคุมโรค



การให้บริการดังกล่าวจะดำเนินการออกแบบให้เป็นระบบออนไลน์ ซึ่งผู้ขับขี่สามารถลงทะเบียนเพื่อเข้ารับบริการตรวจล่วงหน้า พร้อมนัดวันเข้ารับบริการตรวจสมรรถนะ โดยพัฒนาระบบฐานข้อมูลสุขภาพผู้ขับขี่ให้เชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของกรมการขนส่ง ซึ่งข้อมูลที่จะเชื่อมโยงกันจะเป็นเฉพาะข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการเฝ้าระวังเพื่อการออกใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น



รูปตารางแสดงการพัฒนากระบบข้อมูล Medical Fitness to drive

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ด้านคุณภาพ :

๑. ศูนย์ต้นแบบตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ในผู้ขับขี่ (Medical Fitness to Drive)
๒. ระบบข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่ที่เชื่อมโยงกันระหว่างกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
๓. พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ ขนาดเล็ก และรถบรรทุก ,กลุ่มผู้สูงอายุ/โรคเรื้อรัง และประชาชนทั่วไป จำนวน ๓,๐๐๐ คน ได้รับการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพในการขับขี่ (Medical Fitness to Drive Guideline)

ด้านคุณภาพ :

๑. แพทย์ที่ผ่านการอบรมเป็นแพทย์เวชศาสตร์การจราจร มีความรู้สามารถประเมินความพร้อมด้านสุขภาพในการขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive Guideline)
๒. คู่มือ/แนวทางการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพในการขับขี่ (Medical Fitness to Drive Guideline)

/ประโยชน์ที่...

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

ประโยชน์ที่มีต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน โครงการดังกล่าวสามารถก่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

๑. ผลต่อผู้ขับขี่รถโดยสาร รถโดยสารสาธารณะโดยตรง: ผู้ขับขี่รถโดยสารที่เป็นประชาชนทั่วไป กลุ่มผู้สูงอายุ ผู้ป่วยโรคเรื้อรัง ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะได้รับการประเมินสุขภาพ และรับทราบสถานะสุขภาพของตนเองที่มีผลต่อการขับขี่ สร้างความตระหนักของผู้ขับขี่ให้เกิดความระมัดระวังในการขับขี่ หลีกเลี่ยงการขับขี่หากรู้ผลการตรวจสุขภาพว่าตนเองมีความเสี่ยงด้านสุขภาพที่มีผลต่อการขับขี่ รวมถึงการปฏิบัติตนให้ปลอดภัยเมื่อต้องขับขี่รถโดยสารสาธารณะ

๒. ผลต่อประชาชน ผู้โดยสาร ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น เมื่อผู้ขับขี่มีความพร้อมด้านร่างกายในการขับขี่ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพจะน้อยลง ส่งผลให้จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลง ลดการสูญเสียชีวิต พิกัด ทูพผลกระทบจากอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล

๓. ค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับอุบัติเหตุ ผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น นอกจากนี้แล้วยังก่อให้เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อม

๔. การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งก่อให้เกิดซากกรรที่ได้รับความเสียหาย ถนนเกิดความเสียหาย สิ่งแวดล้อมในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเสียหาย หากลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้ จะช่วยลดความเสียหายบริเวณที่เกิดเหตุได้ เป็นผลดีต่อสิ่งแวดล้อม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย เพื่อระบุผลประโยชน์ทั้งหมดที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากผลของการศึกษาวิจัยสำเร็จเปรียบเทียบกับสภาพปัญหาปัจจุบัน เป็นการหาข้อสนับสนุนถึงความจำเป็นที่ต้องมีศึกษาวิจัย

๑. จำนวนการบาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยรถสาธารณะลดลงในพื้นที่เป้าหมาย

๒. ศูนย์ต้นแบบการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ สามารถสร้างเครือข่ายและขยายผลเป็นแนวทางการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพในการขับขี่ (Medical fitness to drive) ระดับชาติ เพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนน

๓. มีระบบข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่ สามารถตรวจจับปัญหา และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยรถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้วได้อย่างยั่งยืน

๔. สามารถนำแนวทางดังกล่าวไปขยายผลในกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้วในทุกกลุ่มของประเทศไทย

๕. รับทราบข้อจำกัดของ ระบบ กลไกของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่มีผลต่อการตรวจสอบสมรรถนะผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ เพื่อนำไปปรับปรุงนโยบายของรัฐบาล ในการปฏิรูปลดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนในประเทศไทย

/ระยะเวลา...

ระยะเวลาดำเนินการ : ๓๓ เดือน (ศึกษา ๓๐ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ :

- สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง ๒๔/๕๖ ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ๑๐๒๒๐
- มูลนิธิเวชศาสตร์ป้องกันศึกษา ๓๘ หมู่ ๔ ถนนติวานนท์ ตำบลตลาดขวัญ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี ๑๑๐๐๐

ผู้รับผิดชอบโครงการ : กรมควบคุมโรค

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	รวมเป็นจำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๑,๗๔๐,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๑,๔๔๐,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๔๐,๑๔๒,๕๕๐
รวม		๔๓,๓๒๒,๕๕๐

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก					
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๓๐	๑๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านเวชศาสตร์จราจร	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๓๐	๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านอาชีวเวชศาสตร์	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๓๐	๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการทำคู่มือ/แนวทางปฏิบัติ	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๓	๖	๕,๐๐๐	๙๐,๐๐๐
นักวิจัย	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๗	๓๐	๕,๐๐๐	๑,๐๕๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก					๑,๗๔๐,๐๐๐

/๒. ค่าบุคลากร...

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๗	๖	๑๕,๐๐๐	๖๓๐,๐๐๐
เลขานุการโครงการ	๑	๓๐	๑๕,๐๐๐	๔๕๐,๐๐๐
พนักงานพิมพ์ดีด/เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๑	๓๐	๑๒,๐๐๐	๓๖๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				๑,๔๔๐,๐๐๐

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สังเคราะห์งานวิจัย ด้วยวิธีการทบทวนวรรณกรรมอย่างเป็นระบบ เพื่อจัดทำแนวทางทางการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศ				
๑.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดการประชุมระดมความคิด เพื่อสร้างและกำหนดมาตรฐาน จำนวน ๒ ครั้ง				๑๕๙,๘๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๒๐ คน X ๑๗๐ บาท X ๑ วัน X ๒ ครั้ง)	๒๐	คน	๑๗๐	๖,๘๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๒๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๒๐	คน	๕๐๐	๒๐,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๑๐ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าที่พัก (๒๐ คน X ๘๐๐ บาท X ๑ คืน X ๒ ครั้ง)	๒๐	คน	๘๐๐	๓๒,๐๐๐
ค่าวัสดุอุปกรณ์	๑	ครั้ง	๕๐๐	๕๐๐
ค่าถ่ายเอกสาร	๑	ครั้ง	๕๐๐	๕๐๐
๑.๒ ค่าใช้จ่ายในการถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะแก่บุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุข/ สาขาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ ครั้ง				๖๒๔,๐๐๐
ค่าตอบแทนวิทยากร (๘๐๐ บาท X ๓๕ ชม. X ๑ ครั้ง)	๓๕	ชั่วโมง	๘๐๐	๒๘,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๕๐ คน X ๖๐๐ บาท X ๕ วัน X ๑ ครั้ง)	๕๐	คน	๖๐๐	๑๕๐,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าที่พัก				
- ห้องพักรู (๔๐ คน X ๘๐๐ บาท X ๔ คืน)	๔๐	คน	๘๐๐	๑๒๘,๐๐๐
- ห้องพักเดี่ยว (๑๐ คน X ๑,๕๐๐ บาท X ๔ คืน)	๑๐	คน	๑,๕๐๐	๖๐,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม	๕	วัน	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๕๐ คน X ๑,๕๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๕๐	คน	๑,๕๐๐	๗๕,๐๐๐
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
ค่ากระเป๋าสสำหรับใส่เอกสารการประชุม	๕๐	คน	๒๐๐	๑๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๑				๗๘๓,๘๐๐
๒. การดำเนินงานวิจัย จัดทำแนวทางการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่ยานยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว ทั้ง ๕ ภาค ประเทศไทย				
๒.๑ ค่าใช้จ่ายดำเนินงานลงพื้นที่การทำวิจัย จำนวน ๕ ครั้ง				๙๓๒,๕๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (๑๕ คน X ๒๔๐ บาท X ๕ วัน X ๕ ครั้ง)	๑๕	คน	๒๔๐	๙๐,๐๐๐
ค่าที่พัก (๑๕ คน X ๘๐๐ บาท X ๔ คืน X ๕ ครั้ง)	๑๕	คน	๘๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม (๕,๐๐๐ บาท X ๕ วัน X ๕ ครั้ง)	๕	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๒๕,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๕ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๕	คน	๕,๐๐๐	๑๒๕,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๑๕ คน X ๒,๕๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๑๕	คน	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
๒.๒ ค่าใช้จ่ายในการประชุมวิเคราะห์ข้อมูล จำนวน ๒ ครั้ง				๑๓๓,๕๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๒๕ คน X ๑๗๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๒๕	คน	๑๗๐	๘,๕๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าพาหนะเดินทาง (๒๕ คน X ๕๐๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๒๕	คน	๕๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๑๐ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
๒.๓ ค่าใช้จ่ายการจัดประชุมเครือข่ายทางด้านเวชศาสตร์การจราจร (Traffic Medicine) เพื่อเผยแพร่หลักการประเมินสมรรถนะผู้ขับขี่ยานยนต์ จำนวน ๑ ครั้ง				๙๒,๒๕๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๒๕ คน X ๑๗๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๒๕	คน	๑๗๐	๔,๒๕๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๒๕ คน X ๕๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๒๕	คน	๕๐๐	๑๒,๕๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๑๕ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๑๕	คน	๕,๐๐๐	๗๕,๐๐๐
ค่าถ่ายเอกสาร	๑	ครั้ง	๕๐๐	๕๐๐
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๒				๑,๑๕๘,๒๕๐
๓. ประชุมคณะทำงานออกแบบ Medical Fitness to Drive การคัดกรองสุขภาพ และสมรรถนะทางร่างกาย เพื่อการขับขี่ ที่ปลอดภัย และปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๒ ครั้ง				
๓.๑ ประชุมคณะทำงาน				๗๗,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๕๐ คน X ๑๗๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๕๐	คน	๑๗๐	๑๗,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๕๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๕๐	คน	๕๐๐	๕๐,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม	๒	วัน	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
๓.๒ ลงนามทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างกระทรวง ภาควิชาเครือข่าย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง				-
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๓				๗๗,๐๐๐
๔. ค่าใช้จ่ายในการศึกษาดูงานต่างประเทศของคณะทำงานร่วม กรมควบคุมโรค-กรมขนส่งทางบก				๔๔๕,๐๐๐
ค่าของที่ระลึก	๑	แห่ง	๓,๐๐๐	๓,๐๐๐
ค่าโดยสารเครื่องบินระหว่างประเทศ (๑๐ คน X ๑๐,๐๐๐ บาท X ๒ เที่ยวบิน)	๑๐	คน	๑๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
ค่าที่พัก (๑๐ คน X ๒,๕๐๐ บาท X ๕ วัน)	๑๐	คน	๒,๕๐๐	๑๒๕,๐๐๐
ค่าพาหนะในต่างประเทศ (๑๐ คน X ๒,๐๐๐ บาท X ๕ วัน)	๑๐	คน	๑,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (๑๐ คน X ๒,๑๐๐ บาท X ๕ วัน)	๑๐	คน	๑,๒๐๐	๑๒,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เท่าที่จำเป็นและจ่ายจริง			๕,๐๐๐	๕,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๔				๔๔๕,๐๐๐
๕. พัฒนาศูนย์ต้นแบบ Medical Fitness to drive				
๕.๑ พัฒนาระบบข้อมูลให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่				๕,๘๕๒,๐๐๐
เครื่องคอมพิวเตอร์	๕	เครื่อง	๓๐,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
เครื่องสำรองไฟ	๕	เครื่อง	๖,๐๐๐	๓๐,๐๐๐
เครื่องพริ้นเตอร์	๒	เครื่อง	๑๕,๐๐๐	๓๐,๐๐๐
เครื่องคอมพิวเตอร์ notebook	๒	เครื่อง	๒๒,๐๐๐	๔๔,๐๐๐
เครื่องเซิร์ฟเวอร์	๑	เครื่อง	๓๕๐,๐๐๐	๓๕๐,๐๐๐
เครื่องสำรองไฟเซิร์ฟเวอร์	๑	เครื่อง	๓๒,๐๐๐	๓๒,๐๐๐
เครื่องสแกนเนอร์	๒	เครื่อง	๑๘,๐๐๐	๓๖,๐๐๐
ตู้ lack สำหรับวางเครื่องเซิร์ฟเวอร์	๑	ตู้	๘๐,๐๐๐	๘๐,๐๐๐
ค่าเชื่อมโยงโครงข่าย	๑	งาน	๑๐๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายในการจ้างทำโปรแกรม ประมวลผลการทดสอบแบ่งเป็น ๓ phase	๑	โปรแกรม	๕,๐๐๐,๐๐๐	๕,๐๐๐,๐๐๐
๕.๒ จัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ ทดสอบเครื่องมือ ทดสอบระบบบริการ Medical Fitness to drive				๒๗,๕๐๐,๐๐๐
ห้อง sleep lab test พร้อมเครื่องมือ	๑	ห้อง	๑,๕๐๐,๐๐๐	๑,๕๐๐,๐๐๐
ห้องตรวจตรวจสมรรถภาพการไต่ยืน พร้อมเครื่องมือและอุปกรณ์	๒	ห้อง	๑,๐๐๐,๐๐๐	๒,๐๐๐,๐๐๐
ห้องทดสอบสมรรถนะในการขับขี่รถยนต์ พร้อมเครื่องมือและอุปกรณ์	๑	ห้อง	๑๒,๕๐๐,๐๐๐	๑๒,๕๐๐,๐๐๐
เครื่องมือตรวจสมรรถภาพการมองเห็น	๒	เครื่อง	๑,๐๐๐,๐๐๐	๒,๐๐๐,๐๐๐
เครื่องตรวจสมรรถภาพการทำงานของปอด	๒	เครื่อง	๒๕๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐
ระบบ x-ray	๑		๙,๐๐๐,๐๐๐	๙,๐๐๐,๐๐๐
๕.๓ การเสริมสร้างศักยภาพบุคลากร (Capacity Building)				๑,๐๐๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายสำหรับฝึกอบรมบุคลากร (๒๐ คน X ๕๐,๐๐๐ บาท X ๑ หลักสูตร)	๒๐	คน	๕๐,๐๐๐	๑,๐๐๐,๐๐๐
๕.๔ เปิดตัวศูนย์ต้นแบบ Medical Fitness to Drive				๓๐๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายในการจัดงาน				๓๐๐,๐๐๐
๕.๕ บริการตรวจสมรรถนะทางการและการคัดกรองสุขภาพ				๘๐๐,๐๐๐
ค่าพาหนะกลุ่มเป้าหมาย (๓,๐๐๐ คน X ๒๐๐ บาท X ๑ หลักสูตร)	๓,๐๐๐	คน	๒๐๐	๖๐๐,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าวัสดุทางการแพทย์ และวัสดุที่ใช้ในการตรวจสมรรถภาพ				๒๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๕				๓๕,๔๕๒,๐๐๐
๖. พัฒนาความตระหนักรู้ด้านสุขภาพที่มีผลต่อการขับเคลื่อนของผู้ขับเคลื่อน จำนวน ๕ ครั้ง				๔๐๙,๕๐๐
ค่าตอบแทนวิทยากร (๓ คน X ๖๐๐ บาท X ๒ ชม. X ๕ ครั้ง)	๑	คน	๖๐๐	๑๘,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๖๐ คน X ๖๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๖๐	คน	๖๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๖๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๖๐	คน	๕๐๐	๑๕๐,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม	๕	วัน	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าที่พักวิทยากร (๓ คน X ๘๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๓	คน	๘๐๐	๑๒,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม	๖๐	คน	๒๐๐	๑๒,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่จำเป็น				๑๒,๕๐๐
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๖				๔๐๙,๕๐๐
๗. ธารรงค์ส่งเสริมสมรรถนะการขับเคลื่อน				๓๐๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายในการจัดกิจกรรม				๓๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๗				๓๐๐,๐๐๐
๘. ประเมินผลการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัย ในผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศ				
๘. ๑ กำหนดแนวทางการตรวจประเมินความพร้อมเพื่อการขับเคลื่อนปลอดภัย โดยแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน ๓ ครั้ง				๑๑๔,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๓๐ คน X ๖๐๐ บาท X ๓ ครั้ง)	๓๐	คน	๖๐๐	๕๔,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๓๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๓ ครั้ง)	๓๐	คน	๕๐๐	๔๕,๐๐๐
ค่าเช่าสถานที่	๓	วัน	๕,๐๐๐	๑๕,๐๐๐
๘. ๒ ติดตามประเมินผล จำนวน ๕ ครั้ง				๒๖๑,๕๐๐
วิทยากรกระบวนการ (๒ คน X ๖๐๐ บาท X ๖ ชม. X ๕ ครั้ง)	๒	คน	๖๐๐	๓๖,๐๐๐
ค่าเดินทางวิทยากรกระบวนการ (๒ คน X ๕๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๒	คน	๕๐๐	๕,๐๐๐
ค่าที่พักวิทยากรกระบวนการ (๒ คน X ๘๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๒	คน	๘๐๐	๘,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม (๓๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๓๐	คน	๕๐๐	๗๕,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๓๐ คน X ๖๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๓๐	คน	๖๐๐	๙๐,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม	๕	วัน	๕,๐๐๐	๕,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม (๕ ครั้ง)	๓๐	คน	๒๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่จำเป็น (๕ ครั้ง)				๑๒,๕๐๐
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๘				๓๗๕,๕๐๐
๙. กิจกรรมเวทีสัมมนา Medical fitness to Drive เพื่อเตรียมขยายผลโครงการ				๒๑๖,๕๐๐
ค่าตอบแทนวิทยากร (๕ คน X ๖๐๐ บาท X ๖ ชม. X ๑ ครั้ง)	๕	คน	๖๐๐	๑๘,๐๐๐
ค่าเดินทางวิทยากร (๕ คน X ๕๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๕	คน	๕๐๐	๒,๕๐๐
ค่าที่พักวิทยากร และผู้เข้าประชุม (๒๕ คน X ๘๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๒๕	คน	๘๐๐	๒๐,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม (๖๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๖๐	คน	๕๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๖๐ คน X ๖๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๖๐	คน	๖๐๐	๓๖,๐๐๐
ค่าโดยสารเครื่องบิน (๒๐ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๒๐	คน	๕,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม	๑	วัน	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๙				๒๑๖,๕๐๐
๑๐. บริหารโครงการและการจัดทำรายงานผลการศึกษา				
๑๐.๑ ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ				๖๐๐,๐๐๐
ค่าเดินทางในการติดต่อประสานงาน	๓๐	เดือน	๒,๐๐๐	๖๐,๐๐๐
ค่าเครื่องเขียน/เครื่องใช้สำนักงาน	๓๐	เดือน	๘,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ค่าติดต่อสื่อสาร	๓๐	เดือน	๑๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๑๐.๒ ค่าจัดทำสื่อวิทัศน์				๒๐๐,๐๐๐
ค่าจัดทำวิทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ	๓	ชุด		๒๐๐,๐๐๐
๑๐.๓ ค่าจัดทำรายงานผลการศึกษาต่าง ๆ				๑๒๕,๐๐๐
รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
ค่าจัดทำคู่มือ/แนวทางปฏิบัติ	๕๐	ชุด	๕๐๐	๒๕,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
รายงานการดำเนินงานขั้นกลาง (Interim Report) (รายงาน Progress ๒ ครั้ง)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๓๐,๐๐๐
ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD (Final Report)	๒๐	ชุด	๑,๕๐๐	๓๐,๐๐๐
รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)	๒๐	ชุด	๑,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๑๐				๙๒๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง				๔๐,๑๔๒,๕๕๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำ MOU	-	
เดือนที่ ๗	รายงานเริ่มต้นการศึกษา	เดือนที่ ๗	๓,๓๑๗,๐๕๐
เดือนที่ ๑๙	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑	เดือนที่ ๑๙	๓๗,๒๐๕,๐๐๐
เดือนที่ ๒๙	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒	เดือนที่ ๒๙	๑,๗๔๔,๕๐๐
เดือนที่ ๓๐	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	เดือนที่ ๓๐	-
เดือนที่ ๓๑	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)	เดือนที่ ๓๑	๑,๐๕๖,๐๐๐
เดือนที่ ๓๒	ตรวจรับ	-	
เดือนที่ ๓๓	สรุปปิดโครงการ	-	

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชา เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอ
คณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

/วาระที่ ๔.๒.๒...

วาระที่ ๔.๒.๒ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ
ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการ
สนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์
(Road Safety Information System: RSIS)

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : มูลนิธิกรมควบคุมโรค

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๒๖,๓๐๔,๔๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยใน
การใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาที่สำคัญ ที่สร้างความสูญเสียและคุณภาพชีวิตของประชาชนไทยจากข้อมูลการบูรณาการ ๓ ฐาน ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๒ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย ๒๐,๐๐๐ คน/ปี คิดเป็นวันละ ๖๐ คน/วัน มีผู้บาดเจ็บมากกว่า ๑ ล้านคนต่อปี และต้องนอนรักษาในโรงพยาบาลอีกกว่า ๒๐๐,๐๐๐ คน/ปี ยังมีผู้พิการอีกปีละ ๙,๐๐๐ คน ซึ่งแนวโน้มของปัญหายังอยู่ในอัตราที่สูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งไม่เกิน ๑๐ ต่อประชากรแสนคน แนวโน้มการลดลงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงทรงตัวไม่ลดลง ประกอบกับจำนวนยานพาหนะและการสัญจรเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การบังคับใช้กฎหมายยังมีข้อจำกัดทั้งด้านกำลังคนและการใช้เทคโนโลยี การดำเนินการในระดับพื้นที่ระดับชุมชน/บุคคล ยังมีน้อย ประชาชนและชุมชนยังไม่ตระหนัก

ข้อมูลผู้เสียชีวิตเป็นข้อมูลที่สำคัญมากด้านหนึ่งที่สะท้อนขนาดของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศและระดับจังหวัด ข้อมูลผู้เสียชีวิตที่สามารถคัดแยกกรณีเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ อาทิ ข้อมูลมรณบัตรของกรมการปกครอง ข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ข้อมูลของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ข้อมูลการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บในโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวัง เป็นต้น แต่ในปัจจุบันข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับด้านอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มีการจัดเก็บและเผยแพร่มาจากหลายหน่วยงาน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดทำข้อมูลที่แตกต่างกันไปตามภารกิจหลักของหน่วยงานนั้น นอกจากนี้ नियามการจัดเก็บผู้เสียชีวิตในระบบข้อมูลและความครอบคลุมเชิงพื้นที่ทำให้ข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในแต่ละฐานมีความแตกต่างกันไปในแง่จำนวนและรายละเอียดตัวแปร เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากฐานข้อมูลต่างๆ พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตในฐานข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตายมีจำนวน ๑๓,๗๖๖ ราย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ ซึ่งเป็นจำนวนที่มากที่สุดของทุกฐานข้อมูล ยังพบความแตกต่างกับข้อมูลตัวเลขการตายที่องค์การอนามัยโลกได้ประมาณการไว้จำนวน ๒๖,๓๑๒ รายอยู่มาก

จากข้อจำกัดด้านข้อมูลดังกล่าว ทำให้ภาคีเครือข่ายด้านการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีแนวคิดในการจัดทำฐานข้อมูลภายในประเทศให้มีความถูกต้องแม่นยำขึ้น รวมไปถึงการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จึงได้ดำเนินการบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการจราจรในประเทศไทยโดยใช้ข้อมูลจาก ๓ หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด

กระทรวงสาธารณสุขโดยกรมควบคุมโรค ในฐานะประธานคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูล และการติดตามประเมินผล ภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ศึกษาหาแนวทางบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนน ตั้งแต่ปี ๒๕๕๖ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้องครบถ้วนและครอบคลุมมากที่สุด และได้จัดทำโปรแกรมบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนน

/แบบสำเร็จรูป...

แบบสำเร็จรูป ซึ่งดำเนินการบูรณาการข้อมูล ตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ – จนถึงปัจจุบัน รายละเอียดตาม website <http://dip.ddc.moph.go.th/new/> ทำให้ได้ตัวเลขการเสียชีวิตใกล้เคียงกับท้องที่การอนามัยโลกได้ประมาณการไว้ แต่เป็นการดำเนินงานในส่วนกลาง ได้มีความพยายามในการบูรณาการข้อมูลในระดับจังหวัด พบว่าบางจังหวัดสามารถดำเนินการได้เป็นอย่างดี มีการนำข้อมูลจากหลายหน่วยงานมาบูรณาการตรวจสอบความซ้ำซ้อนกัน ทุกเดือนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน นำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนในพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีระบบรายงานข้อมูลที่สามารถให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้บูรณาการและใช้ประโยชน์ร่วมกันในพื้นที่

ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรมีความซับซ้อน โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องและส่งผลกระทบหลายปัจจัย ดังนั้นการใช้ข้อมูลเพื่อตรวจจับ ชีวัด สะท้อนสถานการณ์และสภาพปัญหา วิเคราะห์ สนับสนุนการตัดสินใจกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหา รวมถึงการประเมินติดตามผล จึงเป็นรากฐานสำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ให้สามารถดำเนินการอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Result focused) ได้

เมื่อพิจารณาสถานการณ์การดำเนินงานด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่ผ่านมา พบว่ามีหลายหน่วยงานจากทั้งภาครัฐและเอกชน ที่มีวิสัยทัศน์ พันธกิจ และนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในด้านกระทรวงคมนาคม มีนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในการจราจร ทั้งในด้าน รถ ถนน และคน ได้แก่ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถ การตรวจสอบทางวิศวกรรมในการสร้างถนน สนับสนุนการศึกษาเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ การปรับมาตรฐานการออกแบบขับขี่ ส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการดำเนินงานตามนโยบายเหล่านี้ ล้วนต้องการข้อมูลเพื่อใช้ในการตั้งเป้าหมาย วิเคราะห์ ออกแบบมาตรการส่งเสริมนโยบาย รวมไปถึงการติดตามประเมินผล ที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมมีการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานภายใน ที่มีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนครอบคลุมอุบัติเหตุที่เกิดบนทางหลวง ทางหลวงชนบท อุบัติเหตุจากรถสาธารณะ และอุบัติเหตุสำคัญ เพื่อใช้ประกอบการดำเนินงาน สอดคล้องกับข้อเสนอแนะจากการประชุมวิชาการ โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม ที่ว่า จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องนำเทคโนโลยีมาใช้กับงานด้านวิศวกรรมจราจรและด้านการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานด้านจราจร

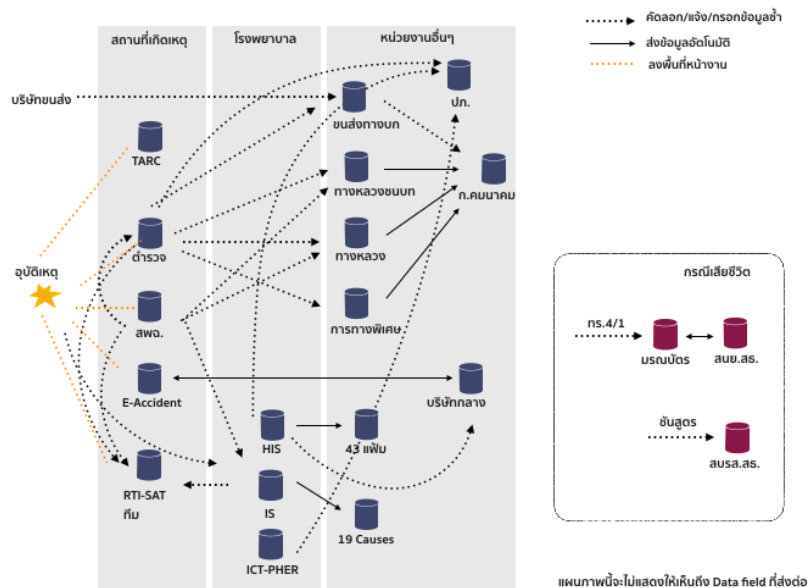
อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานตามนโยบายข้างต้น ยังต้องการข้อมูลที่มีความครอบคลุมในส่วนข้อมูลอุบัติเหตุโดยรถส่วนตัว และอุบัติเหตุบนทางหลวงท้องถิ่น ที่มีความยาวมากกว่า ๗๐% ของความยาวถนนในประเทศไทย เพื่อเติมเต็มข้อมูลให้สามารถวิเคราะห์สถานการณ์และประเมินผลได้ตรงจริง นำไปสู่การสนับสนุนการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งการจะมีข้อมูลเพิ่มขึ้น จะนำมาซึ่งความต้องการทรัพยากรเพื่อบริหารจัดการข้อมูล ทั้งในด้านการเก็บ การรวบรวม การจัดเตรียม และการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งข้อมูลทั้งหมดเกิดขึ้นในระดับพื้นที่ ถูกจัดเก็บ รวบรวม บริหารจัดการโดยหลายหน่วยงานแยกกัน หรือ ร่วมกันบางหน่วยงานในพื้นที่ และแต่ละหน่วยจะแยกกันรายงานเข้าสู่ระบบข้อมูลรายงานอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานตนเองต่อไป

เมื่อพิจารณาสถานการณ์ที่ผ่านมาของระบบข้อมูลรายงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ระบบเก็บข้อมูลถูกสร้างมาจากความต้องการรายงานข้อมูลของภาคส่วนต่างๆ แยกกัน อาทิ องค์การอนามัยโลก ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ที่รับผิดชอบดูแลงานอุบัติเหตุระดับประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับอำนวยการ ฯลฯ จึงเกิดระบบข้อมูลขึ้นตอบวัตถุประสงค์เฉพาะส่วนงาน หรือตอบความต้องการเฉพาะกิจเฉพาะช่วงเวลา (Ad hoc) ไม่มีการตกลงและร่วมออกแบบในภาพรวม ดังนั้น ปัจจุบันจึงมีระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนกว่า ๑๐ ระบบ จากกว่า ๑๐ หน่วยงาน (ดังแสดงในภาพ) แต่ไม่สามารถรวบรวม เชื่อมโยงระหว่างกันเพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อยอดเชิงลึกได้ กระบวนการเก็บข้อมูลของหน่วยงานระดับปฏิบัติการ ทั้งการเก็บข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ มีความซ้ำซ้อน และไม่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ การตรวจสอบย้อนกลับยังคงทำได้ยาก ส่งผลกระทบต่อคุณภาพข้อมูลในหลายมิติ อาทิ ความครบถ้วน ถูกต้อง ทันเวลา อีกทั้งเป็นภาระงานของบุคลากรระดับปฏิบัติการในการเก็บข้อมูลเข้าหลายระบบอีกด้วย ด้วยสถานการณ์เช่นนี้ เมื่อแนวโน้มของระบบข้อมูลในอนาคตจะมีมากขึ้นเรื่อยๆ

/ตามความ...

ตามความต้องการที่หลากหลายหรือเฉพาะเจาะจงมากขึ้น บุคลากรระดับปฏิบัติการย่อมมีภาระงานเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งกระทบต่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน อีกทั้งความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการการบูรณาการระบบข้อมูล ยิ่งทำได้ยากขึ้นเช่นเดียวกัน

แผนภาพการบันทึกข้อมูลของระบบข้อมูลต่างๆ ในประเทศไทย



แผนภาพนี้จะไม่แสดงให้เห็นถึง Data field ที่ส่งต่อ

แม้บุคลากรระดับปฏิบัติการในพื้นที่จะเป็นผู้เก็บข้อมูล แต่การนำข้อมูลไปใช้เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ ออกนโยบาย วางแผนบริหารทรัพยากร และการประเมินผลการปรับปรุงปรับใช้นโยบายในพื้นที่ ยังไม่ได้ถูกดำเนินการอย่างเต็มที่ เนื่องจากหลายสาเหตุ อาทิ ความพร้อมของช่องทางหรือเครื่องมือที่ช่วยสนับสนุนการนำข้อมูลไปใช้งาน ความเข้มแข็งและชัดเจนของกลไกการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงทักษะการวิเคราะห์ข้อมูล การจัดการความรู้และการสื่อสารองค์ความรู้เพื่อผลักดันนโยบายเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่

นอกจากนี้ ด้วยโครงสร้างการบริหารงานอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน จัดสรรให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบด้านข้อมูลเป็นหน้าที่ของเสาหลักที่ ๖ โดยกรมควบคุมโรค กองโรคไม่ติดต่อเป็นเลขานุการ ซึ่งบทบาทดังกล่าวเป็นภารกิจที่ใช้ทรัพยากร ความเชี่ยวชาญเฉพาะ และอำนาจในการติดตามเรียกขอข้อมูลสูง ในประเทศที่เป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก บทบาทดังกล่าวมักอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน Lead Agency ทำให้โครงสร้างงานด้านระบบข้อมูลสามารถทำงานสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานนำได้สะดวก มีอำนาจในการติดตามข้อมูลข้ามหน่วยงาน รวมถึงมีบุคลากรด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้สามารถวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ ทั้งเชิงลึกและเชิงการบริหารจัดการได้คล่องตัว

ดังนั้น แนวคิดในการพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยทางถนนในอนาคต จะถูกออกแบบย้อนกลับคู่ขนานจากพื้นที่สู่ระดับอำนาจการ โดยเริ่มบูรณาการตั้งแต่จุดกำเนิดข้อมูลในพื้นที่ ไปจนถึงการจัดระเบียบระบบข้อมูลต่างๆ รวบรวมและเชื่อมต่อเป็นข้อมูลระดับประเทศที่น่าเชื่อถือ โดยแนวคิดมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ระบบข้อมูลจะถูกออกแบบเริ่มจากธรรมชาติของข้อมูลและข้อเท็จจริง ร่วมกับความต้องการใช้ข้อมูลของบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน คู่ขนานกับทิศทางความต้องการของความปลอดภัยทางถนนของโลก ซึ่งหมายรวมถึงพลเมืองในพื้นที่ และสอดคล้องกับกระบวนการทำงานของผู้ปฏิบัติการ ผ่านการตรวจสอบและรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับพื้นที่ แล้วจึงส่งต่อไปยังระดับอำนาจการของหน่วยงานที่สังกัด และฐานข้อมูลระดับประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือกันในการ Area base เป็น Model ในการจัดการพื้นที่ จากหลายภาคีที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้หน่วยงานแต่ละระดับนำข้อมูลไปใช้งานต่อยอดได้ตามวัตถุประสงค์ของตน

• เมื่อความต้องการใช้ข้อมูลเปลี่ยนแปลงตลอด ระบบข้อมูลควรมีลักษณะเป็น ระบบนิเวศของข้อมูล กล่าวคือ ยืดหยุ่น เปิดกว้าง และมีส่วนร่วม ระบบต้องมีความยืดหยุ่นในการปรับแต่ง และเรียกใช้ โดยเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ (Fact) ทำให้สามารถรองรับความต้องการข้อมูลที่เปลี่ยนแปลงในอนาคตได้ดีขึ้น เปิดกว้างในการเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับระบบข้อมูลอื่น ๆ เพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์และสนับสนุนการตัดสินใจ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคส่วน มีการแบ่งปันข้อมูลพื้นฐาน ร่วมกันเพิ่มเติมและตรวจสอบจากหน่วยงานระดับพื้นที่ที่เกี่ยวข้องตามความเชี่ยวชาญของหน่วยงาน มีความร่วมมือจากภาคประชาชน โดยพลเมืองหรือแม้แต่ประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในการรายงาน เข้าถึง วิเคราะห์ และผลักดันนโยบาย เพื่อดูแลกันและกันในกลุ่มชน ทำให้ระบบข้อมูลสามารถดำเนินการได้อย่างยั่งยืน

เพื่อให้สามารถพัฒนาระบบนิเวศของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนได้ตามแนวคิดดังกล่าว โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงานสู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ จึงมุ่งเน้นการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ต้องการ มีคุณภาพ สามารถบูรณาการข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการปฏิบัติการ ลดภาระการเก็บข้อมูลของบุคลากร ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน คู่ขนานไปกับการส่งเสริมให้มีกระบวนการจัดการและสื่อสารองค์ความรู้ เพื่อสามารถนำข้อมูลไปสนับสนุนการตัดสินใจในระดับพื้นที่ได้ และพัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศที่มีความยั่งยืน รวมถึง ออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ เพื่อทำหน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และคณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อนระบบข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ป้องกัน ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตามประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพ และมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ในทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

ความจำเป็นในการศึกษาวิชา

๑. ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนกว่า ๑๐ ระบบ จากกว่า ๑๐ หน่วยงาน แต่ยังไม่สามารถรวบรวม เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันเพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อยอดเชิงลึกได้ในระดับที่น่าพอใจ ดังนั้น เพื่อสร้างประเทศไทยให้มีความปลอดภัยทางถนนมากขึ้นกว่าในอดีต หน่วยงานรัฐที่มีส่วนรับผิดชอบในระดับประเทศจำเป็นต้องพัฒนาระบบข้อมูลและการบริหารข้อมูลของประเทศ ให้สามารถสนับสนุนการตัดสินใจ ออกนโยบาย วางแผนบริหารทรัพยากร และการประเมินผลนโยบาย และยุทธศาสตร์เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับพื้นที่ และในระดับภาพรวมของประเทศได้ดีขึ้น

๒. ระบบข้อมูลนี้ควรให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา มีระบบนิเวศของข้อมูลที่ยืดหยุ่น เปิดกว้าง และมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน เป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ (fact) สืบค้นย้อนหลังได้ รองรับการเก็บข้อมูลโดยบุคลากรระดับปฏิบัติการจากหลากหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนตลอดจนจากพลเมืองที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทั่วประเทศได้ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลปฐมภูมิจากพื้นที่และนำไปสู่การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกเพื่อพัฒนานโยบาย และยุทธศาสตร์ในระดับพื้นที่เองและระดับประเทศได้อย่างต่อเนื่อง มีกระบวนการบริหารข้อมูลเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนและป้องกันความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งสามารถรองรับความต้องการใช้ข้อมูลที่หลากหลายหรือเปลี่ยนแปลง หรือเฉพาะเจาะจงมากขึ้นในอนาคตด้วย

๓. จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบการบริหารข้อมูลโดยเน้นบูรณาการและการเชื่อมโยงข้อมูลตั้งแต่ระดับพื้นที่จนถึงระดับประเทศ คำนึงถึงความประหยัดคุ้มค่าและความยั่งยืนของระบบ ความใช้งานง่ายและการลดภาระงานของบุคลากรระดับปฏิบัติการในพื้นที่ เพิ่มการมีส่วนร่วมของหน่วยงานข้างเคียงและภาคประชาชน เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารและจัดเก็บข้อมูล สร้างความน่าเชื่อถือ และการใช้ประโยชน์จากข้อมูลอย่างกว้างขวาง โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชน

/วัตถุประสงค์...

วัตถุประสงค์ :

๑. ศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน และการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ต้องการ มีคุณภาพ สามารถบูรณาการข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการปฏิบัติการ ลดภาระการเก็บข้อมูลของบุคลากร ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน คู่ขนานไปกับการส่งเสริมให้มีกระบวนการจัดการและสื่อสารองค์ความรู้ เพื่อสามารถนำข้อมูลไปสนับสนุนการตัดสินใจในระดับพื้นที่ได้

๒. ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

๓. พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ ที่มีความยั่งยืน และเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่

๔. ออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ เพื่อทำหน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และคณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อนระบบข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ป้องกัน ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตามประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ในทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

โดยทั้งหมด จะบูรณาการกันเป็นระบบนิเวศของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน มีความยืดหยุ่นและเปลี่ยนแปลงได้ เพื่อให้รองรับกับความต้องการที่แตกต่างกันไปในแต่ละผู้ใช้งานแต่ละพื้นที่ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

วัตถุประสงค์เฉพาะของโครงการระยะที่ ๑ (ปีแรกในจำนวนทั้งสิ้น ๓ ปี) : (โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูล

อุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ : ระยะเวลา ออกแบบ พัฒนาและทดสอบต้นแบบระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ของกลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ; National Feasibility & Local Prototype)

๑. ศึกษาสถานการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ในระดับพื้นที่ อาทิ มิติการเก็บและบริหารจัดการข้อมูล มิติการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ มิตินโยบายและการจัดการของรัฐ และมิติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

๒. ศึกษาทิศทางความปลอดภัยทางถนนระดับโลก

๓. ศึกษาและวิเคราะห์หน้าที่รับผิดชอบต่องานด้านอุบัติเหตุทางถนน ความต้องการใช้งาน แลกเปลี่ยนแบ่งปันข้อมูล ระหว่างหน่วยงานระดับอำนวยการ

๔. วิเคราะห์ความต้องการของระบบ เพื่อตอบสนองการนำข้อมูลไปใช้ในระดับโลก ระดับประเทศ และระดับพื้นที่ โดยกำหนดช่องว่างในการพัฒนา (Gap Analysis)

๕. พัฒนาข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และรองรับการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๖. ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารูปแบบ/กลไกระบบการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

๗. พัฒนาด้านแบบระดับพื้นที่ และติดตั้งเพื่อทดสอบระบบต้นแบบอย่างน้อย ๑ จังหวัด

๘. การเก็บข้อมูลของหน่วยงานระดับปฏิบัติการ ทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ มีความซ้ำซ้อน และไม่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ (fact) การตรวจสอบย้อนกลับจึงทำได้ยาก ส่งผลกระทบต่อคุณภาพข้อมูลทั้งด้านความครบถ้วน ถูกต้อง ทันเวลา ความน่าเชื่อถือ อีกทั้งยังสร้างภาระงานที่ไม่จำเป็นให้แก่บุคลากร เนื่องจากต้องเก็บข้อมูลเข้าหลายระบบ

ขอบเขตการดำเนินงาน :**ขอบเขตระดับพื้นที่**

จุดศึกษาในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่าจังหวัดละ ๑๐ จุดศึกษา อาทิ

- สถานีตำรวจภูธร
- ศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน ๑๙๑ จังหวัด
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
- ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉิน
- หน่วยกู้ภัย
- ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลในจังหวัด
- ทีมสอบสวนอุบัติเหตุ
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด
- ฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- แพทย์ชันสูตร
- แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท
- สำนักทะเบียนท้องถิ่น
- สำนักงานขนส่งจังหวัด

มิติการศึกษาในระดับพื้นที่ ศึกษา ทำการศึกษาไม่น้อยกว่า ๓ มิติ อาทิ

- มิติการเก็บและบริหารจัดการข้อมูล
- มิติการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่
- มิติด้านนโยบายของรัฐในพื้นที่
- มิติการจัดการของรัฐในพื้นที่
- มิติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

ระดับประเทศ

จุดศึกษาหน่วยงานในระดับอำนาจการ จะทำการศึกษาหน่วยงานผู้รับผิดชอบทั้ง ๖ เสาตามบทบาทความรับผิดชอบ ไม่น้อยกว่า ๘ หน่วยงาน ดังตัวอย่างต่อไปนี้

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

วิธีการวิจัย

โครงการนี้มีระยะเวลาการดำเนินโครงการทั้งสิ้น ๓ ปี โดยจะนำเสนอแนวทางการดำเนินงานแยกรายปี โดยแบ่งกิจกรรมหลักออกเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ การดำเนินการระดับพื้นที่ และการดำเนินการระดับประเทศ โดยทั้งสองกิจกรรมหลักจะดำเนินการคู่ขนานกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการศึกษาและการออกแบบที่ครอบคลุมครบถ้วนขึ้น ในที่นี้จะนำเสนอเฉพาะรายละเอียดของโครงการในปีที่ ๑ เท่านั้น)

ปีที่ ๑ : โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ : ระยะศึกษา ออกแบบ พัฒนา และทดสอบต้นแบบระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ของกลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ; National Feasibility & Local Prototype(

๑. การดำเนินงานระบบด้านข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยบนท้องถนนระดับพื้นที่

๑.๑. วิเคราะห์และเปรียบเทียบลักษณะร่วม ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่ทำการศึกษา เพื่อหาแนวคิดและโครงสร้างที่ใช้ในการออกแบบระบบให้มีความเป็นหนึ่งเดียวกันหากแต่ยืดหยุ่นไปตามความเฉพาะของพื้นที่

๑.๒. วิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนา กำหนด Gap จัดทำข้อเสนอ (Requirement) การพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๑.๓. พัฒนาระบบต้นแบบระดับพื้นที่ จากข้อเสนอการออกแบบในปีก่อน พร้อมทดสอบและติดตั้งอย่างน้อย ๑ จังหวัดนำร่อง รวมถึงรวบรวมผลการประเมินและข้อเสนอเพื่อการพัฒนาในระยะต่อไป

๑.๔. ลงพื้นที่ เก็บข้อมูลลักษณะร่วม ลักษณะเฉพาะ เพื่อพัฒนาข้อเสนอการออกแบบกลไกเพื่อขยายผลพร้อมทดลองใช้งาน ให้เกิดการขยายผลในระดับพื้นที่ไม่น้อยกว่า ๓ จังหวัด ด้วยกลไกเครือข่ายความร่วมมือระหว่างรัฐ/เครือข่ายเอกชน/โครงข่ายพลเมืองอาสาในระดับพื้นที่

๒. การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

๒.๑. ศึกษาทิศทางความปลอดภัยทางถนนของโลก อาทิ ทิศทางขององค์การอนามัยโลก องค์การสหประชาชาติ ธนาคารโลก (World Bank) ประเทศที่เป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงประเทศที่กำลังพัฒนาความปลอดภัยทางถนนที่มีลักษณะร่วมกับประเทศไทย เพื่อให้เห็นทั้งเป้าหมายในอนาคต และเกิดการเปรียบเทียบเพื่อการพัฒนา (Benchmark)

๒.๒. ทบทวนและถอดบทเรียนโครงการด้านการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เคยมีการพัฒนา เพื่อเรียนรู้จุดแข็ง จุดอ่อน ช่องโหว่ของกลไกเดิม เพื่อใช้ในการปิดจุดเสี่ยงในการพัฒนา

๒.๓. นำผลการศึกษาในระดับโลกและระดับประเทศไปใช้ในการออกแบบระบบข้อมูลในระดับพื้นที่ รวมทั้งร่างจุดเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่กับระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

๒.๔. ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารูปแบบ/กลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ทั้งในมิติด้านเทคนิค ด้านการจัดการ ด้านการดำเนินการ และด้านโครงสร้างการบริหาร เป็นต้น เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจแก่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับประเทศ ในการกำหนดทิศทางของโครงสร้างระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

๒.๕. เข้าพุดคุยกับหน่วยงานเอกชน หรือหน่วยงานรัฐอันอยู่นอกเหนือคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ที่มีศักยภาพในการสนับสนุนระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อหาความร่วมมือ รวมทั้งพิจารณาโมเดลการใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่เป็นไปได้

๒.๖. ประชุมรายงานสถานการณ์ความคืบหน้า กับคณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อหาความร่วมมือ และปรับกลยุทธ์การบูรณาการข้อมูลระหว่างกระทรวงได้ราบรื่นและบรรลุผล

/ตัวชี้วัด...

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ๑. ผลการศึกษาทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของโลก เพื่อใช้สำหรับการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่รองรับการใช้ประโยชน์จากข้อมูลเพื่อบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนตามทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของโลก

๒. ผลการศึกษาคำต้องการของหน่วยงาน ๖ สาขาหลัก ในการเก็บข้อมูลและใช้งานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นหนึ่งในองค์ประกอบการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ระบบสอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงาน ๖ สาขาหลัก

๓. ผลการศึกษาศาณการณการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

ด้านคุณปริมาณ : เกิดการขยายผลในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่า ๕ จังหวัด ด้วยกลไกเครือข่ายความร่วมมือระหว่าง รัฐ-เครือข่ายเอกชน/โครงข่ายพลเมืองอาสาในระดับพื้นที่ พร้อมรายงานสถานการณ์ด้านข้อมูลและการจัดการความปลอดภัยทางถนน ไม่น้อยกว่า ๕ จังหวัด ชำต้น

ด้านคุณภาพ: ๑. เกิดข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานข้อมูลและมาตรฐานการเชื่อมโยง/เชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงาน ด้านอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นแบบมาตรฐานในการเชื่อมโยงระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ เป็นระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ที่หน่วยงานสามารถเชื่อมโยงและเชื่อมต่อข้อมูลได้

๒. เกิดข้อเสนอความเป็นไปได้ ในการพัฒนารูปแบบ/กลไก/ระบบการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เพื่อใช้สำหรับพัฒนาต่อยอดเป็นแบบโครงสร้าง/กลไก การบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เพื่อให้ประเทศมีและใช้ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน

ประโยชน์ที่จะได้รับ :**สนับสนุนนโยบายของกระทรวงคมนาคม**

๑. สนับสนุนการทำงานของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (Transport Road Safety Center) ด้วยข้อมูลจากหลายหน่วยงาน หลายระบบ ทั้งข้อมูลอุบัติเหตุในรูปแบบข้อมูลตัวอักษรและข้อมูลเชิงประจักษ์ เพื่อสนับสนุนการผลักดันนโยบาย ออกแบบมาตรการ วางแผนการปฏิบัติการ จัดสรรทรัพยากร ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างมุ่งมั่นผลลัพธ์

๒. ระบบสามารถพัฒนาให้เชื่อมต่อกับ Traffic Operation Center (TOC) ได้ในอนาคต เพื่อให้มีข้อมูลที่ครอบคลุม สนับสนุนระบบการบริหารจัดการอุบัติการณ์ (Incident Management System) ในด้านการแจ้งเหตุแบบอัตโนมัติเพื่อเข้าช่วยเหลือเหตุและแจ้งเหตุต่อประชาชนผู้ใช้งาน สนับสนุนระบบสืบสวนอุบัติเหตุจากข้อมูลหลายมิติที่ได้รับการเติมจากหลายหน่วยงาน ณ จุดเกิดเหตุ รวมถึงสนับสนุนการวางแผนการควบคุมการจราจรอย่างปลอดภัยโดยอ้างอิงจากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเดิม

๓. สนับสนุนการตรวจสอบทางวิศวกรรมในการสร้างถนน โดยมีข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเดิมในบริบทต่าง ๆ ประกอบการออกแบบถนนให้ความปลอดภัยในแต่ละบริบท รวมถึงติดตามการเกิดเหตุเพื่อนำไปสู่ปรับปรุงถนน

๔. สนับสนุนการศึกษาเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ โดยมีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเดิมในหลายบริบทเพื่อใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ในบริบทต่าง ๆ นำไปสู่ออกแบบหลักสูตรหรือวิธีการในการปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยง การระบุกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยง การเฝ้าระวังและตอบสนองพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การแจ้งเตือนบนป้ายถนนหากตรวจพบพฤติกรรมเสี่ยงเดิม การแจ้งเตือนบนป้ายถนนหากมีการเปลี่ยนแปลงบริบทที่ความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้น เป็นต้น

๕. สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ผ่านการใช้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งการปรับปรุงข้อกำหนดในกฎหมายให้เข้ากับบริบทการเกิดอุบัติเหตุของไทย การวางแผนกำหนดจุดตรวจ การตรวจสอบการกระทำผิดผ่านข้อมูลเชิงประจักษ์ รวมถึงประเมินผลจากตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุ

/สนับสนุน...

สนับสนุนนโยบายของกรมการขนส่งทางบก

๑. สนับสนุนพันธกิจการพัฒนาาระบบและนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐาน และมีปลอดภัย โดยมีข้อมูลในการใช้พัฒนาระบบ ออกแบบนวัตกรรม จัดสรรทรัพยากรและการลงทุน และติดตามการเกิดเหตุเพื่อนำมาปรับปรุงระบบและนวัตกรรมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น

๒. สนับสนุนแผนการทำงานเชิงรุกด้านความปลอดภัย ผ่านข้อมูลที่ครบถ้วน หลายมิติ จากหลายหน่วยงานที่ร่วมกันเติมข้อมูล โดยมีข้อมูลใช้ประกอบการการออกแบบหลักสูตรการอบรมทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย มีข้อมูลใช้ประกอบการสืบค้นองค์ประกอบของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

๓. สนับสนุนการตัดสินใจปรับมาตรฐานการออกไปขับขี่ โดยการใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเดิม วิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ออกแบบหลักสูตรการขับขี่ที่ปลอดภัย ออกแบบมาตรฐานการออกไปขับขี่ ไปจนถึงติดตามผลลัพธ์จากการปรับมาตรฐาน

๔. ระบบสามารถพัฒนาให้เชื่อมต่อกับศูนย์บริหารจัดการเดินรถ GPS ได้ในอนาคต เพื่อสร้างระบบขนาดใหญ่ นำไปสู่การกำกับควบคุมพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย การจัดสรรทรัพยากรเพื่อเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจากบริบทการเกิดเหตุจากอุบัติเหตุในอดีตและสภาพการจราจรปัจจุบัน

อีกทั้งยังสนับสนุนข้อเสนอแนะต่อแนวทางการบรรเทาหรือลดผลกระทบของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จากการประชุมทางวิชาการเพื่อระดมความคิดและรับฟังความคิดเห็นผู้บริหารระดับสูง โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม

๕. มีข้อมูลบูรณาการที่ใช้ได้ตั้งแต่ในระดับพื้นที่ สนับสนุนข้อเสนอแนะที่ว่า “ควรร่วมมือกันในเชิง Area base เพื่อให้เกิด Model การจัดการพื้นที่โดยกระทรวงคมนาคม ร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง โดยอาจกำหนดพื้นที่ที่มีความพร้อมเพื่อพัฒนาโครงการนำร่อง (Pilot Project) ในการจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนนตามแนวทางของที่ประชุม”

๖. มีข้อมูลสนับสนุนข้อเสนอแนะที่ว่า “การออกข้อกำหนด/มาตรฐานยานพาหนะ ควรดำเนินการแบบเบ็ดเสร็จอย่างเป็นระบบ เนื่องจากมีผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการ”

๗. สนับสนุนข้อเสนอแนะ “จำเป็นอย่างยิ่งต้องนำเทคโนโลยีมาใช้กับงานด้านวิศวกรรมจราจรและด้านการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานด้านจราจร”

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๕ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๑๒ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : จุดศึกษาในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่าจังหวัดละ ๑๐ จุดศึกษา และจุดศึกษาหน่วยงานในระดับอำนวยการ จะทำการศึกษาหน่วยงานผู้รับผิดชอบทั้ง ๖ เสาตามบทบาทความรับผิดชอบ ไม่น้อยกว่า ๘ หน่วยงาน ดังตัวอย่างต่อไปนี้

ผู้รับผิดชอบโครงการ : มูลนิธิกรมควบคุมโรค

รายละเอียดค่าใช้จ่าย : รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๗,๖๖๙,๒๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๘,๑๓๖,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๖,๗๗๑,๒๐๐
๔	ค่าครุภัณฑ์	๓,๗๒๘,๐๐๐
รวม		๒๖,๓๐๔,๔๐๐

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑	๖	๘๕,๐๐๐	๕๑๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา ระบบงาน (Operation Management)	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๒	๖	๕๘,๙๐๐	๗๐๖,๘๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม จราจรและความปลอดภัย	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๘๗,๘๐๐	๕๒๖,๘๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม จราจรและความปลอดภัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๕๘,๙๐๐	๓๕๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา ระบบสารสนเทศ	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๙๗,๒๐๐	๕๘๓,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบ ระบบสารสนเทศ	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบข้อมูล สุขภาพ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่ น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๕๘,๙๐๐	๓๕๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบ ระบบงาน (Operations Design)	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๔๕,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านงานอุบัติเหตุ ทางถนน	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๕๘,๒๐๐	๓๔๙,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบ ฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๕๘,๒๐๐	๓๔๙,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา โปรแกรม (Front-end)	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา โปรแกรม (Back-end)	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา ส่วนเชื่อมต่อฐานข้อมูล	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐

ตำแหน่ง	คุณสมบัติการศึกษา/ ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย ข้อมูล	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้าง พื้นฐานทางเทคโนโลยี	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการทดสอบ ระบบ	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหาร ความเสี่ยง	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๕๘,๙๐๐	๓๕๓,๔๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก					๗,๖๖๙,๒๐๐

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาระบบงาน	๔	๑๒	๓๐,๐๐๐	๑,๔๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านระบบสารสนเทศ	๔	๑๒	๓๐,๐๐๐	๑,๔๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านระบบข้อมูลอุบัติเหตุ ทางถนน	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาโปรแกรม (Front-end)	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาโปรแกรม (Back-end)	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาส่วน เชื่อมต่อฐานข้อมูล	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการทดสอบระบบ	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านความปลอดภัยข้อมูล	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
เจ้าหน้าที่ธุรการ	๒	๑๒	๑๒,๐๐๐	๒๘๘,๐๐๐
เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี	๒	๑๒	๑๒,๐๐๐	๒๘๘,๐๐๐
เลขานุการ	๒	๑๒	๑๕,๐๐๐	๓๖๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				๘,๑๓๖,๐๐๐

/๓. ค่าใช้จ่ายตรง...

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓.ค่าใช้จ่ายตรง				
๓.๑ ค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				
ค่าถ่ายเอกสาร	๑๒	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ค่าวัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	๑๒	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ค่าเดินทางติดต่อสื่อสาร	๑๒	เดือน	๒๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	๑๒	เดือน	๒๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ค่าเช่าพื้นที่ประมวลผลข้อมูล	๑๒	เดือน	๖,๕๐๐	๗๘,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				๙๑๘,๐๐๐
๓.๒ ค่าจ้างและค่าใช้สอย				
๓.๒.๑ ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการระดมความคิดในพื้นที่ ๑ วัน ๓๐ ที่นั่ง	๕	ครั้ง		๕๓๑,๐๐๐
ค่าเดินทางคณะกรรมการ โดยเครื่องบิน (ไป-กลับ)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท) ๑๐ คน	๒๐	คน-คืน	๘๐๐	๑๖,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน ประชุม ๑ วัน เตรียมงาน ๑ วัน	๒๐	คน-วัน	๒๔๐	๔,๘๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๓	วัน	๑,๘๐๐	๕,๔๐๐
ค่าน้ำมัน	๓	วัน	๑,๐๐๐	๓,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน-วัน	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน-วัน	๔๐๐	๑๒,๐๐๐
รวม ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการระดมความคิดในพื้นที่				๑๐๖,๒๐๐
๓.๒.๒ ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการออกแบบระบบในพื้นที่	๕	ครั้ง		๔๑๔,๒๐๐
ค่าเดินทางคณะกรรมการ โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๘	คน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๘	คน-คืน	๘๐๐	๖,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน คณะทำงาน ประชุม ๑ วัน เตรียมงาน ๑ วัน	๑๖	คน-วัน	๒๔๐	๓,๘๔๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๒	วัน	๑,๘๐๐	๓,๖๐๐
ค่าน้ำมัน	๒	วัน	๑,๐๐๐	๒,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน	๔๐๐	๑๒,๐๐๐
รวม ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการออกแบบระบบในพื้นที่				๘๒,๘๔๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓.๒.๓ ค่าใช้สอยเดินทางเพื่อทดสอบและติดตั้งระบบ (ครั้งละ ๖ คน ๔ วัน ๓ คืน ๑ จังหวัด ๓ ครั้ง)	๓	ครั้ง		๒๘๔,๔๐๐
ค่าเดินทางคณะกรรมการ โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่ (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๓๐	คน-คืน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน	๔๐	คน-วัน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๔	วัน	๑,๘๐๐	๗,๒๐๐
ค่าน้ำมัน	๔	วัน	๑,๐๐๐	๔,๐๐๐
รวม ค่าใช้สอยเดินทางเพื่อทดสอบและติดตั้งระบบ				๙๔,๘๐๐
๓.๒.๔ ค่าจัดประชุมเพื่อสอนการใช้งานระบบ (๔๐ ที่นั่ง รวมค่าเดินทางคณะกรรมการ)	๑	ครั้ง		๑๐๔,๔๐๐
ค่าเดินทางคณะกรรมการโดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
ค่าที่พัก (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๑๐	คน-คืน	๘๐๐	๘,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน ประชุม ๑ วัน เตรียมงาน ๑ วัน	๒๐	คน-วัน	๒๔๐	๔,๘๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๒	วัน	๑,๘๐๐	๓,๖๐๐
ค่าน้ำมัน	๒	วัน	๑,๐๐๐	๒,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๔๐	คน	๕๐๐	๒๐,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๔๐	คน	๔๐๐	๑๖,๐๐๐
รวม ค่าจัดประชุมเพื่อสอนการใช้งานระบบ				๑๐๔,๔๐๐
๓.๒.๕ ค่าจัดประชุมประชาพิจารณ์ ๙๐ ที่นั่ง	๔	ครั้ง		๑,๒๒๖,๔๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด โดยเครื่องบิน	๓๐	คน	๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
ค่าที่พักผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด (๑ คืนๆ ละ ๒,๒๐๐ บาท)	๓๐	คน-คืน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๙๐	คน	๑,๑๐๐	๙๙,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม กทม.	๖๐	คน	๔๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าอุปกรณ์ประชุม				๙,๖๐๐
รวม ค่าจัดประชุมประชาพิจารณ์ ๙๐ ที่นั่ง				๓๐๖,๖๐๐
๓.๒.๖ ค่าจัดประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (๓๐ ที่นั่ง)	๔	ครั้ง		๕๔๒,๔๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๑๕	คน	๕,๐๐๐	๗๕,๐๐๐
ค่าที่พักผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๑๕	ห้อง	๘๐๐	๑๒,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน	๑,๑๐๐	๓๓,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม กทม.	๑๕	คน	๔๐๐	๖,๐๐๐
ค่าอุปกรณ์ประชุม				๙,๖๐๐
รวม ค่าจัดประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน				๑๓๕,๖๐๐
รวม ค่าจ้างและค่าใช้สอย				๓,๑๐๒,๘๐๐
๓.๓ ค่าใช้จ่ายเก็บข้อมูล				
ค่าเก็บข้อมูลหน่วยงานในกรุงเทพและปริมณฑล ๒๐ ครั้งๆ ละ ๖,๕๐๐ บาท	๒๐	ครั้ง	๖,๕๐๐	๑๓๐,๐๐๐
๓.๓.๑ ค่าลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะสั้น (๘คน ๒วัน ๑คืน ๓จังหวัด จังหวัดละ ๔ ครั้ง ครั้งละ ๓-๔ หน่วยงาน)	๒๐	ครั้ง		๑,๒๙๖,๘๐๐
ค่าเดินทางคณะทำงาน โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๘	คน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๘	คน-คืน	๘๐๐	๖,๔๐๐
ค่าตอบแทนผู้ให้ข้อมูล	๑๘	คน	๕๐๐	๙,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน	๑๖	คน	๒๔๐	๓,๘๔๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๒	วัน	๑,๘๐๐	๓,๖๐๐
ค่าน้ำมัน	๒	วัน	๑,๐๐๐	๒,๐๐๐
รวม ค่าลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะสั้น				๖๔,๘๔๐
๓.๓.๒ ค่าลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะยาว (๘คน ๕วัน ๔คืน ๓จังหวัด จังหวัดละ ๑ ครั้ง)	๘	ครั้ง		๙๑๓,๖๐๐
ค่าเดินทางคณะทำงาน โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๘	คน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๓๒	คน-คืน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าตอบแทนผู้ให้ข้อมูล	๕๐	คน	๕๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน ๘ คน ๕ วัน	๔๐	คน-วัน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๕	วัน	๑,๘๐๐	๙,๐๐๐
ค่าน้ำมัน	๕	วัน	๑,๐๐๐	๕,๐๐๐
รวม ลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะยาว				๑๑๔,๒๐๐
ค่าประเมินระบบฐานข้อมูลหน่วยงาน ๑๐ ครั้ง	๑๐	ครั้ง	๗,๕๐๐	๗๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายการเก็บข้อมูล				๒,๔๑๕,๔๐๐
๓.๔ ค่าจัดทำรายงาน และเอกสารผลการศึกษา				
รายงานเริ่มต้นการศึกษา	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
รายงานความก้าวหน้าโครงการ ครั้งที่ ๑	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
รายงานความก้าวหน้าโครงการ ครั้งที่ ๒	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
รายงานความก้าวหน้าโครงการ ครั้งที่ ๓	๓๐	ชุด	๑,๐๐๐	๓๐,๐๐๐
รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) + CD	๓๐	ชุด	๑,๕๐๐	๔๕,๐๐๐
รายงานสำหรับผู้บริหาร + CD	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าจัดทำวิทยุทัศน์สรุปผลการศึกษา	๑	ชุด	๒๐๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
รวมค่าจัดทำรายงานและเอกสารผลการศึกษา				๓๓๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ (บุคลากรหลัก+บุคลากรสนับสนุน+ค่าใช้จ่ายตรง)				๒๖,๓๐๔,๔๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำ MOU	-	-
เดือนที่ ๒	รายงานการศึกษาขั้นต้น	เดือนที่ ๓	๓,๙๔๕,๖๖๐
เดือนที่ ๔	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑	เดือนที่ ๕	๖,๕๗๖,๑๐๐
เดือนที่ ๗	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒	เดือนที่ ๘	๙,๒๐๖,๕๔๐
เดือนที่ ๑๐	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒	เดือนที่ ๑๑	๓,๙๔๕,๖๖๐
เดือนที่ ๑๓	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final	เดือนที่ ๑๔	๒,๖๓๐,๔๔๐
เดือนที่ ๑๔	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๑๕	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิทยาฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอ
คณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๒.๓...

วาระที่ ๔.๒.๓ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาวิจัยโครงการศึกษาพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ ๙ ด้านผ่านเทคโนโลยี Data Recorder:Digital Tachograph เพื่อสร้างความปลอดภัย

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๘๘๐,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัจจุบันสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประเทศไทยยังคงติดอยู่ใน ๑๐ อันดับแรกที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลก โดยอ้างอิงรายงานขององค์การอนามัยโลกในปี ๒๐๑๕ ระบุว่าประเทศไทยติดอันดับ ๒ รองจากประเทศลิเบียที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลกที่จำนวน ๓๖.๒ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน และในปี ๒๐๑๖ เว็บไซต์ World Atlas ได้มีการจัดอันดับใหม่โดยได้ยกให้ประเทศไทยขึ้นแทนอันดับหนึ่งที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุดในโลกแทนที่ประเทศลิเบีย นอกจากนั้นในปี ๒๐๑๖ ธนาคารโลก หรือ World Bank ได้มีการประเมินค่าความสูญเสียทางถนนในประเทศไทยว่ามีมูลค่าสูงถึง ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี โดยคิดเทียบเป็นมูลค่าถึงร้อยละ ๓ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ Gross Domestic Product (GDP) และในปี ๒๐๑๘ จากรายงาน Global Status Report on Road Safety ๒๐๑๘ ขององค์การอนามัยโลกได้มีการทำสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตเทียบเท่าต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คนโดยประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๙ ที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจำนวน ๓๒.๗ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน ซึ่งนับได้ว่ามีจำนวนลดลงจากปี ๒๐๑๕ แต่ก็ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยอ้างอิงการลงมติในที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ ที่กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี ๒๕๖๓ กอปรกับหลายภาคส่วนทั้งภาครัฐ สถานศึกษา และภาคเอกชน ต่างให้ความสำคัญและตระหนักถึงการขับเคลื่อนกำลังคนกลุ่มสาขาอาชีพโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยเล็งเห็นว่าการพัฒนาด้านคุณภาพการขับขี่ของพนักงานควบคุมยานพาหนะหรือพนักงานขับรถนั้นมีส่วนสำคัญอย่างมากและตรงประเด็นกับการสร้างความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง ซึ่งการให้ความรู้ต้องดำเนินการร่วมไปกับการพัฒนาทักษะการขับรถที่มาจากพฤติกรรมตรงของผู้ขับรถ กฎ-จราจร จิตสำนึกในความปลอดภัย ฯลฯ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน Q-mark และ ISO ๓๙๐๐๑ (Road Traffic Safety Management) และสิ่งสำคัญที่ต้องตระหนักคือกลุ่มพนักงานควบคุมยานพาหนะมีอาชีพเหล่านี้ในประเทศไทยยังคงขาดแคลนอีกเป็นจำนวนมากถึง ๒๐๐,๐๐๐ คน นอกจากนี้จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกเรื่องจำนวนใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประเภทที่ ๔ วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ มีจำนวนถึง ๑,๘๑๓,๔๗๐ ราย ซึ่งการสร้างและพัฒนาพนักงานขับรถให้ได้ปริมาณและคุณภาพที่เหมาะสมภายในระยะเวลาอันสั้นนั้นจำเป็นต้องอาศัยนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประกอบกับการศึกษาพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการขับขี่เพื่อความปลอดภัยทั้งยังส่งเสริมการและพัฒนาพนักงานควบคุมยานพาหนะเพื่อเป็นมืออาชีพที่มีศักยภาพให้กับประเทศชาติอย่างแท้จริง ซึ่งสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ที่ ๒ ของกรมการขนส่งทางบกในด้านการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะเป้าประสงค์ที่ ๓ คนขับขี่อย่างปลอดภัย และมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมการจัดการแผนงานโครงการ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และยุทธศาสตร์ที่ ๓ ดำเนินการเชิงรุกในการสนับสนุน

/งานวิจัย...

งานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้และการนำไปใช้ประโยชน์โดยตามยุทธศาสตร์ชาติเพื่อตอบรับนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับประเทศไทย ๔.๐ (Thailand ๔.๐) เป็นการยกระดับความปลอดภัยในการขับรถ

ด้วยสถาบันเทคโนโลยีปทุมวันเล็งเห็นว่าการพัฒนาด้านคุณภาพของผู้ควบคุมยานพาหนะนั้นมีส่วนสำคัญในการสร้างความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง และควรยกระดับคุณภาพให้เป็นระดับมาตรฐานและสามารถมีเครื่องมือที่สามารถชี้วัดได้ในรูปแบบเชิงสถิติที่สามารถนำมาวิเคราะห์ให้ทราบถึงสาเหตุที่เป็นต้นเหตุของความเสียหายเพื่อนำไปสู่การพัฒนาองค์ความรู้และลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในท้ายที่สุด ซึ่งในการยกระดับมาตรฐานการขับขี่นั้นมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการศึกษาเพื่อนำมาสร้างการพัฒนาทักษะการขับรถที่มาจากพฤติกรรมตรงของผู้ขับรถ การเรียนรู้กฎจราจร จิตสำนึกในความปลอดภัยฯ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน Q-mark และ ISO ๓๙๐๐๑ (Road Traffic Safety Management) และสิ่งสำคัญที่ต้องตระหนักคือปัจจุบันกลุ่มผู้ควบคุมยานพาหนะยังมีจำนวนสูงมากกว่า ๑.๘ ล้านคน ซึ่งการสร้างและพัฒนาพนักงานควบคุมยานพาหนะให้ได้ปริมาณและคุณภาพที่เหมาะสมภายในระยะเวลาอันสั้นนั้นจำเป็นต้องอาศัยนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประกอบเพื่อเป็นการนำไปสู่การสร้างหลักสูตรและพัฒนาพนักงานควบคุมยานพาหนะเหล่านั้นเป็นมืออาชีพให้ประเทศไทย เพื่อตอบรับนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับประเทศไทย ๔.๐ (Thailand ๔.๐) สร้างมูลค่าเพิ่มให้เกิดการนำไปใช้ได้จริงตามยุทธศาสตร์ชาติและเป็นการยกระดับให้สอดคล้องกับกระบวนการที่ที่มีการปรับเปลี่ยนไป ทางสถาบันเทคโนโลยีปทุมวันจึงได้แนวคิดที่ต้องการทำการศึกษความสัมพันธ์ของพฤติกรรมขับรถด้วยการประยุกต์ใช้นวัตกรรมของระบบบันทึกข้อมูลเพื่อการพัฒนาผู้ควบคุมยานพาหนะให้สามารถขับขี่ได้อย่างมีมาตรฐานและลดความเสี่ยงในอันจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เพื่อความปลอดภัยสู่ประเทศไทย ๔.๐ ขึ้นทั้งนี้การศึกษาวินิจฉัยจะเป็นการศึกษาและพัฒนาบนพื้นฐานการนำฐานข้อมูลสำคัญของพฤติกรรมขับรถมาทำการศึกษา เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมให้มีความรู้ความสามารถและเข้าใจในข้ออย่างถูกต้องจนนำไปสู่การขับขี่ด้วยความปลอดภัยตามมาตรฐาน ทั้งยังเป็นการสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน สร้างมูลค่าเพิ่ม และเป็นพื้นฐานสร้างคน สร้างชาติ ภายใต้แนวทางพัฒนาสู่ประเทศไทย ๔.๐ ต่อไป

ความจำเป็นในการศึกษาวินิจฉัย

เนื่องจากการออกแบบงานวิจัยขึ้นนี้เป็นการวิจัยเชิงทดสอบ (Experimental Research) ซึ่งเป็นการอธิบายรายละเอียดอย่างชัดเจนเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินการเพื่อให้เห็นถึงผลอย่างแท้จริงจากการนำองค์ความรู้และหลักสูตรการอบรมมาเป็นส่วนช่วยในการสร้างจิตสำนึก ความเข้าใจในการขับขี่เพื่อความปลอดภัยควบคู่ไปกับการปฏิบัติงานจริง ซึ่งการดำเนินการลักษณะนี้ทางกรมการขนส่งทางบกยังไม่มีมาก่อน ซึ่งกระบวนการในการให้ได้มาซึ่งข้อมูลทำงานวิจัยขึ้นนี้จะเป็นการบูรณาการหลักสูตรการอบรมร่วมกับการนำเทคโนโลยีและข้อมูลขนาดใหญ่มาทำการวิเคราะห์และให้คำแนะนำอย่างเป็นรูปธรรม มีตัวชี้วัดตามค่ามาตรฐานที่ชัดเจนและพิสูจน์ทราบได้ในเวลาเดียวกันทำให้ทราบถึงลักษณะของพฤติกรรมเสี่ยงภัยต่างๆ ที่เป็นบรรทัดฐานในการขับขี่ เพื่อให้สามารถสร้างมาตรการต่างๆ มารองรับในอนาคตต่อไปได้อย่างแม่นยำและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อศึกษาพฤติกรรมขับรถที่รบกวน ๙ ด้าน ที่ส่งผลต่อ ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของบุคลากรภาคขนส่ง
๒. เพื่อพิสูจน์ทราบพฤติกรรมขับรถที่รบกวนเป็นรายบุคคล (Personal Data) และนำข้อมูลเชิงสถิติมาใช้ลดปัจจัยเสี่ยงในพฤติกรรมที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ
๓. เพื่อจัดทำมาตรฐานการอบรมสมรรถนะการขับขี่ปลอดภัย และนำข้อเสนอจากงานวิจัยไปใช้ประกอบการสร้างมาตรฐานการขับขี่เพื่อความปลอดภัย
๔. เพื่อเป็นโครงการนำร่องในการสร้างวิธีการอบรมโดยใช้ปัญญาประดิษฐ์เข้าร่วมวิเคราะห์ และให้ความรู้แบบเฉพาะบุคคล (Personal Base Training)

กรอบแนวคิดในการขับเคลื่อนโครงการ



ขอบเขตการดำเนินงาน :

เนื่องจากการเป็นวิจัยเชิงทดลองโดยอาศัยเทคโนโลยี Data Recorder : Digital Tachograph มาทำการบันทึกพฤติกรรม การขับขี่ให้ออกมาเป็นข้อมูลเชิงสถิติทางคณิตศาสตร์ ดังนั้นขอบเขตของงานวิจัยมีรายละเอียดดังนี้

๑ ขอบเขตด้านประชากร กลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถยนต์ที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์ที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบกตั้งแต่ประเภทรถยนต์ ๔ ล้อขึ้นไปจำนวน ๔๐๐ คน

๒ ขอบเขตด้านพื้นที่ เขตพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา คือ ทัวภูมิภาคในประเทศไทยที่พนักงานขับรถยนต์เดินทางโดยอาศัยการบันทึกผลข้อมูลพฤติกรรม การขับขี่ ๙ ด้านจากระบบเทคโนโลยีเครื่องบันทึกการเดินทาง (DATA RECORDER : DIGITAL TACHOGRAPH) ผ่านสัญญาณดาวเทียมหรือจากระบบ Global Positioning System (GPS) ซึ่งติดตั้งที่รถยนต์ทุกคันที่เข้าโครงการฯ

วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสหสัมพันธ์ (Correlational study) วิจัยเชิงทดลอง (experimental research) เกี่ยวกับเงื่อนไขทางด้าน พฤติกรรม การขับรถยนต์ ภายใต้การกำหนดค่าเกณฑ์มาตรฐานในการควบคุมพฤติกรรม การขับรถยนต์ทั้ง ๙ ด้านของพนักงานขับรถยนต์ในโครงการ โดยเป็นการวิจัยเชิงทดลองทำการเปรียบเทียบข้อมูลก่อนและหลังการอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพของพนักงานขับรถยนต์ให้สามารถปรับตัวได้ตามข้อกำหนดกฎเกณฑ์ที่ได้ตั้งค่ามาตรฐาน และเพื่อพิสูจน์ทราบเกี่ยวกับพัฒนาการของการขับรถยนต์ให้มีประสิทธิภาพและลดความเสี่ยงภัยในแต่ละหัวข้อพฤติกรรม การขับขี่ โดยเทคโนโลยีสามารถจำแนกบุคคลได้สอดคล้องตามเกณฑ์ที่ต้องการได้อย่างเป็นระบบ ดำเนินการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) จากข้อมูลที่ได้จากระบบ Cloud

การวางแผนดำเนินงานวิจัย รูปแบบการทดลองที่แท้จริง (true experimental designs) โดยใช้วิธีการทดสอบแบ่งเป็น ๒ ช่วงคือช่วงก่อนการปรับปรุงพฤติกรรมและหลังการปรับปรุงพฤติกรรมโดยกำหนดค่ามาตรฐานทั้ง ๒ ช่วง เป็นค่าเดียวกัน เพื่อวัดความแตกต่างระหว่างการปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ที่ส่งผลต่อการขับขี่เพื่อความปลอดภัย

ขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย

โครงการวิจัยได้แบ่งออกเป็นขั้นตอนในการดำเนินงานดังต่อไปนี้

๑. ศึกษา ประเมินคุณภาพ ของระบบฝึกสอนพนักงานขับรถในปัจจุบัน และทำ gap analysis กับระบบการประเมินผลและฝึกสอนขับรถของประเทศไทย กับประเทศที่พัฒนาแล้ว

๒. ศึกษาแนวทางในการพัฒนาการสมรรถนะและทักษะการขับขี่เพื่อความปลอดภัย ในประเทศไทย พร้อมแนวทางในการกำหนดคุณสมบัติของวิชาชีพ

๓. ทำการวิจัยผ่านกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถ ๔๐๐ คน โดยสามารถครอบคลุมได้ทั้งกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ รถรับจ้าง รถบรรทุก รถโรงเรียน รถส่งสินค้าขนาดเล็ก (กระบะ) เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาสมรรถนะและทักษะอาชีพ โดยในการศึกษาค้างนี้กลุ่มตัวอย่างจะเป็นกลุ่มรถบรรทุกในภาคขนส่งสินค้า

๔. จัดโครงการพัฒนาสมรรถนะและทักษะขับรถเชิงนวัตกรรมผ่านการบันทึกข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่ด้วย Data Recorder : Digital Tachograph ตาม Model Thailand ๔.๐ โดยพัฒนาหลักสูตรจากการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีโดย

๔.๑ จัดอบรมและทดสอบตามมาตรฐานที่รับรองโดยสถาบันเทคโนโลยีปทุมวันและสถาบันนวัตกรรมและเทคโนโลยีชันซีโร่

๔.๒ การอบรมผ่านระบบ IoTs แบบ On Line หรือ E-Training

๔.๓ เป็นการศึกษาและพัฒนาในรูปแบบของ Experimental กำหนดช่วงการเก็บข้อมูลก่อนและหลังการให้การอบรมเพื่อประเมินผลการพัฒนาสมรรถนะและทักษะการขับรถเพื่อความปลอดภัย

๔.๔ ระยะเวลาอบรมคนละ ๒๐๘ ชั่วโมง หรือ ๓๐ วันโดยไม่ส่งผลกระทบในการทำงานของพนักงานควบคุมยานพาหนะ ลดเวลาการเข้าห้องบรรยายแต่จะเพิ่มเวลาในการขับรถจริงแทน พนักงานควบคุมยานพาหนะสามารถทำงานไปพร้อมๆ กับการอบรมและพัฒนาการขับรถได้ด้วยการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อสู่ประเทศไทย ๔.๐ อย่างแท้จริง

๔.๕ มีการประเมินผลการขับรถจากข้อมูลการขับขี่แบบ On-line Individual Drive Behavior ในการขับขี่จากพฤติกรรมที่ระบบทำการบันทึกอย่างน้อย ๙ พฤติกรรม พร้อมการประเมินผล คัดกรองแยกอันดับการขับรถ (Ranking A-E) โดยพฤติกรรมทั้ง ๙ ได้แก่

- การใช้ความเร็วเกินกำหนด
- ระยะเวลาในการใช้ความเร็วเกินกำหนด
- การใช้รอบเครื่องยนต์เกินกำหนด
- ระยะเวลาการใช้รอบเครื่องยนต์เกินกำหนด
- การออกตัวกะทันหัน
- การเร่งเครื่องยนต์กะทันหัน
- การลดความเร็วกะทันหัน
- การติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้
- ชั่วโมงการทำงานเกินกฎหมายกำหนด

๔.๖ ปรับพฤติกรรมผู้ขับรถเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายการลดอุบัติเหตุและสร้างจิตสำนึกการขับขี่เพื่อความปลอดภัย

/ตัวชี้วัด...

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ 9 ด้าน สำหรับวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่บนรถเป็นรายบุคคล อันจะนำไปสู่การอบรมอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่รถยนต์และผู้ใช้รถใช้ถนน

ด้านคุณปริมาณ : เกิดต้นแบบการฝึกอบรมแนวใหม่ โดยใช้ปัญญาประดิษฐ์เข้ามามีส่วนร่วมในการอบรมเพื่อพัฒนาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ จำนวนอย่างน้อย ๔๐๐ คน โดยไม่สูญเสียมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ในการฝึกอบรม

ด้านคุณภาพ: ๑. มีหลักสูตรเฉพาะทางในด้านการขับขี่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. มีคู่มือปฏิบัติการอบรมแนวใหม่ให้กับกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปเป็นต้นแบบในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการขับขี่ปลอดภัย ส่งเสริมสวัสดิภาพในการทำงานและความมั่นคงในการประกอบอาชีพ

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. เพื่อระบุผลประโยชน์ทั้งหมดที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากการศึกษาวิจัยสำเร็จเปรียบเทียบกับสภาพปัญหาปัจจุบัน เป็นการหาข้อสนับสนุนถึงความจำเป็นที่ต้องมีศึกษาวิจัย

๒. ทำให้ทราบถึงกระบวนการในการพัฒนาคนเพื่อการขับขี่ด้วยความปลอดภัย ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรมการขับขี่รถโดยตรง และกรมการขนส่งทางบกสามารถนำกระบวนการในการดำเนินการของงานวิจัยนี้ไปขยายผลเพื่อให้ผู้ที่ต้องเข้าอบรมเพื่อขอต่อใบอนุญาตขับขี่หรือการขอออกใบอนุญาตขับขี่ที่มีการประเมินด้วยตัวเลขเชิงสถิติที่สอดคล้องกับค่ามาตรฐานต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนดได้อย่างชัดเจนและตรวจสอบได้

๓. สร้างการฝึกอบรมแนวใหม่ที่สามารถตอบโจทย์ให้แก่ผู้ที่ขอต่อใบอนุญาตขับรถได้ทุกระดับซึ่งการศึกษานี้จะมุ่งเน้นทางด้านพฤติกรรมศาสตร์เป็นแกนหลักโดยมีหลักสูตรและงานวิชาการรองรับในผลการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการออกเป็นข้อกำหนดและนโยบายที่สอดคล้องกับการสร้างการขับขี่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อไป

๔. ได้คู่มือในการวิเคราะห์ด้านการประเมินพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความปลอดภัยมีการประเมินผลมีตัวชี้วัดเป็นข้อมูลทางสถิติที่ชัดเจน ให้สอดคล้องกับสภาพสังคมและวัฒนธรรมของการใช้รถใช้ถนนในประเทศ

๕. มีหลักสูตรเฉพาะทางในด้านการขับขี่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยปัจจุบันมีหลักสูตรที่ผ่านการรับรองจากกระทรวงแรงงานและสถาบันอุดมศึกษา สถาบันเทคโนโลยีปทุมวันและสถาบันนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูงในด้านการขับขี่เพื่อความปลอดภัย

๖. กรมการขนส่งทางบกสามารถนำผลและแนวทางจากการศึกษาวิจัยไปใช้กับผู้ประกอบการเพื่อนำผลการวิเคราะห์จัดทำเป็นรายงานด้านสถานการณ์ต่างๆ โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

๗. กรมการขนส่งสามารถนำรูปแบบที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ไปสู่การปรับพฤติกรรมการขับขี่และสามารถนำข้อมูลการวิเคราะห์เชิงสถิติจากพฤติกรรมการขับรถไปเป็นฐานข้อมูลเพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยรวมถึงการรณรงค์การขับขี่เพื่อความปลอดภัยได้อย่างเป็นรูปธรรม

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๑ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๘ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ทั่วภูมิภาคในประเทศไทยที่พนักงานขับรถยนต์เดินทางโดยอาศัยการบันทึกผลข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่ 9 ด้านจากระบบเทคโนโลยีเครื่องบันทึกการเดินทาง (DATA RECORDER : DIGITAL TACHOGRAPH) ผ่านสัญญาณดาวเทียมหรือจากระบบ Global Positioning System (GPS) ซึ่งติดตั้งที่รถยนต์ทุกคันที่เข้าโครงการฯ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน

รายละเอียดค่าใช้จ่าย : รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๔๘๘,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๑,๐๕๖,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๓,๓๓๖,๐๐๐
รวม		๔,๘๘๐,๐๐๐

๑. ค่าจ้างบุคลากรหลัก

ลำดับ	ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา	ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน	คน-เดือน	อัตรา	จำนวนเงิน
๑	ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	๒๐	๑	๘	๒๕,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์พฤติกรรม การขับชี่	ปริญญาโท	๑๐	๑	๔	๓๖,๐๐๐	๑๔๔,๐๐๐
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพฤติกรรม	ปริญญาโท	๑๐	๑	๔	๓๖,๐๐๐	๑๔๔,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรหลัก							๔๘๘,๐๐๐

๒. ค่าจ้างบุคลากรสนับสนุน

ลำดับ	ตำแหน่ง	จำนวน	คน-เดือน	อัตรา	จำนวนเงิน
๑	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์พฤติกรรม การขับชี่	๒	๘	๓๐,๐๐๐	๔๘๐,๐๐๐
๒	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพฤติกรรม	๒	๘	๓๐,๐๐๐	๔๘๐,๐๐๐
๓	เลขานุการ	๑	๘	๑๒,๐๐๐	๙๖,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน					๑,๐๕๖,๐๐๐

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓.๑	ค่าอบรมและพัฒนา ค่าวิทยากร (๔ คน x ๘ ชม. X ๑๖ ครั้ง) ภาครัฐ ๒ คน ภายนอก ๒ คน	๑๖	ครั้ง	๒๘,๘๐๐	๔๖๐,๘๐๐
	ค่าที่พัก	๑๖	ครั้ง	๑,๕๐๐	๒๔,๐๐๐
	ค่าเช่ารถ+น้ำมัน	๑๖	ครั้ง	๓,๐๐๐	๔๘,๐๐๐
	คู่มือการอบรม	๔๐๐	คน	๕๐	๒๐,๐๐๐
	ค่าอาหารว่างผู้เข้าอบรม	๔๐๐	คน	๓๕	๑๔,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายค่าจ้างพัฒนาระบบ					๕๖๖,๘๐๐

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓.๒	ค่าประชาสัมพันธ์				
	สื่อประชาสัมพันธ์ นสพ. เว็บไซต์ข่าว เว็บเพจ	๑	ครั้ง	๓๕,๐๐๐	๓๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์					๓๕,๐๐๐
๓.๓	ค่าใช้จ่ายการเก็บข้อมูล				
	ค่าเช่าอุปกรณ์,ค่าเช่าเครือข่าย,ค่าเช่าพื้นที่เก็บ ข้อมูล (๕๐เครื่องx ๘เดือน)	๔๐๐	คน	๓,๖๔๓	๑,๔๕๗,๒๐๐
	ค่าติดตั้ง-รื้อย้าย	๔๐๐	คน	๒,๖๐๐	๑,๐๔๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายการเก็บข้อมูล					๒,๔๙๗,๒๐๐
๓.๔	ค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				
	ค่าถ่ายเอกสาร	๘	เดือน	๑,๕๔๐	๑๒,๓๒๐
	ค่าวัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	๘	เดือน	๒,๑๐๐	๑๖,๘๐๐
	ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	๘	เดือน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร					๖๙,๑๒๐
๓.๕	ค่าจัดทำรายงาน และเอกสารผลการศึกษา				
	รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
	รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
	รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
	รายงานร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) + CD	๒๐	ชุด	๑,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
	รายงานสำหรับผู้บริหาร + CD	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
	ค่าทำวีดีทัศน์ ๒ , ๔, ๗ นาที	๑	ชุด	๙๗,๘๘๐	๙๗,๘๘๐
	รวมค่าจัดทำรายงานและเอกสารผลการศึกษา				๑๖๗,๘๘๐
	รวมค่าใช้จ่ายตรง (๓.๑)+(๓.๒)+(๓.๓)+(๓.๔)+(๓.๕)				๓,๓๓๖,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ (บุคลากรหลัก+บุคลากรสนับสนุน+ค่าใช้จ่ายตรง)					๔,๘๘๐,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำ MOU	เดือนที่ ๒	เบิกเงินล่วงหน้า ๗๓๒,๐๐๐
เดือนที่ ๒	จัดส่งรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	เดือนที่ ๓	-
เดือนที่ ๓	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑ (Progress Report ๑)	เดือนที่ ๔	๑,๙๕๒,๐๐๐
เดือนที่ ๕	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒ (Progress Report ๒)	เดือนที่ ๖	๑,๗๐๘,๐๐๐
เดือนที่ ๗	จัดส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	เดือนที่ ๘	๒๔๔,๐๐๐
เดือนที่ ๙	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๒๐ ชุด รายงานสรุป สำหรับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๐	๒๔๔,๐๐๐
เดือนที่ ๑๐	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๑๑	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๒.๔...

วาระที่ ๔.๒.๔ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี้อย่างปลอดภัย

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๕๘๕,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

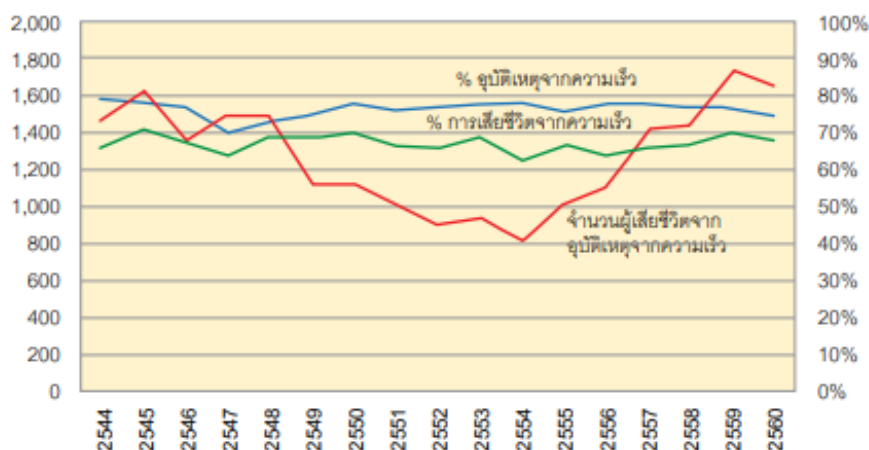
สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย ที่ได้ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ในปัจจุบันสถานการณ์อุบัติเหตุจากการจราจรและขนส่งมีแนวโน้มที่สูงขึ้น หนึ่งในปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยคือการใช้ความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะ อีกทั้งปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากการใช้ความเร็วในประเทศไทย เป็นโจทย์ที่ดูจะยังไม่ได้รับการตอบสนองทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติอย่างเร่งด่วนและจริงจังเท่าที่ควร เมื่อเทียบกับสถานการณ์ความวิกฤตของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและเป้าหมายการลดอุบัติเหตุและความสูญเสียที่กำหนดไว้ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ปีพ.ศ. ๒๕๖๓

ตามรายงานตัวเลขสถิติอุบัติเหตุในประเทศไทยบนทางหลวงของกรมทางหลวงพบว่าอุบัติเหตุและการเสียชีวิตกว่าร้อยละ ๗๐ ถึง ๘๐ มีมูลเหตุสันนิษฐานว่าเกิดจากการใช้ความเร็ว โดยยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วส่วนใหญ่ กว่าร้อยละ ๖๐ เป็นรถเก๋งและรถกระบะ โดยแนวโน้มตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการใช้ความเร็วตั้งแต่ปีพ.ศ. ๒๕๕๕ ยังคงทะยานเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง บ่งชี้ให้เห็นถึงความท้าทายของการดำเนินมาตรการที่ผ่านมา ทั้งด้านการบังคับใช้กฎหมายและด้านวิศวกรรม ซึ่งอาจยังมีข้อจำกัด ภายใต้บริบทของสังคมไทยที่การบังคับใช้กฎหมายยังอ่อนแอ และการลงทุนด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนยังต่ำกว่าที่ควร อาทิเช่น เรื่องการนำเทคโนโลยีมาใช้ตรวจจับผู้กระทำความผิดทดแทนการใช้กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ ประสิทธิภาพของกระบวนการลงโทษและบทลงโทษ และการกำหนดความเร็วจำกัดบริเวณพื้นที่ชุมชนในบางจังหวัด ซึ่งยังเป็นลักษณะการดำเนินการนำร่อง ตามข้อสั่งการที่ได้รับนโยบาย เป็นต้น

**สถิติอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วบนทางหลวง
2544-2560**



/ จากผลสำรวจ...

จากผลสำรวจข้อมูลล่าสุดของกรมทางหลวงในปีพ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งตรวจวัดความเร็วของกลุ่มตัวอย่างยานพาหนะบนทางหลวงมากกว่า ๑,๐๐๐,๐๐๐ คัน พบว่ามีการใช้ความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ในสัดส่วนที่สูง โดยเฉพาะในส่วนของรถยนต์ที่พบว่าสัดส่วน การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดบนทางหลวงแผ่นดินจะเพิ่มมากขึ้น บนถนนในเขตชานเมือง (ร้อยละ๓๓) หรือเขตนอกเมือง (ร้อยละ๕๓) ซึ่งจำกัดความเร็วไม่เกิน ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่สำหรับทางหลวง พิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์พบว่าพฤติกรรมการใช้ความเร็ว เกินกว่าที่จำกัดไว้ ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยังมีสัดส่วนที่ไม่สูงนัก อย่างไรก็ตาม ผลสำรวจยังได้สะท้อนปัญหาการใช้ความเร็วในเขตเมือง ของรถขนาดใหญ่ (เช่น รถบรรทุก) ที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข เร่งด่วน เนื่องจากเป็นความเสี่ยงที่อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและ ความสูญเสียที่รุนแรงได้ โดยพบว่ารถบรรทุกคิดเป็นสัดส่วนสูง ถึงเกือบ ๑ ใน ๓ มีการใช้ความเร็วในเขตเมืองเกินกว่าที่กำหนด ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ที่ผ่านมา ในที่ประชุม Global Ministerial Conference on Road Safety ครั้งที่ ๓ องค์การสหประชาชาติได้ประกาศมติความรับผิดชอบร่วมกันในประเทศสมาชิก เพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน และหนึ่งในมติเหล่านั้นได้แก่ การจัดการความเร็วและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว ซึ่งเรื่องของการจัดการความเร็วก็ได้ถูกบรรจุอยู่ใน Specific Target on Road Safety (SDG) สำหรับปี ค.ศ. ๒๐๓๐ ด้วยเช่นเดียวกัน

ปัจจุบันในประเทศไทยได้เริ่มมีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ในการควบคุมและจำกัดความเร็วของผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ว่าจะเป็นกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบติดตั้งถาวร (Fixed Speed Camera) และกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile Speed Camera) เป็นการบังคับใช้กฎหมายด้วยกล้องตรวจจับความเร็ว เพื่อลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตทางถนน อย่างไรก็ตาม พบว่าการตรวจจับความเร็วด้วยเทคโนโลยีทั้งสองรูปแบบนั้นยังคงมีข้อจำกัดที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ ผู้ขับขี่มักได้รับข้อมูลเตือนจากแหล่ง social media ทำให้ทราบถึงตำแหน่งที่จะมีการตรวจจับความเร็ว หรือถ้าเป็นการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบติดตั้งถาวร ผู้ขับขี่ที่คุ้นชินเส้นทางก็จะทราบถึงตำแหน่งการติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าว ดังนั้นจึงทำให้ผู้ขับขี่มักจะชะลอความเร็วลงเมื่อผ่านจุดตรวจจับเหล่านี้ แต่เมื่อผ่านจุดตรวจจับความเร็วไปแล้ว ผู้ขับขี่ก็มักจะเร่งความเร็วสูงขึ้นเหมือนเดิม หรือเร็วมากขึ้นไปอีกเพื่อชดเชยเวลาที่เสียไปในช่วงที่ชะลอความเร็ว กล่าวได้ว่าการตรวจจับความเร็วโดยใช้เทคโนโลยีทั้งสองรูปแบบในปัจจุบัน ไม่สามารถเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ได้ตลอดทั้งช่วงถนน แต่จะสามารถควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วได้เป็นจุดๆ เท่านั้น

ดังนั้นโครงการวิจัยนี้จึงได้ทำการทบทวนข้อมูลและแนวทางการดำเนินการของระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติในต่างประเทศ และสำรวจรวบรวมข้อมูลแนวทางการวางแผนและดำเนินการระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติบนโครงข่ายถนนในประเทศไทย เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องจากการใช้ความเร็ว ควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ภายใต้ความเร็วที่กำหนด พบว่าในต่างประเทศมีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) หรือการควบคุมความเร็วแบบเฉลี่ย ซึ่งเทคโนโลยีนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการควบคุมความเร็วบนท้องถนนในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็น การบังคับใช้กฎหมาย หรือการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้ โดยโครงการนี้จะพิจารณาถึงตำแหน่งหรือประเภทช่วงถนนที่เหมาะสมสำหรับการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) รวมถึงการคัดเลือกเทคโนโลยีและอุปกรณ์ที่เหมาะสม การติดตั้งอุปกรณ์ การประชาสัมพันธ์โครงการ และการประเมินผลโครงการในขั้นสุดท้าย (Monitor and Evaluation) โดยจะมีการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเร็วจากการสังเกตพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ในตลอดช่วงถนน และการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Cost Effectiveness Analysis) ของมาตรการการควบคุมความเร็วนี้

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อศึกษาและพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) สำหรับการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ภายใต้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด
๒. เพื่อประเมินประสิทธิภาพการใช้งานและเปรียบเทียบกับกล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement) และศึกษาประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง
๓. เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตอันเนื่องมาจากพฤติกรรมใช้ความเร็ว

กรอบการวิจัยเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนดังต่อไปนี้

ทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา	วิธีการดำเนินงานวิจัย	ผลผลิต	การขับเคลื่อนผลการศึกษา	ผลลัพธ์
1. มาตรการและอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันในประเทศไทย 2. หลักการทำงานของอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ 3. มาตรการและอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วที่ยังไม่มีการดำเนินการในประเทศไทย	1. คัดเลือกตำแหน่งสถานที่ดำเนินงานวิจัย 2. ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) และจัดอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ใช้งาน 3. ประเมินผลและการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์	1 เทคโนโลยีต้นแบบการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) 2 รูปแบบวิธีการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเร็วจากการสังเกตพฤติกรรมการใช้ความเร็ว 3 รูปแบบการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Cost Effectiveness Analysis)	1. เสนอ คค. เพื่อพิจารณา มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ทล. กทพ. ขบ.) ไปขยายผลต่อไป 2. เสนอ สดช. เพื่อขอความร่วมมือในการสนับสนุนการใช้งานเทคโนโลยีตรวจจับความเร็วที่นำเสนอ 3. ประชาสัมพันธ์รูปแบบการใช้งานของเทคโนโลยีและประโยชน์ที่ได้จากผลการศึกษาให้แก่ประชาชนได้รับทราบ	- จำนวนครั้งในการบังคับใช้กฎหมาย (การออกใบสั่ง) มีจำนวนเพิ่มขึ้น - พฤติกรรมการใช้ความเร็วความเร็วลดลง - จำนวนผู้เสียชีวิต/ผู้ได้รับบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากการใช้ความเร็วลดลง

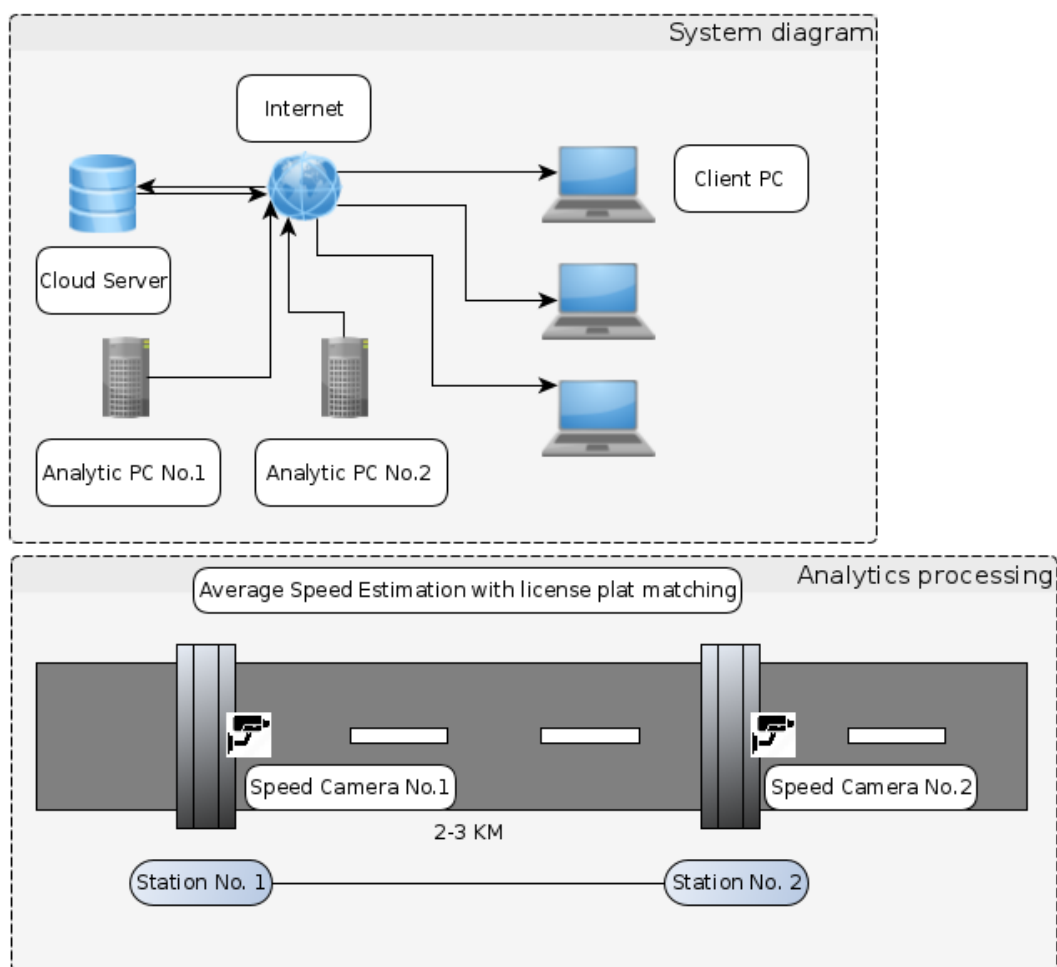
ขอบเขตการดำเนินงาน :

ขอบเขตด้านพื้นที่ : โครงการนี้เป็นการทดลองติดตั้ง กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อทำการเปรียบเทียบกับกล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement) โดยโครงการได้พิจารณาเลือกทางยกระดับดอนเมือง (ดอนเมืองโทลเวย์) เป็นพื้นที่ศึกษาสำหรับข้อเสนอโครงการวิจัยครั้งนี้ เนื่องจากมีปริมาณการจราจรและความเร็วของกระแสจราจรสูง อีกทั้งยังมีข้อมูลทางสถิติการเกิดอุบัติเหตุเนื่องมาจากการใช้ความเร็วบ่อยครั้ง ซึ่งทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ เป็นเส้นทางสายหลักจากกรุงเทพมหานครที่มุ่งสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย มีจำนวนช่องจราจร ๖ ช่องจราจร มีเกาะกลางเป็นคอนกรีตแบริเออร์ โดยจะมีปริมาณจราจรหนาแน่นมากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้า-เย็น ส่วนในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน มีกระแสจราจรที่ใช้ความเร็วสูงมาก

ช่วงถนนที่จะทำการศึกษาในโครงการนี้ จะเป็นช่วงถนนของทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ เริ่มตั้งแต่ด่านเก็บค่าผ่านทางท่าอากาศยานดอนเมือง ถึงทางออกหน้าห้างสรรพสินค้าพิวเจอร์พาร์คศรีนครินทร์ ซึ่งมีระยะทางประมาณ ๕ กิโลเมตร ช่วงถนนนี้อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ซึ่งจะมีการดำเนินการวิจัยในทิศทางขาออกของทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ในช่วงนี้

วิธีการวิจัย :**๑. การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera)**

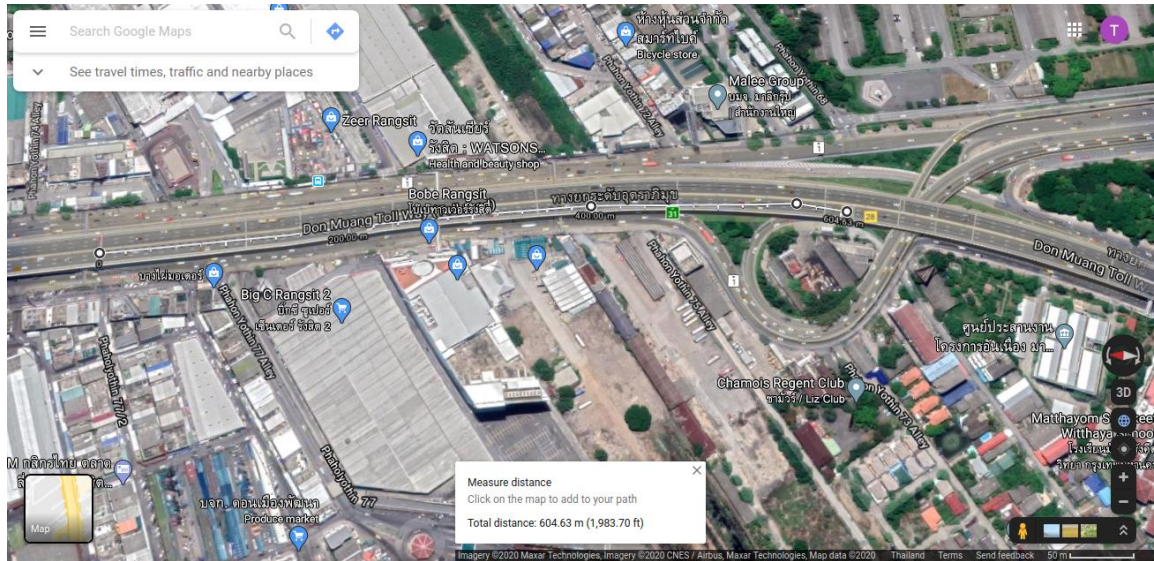
แนวทางการควบคุมความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) หรือการวัดความเร็วเฉลี่ย (Average Speed) จะเป็นการกำหนดเวลาการขับรถในแต่ละช่วงระยะทางให้ได้ความเร็วเฉลี่ยไม่เกินกว่าที่อัตรากฎหมายกำหนด หากมีผู้ฝ่าฝืนจะทำการเปรียบเทียบปรับทันที รายละเอียดรูปแบบของระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง สามารถอธิบายได้ดังตัวอย่างในรูปที่ ๑ ระบบจะทำการอ่านป้ายทะเบียนรถยนต์ที่เคลื่อนผ่านพื้นที่ตรวจจับสองจุด โดยทั้งสองจุดจะมีระยะทางห่างกัน ๒-๓ กิโลเมตร หรือ มากกว่า โดยที่ถ้าระยะเวลาในการผ่านระบบตรวจจับที่หนึ่ง และ ระบบตรวจจับที่สองสั้นกว่าที่ควรจะเป็นเมื่อพิจารณาระยะทางระหว่างทั้งสองจุด นั้นหมายถึงผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ระบบก็จะส่งข้อมูลไปยังจุดตรวจจับที่สอง และมีการถ่ายภาพป้ายทะเบียนโดยอัตโนมัติ พร้อมกับระบุความเร็วเฉลี่ยที่รถคันนั้นวิ่งในช่วงถนนนี้ในภาพถ่าย เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการออกใบสั่งต่อไป โดยข้อมูลจะทำการส่งผลการไปประมวลผลบน Cloud แล้วให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติการบน Client PC ทำการออกใบสั่ง



**รูปที่ ๑ แนวคิดในการพัฒนาระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง
(Point-to-Point Speed Camera)**

หมายเหตุ ภาพดังกล่าวข้างต้นเป็นเพียงแนวคิดในการดำเนินการ ซึ่งอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ ตามความจำเป็น และเหมาะสมของระบบการทำงานกับพื้นที่จริง แต่ทั้งนี้ ต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

รูปที่ ๒ แสดงตัวอย่างของพื้นที่ในการตรวจจับ โดยจะมีระยะทางครอบคลุมประมาณ ๒-๓ กิโลเมตร และรูปที่ ๓ แสดงภาพโครงสร้างของเสาที่มีอยู่แล้วของกรมทางหลวง ที่สามารถใช้ในการติดตั้งระบบตรวจจับได้



รูปที่ ๒ พื้นที่ศึกษาของโครงการ



รูปที่ ๓ โครงสร้างของเสาที่มีอยู่แล้วของกรมทางหลวง

๒ การเปรียบเทียบวิธีการตรวจจับความเร็วระหว่างกล้องตรวจจับความเร็ว ๒ รูปแบบ

โครงการวิจัยจะทำการเปรียบเทียบการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) กับการใช้กล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement) ซึ่งทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ได้มีการใช้งานอยู่ในปัจจุบัน แต่เป็นการใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งสถานีตรวจวัดความเร็วและมีการออกใบสั่งให้แก่ผู้ที่ฝ่าฝืนในบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง ซึ่งปัจจุบันได้มีการตรวจจับความเร็วในวันธรรมดาช่วงเวลาประมาณ ๑๑.๐๐-๑๓.๐๐ น. ในทิศทางขาออกเมืองเท่านั้น เนื่องจากมีข้อจำกัดในเรื่องของตำแหน่งการตั้งสถานีวัดความเร็วและตำแหน่งการหยุดรถเพื่อออกใบสั่ง ที่ทำได้เพียงบริเวณหลังด่านเก็บค่าผ่านทาง การเปรียบเทียบวิธีการตรวจจับความเร็วทั้งสองรูปแบบนี้จะทำการเปรียบเทียบในด้านต่างๆ ต่อไปนี้

/ลำดับที่...

ลำดับที่	กล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement)	กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera)
1	พฤติกรรมการใช้ความเร็วก่อน-หลัง ผ่านด่าน ตรวจจับความเร็ว	พฤติกรรมการใช้ความเร็วตลอดทั้งช่วงที่มีการ ตรวจจับความเร็ว
2	อัตราการตรวจจับความเร็วต่อสัปดาห์	อัตราการตรวจจับความเร็วต่อสัปดาห์
3	ความแตกต่างของความเร็วในตำแหน่งที่มีการตั้ง สถานีตรวจจับความเร็ว	ความแตกต่างของความเร็วในช่วงถนนที่มีการ ตรวจจับความเร็ว

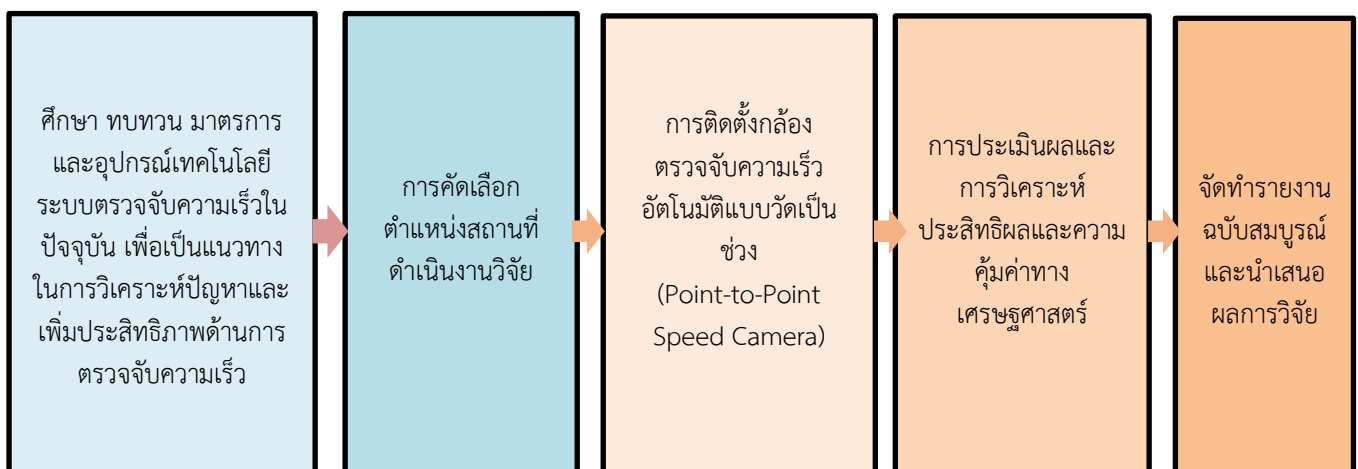
3 การประเมินผลและการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์

ในขั้นตอนการดำเนินงานนี้ คณะทำงานจะทำการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการใช้ความเร็วก่อน-หลัง การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) โดยใช้วิธี Comparison Group Before-After Study ซึ่งวิธีนี้ มาจาก “A Guide to Developing Quality Crash Modification Factors” (Gross, Persaud, & Lyon, ๒๐๑๐) วิธีนี้จะทำการพิจารณาบริเวณที่ดำเนินมาตรการควบคุมความเร็ว (treatment sites) รวมถึงบริเวณควบคุม (control sites) เพื่อให้แน่ใจว่าพฤติกรรมการใช้ความเร็วลดลงนั้นเกิดจากการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วงที่บริเวณนั้นจริงๆ ไม่ได้เกิดจากปัจจัยภายนอกอื่นๆ หรือเกิดจากการปัจจัยของบริเวณที่อยู่ใกล้เคียง โดยพื้นที่ที่คัดเลือกเป็นบริเวณควบคุมจะมีลักษณะทางกายภาพใกล้เคียงกัน และปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันในระดับเดียวกัน นั่นก็คือช่วงถนนที่อยู่ก่อนถึงด่านเก็บค่าผ่านทางซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของบริษัทดอนเมืองโทลเวย์

จากนั้นจะทำการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในแง่ของ Cost-Effectiveness Index การวิเคราะห์จะทำการพิจารณาต้นทุนที่ใช้ในการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) และผลประโยชน์ที่ได้รับหลังดำเนินการ ซึ่งก็คือ พฤติกรรมการใช้ความเร็วที่ลดลง การคำนวณ Cost-Effectiveness Index สามารถทำได้โดยหารมูลค่าปัจจุบันของการลงทุนด้วยจำนวนพฤติกรรมการใช้ความเร็วที่เปลี่ยนแปลงไป ผลการศึกษา Cost-Effectiveness Index ที่ได้จะสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจลงทุนในเรื่องของการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติสำหรับโครงการในอนาคตได้

ขั้นตอนต่างๆของโครงการวิจัย

ระยะเวลาดำเนินการรวมทั้งสิ้น 10 เดือน และมีขั้นตอนการดำเนินงานดังต่อไปนี้



ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี้อย่างปลอดภัย

ด้านคุณภาพ : ๑. พฤติกรรมการใช้ความเร็วของรถยนต์ทุกประเภท ตลอดทั้งช่วงที่มีการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) มีการใช้ความเร็วลดลง

๒. จำนวนครั้งในการบังคับใช้กฎหมาย (การออกใบสั่ง) บนช่วงถนนที่มีการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) มีจำนวนเพิ่มขึ้น

ด้านคุณภาพ: ๑. เทคโนโลยีต้นแบบการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) รวมถึงการคัดเลือกเทคโนโลยีและอุปกรณ์ที่เหมาะสม

๒. รูปแบบวิธีการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเร็วจากการสังเกตพฤติกรรมใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ในตลอดช่วงถนน

๓. รูปแบบการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Cost Effectiveness Analysis) ของมาตรการการควบคุมความเร็ว

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการควบคุมความเร็วและควบคุมพฤติกรรมใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ภายใต้ความเร็วที่กฎหมายกำหนดได้เพิ่มขึ้น

๒. กรมการขนส่งทางบกจะได้นวัตกรรมเพื่อใช้ในการควบคุมความเร็วของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกแบบเชิงรุก คือสามารถควบคุมความเร็วและบังคับใช้กฎหมายได้ทันที

๓. กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถใช้ผลการศึกษาเป็นโมเดลต้นแบบเพื่อพัฒนาเทคโนโลยีในการควบคุมความเร็วและใช้ในพื้นที่อื่นๆ ได้อย่างแพร่หลายต่อไป

๔. ประเทศไทยสามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตอันเนื่องมาจากพฤติกรรมใช้ความเร็วที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ลงได้

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๓ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๑๐ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ช่วงถนนของทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ เริ่มตั้งแต่ด่านเก็บค่าผ่านทางท่าอากาศยานดอนเมือง ถึงทางออกหน้าห้างสรรพสินค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต ซึ่งมีระยะทางประมาณ 5 กิโลเมตร

ผู้รับผิดชอบโครงการ : สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

รายละเอียดค่าใช้จ่าย : รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๑,๑๘๐,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๑,๑๗๐,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๒,๒๓๕,๐๐๐
รวม		๔,๕๘๕,๐๐๐

/ก. ค่าใช้จ่าย...

ก. ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรหลัก

ลำดับ	ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาเอก/ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑	๖	๘๐,๐๐๐	๔๘๐,๐๐๐
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้าน IOT	วุฒิปริญญาเอก/ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑	๖	๘๐,๐๐๐	๔๘๐,๐๐๐
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้าน วิศวกรรมขนส่ง	วุฒิปริญญาโท/ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๔	๕๕,๐๐๐	๒๒๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรหลัก						๑,๑๘๐,๐๐๐

ข. ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรสนับสนุน

ลำดับ	ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	รวม (บาท)
๑	ผู้ช่วยนักวิจัยด้านวิศวกรรมจราจรและความ ปลอดภัย	๑	๑๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๒	ผู้ช่วยนักวิจัยด้าน Image Processing	๑	๑๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๓	ผู้ช่วยนักวิจัยด้านวิศวกรรม IOT	๑	๑๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๔	เลขานุการ	๑	๑๐	๑๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
๕	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๑	๑๐	๑๒,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน					๑,๑๗๐,๐๐๐

ค. ค่าใช้จ่ายตรง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน				
๑.๑)	ค่าจ้างเหมาติดตั้งระบบ ๒ จุด พร้อม MA ๑ ปี			เหมาจ่าย	๑,๖๐๐,๐๐๐
๑.๒)	ค่าเดินทางในการเก็บข้อมูลและการติดตั้งระบบ			เหมาจ่าย	๘๐,๐๐๐
๑.๓)	ค่าวัสดุทางคอมพิวเตอร์และเครือข่าย				
	Memory HDD	๕	ลูก	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐
	NVR (Network Video Recorder) ระบบบันทึก สัญญาณสำหรับบันทึกวิดีโอในพื้นที่	๓	เครื่อง	๙,๐๐๐	๒๗,๐๐๐
	Network PoE	๓	ตัว	๙,๐๐๐	๒๗,๐๐๐
๑.๔)	ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมระหว่างหน่วยงาน	๓	ครั้ง	๑๐,๐๐๐	๓๐,๐๐๐
๑.๕)	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจในการใช้ระบบ	๒	ครั้ง	๑๐,๐๐๐	๒๐,๐๐๐

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (๑)					๑,๘๐๙,๐๐๐
๒	ค่าใช้จ่ายในสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				
๒.๑)	ค่าถ่ายเอกสาร	๑๐	เดือน	๔,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
๒.๒)	ค่าอุปกรณ์ วัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	๑๐	เดือน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
๒.๓)	ค่าโทรศัพท์-โทรสาร	๑๐	เดือน	๔,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
๒.๔)	ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	๑๐	เดือน	๑๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายในสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร (๒)					๒๓๐,๐๐๐
๓	ค่าจัดทำรายงาน เอกสาร และคู่มือ				
๓.๑)	รายงานเริ่มต้นการศึกษา	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
๓.๒)	รายงานความก้าวหน้า	๒๐	ชุด	๘๐๐	๑๖,๐๐๐
๓.๓)	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	๒๐	ชุด	๑,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
๓.๔)	รายงานฉบับสมบูรณ์	๒๐	ชุด	๑,๕๐๐	๓๐,๐๐๐
๓.๕)	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร	๒๐	ชุด	๑,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
๓.๖)	ค่าจัดทำวิทัศน์ ๒, ๔ และ ๗ นาที	เหมาจ่าย			๑๐๐,๐๐๐
รวมค่าจัดทำรายงาน เอกสาร และคู่มือ (๓)					๑๙๖,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง					๒,๒๓๕,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำ MOU	-	-
เดือนที่ ๒	จัดส่งรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	เดือนที่ ๓	๙๑๗,๐๐๐
เดือนที่ ๖	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า (Progress Report)	เดือนที่ ๗	๑,๓๗๕,๕๐๐
เดือนที่ ๑๐	จัดส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	เดือนที่ ๑๑	๑,๓๗๕,๕๐๐
เดือนที่ ๑๑	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน 20 ชุด รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๒	๙๑๗,๐๐๐
เดือนที่ ๑๒	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๑๓	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๔

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๒.๕...

วาระที่ ๔.๒.๕ โครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๑๗,๓๓๔,๕๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิชาการเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

สืบเนื่องจากการดำเนินโครงการศึกษาถอดบทเรียนการดำเนินงานตามโครงการเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” โดยมหาวิทยาลัยนเรศวรพบว่า มี ๕ ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้การขับเคลื่อนโครงการฯ ประสบความสำเร็จ และเกิดความยั่งยืนในระยะยาว ประกอบด้วย (๑) สร้างแกนนำเยาวชนและมีโครงสร้างการจัดการ (node) ที่มีพลัง เพื่อออกไปขยายเครือข่ายการทำงานในพื้นที่ (๒) บูรณาการความร่วมมือกับกลไกจัดการหน่วยงานต่างๆ (๓) ผลักดันประเด็นความปลอดภัยทางถนนเข้าสู่ระบบการเรียนการสอนในสถานศึกษา เพื่อปลูกฝังความรู้และแนวปฏิบัติที่ถูกต้องอย่างต่อเนื่อง สร้างวินัยปฏิบัติ ด้านความปลอดภัยทางถนน (๔) กำหนดผู้ประสานงานหลักที่ชัดเจน โดยควรเป็นบุคคลที่มีทักษะการประสานงานได้รอบด้าน และมีเวลาเพียงพอต่อการดูแลโครงการ เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมประสานทุกฝ่าย (๕) สร้างการรับรู้แก่สังคม สื่อสารข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องในทุกช่องทาง เพื่อให้เกิดการตื่นตัวในระดับสังคม นำไปสู่การตระหนักและให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกันในภาพรวม

จากปัจจัยดังกล่าวนำมาสู่ข้อสรุปสำคัญ ได้แก่ (๑) สร้างกลุ่มเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ที่มีพลังโดยเฉพาะการเฝ้าระวังและสะท้อนความเสี่ยงการเดินทางบนถนนของเด็กและเยาวชน อย่างต่อเนื่อง (๒) พัฒนาและบูรณาการเข้ากับกลไกต่าง ๆ เพื่อการทำงานที่เข้มแข็ง ต่อเนื่อง ได้แก่ กลไก ศปถ.ระดับพื้นที่ สถาบันการศึกษา โดยเน้นการสร้างสภาพแวดล้อมในการเปลี่ยนพฤติกรรมที่อยู่ในระบบ เช่น การมีหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน ระบบจัดการความเสี่ยงเด็กและเยาวชนในโรงเรียน ชุมชน ฯลฯ และ (๓) จัดการความรู้พื้นที่ต้นแบบเพื่อนำไปสู่ภาพรวมของการขับเคลื่อนงานในภาพรวม

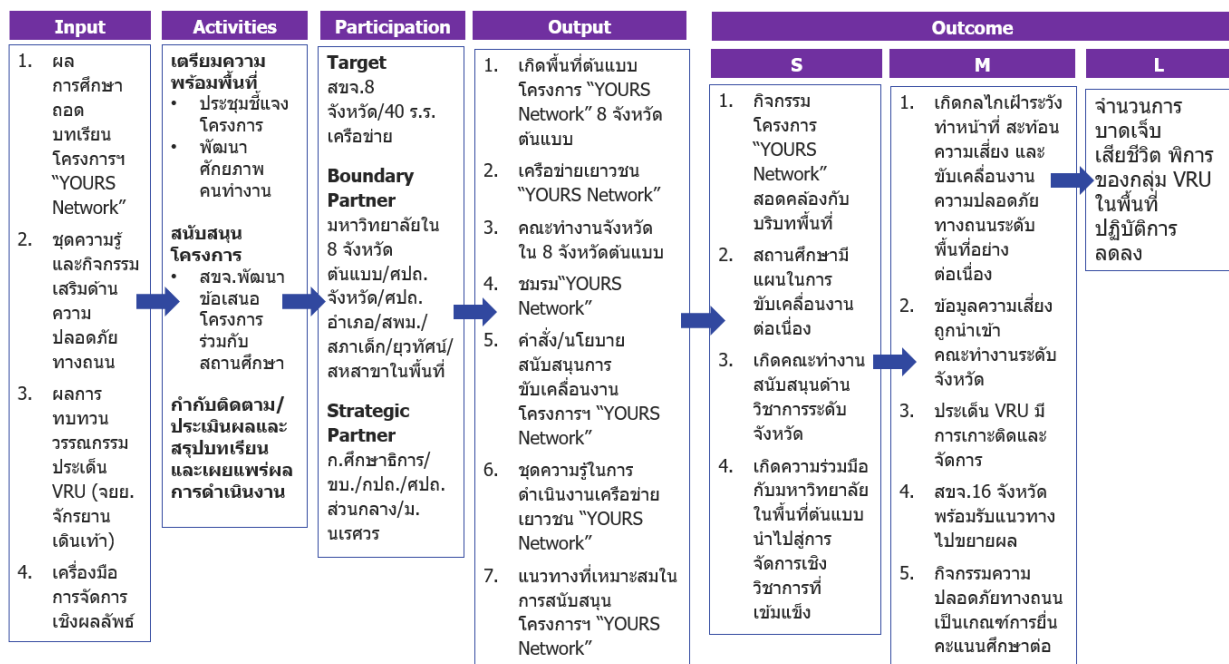
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) ในฐานะหน่วยงานวิชาการที่ดำเนินด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง มีจุดเน้นในการผลักดันข้อเสนอแนะนโยบายและพัฒนาชุดความรู้เพื่อขับเคลื่อนกลไกการทำงานระดับพื้นที่ ให้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถจัดการความเสี่ยงเชิงประเด็นที่สำคัญ โดยเฉพาะประเด็นเด็กและเยาวชน (อายุ ๑๐-๑๔ ปี) ที่มีพบมีแนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ข้อมูลการตาย ๓ ฐานในปี ๒๕๖๐ เด็กและเยาวชน ๑๐-๑๔ ปี เสียชีวิตถึง ๓,๓๓๖ คน หรือคิดเป็น ๙.๑๔ คน/วัน อายุ ๑๐-๑๔ ปี ๗๒๗ คน อายุ ๑๕-๑๙ ปี ๒,๖๐๙ คน ที่สำคัญคือแนวโน้มการเสียชีวิตในกลุ่มนี้เพิ่มขึ้น ๒๘% เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยพบว่าส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๘๗) เป็นการเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเด็กและเยาวชนจะมีความเสี่ยงสูงเพราะขาดความพร้อมด้านร่างกาย วุฒิภาวะ การเรียนรู้ ทักษะและการตัดสินใจ นอกจากนี้ยังมีความเสี่ยงจากการ เติบโต การขี่จักรยาน ทั้งระหว่างไปโรงเรียนและนอกเวลาเรียน

งานสัมมนาวิชาการระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๑๔ เมื่อวันที่ ๗-๘ สิงหาคม ๒๕๖๒ โดยการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) และ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส) ได้นำประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มที่มีสถานะเปราะบาง (vulnerable road user: VRU) ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยาน คนเดินเท้า มาเป็นธีมงานและนำไปสู่ข้อเสนอแนะ

ที่สำคัญคือ มาตรการความปลอดภัยของกลุ่ม VRU โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ และการผลักดันให้เกิดความปลอดภัยของเด็กและเยาวชน ผ่านกลไกศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับพื้นที่

ดังนั้นมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย จึงได้เล็งเห็นความสำคัญของการบูรณาการเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ที่เกิดขึ้นจากโครงการระยะที่ ๑ ให้สามารถขับเคลื่อนงานร่วมกับกลไกศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับจังหวัด ซึ่งมีในทุกพื้นที่ จึงจัดทำข้อเสนอโครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน โดยนำผลการศึกษาโครงการฯ “YOURS Network” มาเป็นแนวทางในการดำเนินงาน เพื่อยกระดับการทำงาน of เครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ไปสู่กลไกเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

โดยมีกรอบแนวคิดในการขับเคลื่อนงาน ดังนี้



เป้าหมายสุดท้ายของการขับเคลื่อนงานคือ สามารถลดพฤติกรรมเสี่ยง ลดจำนวนอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ เสียชีวิต และพิการ ในกลุ่มเด็กและเยาวชนจากการใช้รถจักรยานยนต์และความเสี่ยงอื่น ๆ โดยอาศัยการพัฒนาเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ให้สามารถจัดการข้อมูล สร้างระบบเฝ้าระวังและจัดการความเสี่ยงในระดับพื้นที่อย่างต่อเนื่อง โดยบูรณาการเข้ากับกลไกของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด/อำเภอ ควบคู่ไปกับการสนับสนุนและให้คำปรึกษาเชิงวิชาการ การกำหนดมาตรการ นโยบายระดับพื้นที่ ของสถาบันการศึกษาในระดับพื้นที่

การจะไปถึงเป้าหมายดังกล่าว จำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพสำนักงานขนส่งจังหวัด (สขจ.) ใน ๘ จังหวัดต้นแบบ สถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ ศปด.จังหวัด ศปด.อำเภอ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีความพร้อมในการขับเคลื่อนงานเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ทั้งในด้านการวิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงของพื้นที่ การออกแบบกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของเด็กและเยาวชน ตลอดจนการผลักดันให้เกิดคณะทำงานระดับจังหวัดภายใต้กลไก ศปด.จังหวัด เพื่อทำหน้าที่กลไกวิชาการ กำกับ ติดตาม สนับสนุนการทำงาน

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการแบ่งออกเป็น ๔ ส่วน ได้แก่ การเตรียมความพร้อมพื้นที่ ปฏิบัติการกระบวนการพัฒนาข้อเสนอโครงการ การกำกับติดตามประเมินผล และสรุปบทเรียนการดำเนินงาน โดยมี สขจ. ๘ จังหวัดต้นแบบ และ ๔๐ สถานศึกษาเป็นกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงาน มีเครือข่ายมหาวิทยาลัย เครือข่ายเด็กและเยาวชน ศปด. จังหวัด ศปด.อำเภอ สหสาขา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นภาคีปฏิบัติการ และมีกระทรวงศึกษาธิการ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปด.) ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน มหาวิทยาลัยนเรศวร เป็นภาคียุทธศาสตร์สนับสนุนการดำเนินงาน

/สำหรับ...

สำหรับทุนความรู้เพื่อเป็นข้อมูลนำเข้า ได้แก่ ผลการศึกษาการถอดบทเรียนโครงการเครือข่ายเยาวชน ปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” ชุดความรู้กิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน ผลการทบทวนวรรณกรรมประเด็นผู้มีสภาวะเปราะบางในการใช้ถนน (vulnerable road user: VRU) และเครื่องมือจัดการเชิงผลลัพธ์

ความจำเป็นในการศึกษาวิชา

จากสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มเด็กเยาวชน ที่ยังคงความรุนแรง ประกอบกับภาคส่วนต่างๆ ยังไม่ได้มีแผนแก้ไขเชิงระบบอย่างเป็นเชิงรูปธรรม ในขณะที่มีข้อค้นพบสำคัญจากการถอดบทเรียนปัจจัยความสำเร็จภายใต้โครงการเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” พบว่า ช่องว่างสำคัญในการดำเนินงานเครือข่ายเยาวชนคือ รูปแบบการดำเนินงานขาดการมีส่วนร่วมของเยาวชน ขาดข้อมูลสะท้อนความเสี่ยงระดับพื้นที่ การจัดการที่นำไปสู่ระบบ-กลไกที่มีอยู่เพื่อให้เกิดความต่อเนื่อง ในขณะที่โจทย์สำคัญได้แก่ การเดินทางที่ไม่ปลอดภัย ทั้งการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ และขาดระบบรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัย ในขณะที่เดียวกันยังไม่มีการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนในระบบการศึกษาปกติที่ครอบคลุมความเสี่ยงทุกช่วงวัย ดังนั้นสิ่งที่จำเป็นต้องเร่งดำเนินการ ได้แก่ การพัฒนากลไกรองรับการทำงานระยะยาวที่เข้มแข็ง มีหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน ตลอดจนพัฒนาและขยายแผนงานเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมที่ต่อเนื่อง เพื่อให้ผลการศึกษาดังกล่าวมีการนำไปดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรมมีแนวปฏิบัติที่ชัดเจน จึงจำเป็นต้องจัดทำโครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน เพื่อยกระดับการทำงานของเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ไปสู่กลไกเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง ดำเนินกิจกรรมที่สอดคล้องกับสภาพปัญหาในพื้นที่ รวมถึงการขับเคลื่อนประเด็นความปลอดภัยในการเดินทาง การจัดการเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา ทำให้เกิดการเกาะติดและแก้ไขปัญหาคอขวดเหตุทางถนนในเชิงระบบต่อไป

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” ไปสู่กลไกเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่
๒. เพื่อพัฒนาพื้นที่ต้นแบบในการดำเนินงานเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” โดยใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปด.จังหวัด) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปด.อำเภอ) ใน ๘ จังหวัดต้นแบบ ขับเคลื่อนงาน
๓. เพื่อพัฒนาชุดความรู้ในการดำเนินงานเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” โดยเฉพาะชุดความรู้ในการทำงานกับกลไกระดับพื้นที่สำหรับนักวิชาการขนส่งจังหวัด และชุดความรู้วิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงเพื่อให้สถานศึกษาสามารถเลือกใช้ชุดความรู้ได้เหมาะสมกับปัญหาตามบริบทของพื้นที่
๔. เพื่อผลักดันให้สถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการมีการจัดตั้งชมรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้การจัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สามารถปฏิบัติได้อย่างต่อเนื่องและมีความยั่งยืนต่อไป
๕. เกิดความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและเครือข่ายเยาวชน (สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย) โดยเน้นให้มหาวิทยาลัยในพื้นที่ต้นแบบ เกิดข้อกำหนดให้กิจกรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นเกณฑ์ในการยื่นคะแนนเข้าศึกษาต่อในระดับมหาวิทยาลัย
๖. เพื่อเตรียมความพร้อมสำนักงานขนส่งจังหวัดที่มีโอกาสขยายการดำเนินโครงการเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” ในอนาคต

ขอบเขตการดำเนินงาน :

ขอบเขตด้านเนื้อหา : โครงการวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเกิดรูปแบบ แนวทาง การดำเนินงานเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” รวมถึงชุดความรู้ในการทำงานกับกลไกระดับพื้นที่สำหรับนักวิชาการขนส่งจังหวัด และชุดความรู้วิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงโดยเฉพาะประเด็นผู้มีความเปราะบางในการใช้ถนน (vulnerable road user: VRU) ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยาน คนเดินเท้า เพื่อให้สถานศึกษาสามารถเลือกใช้ชุดความรู้ได้เหมาะสมกับปัญหาตามบริบทของพื้นที่

ขอบเขตด้านพื้นที่ : ๘ จังหวัดต้นแบบ ครอบคลุมทุกภาคของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดจันทบุรี จังหวัดนครนายก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดสกลนคร จังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดสงขลา โดยคัดเลือกจากจังหวัดที่มีกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (กลไก ศปถ.จังหวัด) เข้มแข็ง มีประเด็นผู้มีความเปราะบางในการใช้ถนน (vulnerable road user: VRU) ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยาน คนเดินเท้า เป็นปัญหาสำคัญของพื้นที่ มีเครือข่ายมหาวิทยาลัยและสหสาขาเป็นแนวร่วม และสำนักงานขนส่งจังหวัดมีความพร้อมในการดำเนินงาน

วิธีการวิจัย : วิจัยเชิงปฏิบัติการ เน้นการมีส่วนร่วมของคณาจารย์ สถานศึกษา ชุมชน มหาวิทยาลัย สหสาขาผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยเฉพาะเด็กและเยาวชนซึ่งเป็นเจ้าของปัญหา โดยขับเคลื่อนงานผ่านกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (กลไก ศปถ.จังหวัด)

ขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย

ระยะที่ ๑ (๖ เดือน) ทบทวนวรรณกรรม พัฒนาชุดความรู้ พัฒนาเครื่องมือในการวิเคราะห์ปัญหา และพัฒนาคณะทำงานจาก ๘ จังหวัดต้นแบบให้มีความรู้ ความเข้าใจ มีทักษะที่จำเป็นเพียงพอต่อการขับเคลื่อนโครงการ (๑๖ จังหวัด ที่สนใจดำเนินโครงการ “YOURS Network” มาร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้)

พัฒนาชุดความรู้ และเตรียมความพร้อมคนทำงาน**๑. ประเมินและเตรียมความพร้อมพื้นที่**

๑) คัดเลือก ๘ จังหวัดต้นแบบ โดยการทบทวนบริบทของจังหวัดที่มีความพร้อมในการดำเนินงาน มี ศปถ.จังหวัดที่เข้มแข็ง มีประเด็นผู้มีความเปราะบางในการใช้ถนน (vulnerable road user: VRU) ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยาน คนเดินเท้า เป็นปัญหาสำคัญของพื้นที่ มีเครือข่ายมหาวิทยาลัยและสหสาขาเป็นแนวร่วม และสำนักงานขนส่งจังหวัดมีความพร้อมในการดำเนินงาน

๒) จัดทำแบบประเมินความพร้อม ๘ จังหวัดต้นแบบก่อนดำเนินงาน (ทีมวิจัยทำผ่านกูเกิลแพลตฟอร์ม)

๓) จัดประชุมชี้แจงโครงการ อบรมเพื่อเติมความรู้ ทำความเข้าใจ เครื่องมือ และออกแบบแผนงานร่วมกันให้ผู้แทน ๘ จังหวัดต้นแบบ (สขจ., ศปถ.จังหวัด, สภาเด็ก, ยุวทัศน์ฯ, มหาวิทยาลัย) + ๑๖ สขจ. มาร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ๑ ครั้ง (กรุงเทพฯ)

๔) ทีมวิจัยลงพื้นที่สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งคณะทำงานระดับจังหวัด (สขจ., ศปถ.จังหวัด, สภาเด็ก, ยุวทัศน์ฯ, มหาวิทยาลัย) และประสานความร่วมมือไปยังมหาวิทยาลัยใน ๘ จังหวัด เพื่อผลักดันให้กิจกรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นเกณฑ์ในการยื่นคะแนนเข้าศึกษาต่อในระดับมหาวิทยาลัย (๘ จังหวัดๆ ละ ๒ วัน)

๒. จัดทำชุดความรู้

1) ทบทวนวรรณกรรม (สถานการณ์อุบัติเหตุ เครื่องมือวิเคราะห์ความเสี่ยง ชุดความรู้ กิจกรรมเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน) โดยเฉพาะประเด็นผู้มีความเปราะบางในการใช้ถนน (vulnerable road user: VRU)

2) จัดทำชุดความรู้ความปลอดภัยทางถนน (ประถม มัธยม อาชีวฯ) และคู่มือปฏิบัติงานเพื่อใช้เป็นเครื่องมือการทำงานร่วมกันของคณะทำงานระดับจังหวัด

ระยะที่ ๒ (๘ เดือน) จังหวัดต้นแบบ ๘ แห่ง และสถานศึกษาร่วมออกแบบกิจกรรม พัฒนาข้อเสนอโครงการ นำเสนอโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนโครงการเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” และดำเนินงานตามแผน โดย คณะทำงานระดับจังหวัด ภายใต้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ทำหน้าที่ให้คำปรึกษาด้านวิชาการ กำกับติดตามโครงการ เป็นเวทีในการร่วมวิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยง โดยเฉพาะ ประเด็นผู้มีภาวะเปราะบางในการใช้รถใช้ถนน และกำหนดแนวทาง มาตรการในการป้องกันแก้ไขปัญหานั้นที่เหมาะสม

พัฒนาข้อเสนอโครงการและดำเนินงานตามแผน

๑. จังหวัดต้นแบบ ๘ จังหวัด และสถานศึกษา (๑ จังหวัด รับผิดชอบ ๕ โรงเรียน) ทบทวนข้อมูล ความเสี่ยงระดับพื้นที่ เพื่อกำหนดกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของเด็กและเยาวชน พัฒนา ข้อเสนอโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนโครงการเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” นำเสนอโครงการฯ ต่อ ทีมวิจัยและคณะทำงานระดับจังหวัด เพื่อรับข้อเสนอแนะและปรับปรุงโครงการ

๒. จังหวัดต้นแบบ ๘ จังหวัด ส่งข้อเสนอโครงการที่ปรับแก้เรียบร้อยแล้วให้ทีมวิจัยดำเนินการทำสัญญา ให้ทุนโครงการฯ หลังจากได้รับงบประมาณ จึงเริ่มดำเนินการตามแผนกิจกรรมที่วางไว้

๓. ทีมวิจัยลงพื้นที่ประชุมร่วมกับคณะทำงานระดับจังหวัดใน ๘ จังหวัดต้นแบบ เพื่อติดตามผลการ ขับเคลื่อนแผน และรับข้อเสนอแนะจากคณะทำงานระดับจังหวัดสู่การรายงานส่วนกลางเพื่อร่วมหาแนวทาง สนับสนุนการดำเนินงาน และลงติดตามความก้าวหน้าสถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ (๘ จังหวัดๆ ละ ๓ วัน)

๔. สนับสนุนให้สถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการจัดตั้งชมรม “YOURS Network” เพื่อขับเคลื่อนงาน ความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง(ดำเนินการภายใต้งบประมาณ ๓๐,๐๐๐ บาท)

ระยะที่ ๓ (๔ เดือน) จัดเวทีนำเสนอผลการดำเนินงาน สรุปบทเรียน และประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อปรับปรุงการกระบวนการทำงานในระดับพื้นที่ให้ดีขึ้น และเตรียมขยายผลการดำเนินงานไปยังพื้นที่อื่นๆ ต่อไป (๑๖ จังหวัด ที่สนใจดำเนินโครงการ “YOURS Network” มาร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้)

แสดง/เสนอผล การดำเนินงานผ่านการสรุปบทเรียน (วิเคราะห์ วิพากษ์เพื่อปรับปรุงการกระบวนการ ทำงานในระดับพื้นที่)

๑. เชิญคณะทำงานระดับจังหวัด ๑ จังหวัด เข้าร่วมประชุม ศปถ.ส่วนกลาง เพื่อรายงานผลการ ดำเนินงาน ๑ ครั้ง (จัดที่กรุงเทพฯ)

๒. จัดมหกรรมเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” เพื่อนำเสนอบทเรียนความสำเร็จและสร้างการ รับรู้ในวงกว้าง (จัดในพื้นที่)

๓. จัดกิจกรรม SITE VISIT เพื่อติดตามผลการดำเนินงาน โดยทีมผู้บริหารส่วนกลาง อย่างน้อย ๒ จังหวัดต้นแบบ

๔. จัดเวทีสัมมนาให้ ๘ จังหวัดต้นแบบ นำเสนอผลการดำเนินงาน สรุปบทเรียน ประเมินผลการ ดำเนินงานสกัดบทเรียนสำคัญเพื่อนำไปขยายผลต่อไป (๑๖ สขจ. ร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้)

๕. สังเคราะห์ชุดความรู้ในการดำเนินงานเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” โดยเฉพาะชุด ความรู้ในการทำงานกับกลไกระดับพื้นที่ เป็นโมเดลการทำงาน สำหรับนักวิชาการขนส่งจังหวัด และชุดความรู้ วิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงเพื่อให้สถานศึกษาสามารถเลือกใช้ชุดความรู้ได้เหมาะสมกับปัญหาตามบริบทของพื้นที่ และจัดทำข้อเสนอแนะและแนวทางที่เหมาะสมในการสนับสนุนโครงการเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความ ปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” ให้แก่กรมการขนส่งทางบก

๖. คณะทำงานระดับจังหวัดประชุมสรุป ติดตามงาน เตรียมแผนขยายผล ประชุมอย่างน้อยปีละ ๓ ครั้ง ครั้งสุดท้ายเน้นการเตรียมขอรับทุนดำเนินงานต่อเนื่องจาก กปถ. (คณะทำงานจังหวัดเป็นผู้จัดประชุม ภายใต้ งบประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ บาท)

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน

ด้านคุณปริมาณ : เกิดเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ๔๐ แห่ง ในสถานศึกษา ทั้งระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา อาชีวศึกษา ๘ จังหวัด ๔ ภูมิภาคทั่วประเทศ

ด้านคุณภาพ : มีชุดความรู้ที่เป็นคู่มือปฏิบัติงานของ สขจ.ตามแนวทาง “YOURS Network” และชุดความรู้สำหรับสถานศึกษาในระดับประถม มัธยม อาชีว

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. เกิดชุดความรู้ (คู่มือ-แนวทาง) ในการดำเนินงานเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” โดยเฉพาะชุดความรู้ในการทำงานกับกลไกระดับพื้นที่สำหรับนักวิชาการขนส่งจังหวัด และชุดความรู้วิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงเพื่อให้สถานศึกษาสามารถเลือกใช้ชุดความรู้ได้เหมาะสมกับปัญหาตามบริบทของพื้นที่

๒. เกิดข้อเสนอแนะที่เหมาะสมในการสนับสนุนโครงการเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” ให้แก่กรมการขนส่งทางบก

๓. เกิดเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ทำหน้าที่กลไกเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ใน ๘ จังหวัดต้นแบบ

๔. เกิดชมรม “YOURS Network” ในสถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ ๔๐ แห่ง มีจุดแข็งคือ ขับเคลื่อนตามโจทย์ VRU (vulnerable road user) ทำหน้าที่จัดการข้อมูล เฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และผลักดันข้อเสนอ มาตรการเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาคอขวดในกลุ่มเด็กและเยาวชนในสถานศึกษา ชุมชน

๕. เกิดกิจกรรมภายใต้โครงการเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” สอดคล้องกับสภาพปัญหาในพื้นที่ และถูกออกแบบโดยการมีส่วนร่วมของเด็กและเยาวชนซึ่งเป็นเจ้าของปัญหา

๖. เกิดคณะทำงานด้านความปลอดภัยของเด็กและเยาวชน ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ใน ๘ จังหวัดต้นแบบ โดยมีเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ร่วมเป็นคณะทำงาน

ระยะเวลาดำเนินการ : ๒๑ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๑๘ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ๘ จังหวัดต้นแบบ ครอบคลุมทุกภาคของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดจันทบุรี จังหวัดนครนายก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดสกลนคร จังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดสงขลา

ผู้รับผิดชอบโครงการ : มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

รายละเอียดค่าใช้จ่าย : รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๓,๙๐๕,๕๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๓,๐๙๖,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๑๐,๓๓๓,๐๐๐
รวม		๑๗,๓๓๔,๕๐๐

/๑. ค่าบุคลากรหลัก...

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณสมบัติการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก					
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ ๑๕ ปี	๑	๑๘	๘๕,๐๐๐	๑,๕๓๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ ๑๕ ปี	๑	๑๒	๖๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านเด็กและเยาวชน	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๗	๘๓,๕๐๐	๕๘๔,๕๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการกลไกพื้นที่	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๗	๘๓,๕๐๐	๕๘๔,๕๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการถอดบทเรียนและประเมินผล	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๗	๖๙,๕๐๐	๔๘๖,๕๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก					๓,๙๐๕,๕๐๐

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
ผู้ช่วยนักวิจัย	๔	๑๘	๓๐,๐๐๐	๒,๑๖๐,๐๐๐
เจ้าหน้าที่การเงินการบัญชี	๑	๑๘	๒๕,๐๐๐	๔๕๐,๐๐๐
เลขานุการโครงการ	๑	๑๘	๑๕,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
เจ้าหน้าที่ประสานงานและจัดประชุม	๑	๑๘	๑๒,๐๐๐	๒๑๖,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				๓,๐๙๖,๐๐๐

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวนเงิน	จำนวนคน/ชิ้น	จำนวนวัน/เดือน	ครั้ง/จังหวัด	จำนวนเงิน (บาท)
๓. ค่าใช้จ่ายตรง					
๓.๑ ระยะที่ ๑ พัฒนาชุดความรู้และเตรียมความพร้อมคนทำงาน					๑,๗๑๘,๔๐๐
๑) พัฒนาชุดความรู้และคู่มือปฏิบัติงานเพื่อใช้เป็นเครื่องมือการทำงานร่วมกันของคณะทำงานระดับจังหวัด	๑๕๐,๐๐๐	๒	-	-	๓๐๐,๐๐๐
๒) จัดประชุมชี้แจงโครงการ อบรมเติมความรู้ ให้ ๘ จังหวัดต้นแบบ และผู้แทน สปถ. ๘ จังหวัด + ๑๖ สขจ. (จัด ๒ วัน ที่กรุงเทพฯ)					๗๔๖,๔๐๐
- ค่าวิทยากร บรรยายคนละ ๔ ชม. ต่อวัน	๑,๒๐๐	๒	๒	๔	๑๙,๒๐๐
- ค่าเดินทางโดยเครื่องบินจากจังหวัดพิษณุโลก เชียงใหม่ สงขลา อุดรธานี สกลนคร และบุรีรัมย์	๕,๐๐๐	๙	๑	๖	๒๗๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางจากจังหวัดจันทบุรี และนครนายก	๒,๕๐๐	๖	๑	๒	๓๐,๐๐๐

รายการ	จำนวนเงิน	จำนวนคน/ขึ้น	จำนวนวัน/เดือน	ครั้ง/จังหวัด	จำนวนเงิน (บาท)
- ค่าเดินทางโดยเครื่องบิน ๑๖ จังหวัดใกล้เคียง	๕,๐๐๐	๑	๑	๑๖	๘๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางที่มิววิจัย ๑๐ คน สมาเด็ก และยุวทัศน์	๕๐๐	๒๔	๒	๑	๒๔,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๗๕๐	๙๖	๒	๑	๑๔๔,๐๐๐
- ค่าสถานที่รวมการตกแต่งและโสตทัศนูปกรณ์ อาหารกลางวัน และอาหารว่าง ๒ มื้อ สำหรับ ๑๒๘ คน วันละ ๘๙,๖๐๐ บาท	๘๙,๖๐๐	๑	๒	๑	๑๗๙,๒๐๐
๓) ลงพื้นที่สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งคณะกรรมการระดับจังหวัดและประสานความร่วมมือไปยังมหาวิทยาลัยใน ๘ จังหวัด (จังหวัดละ ๒ วัน)					๖๗๒,๐๐๐
- ค่าเดินทางที่มิววิจัย ๖ จังหวัดโดยเครื่องบิน	๕,๐๐๐	๑๐	๑	๖	๓๐๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางที่มิววิจัย ๒ จังหวัดโดยรถตู้	๔,๐๐๐	๑	๒	๒	๑๖,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๑๐	๓	๘	๑๙๒,๐๐๐
- ค่าอาหารจัดประชุมร่วมกับ ศปถ. / ขนส่ง / มหาวิทยาลัย (อาหารกลางวัน + อาหารว่าง ๒ มื้อ)	๑๙๐	๑๕	๒	๘	๔๕,๖๐๐
- ค่าจัดประชุม (ค่าห้องประชุม + ค่าโสตฯ)	๕,๐๐๐	๑	๒	๘	๘๐,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๑๐	๒	๘	๓๘,๔๐๐
๓.๒ ระยะที่ ๒ จังหวัดต้นแบบพัฒนาข้อเสนอโครงการเพื่อขอรับทุนและดำเนินงานตามแผน					๔,๐๗๐,๘๒๐
๑) จังหวัดต้นแบบ ๘ แห่ง และสถานศึกษา พัฒนาข้อเสนอโครงการ และนำเสนอโครงการฯ ต่อที่มิววิจัย คณะทำงานระดับจังหวัด (จัดที่ ศปถ. จังหวัด ๒ วัน)					๑,๐๔๒,๗๒๐
- ค่าเดินทางที่มิววิจัย (๘ คน) และเจ้าหน้าที่ กรรมการขนส่งทางบกส่วนกลาง (๑๐ คน) ๖ จังหวัด โดยเครื่องบิน	๕,๐๐๐	๑๘	๑	๖	๕๔๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางที่มิววิจัย (๘ คน) และเจ้าหน้าที่ กรรมการขนส่งทางบกส่วนกลาง (๑๐ คน) ๒ จังหวัด โดยรถตู้ ๒ คัน	๔,๐๐๐	๒ (คัน)	๒	๒	๓๒,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๑๘	๒	๘	๒๓๐,๔๐๐
- ค่าอาหารประชุมพัฒนาและนำเสนอข้อเสนอ	๑๙๐	๓๐	๒	๘	๙๑,๒๐๐
- ค่าจัดประชุม (ค่าห้องประชุม + ค่าโสตฯ)	๕,๐๐๐	๑	๒	๘	๘๐,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๑๘	๒	๘	๖๙,๑๒๐
๒) จังหวัดต้นแบบ ๘ แห่ง ส่งข้อเสนอโครงการที่ ปรับแก้เรียบร้อยแล้ว ให้ที่มิววิจัยจัดทำสัญญาให้ทุน โครงการฯ หลังจากได้รับงบประมาณ จึงเริ่มดำเนิน ตามแผนกิจกรรมที่วางไว้	๒๕๐,๐๐๐	๑	๑	๘	๒,๐๐๐,๐๐๐
๓) ที่มิววิจัยลงพื้นที่ร่วมกับคณะกรรมการระดับจังหวัด เพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน ติดตาม ความก้าวหน้าสถานศึกษา ที่เข้าร่วมโครงการ (จังหวัดละ ๓ วัน)					๕๗๓,๖๐๐
- ค่าเดินทางที่มิววิจัย ๖ จังหวัดโดยเครื่องบิน	๕,๐๐๐	๑๐	๑	๖	๓๐๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางที่มิววิจัย ๒ จังหวัดโดยรถตู้	๔,๐๐๐	๑	๓	๒	๒๔,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๑๐	๓	๘	๑๙๒,๐๐๐

รายการ	จำนวนเงิน	จำนวนคน/ขึ้น	จำนวนวัน/เดือน	ครั้ง/จังหวัด	จำนวนเงิน (บาท)
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๑๐	๓	๘	๕๗,๖๐๐
๔) สัมมนาระดมความคิดเห็น ความร่วมมือกับมหาวิทยาลัย เพื่อกำหนดให้กิจกรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นเกณฑ์ในการยื่นคะแนนเข้าศึกษาต่อในระดับมหาวิทยาลัย (จัดที่กรุงเทพฯ ๑ วัน)					๔๕๔,๕๐๐
- ค่าเดินทางโดยเครื่องบินจากจังหวัดพิษณุโลก เชียงใหม่ สงขลา อุดรธานี สกลนคร และบุรีรัมย์	๕,๐๐๐	๙	๑	๖	๒๗๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางจากจังหวัดจันทบุรี และนครนายก	๒,๕๐๐	๙	๑	๒	๔๕,๐๐๐
- ค่าเดินทางที่มิวจีย ๑๕ คน สภากาแฟ และยูทูป	๕๐๐	๑๗	๑	๑	๘,๕๐๐
- ค่าที่พัก	๗๕๐	๗๒	๑	๑	๕๔,๐๐๐
- ค่าสถานที่รวมการตกแต่งและโสตทัศนูปกรณ์ อาหารกลางวันและอาหารว่าง ๒ มื้อ สำหรับ ๑๑๐ คน	๗๗,๐๐๐	๑	๑	๑	๗๗,๐๐๐
๓.๓ ระยะที่ ๓ นำเสนอผลการดำเนินงาน สรุปบทเรียน และประเมินผลการดำเนินงาน					๔,๐๕๖,๒๘๐
๑) เชิญคณะทำงานระดับจังหวัด ๑ จังหวัด เข้าประชุม สป. ส่วนกลาง เพื่อบริหารงานผลการดำเนินงาน ๑ ครั้ง (ที่กรุงเทพฯ)					๑๒,๐๘๐
- ค่าเดินทาง	๕,๐๐๐	๒	๑	๑	๑๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๒	๑	๑	๑,๖๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๒	๑	๑	๔๘๐
๒) จัดมหกรรมเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำเสนอบทเรียนความสำเร็จ และประชาสัมพันธ์โครงการสร้างการรับรู้ในวงกว้าง (จัด ๔ ภาค)					๘๓๐,๒๐๐
- ค่าเดินทางที่มิวจีย (๑๐ คน) และเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๑๐ คน) ๓ ภาค โดยเครื่องบิน	๕,๐๐๐	๒๐	๑	๓	๓๐๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางที่มิวจีย (๑๐ คน) และเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๑๐ คน) ๑ ภาค โดยรถตู้	๓,๕๐๐	๒	๑	๑	๗,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๒๐	๒	๓	๙๖,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๒๐	๑	๔	๑๙,๒๐๐
- ค่าจัดงาน / จัดทำสื่อแสดงผลงาน ๔๐ โรงเรียน	๑๐,๐๐๐	๔๐	๑	๑	๔๐๐,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	๒,๐๐๐	๑	๑	๔	๘,๐๐๐
๓) จัดกิจกรรม SITE VISIT เพื่อติดตามผลการดำเนินงาน โดยทีมผู้บริหารส่วนกลาง อย่างน้อย ๒ จังหวัดต้นแบบ					๒๑๒,๔๐๐
- ค่าเดินทาง โดยเครื่องบิน	๕,๐๐๐	๑๕	๑	๒	๑๕๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๑๕	๒	๒	๔๘,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๑๕	๒	๒	๑๔,๔๐๐
๔) จัดสัมมนา ๘ จังหวัดต้นแบบ นำเสนอผลการดำเนินงาน สรุปบทเรียน สำคัญเพื่อการนำไปขยายผลต่อไป (สขจ. ๑๖ จังหวัด ร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้) จัดที่กรุงเทพฯ ๒ วัน					๑,๔๖๗,๖๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ คน บรรยายคนละ ๔ ชม. ต่อวัน	๑,๒๐๐	๒	๒	๔	๑๙,๒๐๐

รายการ	จำนวนเงิน	จำนวนคน/ชิ้น	จำนวนวัน/เดือน	ครั้ง/จังหวัด	จำนวนเงิน (บาท)
- ค่าเดินทางโดยเครื่องบินจากจังหวัดพิษณุโลก เชียงใหม่ สงขลา อุดรธานี สกลนคร และบุรีรัมย์	๕,๐๐๐	๒๐	๑	๖	๖๐๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางจากจังหวัดจันทบุรี และนครนายก	๒,๕๐๐	๒๐	๑	๒	๑๐๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางโดยเครื่องบินจาก ๑๖ จังหวัดใกล้เคียง	๕,๐๐๐	๒	๑	๑๖	๑๖๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางที่มิวเซียม ๑๐ คน สมาเด็ก และยูวทัศน์	๕๐๐	๑๒	๒	๑	๑๒,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๗๕๐	๑๙๒	๒	๑	๒๘๘,๐๐๐
- ค่าสถานที่รวมการตกแต่งและโสตทัศนูปกรณ์ อาหารกลางวันและอาหารว่าง ๒ มื้อ สำหรับ ๒๐๖ คน วันละ ๑๔๔,๒๐๐ บาท	๑๔๔,๒๐๐	๑	๒	๑	๒๘๘,๔๐๐
ค่าใช้จ่ายในการจัดทำสื่อและอื่นๆ					๑,๕๓๔,๐๐๐
๓.๔ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ (คลิป ๔ ภาค)	๒๐๐,๐๐๐	๑	-	-	๒๐๐,๐๐๐
๓.๕ ค่าใช้จ่ายในการจัดเพชเพชบุ๊คโครงการ "YOURS Network" เพื่อเชื่อมประสานเครือข่าย เผยแพร่ชุดความรู้ภายใต้โครงการ และไลฟ์สด ๒- ๓ ครั้ง (ดำเนินงานตลอดโครงการ)	๒๐๐,๐๐๐	๑	-	-	๒๐๐,๐๐๐
๓.๖ ค่าวัสดุสิ้นเปลือง/วัสดุสำนักงาน/ค่าถ่ายเอกสาร	๒๐,๐๐๐	-	๑๘	-	๓๖๐,๐๐๐
๓.๗ ค่าติดต่อสื่อสาร/ส่งไปรษณีย์/ค่าโทรศัพท์	๑๐,๐๐๐	-	๑๘	-	๑๘๐,๐๐๐
๓.๘ ค่าเช่าพื้นที่สำนักงานและค่าสาธารณูปโภค	๑๘,๐๐๐	-	๑๘	-	๓๒๔,๐๐๐
๓.๙ ค่าเช่าเครื่องใช้สำนักงาน/อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ๑๐ ชุด	๑๕,๐๐๐	-	๑๘	-	๒๗๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายในการจัดทำรายงาน					๔๘๗,๕๐๐
๔.๑ รายงานเริ่มต้นการศึกษา	๕๐๐	๑๕	-	-	๗,๕๐๐
๔.๒ รายงานการดำเนินงานชั้นกลาง ครั้งที่ ๑	๕๐๐	๑๕	-	-	๗,๕๐๐
๔.๓ รายงานการดำเนินงานชั้นกลาง ครั้งที่ ๒	๕๐๐	๑๕	-	-	๗,๕๐๐
๔.๔ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	๑,๐๐๐	๑๕	-	-	๑๕,๐๐๐
๔.๕ รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD	๑,๕๐๐	๑๐๐	-	-	๑๕๐,๐๐๐
๔.๖ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร	๑,๐๐๐	๑๐๐	-	-	๑๐๐,๐๐๐
๔.๗ วิดีทัศน์ สรุปภาพรวมโครงการ ๒, ๔, ๗ นาที	๒๐๐,๐๐๐	๑	-	-	๒๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง					๑๐,๓๓๓,๐๐๐
รวมงบประมาณทั้งสิ้น					๑๗,๓๓๔,๕๐๐

/แผนการ...

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำข้อตกลงระหว่างกรมการขนส่งทางบก และมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)	เดือนที่ ๒	เบิกล่วงหน้า ร้อยละ ๑๕ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๒	จัดส่งรายงานเริ่มต้นการศึกษา	เดือนที่ ๓	ร้อยละ ๒๐ ของทั้งหมด และหักเบิกเงินล่วงหน้าร้อยละ ๑๕ ของงวด
เดือนที่ ๗	จัดส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๑	เดือนที่ ๘	ร้อยละ ๔๐ ของทั้งหมด และหักเบิกเงินล่วงหน้าร้อยละ ๑๕ ของงวด
เดือนที่ ๑๕	จัดส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๒	เดือนที่ ๑๖	ร้อยละ ๒๐ ของทั้งหมด และหักเบิกเงินล่วงหน้าร้อยละ ๑๕ ของงวด
เดือนที่ ๑๘	จัดส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ และร่างรายงานฉบับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๙	
เดือนที่ ๑๙	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD รายงานฉบับผู้บริหาร	เดือนที่ ๒๐	ร้อยละ ๒๐ ของทั้งหมด และหักเบิกเงินล่วงหน้าร้อยละ ๑๕ ของงวด
เดือนที่ ๒๐	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๒๑	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๕

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๒.๖...

วาระที่ ๔.๒.๖ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการวิจัยสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชนและ
ผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเข้ามาเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ปัญหา
การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร.
(ศปช.ตร.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๒๓,๐๙๔,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิชาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยใน
การใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัญหาเด็กแว้นปิดถนนสาธารณะ จับกลุ่มแข่งรถจักรยานยนต์ สร้างความเดือดร้อนรำคาญใจแก่ผู้ใช้ทาง
สัญจรอย่างสาหัสมาเป็นเวลานาน ถึงแม้ที่ผ่านมาเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมีมาตรการป้องปรามจับกุมอยู่เป็นระยะๆแต่
ผลเมื่อไหร่ก็นักบิดวัยโจ๋ก็กลับมาครองถนนอีกจนถึงปัจจุบันนี้ ตามสถิติจำนวนคดีที่เกิดขึ้น จำนวนสถิติคดี ตั้งแต่
ปี ๒๕๕๗- ๒๕๖๒ มีดังนี้

ปี	จำนวนคดี
๒๕๕๗	๑๘๗
๒๕๕๘	๑๑๓
๒๕๕๙	๑๗๘
๒๕๖๐	๑๗๗
๒๕๖๑	๑๐๙
๒๕๖๒	๒๕๙

สถิติคดีจราจรที่เกิดความเสียหายที่เกิดจากรถจักรยานยนต์แล้วทำให้สูญเสียทั้งชีวิต ได้รับบาดเจ็บ และสูญเสีย
ทรัพย์สิน เป็นจำนวนมากและคิดเป็นมูลค่ามหาศาล ซึ่งมีสถิติการเกิดเหตุ ตั้งแต่ ปี ๒๕๕๙ – ปี๒๕๖๒ ดังนี้

รายละเอียด	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
คดี	๗,๖๔๐	๙,๖๙๗	๑๒,๒๒๕	๑๐,๖๑๖
ผู้ขับขี่เสียชีวิตที่เกิดเหตุ	๖๐๐	๗๐๓	๗๑๒	๖๑๓
เสียชีวิตที่โรงพยาบาล	๖๑๕	๗๖๙	๑๗๖	๖๕๕
บาดเจ็บสาหัส	๖๓๓	๖๓๓	๗๕๒	๗๑๘
บาดเจ็บเล็กน้อย	๗,๘๔๐	๖,๑๘๗	๑๐,๐๔๒	๙,๐๘๘
ผู้โดยสารเสียชีวิตที่เกิดเหตุ	๑	๑	๑	๒

(หมายเหตุ จำนวนคดีจราจรที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ แล้วมีคนตาย บาดเจ็บ ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยี
สารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

/และสถิติ...

และสถิติผู้กระทำความผิดแข่งรถในทางและมีพฤติกรรมเสี่ยงแข่งรถทั่วประเทศ มีจำนวน ๗๓,๐๓๘ ราย (ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามรายงานแบบฟอร์มของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร.(ศปช.ตร.) ข้อมูล ณ วันที่ ๑ มิ.ย.๖๒ - ๒๘ ก.พ.๖๓)

ผลการศึกษางานวิจัย เรื่อง มาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถซึ่งในทางสาธารณะของแก๊งเด็กและเยาวชน จากกลุ่มตัวอย่างของเด็กและเยาวชนจำนวนทั้งสิ้น ๑,๒๐๐ ตัวอย่าง พบว่า

๑) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านลักษณะส่วนตัวของเด็กและเยาวชนกับพฤติกรรมการแข่งขันได้แก่ ชอบความตื่นเต้น อยากลองอะไรใหม่ๆ อยากเป็นจุดเด่น (ฮีโร่) อยากเป็นจุดเด่น (โก้หรู) ชอบเสี่ยงไม่กลัวอันตราย ชอบทำอะไรมีเดิมพัน ชอบความท้าทาย ชอบความท้าทายชอบในสิ่งที่ชอบแม้ว่าสิ่งนั้นจะไม่ถูกต้อง ชอบทำตามเพื่อนโดยไม่คำนึงผลกระทบใดๆ ชอบทำอะไรแล้วทำเลย ทำอะไรโดยไม่คิดถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ใช้เวลาว่างในการในการหาความรู้ และใช้เวลาว่างในการทำอะไรสนุกๆนั้นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ ๐.๐๕

๒) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมกับพฤติกรรมการแข่งขันได้แก่ ในชุมชนมีร้านจำหน่ายอุปกรณ์/ดัดแปลงรถ การดัดแปลงสภาพรถทำได้ง่ายทางสาธารณะที่ใช้ในการแข่งรถหาง่ายและไม่เสียค่าใช้จ่าย สภาพถนนเหมาะแก่การแข่งขันและมีช่องทางหลบหนี สื่อเสนอข่าวการแข่งขันทำให้อยากเลียนแบบ และเมื่อมีการกระทำความผิดเด็กและเยาวชนได้รับโทษเบากว่าผู้ใหญ่ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ ๐.๐๕ และ

๓) เสนอแนะจากการวิจัย ให้สถาบันศึกษา (โรงเรียน) และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (หน่วยปฏิบัติ) ร่วมมือกันจัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมการแข่งขัน และผลกระทบที่มีต่อตัวเด็กและเยาวชน และประชาชนทั่วไปโดยสร้างจิตสำนึกแก่เด็กและเยาวชนไม่ให้ไปดัดแปลง/แต่งรถที่ผิดกฎหมายและจัดกิจกรรมสร้างสรรค์ให้เด็กและเยาวชนใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์ เช่น เล่นกีฬา เรียนดนตรี หรือจัดกิจกรรมชมรม การสร้างเครือข่ายทางสังคมให้ทุกภาคส่วนร่วมกันทำงานเชิงบูรณาการตั้งแต่ระดับครอบครัว กลุ่มเพื่อน ระบบงานยุติธรรมในสังคม รวมทั้งร่วมกันพัฒนาความเข้มแข็งของครอบครัว ชุมชน ระบบการศึกษา อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างทางเลือกในการจัดกิจกรรมที่สร้างสรรค์ น่าสนใจ และจัดการเรียนรู้ให้เห็นผลกระทบที่เป็นรูปธรรม เป็นต้น (ที่มา : งานวิจัยมาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถซึ่งในทางสาธารณะของแก๊งเด็กและเยาวชน , กองวิจัย, สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ๒๕๕๕๗)

เมื่อปี ๒๕๕๐ นายแพทย์ อนุรักษ์ อมรเพชรสถาพร ผู้ช่วยอำนวยการศูนย์เรนทร กระทรวงสาธารณสุข พบว่า ๑ ใน ๔ หรือ ๒๕ เปอร์เซ็นต์ ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเป็นนักเรียนนักศึกษา และพบว่าเด็กอายุต่ำกว่า ๑๕ ปีที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีประมาณ ๒,๐๐๐ คนต่อปี ซึ่ง ๗๐ เปอร์เซ็นต์ของเด็กกลุ่มนี้เสียชีวิตจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ซึ่งเด็กกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเด็กแว้น(ที่มา : หนังสือพิมพ์คมชัดลึก วันที่ ๑๓ ก.ย.๕๐)

เมื่อวันที่ ๙ ก.ย. ๖๒ ที่รัฐสภา เกียกกาย มีการประชุมวุฒิสภา มีการตั้งกระทู้ถามกระทรวงคมนาคม แก้ปัญหาเด็กแว้น หลังพบว่าไม่มีใบขับขี่ ๓ ล้านคน ได้ตั้งกระทู้ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เรื่องปัญหาเด็กหรือวัยรุ่นขับรถยนต์ รถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบขับขี่และขับด้วยความประมาท ได้มีสมาชิกวุฒิสภา อ้างถึงรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนเป็นอันดับ๑ของเอเชีย และอันดับ๓ของโลก ส่วนใหญ่มักพบปัญหาจากพฤติกรรมการขับซิ่ง โดยผู้ขับซิ่งจำนวน ๗ ล้านคนไม่มีใบขับขี่

/และในนั้น...

และในนั้นเป็นเด็กจำนวน ๓ ล้านคน รองลงมาเป็นปัญหาข้อที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และตามด้วยข้อรถซึ่งหรือข้อข้อด้วยความคึกคะนอง จึงอยากถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมว่า จะมีมาตรการแก้ไขปัญหานี้ได้อย่างไร อย่างไรก็ตาม อยากฝากเรื่องการบังคับใช้กฎหมายด้วย ขอให้เป็นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง รวมถึงควบคุมบทลงโทษต่อร้านค้าแปลงสภาพรถ พร้อมกับตรวจสอบใบขับขี่และหมวกกันน็อกในสถานศึกษาทุกแห่งในระดับอาชีวและมหาวิทยาลัย ตลอดจนเพิ่มความกวดขันจราจรเพื่อลดปัญหาวัยรุ่นนักรัง และเพื่อความปลอดภัยแก่เด็กบนท้องถนน นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ชี้แจงว่า องค์การอนามัยโลกล่าสุดได้รายงานผลความปลอดภัยทางถนนของโลกปี ๒๕๖๑ ซึ่งไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงเป็นอันดับ ๙ แล้ว แต่ตัวเลขสถิติอุบัติเหตุยอมรับว่ายังสูงอยู่ โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับกลุ่มเด็กที่มีอายุ ๑๕-๑๙ ปี และกลุ่มอายุ ๒๐-๒๔ ปี โดยมาตรการแก้ปัญหาระยะสั้นนั้น กระทรวงคมนาคมมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและที่ผ่านมาก็มีคำสั่งศสช. ก้าขบให้เจ้าหน้าที่และทุกภาคส่วนบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง หากพบการไม่สวมหมวกกันน็อกมีโทษปรับ ๕๐๐ บาท และถ้ายินยอมให้ผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกต้องเสียค่าปรับเพิ่มไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท นอกจากนี้ ยังมีมาตรการเพิ่มโทษเด็กแว้น หรือการขับซิ่งรถจักรยานยนต์สร้างความเดือดร้อน โดยตัวเด็กมีโทษจำคุก ๓ เดือน ปรับสูงสุด ๑๐,๐๐๐ บาท และต้องแจ้งไปยังผู้ปกครองรับทราบ โดยมีส่วนรับผิดชอบฐานปล่อยปละละเลย มีโทษตั้งแต่ทำทัณฑ์บนหรือให้วางเงินประกัน หากกระทำความผิดซ้ำจะริบเงินประกัน หรืออาจถึงขั้นผู้ปกครองถูกจำคุกไม่เกิน ๓ เดือน ปรับสูงสุด ๓๐,๐๐๐ บาท และยึดรถ (ที่มา : ข่าวเดลินิวส์)

ถึงแม้ว่าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เข้ามาบริหารประเทศและมีนโยบายสถาปนาความสงบเรียบร้อยให้เกิดขึ้นในสังคม ปัญหาเด็กแว้นก็เป็นอีกประเด็นที่อยู่ในลิสต์ที่ต้องจัดการอย่างจริงจัง พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา หัวหน้า คสช. ได้ออกมาประกาศใช้คำสั่ง คสช. ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่องมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคารแข่งรถยนต์และจักรยานยนต์ในทางและควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายสถานบริการ ปัญหาเด็กแว้นก็ยังไม่สามารถแก้ไขได้ จนกลายเป็นปัญหาเรื้อรังและจะถูกหยิบมาเพื่อสะสางให้หมดจากสังคมตามแนวทาง คสช. และในสถานการณ์ปัจจุบัน ปัญหาปิดถนนสาธารณะจับกลุ่มแข่งรถจักรยานยนต์ ยังสร้างความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่มีความปลอดภัย เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งมีหน้าที่ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทาง จึงได้จัดตั้งศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร. (ศปช.ตร.) ตามคำสั่ง ตร. ที่ ๕๖๐/๒๕๖๒ ลง ๓ ต.ค.๖๒ เพื่อสนองนโยบายรัฐบาล ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องระงับยับยั้ง หรือแก้ไขปัญหาคารแข่งรถในทางหรือข้อรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น การรวมกลุ่มหรือมั่วสุมโดยในลักษณะหรือพฤติกรรมที่น่าจะนำไปสู่การแข่งรถในทางอันเป็นการก่อความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และเป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ซึ่งในปัจจุบันยังปรากฏตามสถิติคดีจราจรและภาพข่าวตามสื่อต่างๆทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและตามจังหวัดต่างๆ

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร. (ศปช.ตร.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงได้จัดทำโครงการวิจัย : สำรวจความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชนและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางมาเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ไขปัญหาคารใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย แล้วทำให้ปัญหาคารใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ลักษณะของโครงการ เป็นโครงการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชนและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเข้ามาเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ปัญหาคารใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยแบ่งการดำเนินงานดังนี้

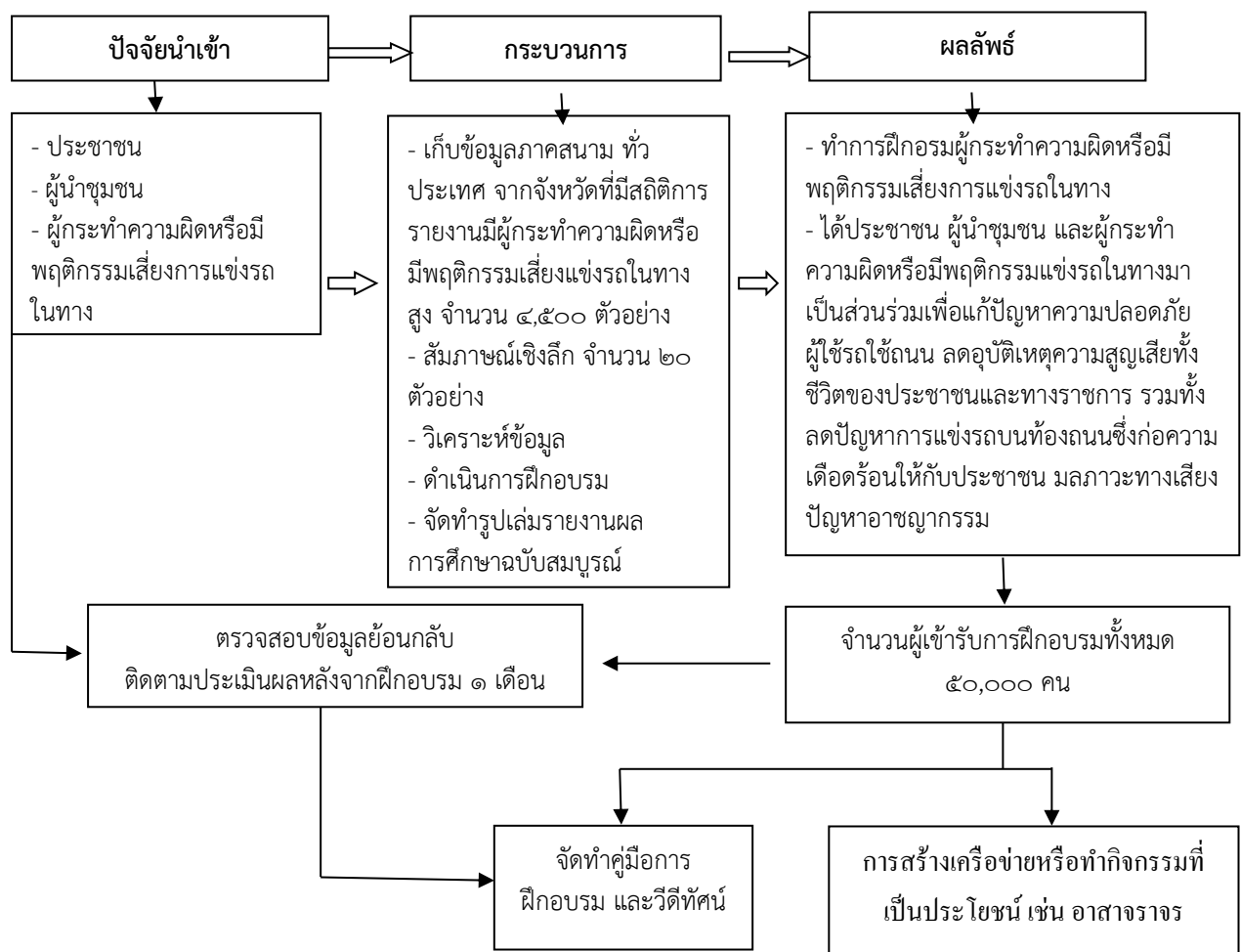
๑. เป็นโครงการวิจัยต่อยอดงานวิจัย เรื่องมาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถซึ่งในทางสาธารณะของแก๊งค์และเยาวชน ของ กองวิจัย สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ พ.ศ.๒๕๕๗โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้นำผลการวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลในการออกคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และจักรยานยนต์ในทางแล้วนำผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงกับการแข่งรถในทางเข้ามาเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ปัญหการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และข้อเสนอแนะของงานวิจัย ควรสร้างเครือข่ายทางสังคมให้ทุกภาคส่วนร่วมกันทำงานเชิงบูรณาการตั้งแต่ระดับครอบครัว กลุ่มเพื่อน ระบบงานยุติธรรมในสังคม รวมทั้งร่วมกันพัฒนาความเข้มแข็งของครอบครัว ชุมชน ระบบการศึกษา อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างทางเลือกในการจัดกิจกรรมที่สร้างสรรค์ น่าสนใจ และจัดการเรียนรู้ให้เห็นผลกระทบที่เป็นรูปธรรม

๒. จัดทำการศึกษาฝึกอบรมให้กับผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเข้ามาเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ปัญหการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

๓. ทำการติดตามประเมินผลหลังจากการนำผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเข้ามาเข้ารับการฝึกอบรม

๔. สร้างเครือข่ายเพื่อเน้นไปที่การนำผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเข้ามาเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ปัญหการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยหรือทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ เช่น อาสาจราจร เพื่อเป็นการลดปัญหาทั้งการแข่งรถบนท้องถนน ลดอุบัติเหตุ ลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน และประชาชนใช้ถนนใช้รถอย่างปลอดภัย รวมทั้งการก่อความเดือดร้อนรำคาญ และเป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม

กรอบแนวคิดในการจัดทำโครงการวิจัย สำนวจความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชนและผู้กระทำความผิดหรือพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเพื่อแก้ไขปัญหการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย



วัตถุประสงค์ :

๑. สำรวจความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชนและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางมาเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยเพื่อให้ได้แนวทางจากการวิจัยการมีส่วนร่วมและที่มาของสาเหตุทำให้เด็กและเยาวชนมีพฤติกรรมกรรมการแข่งรถในทาง

๒. เพื่อแนวทางของผลการศึกษาคือ การมีส่วนร่วมและที่มาของสาเหตุทำให้เด็กและเยาวชนมีพฤติกรรมกรรมการแข่งรถในทาง แล้วนำผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงกับการแข่งรถในทางเข้ามารับการฝึกอบรมเพื่อเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

๓. ทำการติดตามประเมินผล หลังจากผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเข้ารับการฝึกอบรมแล้ว ๑ เดือน เพื่อทำการติดตามประเมินผลแล้วนำข้อมูลไปทำคู่มือการฝึกอบรม เพื่อการแก้ไขปัญหาครั้งต่อไป

ขอบเขตการดำเนินงาน :

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้กำหนดขอบเขตด้านประชากรของการวิจัยไว้โดยใช้ ประชาชน ผู้นำชุมชน ผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทาง ทั่วประเทศ

ภาค ๑ ๑. จังหวัดปทุมธานี ๒. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ๓. จังหวัดชัยนาท ๔. จังหวัดสมุทรปราการ

ภาค ๒ ๑. จังหวัดฉะเชิงเทรา ๒. จังหวัดจันทบุรี ๓. จังหวัดระยอง ๔. จังหวัดตราด

ภาค ๓ ๑. จังหวัดนครราชสีมา ๒. จังหวัดบุรีรัมย์ ๓. จังหวัดจันทบุรี ๔. จังหวัดศรีสะเกษ

ภาค ๔ ๑. จังหวัดสกลนคร ๒. จังหวัดอุดรธานี ๓. จังหวัดมุกดาหาร ๔. จังหวัดขอนแก่น

ภาค ๕ ๑. จังหวัดลำพูน ๒. จังหวัดเชียงใหม่ ๓. จังหวัดแพร่ ๔. จังหวัดเชียงราย

ภาค ๖ ๑. จังหวัดเพชรบูรณ์ ๒. จังหวัดนครสวรรค์ ๓. จังหวัดตาก ๔. จังหวัดกำแพงเพชร

ภาค ๗ ๑. จังหวัดกาญจนบุรี ๒. จังหวัดเพชรบุรี ๓. จังหวัดสมุทรสาคร ๔. จังหวัดราชบุรี

ภาค ๘ ๑. จังหวัดกระบี่ ๒. จังหวัดพังงา ๓. จังหวัดนครศรีธรรมราช ๔. จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ภาค ๙ ๑. จังหวัดตรัง ๒. จังหวัดสงขลา ๓. จังหวัดสตูล ๔. จังหวัดพัทลุง

בח. ๑. กองบังคับการตำรวจนครบาล ๑-๙

วิธีการวิจัย เป็นการวิจัยการนำผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงกับการแข่งรถในทางสาธารณะเข้ามาเป็นส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. แบบการวิจัย เพื่อให้ได้ผลการศึกษาคือการวิจัยที่ครอบคลุมวัตถุประสงค์ ทำการศึกษาโดยทำการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) เพื่อนำข้อมูลเบื้องต้นมาทำแบบสอบถามเชิงปริมาณ (Quantitative research) ตามขอบเขตและวิธีดำเนินการวิจัยที่กำหนด

๒. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

- เชิงปริมาณ ประชากรกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนทั่วไปและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทาง

- เชิงคุณภาพ ประชากรกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้นำชุมชน ประชาชนทั่วไปและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยง การแข่งรถในทาง โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก

๓. การสุ่มตัวอย่าง โดยวิธีการสุ่มแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) โดยเลือกตัวอย่างพื้นที่ในเขตกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน ๙ กองบังคับการตำรวจนครบาล ตำรวจภูธรภาค ๑-๙ ตำรวจภูธร จำนวนภาคละ ๓ ตำรวจภูธรจังหวัด หลังจากนั้นเลือกตัวอย่างพื้นที่ในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล (บก.น.) ๙ กองบังคับการสุ่มตัวอย่างโดยคำนึงถึงความน่าจะเป็น (Probability Sampling) โดยใช้ขนาดตัวอย่างจาก Taro Yamane ณ ระดับความเชื่อมั่น ๙๕% ที่มีขนาดประชากรจำนวนมากนับไม่ถ้วน ณ ระดับความคลาดเคลื่อน $\pm 3\%$ ขนาดตัวอย่างเท่ากับ ๑,๐๘๗ (ผู้กระทำความผิดหรือผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางสาธารณะประมาณ ๕๐,๐๐๐ คน)

/ ขนาดกลุ่ม...

ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

- เชิงปริมาณ

๑) กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บก.น.)

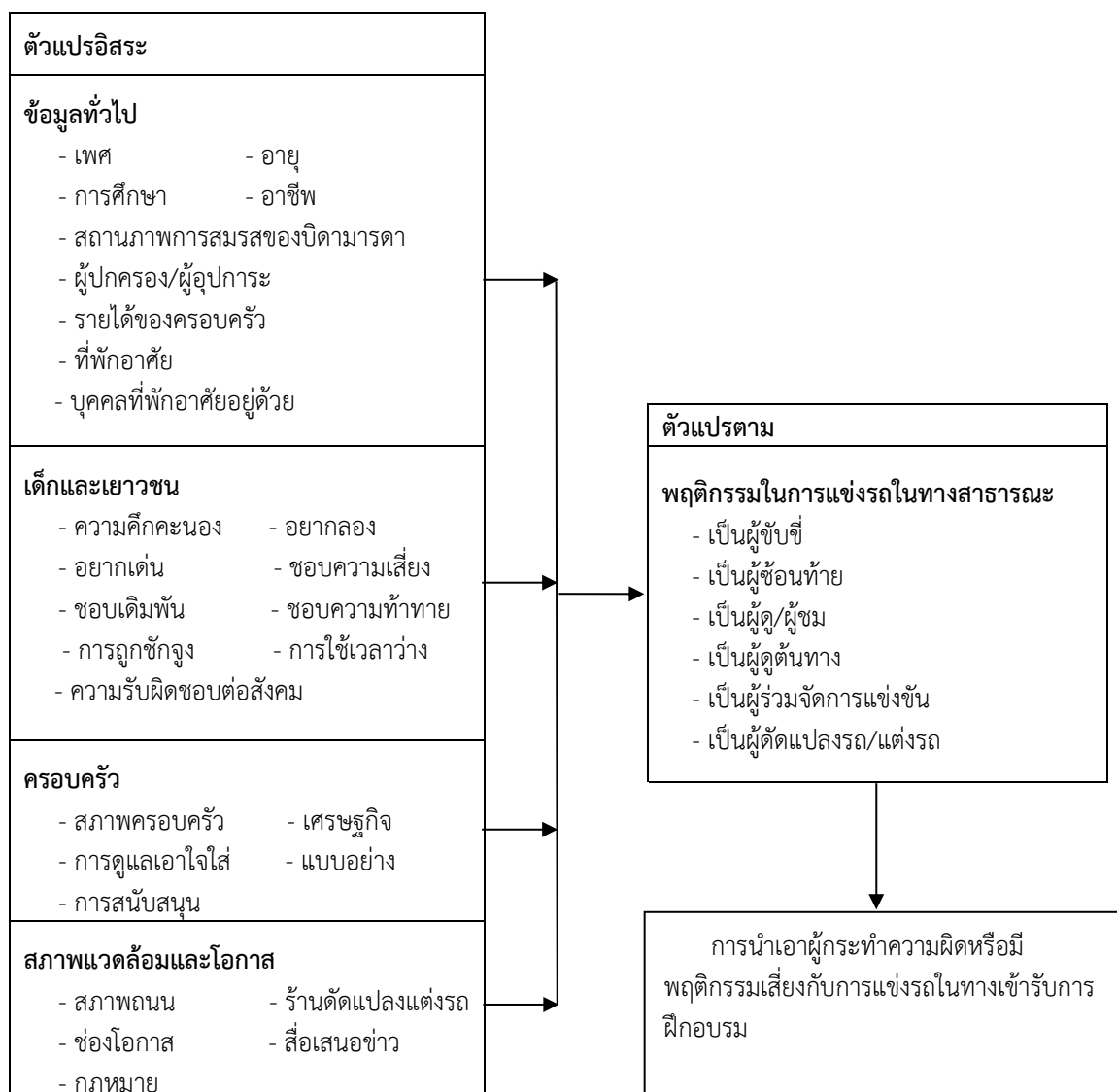
- กลุ่มตัวอย่างผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งในทาง จำนวน ๙ กองบังคับการ ๆ ละ ๑๐๐ ตัวอย่าง รวมทั้งสิ้น ๙๐๐ ตัวอย่าง

๒) กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑-๙ (ภ.๑-๙)

- กลุ่มตัวอย่างผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงกับการแข่งรถในทางเป็นจำนวนมาก จำนวน ๙ ภาคๆ ละ ๔ จังหวัด จำนวน ๓๖ จังหวัด ๆ ละ ๑๐๐ ตัวอย่าง รวมทั้งสิ้น ๓,๖๐๐ ตัวอย่าง

รวมกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น ๔,๕๐๐ ตัวอย่าง

- เชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้นำชุมชน ประชาชนทั่วไปและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทาง จำนวน ๒๐ ตัวอย่าง

กรอบแนวคิดการวิจัย

๔. เครื่องมือดำเนินการวิจัยด้วยเครื่องมือ (แบบสอบถาม) ที่จัดทำขึ้นโดยคณะวิจัยของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร.) (ศปช.ตร.) ทั้งนี้ เครื่องมือดังกล่าวต้องได้รับการตรวจสอบคุณภาพทั้งความเที่ยงตรง (Validity) และความน่าเชื่อถือ (Reliability)

๕. การเก็บข้อมูลและการจัดฝึกอบรม

๕.๑ เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม ได้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจกองวิจัย สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๕.๒ การจัดฝึกอบรม เจ้าหน้าที่ตำรวจกองบัญชาการตำรวจนครบาลและเจ้าหน้าที่กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑- ๙

๖. การวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษารั้งนี้จะทำการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลโดยโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative data analysis) จะทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติพรรณนา (Descriptive statistics) สถิติที่ใช้ ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการวิจัยสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชนและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเข้ามาเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ปัญหาการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ

- ข้อมูลภาคสนาม ทั่วประเทศ จากจังหวัดที่มีสถิติการรายงานมีผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถในทางสูง จำนวน ๔,๕๐๐ ตัวอย่าง
- สัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน ๒๐ ตัวอย่าง การวิเคราะห์ข้อมูล
- การฝึกอบรมผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถในทางเพื่อเป็นส่วนร่วม เพื่อแก้ไขการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย จำนวน ๕๐,๐๐๐ คน

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

- แนวทางการมีส่วนร่วมของผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถในทาง และคู่มือการฝึกอบรม
- ลดปัญหาการแข่งรถในทาง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐%
- ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐%

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. ทำให้ทราบความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชนและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางมาเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

๒. ทำให้ทราบระดับการมีส่วนร่วม ของประชาชน ผู้นำชุมชนและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเพื่อแก้ไขปัญหาการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

๓. นำผลการการศึกษารวมทั้งผลการประเมินของการฝึกอบรมผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางมาเป็นส่วนร่วมการสร้างเครือข่ายหรือทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ เช่น อาสาจราจร เพื่อเป็นการลดปัญหาอุบัติเหตุความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและทางราชการ ประชาชนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การแข่งรถบนท้องถนน รวมทั้งลดการก่อความเดือดร้อนรำคาญ และเป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ทำให้ได้หลักสูตรและคู่มือของการฝึกอบรมในการแก้ปัญหาคั้งต่อไป

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๓ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๑๐ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ทั่วประเทศ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร.(ศปช.ตร.)
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

/รายละเอียด...

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	-
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	-
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๒๓,๐๙๔,๐๐๐
รวม		๒๓,๐๙๔,๐๐๐

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก					
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๑-๑๕ ปี	๑	-	-	-
นักวิจัย	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๒	-	-	-
นักวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๗	-	-	-
นักวิจัย	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๒	-	-	-
รวมค่าบุคลากรหลัก		๑๒	-	-	-

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	-	-	-
เลขานุการโครงการ	๑	-	-	-
พนักงานพิมพ์ดีด/เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๓	-	-	-
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				-

/๓. ค่าใช้จ่ายตรง...

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓. ค่าใช้จ่ายตรง				
๓.๑ ค่าใช้จ่ายในกิจกรรมลงพื้นที่เก็บข้อมูล				๑,๑๒๔,๕๐๐
ค่าใช้จ่ายในการทดสอบแบบสอบถาม (จ.นครปฐม)				๕,๒๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๒,๘๘๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๔	คน		๒,๔๐๐
รวมค่าสำเนาแบบสอบถาม				๒๒,๕๐๐
ค่าสำเนาแบบสอบถามด้านงานวิจัย ๕ หน้า	๔,๕๐๐	ชุด	๐.๕๐	๑๑,๒๕๐
ค่าสำเนาแบบสอบถามด้านการประเมินผล ๕ หน้า	๔,๕๐๐	ชุด	๐.๕๐	๑๑,๒๕๐
รวมค่าใช้จ่ายลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามด้านงานวิจัย				๔๑๕,๘๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๑ (จ.สมุทรปราการ/อยุธยา/ปทุมธานี/ชัยนาท)	๖	คน		๓๐,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๙,๘๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๒ (จ.ฉะเชิงเทรา/ชลบุรี/จันทบุรี/ตราด)	๖	คน		๓๑,๖๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๑๑,๕๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๓ (จ.นครราชสีมา/บุรีรัมย์/สุรินทร์/ศรีสะเกษ)	๖	คน		๒๙,๘๔๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๙,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๔ (จ.ขอนแก่น/อุดรธานี/สกลนคร/มุกดาหาร)	๖	คน		๓๗,๒๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๑๗,๐๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๕ (จ.ลำพูน/เชียงใหม่/เชียงราย/แพร่)	๖	คน		๕๒,๗๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๘,๖๔๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๒๐,๐๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๖ (จ.นครสวรรค์/เพชรบูรณ์/พิษณุโลก/ตาก)	๖	คน		๓๔,๘๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๑๔,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๗ (จ.กาญจนบุรี/ราชบุรี/สมุทรสาคร/เพชรบุรี)	๖	คน		๓๐,๘๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๑๐,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๘ (จ.สุราษฎร์ธานี/นครศรีธรรมราช/พังงา/กระบี่)	๖	คน		๕๔,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๘,๖๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๒๑,๗๖๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๙ (จ.พัทลุง/ตรัง/สตูล/สงขลา)	๖	คน		๕๖,๓๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๘,๖๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๒๓,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม บข.น. (๙ บก.น.)	๖	คน		๕๗,๙๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๙ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๑๒,๙๖๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๔๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามด้านการประเมินผล				๔๑๕,๘๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๑ (จ.สมุทรปราการ/อยุธยา/ปทุมธานี/ชัยนาท)	๖	คน		๓๐,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๙,๘๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๒ (จ.ฉะเชิงเทรา/ชลบุรี/จันทบุรี/ตราด)	๖	คน		๓๑,๖๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๑๑,๕๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๓ (จ.นครราชสีมา/บุรีรัมย์/สุรินทร์/ศรีสะเกษ)	๖	คน		๒๙,๘๔๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๙,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๔ (จ.ขอนแก่น/อุดรธานี/สกลนคร/มุกดาหาร)	๖	คน		๓๗,๒๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๑๗,๐๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๕ (จ.ลำพูน/เชียงใหม่/เชียงราย/แพร่)	๖	คน		๕๒,๗๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๘,๖๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๒๐,๐๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๖ (จ.นครสวรรค์/เพชรบูรณ์/พิษณุโลก/ตาก)	๖	คน		๓๔,๘๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๑๔,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๗ (จ.กาญจนบุรี/ราชบุรี/สมุทรสาคร/เพชรบุรี)	๖	คน		๓๐,๘๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๕,๗๖๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๑๐,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๘ (จ.สุราษฎร์ธานี/นครศรีธรรมราช/พังงา/กระบี่)	๖	คน		๕๔,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๘,๖๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๒๑,๗๖๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๙ (จ.พัทลุง/ตรัง/สตูล/สงขลา)	๖	คน		๕๖,๓๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๘,๖๔๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๒๓,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม บข.น. (๙ บก.น.)	๖	คน		๕๗,๙๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๙ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๑๒,๙๖๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	คน		๔๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายในการสังเกตการณ์ (อบรม) (พ.ต.อ.ขึ้นไป)				๒๖๔,๙๖๐
ค่าใช้จ่ายในการสังเกตการณ์ภาค ๔ (จ.ขอนแก่น)	๑๐	คน		๕๙,๙๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงผู้สังเกตการณ์ (๒ วัน)	๔	คน	๒๗๐	๒,๑๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงผู้ติดตาม (๒ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๒,๘๘๐
ค่าที่พักผู้สังเกตการณ์ (๑ คืน)	๔	คน	๒,๒๐๐	๘,๘๐๐
ค่าที่พักผู้ติดตาม (๑ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๔,๘๐๐
ค่าเดินทางผู้สังเกตการณ์	๑๐	คน		๔๑,๒๘๐
ค่าใช้จ่ายในการสังเกตการณ์ภาค ๕ (จ.เชียงใหม่)	๑๐	คน		๖๘,๗๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงผู้สังเกตการณ์ (๒ วัน)	๔	คน	๒๗๐	๒,๑๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงผู้ติดตาม (๒ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๒,๘๘๐
ค่าที่พักผู้สังเกตการณ์ (๑ คืน)	๔	คน	๒,๒๐๐	๘,๘๐๐
ค่าที่พักผู้ติดตาม (๑ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๔,๘๐๐
ค่าเดินทางผู้สังเกตการณ์	๑๐	คน		๕๐,๐๘๐
ค่าใช้จ่ายในการสังเกตการณ์ภาค ๘ (จ.สุราษฎร์ธานี)	๑๐	คน		๖๓,๙๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงผู้สังเกตการณ์ (๒ วัน)	๔	คน	๒๗๐	๒,๑๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงผู้ติดตาม (๒ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๒,๘๘๐
ค่าที่พักผู้สังเกตการณ์ (๑ คืน)	๔	คน	๒,๒๐๐	๘,๘๐๐
ค่าที่พักผู้ติดตาม (๑ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๔,๘๐๐
ค่าเดินทางผู้สังเกตการณ์	๑๐	คน		๔๕,๒๘๐
ค่าใช้จ่ายในการสังเกตการณ์ภาค ๙ (จ.สงขลา)	๑๐	คน		๗๒,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงผู้สังเกตการณ์ (๒ วัน)	๔	คน	๒๗๐	๒,๑๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงผู้ติดตาม (๒ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๒,๘๘๐
ค่าที่พักผู้สังเกตการณ์ (๑ คืน)	๔	คน	๒,๒๐๐	๘,๘๐๐
ค่าที่พักผู้ติดตาม (๑ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๔,๘๐๐
ค่าเดินทางผู้สังเกตการณ์	๑๐	คน		๕๓,๗๖๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓.๒ ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม				๒๑,๕๐๗,๐๐๐
ค่าตอบแทนวิทยากร				๓,๔๓๒,๐๐๐
ค่าวิทยากรวันที่ ๑ (๒ ชม. x ๑๐๔ ครั้ง)	๑๑	คน	๖๐๐	๑,๓๗๒,๘๐๐
ค่าวิทยากรวันที่ ๑ (๑ ชม. x ๑๐๔ ครั้ง)	๑๑	คน	๖๐๐	๖๘๖,๔๐๐
ค่าวิทยากรวันที่ ๒ (๒ ชม. x ๑๐๔ ครั้ง)	๑๑	คน	๖๐๐	๑,๓๗๒,๘๐๐
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ				๑๘,๐๗๕,๐๐๐
ค่าอาหาร	๕๐,๐๐๐	คน	๒๔๐	๑๒,๐๐๐,๐๐๐
เครื่องดื่มและอาหารว่าง	๕๐,๐๐๐	คน	๓๕	๓,๕๐๐,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการฝึกอบรม	๕๐,๐๐๐	คน	๕๐	๒,๕๐๐,๐๐๐
ค่าวัสดุอุปกรณ์				๗๕,๐๐๐
๓.๓ ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ และการจัดทำรายงานผลการศึกษา				๔๖๒,๕๐๐
ค่าจัดทำรายงานผลการศึกษาต่างๆ				๔๖๒,๕๐๐
รายงานเริ่มต้นการศึกษา	๑๕	ชุด	๕๐๐	๗,๕๐๐
รายงานระหว่างกาล	๑๕	ชุด	๕๐๐	๗,๕๐๐
ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	๑๕	ชุด	๑,๐๐๐	๑๕,๐๐๐
ร่างรายงานฉบับผู้บริหาร	๑๕	ชุด	๕๐๐	๗,๕๐๐
รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD (Final Report)	๒๐	เล่ม	๑,๕๐๐	๓๐,๐๐๐
รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)	๒๐	เล่ม	๑,๐๐๐	๒๐,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าจัดทำวิดีโอทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ (๒, ๔ และ ๗ นาที)				๒๐๐,๐๐๐
ค่าจัดทำคู่มือ	๑๐๐	เล่ม	๕๐๐	๕๐,๐๐๐
รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD (สำหรับแจกจ่าย)	๒๕๐	เล่ม	๓๐๐	๗๕,๐๐๐
รายงานฉบับผู้บริหาร	๒๕๐	เล่ม	๒๐๐	๕๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง				๒๓,๐๙๔,๐๐๐
รวมทั้งสิ้น				๒๓,๐๙๔,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำMOU	-	-
เดือนที่ ๒	จัดส่งรายงานเริ่มต้นการศึกษา	เดือนที่ ๓	๔๓๒,๔๑๐
เดือนที่ ๔	รายงานระหว่างกาล	เดือนที่ ๕	๒๑,๗๗๑,๙๖๐
เดือนที่ ๑๐	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ร่างรายงานฉบับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๑	๔๒๗,๑๓๐
เดือนที่ ๑๑	รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานฉบับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๒	๔๖๒,๕๐๐
เดือนที่ ๑๓	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๑๓	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๖

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนนำเสนอ
คณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๒.๗...

วาระที่ ๔.๒.๗ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ**หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร :** กรมการขนส่งทางราง**จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร :** ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท**ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. :** ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง**ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. :** กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**สถานภาพโครงการ :** โครงการใหม่**หลักการและเหตุผล :**

ปัจจุบันประเทศไทยมีการขยายตัวของเมืองเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีความต้องการในการเดินทาง และปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น มีการใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเป็นคมนาคมขนส่งหลักในการเดินทาง ทำให้เกิดปัญหาการจราจร ปัญหามลภาวะ ตลอดจนปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนซึ่งเกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน โดยจากข้อมูล ๓ ฐาน ระบบข้อมูลคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (POLIS) ระบบทะเบียนมรณบัตรและสาเหตุการตายของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงสาธารณสุข และระบบข้อมูลการเรียกสินไหมทดแทน ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (Eclaim) พบว่าในปี ๒๕๖๒ ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน สูงถึง ๑๙,๙๐๔ คนต่อปี อีกทั้งยังมีผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก รัฐบาลจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการดูแลพิการดังกล่าวซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศ

จากข้อมูล ๓ ฐาน ระบบข้อมูลคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (POLIS) ระบบทะเบียนมรณบัตรและสาเหตุการตายของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงสาธารณสุข และระบบข้อมูลการเรียกสินไหมทดแทน ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (Eclaim) พบว่าในปี ๒๕๖๒ ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง ๑๙,๙๐๔ คนต่อปี อีกทั้งยังมีผู้บาดเจ็บและผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก รัฐบาลจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการดูแลผู้บาดเจ็บและผู้พิการดังกล่าว ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศเมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติ พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนหนึ่งเกิด ณ บริเวณจุดตัดระหว่างทางถนนและทางรถไฟ โดยปัจจุบันมีจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศทั้งสิ้น ๒,๖๘๔ แห่ง แบ่งเป็นจุดตัดต่างระดับ ๔๐๖ แห่ง จุดเสมอระดับ ๒,๒๗๘ แห่ง โดยจุดตัดเสมอระดับที่ได้รับอนุญาตมีจำนวน ๑,๖๕๗ แห่ง และจุดตัดเสมอระดับประเภททางลักผ่าน จำนวน ๖๒๑ แห่ง

ลักษณะทางกายภาพ	ประเภททางผ่าน	จำนวน (แห่ง)	คิดเป็น (ร้อยละ)
จุดตัดต่างระดับ	ทางข้ามทางรถไฟ (Overpass)	๑๙๒	๗.๑๖
	ทางลอดทางรถไฟ (Underpass)	๒๑๔	๗.๙๗
จุดตัดเสมอระดับ	เครื่องกั้นมีพนักงาน (ก.๐ – ก.๔)	๔๔๐	๑๖.๓๙
	เครื่องกั้นอัตโนมัติ (ข.๑ – ข.๒)	๙๘๕	๓๖.๗๐
	คานยก (กั้นโดยเอกชน/ท้องถิ่น)	๖	๐.๒๒
	ป้ายจราจร (ค.)	๒๒๖	๘.๔๒
	ทางลักผ่าน	๖๒๑	๒๓.๑๔
รวม		๒,๖๘๔	๑๐๐

ในช่วงปี...

ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ มีอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟและทางถนนจำนวน ๓๘๓ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บรวม ๓๗๑ ราย และผู้เสียชีวิต ๑๓๘ ราย หรือเฉลี่ยในแต่ละปีเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ ปีละประมาณ ๗๗ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๗๔ ราย มีผู้เสียชีวิต ๒๘ ราย

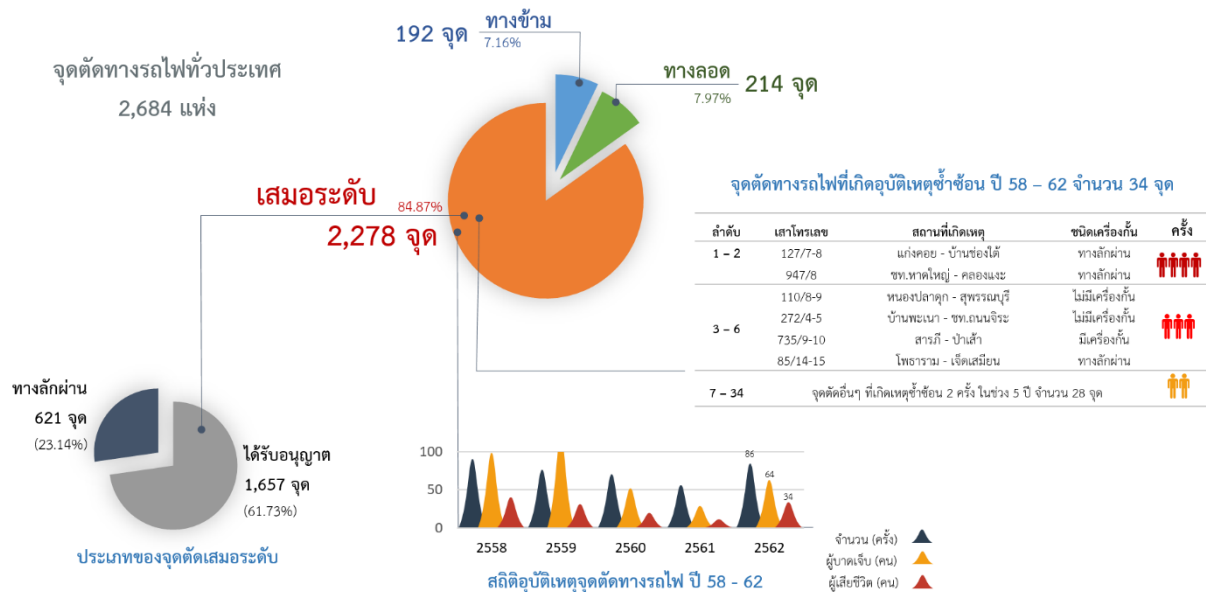
ปีงบประมาณ ทางผ่าน	๒๕๕๘			๒๕๕๙			๒๕๖๐			๒๕๖๑			๒๕๖๒		
	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย
ไม่มี เครื่อง กัน	๓๔	๖๐	๒๒	๒๕	๑๘	๖	๑๘	๑๖	๖	๖	๔	๒	๘	๑๙	๑๒
ทาง หลัก ผ่าน	๓๔	๒๘	๑๓	๓๑	๔๘	๑๔	๒๗	๑๙	๗	๒๓	๑๓	๖	๓๙	๒๔	๑๓

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าจุดตัดทางถนนและทางรถไฟหลายแห่งมีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนบ่อยครั้ง โดยเมื่อพิจารณาสถิติช่วงระหว่างปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ พบว่ามีจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า ๑ ครั้ง มีมากถึง ๓๔ จุด โดยจุดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือช่วง แ่งคอย – บ้านช่องใต้ บริเวณเสาโทรเลข ๑๒๗/๗-๘ และบริเวณชุมทางหาดใหญ่ – คลองแงะ บริเวณเสาโทรเลข ๙๔๗/๘ ซึ่งมีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนมากถึง ๔ ครั้ง

ลำดับ	เสาโทรเลข	สถานที่เกิดเหตุ	ชนิดเครื่องกัน	ครั้ง
๑	๑๒๗/๗-๘	แ่งคอย - บ้านช่องใต้	ทางหลักผ่าน	๔
๒	๙๔๗/๘	ชท.หาดใหญ่ - คลองแงะ	ทางหลักผ่าน	๔
๓	๑๑๐/๘-๙	หนองปลาตุก - สุพรรณบุรี	ไม่มีเครื่องกัน	๓
๔	๒๗๒/๔-๕	บ้านพะเนา - ชท.ถนนจิระ	ไม่มีเครื่องกัน	๓
๕	๗๓๕/๙-๑๐	สารภี - ป่าเส้า	มีเครื่องกัน	๓
๖	๘๕/๑๔-๑๕	โพธาราม - เจ็ดเสมียน	ทางหลักผ่าน	๓
๗	๑๐๑/๙	พานทอง - ชลบุรี	มีเครื่องกัน	๒
๘	๑๑๔ / ๗	ท่าเรือร้อย - กาญจนบุรี	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๙	๑๓๕/๘-๙	บ้านช่องใต้ - หินซ้อน	ทางหลักผ่าน	๒
๑๐	๑๔๕/๕-๖	เพชรบุรี - บางจาก	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๑๑	๑๕๕/๑๕-๑๖	เพชรบุรี - เขาโมน	มีเครื่องกัน	๒
๑๒	๑๖๐/๓-๔	เพชรบุรี - เขาโมน	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๑๓	๒๐๑/๗-๘	หัวหวาย - ดงมะกู	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๑๔	๒๐๖/๒-๓	ห้วยทรายใต้ - หัวหิน	ทางหลักผ่าน	๒
๑๕	๒๕๙/๑๒-๑๓	ภูเขาลาด - นครราชสีมา	มีเครื่องกัน	๒
๑๖	๒๖๐/๒	นครราชสีมา - ภูเขาลาด	ทางหลักผ่าน	๒
๑๗	๓๘๓/๑๓-๑๔	พิษณุโลก - บึงพระ	ทางหลักผ่าน	๒
๑๘	๔๑๗ / ๑๑-๑๒	ลำซี้ - สุรินทร์	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๑๙	๔๓๖/๗-๘	ท่าพระ - บ้านแฮด	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๐	๔๕๑ / ๑๖	ศีขรภูมิ - กระโดนค้อ	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๑	๕๐๐/๗	วิสัย - สวี	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๒	๕๖๑ / ๑๒-๑๓	หนองขนกวาง - หนองตะไกร	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๒	๕๖๑ / ๑๒-๑๓	หนองขนกวาง - หนองตะไกร	ไม่มีเครื่องกัน	๒

ลำดับ	เสาโทรเลข	สถานที่เกิดเหตุ	ชนิดเครื่องกัน	ครั้ง
๒๓	๖๕๘/๑-๒	บ้านทุ่งโพธิ์ - ศิริรัฐนิคม	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๔	๖๕๘/๓-๔	บ้านนา - เขาพลู	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๕	๖๘/๖-๕	สระโกสินารายณ์ - ชท.หนองปลาตุก	ทางลักผ่าน	๒
๒๖	๖๘๗ / ๑๔-๑๕	พรุพี - บ้านส้อง	มีเครื่องกัน	๒
๒๗	๖๙๓/๔-๕	บ้านส้อง - พรุกระแซง	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๘	๗๓๕ / ๑๗	สารภี - ป่าเส้า	มีเครื่องกัน	๒
๒๙	๗๕/๖	มาบพระจันทร์ - บ้านม้า	ทางลักผ่าน	๒
๓๐	๗๗๕/๑-๒	ทิวัง - ห้วยยอด	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๓๑	๘๒๗/๙-๑๐	ตรัง	ทางลักผ่าน	๒
๓๒	๘๓/๕	พานทอง - ดอนสินนท์	มีเครื่องกัน	๒
๓๓	๘๓๔/๗-๘	กันตัง - ตรัง	มีเครื่องกัน	๒
๓๔	๙๐ / ๗-๘	สุพรรณบุรี - ชท. หนองปลาตุก	มีเครื่องกัน	๒

สรุปภาพรวมข้อมูลจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ



พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ โดยนโยบายสำคัญนโยบายหนึ่งคือการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรถไฟความเร็วสูง ปรับปรุงระบบรถไฟขนาดราง ๑ เมตรเป็นระบบไฟฟ้า สนับสนุนโครงข่ายการขนส่งทางรางซึ่งเป็นระบบขนส่งที่มีความปลอดภัย ให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุดังกล่าว

/การเพิ่มประสิทธิภาพ...

การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยตามนโยบายของรัฐบาลนอกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเพื่อให้ประชาชนสามารถเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปใช้ระบบขนส่งทางรางแล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการพัฒนาในภาพรวมทั้งระบบโดยคำนึงถึงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจุบันมีจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศทั้งสิ้น ๒,๖๘๔ แห่ง แบ่งเป็น จุดตัดต่างระดับ ๔๐๖ แห่ง จุดเสมอระดับ ๒,๒๗๘ แห่ง โดยจุดตัดเสมอระดับที่ได้รับอนุญาตมีจำนวน ๑,๖๕๗ แห่ง และจุดตัดเสมอระดับประเภททางลักผ่าน จำนวน ๖๒๑ แห่ง ทั้งนี้ จากสถิติในช่วงระหว่างปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ พบว่ามีอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟเกิดขึ้น ๓๘๓ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต ๑๓๘ ราย และมีผู้บาดเจ็บ ๓๗๑ ราย ซึ่งสร้างความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และงบประมาณภาครัฐ

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ได้กำหนดให้มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง โดยมีเป้าหมายในการลดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนนจาก ๔.๗๒ เหลือ ๔.๐๗ ครั้งต่อการเดินทางหนึ่งพันล้านคัน-กิโลเมตร และลดอุบัติเหตุร้ายแรงทางรางจาก ๐.๓๘๖๔ เหลือ ๐.๑๙๐๐ ครั้ง/ล้านกิโลเมตร-เที่ยว ภายในปี ๒๕๖๔ พร้อมทั้งกำหนดแนวทางการคัดเลือกโครงการที่จะได้รับการสนับสนุน ได้แก่โครงการที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงแก้ไขอันตราย การปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เป็นต้น

กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม จึงเห็นควรให้มีโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทาง ถนนและทางรถไฟของประเทศ เพื่อพิจารณาแนวทางการปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟให้มีกายภาพที่เหมาะสม โดยแบ่งเป็นระยะดำเนินการเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว ตลอดจนศึกษาแนวทางการประกาศ หรือปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และลดอุบัติเหตุของ จุดตัดดังกล่าว สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาล และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

วัตถุประสงค์ :

๑. ศึกษาสาเหตุ ตลอดจนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่ผ่านมา และแก้ไขปัญหา การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและทางรถไฟ ที่เกิดขึ้นจากจุดตัดทางถนนและทางรถไฟอย่างยั่งยืน

๒. จัดทำแผนปฏิบัติการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยเสนอปัญหาที่พบ แนวทางการแก้ไขและปรับปรุงพัฒนาจุดตัดทั่วประเทศ แบ่งระยะเวลาดำเนินการออกเป็นระยะเร่งด่วน ระยะ กลาง และระยะยาว พร้อมกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินการ

๓. ออกแบบรายละเอียดการปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟสำหรับจุดตัดที่ต้องเร่ง ดำเนินการปรับปรุงในระยะเร่งด่วนและจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ พร้อมทั้งประมาณราคางบประมาณค่าก่อสร้าง และค่าอุปกรณ์จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๔. จัดทำมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัด ทางถนนและทางรถไฟ

๕. จัดทำฐานข้อมูลทะเบียนประวัติจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ ของ จุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศ โดยมีข้อมูลตำแหน่งของจุดตัด เส้นโทรเลขใกล้เคียง ประเภทของจุดตัด รูปแบบของจุดตัด ปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่ เกี่ยวข้อง

๖. เสนอและปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้ง พิจารณาแนวทางการบูรณาการความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานอื่นๆ เพื่อแก้ไขปัญหา จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ หรือทางลักผ่าน เพื่อเพิ่มความปลอดภัย และลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๗. ประชาสัมพันธ์ปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟให้ประชาชน สามารถรับรู้ สร้างความเข้าใจ และตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

/กรอบแนวคิด...

กรอบแนวคิดการขับเคลื่อนงาน

โครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ



ขอบเขตการดำเนินงาน :

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและดำเนินการสำรวจตามแนวจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ในเส้นทางรถไฟทางเดียว และรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยมีขอบเขตของงานที่ที่ปรึกษาต้องดำเนินการ ประกอบด้วยงานต่างๆ อย่างน้อย ดังนี้

งานส่วนที่ ๑ ทบทวนการศึกษาเดิมและการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และศึกษาสาเหตุ ตลอดจนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่ผ่านมา อย่างน้อยดังนี้

๑.๑ ศึกษาประเภทของจุดตัดทางรถไฟ ตลอดจนแนวทางและหลักการก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟทั้งในประเทศและต่างประเทศ แนวทางปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ อย่างน้อยประกอบด้วย

- ๑) ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป
- ๒) ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ๓) ประเทศอังกฤษ
- ๔) ประเทศญี่ปุ่น
- ๕) ประเทศจีน
- ๖) ประเทศในอาเซียน
- ๗) ประเทศไทย

๑.๒ ทบทวนแผนงาน/โครงการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และการป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ผ่านมาในประเทศไทย

๑.๓ รวบรวมข้อมูลการขนส่งระบบรางระหว่างเมืองของประเทศไทย ประกอบด้วย รถไฟทางเดียว และรถไฟทางคู่ ทั้งที่เปิดให้บริการแล้วรวมถึงอยู่ระหว่างศึกษาโครงการ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างน้อยดังนี้

- ๑) ข้อมูลแนวเส้นทาง
- ๒) ข้อมูลตำแหน่งจุดตัดทางรถไฟ
- ๓) ข้อมูลประเภทจุดตัดทางรถไฟ
- ๔) ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ
- ๕) ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

๑.๔ ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และความเสียหายที่เกิดขึ้น

/งานส่วนที่ ๒...

งานส่วนที่ ๒ จัดทำแผนปฏิบัติการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยเสนอปัญหาที่พบ แนวทางการแก้ไขและปรับปรุงพัฒนาจุดตัดทั่วประเทศ แบ่งระยะเวลาดำเนินการออกเป็นระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว พร้อมออกแบบรายละเอียดการปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ สำหรับจุดตัดที่ต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงในระยะเร่งด่วนและจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ และจัดทำมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๒.๑ ศึกษา สํารวจรูปแบบ ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ สภาพปัญหาของจุดตัดทางรถไฟ และเก็บข้อมูลสภาพการจราจร (Traffic Moment) ของจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ

๒.๒ จัดทำแผนปฏิบัติการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เสนอปัญหาที่พบ แนวทางการแก้ไขและปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศเพื่อเพิ่มความปลอดภัย โดยแบ่งระยะเวลาดำเนินการออกเป็นระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว พร้อมกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินการ ตลอดจนหน่วยงานที่รับผิดชอบ

๒.๓ ออกแบบรายละเอียดการปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ สำหรับจุดตัดที่ต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงในระยะเร่งด่วนและจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ พร้อมทั้งประมาณราคางบประมาณค่าก่อสร้าง และค่าอุปกรณ์จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ถ้ามี)

๒.๔ จัดทำมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังนี้

- ๑) มาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่มีความเหมาะสม และปลอดภัย
- ๒) แนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อม Checklist รายละเอียดการตรวจสอบความปลอดภัย
- ๓) เกณฑ์ในการพิจารณาการอนุญาตเพิ่มจุดตัดทางถนนและทางรถไฟใหม่
- ๔) เกณฑ์ที่ใช้กำหนดรูปแบบประเภทจุดตัด และประเภทของเครื่องกั้นจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่เหมาะสม

งานส่วนที่ ๓ จัดทำฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ และระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ของจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ

- ๓.๑ ศึกษารูปแบบการจัดเก็บข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ และอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟในประเทศไทย
- ๓.๒ กำหนดชนิดของข้อมูลที่จะจัดทำฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ
- ๓.๓ จัดทำฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ และระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ของจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ โดยจำแนกตามประเภทของจุดตัด รูปแบบของจุดตัด ปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ระยะเวลาดำเนินการปรับปรุงแก้ไขตาม
- ๓.๔ เป็นที่ปรึกษาช่วยฝึกอบรมการใช้งานฐานข้อมูลและระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ให้แก่กรมการขนส่งทางรางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

งานส่วนที่ ๔ เสนอปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งพิจารณาแนวทางการบูรณาการความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานอื่นๆ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ หรือทางลัดผ่าน เพื่อเพิ่มความปลอดภัย และลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๔.๑ ศึกษากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คณะกรรมการ/คณะทำงาน ที่เกี่ยวข้องกับจุดตัดทางรถไฟ รวมถึงข้อจำกัดของกฎหมาย ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมาย

๔.๒ เสนอปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย ลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๔.๓ เสนอแนวทางการบูรณาการความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย หน่วยงานท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดจุดตัดทางรถไฟประเภททางลักผ่าน และลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๔.๔ เป็นที่ปรึกษาช่วยในการจัดเตรียมเอกสาร ข้อมูล และประชุมชี้แจงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

งานส่วนที่ ๕ งานการมีส่วนร่วมของประชาชน/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการประชาสัมพันธ์เพื่อปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๕.๑ จัดทำแผนและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ตลอดจนการปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกลุ่มเป้าหมายตามวัตถุประสงค์โครงการสามารถรับรู้ สร้างความเข้าใจ และตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยจัดทำสื่อต่างๆ และดำเนินการอย่างน้อย ดังนี้

๑) ดำเนินการผลิตสื่อเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการในรูปแบบต่างๆ เพื่อใช้ประกอบในการจัดกิจกรรมโครงการ

๒) จัดสัมมนาเพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมอย่างน้อย ๓ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คน โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและภาคประชาชน องค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการ และผู้ได้รับผลกระทบ

๓) จัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อเสริมสร้างวินัยการจราจรในการขับขี่รถยนต์บริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อมปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยให้แก่ประชาชนในพื้นที่บริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ จำนวน ๕ ครั้ง กลุ่มเป้าหมายครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน

๔) ดำเนินการผลิตสโปตโฆษณาทางโทรทัศน์ ความยาวไม่เกิน ๓๐ วินาที เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ และเสริมสร้างค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ จำนวน ๒ ตอน เผยแพร่ออกอากาศทางสถานีโทรทัศน์ดิจิทัลอย่างน้อยตอนละ ๒ ครั้ง และเผยแพร่ทางสังคมออนไลน์ Facebook ผ่าน Fan page ที่ได้รับความนิยมระดับสูงอย่างน้อย ๕ เพจ

๕) ดำเนินการผลิตสารคดีทางโทรทัศน์ ความยาวไม่เกิน ๕ นาที เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ และเสริมสร้างค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ จำนวน ๒ ตอน โดยเผยแพร่ทางสังคมออนไลน์ Facebook ผ่าน Fan page ที่ได้รับความนิยมระดับสูงอย่างน้อย ๕ เพจ

๖) จัดทำเว็บไซต์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ และเสริมสร้างค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ และประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์เว็บไซต์ต่างๆ

๕.๒ การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญและระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ และ/หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๕.๓ ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งเอกสารสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยและการสัมมนา จำนวน ๒๐ ชุด ส่งให้กรรมการขนส่งทางรางภายใน ๑๕ วัน หลังจากกิจกรรมดังกล่าวแล้วเสร็จ

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟและถนน

ด้านปริมาณ : แผนปฏิบัติการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศ 2,278 จุด โดยระยะเร่งด่วนไม่น้อยกว่า 34 จุด

ด้านคุณภาพ : ๑. แผนปฏิบัติการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยเสนอปัญหาที่พบแนวทางการแก้ไขและปรับปรุงพัฒนาจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ แบ่งระยะเวลาดำเนินการออกเป็นระยะเร่งด่วนระยะกลาง และระยะยาว พร้อมกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินการ

๒. แบบรายละเอียดการปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ สำหรับจุดตัดที่ต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงในระยะเร่งด่วน พร้อมทั้งประมาณราคางบประมาณค่าก่อสร้างและค่าอุปกรณ์จุดตัดทางรถไฟ

๓. มาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๔. ฐานข้อมูลทะเบียนประวัติจุดตัดทางรถไฟ ระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ของจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ โดยมีข้อมูลตำแหน่งของจุดตัดเสาโทรเลขใกล้เคียง ประเภทของจุดตัด รูปแบบของจุดตัด ปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๕. ร่างกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง แนวทางการบูรณาการความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานอื่นๆ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ หรือทางลัดผ่าน เพื่อเพิ่มความปลอดภัย และลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแนวทางในการแก้ไขกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศให้มีความปลอดภัยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๒. มีมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๓. มีร่างกฎหมาย/แนวทางการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อควบคุม/กำกับดูแล จุดตัดทางถนนและทางรถไฟและทางลัดผ่านทั่วประเทศ ลดจำนวนจุดตัดซึ่งเป็นทางลัดผ่านโดยไม่ได้รับอนุญาตซึ่งปราศจากอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย

๔. มีฐานข้อมูลจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยเฉพาะจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

๕. ประชาชนได้รับการปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ สามารถรับรู้ เข้าใจ และตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และเพิ่มความระมัดระวังเมื่อสัญจรผ่านบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

ระยะเวลาดำเนินการ : ๒๒ เดือน (ศึกษา ๑๕ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ในเส้นทางรถไฟทางเดียวและรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : กรมการขนส่งทางราง

/รายละเอียด...

รายละเอียดค่าใช้จ่าย

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๑๑,๓๒๐,๑๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๔,๖๓๕,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๑๔,๐๔๔,๙๐๐
รวม		๓๐,๐๐๐,๐๐๐

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	กลุ่มวิชาชีพ	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก						
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ระบบราง	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ ๑๕ ปี	๑	๑๕	๑๙๓,๓๐๐	๒,๘๙๙,๕๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ระบบราง	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๒,๐๐๐	๘๑๖,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ขนส่งและจราจร	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๒,๐๐๐	๘๑๖,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม โยธา	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๒,๐๐๐	๘๑๖,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบ อาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๒,๐๐๐	๘๑๖,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านความ ปลอดภัยการขนส่ง	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๐,๗๐๐	๘๐๕,๖๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๗	๑๐๐,๗๐๐	๗๐๔,๙๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้าน สิ่งแวดล้อม	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๕	๑๐๐,๗๐๐	๕๐๓,๕๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี สารสนเทศทางภูมิศาสตร์	เทคโนโลยี สารสนเทศฯ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๖	๑๕๑,๕๐๐	๙๐๙,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วน ร่วมและการ ประชาสัมพันธ์	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๐,๗๐๐	๘๐๕,๖๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบการ เดินรถไฟ	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๖	๑๐๒,๐๐๐	๖๑๒,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการสำรวจ	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๒,๐๐๐	๘๑๖,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก						๑๑,๓๒๐,๑๐๐

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
วิศวกรผู้ช่วย/ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วมฯ	๙	๑๕	๓๐,๐๐๐	๔,๐๕๐,๐๐๐
พนักงานธุรการ	๒	๑๕	๑๒,๐๐๐	๓๖๐,๐๐๐
เลขานุการโครงการ	๑	๑๕	๑๕,๐๐๐	๒๒๕,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				๔,๖๓๕,๐๐๐

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ		จำนวน	หน่วย	หน่วยละ	รวมเป็นเงิน (บาท)
ค่าสำรวจจุดตัดทางรถไฟ (สำรวจจุดตัดละ ๑ วัน)					
๑	ค่าแรงเจ้าหน้าที่สำรวจจุดตัดทางรถไฟ ๑ คน	๒,๒๗๘	จุดตัด	๕๐๐	๑,๑๓๙,๐๐๐
๒	ค่าแรงเจ้าหน้าที่นับรถสองทิศทาง ๒ คน (๓๕๐ x ๒)	๒,๒๗๘	จุดตัด	๗๐๐	๑,๕๙๔,๖๐๐
๓	ค่าเช่ารถ	๒,๒๗๘	จุดตัด	๙๕๐	๒,๑๖๔,๑๐๐
๔	ค่าน้ำมัน	๒,๒๗๘	จุดตัด	๓๕๐	๗๙๗,๓๐๐
๕	ค่าที่พัก ๓ คน (จุดตัดที่ไม่อยู่ใน กทม และปริมณฑล)	๒,๑๙๘	จุดตัด	๑,๖๐๐	๓,๕๑๖,๘๐๐
รวมค่าใช้จ่ายในการสำรวจจุดตัดทางรถไฟ					๙,๒๑๑,๘๐๐
ค่าจัดอบรมสัมมนา รับฟังความคิดเห็นประชาชน					
๑	ค่าจัดอบรม สัมมนา ฯ (รับฟังความคิดเห็นประชาชน) ๑๐๐ คน '(ค่าเช่าสถานที่เอกชน จัดเต็มวัน ๑ วัน /ค่าอาหาร ๑๐๐ คน ๑ มื้อ/ค่าอาหารว่าง ๑๐๐ คน รวมถึงค่าเดินทางและค่าที่พัก)	๓	ครั้ง	๒๐๐,๐๐๐	๖๐๐,๐๐๐
๒	ค่าจัดอบรม สัมมนา ฯ กลุ่มย่อยในแต่ละพื้นที่ ๕ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน '(ค่าเช่าสถานที่เอกชน จัดเต็มวัน ๑ วัน /ค่าอาหาร ๕๐ คน ๑ มื้อ/ค่าอาหารว่าง ๕๐ คน รวมถึงค่าเดินทางและค่าที่พัก)	๕	ครั้ง	๑๒๐,๐๐๐	๖๐๐,๐๐๐
๓	ค่าจัดทำสื่ออุปกรณ์ในการอบรม ๘ ครั้ง	๑	เหมา	๔๐,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
๔	ค่าจัดแต่งสถานที่	๘	ครั้ง	๒๕,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายในการสัมมนา					๑,๔๔๐,๐๐๐
ประชาสัมพันธ์					
๑	ค่าผลิตสโปตโทรทัศน์ ความยาว ๓๐ วินาที	๒	ตอน	๑๐๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐

รายการ		จำนวน	หน่วย	หน่วยละ	รวมเป็นเงิน (บาท)
๒	เผยแพร่สื่อดิจิทัลผ่านช่องทางโทรทัศน์ดิจิทัล ๒ ตอน ตอนละ ๒ ครั้ง	๔	ครั้ง	๓๕,๐๐๐	๑๔๐,๐๐๐
๓	เผยแพร่สื่อดิจิทัลผ่าน facepage fanpage ที่ได้รับความนิยมระดับสูง ๕ เพจ	๒	ตอน	๒๗๕,๐๐๐	๕๕๐,๐๐๐
๔	ค่าผลิตสารคดีโทรทัศน์ ความยาว ๓ นาที	๒	ตอน	๖๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
๕	เผยแพร่สารคดีโทรทัศน์ผ่าน facepage fanpage ที่ได้รับความนิยมระดับสูง ๕ เพจ	๒	ตอน	๒๗๕,๐๐๐	๕๕๐,๐๐๐
๖	ค่าออกแบบและจัดทำเว็บไซต์โครงการ	๑	เหมา	๑๐๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
๗	ค่าบริการจัดการข้อมูลประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ ทางเว็บไซต์	๑๕	เดือน	๓๘,๐๐๐	๕๗๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์					๒,๒๓๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายจัดทำรายงาน					
๑	รายงานเบื้องต้น (Inception Report)	๒๕	เล่ม	๗๐๐	๑๗,๕๐๐
๒	รายงานความก้าวหน้า (Progress Report ๑)	๒๕	เล่ม	๗๐๐	๑๗,๕๐๐
๓	รายงานฉบับกลาง (Interim Report)	๒๕	เล่ม	๘๐๐	๒๐,๐๐๐
๔	รายงานความก้าวหน้า ๒ (Progress Report ๒)	๒๕	เล่ม	๘๐๐	๒๐,๐๐๐
๕	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	๒๕	เล่ม	๘๐๐	๒๐,๐๐๐
๖	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และเอกสารที่เกี่ยวข้อง	๓๕	เล่ม	๑,๐๐๐	๓๕,๐๐๐
๗	รายงานฉบับสรุปผู้บริหาร (Executives Summary Report)	๗๐	เล่ม	๘๐๐	๕๖,๐๐๐
๘	รายละเอียดแบบแปลนฯ จุดตัดทางรถไฟที่ต้องเร่งดำเนินการ	๓๕	เล่ม	๘๐๐	๒๘,๐๐๐
๙	มาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟฯ	๗๐	เล่ม	๘๐๐	๕๖,๐๐๐
๑๐	รายงานทั้งหมดในลักษณะ Digital Report อยู่ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) ที่บันทึกแบบ E-Book พร้อมคำอธิบาย	๑๐๐	แผ่น	๒๐๐	๒๐,๐๐๐
๑๑	รายงานไฟล์ข้อมูลของโครงการที่สามารถแก้ไขได้ Portable Hard Disk	๓	อัน	๒,๕๐๐	๗,๕๐๐
๑๒	ค่าจัดทำวีดิทัศน์รายละเอียดของโครงการ ๒ ๔ และ ๗ นาที	๑	เหมา	๑๙๐,๖๐๐	๑๙๐,๖๐๐
รวมค่าใช้จ่ายจัดทำรายงาน					๔๘๘,๑๐๐
ค่าใช้จ่ายสำนักงานและวัสดุสิ้นเปลือง					
๑	ค่าเช่าสำนักงาน	๑๕	เดือน	๒๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๒	ค่าสาธารณูปโภค	๑๕	เดือน	๑๐,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
๓	ค่าโทรศัพท์ภายในประเทศ	๑๕	เดือน	๗,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐
๔	ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	๑๕	เดือน	๘,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายสำนักงานและวัสดุสิ้นเปลือง					๖๗๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง					๑๔,๐๔๔,๙๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	เปอร์เซ็นต์การเบิกจ่าย
เดือนที่ 1	จัดทำ MOU	เดือนที่ 1	30,000,000 บาท (หลังจากลงนามใน MOU)
เดือนที่ 2	จัดทำ TOR จัดซื้อจัดจ้าง และได้รับความเห็นชอบจาก ผู้มีอำนาจลงนาม	-	-
เดือนที่ 3 - 5	จัดซื้อจัดจ้างและลงนามสัญญาจ้าง	-	-
เดือนที่ 6	รายงานเบื้องต้น (Inception Report)	-	-
เดือนที่ 9	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1 (Progress Report 1)	-	-
เดือนที่ 12	รายงานฉบับกลาง (Interim Report)	-	-
เดือนที่ 15	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2 (Progress Report 2)	-	-
เดือนที่ 17	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	-	-
เดือนที่ 20	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)	-	-
เดือนที่ 21	ตรวจรับงาน	-	-
เดือนที่ 22	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๗

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิทยาฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอ
คณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๒.๘...

วาระที่ ๔.๒.๘ โครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักงานการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิชาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิชาเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาอันดับต้นๆของประเทศไทยที่ก่อให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินอย่างมหาศาล จากสถิติขององค์การอนามัยโลก(WTO) และคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับเอเชียและแปซิฟิก(UNESCAP) ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๙ พบว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ ๓๒.๗ ราย ต่อแสนประชากร (ตารางที่ ๑) อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุทางถนนไม่ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมอย่างมหาศาล เพราะการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลต่อผลผลิตภาพรวมของประเทศ โดยข้อมูลจากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจร ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๕๖ พบว่า มูลค่าของอุบัติเหตุเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ ๕๔๕,๔๓๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) (ตารางที่ ๒)

ตารางที่ ๑ สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน)

ประเทศ	ปี พ.ศ.				
	2553	2554	2555	2556	2559
กัมพูชา	18.7	18.7	17.5	17.4	17.8
ไทย	39.2	39.2	36	36.2	32.7
บรูไน	7.5	11.8	8	8.1	No data
พม่า	19.8	19.7	20.3	20.3	19.9
ฟิลิปปินส์	4.4	8.4	5.2	10.5	12.3
มาเลเซีย	25.1	24.7	24.4	24	23.6
ลาว	14.5	14.4	14.4	14.3	16.6
เวียดนาม	24.1	24	24.4	24.5	26.4
สิงคโปร์	5.1	4.7	3.5	3.6	2.8
อินโดนีเซีย	17.4	17.1	16	15.3	12.2

/ตารางที่ ๒...

ตารางที่ ๒ การคำนวณมูลค่าจากอุบัติเหตุทางถนน

TDRI

การคำนวณมูลค่าจากอุบัติเหตุทางถนน

ปี	จำนวนผู้เสียชีวิต ¹ (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ² (คน)	มูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิต (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียจากการบาดเจ็บ (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียโดยรวม (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียโดยรวม (เมื่อปรับอัตราเงินเฟ้อ โดย CPI 2556 = 100) (ล้านบาท)	อัตราส่วนต่อ GDP ⁴
2556	21,814	107,123	218,140	321,369	539,509	533,263	5.83%
2555	22,284	110,777	222,840	322,331	555,171	536,996	6.03%
2554	22,745	104,725	227,450	314,175	541,625	508,594	6.13%
เฉลี่ย	22,281	107,542	222,810	322,625	545,435	526,284	6.00%

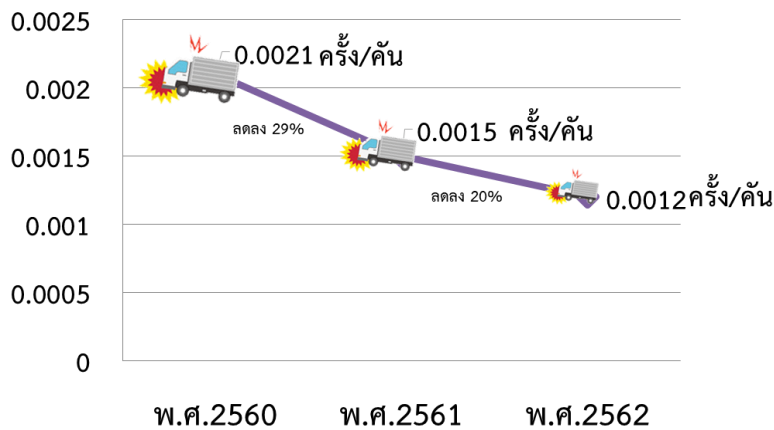
¹ ที่มา: สืบค้น 3 งาน² ที่มา: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษา³ ที่มา: กองข้อมูล CPI: ธนาคารแห่งประเทศไทย⁴ ที่มา: กองข้อมูล GDP: ธนาคารแห่งประเทศไทย

แม้ว่าอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล แต่คนจำนวนมากก็ยังขาดความตระหนักรู้ถึงภัยจากอุบัติเหตุทางถนนต่อตนเองและสังคมโดยรวม ทางหนึ่งที่จะช่วยลดปัญหาเหล่านี้ได้ คือการสร้างความรู้ความเข้าใจในด้านการลดภัยทางถนนแก่ประชาชนทุกคน ดังนั้น หากผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักว่าตนมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากเท่าใด ก็จะมีระมัดระวังพฤติกรรมในการขับขี่มากขึ้น

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ กรมการขนส่งทางบกได้เริ่มดำเนินการจัดทำโครงการพัฒนาระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ขึ้นเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางในปี ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒ พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ลดลงร้อยละ ๒๙ และร้อยละ ๒๐ ตามลำดับ ซึ่งมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง (รูปที่ ๑) จากการที่ผู้ประกอบการขนส่งมีนโยบายและการดำเนินการด้านความปลอดภัยและการรักษาสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจนมีการจัดการเดินรถที่ประสิทธิภาพทั้งในด้านความพร้อมของตัวรถและพนักงานขับรถ ซึ่งลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนส่งผลให้สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่งในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แม้ว่าอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล แต่คนจำนวนมากก็ยังขาดความตระหนักรู้ถึงภัยจากอุบัติเหตุทางถนนต่อตนเองและสังคมโดยรวม ทางหนึ่งที่จะช่วยลดปัญหาเหล่านี้ได้ คือการสร้างความรู้ความเข้าใจในด้านการลดภัยทางถนนแก่ประชาชนทุกคน ดังนั้น หากผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักว่าตนมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากเท่าใด ก็จะมีระมัดระวังพฤติกรรมในการขับขี่มากขึ้น

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ กรมการขนส่งทางบกได้เริ่มดำเนินการจัดทำโครงการพัฒนาระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ขึ้นเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางในปี ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒ พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ลดลงร้อยละ ๒๙ และร้อยละ ๒๐ ตามลำดับ ซึ่งมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง (รูปที่ ๑) จากการที่ผู้ประกอบการขนส่งมีนโยบายและการดำเนินการด้านความปลอดภัยและการรักษาสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจนมีการจัดการเดินรถที่ประสิทธิภาพทั้งในด้านความพร้อมของตัวรถและพนักงานขับรถ ซึ่งลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนส่งผลให้สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่งในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ



รูปที่ ๑ อัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพ (Q Mark)

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้พัฒนาระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) โดยพิจารณาให้การรับรองครอบคลุมทั้งผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางและรถบรรทุกส่วนบุคคลตามวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนโดยมีข้อกำหนดต่างๆที่ครอบคลุมการทำงานใน ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านองค์กร ด้านปฏิบัติการขนส่ง ด้านพนักงาน ด้านยานพาหนะ และด้านลูกค้าและภายนอกซึ่งมาตรฐาน Q Mark นี้ จะเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าตามแผนการพัฒนาของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) และยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกในประเด็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

จากสถิติผู้ประกอบการขนส่งทั่วประเทศ ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ มีผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่ได้รับการรับรองมาตรฐานจำนวน ๔๐๐ ราย คิดเป็นร้อยละ ๑.๒๙ มีรถในบัญชีรวม ๕๙,๒๙๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๒๖ จากจำนวนรถบรรทุกไม่ประจำทางทั่วประเทศ (ตารางที่ ๓) และมีผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่ได้รับการรับรองมาตรฐานจำนวน ๑๓ ราย คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๐๑ มีรถในบัญชี ๕๑๑ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๖ จากจำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลทั่วประเทศ (ตารางที่ ๔)

ตารางที่ ๓ สถิติจำนวนผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพ (Q Mark)

สถิติผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง(รถ๗๐)	ได้รับรอง Q	จากทั้งหมด	คิดเป็นร้อยละ
จำนวนผู้ประกอบการ (ราย)	๔๐๐ (ผู้ประกอบการที่ได้รับ Q สะสม ๕๖๖ ราย)	๓๑,๐๓๐ (ข้อมูล กสธ. ณ วันที่ ๓๑ มี.ค. ๖๓)	๑.๒๙
จำนวนรถในบัญชี (คัน)	๕๙,๒๙๐	๓๔๓,๔๙๒ (ข้อมูล กสธ. ณ วันที่ ๓๑ มี.ค. ๖๓)	๑๗.๒๖

ตารางที่ ๔ สถิติจำนวนผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพ (Q Mark)

สถิติผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล(รถ๘๐)	ได้รับรอง Q	จากทั้งหมด	คิดเป็นร้อยละ
จำนวนผู้ประกอบการ (ราย)	๑๓	๓๕๓,๖๓๑ (ข้อมูล กสธ. ณ วันที่ ๓๑ มี.ค. ๖๓)	๐.๐๑
จำนวนรถในบัญชี (คัน)	๕๑๑	๘๑๐,๒๕๑ (ข้อมูล กสธ. ณ วันที่ ๓๑ มี.ค. ๖๓)	๐.๐๖

อย่างไรก็ตามตลอดระยะเวลาการดำเนินการตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๑ – ๒๕๖๒ พบว่ามีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งยื่นสมัครเพื่อขอรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ใหม่เฉลี่ย ๕๐ ราย/ปี จากจำนวนผู้ประกอบการทั่วประเทศ และมีผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพทำการสมัครขอรับมาตรฐานคุณภาพต่อเนื่องเพียงร้อยละ ๑๕ จากจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพทั้งหมด ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งเกิดจากผู้ประกอบการขนส่งผู้ว่าจ้างและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (Stakeholder) เช่น กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม สภาหอการค้า บริษัทผู้ผลิตสินค้า ฯลฯ ยังขาดความรู้ความเข้าใจและไม่เห็นประโยชน์จากการเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ที่จะช่วยยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน โดยผู้ประกอบการขนส่งจะมีการวางแผนเชิงป้องกันเพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งในแง่ของการตรวจสอบและบำรุงรักษารถให้พร้อมใช้งานอย่างปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา การบริหารจัดการพนักงานขับรถให้ขับอย่างปลอดภัยหรือการดำเนินการมาตรการควบคุมพฤติกรรมรถขับอย่างปลอดภัย การตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมต่างๆ ล้วนส่งผลให้อุบัติเหตุบนท้องถนนลดลงได้อย่างแท้จริง

ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการโครงการดังกล่าวเป็นไปอย่างต่อเนื่องและสัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้กรมการขนส่งทางบกจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินการศึกษาแนวทางการจัดการเชิงกลยุทธ์สำหรับการสนับสนุน/ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ครอบคลุมทั่วประเทศและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายอันจะทำให้การดำเนินการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพมีความปลอดภัยและลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินการขนส่ง

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกมีกลยุทธ์/แผนปฏิบัติการในการเสริมสร้างภาพลักษณ์และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับสังคม

๒. เพื่อมุ่งเป้าเพิ่มความปลอดภัยและลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน รวมทั้งดำเนินการสร้างเครือข่ายพันธมิตรในการสร้างความร่วมมือเพื่อร่วมกันพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย

ขอบเขตการศึกษา :

๑. ศึกษาวิเคราะห์และสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแนวทางหรือกลยุทธ์ในการพัฒนาและยกระดับภาพลักษณ์ของระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคต (Literature Review)

/๒. ศึกษา...

๒. ศึกษาและวิเคราะห์ความคุ้มค่า (ต้นทุน/ผลตอบแทน) ของผู้ประกอบการขนส่งเมื่อเข้าสู่ระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อหาแนวทางการพัฒนาศักยภาพระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)

๓. ศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าเพื่อนำมาวิเคราะห์แนวทางหรือกลยุทธ์ในการยกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ให้สอดคล้องตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ว่าจ้าง

๔. ศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพของหน่วยตรวจประเมินอิสระเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาให้สอดคล้องสถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคต

๕. ศึกษาแนวทางการพัฒนามาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล (Benchmarking) ในด้านต่างๆ เช่น ด้านการยอมรับการสร้างภาพลักษณ์และกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเข้าสู่ระบบมาตรฐาน

๖. ศึกษาแนวทางการสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อขยายฐานการรับรองผู้ประกอบการที่ขอรับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)

๗. จัดทำกลยุทธ์/แผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุน/ส่งเสริมความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน

๘. ดำเนินการจัดทำสื่อสนับสนุนการประชาสัมพันธ์มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อดำเนินการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูล

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาและกลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน

ด้านคุณปริมาณ : มีการจัดทำกลยุทธ์/แผนปฏิบัติการ ในการยกระดับภาพลักษณ์และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)

ด้านคุณภาพ : กรมการขนส่งทางบก สามารถนำกลยุทธ์/แผนปฏิบัติการไปส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เข้าสู่ระบบมาตรฐาน Q Mark เพื่อเสริมสร้างระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. กรมการขนส่งทางบกมีกลยุทธ์/แผนปฏิบัติการในการเสริมสร้างภาพลักษณ์และส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกเห็นความสำคัญของระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน

๒. กรมการขนส่งทางบก มีองค์ความรู้ที่จะสามารถนำไปใช้เผยแพร่ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓. เกิดการพัฒนาด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีการต่อยอดการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีระบบ และมีประสิทธิภาพ

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๕ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๙ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ทั่วประเทศ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า สำนักงานขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ค่าจ้างบุคลากรหลัก	๕,๒๕๘,๖๕๐
๒	ค่าจ้างบุคลากรสนับสนุน	๑,๖๐๒,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๗,๑๓๙,๓๕๐
รวม		

๑.๑ ค่าบุคลากรหลัก

รายการ	จำนวนที่ ปรึกษา (คน)	วุฒิ	ประสบการณ์ (ปี)	ระยะเวลา (เดือน)	เงินเดือน	รวมเงิน
บุคลากรหลัก						๕,๒๕๘,๖๕๐
ผู้จัดการโครงการ	๑	เอก	๑๑-๑๕	๙	๑๒๙,๒๕๐	๑,๑๖๓,๒๕๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการตลาด	๑	เอก	๑๑-๑๕	๙	๑๒๙,๒๕๐	๑,๑๖๓,๒๕๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการ จัดการเชิงกลยุทธ์	๑	เอก	๕-๑๐	๘	๙๕,๖๕๐	๗๖๕,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้าน เศรษฐศาสตร์	๑	เอก	๕-๑๐	๘	๙๕,๖๕๐	๗๖๕,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านสถิติและ การวิเคราะห์	๑	โท	๕-๑๐	๘	๖๓,๓๕๐	๕๐๖,๘๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการขนส่ง	๑	โท	๕-๑๐	๗	๖๓,๖๐๐	๔๔๕,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้าน เทคโนโลยีสารสนเทศและ การสื่อสาร	๑	โท	๕-๑๐	๕	๘๙,๙๕๐	๔๔๙,๗๕๐

๑.๒ ค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน

รายการ	จำนวนที่ ปรึกษา (คน)	วุฒิ	ประสบการณ์ (ปี)	ระยะเวลา (เดือน)	เงินเดือน	รวมเงิน
บุคลากรสนับสนุน						๑,๖๐๒,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการตลาด	๑	ตรี	๕	๙	๓๐,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการจัดการ เชิงกลยุทธ์	๑	ตรี	๕	๘	๓๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านเศรษฐศาสตร์	๑	ตรี	๕	๘	๓๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐

รายการ	จำนวนที่ ปรึกษา (คน)	วุฒิ	ประสบการณ์ (ปี)	ระยะเวลา (เดือน)	เงินเดือน	รวมเงิน
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านสถิติและการวิเคราะห์	๑	ตรี	๕	๘	๓๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการขนส่ง	๑	ตรี	๕	๖	๓๐,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	๑	ตรี	๕	๔	๓๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
เลขานุการโครงการ	๑	ตรี	๕	๘	๑๕,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
พนักงานพิมพ์ดีด/เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๒	ตรี	๕	๘	๑๒,๐๐๐	๑๙๒,๐๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายตรง

๒. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	จำนวน	หน่วย	รวม	๗,๑๓๙,๓๕๐
๒.๑ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการศึกษา ทบทวนวรรณกรรมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง			รวม	๑๒๖,๖๖๑
- ค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บข้อมูล			๑๒๖,๖๖๑	๑๒๖,๖๖๑
๒.๒ ค่าใช้จ่ายในการศึกษาความคุ้มค่า (ต้นทุน/ผลตอบแทน) เมื่อเข้าสู่ระบบมาตรฐาน Q Mark			รวม	๑,๐๙๑,๓๒๐
๒.๒.๑ ค่าใช้จ่ายในการลงพื้นที่เก็บข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๕๐ ราย ครั้งละ ๑ ราย (กลาง(๒๐),ตะวันออก(๑๐),ตะวันตก(๑๐),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๑๐))			รวม	๗๕๔,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมันสำหรับการเก็บข้อมูล (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท * ๒ วัน)	๕๐	ครั้ง	๒,๕๐๐	๒๕๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๕๐	ครั้ง	๑,๒๐๐	๓๖๐,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๓ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๕๐	ครั้ง	๒๔๐	๗๒,๐๐๐
- ค่าอาหารสำหรับที่ปรึกษา (๓ คนๆละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๕๐	ครั้ง	๒๔๐	๗๒,๐๐๐
๒.๒.๒ ค่าใช้จ่ายในการลงพื้นที่เก็บข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน ๓๐ ราย ภาคละ ๓ วัน ๒ คืน แบ่งจำนวนภาคละ ๒ ครั้ง (เหนือ(๑๐),ใต้(๑๐),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๑๐))			รวม	๓๓๗,๓๒๐
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๖ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๖	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมันสำหรับการเก็บข้อมูล (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท * ๓ วัน)	๖	ครั้ง	๒,๕๐๐	๔๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๒ คืน)	๖	ครั้ง	๑,๒๐๐	๘๖,๔๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๓ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๓ วัน)	๖	ครั้ง	๒๔๐	๑๒,๙๖๐
- ค่าอาหารสำหรับที่ปรึกษา (๓ คนๆละ ๒๔๐ บาท * ๓ วัน)	๖	ครั้ง	๒๔๐	๑๒,๙๖๐
๒.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำข้อมูลเพื่อหาแนวทางการจัดทำกลยุทธ์เกี่ยวกับมาตรฐาน Q Mark ของกรมการขนส่งทางบก			รวม	๑,๑๑๘,๑๘๐
๒.๓.๑ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจข้อมูลและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการขนส่งเกี่ยวกับมาตรฐาน Q Mark เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๔๘ ราย ครั้งละ ๑ รายๆละ ๒ วัน ๑ คืน (กลาง(๑๒),ตะวันออก(๑๐),ตะวันตก(๑๐),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๘))			รวม	๗๒๓,๘๔๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๔๘	ครั้ง	๒,๕๐๐	๒๔๐,๐๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	จำนวน	หน่วย	รวม	๗,๑๓๙,๓๕๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๔๘	ครั้ง	๑,๒๐๐	๓๔๕,๖๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๓ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๔๘	ครั้ง	๒๔๐	๖๙,๑๒๐
- ค่าอาหารสำหรับที่ปรึกษา (๓ คนๆละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๔๘	ครั้ง	๒๔๐	๖๙,๑๒๐
๒.๓.๒ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจข้อมูลและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการขนส่งเกี่ยวกับมาตรฐาน Q Mark เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน ๑๒ ราย ภาคละ ๓ วัน ๒ คืน (เหนือ(๔),ใต้(๔),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๔))			รวม	๑๖๒,๑๘๐
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๖ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๓	ครั้ง	๕,๐๐๐	๙๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๓ วัน)	๓	ครั้ง	๒,๕๐๐	๒๒,๕๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๒ คืน)	๓	ครั้ง	๑,๒๐๐	๔๓,๒๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๓ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๓ วัน)	๓	ครั้ง	๒๔๐	๖,๔๘๐
- ค่าอาหารสำหรับที่ปรึกษา (๓ คนๆละ ๒๔๐ บาท * ๓ วัน)	๓	ครั้ง	๒๔๐	๖,๔๘๐
๒.๓.๓ ค่าใช้จ่ายในการศึกษา Best Practice ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกในประเทศ เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๗ รายๆละ ๑ ครั้งๆละ ๒ วัน ๑ คืน			รวม	๑๐๕,๕๖๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๗	ครั้ง	๕,๐๐๐	๓๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๗	ครั้ง	๑,๒๐๐	๕๐,๔๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๓ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๗	ครั้ง	๒๔๐	๑๐,๐๘๐
- ค่าอาหารสำหรับที่ปรึกษา (๓ คนๆละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๗	ครั้ง	๒๔๐	๑๐,๐๘๐
๒.๓.๔ ค่าใช้จ่ายในการศึกษา Best Practice ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกในประเทศ เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน ๓ รายๆละ ๑ ครั้งๆละ ๒ วัน ๑ คืน (เหนือ(๑),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๑),ใต้(๑))			รวม	๑๒๖,๖๐๐
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๖ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๓	ครั้ง	๕,๐๐๐	๙๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๓	ครั้ง	๒,๕๐๐	๑๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๓	ครั้ง	๑,๒๐๐	๒๑,๖๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๓ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๓	ครั้ง	๒๔๐	๔,๓๒๐
- ค่าอาหารสำหรับที่ปรึกษา (๓ คนๆละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๓	ครั้ง	๒๔๐	๔,๓๒๐
๒.๔ ค่าใช้จ่ายในการศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพหน่วยตรวจประเมินอิสระในประเทศ			รวม	๕๙๗,๒๘๐
๒.๔.๑ ค่าใช้จ่ายในการสัมภาษณ์เชิงลึก In-depth Interview ของผู้ประกอบการขนส่งที่มีต่อหน่วยตรวจประเมินและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๒๔ ราย ๑ ครั้งๆละ ๒ วัน ๑ คืน			รวม	๓๖๑,๙๒๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒๔	ครั้ง	๒,๕๐๐	๑๒๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๒๔	ครั้ง	๑,๒๐๐	๑๗๒,๘๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๓ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๒๔	ครั้ง	๒๔๐	๓๔,๕๖๐
- ค่าอาหารสำหรับที่ปรึกษา (๓ คนๆละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๒๔	ครั้ง	๒๔๐	๓๔,๕๖๐
๒.๔.๒ ค่าใช้จ่ายในการสัมภาษณ์เชิงลึก In-depth Interview ของผู้ประกอบการขนส่งที่มีต่อหน่วยตรวจประเมินและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จำนวน ๖ ราย ภาคละ ๓ วัน ๒ คืน (ใต้(๓),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๓))			รวม	๑๐๙,๕๖๐

๒. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	จำนวน	หน่วย	รวม	๗,๑๓๙,๓๕๐
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๖ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๖๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๓ วัน)	๒	ครั้ง	๒,๕๐๐	๑๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๒ คืน)	๒	ครั้ง	๑,๒๐๐	๒๘,๘๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๓ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๓ วัน)	๒	ครั้ง	๒๔๐	๒,๘๘๐
- ค่าอาหารสำหรับที่ปรึกษา (๓ คนๆละ ๒๔๐ บาท * ๓ วัน)	๒	ครั้ง	๒๔๐	๒,๘๘๐
๒.๔.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อรวบรวมข้อมูลและหาแนวทางการพัฒนาการตรวจประเมิน จำนวน ๑ ครั้งๆละไม่น้อยกว่า ๖๐ คน ในพื้นที่ภาคตะวันออก				๑๒๕,๘๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาเหมาจ่าย (อาหาร ๒ มื้อ เบรค ๒ มื้อ)	๖๐	คน	๘๐๐	๔๘,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๖๐	ชุด	๗๐	๔,๒๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๕ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๑	ครั้ง	๒,๕๐๐	๒๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก จำนวน ๖๐ คน				
- พักเดี่ยว ๘ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท *๑ คืน	๑	ครั้ง	๑,๒๐๐	๙,๖๐๐
- พักคู่ ๕๒ คนๆละ ๗๕๐ บาท * ๑ คืน	๑	ครั้ง	๗๕๐	๓๙,๐๐๐
๒.๕ ค่าใช้จ่ายในการศึกษาจากต่างประเทศเพื่อหาข้อมูล Benchmarking ในด้านต่างๆ				รวม ๒,๑๘๐,๖๐๐
๒.๕.๑ ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษาในการศึกษามาตรฐานสากลที่ได้รับการยอมรับและการพัฒนาศักยภาพหน่วยตรวจประเมินอิสระในต่างประเทศ (ที่ปรึกษา ๖ คน เดินทาง ๖ วัน)				รวม ๘๖๗,๐๐๐
- ค่าตัวเครื่องบินไปกลับชั้นประหยัด	๖	คน	๗๕,๐๐๐	๔๕๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก ๔ คืน	๖	คน	๗,๕๐๐	๑๘๐,๐๐๐
- ค่าอาหาร	๔	วัน	๓,๐๐๐	๗๒,๐๐๐
- ของที่ระลึกให้กับหน่วยงานที่เข้าพบหารือ	๔	ชิ้น/ทริป	๓,๐๐๐	๑๒,๐๐๐
- ค่าล่ามแปลภาษา	๕	วัน	๑๐,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะสำหรับเดินทางศึกษาข้อมูล (เหมาจ่าย)	๕	วัน	๒๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
- ค่า Taxi เดินทางไปสนามบิน	๖	คน/ครั้ง	๕๐๐	๓,๐๐๐
๒.๕.๑ ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษาในการศึกษารวบรวมข้อมูลระบบมาตรฐานการขนส่งที่กลุ่มประเทศ GMS ใช้อยู่ จำนวน ๔ ประเทศ คือ กัมพูชา เวียดนาม เมียนมา ลาวและจีน (ที่ปรึกษา ๖ คน เดินทาง ๕ วัน)				รวม ๑,๓๑๓,๖๐๐
- ค่าตัวเครื่องบินไปกลับชั้นประหยัดไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	๖	คน	๑๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก ประเภท ก. ๒ ประเทศ (กัมพูชา) ๔ คืน	๖	คน	๖,๐๐๐	๑๔๔,๐๐๐
- ค่าที่พัก ประเภท ข. ๒ ประเทศ (เวียดนามและเมียนมา) ๔ คืน	๖	คน	๔,๐๐๐	๑๙๒,๐๐๐
- ค่าที่พัก ประเภท ค. ๑ ประเทศ (สปป.ลาว) ๔ คืน	๖	คน	๒,๔๐๐	๕๗,๖๐๐
- ค่าอาหาร	๕	วัน	๓,๐๐๐	๓๖๐,๐๐๐
- ของที่ระลึกให้กับหน่วยงานที่เข้าพบหารือ	๔	ชิ้น/ทริป	๓,๐๐๐	๔๘,๐๐๐
- ค่าล่ามแปลภาษา	๕	วัน	๕,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	จำนวน	หน่วย	รวม	๗,๑๓๙,๓๕๐
- ค่า Taxi เดินทางไปสนามบิน	๖	คน/ครั้ง	๕๐๐	๑๒,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะสำหรับเดินทางศึกษาข้อมูล (เหมาจ่าย)	๕	วัน	๕,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
๒.๖ ค่าใช้จ่ายในการศึกษาแนวทางการสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อขยายฐานการรับรอง				รวม ๑๓๔,๐๐๐
๒.๖.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ จำนวน ๒ ครั้งๆละ ๕๐ คน				๘๗,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาเหมาจ่าย (อาหาร ๒ มื้อ เบรก ๒ มื้อ)	๕๐	คน	๑,๖๐๐	๘๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๕๐	ชุด	๑๔๐	๗,๐๐๐
๒.๖.๒ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ร่วมกับหน่วยงานภาคเอกชน จำนวน ๒ ครั้งๆละ ๕๐ คน				๘๗,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาเหมาจ่าย (อาหาร ๒ มื้อ เบรก ๒ มื้อ)	๕๐	คน	๑,๖๐๐	๘๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๕๐	ชุด	๑๔๐	๗,๐๐๐
๒.๗ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำองค์ความรู้ (Knowledge Management : KM)				รวม ๑,๘๕๑,๓๐๙
๒.๗.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ และสนับสนุนจัดการองค์ความรู้				รวม ๑,๐๔๐,๔๐๙
- จัดทำวีดิทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ ประเภท ๒ นาที, ๔ นาที และ ๗ นาที (ภาษาไทย)	๓	ชุด	๓๐,๐๐๐	๙๐,๐๐๐
- จัดทำวีดิทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ ประเภท ๒ นาที, ๔ นาที และ ๗ นาที (ภาษาอังกฤษ)	๓	ชุด	๓๖,๖๐๐	๑๐๙,๘๐๐
- อุปกรณ์สำหรับจัดแสดงนิทรรศการ	๑	ชุด	๔๐,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
- แผ่นพับ A๔ พับครึ่งเป็น A๕ กระดาษปอนด์ ๘๐ gsm.	๓๐๐	แผ่น	๒	๖๐๙
- อินโฟกราฟฟิกส์	๑	ชุด	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- คู่มือการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งตามระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ฉบับภาษาไทย	๘๕๐	เล่ม	๕๐๐	๔๒๕,๐๐๐
- คู่มือการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งตามระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ฉบับภาษาอังกฤษ	๑๕๐	เล่ม	๕๐๐	๗๕,๐๐๐
- คู่มือการพัฒนาศักยภาพระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- คู่มือผู้ตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)	๓๐๐	เล่ม	๕๐๐	๑๕๐,๐๐๐
- คู่มือผู้ตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- คู่มือหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB)	๑๐๐	เล่ม	๕๐๐	๕๐,๐๐๐
- คู่มือหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- คู่มือกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน	๑๐๐	เล่ม	๕๐๐	๕๐,๐๐๐
- คู่มือกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	จำนวน	หน่วย	รวม	๗,๑๓๙,๓๕๐
๒.๗.๒ ค่าจัดทำผลรายงานการศึกษาระดับต่างๆ			รวม	๒๐๗,๐๐๐
- รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	๑๕	ชุด	๕๐๐	๗,๕๐๐
- รายงานผลการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report)	๑๕	ชุด	๕๐๐	๗,๕๐๐
- ร่างรายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	๑๕	ชุด	๘๐๐	๑๒,๐๐๐
- รายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณ์ (Final Report)	๑๐๐	ชุด	๑,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
- บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	๑๐๐	ชุด	๘๐๐	๘๐,๐๐๐
๒.๗.๓ ค่าใช้จ่ายในการสัมมนาปิดโครงการ			รวม	๑๐๘,๙๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาเฉพาะ (อาหาร ๒ มื้อ เบรก ๒ มื้อ)	๑๐๐	คน	๘๐๐	๘๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๑๐๐	ชุด	๗๐	๗,๐๐๐
- ค่าวิทยากร (หน่วยงานภาครัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	คน	๑,๘๐๐	๓,๖๐๐
- ค่าวิทยากร (หน่วยงานภาคเอกชน ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๑๒๐๐ บาท)	๓	คน	๓,๖๐๐	๑๐,๘๐๐
- ค่าของที่ระลึกให้วิทยากร	๕	คน	๑,๕๐๐	๗,๕๐๐
๒.๗.๔ ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ			รวม	๔๙๕,๐๐๐
- ค่าเครื่องเขียน/วัสดุสำนักงาน	๙	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๓๕,๐๐๐
- ค่าเดินทางในการติดต่อประสานงาน	๙	เดือน	๑๐,๐๐๐	๙๐,๐๐๐
- ค่าถ่ายเอกสาร	๙	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๓๕,๐๐๐
- ค่าโทรศัพท์และติดต่อสื่อสาร	๙	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๓๕,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำขอบเขตของงาน (TOR)	-	-
เดือนที่ ๒-๔	ดำเนินการจัดจ้างและลงนามในสัญญา	เดือนที่ ๕	๒,๑๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๕	ส่งมอบรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	เดือนที่ ๖	๕,๖๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๙	ส่งมอบรายงานการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report)	เดือนที่ ๑๐	๓,๕๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๑	ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และส่งมอบร่างบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary)	เดือนที่ ๑๒	๓,๕๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๓	ส่งมอบรายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณ์ (Final Report) และบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	เดือนที่ ๑๔	๑,๔๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๔	ตรวจรับผลการศึกษา	-	-
เดือนที่ ๑๕	สรุปปิดโครงการ	-	-

/จึงขอเสนอ...

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอ
คณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

.....

/วาระที่ ๔.๒.๙

**วาระที่ ๔.๒.๙ โครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบ
ควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมี
ประสิทธิภาพ**

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักงานขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยใน
การใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก (WHO) ในปี ๒๕๕๖ พบว่าประเทศไทยมีอัตราการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่ที่ ๓๖.๒ รายต่อแสนประชากร ซึ่งสูงเป็นอันดับ ๑ ของภูมิภาคอาเซียน และเป็นอันดับ ๒ ของโลก และถึงแม้จะสามารถปรับลดอันดับลงมาอยู่ในอันดับที่ ๙ ของโลกในปี ๒๕๖๑ ด้วยอัตราการเสียชีวิต ๓๒.๗ รายต่อแสนประชากร แต่จำนวนดังกล่าวยังเป็นตัวเลขที่ค่อนข้างสูง ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการสูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สินเพียงเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอีกด้วย สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

ในปี ๒๕๕๘ ประเทศไทยได้ร่วมลงนามในการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ ในการให้คำมั่นว่าจะร่วมกันบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ของสหประชาชาติ ภายในปี ๒๕๗๓ ซึ่งการขนส่งทางถนนที่มีความปลอดภัยและยั่งยืนเป็นตัวชี้วัดสำคัญอย่างหนึ่งของการบรรลุเป้าหมายที่ ๓ (การมีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี) ของ SDG Goals และเนื่องจากการขนส่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ ดังนั้น การพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนจึงเป็นตัวแปรสำคัญที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายอื่นๆ อีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป้าหมายที่ ๑๒ (การสร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการบริโภคและการผลิตที่ยั่งยืน) ซึ่งทำให้เกิดความมั่นคงทางด้านอาหาร การมีสุขภาพที่ดีของประชาชน และการใช้พลังงานเชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น ประเทศไทยในฐานะที่อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ มีปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารทั้งเพื่อการจำหน่ายในประเทศและการนำเข้า/ส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีปริมาณรถบรรทุกที่มีการติดตั้งเครื่องทำความเย็นอยู่ที่ ๑๐,๐๖๑ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๙๑ ของจำนวนรถบรรทุกทั่วประเทศ (๑,๑๐๘,๙๗๗ คัน) (ข้อมูล ณ วันที่ ๗ เมษายน ๒๕๖๓) แต่ยังขาดข้อมูลที่สำคัญด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) ที่จะสามารถนำไปใช้ในการวางแผนการพัฒนาระบบการขนส่งและสร้างมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนได้ โดยสามารถแบ่งข้อมูลเป็น ๔ ส่วน ได้แก่

๑) โครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงของสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนที่จะช่วยป้องกันและแก้ไขปัญหามาจากอุบัติเหตุบนท้องถนน เช่น คุณภาพของถนน จุดพักรถบรรทุก และจุดเสี่ยง/จุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในเส้นทางสำคัญ/เส้นทางยุทธศาสตร์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร

๒) การเชื่อมโยงเครือข่ายผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ว่าจ้าง/ผู้ให้บริการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารบนท้องถนน

๓) ความตระหนักถึงความสำคัญทั้งด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนนและด้านคุณภาพของสินค้าที่ทำการจัดส่งที่จะทำให้เกิการพัฒนาแบบยั่งยืน

๔) ทักษะและความชำนาญของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถ เช่น การขับซื้ออย่างปลอดภัยตามแนวมาตรฐานการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร และการจัดการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

ด้วยเหตุนี้ สำนักงานขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการผลักดันให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ของสหประชาชาติได้ทั้งในด้านการพัฒนาความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนและการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างยั่งยืน จึงจัดทำโครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาเครือข่ายผู้ประกอบการที่มีศักยภาพในการให้บริการขนส่งที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยการนำเอามาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ของกรมการขนส่งทางบกมาประยุกต์ใช้ รวมถึงการสร้างฐานข้อมูล (Database) ที่เหมาะสมและสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะเป็นการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งสินค้าทางถนน และเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในระดับสากลต่อไป

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการนำเอาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) มาเป็นแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านการขนส่งและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยบนท้องถนน

๒. เพื่อพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน

๓. เพื่อรวบรวมและจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารที่เหมาะสม และนำเอาข้อมูลดังกล่าวไปใช้ในการวางแผนพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ขอบเขตการศึกษา :

๑. ศึกษา วิเคราะห์ และสำรวจข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการพัฒนาและยกระดับด้านความปลอดภัยสำหรับระบบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก

๒. ศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการนำเอาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) มาเป็นแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านการขนส่งและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยบนท้องถนน และวิเคราะห์ศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารในการเข้าสู่ระบบการรับรองมาตรฐานคุณภาพดังกล่าว

๓. ศึกษาเครือข่ายเส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งสินค้าสามารถใช้บริการได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

๔. ศึกษาแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือกันระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ในด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารตามเส้นทางที่มีศักยภาพและมีความเหมาะสมกับระบบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารของไทย เพื่อก่อให้เกิดการขนส่งสินค้าทางถนนที่ปลอดภัยและยั่งยืน

/๕. ศึกษาแนว...

๕. ศึกษาแนวทางการรวบรวมและจัดเก็บฐานข้อมูล (Database) ด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารที่เหมาะสม เช่น จำนวนและประเภทรถ เส้นทางขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก/เครือข่ายบนเส้นทาง และจุดอันตราย/จุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำข้อมูลไปวางแผนการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๖. ดำเนินการจัดทำรายงานผลการศึกษาและองค์ความรู้ (Knowledge Management: KM) ด้านการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าที่มีการควบคุมอุณหภูมิ เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินโครงการ

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน

ด้านคุณภาพ : ๑. จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ไม่น้อยกว่า ๑๐ ราย

๒. จำนวนเครือข่ายผู้ประกอบการที่มีศักยภาพในการให้บริการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย จำนวนไม่น้อยกว่า ๓ เครือข่าย

๓. ฐานข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารที่เหมาะสม เพื่อนำเอาข้อมูลมาวางแผนพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๔. คู่มือมาตรฐานการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain)

ด้านคุณภาพ : กรมการขนส่งทางบกสามารถนำฐานข้อมูล และคู่มือที่ได้จากการศึกษามาวางแผนพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. กรมการขนส่งทางบกสามารถสนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain)

๕. กรมการขนส่งทางบกสามารถสร้างการยอมรับและการให้ความสำคัญของมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) จากผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ผู้ว่าจ้าง/ผู้ใช้บริการ และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

๖. กรมการขนส่งทางบกมีฐานข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร เพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

๗. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและอาหารมีการสร้างเครือข่ายระหว่างกันอย่างยั่งยืน เพื่อส่งเสริมให้ระบบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารของไทยมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๘ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๙ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ทั่วประเทศ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า สำนักงานขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ค่าจ้างบุคลากรหลัก	๙,๔๑๒,๐๐๐
๒	ค่าจ้างบุคลากรสนับสนุน	๒,๗๒๑,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๑๒,๘๖๗,๐๐๐
รวม		๒๕,๐๐๐,๐๐๐

1.1 ค่าบุคลากรหลัก

งบรายจ่าย	จำนวนที่ ปรึกษา (คน)	วุฒิ	ประสบการณ์ (ปี)	ระยะเวลา (เดือน)	เงินเดือน	รวมเงิน
บุคลากรหลัก						๙,๔๑๒,๐๐๐
ผู้จัดการโครงการ	๑	เอก	๑๖-๒๐	๙	๑๖๖,๐๐๐	๑,๑๙๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเกษตรและอาหาร	๑	เอก	๕-๑๐	๙	๙๖,๐๐๐	๑,๐๔๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน	๑	เอก	๕-๑๐	๘	๙๖,๐๐๐	๑,๐๔๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการจัดการเชิงกลยุทธ์	๑	เอก	๕-๑๐	๘	๙๖,๐๐๐	๑,๐๔๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการตลาด	๑	เอก	๕-๑๐	๖	๙๖,๐๐๐	๙๑๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านกฎหมาย/กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ	๑	โท	๕-๑๐	๖	๖๓,๐๐๐	๖๓๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการวิเคราะห์ศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	๑	เอก	๕-๑๐	๘	๙๖,๐๐๐	๕๐๔,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านมาตรฐานและความปลอดภัยในระบบโลจิสติกส์	๑	เอก	๕-๑๐	๙	๙๗,๐๐๐	๖๓๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านวิศวกรรมศาสตร์และการวางแผนการขนส่ง	๑	เอก	๕-๑๐	๗	๙๗,๐๐๐	๕๑๖,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านสารสนเทศภูมิศาสตร์	๑	เอก	๕-๑๐	๖	๑๑๐,๐๐๐	๘๙๔,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านวิศวกรรมโยธาและการจัดการข้อมูล	๑	เอก	๕-๑๐	๖	๑๐๐,๐๐๐	๕๓๔,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการวิเคราะห์การเงินและบัญชี	๑	เอก	๕-๑๐	๖	๑๖๔,๐๐๐	๕๐๔,๐๐๐

๑.๒ ค่าบุคลากรสนับสนุน

งบรายจ่าย	จำนวนที่ ปรึกษา (คน)	ประสบ การณ์ (ปี)	ระยะเวลา (เดือน)	เงินเดือน	รวมเงิน
บุคลากรสนับสนุน					๒,๗๒๑,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน เกษตรและอาหาร	๑	๕	๙	๓๐,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน	๑	๕	๘	๓๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการจัดการเชิงกลยุทธ์	๑	๕	๘	๓๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการตลาด	๑	๕	๖	๓๐,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านกฎหมาย/กฎหมายการ ขนส่งระหว่างประเทศ	๑	๕	๖	๓๐,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการวิเคราะห์ศักยภาพ การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	๑	๕	๘	๓๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านมาตรฐานและความ ปลอดภัยในระบบโลจิสติกส์	๑	๕	๙	๓๐,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านวิศวกรรมศาสตร์และการ วางแผนการขนส่ง	๑	๕	๗	๓๐,๐๐๐	๒๑๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านสารสนเทศภูมิศาสตร์	๑	๕	๖	๓๐,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านวิศวกรรมโยธาและการ จัดการข้อมูล	๑	๕	๖	๓๐,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการวิเคราะห์การเงินและ บัญชี	๑	๕	๖	๓๐,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
เลขานุการโครงการ	๑	๕	๙	๑๕,๐๐๐	๑๓๕,๐๐๐
พนักงานพิมพ์ดีด/เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๒	๕	๙	๑๒,๐๐๐	๒๑๖,๐๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายตรง

๒. ค่าใช้จ่ายตรง	จำนวน	หน่วย	รวม	๑๒,๘๖๗,๐๐๐
๒.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ IB ๑๖๐ คน (อบรมผู้ตรวจ ๑ ครั้ง (๑๐๐ คน) และอบรมหัวหน้าผู้ตรวจ ๑ ครั้ง (๖๐ คน))				๑๔๐,๔๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร)	๑๖๐	คน	๗๐๐	๑๑๒,๐๐๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๑๖๐	ชุด	๗๐	๑๑,๒๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรของรัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓,๖๐๐	๗,๒๐๐
๒.๒ ค่าใช้จ่ายในการอบรม นวก. ขนส่ง ๑๐๐ คน				๔๐๑,๖๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร)	๑๐๐	คน	๗๐๐	๗๐,๐๐๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๑	ครั้ง	๕,๐๐๐	๕,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๑๐๐	ชุด	๗๐	๗,๐๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายตรง	จำนวน	หน่วย	รวม	๑๒,๘๖๗,๐๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรของรัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๑	ครั้ง	๓,๖๐๐	๓,๖๐๐
- ค่าที่พัก (๒ คน/ห้อง)	๕๐	ห้อง	๘๐๐	๔๐,๐๐๐
- ค่าเดินทาง	รายละเอียดตามเอกสารแนบ ก.			๒๗๖,๐๐๐
๒.๓ ค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนผู้ประกอบการเข้าระบบการรับรอง ๑๐ ราย				รวม ๑๐๗,๖๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๑๐	ครั้ง	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๔ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๑๐	ครั้ง	๔,๘๐๐	๔๘,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่กรมฯ (๒ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท*๒วัน)	๑๐	ครั้ง	๙๖๐	๙,๖๐๐
๒.๔ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเส้นทาง ๔ เส้น (เดินทางภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน)				รวม ๖๙๕,๐๘๐
๒.๔.๑ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเส้นทางภายในประเทศ จำนวน ๒ ครั้ง				๕๕,๖๘๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๓ วัน)	๒	ครั้ง	๗,๕๐๐	๑๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆ ละ ๑,๒๐๐ บาท*๒ คืน)	๒	ครั้ง	๑๔,๔๐๐	๒๘,๘๐๐
- ค่าของสมนาคุณในการดูงาน (๓ แห่งๆละ ๑,๕๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๔,๕๐๐	๙,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่กรมฯ (๒ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท*๓ วัน)	๒	ครั้ง	๑,๔๔๐	๒,๘๘๐
๒.๔.๒ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเส้นทางภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน จำนวน ๒ เส้นทาง				๖๓๙,๔๐๐
- ค่าเครื่องบินโดยสาร (คณะที่ปรึกษา ๖ คนๆละ ๑๐,๐๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๖๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน สำหรับการเดินทางในประเทศ (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๓ วัน)	๒	ครั้ง	๗,๕๐๐	๑๕,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะสำหรับการเดินทางศึกษาข้อมูลในต่างประเทศ (เหมาจ่าย) (๒๐,๐๐๐ บาท*๔ วัน)	๒	ครั้ง	๘๐,๐๐๐	๑๖๐,๐๐๐
- ค่าวิทยากรการศึกษาดูงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (๓ คน คนละ ๓ ชั่วโมง ชั่วโมงละ ๑,๒๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๑๐,๘๐๐	๒๑,๖๐๐
- ค่าของสมนาคุณในการดูงาน (๖ แห่งๆละ ๑,๕๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๙,๐๐๐	๑๘,๐๐๐
- ค่าล่ามแปลภาษา (๑๒,๐๐๐ บาท*๔ วัน)	๒	ครั้ง	๔๘,๐๐๐	๙๖,๐๐๐
- ค่าที่พักในประเทศ (คณะที่ปรึกษา ๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท* ๒ คืน)	๒	ครั้ง	๑๔,๔๐๐	๒๘,๘๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายตรง	จำนวน	หน่วย	รวม	๑๒,๘๖๗,๐๐๐
- ค่าที่พักในต่างประเทศ (คณะที่ปรึกษา ๖ คนๆ ละ ๕,๐๐๐ บาท * ๓ คืน)	๒	ครั้ง	๙๐,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
๒.๕ ค่าใช้จ่ายในการจัด workshop ๔ ครั้งในเส้นทางที่มีศักยภาพ				๓๖๐,๐๐๐
๒.๕.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๒ ครั้ง (รวม ๖๐ คน)			รวม	๑๖๐,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร)	๑๖๐	คน	๗๐๐	๑๑๒,๐๐๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๑๖๐	ชุด	๗๐	๑๑,๒๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรของรัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓,๖๐๐	๗,๒๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๔ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๔,๘๐๐	๙,๖๐๐
๒.๕.๒ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน ๒ ครั้ง (รวม ๖๐ คน)			รวม	๒๐๐,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร)	๑๖๐	คน	๗๐๐	๑๑๒,๐๐๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๑๖๐	ชุด	๗๐	๑๑,๒๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรของรัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓,๖๐๐	๗,๒๐๐
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๔ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๒๐,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๔ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๔,๘๐๐	๙,๖๐๐
๒.๖ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพื่อศึกษาดูงานในต่างประเทศ (ที่ปรึกษา ๖ คน เดินทาง ๗ วัน)				๑,๓๘๖,๕๐๐
- ค่าเครื่องบินโดยสารชั้นประหยัด	๖	คน	๕๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คืนๆละ ๗,๕๐๐ บาท)	๖	คน	๔๕,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
- ค่าอาหาร (๖ คนๆละ ๔,๕๐๐ บาท)	๗	วัน	๒๗,๐๐๐	๑๘๙,๐๐๐
- ค่าล่ามแปลภาษา (วันละ ๒๐,๐๐๐ บาท)	๕	วัน	๑๐๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะสำหรับการเดินทางศึกษาข้อมูล (เหมาจ่าย)	๖	วัน	๒๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
- ค่าของสมนาคุณในการดูงาน	๕	แห่ง	๑,๕๐๐	๗,๕๐๐
๒.๗ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้แก่ stakeholder เพื่อสร้างเครือข่าย			รวม	๒๐๖,๐๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายตรง	จำนวน	หน่วย	รวม	๑๒,๘๖๗,๐๐๐
๒.๗.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้แก่ stakeholder เพื่อสร้างเครือข่าย เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๒ ครั้ง (รวม ๖๐ คน)				รวม ๘๓,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร)	๖๐	คน	๗๐๐	๔๒,๐๐๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๖๐	ชุด	๗๐	๔,๒๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรของรัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓,๖๐๐	๗,๒๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๔ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๔,๘๐๐	๙,๖๐๐
๒.๗.๒ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้แก่ stakeholder เพื่อสร้างเครือข่าย เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน ๒ ครั้ง (รวม ๖๐ คน)				รวม ๑๒๓,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร)	๖๐	คน	๗๐๐	๔๒,๐๐๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๖๐	ชุด	๗๐	๔,๒๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรของรัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓,๖๐๐	๗,๒๐๐
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๔ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๒๐,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๔ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๔,๘๐๐	๙,๖๐๐
๒.๘ ค่าใช้จ่ายในการ Coaching ผู้ประกอบการ ๑๐ ราย				รวม ๑,๐๓๘,๐๐๐
๒.๘.๑ ค่าใช้จ่ายในการ Coaching ผู้ประกอบการ ๕ ราย รายละ ๕ ครั้ง (เดินทางโดยรถยนต์)				รวม ๒๖๙,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒๕	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๒๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๔ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๒๕	ครั้ง	๔,๘๐๐	๑๒๐,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่กรมฯ (๒ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท*๒วัน)	๒๕	ครั้ง	๙๖๐	๒๔,๐๐๐
๒.๘.๒ ค่าใช้จ่ายในการ Coaching ผู้ประกอบการ ๕ ราย รายละ ๕ ครั้ง (เดินทางโดยเครื่องบิน)				รวม ๗๖๙,๐๐๐
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๔ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๒๕	ครั้ง	๒๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒๕	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๒๕,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่กรมฯ (๒ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท*๒วัน)	๒๕	ครั้ง	๙๖๐	๒๔,๐๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายตรง	จำนวน	หน่วย	รวม	๑๒,๘๖๗,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๔ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๒๕	ครั้ง	๔,๘๐๐	๑๒๐,๐๐๐
๒.๙ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำฐานข้อมูล				รวม ๓,๙๐๐,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการเก็บรวบรวมข้อมูล (ทั้ง secondary data และ primary data)	เหมาจ่าย		๑,๕๐๐,๐๐๐	๑,๕๐๐,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการวิเคราะห์ GIS Model, Mapping และตรวจสอบความถูกต้องภาคสนาม	เหมาจ่าย		๙๐๐,๐๐๐	๙๐๐,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโปรแกรมในระบบ online และการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ TDSC ของกรมฯ	เหมาจ่าย		๑,๕๐๐,๐๐๐	๑,๕๐๐,๐๐๐
๒.๑๐ ค่าใช้จ่ายสื่อประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ และสนับสนุนจัดการองค์ความรู้				รวม ๖๑,๔๒๐
- อุปกรณ์สำหรับจัดแสดงนิทรรศการ	๑	ชุด	๕๐,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
- แผ่นพับ A๔ พับครึ่งเป็น A๕ กระดาษปอนด์ ๘๐ gsm.	๒๕๐	แผ่น	๔	๑,๐๐๐
- ค่าออกแบบ (Artwork) (อุปกรณ์สำหรับจัดแสดงนิทรรศการ, แผ่นพับ, อินโฟกราฟฟิกส์ หน้าปก รายงาน และหน้าปกคู่มือ)	๑	ชุด	๑๐,๔๒๐	๑๐,๔๒๐
๒.๑๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำรายงานผลการศึกษา				รวม ๔,๓๓๑,๙๐๐
- รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	๑๖	เล่ม	๖๐๐	๙,๖๐๐
- รายงานการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report)	๑๖	เล่ม	๘๐๐	๑๒,๘๐๐
- ร่างรายงานขั้นสุดท้าย (Draft Final Report)	๑๖	เล่ม	๑,๐๐๐	๑๖,๐๐๐
- รายงานผลการศึกษานับสมบูรณ์ (Final Report)	๑๐๐	เล่ม	๑,๕๐๐	๑๕๐,๐๐๐
- บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	๑๐๐	เล่ม	๑,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
- อุปกรณ์บันทึกข้อมูลสำหรับรายงานผลการศึกษานับสมบูรณ์ และรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร	๑๐๐	แผ่น	๒๕	๒,๕๐๐
- รายงานผลการศึกษานับสมบูรณ์ ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๔,๐๐๐	๔,๐๐๐
- บทสรุปสำหรับผู้บริหาร ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๓,๐๐๐	๓,๐๐๐
- คู่มือการยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร	๑,๐๐๐	เล่ม	๑,๕๐๐	๑,๕๐๐,๐๐๐
- คู่มือการยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๔,๐๐๐	๔,๐๐๐
- อุปกรณ์บันทึกข้อมูลสำหรับคู่มือการยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร	๑,๐๐๐	แผ่น	๒๕	๒๕,๐๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายตรง	จำนวน	หน่วย	รวม	๑๒,๘๖๗,๐๐๐
- คู่มือมาตรฐานการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ฉบับภาษาไทย	๑,๐๐๐	เล่ม	๑,๕๐๐	๑,๕๐๐,๐๐๐
- คู่มือมาตรฐานการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ฉบับภาษาอังกฤษ	๕๐๐	เล่ม	๑,๕๐๐	๗๕๐,๐๐๐
- ค่าแปลเอกสารคู่มือมาตรฐานการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) จากภาษาไทยเป็นภาษาอังกฤษ	๒๐๐	หน้า	๓๐๐	๖๐,๐๐๐
- จัดทำวีดิทัศน์สรุปผลการศึกษาคำถามโครงการ ประเภท ๒ นาที่, ๔ นาที่ และ ๗ นาที่ (ภาษาไทย)	๓	ชุด	๒๕,๐๐๐	๗๕,๐๐๐
- จัดทำวีดิทัศน์สรุปผลการศึกษาคำถามโครงการ ประเภท ๒ นาที่, ๔ นาที่ และ ๗ นาที่ (ภาษาอังกฤษ)	๓	ชุด	๔๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
๒.๑๒ ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาปิดโครงการ			รวม	๑๘๔,๕๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร)	๒๐๐	คน	๗๐๐	๑๔๐,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอุปกรณ์)	๑	ครั้ง	๕,๐๐๐	๕,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๒๐๐	ชุด	๗๐	๑๔,๐๐๐
- ค่าวิทยากร (หน่วยงานภาคเอกชน ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๑,๒๐๐ บาท)	๕	คน	๓,๖๐๐	๑๘,๐๐๐
- ค่าของที่ระลึกวิทยากร	๕	คน	๑,๕๐๐	๗,๕๐๐
๒.๑๓ ค่าดำเนินงานในสำนักงาน				๕๔,๐๐๐
- ค่าเครื่องเขียน/วัสดุสำนักงาน	๙	เดือน	๑,๐๐๐	๙,๐๐๐
- ค่าถ่ายเอกสาร	๙	เดือน	๒,๐๐๐	๑๘,๐๐๐
- ค่าโทรศัพท์และติดต่อสื่อสาร	๙	เดือน	๓,๐๐๐	๒๗,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำขอบเขตของงาน (TOR)	-	-
เดือนที่ ๒-๔	ดำเนินการจัดจ้างและลงนามในสัญญา	-	-
เดือนที่ ๕-๗	๑. เสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการ ดังนี้ - คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ กรมการขนส่งทางบก - คณะกรรมการบริหารและจัดหาระบบคอมพิวเตอร์กระทรวงคมนาคม	-	-
เดือนที่ ๘	ส่งมอบรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	เดือนที่ ๖	๕,๐๐๐,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑๑	ส่งมอบรายงานการดำเนินการชั้นกลาง (Interim Report)	เดือนที่ ๑๐	๗,๕๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๔	ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และส่งมอบร่างบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary)	เดือนที่ ๑๒	๗,๕๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๖	ส่งมอบรายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณ์ (Final Report) และบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	เดือนที่ ๑๔	๕,๐๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๗	ตรวจรับผลการศึกษา	-	-
เดือนที่ ๑๘	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๙

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิทยาฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๔.๒.๑๐ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาและพัฒนาระบบจัดการคะแนน
ความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๙๘๔,๕๔๐ บาท

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑๐

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๒.๑๑...

วาระที่ ๔.๒.๑๑ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษาและพัฒนาระบบอบรมผู้เข้ารับใบอนุญาตขับรถและคั่นคะแนนการกระทำผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๙๘๔,๕๔๐ บาท

ตามที่ สนภ. ได้รับอนุมัติจัดสรรเงินจากคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๓ ในการดำเนินโครงการศึกษาแนวทางการจัดทำหลักสูตรการอบรมเพื่อขอรับคะแนนความประพฤติในการขับรถ จำนวนเงิน ๔,๗๐๓,๒๐๐ บาท นั้น

เนื่องจากกรมการขนส่งทางบก มีการกำหนดนโยบายด้านการตัด และคั่นแต้มคะแนนความประพฤติในภาพรวม ดังนั้นจึงขอยกเลิกโครงการดังกล่าวของ สนภ. และ ขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาระบบอบรมผู้เข้ารับใบอนุญาตขับรถและคั่นคะแนนการกระทำผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวนเงิน ๔,๙๕๕,๘๔๐ บาท โดย ศทส. เป็นผู้ขอรับจัดสรร

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑๑

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....
.....

/วาระที่ ๔.๒.๑๒...

วาระที่ ๔.๒.๑๒ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาระบบการกำกับดูแลและการจัดทำประวัติ
ผู้ประกอบการขนส่งโดยสาธารณะด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักงานขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชา เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอ
คณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๒.๑๒...

วาระที่ ๔.๒.๑๓ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายระบบอัจฉริยะ

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : กองตรวจการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๓๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอ
คณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....
.....

/วาระที่ ๔.๒.๑๔...

**วาระที่ ๔.๒.๑๔ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อจัดทำเนื้อหาการอบรมวิชาพื้นฐานสำหรับ
ผู้เข้ารับใบอนุญาตขับรถทุกประเภท**

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๒๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ตามที่ สนภ. ได้รับอนุมัติจัดสรรเงินจากคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๒ โครงการ ดังนี้

๑. โครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยลักษณะประเภท และข้อกำหนดของถนน จำนวนเงิน ๔,๓๘๘,๐๐๐ บาท

๒. โครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อกำหนดของผู้ขับรถ จำนวนเงิน ๔,๕๓๘,๐๐๐ บาท

ทั้งนี้ สนภ. ได้พิจารณาในภาพรวมของการพัฒนาหลักสูตรในการขอรับใบอนุญาตแล้ว เห็นว่าควรมีการบริหารงานให้มีเนื้อหาที่ครอบคลุมเป็นไปตามมาตรฐานสากล จึงขอยกเลิกทั้ง ๒ โครงการ ดังกล่าว และขอรับจัดสรรโครงการศึกษาเพื่อจัดทำเนื้อหาการอบรมวิชาพื้นฐานสำหรับผู้เข้ารับใบอนุญาตขับรถทุกประเภท จำนวนเงิน ๒๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑๔

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....
.....

วาระที่ ๔.๒.๑๕ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อจัดทำเนื้อหาการอบรมวิชาเฉพาะสำหรับ
ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถแต่ละประเภท

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๓๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑๕

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอ
คณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....
.....

วาระที่ ๔.๒.๑๖ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและจัดทำเนื้อหาความรู้พื้นฐานสำหรับการฝึกหัด
ขับรถ

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑๖

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอ
คณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....
.....

วาระที่ ๕ เรื่องอื่นๆ

มติที่ประชุม

.....

.....