

การศึกษาวិจัยและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

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

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๒๓,๓๒๘,๖๙๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัญหาเด็กแว้นปิดถนนสาธารณะ จับกลุ่มแข่งรถจักรยานยนต์ สร้างความเดือดร้อนรำคาญใจแก่ผู้ใช้ทางสัญจรอย่างสาหัสมาเป็นเวลานาน ถึงแม้ที่ผ่านมาเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมีมาตรการป้องปรามจับกุมอยู่เป็นระยะๆแต่ผลเมื่อไหร่ นักบิดวัยโจ๋ก็กลับมาครองถนนอีกจนถึงปัจจุบันนี้ ตามสถิติจำนวนคดีที่เกิดขึ้น จำนวนสถิติคดี ตั้งแต่ ปี 2557- 2562 มีดังนี้

ปี	จำนวนคดี
2557	187
2558	113
2559	178
2560	177
2561	109
2562	259

สถิติคดีจราจรที่เกิดความเสียหายที่เกิดจากรถจักรยานยนต์แล้วทำให้สูญเสียทั้งชีวิต ได้รับบาดเจ็บ และสูญเสียทรัพย์สินเป็นจำนวนมากและคิดเป็นมูลค่ามหาศาล ซึ่งมีสถิติการเกิดเหตุ ตั้งแต่ ปี 2559 - ปี 2562 ดังนี้

รายละเอียด	2559	2560	2561	2562
คดี	7,640	9,697	12,225	10,616
ผู้ขับขี่เสียชีวิตที่เกิดเหตุ	600	703	712	613
เสียชีวิตที่โรงพยาบาล	615	769	176	655
บาดเจ็บสาหัส	633	633	752	718
บาดเจ็บเล็กน้อย	7,840	6,187	10,042	9,088
ผู้โดยสารเสียชีวิตที่เกิดเหตุ	1	1	1	2

(หมายเหตุ จำนวนคดีจราจรที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ แล้วมีคนตาย บาดเจ็บ ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

และสถิติผู้กระทำความผิดแข่งรถในทางและมีพฤติกรรมเสี่ยงแข่งรถทั่วประเทศ มีจำนวน 73,038 ราย (ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามรายงานแบบฟอร์มของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร.(ศปข.ตร.) ข้อมูล ณ วันที่ 1 มิ.ย.62 - 28 ก.พ..63)

จากการศึกษาวิจัย เรื่อง มาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถซึ่งในทางสาธารณะของแก๊งเด็กและเยาวชน จากกลุ่มตัวอย่างของเด็กและเยาวชน จำนวนทั้งสิ้น 1,200 ตัวอย่าง พบว่า 1) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านลักษณะส่วนตัวของเด็กและเยาวชนกับพฤติกรรมแข่งรถซึ่ง ได้แก่ ชอบความตื่นเต้น อยากลองอะไรใหม่ๆ อยากเป็นจุดเด่น (ฮีโร่) อยากเป็นจุดเด่น (ไ้ก้หู้) ชอบเสี่ยงไม่กลัวอันตราย ชอบทำอะไรมีเดิมพัน ชอบความท้าทาย ชอบความท้าทาย ชอบในสิ่งที่ชอบแม้ว่าสิ่งนั้นจะไม่ถูกต้อง ชอบทำตามเพื่อนโดยไม่คำนึงผลกระทบใดๆ ชอบทำอะไรแล้วทำเลย ทำอะไรโดยไม่คิดถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ใช้เวลาว่างในการในการหาความรู้ และใช้เวลาว่างในการทำอะไรสนุกๆนั้นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมแข่งรถซึ่ง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05 2) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมกับพฤติกรรมแข่งรถซึ่ง ได้แก่ ในชุมชนมีร้านจำหน่ายอุปกรณ์/ตัดแปลงรถ การตัดแปลงสภาพรถทำได้ง่ายทางสาธารณะที่ใช้ในการแข่งรถหาง่ายและไม่เสียค่าใช้จ่าย สภาพถนนเหมาะแก่การแข่งขันรถและมีช่องทางหลบหนี สื่อเสนอข่าวการแข่งรถทำให้อยากเลียนแบบ และเมื่อมีการกระทำความผิดเด็กและเยาวชนได้รับโทษเบากว่าผู้ใหญ่ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมแข่งรถซึ่ง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05 และข้อเสนอแนะจากการวิจัย ให้สถาบันศึกษา (โรงเรียน) และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (หน่วยปฏิบัติ) ร่วมมือกันจัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมแข่งรถซึ่ง และผลกระทบที่มีต่อตัวเด็กและเยาวชนและประชาชนทั่วไปโดยสร้างจิตสำนึกแก่เด็กและเยาวชนไม่ให้ไปตัดแปลง/แต่งรถที่ผิดกฎหมายและจัดกิจกรรมสร้างสรรค์ให้เด็กและเยาวชนใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์ เช่น เล่นกีฬา เรียนดนตรี หรือจัดกิจกรรมชมรม การสร้างเครือข่ายทางสังคมให้ทุกภาคส่วนร่วมกันทำงานเชิงบูรณาการตั้งแต่ระดับครอบครัว กลุ่มเพื่อน ระบบงานยุติธรรมในสังคม รวมทั้งร่วมกันพัฒนาความเข้มแข็งของครอบครัว ชุมชน ระบบการศึกษา อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างทางเลือกในการจัดกิจกรรมที่สร้างสรรค์ น่าสนใจ และจัดการเรียนรู้ให้เห็นผลกระทบที่เป็นรูปธรรม เป็นต้น (ที่มา : งานวิจัยมาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถซึ่งในทางสาธารณะของแก๊งเด็กและเยาวชน, กองวิจัย, สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2557) และเมื่อปี 2550 นายแพทย์ อนุรักษ์ อมรเพชรสถาพร ผู้ช่วยอำนวยการศูนย์นเรนทร กระทรวงสาธารณสุข พบว่า 1 ใน 4 หรือ 25 เปอร์เซ็นต์ ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเป็นนักเรียนนักศึกษา และพบว่าเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีประมาณ 2,000 คนต่อปี ซึ่ง 70 เปอร์เซ็นต์ของเด็กกลุ่มนี้เสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งเด็กกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเด็กแว้น (ที่มา : หนังสือพิมพ์คมชัดลึก วันที่ 13 ก.ย.50)

เมื่อวันที่ 9 ก.ย.62 ที่รัฐสภา เกี่ยวกกาย มีการประชุมวุฒิสภา มีการตั้งกระทู้ถามกระทรวงคมนาคม แก้ปัญหาเด็กแว้น หลังพบว่าไม่มีใบขับขี่ 3 ล้านคน ได้ตั้งกระทู้ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เรื่อง ปัญหาเด็กหรือวัยรุ่นขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบขับขี่และขับขี่ด้วยความประมาท ได้มีสมาชิกวุฒิสภา อ้างถึงรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนเป็นอันดับ1 ของเอเชีย และอันดับ3ของโลก ส่วนใหญ่มักพบปัญหาจากพฤติกรรมขับขี่ โดยผู้ขับขี่จำนวน 7 ล้านคนไม่มีใบขับขี่ และในนั้นเป็นเด็กจำนวน 3 ล้านคน รองลงมาเป็นปัญหาขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย และตามด้วยขับขี่หรือขับขี่ด้วยความตึกคะนอง จึงอยากถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมว่า จะมีมาตรการแก้ไขปัญหาอย่างไร อย่างไรก็ตาม อยากฝากเรื่องการบังคับใช้กฎหมายด้วย ขอให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและจริงจัง รวมถึงควบคุมบทลงโทษต่อร้านตัดแปลงสภาพรถ พร้อมกับตรวจสอบใบขับขี่และหมวกกันน็อกในสถานศึกษาทุกแห่ง ในระดับอาชีวะและมหาวิทยาลัย ตลอดจนเพิ่มความกวาดขันจราจรเพื่อลดปัญหาวัยรุ่นนั้กซึ่ง และเพื่อความปลอดภัยแก่เด็กบนท้องถนน นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ชี้แจงว่า องค์การ

อนามัยโลกล่าสุดได้รายงานผลความปลอดภัยทางถนนของโลกปี 2561 ซึ่งไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงเป็นอันดับ 9 แล้ว แต่ตัวเลขสถิติอุบัติเหตุยอมรับว่ายังสูงอยู่ โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับกลุ่มเด็กที่มีอายุ 15-19 ปี และกลุ่มอายุ 20-24 ปี โดยมาตรการแก้ปัญหาในระยะสั้นนั้น กระทรวงคมนาคมมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และที่ผ่านมาก็มีคำสั่งคสช. กำชับให้เจ้าหน้าที่และทุกภาคส่วนบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง หากพบการไม่สวมหมวกกันน็อกมีโทษปรับ 500 บาท และถ้ายินยอมให้ผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกต้องเสียค่าปรับเพิ่มไม่เกิน 1,000 บาท นอกจากนี้ ยังมีมาตรการเพิ่มโทษเด็กแว้น หรือการขับซิ่งรถจักรยานยนต์สร้างความเดือดร้อน โดยตัวเด็กมีโทษจำคุก 3 เดือน ปรับสูงสุด 10,000 บาท และต้องแจ้งไปยังผู้ปกครองรับทราบโดยมีส่วนรับผิดชอบฐานปล่อยปละละเลย มีโทษตั้งแต่ทำทัณฑ์บนหรือให้วางเงินประกัน หากกระทำความผิดซ้ำจะริบเงินประกัน หรืออาจถึงขั้นผู้ปกครองถูกจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับสูงสุด 30,000 บาท และยึดรถ (ที่มา : ข่าวเดลินิวส์)

ถึงแม้ว่าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เข้ามาบริหารประเทศและมีนโยบายสถาปนาความสงบเรียบร้อยให้เกิดขึ้นในสังคม ปัญหาเด็กแว้นก็เป็นอีกประเด็นที่อยู่ในลิสต์ที่ต้องจัดการอย่างจริงจัง พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา หัวหน้า คสช. ได้ออกมาประกาศใช้คำสั่ง คสช. ที่ 22/2558 เรื่องมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และจักรยานยนต์ในทางและควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายสถานบริการ ปัญหาเด็กแว้นก็ยังไม่สามารถแก้ไขได้ จนกลายเป็นปัญหาเรื้อรังและจะถูกหยิบมาเพื่อสะสางให้หมดจากสังคมตามแนวทาง คสช. และในสถานการณ์ปัจจุบัน ปัญหาปิดถนนสาธารณะจับกลุ่มแข่งรถจักรยานยนต์ ยังสร้างความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่มีความปลอดภัย เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง สำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งมีหน้าที่ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทาง จึงได้จัดตั้งศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร. (ศปข.ตร.) ตามคำสั่ง ตร. ที่ 560/2562 ลง 3 ต.ค.62 เพื่อสนองนโยบายรัฐบาล ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องระงับยับยั้ง หรือแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางหรือซบถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น การรวมกลุ่มหรือมั่วสุมโดยในลักษณะหรือพฤติการณ์ที่น่าจะนำไปสู่การแข่งรถในทาง อันเป็นการก่อความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และเป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ซึ่งในปัจจุบันยังปรากฏตามสถิติคดีจราจรและภาพข่าวตามสื่อต่าง ๆ ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและตามจังหวัดต่าง ๆ

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร. (ศปข.ตร.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงได้จัดทำโครงการ : ศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทาง แล้วทำให้ปัญหาการใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เป็นการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน

ความจำเป็นในการศึกษาวิจัย

ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร. (ศปข.ตร.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เห็นว่านอกจากมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมการกระทำผิดของกลุ่มผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างเคร่งครัดแล้ว การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของทั้งตัวผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง ผู้ปกครอง ให้ตระหนักถึงปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับตัวเองและสังคม ลดพฤติกรรมเชิงลบ และการส่งเสริมพฤติกรรมเชิงบวก โดยการจัดการอบรมเชิงปฏิบัติอย่างมีส่วนร่วมของผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง และภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการสนับสนุนให้เกิดการบูรณาการเครือข่าย การมีเข้ามาเป็นส่วนร่วมในการจัดการปัญหาการแข่งรถในทาง ทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ เช่น จิตอาสาจราจร จะสามารถแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์ :

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหา การมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทาง และเงื่อนไขปัจจัยในการบูรณาการการมีส่วนร่วมและนวัตกรรมมาใช้ในการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

2. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ความต้องการ และพัฒนาต้นแบบหลักสูตร รูปแบบการฝึกอบรมอย่างการมีส่วนร่วม เพื่อพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

3. เพื่อดำเนินจัดการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องกฎหมาย ลดพฤติกรรมเสี่ยงในแข่งขันรถในทาง และสร้างเครือข่ายการจัดการปัญหาการแข่งรถในทาง ในกลุ่มผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

4. ดำเนินติดตามประเมินผล และถอดบทเรียนการดำเนินโครงการเพื่อกำหนดเป็นข้อเสนอเชิงนโยบาย ในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

ขอบเขตการดำเนินงาน :

ขอบเขตด้านเนื้อหา

1) ศึกษาค้นคว้า แนวคิดทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Documentary Study) กับสภาพปัญหา เจ็อนไขปัจจัย และแนวทางการแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทาง ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

2) การพัฒนาต้นแบบหลักสูตรการอบรมเด็กและเยาวชน เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องกฎหมาย และลดพฤติกรรมเสี่ยงในแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทาง

3) การขยายผลดำเนินการฝึกอบรมเด็กและเยาวชน และสร้างเครือข่าย เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องกฎหมาย และลดพฤติกรรมเสี่ยงในแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางทั่วประเทศ

4) ติดตามประเมินผล และถอดบทเรียนการดำเนินโครงการวิจัย เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดข้อเสนอมาตรการของรัฐในการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

ขอบเขตด้านประชากร

เด็กและเยาวชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ผู้ปกครอง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ผู้ทรงคุณวุฒิ และคณาจารย์ในสถานศึกษา รวมทั้งประชาชน ผู้นำชุมชน

ขอบเขตด้านสถานที่

การศึกษาวิจัยครั้งนี้จะทำการศึกษาคอบคลุมทั่วประเทศ ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บข.น) กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1-9 (ภ.1-9) โดยการสุ่มตัวอย่างในพื้นที่เป้าหมาย ที่มีจำนวนสถิติเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเป็นจำนวนมาก โดยในการวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดขอบเขตด้านประชากรของการวิจัยไว้โดยใช้ ประชาชน ผู้นำชุมชน ผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางทั่วประเทศ

ขอบเขตด้านวิธีการศึกษา

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาระบบการจัดการปัญหาแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน การศึกษาครั้งนี้จะใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมครอบคลุมกับกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ผู้ปกครอง เจ้าหน้าที่ตำรวจ สหวิชาชีพ ผู้ทรงคุณวุฒิ และประชาชนทั่วไป โดยใช้เครื่องมือการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยแบบผสมผสาน คือเชิงปริมาณ (Quantitative research) ด้วยแบบสอบถาม และเชิงคุณภาพ (Qualitative research) เพื่อทราบสภาพปัญหา ความต้องการในการอบรม และดำเนินการพัฒนาต้นแบบหลักสูตรฝึกอบรม วิทยากร ดำเนินการขยายผลการอบรม และการสร้างเครือข่ายเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมาย การวัดประเมินผล และการถอดบทเรียนเพื่อเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายในการจัดการกับปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

ขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย

ใช้การวิจัยเชิงปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วมเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการบูรณาการองค์กร หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. แบบการวิจัย

เพื่อให้ได้ผลการศึกษาวิจัยที่ครอบคลุมวัตถุประสงค์ ทำการศึกษาวิจัยแบบผสมผสาน โดยการนำเครื่องมือวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) ด้วยการใช้แบบสอบถาม สํารวจ กลุ่มตัวอย่าง และเครื่องมือการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ด้วยการประชุมกลุ่ม (Focus Group Discussion) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In depth Interview) กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ และ นำข้อมูลมาวิเคราะห์ตามขั้นตอนการวิจัยดังนี้

ระยะแรก เป็นการศึกษาสภาพปัญหา ความต้องการของผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ เด็กและเยาวชน รวมทั้งผู้ปกครอง ผู้นำชุมชน และผู้ทรงคุณวุฒิในการจัดอบรมเพื่อส่งเสริมเด็กและเยาวชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางอย่างยั่งยืน

เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

1) **แบบสอบถาม** ที่จัดทำขึ้นโดยคณะวิจัยของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร. (ศปข.ตร.) เจ้าหน้าที่ตำรวจกองวิจัย คณาจารย์โรงเรียนนายร้อยตำรวจ และสถาบันอุดมศึกษา เพื่อสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเด็กและเยาวชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยง กลุ่มผู้ปกครองประชาชนทั่วไป และเจ้าหน้าที่ตำรวจ

- สภาพปัญหา พฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทาง และเงื่อนไขปัจจัยในการบูรณาการ การมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

- ความจำเป็นต้องการ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาหลักสูตรการอบรมจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ เครื่องมื่อดังกล่าวต้องได้รับการตรวจสอบคุณภาพทั้งความเที่ยงตรง (Validity) และความน่าเชื่อถือ (Reliability)

2) **แบบสัมภาษณ์ระดับลึก** เกี่ยวกับสภาพปัญหา พฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทาง และเงื่อนไขปัจจัยในการบูรณาการ การมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน และความจำเป็นต้องการ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาหลักสูตรการอบรมจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน จากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ แกนนำเด็กและเยาวชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถในทาง เจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ทรงคุณวุฒิ และคณาจารย์ในสถาบันอุดมศึกษา

ระยะที่สอง พัฒนาหลักสูตรการอบรมเพื่อส่งเสริมเด็กและเยาวชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตามองค์ประกอบการจัดการความรู้หลักสูตร ได้แก่ 1) หลักการเหตุผลของหลักสูตร 2) เป้าหมายของหลักสูตร 3) โครงสร้างหลักสูตร 4) เนื้อหาสาระของหลักสูตร 5) รูปแบบกิจกรรมการอบรม 6) สื่อและแหล่งเรียนรู้ และ 7) การประเมินผลหลักสูตร นอกจากนี้ในระยะที่สองนี้จะรวมถึงการดำเนินการทดลอง และประเมินผลแก้ไขปรับปรุง เพื่อให้ได้ต้นแบบหลักสูตร วิทยากร ในการขยายผลการฝึกอบรมเด็กและเยาวชน

เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

1) **การประชุมกลุ่ม Focus Group Discussion** ผู้เกี่ยวข้องเพื่อยกร่างหลักสูตร จำนวน 5 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยง 2) กลุ่มผู้ปกครอง 3) กลุ่มผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้บริหารในกระบวนการยุติธรรม อาทิ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กรมป้องกันบรรเทาสาธารณภัย กลุ่มสทวิชาชีพ และองค์กรพัฒนาเอกชน 4) กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่บนสถานีตำรวจ และในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางสาธารณะ 5) คณาจารย์ในสถานศึกษา ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการจัดทำหลักสูตร

2) **แบบประเมินหลักสูตร** ที่จัดทำขึ้นโดยคณะวิจัยของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง (ศปข.ตร.) เจ้าหน้าที่ตำรวจกองวิจัย คณาจารย์โรงเรียนนายร้อยตำรวจ และสถาบันอุดมศึกษา เพื่อทดสอบคุณภาพของหลักสูตรอบรมก่อนนำไปใช้จริง โดยวิธีการสัมภาษณ์ระดับลึก

ระยะที่สาม การขยายผลนำหลักสูตรไปใช้ในการฝึกอบรมเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมายทั่วประเทศเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎหมาย และลดพฤติกรรมเสี่ยงในแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางทั่วประเทศ โดย

1. อบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจ (วิทยากร) ต้นแบบตัวแทน ภ.1-9, น. เพื่อดำเนินการขยายผลนำหลักสูตรไปดำเนินการ

2. ขยายผลอบรมเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมาย และ

3. สร้างเครือข่ายกิจกรรมเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมาย เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎหมาย และลดพฤติกรรมเสี่ยงในแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางทั่วประเทศ

ระยะที่สี่ การถอดบทเรียนประเมินผลสัมฤทธิ์ของการฝึกอบรม เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการกำหนดมาตรการ และนโยบายในการจัดการปัญหาอย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

ด้านคุณปริมาณ :

- ผลงานวิจัยการศึกษาและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน
- การฝึกอบรมผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถในทางเพื่อเป็นส่วนร่วม เพื่อแก้ไขการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ไม่น้อยกว่า 10,000 คน

ด้านคุณภาพ :

- ต้นแบบหลักสูตรการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน
- ผู้ผ่านการอบรมมีความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติตัวในการปฏิบัติตามกฎหมายไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80
- กิจกรรมเครือข่ายเด็กและเยาวชนเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถในทาง และส่งเสริมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
- เด็กและเยาวชนหรือผู้ที่ผ่านการอบรมมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการแข่งรถในทาง และไม่ย้อนกลับไปกระทำความผิดเกี่ยวกับการแข่งรถในทางไม่น้อยกว่าร้อยละ 50
- ข้อเสนอเชิงนโยบาย แนวทางการมีส่วนร่วมของผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถในทาง และคู่มือการฝึกอบรม

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

นำผลการศึกษาใช้เป็นข้อมูลแก้ไขปัญหาโดยการนำประชาชน ผู้นำชุมชนและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางมาเป็นส่วนร่วม การสร้างเครือข่ายหรือทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ เช่น อาสาจราจร เพื่อเป็นการลดปัญหาทั้งการแข่งรถบนท้องถนน ลดอุบัติเหตุความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย รวมทั้งลดการก่อความเดือดร้อนรำคาญ เป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม และเพื่อเป็นการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน

- ทำให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
- ทำให้ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและราชการ
- ลดปัญหาอาชญากรรมและปัญหาเสพติด
- นอกจากนี้แล้วยังก่อให้เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อม

- ลดมลภาวะทางเสียง และมลภาวะทางอากาศควันพิษจากท่อไอเสีย เช่น ลดฝุ่น P.M 2.5

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๕ เดือน

สถานที่ดำเนินโครงการ : ทั่วประเทศ ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บข.น) กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1-9 (ภ.1-9) โดยการสุ่มตัวอย่างในพื้นที่เป้าหมาย ที่มีจำนวนสถิติเกี่ยวกับผู้การกระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเป็นจำนวนมาก

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

รายละเอียดค่าใช้จ่าย : รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
1	ค่าบุคลากรหลัก	-
2	ค่าบุคลากรสนับสนุน	1,740,000
3	ค่าใช้จ่ายตรง	21,588,690
รวม		23,328,690

1. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก					
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๑-๑๕ ปี	๑			
ที่ปรึกษา โครงการวิจัย/นักวิจัย	ผู้เชี่ยวชาญ	๔	๑๕	๒๐,๐๐๐	๑,๒๐๐,๐๐๐
นักวิจัย	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๒			
นักวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๗			
นักวิจัย	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๒			
รวมค่าบุคลากรหลัก		๑๖			๑,๒๐๐,๐๐๐

หมายเหตุ : เป็นข้าราชการทำหน้าที่นักวิจัย

2. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	-		
เลขานุการโครงการ	๑	-		
พนักงานพิมพ์ดีด/เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๓	-		
ผู้ช่วยนักวิจัย	๒	๑๕	๒๐,๐๐๐	๕๔๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				๕๔๐,๐๐๐

3. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓. ค่าใช้จ่ายตรง				
๓.๑ ค่าใช้จ่ายในกิจกรรมลงพื้นที่เก็บข้อมูล				๒,๗๐๔,๙๙๐
รวมค่าใช้จ่ายในการทดสอบแบบสอบถาม				๔๒,๒๖๐
ค่าใช้จ่ายในการทดสอบแบบสอบถาม (จ.นครปฐม)				๘,๒๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๔,๓๒๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน		๓,๙๐๐
ค่าใช้จ่ายในการทดสอบแบบสอบถาม (จ.นครนายก)				๑๑,๙๔๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๔,๓๒๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน		๗,๖๒๐
ค่าใช้จ่ายในการทดสอบแบบสอบถาม (จ.ปทุมธานี)				๘,๒๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๔,๓๒๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน		๓,๙๐๐
ค่าใช้จ่ายในการทดสอบแบบสอบถาม (จ.นครราชสีมา)				๑๓,๘๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๒ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๒,๘๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๑ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๔,๘๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๒ วัน)	๖	คน		๖,๒๐๐

รวมค่าสำเนาแบบสอบถาม				๒๒,๕๐๐
ค่าสำเนาแบบสอบถามด้านงานวิจัย ๕ หน้า	๔,๕๐๐	ชุด	๐.๕๐	๑๑,๒๕๐
ค่าสำเนาแบบสอบถามด้านการประเมินผล ๕ หน้า	๔,๕๐๐	ชุด	๐.๕๐	๑๑,๒๕๐
ค่าวัสดุอุปกรณ์				๑๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามด้านงานวิจัย				๕๔๓,๐๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๑				
(จ.สมุทรปราการ/อยุธยา/ปทุมธานี/ชัยนาท)				
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๙,๘๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๒				
(จ.ฉะเชิงเทรา/ชลบุรี/จันทบุรี/ตราด)				
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๑,๕๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๓				
(จ.นครราชสีมา/บุรีรัมย์/สุรินทร์/ศรีสะเกษ)				
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๙,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๔				
(จ.ขอนแก่น/อุดรธานี/สกลนคร/มุกดาหาร)				
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๗,๐๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๕				
(จ.ลำพูน/เชียงใหม่/เชียงราย/แพร่)				
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๐,๐๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๖				
(จ.นครสวรรค์/เพชรบูรณ์/พิษณุโลก/ตาก)				
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐

ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๔,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๗ (จ.กาญจนบุรี/ราชบุรี/สมุทรสาคร/เพชรบุรี)	๘	คน		๓๗,๖๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๐,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๘ (จ.สุราษฎร์ธานี/นครศรีธรรมราช/พังงา/กระบี่)	๘	คน		๗๓,๖๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๑,๗๖๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๙ (จ.พัทลุง/ตรัง/สตูล/สงขลา)	๘	คน		๗๕,๕๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๓,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม บข.น. (๙ บก.น.)	๘	คน		๖๒,๒๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๙ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๗,๒๘๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๔๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามด้านการประเมินผล				๕๔๓,๐๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๑ (จ.สมุทรปราการ/อยุธยา/ปทุมธานี/ชัยนาท)	๘	คน		๓๖,๗๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๙,๘๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๒ (จ.ฉะเชิงเทรา/ชลบุรี/จันทบุรี/ตราด)	๘	คน		๓๘,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๑,๕๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๓ (จ.นครราชสีมา/บุรีรัมย์/สุรินทร์/ศรีสะเกษ)	๘	คน		๔๔,๘๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐

ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๙,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๔ (จ.ขอนแก่น/อุดรธานี/สกลนคร/มุกดาหาร)	๘	คน		๕๒,๒๔๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๗,๐๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๕ (จ.ลำพูน/เชียงใหม่/เชียงราย/แพร่)	๘	คน		๗๑,๙๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๐,๐๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๖ (จ.นครสวรรค์/เพชรบูรณ์/พิษณุโลก/ตาก)	๘	คน		๔๙,๙๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๔,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๗ (จ.กาญจนบุรี/ราชบุรี/สมุทรสาคร/เพชรบุรี)	๘	คน		๓๗,๖๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๐,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๘ (จ.สุราษฎร์ธานี/นครศรีธรรมราช/พังงา/กระบี่)	๘	คน		๗๓,๖๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๑,๗๖๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๙ (จ.พัทลุง/ตรัง/สตูล/สงขลา)	๘	คน		๗๕,๕๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๓,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม บข.น. (๙ บก.น.)	๘	คน		๖๒,๒๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๙ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๗,๒๘๐

ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๔๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายของเจ้าหน้าที่การจัดฝึกอบรม (เจ้าหน้าที่ของศูนย์ฯ และกองวิจัย)				๑,๔๕๔,๐๗๐
ค่าใช้จ่าย ภาค ๑	๖	คน		๖๓,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๕ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๕,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๕ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๕ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๒๒,๐๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๕ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๖,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๖	คน		๑๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่าย ภาค ๒	๖	คน		๙๓,๖๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๖ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๖,๔๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๖ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๑๑,๕๒๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๖ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๒๖,๔๐๐
รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๖ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๖	คน		๓๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่าย ภาค ๓	๖	คน		๒๒๖,๑๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๗ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๗,๕๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๗ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๗ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๓๐,๘๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๗ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๒๒,๔๐๐
ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๗ จว.)	๒	คน	๖,๐๐๐	๘๔,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๖๗,๙๐๐
ค่าใช้จ่าย ภาค ๔	๖	คน		๒๒๘,๓๑๒
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๗ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๗,๕๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๗ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๗ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๓๐,๘๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๗ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๒๒,๔๐๐
ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๗ จว.)	๒	คน	๖,๐๐๐	๘๔,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๖๙,๘๑๒
ค่าใช้จ่าย ภาค ๕	๖	คน		๒๑๕,๑๗๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๕ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๕,๔๐๐

ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๕ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๕ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๒๒,๐๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๕ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๖,๐๐๐
ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๕ จว.)	๒	คน	๑๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๖๒,๙๗๐
ค่าใช้จ่าย ภาค ๖	๖	คน		๑๗๕,๖๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๖ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๖,๔๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๖ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๑๑,๕๒๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๖ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๒๖,๔๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๖ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๖ จว.)	๒	คน	๖,๐๐๐	๗๒,๐๐๐
รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๔๐,๐๘๐
ค่าใช้จ่าย ภาค ๗	๖	คน		๕๓,๑๕๒
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๔,๓๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๑๗,๖๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๒,๘๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๖	คน		๑๐,๗๕๒
ค่าใช้จ่าย ภาค ๘	๖	คน		๑๗๖,๑๙๖
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๔,๓๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๑๗,๖๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๒,๘๐๐
ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๔ จว.)	๒	คน	๑๐,๐๐๐	๘๐,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๕๓,๗๙๖
ค่าใช้จ่าย ภาค ๙	๖	คน		๑๙๕,๓๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๔,๓๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๑๗,๖๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๒,๘๐๐

ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๔ จว.)	๒	คน	๑๐,๐๐๐	๘๐,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๗๒,๙๖๐
ค่าใช้จ่าย บชน.	๖	คน		๒๗,๕๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๑๕ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๘,๑๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๑๕ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๕,๐๐๐
๓.๒ ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม				๑๘,๔๒๑,๒๐๐
ค่าใช้จ่าย ดำเนินกิจกรรม				
- ประชุมสัมมนาคณะทำงานและผู้ทรงคุณวุฒิ จัดทำแผนการดำเนินงาน จำนวน ๒ ครั้ง				๑๖๙,๐๐๐
รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
- การทบทวนวรรณกรรม/สร้างเครื่องมือในการวิจัยและอบรมเชิงปฏิบัติการ				๕๐,๐๐๐
- การประชุมสัมมนา ผู้มีส่วนได้เสีย ทำพัฒนาหลักสูตร (จำนวน ๕ ครั้ง)				๔๕๑,๐๐๐
- การจัดทำคู่มือ ชุดแบบเรียน การฝึกอบรม ค่าผลิตสื่อโสตทัศน				๒๐๐,๐๐๐
- การประชุมเชิงปฏิบัติการประเมินหลักสูตร				๖๗,๐๐๐
- การอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจ (เพื่อเป็นวิทยากรกระบวนการขยายผล (ครูแม่ไก่) จำนวน ๓๐๐ คน				๒,๘๓๑,๘๐๐
- การจัดอบรมการแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทาง (เด็กและเยาวชน จำนวน ๑๘,๐๐๐ คน)				๑๔,๒๐๗,๓๐๐
- การติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน				๒๐,๐๐๐
- การประชุมสัมมนาการถอดบทเรียนเพื่อนำเสนอสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อใช้ในการกำหนดเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ (จำนวน ๓ ครั้ง)				๒๕๕,๖๐๐
- สรุปผลการดำเนินงานและจัดทำรายงาน				๙๔,๕๐๐
- ค่าวัสดุอุปกรณ์				๗๕,๐๐๐
๓.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำคู่มือและสื่อประชาสัมพันธ์				-
๓.๔ ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ และการจัดทำรายงานผลการศึกษา				๔๖๒,๕๐๐
๓.๔.๑ ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ				-
๓.๔.๒ 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
ค่าจัดทำวีดิทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ (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
รวมค่าใช้จ่ายตรงทั้งสิ้น				๒๑,๕๘๘,๖๙๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำสัญญา		
เดือนที่ ๒	รายงานเริ่มต้นการศึกษา	เดือนที่ ๒	ร้อยละ ๓๐ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๓ - ๑๑	รายงานระหว่างกาล	เดือนที่ ๑๑	ร้อยละ ๔๐ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๑๒	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ร่างรายงานฉบับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๖	ร้อยละ ๒๐ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๑๓	รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานฉบับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๙	ร้อยละ ๑๐ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๑๔	ตรวจรับโครงการ	เดือนที่ ๒๐	
เดือนที่ ๑๕	รายงานส่ง ถปถ.และสรุปโครงการ	-	-

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....