



ชุมชนถนนปลอดภัย
มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย

รายงานประเมินผล

การสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุรารากร ครั้งที่ ๗
“ชุมชนถนนปลอดภัย : มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย”

โดย

คณะกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุรารากร ครั้งที่ ๗
ชุมชนถนนปลอดภัย : มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย

วันที่ ๒๐-๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙

ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี
จังหวัดนนทบุรี



รายงานประเมินผล

การสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ ๗
"ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย"

๒๐ - ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙

ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี
จังหวัดนนทบุรี

โดย

คณะอนุกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ ๗
"ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย"

คำนำ

ปัจจุบันปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจร ถือเป็นปัญหาสำคัญระดับชาติ มีผลกระทบหลายด้าน ทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในประเทศไทยเป็นอย่างมาก จากความตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว การสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 “ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุ” นี้ จึงเกิดขึ้นจากความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชน

การสัมมนา ครั้งนี้ ได้มีการเตรียมการอย่างดี โดยคณะกรรมการชุดต่างๆ ที่ได้รับการแต่งตั้งให้รับผิดชอบดำเนินการ ทั้งด้านวิชาการ นิเทศการและการสาธิตทางวิชาการ ประชาสัมพันธ์ และด้านอื่นๆ โดยคาดหวังว่า จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์และผลลัพธ์ตามที่ได้กำหนดไว้ อย่างใกล้เคียงมากที่สุด

ทั้งนี้เพื่อให้เห็นภาพของการสัมมนา ในมุมมองที่ชัดเจน การบรรลุถึงวัตถุประสงค์และผลลัพธ์ตามที่ได้กำหนดไว้ จำเป็นต้องมีการประเมินผลที่ดี มีการเตรียมการ และรูปแบบที่ชัดเจน ซึ่งคณะกรรมการประเมินผลฯ ได้ทุ่มเท เตรียมการ ดำเนินงาน ทั้งก่อน ระหว่าง และหลังการสัมมนาเป็นอย่างดี

ท้ายที่สุดนี้ เพื่อให้การประเมินผลการสัมมนา มีความสมบูรณ์ คณะอนุกรรมการประเมินผลฯ จึงได้จัดทำ รายงานสรุปประเมินผลการสัมมนา ขึ้น โดยคาดหวังว่าผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะได้นำผลการประเมินนี้ไปใช้ประโยชน์ ในด้านต่างๆ ทั้งการกำหนดนโยบาย การกำหนดกลยุทธ์ การจัดสัมมนา ครั้งต่อไป และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อันจะเป็น ประโยชน์ในการดำเนินงานป้องกันควบคุมอุบัติเหตุจราจรในระดับประเทศต่อไป



(นายแพทย์ณรงค์ สหเมธาพัฒน์)

รองอธิบดีกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
ประธานคณะกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนาระดับชาติ

เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7

“ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุ”

กรกฎาคม 2549

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	1
ทัศนะผู้นำต่อการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7	6
บทนำ	10
กรอบแนวคิด และการประเมินผลการสัมมนา	13
ลักษณะผู้เข้าร่วมสัมมนา	16
การบรรลุถึงเป้าหมายการสัมมนา	24
ความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนา	65
ข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมสัมมนา	82
เด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการ	85
สรุปผลและข้อเสนอแนะของการจัดสัมมนา	96
ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะของการประเมินผลสัมมนา	101
ภาคผนวก	
ก. คณะอนุกรรมการประเมินผลฯ	104
ข. คณะทำงานประเมินผลฯ	106
ค. แบบประเมินผลฯ	
- แบบสำรวจความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาฯ สำหรับผู้เข้าร่วมสัมมนา	108
- แบบสำรวจความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาฯ สำหรับเด็กที่เข้าร่วมชมนิทรรศการ	113
- แบบสังเกตการอยู่ประจำห้อง	114
- แบบฟอร์มบันทึกการนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา	115
ง. แผนปฏิบัติการประเมินผลสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7	122
จ. คำจำกัดความ	131
ช. โครงการสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7	135
“ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซค์ปลอดภัยอุบัติเหตุ”	

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมสัมมนา จำแนกตามหน่วยงานต้นสังกัดที่ปฏิบัติงาน	17
2	จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมสัมมนา จำแนกตามจังหวัดที่ปฏิบัติงาน	18
3	จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมสัมมนา จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคที่ปฏิบัติงาน	20
4	การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ	26
5	การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามหน่วยงาน	27
6	การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคและกรุงเทพ	29
7	การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)	33
8	การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเพศของผู้ตอบ	34
9	การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตาม กลุ่มผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ	35
10	การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตามหน่วยงาน	35
11	การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตาม เขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ	36
12	การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตาม กลุ่มอายุ (ปี)	38
13	การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตาม เพศของผู้ตอบ	39
14	การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตาม กลุ่มผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ	40
15	การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตามหน่วยงาน	40
16	การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตาม เขตราชการส่วนภูมิภาคและกรุงเทพ	41
17	การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)	42
18	การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตามเพศของผู้ตอบ	42
19	การบรรยายที่ห้องประชุมใหญ่	43
20	การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 1 Law-Enforcement	44
21	การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 2 Engineering	45
22	การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 3 Education	46
23	การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 4 Emergency Medical Service (EMS)	47

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
24	การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 5 Evaluation	48
25	การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 6 Empowerment	49
26	ภาพรวมการบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมใหญ่ และห้องประชุมย่อยทั้ง 6 ห้อง	50
27	การรับทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ	51
28	การทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามหน่วยงาน	51
29	การทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ	52
30	การทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)	53
31	การทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเพศของผู้ตอบ	53
32	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ	53
33	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง จำแนกตามหน่วยงาน	54
34	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคและกรุงเทพ	55
35	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)	56
36	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง จำแนกตามเพศของผู้ตอบ	56
37	ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตาม กลุ่มผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ	56
38	ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตาม หน่วยงาน	57
39	ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตาม เขตราชการส่วนภูมิภาคและกรุงเทพ	58
40	ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตาม กลุ่มอายุ (ปี)	58
41	ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตาม เพศของผู้ตอบ	59
42	การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผนยุทธศาสตร์การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนของประเทศไทยที่เกิดขึ้น จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ	59

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
43	การรับรู้ ความตระหนัก และการวางแผนยุทธศาสตร์การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่เกิดขึ้น จำแนกตามหน่วยงาน	60
44	การรับรู้ ความตระหนัก และการวางแผนยุทธศาสตร์การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่เกิดขึ้น จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคและกรุงเทพ	62
45	การรับรู้ ความตระหนัก และการวางแผนยุทธศาสตร์การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่เกิดขึ้น จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)	64
46	การรับรู้ ความตระหนัก และการวางแผนยุทธศาสตร์การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่เกิดขึ้น จำแนกตามเพศของผู้ตอบ	64
47	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา และสิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุนด้านต่างๆ จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ	65
48	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดสัมมนา และสิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุนด้านต่างๆ จำแนกตามหน่วยงาน	66
49	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดสัมมนา และสิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุนด้านต่างๆ จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคและกรุงเทพ	68
50	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดสัมมนา และสิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุนด้านต่างๆ จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)	70
51	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดสัมมนา และ สิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุนด้านต่างๆ จำแนกตามเพศของผู้ตอบ	70
52	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ	71
53	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จำแนกตามหน่วยงาน	72
54	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคและกรุงเทพ	74
55	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)	76
56	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จำแนกตามเพศของผู้ตอบ	76
57	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดนิทรรศการฯ จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ	76
58	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดนิทรรศการฯ จำแนกตามหน่วยงาน	77
59	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดนิทรรศการฯ จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคและกรุงเทพ	77
60	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดนิทรรศการฯ จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)	78
61	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดนิทรรศการฯ จำแนกตามเพศของผู้ตอบ	78
62	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ	79

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
63	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดสัมมนาฯ ในภาพรวม จำแนกตามหน่วยงาน	79
64	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดสัมมนาฯ ในภาพรวม จำแนกตามเขตราชการ ส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ	80
65	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดสัมมนาฯ ในภาพรวม จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)	81
66	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดสัมมนาฯ ในภาพรวม จำแนกตามเพศของผู้ตอบ	81
67	ความคาดหวังของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดสัมมนาฯ	82
68	ข้อเสนอแนะสำหรับแนวทางการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนของผู้เข้าร่วมสัมมนา	83
69	ข้อเสนอแนะ สำหรับการจัดสัมมนาครั้งต่อไป	84
70	การทราบถึงพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตาม ระดับการศึกษา	87
71	การทราบถึงพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตาม กลุ่มอายุ (ปี)	87
72	การทราบถึงพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตาม เพศของเด็กนักเรียน	88
73	เหตุผลที่คิดว่านิทรรศการที่จัดมีประโยชน์ จำแนกตามระดับชั้นเรียน	89
74	เหตุผลที่คิดว่านิทรรศการที่จัดมีประโยชน์ จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)	90
75	เหตุผลที่คิดว่านิทรรศการที่จัดมีประโยชน์ จำแนกตามเพศ	91
76	ข้อเสนอในการลดอุบัติเหตุทางถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตามระดับชั้นเรียน	92
77	ข้อเสนอในการลดอุบัติเหตุทางถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)	94
78	ข้อเสนอในการลดอุบัติเหตุทางถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตามเพศ	95

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1	จำนวนผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมการสัมมนา ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2548 ถึงเดือนมิถุนายน 2549	16
2	จำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามหน่วยงานต้นสังกัดที่ปฏิบัติงาน	17
3	จำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามจังหวัดที่ปฏิบัติงาน	19
4	จำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคที่ปฏิบัติงาน	20
5	ร้อยละของผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามตำแหน่งที่ปฏิบัติงาน	21
6	ร้อยละของผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามช่วงอายุ (ปี)	22
7	ร้อยละของผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามระยะเวลาที่ทราบข่าวการสัมมนา	22
8	ร้อยละของผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามแหล่งที่ทราบข่าวการสัมมนา	23
9	ร้อยละของเด็กนักเรียนที่เข้าร่วมการสัมมนาและตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา	85
10	ร้อยละของเด็กนักเรียนที่เข้าร่วมการสัมมนาและตอบแบบสอบถาม จำแนกตามกลุ่มอายุ	86

บทสรุปผู้บริหาร

ปัจจุบัน ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรถือเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย เนื่องจากกลุ่มผู้ตายอยู่ในวัยทำงานซึ่งเป็นกำลังหลักของประเทศ โดยมากกว่าร้อยละ 80 เป็นอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซค์ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชน ตระหนักถึงปัญหาในเรื่องนี้ จึงร่วมกันจัดสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 "ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย" ขึ้น ระหว่างวันที่ 20 – 22 มิถุนายน 2549 ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ทราบแนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหามอเตอร์ไซค์ทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซค์ตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน และแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนตลอดถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด รวมถึงจังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้นำความรู้แนวทางและรูปแบบการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมสัมมนาจากภาคส่วนต่างๆ ทั่วประเทศทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนจำนวนประมาณ 3000 คน นอกจากนี้ยังมีเด็กนักเรียนเกือบ 2000 คนเข้ามามีส่วนร่วมและเรียนรู้ในเรื่องอุบัติเหตุจากการเข้าชั้นมัธยมศึกษา รูปแบบการสัมมนาประกอบด้วย การบรรยาย การอภิปราย การเสนอผลงานทางวิชาการ และการจัดนิทรรศการ โดยงบประมาณที่ใช้ในการจัดสัมมนาครั้งนี้ ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) และค่าลงทะเบียนของผู้เข้าร่วมสัมมนาสำหรับงบประมาณที่ใช้ในการประเมินผลการสัมมนาส่วนหนึ่งได้รับการสนับสนุนจากกรมควบคุมโรค

ทั้งนี้เพื่อทราบถึงความสำเร็จของโครงการ การเห็นภาพของการสัมมนาในมุมมองที่ชัดเจน การบรรลุถึงวัตถุประสงค์และผลลัพธ์ตามที่กำหนดไว้ จึงได้มีการประเมินผลการสัมมนา โดยได้กำหนดกรอบการประเมินผลครอบคลุมวัตถุประสงค์โครงการ ผลที่คาดว่าจะได้รับ และกำหนดการประเมินผล นอกจากนี้ยังมีผลลัพธ์บางประการที่ไม่ได้กำหนดโดยโครงการ แต่ น่าจะเป็นประโยชน์ต่อการสรุปผลการสัมมนา เช่น ข้อเสนอแนะในด้านการจัดงาน เนื้อหาการสัมมนา ข้อเสนอเชิงนโยบาย ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา และทักษะของผู้นำต่อการสัมมนา เป็นต้น โดยผลการประเมินมีดังนี้

การลงทะเบียน

จากลักษณะของผู้เข้าร่วมสัมมนา จะเห็นได้ว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนานิยมลงทะเบียนล่วงหน้า 1- 3 เดือนก่อนเข้าร่วมสัมมนาสูงสุด (77.41%) ส่วนการลงทะเบียนในวันสัมมนามีส่วนน้อย (6.41%) และผู้เข้าร่วมสัมมนา มาเข้าร่วมในวันแรกของวันสัมมนามากที่สุด (97.19%) สำหรับข้อมูลจากการลงทะเบียนที่นำมาใช้ในการประเมินผลสัมมนา พบว่า ข้อมูลมีความซ้ำซ้อนและไม่ถูกต้องในรายละเอียดของผู้ลงทะเบียน ทำให้ต้องมีการตรวจสอบและแก้ไขข้อมูลซ้ำอีกครั้งเมื่อนำข้อมูลนั้นมาใช้ในการประเมินผล

ดังนั้นควรมีการเตรียมการลงทะเบียนล่วงหน้าให้มีความพร้อมในการดำเนินการได้อย่างสมบูรณ์ตั้งแต่ 3 เดือนก่อนการสัมมนาเป็นอย่างน้อย ส่วนในระหว่างช่วงวันสัมมนาควรทุ่มทรัพยากรด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทีมงาน ระบบเทคโนโลยี ไปในด้านการยืนยันผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ลงทะเบียนไว้ล่วงหน้ามากกว่าการรองรับผู้ลงทะเบียนรายใหม่ นอกจากนั้นทีมงานที่มีหน้าที่ประเมินผลและทีมงานลงทะเบียนควรมีการวางแผนกำหนดกรอบการลงทะเบียนของผู้เข้าร่วมสัมมนาร่วมกันเพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการลงทะเบียนมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเกิดความคุ้มค่า อีกทั้งเพื่อลดความซ้ำซ้อนของการดำเนินงาน

หน่วยงานที่เข้าร่วมสัมมนาฯ

ผู้เข้าร่วมสัมมนาจากหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมากที่สุด (48.94%) อีกทั้งยังเป็นระดับผู้บริหารเข้าร่วมมากที่สุด (44.01%) ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่าองค์กรอื่นที่สำคัญต่อการผลักดันมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรยังมาเข้าร่วมสัมมนาไม่มากนัก เช่น กระทรวงคมนาคม (3.13%) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (3.04%) และกระทรวงยุติธรรม (0.09%) ส่วนกระทรวงศึกษาธิการซึ่งน่าจะเป็นเป้าหมายเพราะสามารถเข้าถึงเด็กและสามารถปลูกฝังเด็กให้เกิดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยก็มีผู้เข้าร่วมสัมมนาน้อยเช่นเดียวกัน (0.83%) สำหรับจังหวัดที่มีผู้เข้าร่วมสัมมนามากที่สุด คือ นครราชสีมา (4.01%) ขอนแก่น (3.82 %) อุบลราชธานี (3.50 %) และเชียงราย (3.46 %) ตามลำดับ ในขณะที่จังหวัดสระแก้วไม่มีผู้เข้าร่วมสัมมนาเลย

จากข้อมูลจะเห็นว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายกลับมีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาไม่มาก จึงควรมีกิจกรรมที่สามารถทำให้ผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานป้องกันควบคุมอุบัติเหตุจากหน่วยงานและจังหวัดต่างๆ เข้าร่วมสัมมนาในจำนวนที่มากกว่านี้ หรือควรมีการค้นหาข้อมูล/ปัญหาสำหรับหน่วยงานหรือจังหวัดที่มีผู้เข้าร่วมสัมมนาน้อย

ระยะเวลาและแหล่งที่ทราบข่าวการสัมมนา

ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับข่าวสารการสัมมนาก่อนวันที่มีการจัดสัมมนา ในช่วงมากกว่า 3 เดือนมากที่สุด (42.52%) ทั้งนี้ไม่สามารถแปลผลได้ว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ในช่วงใดถึงจะมีความเหมาะสม เนื่องจากมีการเลื่อนการจัดสัมมนาจากเดิมวันที่ 22-24 มีนาคม 2549 เป็นวันที่ 20-22 มิถุนายน 2549 ในส่วนของแหล่งที่ทราบข่าวการสัมมนา ผู้เข้าร่วมสัมมนารับทราบจากหนังสือเวียนสูงสุด (84.79%) ขณะที่จาก website มีเพียงเล็กน้อย (2.68%)

ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่าย และระยะเวลาที่เสียไปจากขั้นตอนของระบบราชการ ควรมีกกลไกพัฒนาการรับแจ้งข่าวสารผ่านทาง website ให้มากขึ้นเช่นเดียวกับการประชุมในระดับนานาชาติ

การบรรลุถึงเป้าหมายการสัมมนา

การจัดสัมมนาครั้งนี้ ได้กำหนดการบรรลุถึงเป้าหมายสัมมนาในหลายส่วน ทั้งการรับทราบถึงแนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาคriminal อุบัติเหตุทางถนน การบรรยาย และการนำเสนอผลงาน/ผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาคriminal อุบัติเหตุทางถนน ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน การนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง การมีส่วนร่วมของพหุภาคีทั้งในส่วนององค์กรภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน และเพื่อให้เป็นขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการสร้างการรับรู้และความตระหนัก ตลอดจนมีการวางแผนยุทธศาสตร์ การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยในภาพรวมจะเห็นได้ว่า

ผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนใหญ่ (มากกว่า 90%) ทราบว่า 1) มาตรการ 3ม 2ช 1ร 2) ยุทธศาสตร์ 5E 3) ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต 4) การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซด์ และ 5) มีอุปกรณ์ครบและไม่มีรถดัดแปลงไปจากที่กฎหมายได้กำหนดไว้ เป็นแนวนโยบายรัฐบาล ยกเว้นในเรื่องของการประเมินผลและสารสนเทศ แต่เมื่อจำแนกตามหน่วยงานพบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มาจากกระทรวงมหาดไทยทราบว่าด้านวิศวกรรมจราจร การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการประเมินและสารสนเทศ เป็นแนวนโยบายรัฐบาลน้อยกว่า 90% เช่นเดียวกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และที่สำคัญผู้เข้าร่วมสัมมนาจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายทราบว่ากรมมีใบขับขี่เป็นแนวนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน 88.89%

ผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกระดับ มากกว่าร้อยละ 93 ทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานระดับจังหวัดในด้านต่างๆ ได้แก่ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ข 1ร และพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้ในเรื่องของการบูรณาการจากทุกภาคส่วน ผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งผู้บริหาร/ผู้ปฏิบัติ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนส่วนใหญ่ ทราบถึงแนวทางดังกล่าวในระดับปานกลางเท่านั้น ไม่ว่าจะเป็นจำแนกตามหน่วยงาน เขต กลุ่มอายุ หรือเพศ

ทั้งนี้เนื่องจากหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนบางหน่วยงาน ไม่ทราบว่าสิ่งใดเป็นแนวนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนที่ชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านวิศวกรรมจราจร การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการประเมินและสารสนเทศ ดังนั้นจึงควรมีการแจ้งหรือประกาศเป็นนโยบายให้ชัดเจนว่า สิ่งใดบ้างที่เป็นแนวนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน เพื่อผู้ปฏิบัติจะได้มีการวางแผนการดำเนินงานในเรื่องดังกล่าวอย่างชัดเจน

ผู้บริหารทุกระดับ รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงานที่ได้จากการสัมมนาไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่องในระดับมาก อีกทั้งยังพบว่าการสัมมนาครั้งนี้ มีผลให้เกิดการสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคีทั้งในส่วนขององค์กรภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน ตลอดจนภาคีเครือข่าย ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ซึ่งผู้เข้าร่วมสัมมนาตั้งใจจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนในระดับมาก ซึ่งน่าจะเป็นประโยชน์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ และผู้เข้าร่วมสัมมนาในระดับปานกลางถึงมากเห็นว่า การสัมมนาครั้งนี้เป็นผลกระทบขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการสร้างการรับรู้และความตระหนัก ตลอดจนมีการวางแผนยุทธศาสตร์การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

จากการบรรยาย การนำเสนอผลงาน และผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนพบว่าห้องประชุมใหญ่ มีผู้เข้าร่วมสัมมนา สูงสุด 1371 คน ต่ำสุด 130 คน ส่วนในห้องประชุมย่อยอีกจำนวน 6 ห้อง พบว่าห้องประชุมย่อย EMS (บรรยาย) มีผู้เข้าร่วมสัมมนาสูงสุด (214 คน) ส่วนห้องประชุมย่อยอื่นๆ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนน้อย บางหัวข้อมีผู้เข้าร่วมสัมมนาเพียง 12 คน อาจเป็นเพราะการสัมมนาครั้งนี้มีจำนวนหัวข้อการบรรยายและนำเสนอเป็นจำนวนมากทำให้ต้องมีการแบ่งห้องย่อยในการสัมมนาออกเป็นหลายห้องซึ่งมีผลทำให้บางห้องมีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาน้อย ดังนั้นควรมีลดจำนวนหัวข้อการบรรยาย และแบ่งจำนวนห้องย่อยสำหรับการสัมมนาให้น้อยลง รวมทั้งไม่ควรเปิดใช้ห้องประชุมใหญ่ขณะที่มีการใช้ห้องประชุมย่อยเพื่อให้ในแต่ละห้องมีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาไม่น้อยเกินไป

การแสดงความคิดเห็นในแต่ละห้องประชุมพบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนาในห้องประชุมย่อยจะมีการแสดงความคิดเห็นมากกว่าในห้องประชุมใหญ่ โดยตลอดทั้ง 3 วันห้องประชุมใหญ่มีคนถามเพียง 4 คน จึงควรหากลวิธีกระตุ้น/สร้างแรงจูงใจให้กับผู้เข้าร่วมสัมมนาเพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพิ่มมากขึ้น หรือเปิดโอกาสให้มีการแสดงความคิดเห็นผ่านช่องทางอื่น เช่น การเขียนข้อความถามลงกระดาน

ภาพรวมความความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาของผู้เข้าร่วมสัมมนา เห็นว่า สถานที่จัดงาน แสงเสียง อุปกรณ์สื่อมีความเหมาะสม ส่วนในเรื่องอื่นๆ เช่น ด้านอาหาร ที่พัก ความสะดวกสบายในการเดินทาง ควรมีการปรับปรุงโดยควรมีการจัดเตรียมที่พักให้กับผู้เข้าร่วมสัมมนา และจัดเตรียมอาหารให้เพียงพอ

การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการ เช่น หัวข้อในการบรรยาย/อภิปราย เหมาะสมกับประเด็นหลักของการจัดสัมมนา ระยะเวลาการบรรยายแต่ละหัวข้อ การควบคุมเวลา เอกสารประกอบการบรรยาย และการจัดนิทรรศการ ทั้งจำนวน คุณภาพ ความน่าสนใจ และประโยชน์ที่ได้รับจากการชมนิทรรศการอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนในภาพรวมความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนา การได้รับความรู้ และการได้รับประโยชน์ อยู่ในระดับปานกลาง เช่นเดียวกัน ซึ่งเมื่อพิจารณาจะเห็นว่าผู้เข้าร่วมสัมมนาใช้เวลาในการเข้าชมนิทรรศการน้อย ดังนั้นจึงควรเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้เข้าชมนิทรรศการเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้การจัดนิทรรศการและการสาธิตทางวิชาการเกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การควบคุมเวลาในการบรรยายให้ได้ตามกำหนด

ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา

การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาในด้านการคาดหวังต่อการจัดสัมมนา มีการแสดงความคิดเห็นในหลายด้าน โดยมีการแสดงความคิดเห็นในเรื่องของแนวคิดวิธีการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด (40.19%)

สำหรับข้อเสนอแนะแนวทางการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความคิดเห็นให้มีการณรงค์ประชาสัมพันธ์ (18.53%) เช่นเดียวกับให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังอย่างจริงจัง (18.03%) และในการจัดสัมมนาครั้งต่อไป ผู้เข้าร่วมสัมมนาข้อเสนอแนะว่า ควรมีการจัดสัมมนาในส่วนภูมิภาคสูงสุด (19.35%)

เนื่องจากผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มาจากหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความสนใจต่อการสัมมนามาก และมองว่าการสัมมนาลักษณะนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร จึงควรมีการจัดประชุมวิชาการเพื่อให้ความรู้กับผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในส่วนภูมิภาคเพิ่มมากขึ้น

เด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการ

การสัมมนาครั้งนี้ได้เปิดโอกาสให้เด็กจำนวน 1801 คน เข้ามามีส่วนร่วมและเรียนรู้ในเรื่องอุบัติเหตุจากการเข้าชมนิทรรศการ ทำให้ทราบถึงความคิดเห็นและความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนของเด็ก โดยเด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการอยู่ในระดับชั้น ป. 3 – ป. 6 สูงสุด (77.18%) รองลงมาคือชั้น ม.1 – ม.3 ชั้น ม.4 – ม.6 และระดับอาชีวะ ตามลำดับ เด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการมีอายุน้อยที่สุดคือ 7 ปี และสูงสุดคือ 19 ปี โดยอยู่ในช่วงกลุ่มอายุ 10-14 ปี มากที่สุด (73.77%)

จากการสอบถามเด็กนักเรียนที่เข้าชมนิทรรศการถึงความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนในเรื่อง ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีขี่มอเตอร์ไซด์ เมื่อขี่หรือซ้อนมอเตอร์ไซด์ต้องใส่หมวกกันน็อค ตีมีเหล้าแล้วขี่มอเตอร์ไซด์ได้ อุบัติเหตุบนถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ พบว่า เด็กนักเรียนมีความเข้าใจในเรื่องเมื่อขี่หรือซ้อนมอเตอร์ไซด์ต้องใส่หมวกกันน็อคสูงสุด (98.91%) ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีขี่มอเตอร์ไซด์ (71.26%) และยังมีเด็กนักเรียนที่เห็นว่าตีมีเหล้าแล้วขี่มอเตอร์ไซด์ได้ (1.26%) ในขณะที่มีเด็กนักเรียนเพียงร้อยละ 70.37 ที่เข้าใจว่าอุบัติเหตุบนถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ โดยเพศหญิงมีความเข้าใจที่ถูกต้องสูงกว่าเพศชาย

เมื่อจำแนกตามระดับชั้นการศึกษาพบว่า ความเข้าใจในเรื่องอุบัติเหตุบนถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ของเด็กนักเรียนมีความสัมพันธ์กับระดับการศึกษาที่สูงขึ้น โดยเด็กนักเรียนที่อยู่ในระดับต่ำกว่าจะมีความเข้าใจในเรื่องนี้น้อยกว่า

ความคิดเห็นของเด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการ

เด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการครั้งนี้ เห็นว่านิทรรศการมีประโยชน์ 99.33% ขณะที่คิดว่าไม่มีประโยชน์มีเพียง 0.67% เด็กนักเรียนที่คิดว่ามีประโยชน์มีเหตุผลที่แตกต่างกัน โดยเด็กนักเรียนคิดว่าได้รับความรู้สูงสุด (84.69%) เมื่อจำแนกตามระดับชั้นการศึกษาพบว่าเด็กนักเรียนชั้น ม.4-ม.6 คิดว่าได้รับความรู้สูงสุด เด็กนักเรียนชั้น ม.1-ม.3 คิดว่าได้รับความรู้และคิดจะนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ในชีวิตประจำวันสูงสุด นอกจากนี้ยังมีเด็กนักเรียนชั้น ป.3-ม.3 อีกถึงจำนวน 17 คน ที่คิดจะนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ในชีวิตประจำวันและถ่ายทอดให้ผู้อื่นได้รับทราบ

ต่อคำถามที่ว่า "คิดว่าทำอย่างไรจึงจะลดอุบัติเหตุทางถนนได้" พบว่าเด็กนักเรียน มีความคิดเห็นแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ สิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติ (62.46%) และสิ่งที่ควรปฏิบัติ (37.54%) ในจำนวนสิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติเห็นว่าเมาแล้วไม่ควรขับรถสูงสุด (35.62%) รองลงมาคือ ไม่ควรขับรถเร็วเกินกว่า 90 กม./ชม. (11.57%) ส่วนในสิ่งที่ควรปฏิบัติ เสนอว่าควรมีการสวมหมวกกันน็อคสูงสุด (19.96%) รองลงมาคือ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร (12.56%)

เมื่อจำแนกตามระดับชั้นการศึกษา เด็กนักเรียนชั้น ม.4-ม.6 มีความเห็นที่แตกต่างจากเด็กนักเรียนในระดับชั้นอื่นๆ โดยเห็นว่า ไม่ควรประมาทสูงสุด (มากกว่าเมาแล้วไม่ควรขับ) ในสิ่งที่ควรปฏิบัติ เด็กนักเรียนที่มีระดับการศึกษาที่สูงขึ้น (ม.4-ม.6 และอาชีวฯ) มีความคิดเห็นควรมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรมากกว่าการสวมหมวกกันน็อคถึง 2 เท่าตัว การเสนอความคิดเห็นดังกล่าวไม่มีความแตกต่างกันเมื่อจำแนกตามเพศ

ในการจัดสัมมนาครั้งต่อไปควรเปิดโอกาสให้เด็กนักเรียนในส่วนภูมิภาคเข้าร่วมชมนิทรรศการหรือการสาธิตทางวิชาการในการจัดงานสัมมนาเช่นเดียวกับเด็กนักเรียนที่อยู่ในส่วนกลาง

ข้อมูลที่ได้รับจากการประเมินผลสัมมนาครั้งนี้มีหลายส่วนเป็นประโยชน์กับผู้บริหาร นักวิชาการ ตลอดจนผู้ปฏิบัติที่จะสามารถนำไปใช้ในการวางแผนดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหามอเตอร์ไซค์อุบัติเหตุจราจรในระดับพื้นที่ได้ ซึ่งในบางหัวข้อที่ผู้ประเมินไม่สามารถอภิปรายได้หมดเนื่องจากมีข้อมูลเป็นจำนวนมากที่น่าสนใจ ทั้งนี้ทางทีมผู้ประเมินได้นำเสนอในรูปแบบของตารางเพื่อให้เห็นภาพในแต่ละด้านอย่างชัดเจน

ในการประเมินผลพบปัญหา อุปสรรคหลายด้าน เช่น การกำหนดวัตถุประสงค์ ผลที่คาดว่าจะได้รับ และการประเมินผลของโครงการสัมมนาบางข้อไม่ชัดเจน ไม่สามารถวัดได้ และสิ่งที่ต้องการเห็นจากโครงการส่วนใหญ่เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังการจัดโครงการ ซึ่งไม่สามารถประเมินได้จากการสัมมนา และงบประมาณที่ได้รับในการประเมินผลค่อนข้างจำกัด

ทัศนะผู้นำต่อการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7

บทสัมภาษณ์ นายอนุชา โมกขะเวส

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

การจัดโครงการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 7 “ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย” นับเป็นนิมิตหมายอันดี ที่จะทำให้การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเกิดความต่อเนื่อง โดยได้เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนในสังคมทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน มูลนิธิ องค์กร เครือข่ายต่างๆ ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ และยังเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยกระตุ้นผู้บริหารทุกระดับได้ตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และดำเนินการทุกวิถีทางอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การลดอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ มุ่งหวังว่า ผลที่ได้จากการสัมมนาในครั้งนี้ จะทำให้เกิดรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะรถมอเตอร์ไซค์ที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถขยายผลการดำเนินงานให้เหมาะสมกับพื้นที่ต่างๆ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง รวมทั้งยังช่วยสร้างความตื่นตัวของชุมชนในระดับท้องถิ่น ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุทางถนนมากยิ่งขึ้น ตลอดจนทำให้ทุกภาคส่วนในสังคมตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง อันจะนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ นอกจากนี้การสัมมนาดังกล่าว ยังถือเป็นขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการสร้างการรับรู้และความตระหนักจนนำไปสู่การวางแผนยุทธศาสตร์การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ซึ่งจะทำให้ประชาชนชาวไทยมีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้น

บทสัมภาษณ์ นายแพทย์สุภกร บัวสาย

ผู้จัดการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

สสส. มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 3 ด้านใหญ่ๆ คือ การสนับสนุนทุน (เป็นหนึ่งในผู้สนับสนุนทุน) การสนับสนุนยุทธศาสตร์ และการสนับสนุนกลไกทางวิชาการ

การทำงานของ สสส. ในภาพรวมทำงานโดยใช้ยุทธศาสตร์ 3 พลัง ในการร่วมสนับสนุนการขับเคลื่อนเรื่องใหญ่ๆ ของชาติ ทั้งพลังปัญญา พลังสังคม และพลังนโยบายจะช่วยให้เรื่องใหญ่ๆ ที่เป็นปัญหาของชาติคลี่คลายและพัฒนาการได้ การสัมมนาระดับชาติครั้งนี้ นับได้ว่าเป็นชิ้นส่วนสำคัญที่เป็นเวทีสำคัญในการรองรับยุทธศาสตร์ 3 พลังดังกล่าว แม้ว่าจุดที่เห็นชัดที่สุด คือ พลังปัญญาที่จะรวบรวมความรู้ ซึ่งไม่ใช่แค่วิชาการจากตำรา แต่เป็นบทเรียนจากความจริงของคนทำงานในรอบปีที่ผ่านมา มาแลกเปลี่ยนเรียนรู้กัน ในเวทีเดียวกันนี้ยังเป็นเวทีของพลังสังคมที่คนทำงานมาพบปะแลกเปลี่ยนเติมพลังซึ่งกันและกัน มาถกทอเครือข่ายให้แน่นหนาขึ้น และพร้อมกันนั้นในเวทีที่ผู้เกี่ยวข้องมารวมตัวกันนี้ถ้ามีการสังเคราะห์นโยบายที่คมพอมารับรองร่วม แสดงความเห็นร่วมก็ยังสามารถที่จะเป็นเวทีการผลักดันนโยบายได้อีกด้วย

“เวทีสัมมนาระดับชาติไม่ใช่แค่ที่ชุมนุมของนักวิชาการ แต่เป็นเวทีที่คนทำงานด้านต่างๆ ได้นำความรู้จากการทำงาน ซึ่งมีความรู้หลายระดับมาแลกเปลี่ยนเรียนรู้กันบนเวทีแห่งนี้”

บทสัมภาษณ์ พลตำรวจโทชัยยันต์ มะกล้าทอง

ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผลที่คาดว่าจะได้รับการสัมมนาในครั้งนี้

อุบัติเหตุจราจรทางบกนับว่าเป็นปัญหาสำคัญอย่างมากสำหรับสังคมไทย เพราะในแต่ละปีมีผู้ประสบภัยเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกจนสูญเสียชีวิต บาดเจ็บ หรือพิการเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซค์ ดังนั้นการที่ภาครัฐและเอกชนได้ร่วมกันจัดโครงการสัมมนาระดับชาติในครั้งนี้ ซึ่งเป็นครั้งที่ 7 และยกเอาหัวข้อเรื่องอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซค์มาเป็นหัวข้อการสัมมนา ก็จะทำให้ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความรู้ความเข้าใจและทราบแนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน แต่ข้อสำคัญที่จะให้บังเกิดผลอย่างแท้จริงก็จะต้องนำแนวทางและรูปแบบการดำเนินการที่ได้จากการสัมมนานี้ ไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างต่อเนื่องด้วย

ยุทธศาสตร์/นโยบายของหน่วยงานในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ดำเนินการตามยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้าน ตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร เป็นผู้จัดทำขึ้น ทั้ง 5 สาขา (5E) คือ การบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรม การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม และด้านการติดตามและประเมินผล โดยเฉพาะด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเป็นหน้าที่หลักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

บทบาทของหน่วยงานในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

องค์ประกอบสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรขึ้นอยู่กับ หน่วยงานหรือบุคคล 3 กลุ่มด้วยกัน หน่วยแรกหรือบุคคลกลุ่มแรก คือ วิศวกรผู้ออกแบบการก่อสร้างถนน ทางแยก ทางยกระดับ สัญญาณไฟ และเครื่องหมายจราจรต่างๆ ซึ่งต้องคำนึงถึงหลักของความปลอดภัยเป็นเอก นอกจากความสวยงามหรือความสะดวกสบายเท่านั้น หน่วยหรือบุคคลต่อมา คือ เจ้าพนักงานจราจร ซึ่งจะต้องคัดเลือกผู้มีความรู้ในการให้บริการในเรื่องนี้ มีการฝึกอบรมเป็นพิเศษ และมีการวางแผนร่วมกันในการจัดการจราจรในภาพรวม นอกจากนั้นจะต้องเป็นผู้วิเคราะห์สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุทุกครั้งว่าเกิดจากเหตุใด หากเห็นว่าเกิดจากทางโครงสร้างของทางหรือถนน จะต้องแนะนำหรือเสนอแนะให้มีการแก้ไข และหน่วยหรือบุคคลกลุ่มสุดท้ายคือผู้ขับขี่ยานพาหนะ จะต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตและมีความรู้ในเรื่องการจราจร และประการสำคัญจะต้องมีสำนึกในเรื่องของความปลอดภัยทุกครั้งที่ยานพาหนะ ถ้าได้ดำเนินการครบทั้ง 3 องค์ประกอบนี้แล้ว ก็เชื่อว่าอุบัติเหตุจราจรจะลดน้อยลงจนอาจไม่เกิดขึ้นได้

เป้าหมายในอนาคตสำหรับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

สมควรให้ภาครัฐและเอกชนร่วมกันรณรงค์ให้พัฒนาองค์ประกอบทั้ง 3 ประการ ดังที่กล่าวมาแล้ว เป็นเป้าหมายสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยนำยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้าน นั้นมาปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่อง และกำหนดเป้าหมายที่หน่วยหรือบุคคลทั้ง 3 กลุ่มนี้

บทสัมภาษณ์ นายแพทย์สุพรรณ ศรีธรรมมา

นายแพทย์ 10 สำนักวิชาการสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข

ความเป็นมา

ผู้ที่เสียชีวิตในวัยทำงาน ช่วงอายุ 15 – 45 ปี สาเหตุอันดับหนึ่ง อุบัติจราจร และ 80% ของอุบัติเหตุจราจรนั้นเกิดจากมอเตอร์ไซด์ ทำให้การจัดสัมมนาครั้งนี้มุ่งประเด็นการณรงค์เรื่องมอเตอร์ไซด์

ผลที่คาดว่าจะได้รับการสัมมนาครั้งนี้ คือ

1. อยากเห็นรูปแบบที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยเฉพาะจากมอเตอร์ไซด์ อยากเห็นรูปแบบที่ดีมีประสิทธิภาพ หรือมี Model นั้นเอง
2. เมื่อมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันระหว่างคนที่เกี่ยวข้อง จะได้ขยายผลดำเนินการให้ครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ ให้มากยิ่งขึ้น
3. ชุมชนในทุกระดับ โดยเฉพาะในระดับท้องถิ่นตื่นตัวและเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุและอุบัติภัยให้มากยิ่งขึ้น

ซึ่งการจัดสัมมนาครั้งนี้ เป็นการดำเนินการร่วมระหว่างทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน โดยสัมพันธ์กับการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีรองนายกรัฐมนตรี (พล.ต.อ. ชิตชัย วรรณสถิตย์) เป็นประธาน โดยมียุทธศาสตร์ทำงาน 5 ด้าน คือ

1. การบังคับใช้ทางกฎหมาย
2. วิศวะกรรมจราจร
3. การให้ความรู้ และ ประชาสัมพันธ์
4. การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน
5. การประเมินผล

ซึ่งการประเมินผลเป็นสิ่งที่ต้องทำเพื่อให้ทิศทางการทำงานเป็นไปตามเป้าหมาย โดยในส่วนของกระทรวงสาธารณสุขได้กำหนดนโยบายในการป้องกันอุบัติเหตุ ดังนี้

นโยบายของกระทรวงสาธารณสุข ในการป้องกันอุบัติเหตุ

เป้าหมาย/วัตถุประสงค์

1. ลดการตาย ความพิการ และภาวะแทรกซ้อนที่จะเกิดขึ้นกับผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุ และยังช่วยลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ
2. พัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งถือเป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญของกระทรวงสาธารณสุข

เป้าหมายของกระทรวงในอนาคต

1. ผู้ป่วยที่มีเหตุฉุกเฉินจะต้องได้รับการดูแลอย่างครอบคลุมในทุกระดับ เพื่อลดอัตราการตาย
2. บุคลากรที่มาบริการผู้ป่วยในลักษณะฉุกเฉินจะต้องมีจำนวนเพียงพอและมีการให้บริการที่มีมาตรฐาน
3. ระบบข้อมูลอุบัติเหตุ ถูกต้องและเชื่อถือได้

ซึ่งมียุทธศาสตร์ 5 ด้าน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว คือ

1. โครงสร้างพื้นฐาน ต้องพัฒนาหน่วยปฏิบัติการต่างๆ ให้เกิดความพร้อมตั้งแต่ก่อนถึงโรงพยาบาลและเมื่อถึงโรงพยาบาล ระบบการส่งต่อเป็นระบบ ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติโครงสร้างการส่งการต้องชัดเจน ต้องมีศูนย์อำนวยการที่พร้อมปฏิบัติการ
2. การบริหารจัดการ มีทั้งการสนับสนุนทรัพยากรอย่างพอเพียง มีกฎหมาย ระเบียบรองรับในการดำเนินการ งบประมาณสนับสนุนต้องมาจากหลายแหล่ง และเป็นบทบาทร่วมระหว่างกระทรวง
3. การพัฒนาบุคลากร ตั้งเป้าไว้สูง โดยอยากให้แพทย์ พยาบาล หรือพนักงานกู้ชีพ มีความเชี่ยวชาญช่วยเหลือคนไข้ได้ดี และการสร้างหน่วยอาสาสมัครภาคประชาชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการดูแลเบื้องต้น ณ จุดเกิดเหตุ โดยต้องเริ่มที่บุคลากรในสายของเรา อาสาสมัครภาคประชาชน ในการพัฒนาต้องสร้างแรงจูงใจในการทำงาน มีตำแหน่งรองรับ ค่าตอบแทนที่เหมาะสม
4. การสร้างและการจัดการความรู้ มีการวิจัยและพัฒนาเรื่องนี้อย่างจริงจัง สังเคราะห์ความรู้จากต่างประเทศ และภายใน ประเทศไทยเองก็ต้องมีการศึกษาอย่างเป็นระบบ และนำบทเรียนนั้นมาปฏิบัติการให้ได้
5. การพัฒนาเครือข่ายและการมีส่วนร่วม ตั้งแต่ระดับชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มูลนิธิ องค์กรการกุศลต่างๆ โดยแบ่งบทบาทให้ชัดเจนว่าเมื่อเกิดเหตุใครรับผิดชอบส่วนไหน ระดับใด ซึ่งในส่วนบทบาทของกระทรวงสาธารณสุข ต้องเน้นพัฒนาระบบบริการให้มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่ห้องฉุกเฉิน ห้องสังเกตอาการ ห้องผ่าตัด ต้องพร้อมในการรองรับอุบัติเหตุและอุบัติเหตุต่างๆ และต้องพัฒนาระบบเชื่อมโยงกับเครือข่ายการส่งต่อผู้ป่วย

บทสัมภาษณ์ นายแพทย์สุรจิต สุนทรธรรม

ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ

สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติได้มีส่วนร่วมสนับสนุนให้มีการจัดงานสัมมนาระดับชาติเพื่อลดผลกระทบจากการบาดเจ็บเหตุจราจร ครั้งที่ 7 โดยมีหัวข้อเรื่องสำคัญคือ “ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย” ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ร่วมกันจัดขึ้นด้วยความร่วมมือระหว่างองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศ องค์กรเครือข่ายอิสระ มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ และหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ได้แก่ สำนักงานกฤษฎีกา กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงคมนาคม กระทรวงยุติธรรม กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข สำนักงานปฏิรูประบบสาธารณสุข สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ เป็นต้น

การบาดเจ็บเหตุจราจรเป็นสาเหตุการเจ็บป่วยและการเสียชีวิตที่สำคัญยิ่งของประชาชนไทย โดยเฉพาะบุคคลในวัยทำงาน ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนไทย ตลอดจนการสูญเสียทางสังคมและเศรษฐกิจอย่างมาก สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติจึงได้กำหนดให้มีแผนงานการลดผลกระทบจากการบาดเจ็บเหตุจราจรตลอดมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งการป้องกันปฐมภูมิ ทุติยภูมิ และตติยภูมิ ได้แก่ บูรณาการกิจกรรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การให้การปรึกษาแนะนำ และการให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บ รวมทั้งการช่วยเหลือผู้ประสบภัยเบื้องต้น เข้าในชุดสร้างเสริมสุขภาพและป้องกันการบาดเจ็บที่โหดร้ายแก่บุคคล

การประชุมครั้งนี้จะส่งผลให้มีการกระตุ้นให้เกิดรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตเหตุจราจร โดยเฉพาะจากรถมอเตอร์ไซค์ และการขยายผลการพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมให้ชุมชนในท้องถิ่นต่างๆ มีความตื่นตัวเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาสุขภาพจากการจราจรมากขึ้น อันจะส่งผลต่อการลดการเสียชีวิตและความพิการเหตุจราจรในประเทศไทยได้กว้างขวางยิ่งขึ้นต่อไป

บทนำ

ปัจจุบัน ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรถือเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย ถึงแม้ว่าผู้เสียชีวิตในประเทศไทยสูงที่สุดเกิดจากโรคหัวใจและหลอดเลือด แต่คนกลุ่มนี้ส่วนมากจะเป็นผู้สูงอายุ เมื่อพิจารณาผู้ที่อยู่ในวัยทำงานช่วงอายุ 15 - 45 ปี ที่เป็นกำลังหลักของประเทศ เห็นได้ชัดว่าสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของคนกลุ่มนี้มาจากอุบัติเหตุจราจร โดยมากกว่าร้อยละ 80 เป็นอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซด์ จากสภาพปัญหาดังกล่าว รัฐบาลได้ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง โดยประกาศให้การป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2546 และได้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขึ้น มีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมเป็นกรรมการ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นเลขานุการ พร้อมทั้งได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และกำหนดยุทธศาสตร์การทำงานไว้ 5 ด้าน (5 E) ประกอบด้วย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ด้านวิศวกรรม (Engineering) ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education) ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) และด้านการประเมินผล (Evaluation) โดยมีเป้าหมายให้ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต้องลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ต่อปี

อย่างไรก็ตาม การแก้ไขปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและจริงจัง รวมทั้งต้องได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน จึงจะทำให้การป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจรประสบผลสำเร็จ ดังนั้นการจัดโครงการสัมมนาระดับชาติเรื่องอุบัติเหตุจราจร จึงเป็นแนวทางหนึ่งที่น่าจะช่วยกระตุ้นให้ผู้บริหารทุกระดับเห็นความสำคัญของการป้องกันและแก้ไขปัญหามาเพื่อนำไปสู่การกำหนดนโยบายและกลยุทธ์ในการดำเนินงาน และผู้ปฏิบัติสามารถนำไปพัฒนาและดำเนินการให้เหมาะสมกับพื้นที่ได้ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

การจัดสัมมนาระดับชาติเรื่องอุบัติเหตุจราจร มีการดำเนินการมาแล้ว 6 ครั้ง ตั้งแต่ปี 2541 - 2548 ซึ่งในแต่ละครั้งจะมี Theme ของการสัมมนาที่แตกต่างกัน คือ ครั้งที่ 1 (2541): องค์การในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 2 (2544): ระบบบริการผู้ป่วยอุบัติเหตุ - ฉุกเฉิน ครั้งที่ 3 (2545): ระบบบริการการแพทย์ก่อนถึงโรงพยาบาล ครั้งที่ 4 (2546): ทุกข์ของคนบนถนน ครั้งที่ 5 (2547): กฎระเบียบในระบบบริการการแพทย์ก่อนถึงโรงพยาบาล และครั้งที่ 6 (2548): การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ในช่วง 6 ครั้งที่ผ่านมา มีผู้สนใจและเข้าร่วมสัมมนาเป็นจำนวนมาก แต่การดำเนินงานยังจำกัดอยู่ในส่วนภูมิภาค สำหรับในปี 2549 นี้ มีการจัดสัมมนาเป็นครั้งที่ 7 ภายใต้ Theme: ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยลดอุบัติเหตุ ซึ่งกำหนดจัดขึ้นระหว่างวันที่ 20 - 22 มิถุนายน 2549 ณ ห้องแกรนด์ ไดมอนด์ บอลรูม (ฮอลล์ 9) ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี ได้เชิญผู้บริหาร นักวิชาการ ผู้ปฏิบัติและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนเข้าร่วมสัมมนา เสนอผลงานทางวิชาการ และแสดงนิทรรศการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ทราบแนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์ตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน และแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ตลอดจนแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด รวมถึงจังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้นำความรู้ แนวทางและรูปแบบการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

จากความร่วมมือของหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งภาคีเครือข่าย โดยมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นเจ้าภาพ ทำให้การจัดสัมมนาครั้งนี้มีผู้สนใจเข้าร่วมสัมมนามากกว่าการสัมมนาครั้งที่ผ่านมา โดยผู้สมัครเข้าร่วมสัมมนาเกือบ 3000 คน นอกจากนั้นการสัมมนานี้ยังเปิดโอกาสให้เด็กเกือบ 2000 คนเข้ามามีส่วนร่วมและเรียนรู้ในเรื่องอุบัติเหตุจากการเข้าชมนิทรรศการ ซึ่งถือว่าเป็นการเริ่มต้นที่ดีที่จะทำให้เยาวชนได้เรียนรู้ในเรื่องอุบัติเหตุเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่มีอยู่เพียงในห้องเรียน รวมทั้งทำให้ทราบถึงความคิดเห็นและความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนของเด็ก

ดังนั้นเพื่อทราบถึงความสำเร็จของโครงการฯ จึงจำเป็นต้องมีการประเมินผลการสัมมนา เพื่อให้เห็นภาพของการสัมมนาในมุมมองที่ชัดเจน การบรรลุถึงวัตถุประสงค์และผลลัพธ์ตามที่กำหนดไว้ จุดสำคัญที่สุดในการประเมินผลก็เพื่อนำผลการประเมินไปใช้ประโยชน์ให้เกิดความเป็นจริงในการปฏิบัติและเป็นกลไกที่มุ่งหวังให้เกิดการพัฒนาการดำเนินงานป้องกันควบคุมอุบัติเหตุจราจรในระดับประเทศและระดับจังหวัด และนำมาใช้ปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานการจัดสัมมนาครั้งต่อไป

วัตถุประสงค์การประเมิน

เพื่อให้ทราบถึงการบรรลุเป้าหมายการสัมมนาตามวัตถุประสงค์ของโครงการ ผลที่คาดว่าจะได้รับ และการประเมินผลของโครงการสัมมนา

วิธีการประเมินผล

1. เครื่องมือที่ใช้ในการประเมินผล

1.1 แบบสอบถาม และแบบสังเกต

- 1.1.1 แบบสำรวจความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาฯ สำหรับผู้เข้าร่วมสัมมนา
- 1.1.2 แบบสำรวจความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาฯ สำหรับเด็กที่เข้าร่วมชมนิทรรศการ
- 1.1.3 แบบสังเกตการณ์อยู่ประจำห้อง
- 1.1.4 แบบฟอร์มบันทึกการนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา

1.2 การสัมภาษณ์ผู้บริหาร

- 1.3 ข้อมูลจากแหล่งอื่น เช่น ข้อมูลการลงทะเบียนของผู้เข้าร่วมสัมมนา ข้อมูลลงทะเบียนการเข้าชมนิทรรศการของเด็ก ข้อมูลการดำเนินงานของคณะกรรมการ/คณะทำงานแต่ละชุด

2. ขั้นตอนการประเมินผล

2.1 ขั้นตอนเตรียมการ

- 2.1.1 แต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานประเมินผลฯ เพื่อดำเนินงานประเมินผลสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจรทางถนน ครั้งที่ 7 "ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซค์ปลอดภัยอุบัติเหตุ"
- 2.1.2 วางรูปแบบ/กรอบแนวทางการประเมินผล
- 2.1.3 สร้างเครื่องมือในการประเมินผล โดยกำหนดขอบเขต โครงสร้างเนื้อหาที่จะใช้ในการประเมิน เพื่อให้ครอบคลุม
- 2.1.4 นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความถูกต้องในการใช้ภาษา ความชัดเจนของภาษา และความถูกต้องในเนื้อหา แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขก่อนนำเครื่องมือไปทดลองใช้
- 2.1.5 การสืบหาข้อมูลจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง มีการจัดทำ Data list และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 2.1.6 การเก็บข้อมูล ซึ่งได้มีการกำหนดคำจำกัดความ ชนิดข้อมูล แหล่งข้อมูล และระยะเวลาการจัดเก็บ

2.1.7 การเตรียมการเรื่องข้อมูล

- การกรอกข้อมูล (Data Entry) โดยได้กำหนดแนวทางการจัดทำ การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ในการกรอกข้อมูล รวมถึงการจัดทำตารางกำหนด บุคคล เวลา สถานที่ กลุ่มเป้าหมาย และวิธีการดำเนินการกรอกข้อมูล
- การตรวจสอบคุณภาพข้อมูล (Data proof)
- การวิเคราะห์ข้อมูล (Data analysis) การรวบรวม และจัดเก็บผลการวิเคราะห์
- การให้บริการข้อมูล (Data provider)
- การจัดทำโปรแกรมสำหรับการเก็บข้อมูล และทดสอบ ปรับปรุงก่อนนำไปใช้ในวันสัมมนาจริง โดยใช้โปรแกรม Microsoft Access 2003

2.1.8 การประสานงานกับคณะกรรมการ/ทำงาน ที่เกี่ยวข้อง

2.1.9 สถานที่ดำเนินงาน และความปลอดภัย โดยมีสถานที่ดำเนินงาน ณ ที่ประชุมในช่วงสัมมนา และที่โรงแรมที่พัก หลังช่วงสัมมนา

2.1.10 การเตรียมสิ่งจูงใจ เป็นของรางวัลต่างๆ สำหรับผู้เข้าร่วมสัมมนา ที่ตอบแบบสอบถาม

2.1.11 เตรียมทีมงานในการปฏิบัติงานด้านต่างๆ เช่น เจ้าหน้าที่ที่ต้องสังเกตการณ์ประจำห้อง การนับจำนวนผู้แลกเปลี่ยนความคิดเห็น จำนวนคำถาม และสรุปประเด็นข้อคำถามและคำตอบ การนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา สำหรับเจ้าหน้าที่ที่นับจำนวน การแจกและเก็บแบบสำรวจความคิดเห็น

2.2 ขั้นตอนดำเนินการ

2.2.1 การเตรียมทีมงานประมาณ 40 คน ในระหว่างการสัมมนาจากหน่วยงานต่างๆ ทั้งภายนอกและภายในส่วนราชการซึ่งมีหน้าที่ต่างๆกัน

2.2.2 การเฝ้าสังเกตการณ์อยู่ประจำห้องเพื่อสังเกตการณ์แลกเปลี่ยนความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา

2.2.3 นับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาในแต่ละหัวข้อและแต่ละห้อง

2.2.4 แจกแบบสำรวจความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาฯ เพื่อประเมินผลในภาพรวม พร้อมเอกสารในวันแรกช่วงลงทะเบียน และเก็บรวบรวมแบบสอบถามคืนเมื่อการสัมมนาเสร็จสิ้น

2.2.5 แจกและเก็บแบบสำรวจความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาฯ สำหรับเด็กที่เข้าร่วมชมนิทรรศการทุกวันตามช่วงระยะเวลาที่เด็กเข้าชมนิทรรศการ

2.2.6 นำข้อมูลที่ได้จากการลงทะเบียนมาตรวจสอบคุณภาพก่อนนำมาใช้ประกอบการวิเคราะห์

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์นำมาวิเคราะห์เชิงปริมาณและคุณภาพใช้สถิติเชิงพรรณนาวิเคราะห์เป็นค่าความถี่และร้อยละ

กรอบแนวคิด และ การประเมินผลการสัมมนา

การสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 “ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย” ครั้งนี้ จัดขึ้น ระหว่างวันที่ 20 – 22 มิถุนายน พ.ศ. 2549 ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุม อิมแพ็ค เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี โดยใช้ห้องประชุมใหญ่ จำนวน 1 ห้อง และห้องประชุมย่อย จำนวน 6 ห้อง มีกลุ่มเป้าหมายเป็นผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาจำนวนประมาณ 3000 คน จากทั่วประเทศ ซึ่งคาดว่าจะมาจากภาคส่วนต่างๆ ได้แก่ สำนักงานนายกรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงคมนาคม กระทรวงยุติธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข สำนักงานปฏิรูประบบสาธารณสุข มหาวิทยาลัยและสถาบันการศึกษา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกระดับ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง เอกชน สมาคม มูลนิธิ และ องค์กรเครือข่าย นอกจากนี้ยังมีผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นเด็กนักเรียนเพิ่มเติมในส่วนงานนิทรรศการอีกด้วย ประมาณ 1800 คน โดยที่รูปแบบการสัมมนาประกอบไปด้วย การบรรยาย การอภิปราย การเสนอผลงานทางวิชาการ และการจัดนิทรรศการ

การสัมมนาฯ ครั้งนี้ มีการ **กำหนดวัตถุประสงค์ 5 ประการ** คือ 1) เพื่อให้ผู้บริหาร นักวิชาการ ผู้ปฏิบัติและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เข้าร่วมสัมมนาได้ทราบแนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซค์ตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน และแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ตลอดจนแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด 2) เพื่อนำเสนอผลงานและผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ทางถนนจากผู้บริหาร นักวิชาการ ผู้ปฏิบัติ จากสหสาขาวิชาชีพ จากส่วนต่างๆ ทั้งของประเทศไทย และ ต่างประเทศ ต่อผู้เข้าร่วมสัมมนา 3) เพื่อให้ผู้บริหารทุกระดับ รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้รับทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้เห็นแนวทางที่หน่วยงานต่างๆ และจะได้นำความรู้ รูปแบบการดำเนินงานไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง 4) เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคีทั้งในส่วนขององค์กรภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน ตลอดจนภาคีเครือข่าย ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง และ 5) เป็นขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการสร้างการรับรู้และความตระหนัก ตลอดจนมีการวางแผนยุทธศาสตร์การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย **กำหนดผลที่คาดว่าจะได้รับ 4 ประการ** คือ 1) เกิดรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะจากรถมอเตอร์ไซค์ที่มีประสิทธิภาพ และสามารถขยายผลการพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ 2) กระตุ้นและสร้างความตื่นตัวของชุมชนในระดับท้องถิ่นให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรมากขึ้นและอย่างใกล้ชิด 3) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย มีความตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกันในการนำไปสู่การลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ และ 4) ให้ประชาชนในประเทศไทย ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน **กำหนดการประเมินผล 4 ประการ** คือ 1) จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาจากกลุ่มเป้าหมายจากทุกจังหวัดและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2) แบบประเมินผลระหว่างสัมมนาเพื่อแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่จะทำให้ทราบว่า ก. ระดับบริหารสามารถนำเสนอแนวคิดไปกำหนดกลยุทธ์เพื่อนำสู่การปฏิบัติอย่างบรรลุวัตถุประสงค์ ข. ระดับปฏิบัติสามารถนำรูปแบบที่ได้จากการสัมมนาไปพัฒนาและดำเนินงานให้เหมาะสมกับพื้นที่ได้ 3) การประเมินผลความสนใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา ก. กลุ่มหรือหน่วยงานใดมีความสนใจในแต่ละหัวข้ออย่างไร ข. การแสดงความคิดเห็นในแต่ละหัวข้ออยู่ในระดับใด และ 4) การเสนอผลงานทางวิชาการ เป็นผลงานที่ประสบผลสำเร็จและสามารถปฏิบัติตามได้ง่าย

นอกจากนี้ยังมีผลลัพธ์บางประการที่ไม่ได้กำหนดโดยโครงการการสัมมนาฯ ครั้งนี้ แต่น่าจะเป็นประโยชน์ต่อการสรุปผลการสัมมนา เช่น ข้อเสนอแนะในด้านการจัดงาน เนื้อหาการสัมมนา ข้อเสนอเชิงนโยบาย ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา และทักษะของผู้นำต่อการสัมมนา เป็นต้น

จากกรอบแนวคิดดังกล่าวข้างต้น คณะอนุกรรมการประเมินผลฯ ได้วางเป้าหมาย ในการประเมินผลครั้งนี้ คือ ได้ผลการประเมินที่ถูกต้อง ตรงตามกรอบแนวคิดที่กำหนดไว้ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้โดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในภาคส่วนต่างๆ ต่อไป เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว คณะอนุกรรมการประเมินผลฯ ได้แต่งตั้งคณะทำงานประเมินผลฯ เพิ่มเติม โดยหวังให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับการเตรียมการนั้น ได้มีการเตรียมทีมงานประมาณ 40 คน ในระหว่างการสัมมนาจากหน่วยงานต่างๆ ทั้งภายนอกและภายในส่วนราชการ ซึ่งมีหน้าที่ต่างๆ กัน เช่น การเฝ้าสังเกตการณ์ประจำห้อง การกรอกข้อมูลลงคอมพิวเตอร์ และการแจกแบบสอบถาม โดยทีมงานทุกท่านได้มีการเตรียมสรุปและสร้างความเข้าใจในงานที่ได้กำหนด และมีการฝึกอบรมในส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น การกรอกข้อมูล มีการเตรียมวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ เช่น คอมพิวเตอร์ และเครื่องพิมพ์ มีการเตรียมการประสานงานกับคณะกรรมการ/คณะทำงานที่เกี่ยวข้อง มีการเตรียมสถานที่ดำเนินงานและความปลอดภัย โดยมีสถานที่ดำเนินงาน ณ ที่ประชุมในช่วงสัมมนา และที่โรงแรมที่พักหลังช่วงสัมมนา มีการเตรียม ที่พัก อาหาร เครื่องดื่ม สำหรับทีมงาน มีการเตรียมสิ่งจูงใจเป็นของรางวัลต่างๆ สำหรับผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ตอบแบบสอบถาม รวมถึงการเตรียมแผนงบประมาณ แผนปฏิบัติงาน ตารางการปฏิบัติงานในงานด้านต่างๆ นอกจากนี้ยังมีการเตรียมการในเรื่องแบบสอบถามซึ่งผ่านการจัดทำตั้งแต่การร่าง การวิจารณ์ การทดสอบการใช้ จนถึงการจัดพิมพ์ ทั้งแบบสอบถามสำหรับเด็กนักเรียนและผู้เข้าร่วมสัมมนาที่เป็นผู้ใหญ่ การเตรียมการอีกด้านหนึ่งที่สำคัญ คือ การเตรียมเรื่องการเก็บข้อมูล ซึ่งได้มีการกำหนดข้อมูลที่จะจัดเก็บ ว่าหมายถึงอะไร เป็นข้อมูลชนิดใด เก็บได้จากแหล่งข้อมูลใด เก็บเมื่อใด มีการจัดทำโปรแกรมสำหรับการเก็บข้อมูล และทดสอบ ปรับปรุงก่อนนำไปใช้ในวันสัมมนาจริง โดยใช้โปรแกรม Microsoft Access 2003 มีการเตรียมการวิเคราะห์ข้อมูลและจัดทำรูปแบบการนำเสนอที่ได้โดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel 2003

ในระหว่างการสัมมนา ครั้งนี้ ได้ใช้วิธีการในการเก็บข้อมูลหลายวิธี คือ แบบสอบถาม การเฝ้าสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์ และการใช้ข้อมูลการลงทะเบียน โดยที่ข้อมูลที่เก็บโดย แบบสอบถาม การเฝ้าสังเกตการณ์ และการสัมภาษณ์ กระทำโดยทีมงานของคณะอนุกรรมการประเมินผลฯ ส่วนข้อมูลการลงทะเบียนได้จากการถือปัสปัสจากทีมงานคณะอนุกรรมการด้านลงทะเบียนฯ หลังจากได้ข้อมูลแล้วมีการยืนยันความถูกต้องของข้อมูลด้วยวิธีการต่างๆ เพื่อขจัดปัญหาของข้อมูลที่ซ้ำซ้อน และข้อมูลที่เข้ากันไม่ได้ เป็นต้น หลังจากนั้นได้นำข้อมูลดังกล่าว มาทำการวิเคราะห์และสรุปผลต่อไป สำหรับแบบสอบถามของผู้ใหญ่มีจำนวนที่แจกทั้งสิ้น 2014 ฉบับ ได้รับการตอบกลับทั้งสิ้น 1427 ฉบับ ร้อยละ 70.85 ส่วนแบบสอบถามของเด็กมีจำนวนที่แจกทั้งสิ้น 1300 ฉบับ ได้รับการตอบกลับทั้งสิ้น 1230 ฉบับ ร้อยละ 94.62

กรอบประเมินผลการสัมมนา

การบรรลุเป้าหมายการสัมมนา

วัตถุประสงค์

- ทราบแนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไข ปัญหา ทราบแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน และทราบแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด
- นำเสนอผลงาน/ผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จ (ประเทศไทยและต่างประเทศ)
- ทราบถึงความสูญเสีย เห็นแนวทางและได้นำความรู้/รูปแบบไปเผยแพร่และปฏิบัติในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง
- สร้างการมีส่วนร่วมของพหุภาคีในการป้องกันและแก้ไขปัญหาย่างจริงจัง
- เป็นขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการสร้างการรับรู้และความตระหนัก ตลอดจนมีการวางแผนยุทธศาสตร์/การณรงค์ป้องกันของประเทศไทย

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- เกิดรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีประสิทธิภาพ และสามารถขยายผลการพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่
- กระตุ้นและสร้างความตื่นตัวของชุมชนในระดับท้องถิ่นให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหามากขึ้น
- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายมีความตระหนักในปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน ให้ประชาชนในประเทศไทยปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน

การประเมินผล

- จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาจากกลุ่มเป้าหมายจากทุกจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ระดับบริหารสามารถกำหนดกลยุทธ์เพื่อไปสู่การปฏิบัติอย่างบรรลุวัตถุประสงค์
- และระดับปฏิบัติสามารถนำรูปแบบที่ได้ไปพัฒนาและดำเนินงานให้เหมาะสมกับพื้นที่
- ความสนใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา
 - กลุ่มหรือหน่วยงานใดมีความสนใจในแต่ละหัวข้ออย่างไร
 - การแสดงความคิดเห็นในแต่ละหัวข้อ
- การเสนอผลงานทางวิชาการ เป็นผลงานที่ประสบผลสำเร็จและสามารถปฏิบัติตามได้ง่าย

ผลลัพธ์ด้านอื่น ๆ

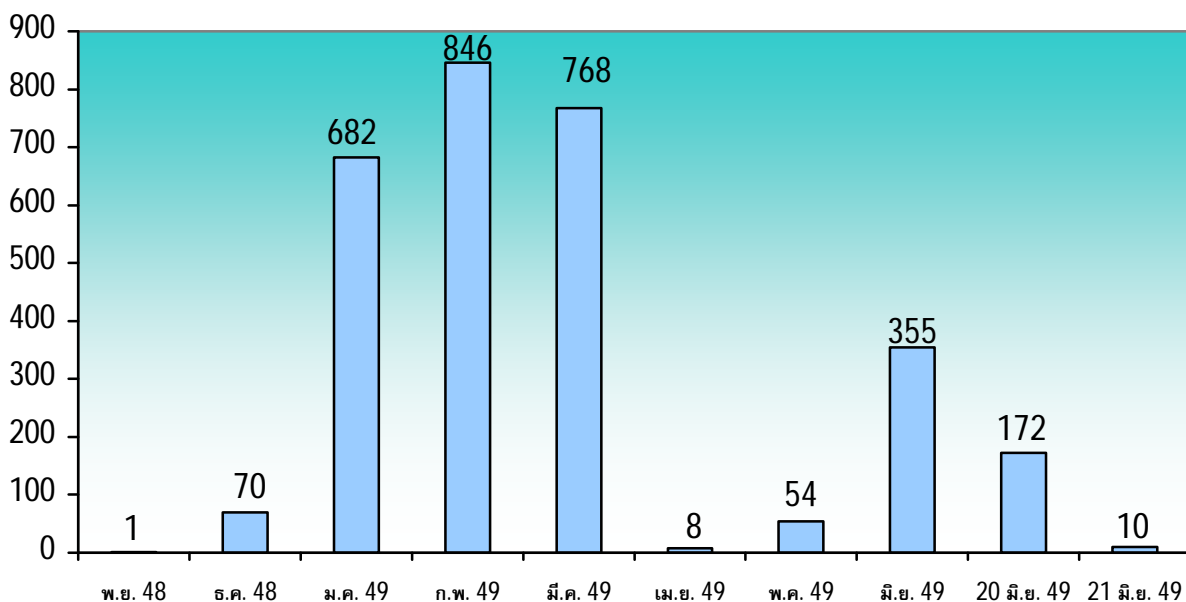
- ข้อเสนอแนะในการจัดสัมมนา
- เนื้อหาการสัมมนา
- ข้อเสนอเชิงนโยบาย
- ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา
- ทักษะของผู้นำต่อการสัมมนา

ลักษณะผู้เข้าร่วมสัมมนา

การสัมมนา ครั้งนี้ มีการเลื่อนการจัดสัมมนา จากเดิมวันที่ 22 – 24 มีนาคม 2549 เป็นวันที่ 20 – 22 มิถุนายน 2549 เนื่องจากเหตุผลบางประการ เมื่อพิจารณารายละเอียดของลักษณะผู้เข้าร่วมสัมมนา จากข้อมูลการลงทะเบียน พบว่า

การลงทะเบียน

ผู้เข้าร่วมสัมมนาเริ่มลงทะเบียนตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2548 จำนวน 1 ราย ลงทะเบียนสูงสุดในเดือนกุมภาพันธ์ จำนวน 846 ราย รองลงมาเป็นเดือนมีนาคม จำนวน 768 ราย และเดือนมกราคม จำนวน 682 ราย ส่วนในช่วงเดือนมิถุนายนที่มีการจัดสัมมนา มีจำนวนผู้ลงทะเบียน 355 ราย สำหรับช่วงวันสัมมนาวันที่ 20 มิถุนายน 2549 และวันที่ 21 มิถุนายน 2549 มีผู้ลงทะเบียน จำนวน 172 และ 10 ราย ตามลำดับ (รูปที่ 1) จากข้อมูลการลงทะเบียนทั้งหมด พบว่ามีผู้เข้าร่วมสัมมนาจริง จำนวน 2170 ราย ร้อยละ 73.16 เป็นผู้มาเข้าร่วมสัมมนาในวันที่ 20 มิถุนายน 2549 จำนวน 2109 ราย ร้อยละ 97.19 และมาเข้าร่วมสัมมนาในวันที่ 21 มิถุนายน 2549 จำนวน 61 ราย ร้อยละ 2.81



รูปที่ 1 จำนวนผู้ลงทะเบียนเข้าร่วมการสัมมนา ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2548 ถึงเดือนมิถุนายน 2549

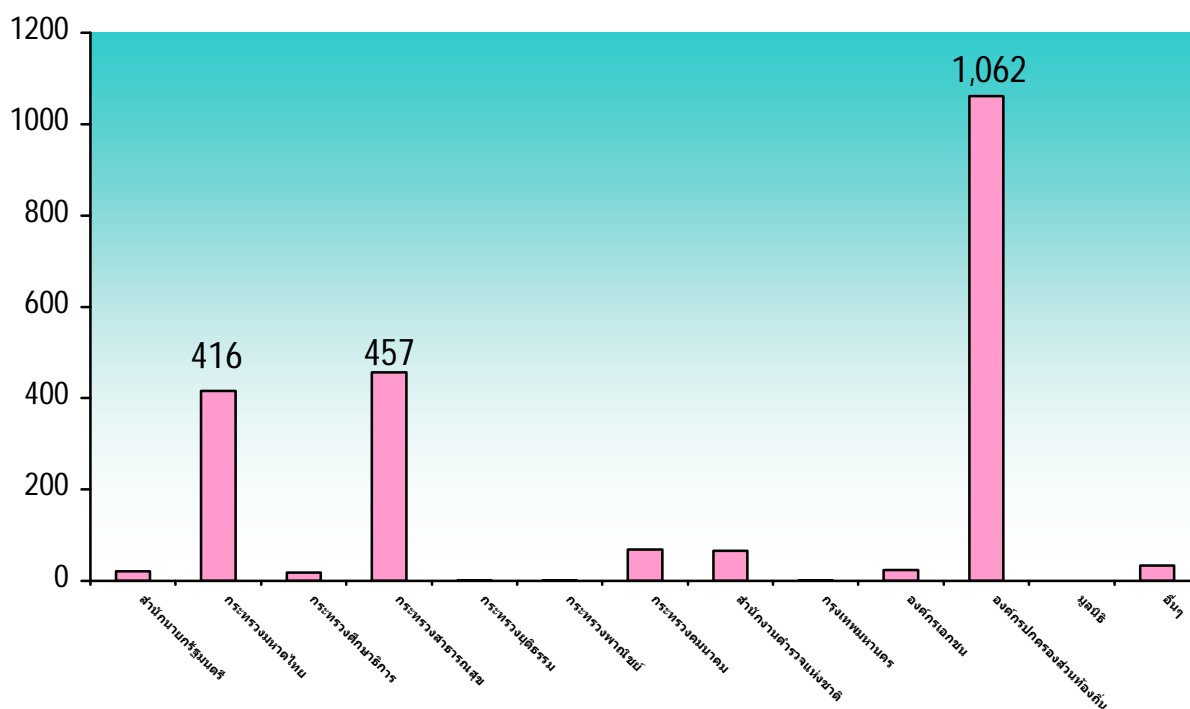
หน่วยงานที่เข้าร่วมสัมมนา

- หน่วยงานที่สังกัด

สำหรับหน่วยงานที่ผู้เข้าร่วมสัมมนาปฏิบัติงานอยู่พบว่า สังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสูงสุด ร้อยละ 48.94 (1062 ราย) รองลงมาคือ กระทรวงสาธารณสุข ร้อยละ 21.06 (457 ราย) และกระทรวงศึกษาธิการ ร้อยละ 0.83 (18 ราย) ขณะที่ไม่มีผู้เข้าร่วมสัมมนาจากมูลนิธิ (ตารางที่ 1, รูปที่ 2)

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมสัมมนา จำแนกตามหน่วยงานต้นสังกัดที่ปฏิบัติงาน

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	สำนักงานกฤษฎีกา	21	0.97	8	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	66	3.04
2	กระทรวงมหาดไทย	416	19.17	9	กรุงเทพมหานคร	2	0.09
3	กระทรวงศึกษาธิการ	18	0.83	10	องค์กรเอกชน	24	1.11
4	กระทรวงสาธารณสุข	457	21.06	11	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	1062	48.94
5	กระทรวงยุติธรรม	2	0.09	12	มูลนิธิ	0	0
6	กระทรวงพาณิชย์	1	0.05	13	อื่นๆ	33	1.52
7	กระทรวงคมนาคม	68	3.13				



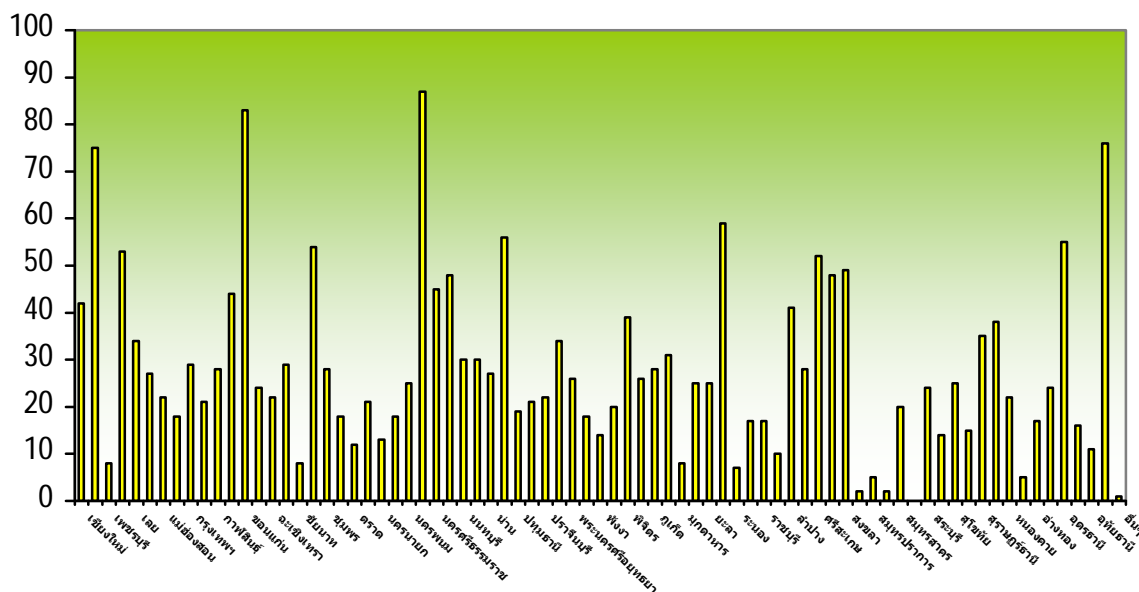
รูปที่ 2 จำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามหน่วยงานต้นสังกัดที่ปฏิบัติงาน

- จังหวัดที่ปฏิบัติงาน

ผู้เข้าร่วมสัมมนาจากจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ จังหวัดนครราชสีมา มีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาสูงสุด 87 คน ร้อยละ 4.01 รองลงมาคือขอนแก่น 83 คน ร้อยละ 3.82 และอุบลราชธานี 76 คน ร้อยละ 3.5 จังหวัดที่ไม่มีผู้เข้าร่วมสัมมนา คือ สระแก้ว (ตารางที่ 2, รูปที่ 3)

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมสัมมนา จำแนกตามจังหวัดที่ปฏิบัติงาน

จังหวัด	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จังหวัด	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จังหวัด	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
นครราชสีมา	87	4.01	ชลบุรี	29	1.34	พะเยา	18	0.83
ขอนแก่น	83	3.82	ลำพูน	28	1.29	นครปฐม	18	0.83
อุบลราชธานี	76	3.5	กาฬสินธุ์	28	1.29	ตรัง	18	0.83
เชียงราย	75	3.46	ชุมพร	28	1.29	กระบี่	18	0.83
ร้อยเอ็ด	59	2.72	ภูเก็ต	28	1.29	อ่างทอง	17	0.78
บุรีรัมย์	56	2.58	น่าน	27	1.24	ราชบุรี	17	0.78
อุดรธานี	55	2.53	แพร่	27	1.24	ระยอง	17	0.78
ชัยภูมิ	54	2.49	พิษณุโลก	26	1.2	อุตรดิตถ์	16	0.74
เพชรบูรณ์	53	2.44	พระนครศรีอยุธยา	26	1.2	สุพรรณบุรี	15	0.69
ศรีสะเกษ	52	2.4	สุโขทัย	25	1.15	สิงห์บุรี	14	0.65
สงขลา	49	2.26	นครพนม	25	1.15	พังงา	14	0.65
นครสวรรค์	48	2.21	ยโสธร	25	1.15	นครนายก	13	0.6
สกลนคร	48	2.21	ยะลา	25	1.15	ตราด	12	0.55
นครศรีธรรมราช	45	2.07	สระบุรี	24	1.11	อุทัยธานี	11	0.51
กำแพงเพชร	44	2.03	จันทบุรี	24	1.11	ลพบุรี	10	0.46
เชียงใหม่	42	1.94	อำนาจเจริญ	24	1.11	ชัยนาท	8	0.37
ลำปาง	41	1.89	แม่ฮ่องสอน	22	1.01	เพชรบุรี	8	0.37
พิจิตร	39	1.8	ฉะเชิงเทรา	22	1.01	มุกดาหาร	8	0.37
สุรินทร์	38	1.75	ปราจีนบุรี	22	1.01	ระนอง	7	0.32
สุราษฎร์ธานี	35	1.61	หนองคาย	22	1.01	สมุทรปราการ	5	0.23
เลย	34	1.57	ตาก	21	0.97	หนองบัวลำภู	5	0.23
ปัตตานี	34	1.57	กาญจนบุรี	21	0.97	สมุทรสงคราม	2	0.09
มหาสารคาม	31	1.43	ประจวบคีรีขันธ์	21	0.97	สตูล	2	0.09
นนทบุรี	30	1.38	สมุทรสาคร	20	0.92	ประจักษ์ศิลปาคม	1	0.05
นราธิวาส	30	1.38	พัทลุง	20	0.92	สระแก้ว	0	0
กรุงเทพฯ	29	1.34	ปทุมธานี	19	0.88			



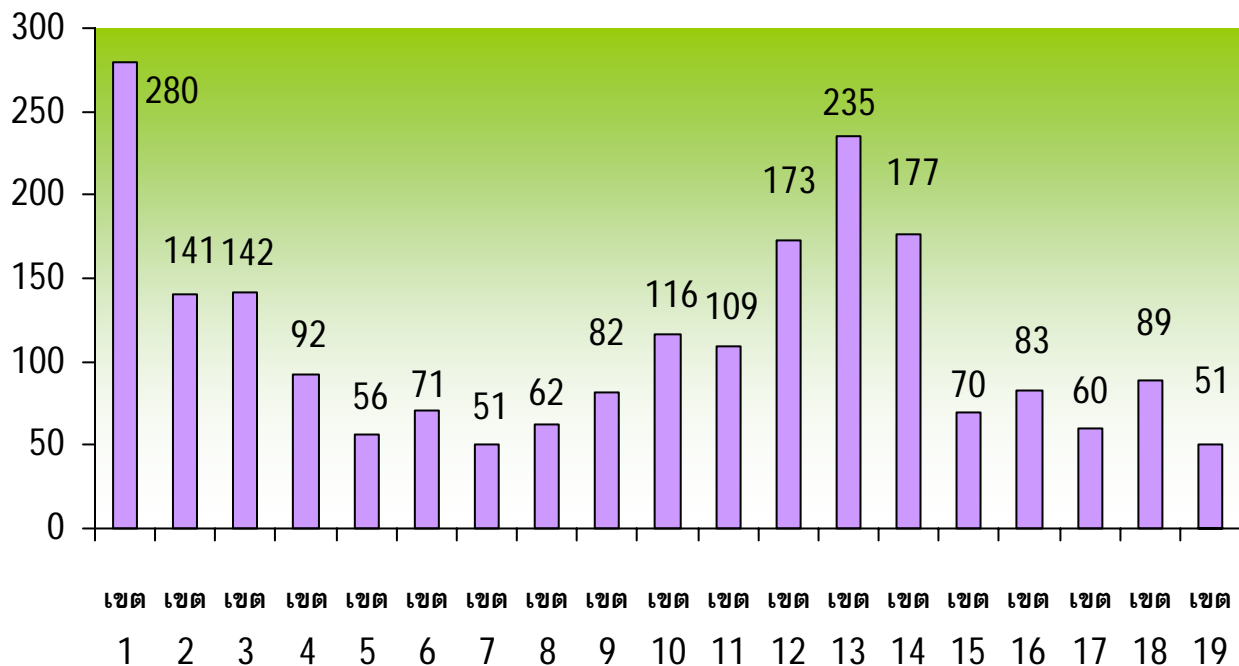
รูปที่ 3 จำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามจังหวัดที่ปฏิบัติงาน

- เขตราชการส่วนภูมิภาคที่ปฏิบัติงาน

เมื่อจำแนกผู้เข้าร่วมสัมมนาในส่วนภูมิภาคตามการแบ่งเขตราชการ พบว่า เขต 1 มีผู้เข้าร่วมสัมมนาสูงสุด จำนวน 280 ราย ร้อยละ 13.08 รองลงมาคือ เขต 13 จำนวน 235 ราย ร้อยละ 10.98 และเขต 14 จำนวน 177 ราย ร้อยละ 8.27 ส่วนเขตที่มีผู้เข้าร่วมสัมมนาน้อยสุดคือ เขต 7 และเขต 19 จำนวน 51 ราย (ตารางที่ 3, รูปที่ 4)

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมสัมมนา จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคที่ปฏิบัติงาน

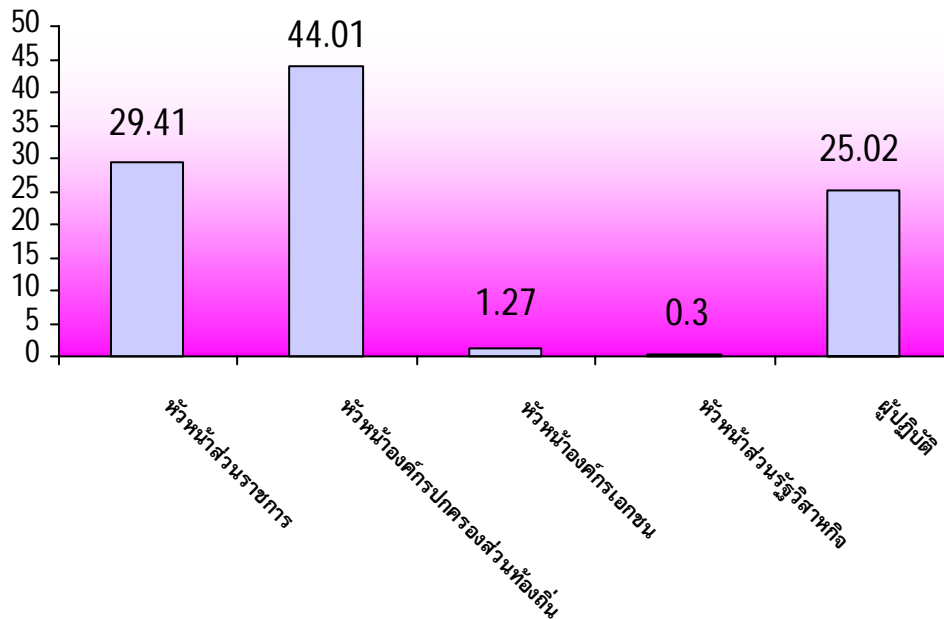
เขต	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เขต 1 (เชียงราย เชียงใหม่ น่าน พะเยา แพร่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง ลำพูน)	280	13.08
เขต 2 (ตาก พิษณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์)	141	6.59
เขต 3 (กำแพงเพชร นครสวรรค์ พิจิตร อุทัยธานี)	142	6.63
เขต 4 (นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง)	92	4.30
เขต 5 (ชัยนาท ลพบุรี สระบุรี สิงห์บุรี)	56	2.62
เขต 6 (กาญจนบุรี นครปฐม ราชบุรี สุพรรณบุรี)	71	3.32
เขต 7 (ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม สมุทรสาคร)	51	2.38
เขต 8 (ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี สมุทรปราการ สระแก้ว)	62	2.90
เขต 9 (จันทบุรี ชลบุรี ตราด ระยอง)	82	3.83
เขต 10 (เลย หนองคาย หนองบัวลำภู อุดรธานี)	116	5.42
เขต 11 (กาฬสินธุ์ นครพนม มุกดาหาร สกลนคร)	109	5.09
เขต 12 (ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด)	173	8.08
เขต 13 (ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์)	235	10.98
เขต 14 (ยโสธร ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ อุบลราชธานี)	177	8.27
เขต 15 (ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี)	70	3.27
เขต 16 (ตรัง นครศรีธรรมราช พัทลุง)	83	3.88
เขต 17 (กระบี่ พังงา ภูเก็ต)	60	2.80
เขต 18 (นราธิวาส ปัตตานี ยะลา)	89	4.16
เขต 19 (สงขลา สตูล)	51	2.38



รูปที่ 4 จำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคที่ปฏิบัติงาน

ตำแหน่งการปฏิบัติงาน

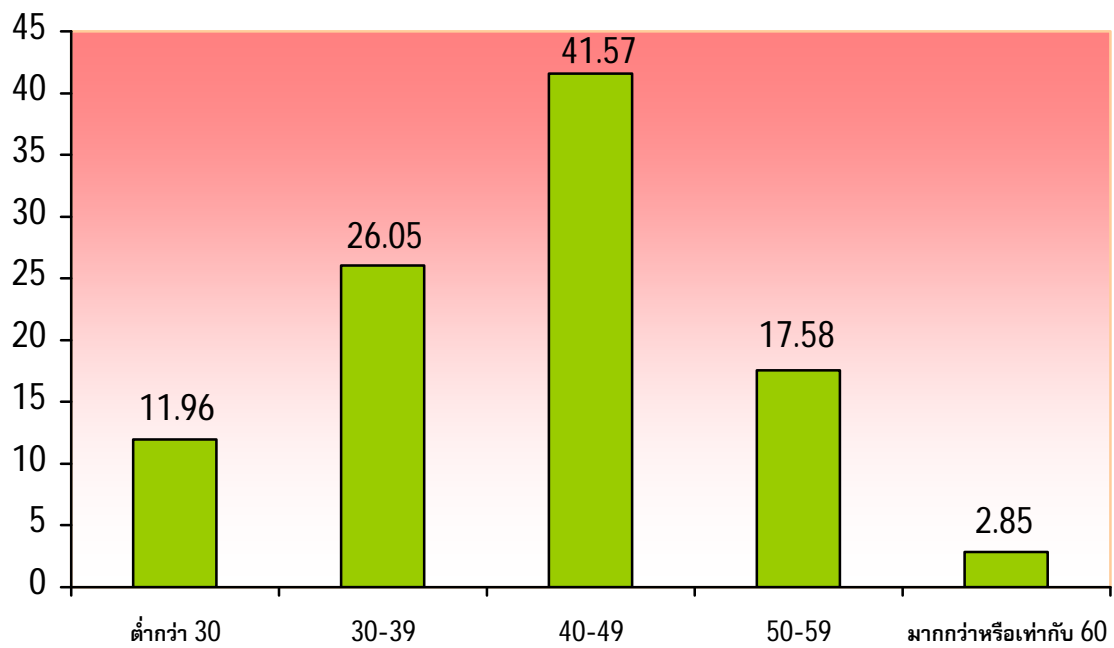
จากการตอบแบบสอบถาม พบว่าตำแหน่งการปฏิบัติงานปัจจุบันของผู้เข้าร่วมสัมมนาเป็นหัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงานของส่วนราชการ จำนวน 395 ราย ร้อยละ 29.41 เป็นหัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน 591 ราย ร้อยละ 44.01 เป็นหัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงานขององค์กรเอกชนจำนวน 17 ราย ร้อยละ 1.27 เป็นหัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงานของรัฐวิสาหกิจจำนวน 4 ราย ร้อยละ 0.30 เป็นผู้ปฏิบัติจำนวน 336 ราย ร้อยละ 25.02 และไม่ได้ระบุตำแหน่งจำนวน 84 ราย ร้อยละ 5.89 (รูปที่ 5)



รูปที่ 5 ร้อยละของผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามตำแหน่งที่ปฏิบัติงาน

เพศและกลุ่มอายุของผู้เข้าร่วมสัมมนา

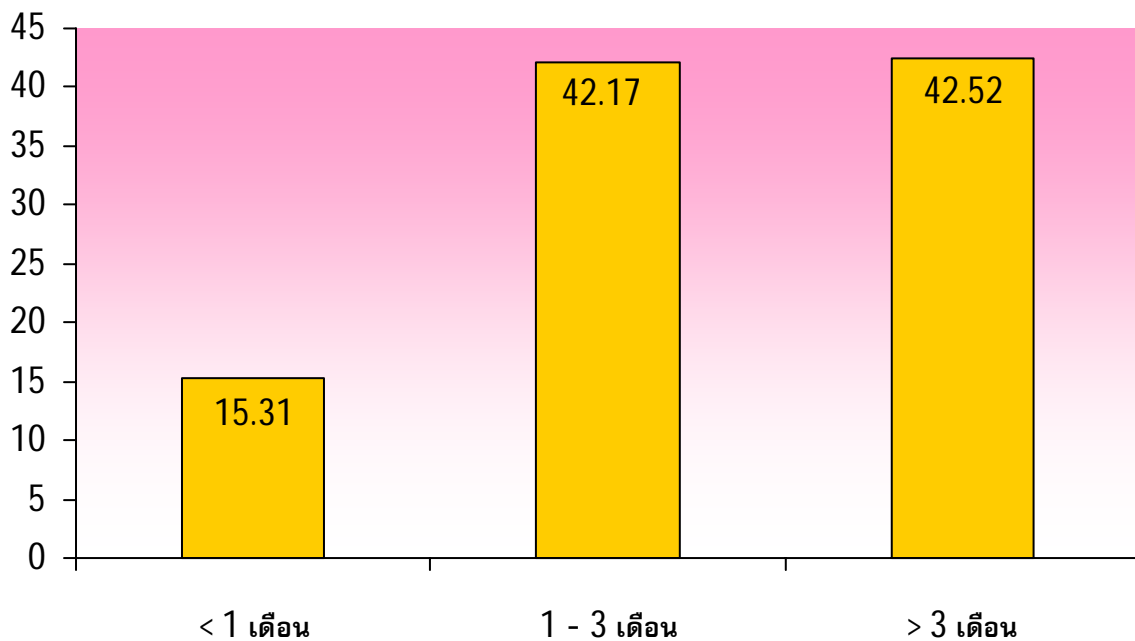
ผู้เข้าร่วมสัมมนา เป็นเพศชาย จำนวน 1588 ราย ร้อยละ 73.25 และเพศหญิง จำนวน 580 ราย ร้อยละ 26.75 เมื่อจำแนกตามกลุ่มอายุพบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนาช่วงอายุ 40-49 ปี สูงสุด จำนวน 584 ราย ร้อยละ 41.57 รองลงมาคือ ช่วงอายุ 30-39 ปี จำนวน 366 ราย ร้อยละ 26.05 ช่วงอายุ 50-59 ปี จำนวน 247 ราย ร้อยละ 17.58 อายุต่ำกว่า 30 ปี จำนวน 168 ราย ร้อยละ 11.96 มากกว่าหรือเท่ากับ 60 ปี จำนวน 40 ราย ร้อยละ 2.85 และไม่ได้ระบุอายุจำนวน 22 ราย ร้อยละ 1.54 (รูปที่ 6) โดยมีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 41.7 ± 9.5 (XD \pm SD) ปี และมีอายุต่ำสุด 20 ปี สูงสุด 90 ปี



รูปที่ 6 ร้อยละของผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามช่วงอายุ (ปี)

ระยะเวลาที่ได้รับข่าวสารการสัมมนา

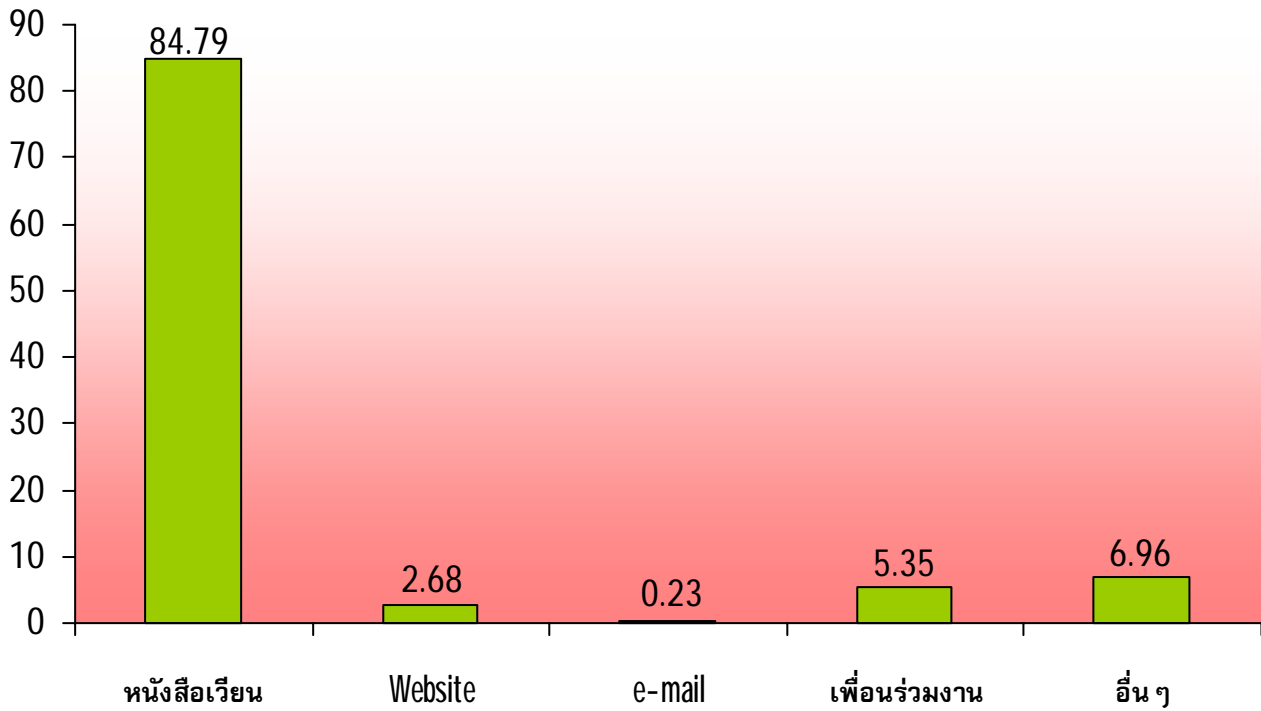
ผู้เข้าร่วมสัมมนา มีระยะเวลาที่ได้รับข่าวสารการสัมมนาก่อนวันที่มีการจัดสัมมนา คือ น้อยกว่า 1 เดือน จำนวน 215 ราย ร้อยละ 15.31 ในช่วง 1 - 3 เดือน จำนวน 592 ราย ร้อยละ 42.17 ในช่วงมากกว่า 3 เดือน จำนวน 597 ราย ร้อยละ 42.52 และไม่ตอบข้อมูล จำนวน 23 ราย ร้อยละ 1.61 (รูปที่ 7)



รูปที่ 7 ร้อยละของผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามระยะเวลาที่ทราบข่าวสารการสัมมนา

แหล่งที่ทราบข่าวการสัมมนา

ผู้เข้าร่วมสัมมนา ทราบข่าวการสัมมนา จากหนังสือเวียนสูงสุด จำนวน 1109 ราย ร้อยละ 84.79 จากเพื่อนร่วมงาน จำนวน 70 ราย ร้อยละ 5.35 จาก Website จำนวน 35 ราย ร้อยละ 2.68 จาก e-mail จำนวน 3 ราย ร้อยละ 0.23 จากแหล่งอื่นๆ จำนวน 91 ราย ร้อยละ 6.96 และไม่ได้ระบุแหล่งข้อมูล จำนวน 119 ราย ร้อยละ 8.34 (รูปที่ 8)



รูปที่ 8 ร้อยละของผู้เข้าร่วมการสัมมนา จำแนกตามแหล่งที่ทราบข่าวการสัมมนา

การบรรลุถึงเป้าหมายการสัมมนา

แนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ในการสัมมนาครั้งนี้ ได้มีการมีประเมินถึงการทราบแนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์ตามกฎหมายความปลอดภัยทางถนนในด้านต่างๆ ได้แก่ 3 ม 2 ข 1 ร (มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย สามหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ มีใบขับขี่ คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด) ยุทธศาสตร์ 5 E (การบังคับใช้กฎหมาย: Law Enforcement วิศวกรรมจราจร: Engineering การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม: Education, Public Relation & Participation การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน: Emergency Medical Services การประเมินผลและสารสนเทศ: Evaluation and Information) ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต การเปิดไฟหน้ารถ มอเตอร์ไซด์มีอุปกรณ์ครบและไม่มีดัดแปลงไปจากที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ทั้งในส่วนของ 1) ผู้บริหารซึ่งได้แก่ หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงานของส่วนราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรเอกชน และรัฐวิสาหกิจ 2) ผู้ปฏิบัติ และ 3) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน โดยผู้บริหารและผู้ปฏิบัติมากกว่าร้อยละ 90 ทราบว่าการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในด้านต่างๆ ข้างต้น เป็นแนวนโยบายของรัฐบาล ยกเว้นด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (ตารางที่ 4) ซึ่งผลที่ได้ไม่แตกต่างกันเมื่อจำแนกตามหน่วยงาน เขต กลุ่มอายุ และในเพศชาย ส่วนในเพศหญิงนั้นมากกว่าร้อยละ 93 ที่ทราบว่าการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในด้านต่างๆ ข้างต้นทุกด้านเป็นแนวนโยบายของรัฐบาล (ตารางที่ 5 - 8)

- แนวทางการประเมินผลการดำเนินงานระดับจังหวัด

ได้มีการมีประเมินถึงการทราบแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานระดับจังหวัดในด้านต่างๆ ได้แก่ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3 ม 2 ข 1 ร และพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า มากกว่าร้อยละ 93 ของผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งผู้บริหาร/ผู้ปฏิบัติ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนทราบแนวทางประเมินผลในเรื่องดังกล่าว ไม่ว่าจะจำแนกตามหน่วยงาน เขต กลุ่มอายุ หรือเพศ (ตารางที่ 9 - 13)

- แนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน

สำหรับการประเมินถึงการทราบแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนนั้น ได้ประเมินการทราบถึงความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการมีคณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และด้วยการจัดโครงการรณรงค์โดยชุมชนของผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งผู้บริหาร/ผู้ปฏิบัติ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนทราบถึงแนวทางดังกล่าว ในระดับปานกลางถึงมาก ไม่ว่าจะจำแนกตามหน่วยงาน เขต กลุ่มอายุ หรือเพศ (ตารางที่ 14 - 18)

การบรรยาย และการนำเสนอผลงาน/ผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

จากการสังเกตและบันทึกข้อมูลของทีมงานประเมินผลฯ ตามห้องประชุมใหญ่ จำนวน 1 ห้อง และห้องประชุมย่อย จำนวน 6 ห้อง (ห้องประชุมย่อย 1 Law-Enforcement, ห้องประชุมย่อย 2 Engineering, ห้องประชุมย่อย 3 Education, ห้องประชุมย่อย 4 Emergency Medical Service (EMS), ห้องประชุมย่อย 5 Evaluation, ห้องประชุมย่อย 6 Empowerment) โดยการสังเกต นับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา จำนวนผู้ถาม และจำนวนคำถามที่ถาม พบว่ามีการบรรยาย การนำเสนอผลงาน และผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากผู้บริหาร นักวิชาการ ผู้ปฏิบัติ ต่อผู้เข้าร่วมสัมมนา รวมทั้งหมด 116 เรื่อง โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาและแสดงความคิดเห็นในแต่ละห้องประชุมภาพรวม ดังนี้

ห้องประชุมใหญ่ มีผู้เข้าร่วมสัมมนา สูงสุด 1371 คน ต่ำสุด 130 คน ส่วนห้องประชุมย่อย EMS (บรรยาย) มีผู้เข้าร่วมสัมมนา สูงสุด 214 คน และห้องประชุมย่อย 1 Law Enforcement (Paper) มีผู้เข้าร่วมสัมมนาลำดับต่ำสุด 12 คน สำหรับการแสดงความคิดเห็นในแต่ละห้องประชุม พบว่า ห้องประชุมย่อย 1 Law Enforcement (Paper) มีจำนวนคำถามและจำนวนคนถามสูงสุด รองลงมาคือห้องประชุมย่อย 3 Education (Paper) (ตารางที่ 19 – 26)

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน

ผู้บริหารทุกระดับ รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้รับทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับมาก (ตารางที่ 27 – 31)

การนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

ผู้บริหารทุกระดับ รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ที่ได้จากการสัมมนาไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่องในระดับมาก (ตารางที่ 32 – 36)

การมีส่วนร่วมของพหุภาคี ทั้งในส่วนขององค์กรภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน

การสัมมนาฯ มีผลให้เกิดการสร้างการมีส่วนร่วมของพหุภาคี ทั้งในส่วนขององค์กรภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน ตลอดจนภาคีเครือข่าย ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ตั้งใจจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับมาก (ตารางที่ 37 – 41)

เป็นขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการสร้างการรับรู้และความตระหนัก ตลอดจนมีการวางแผนยุทธศาสตร์ การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

จากการประเมิน พบว่า การสัมมนาฯ มีผลกระทบเป็นขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการสร้างการรับรู้และความตระหนัก ตลอดจนมีการวางแผนยุทธศาสตร์การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ในผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ระดับปานกลางถึงมาก (ตารางที่ 42 – 46)

ตารางที่ 4 การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและปฏิบัติ

ลำดับ ที่	นโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ทราบ	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน								ผู้ปฏิบัติ		รวมทั้งหมด	
		ส่วนราชการ		องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น		องค์กรเอกชน		รัฐวิสาหกิจ					
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย	372/382	97.38	524/556	94.24	16/16	-	4/4	-	320/326	98.16	1236/1284	96.26
2	สวมหมวกนิรภัย	381/384	99.22	565/572	98.78	16/16	-	4/4	-	330/332	99.40	1296/1308	99.08
3	เมาไม่ขับ	378/384	98.44	568/574	98.95	15/15	-	4/4	-	327/330	99.09	1292/1307	98.85
4	มีใบขับขี่	367/381	96.33	520/561	92.69	16/16	-	4/4	-	311/326	95.40	1218/1288	94.57
5	คาดเข็มขัดนิรภัย	379/382	99.21	562/571	98.42	16/16	-	4/4	-	328/331	99.09	1289/1304	98.85
6	ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	375/381	98.43	545/565	96.46	15/15	-	4/4	-	323/329	98.18	1262/1294	97.53
7	การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)	372/379	98.15	514/555	92.61	15/15	-	4/4	-	314/326	96.32	1219/1279	95.31
8	วิศวกรรมจราจร (Engineering)	361/377	95.76	473/549	86.16	14/16	-	4/4	-	302/327	92.35	1154/1273	90.65
9	การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation)	370/377	98.14	530/562	94.31	15/16	-	4/4	-	317/325	97.54	1236/1284	96.26
10	การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Services)	366/375	97.60	469/550	85.27	13/15	-	2/3	-	306/326	93.87	1156/1269	91.10
11	การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)	357/374	95.45	452/544	83.09	13/15	-	2/3	-	299/323	92.57	1123/1259	89.20
12	ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต	361/373	96.78	525/555	94.59	14/15	-	3/3	-	317/324	97.84	1220/1270	96.06
13	การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซด์	369/377	97.88	535/558	95.88	16/16	-	3/3	-	316/328	96.34	1239/1282	96.65
14	มีอุปกรณ์ครบและไม่มีการดัดแปลง ไปจากที่ กฎหมายได้กำหนดไว้	355/376	94.41	493/550	89.64	16/16	-	3/3	-	306/318	96.23	1173/1263	92.87

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

- ไม่สามารถคำนวณเป็นร้อยละได้ เนื่องจากจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา น้อยกว่า 30 คน

ตารางที่ 5 การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามหน่วยงาน

ลำดับ ที่	นโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ทราบ	สำนัก นายกรัฐมนตรี		กระทรวงมหาดไทย		กระทรวง ศึกษาธิการ		กระทรวง สาธารณสุข		กระทรวง ยุติธรรม		กระทรวง คมนาคม	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย	20/21	-	234/240	97.50	39/41	95.12	352/362	97.24	4/4	-	52/53	98.11
2	สวมหมวกนิรภัย	20/21	-	236/242	97.52	40/41	97.56	369/369	100.00	4/4	-	52/53	98.11
3	เมาไม่ขับ	20/21	-	236/242	97.52	40/41	97.56	366/368	99.46	4/4	-	52/53	98.11
4	มีใบขับขี่	19/21	-	221/237	93.25	39/41	95.12	358/365	98.08	4/4	-	50/52	96.15
5	คาดเข็มขัดนิรภัย	20/21	-	235/240	97.92	41/41	100.00	367/367	100.00	4/4	-	51/52	98.08
6	ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	20/21	-	235/239	98.33	41/41	100.00	362/364	99.45	4/4	-	50/52	96.15
7	การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)	21/21	-	226/238	94.96	41/41	100.00	356/363	98.07	4/4	-	49/51	96.08
8	วิศวกรรมจราจร (Engineering)	19/21	-	213/238	89.50	38/40	95.00	346/360	96.11	4/4	-	48/52	92.31
9	การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation)	21/21	-	229/240	95.42	40/40	100.00	352/358	98.32	4/4	-	52/53	98.11
10	การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Services)	19/20	-	208/235	88.51	40/41	97.56	357/361	98.89	4/4	-	47/52	90.38
11	การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)	18/20	-	207/233	88.84	39/41	95.12	342/356	96.07	4/4	-	48/52	92.31
12	ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต	20/20	-	216/235	91.91	41/41	100.00	348/356	97.75	4/4	-	51/52	98.08
13	การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซค์	19/20	-	225/236	95.34	40/41	97.56	356/361	98.61	4/4	-	50/52	96.15
14	มีอุปกรณ์ครบและไม่มีการดัดแปลง ไปจากที่กฎหมายได้กำหนดไว้	19/20	-	210/233	90.13	37/41	90.24	347/356	97.47	4/4	-	49/51	96.08

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

- ไม่สามารถคำนวณเป็นร้อยละได้ เนื่องจากจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา น้อยกว่า 30 คน

ตารางที่ 5 การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามหน่วยงาน (ต่อ)

ลำดับ ที่	นโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ทราบ	สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ		กรุงเทพมหานคร		องค์กรเอกชน		องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น		อื่น ๆ		รวมทั้งหมด	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย	36/36	100.00	5/5	-	13/13	-	486/518	93.82	17/19	-	1258/1312	95.88
2	สวมหมวกนิรภัย	36/36	100.00	5/5	-	13/13	-	532/533	99.81	18/19	-	1325/1336	99.18
3	เมาไม่ขับ	36/36	100.00	5/5	-	13/13	-	532/535	99.44	16/18	-	1320/1336	98.80
4	มีใบขับขี่	32/36	88.89	4/5	-	12/13	-	493/524	94.08	14/19	-	1246/1317	94.61
5	คาดเข็มขัดนิรภัย	36/36	100.00	5/5	-	13/13	-	528/534	98.88	18/19	-	1318/1332	98.95
6	ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	36/36	100.00	4/5	-	13/13	-	507/527	96.20	18/19	-	1290/1321	97.65
7	การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)	36/36	100.00	4/5	-	13/13	-	476/515	92.43	18/18	-	1244/1305	95.33
8	วิศวกรรมจราจร (Engineering)	36/36	100.00	4/5	-	11/13	-	437/510	85.69	18/19	-	1174/1298	90.45
9	การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation)	36/36	100.00	4/5	-	13/13	-	494/521	94.82	17/18	-	1262/1309	96.41
10	การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Services)	35/36	97.22	4/5	-	10/13	-	445/515	86.41	16/17	-	1185/1299	91.22
11	การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)	34/36	94.44	4/5	-	11/13	-	425/508	83.66	15/17	-	1147/1285	89.26
12	ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต	36/36	100.00	5/5	-	10/12	-	497/520	95.58	19/19	-	1247/1300	95.92
13	การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซค์	34/36	94.44	4/4	-	12/13	-	507/523	96.94	15/19	-	1266/1309	96.72
14	มีอุปกรณ์ครบและไม่มีการดัดแปลง ไปจากที่กฎหมายได้กำหนดไว้	34/36	94.44	5/5	-	13/13	-	464/513	90.45	16/19	-	1198/1291	92.80

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

- ไม่สามารถคำนวณเป็นร้อยละได้ เนื่องจากจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา น้อยกว่า 30 คน

ตารางที่ 6 การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ

ลำดับ ที่	นโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ทราบ	เขต 1		เขต 2		เขต 3		เขต 4		เขต 5		เขต 6	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย	161/166	96.99	75/78	96.15	77/81	95.06	67/68	98.53	34/34	100.00	51/51	100.00
2	สวมหมวกนิรภัย	169/169	100.00	78/78	100.00	78/81	96.30	68/69	98.55	34/34	100.00	50/51	98.04
3	เมาไม่ขับ	169/169	100.00	78/78	100.00	79/82	96.34	69/69	100.00	34/34	100.00	49/50	98.00
4	มีใบขับขี่	162/166	97.59	71/77	92.21	75/80	93.75	63/67	94.03	33/34	97.06	48/51	94.12
5	คาดเข็มขัดนิรภัย	167/168	99.40	78/78	100.00	78/80	97.50	67/69	97.10	34/34	100.00	50/51	98.04
6	ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	164/167	98.20	78/78	100.00	78/81	96.30	68/69	98.55	33/34	97.06	49/50	98.00
7	การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)	160/165	96.97	72/77	93.51	76/80	95.00	67/68	98.53	31/33	93.94	50/51	98.04
8	วิศวกรรมจราจร (Engineering)	149/163	91.41	65/77	84.42	70/80	87.50	64/67	95.52	31/34	91.18	48/51	94.12
9	การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation)	162/165	98.18	77/78	98.72	75/79	94.94	66/67	98.51	32/33	96.97	51/51	100.00
10	การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Services)	153/163	93.87	70/78	89.74	69/78	88.46	64/68	94.12	32/34	94.12	47/51	92.16
11	การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)	150/161	93.17	66/77	85.71	67/77	87.01	58/63	92.06	30/33	90.91	47/51	92.16
12	ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต	158/165	95.76	75/77	97.40	76/79	96.20	67/68	98.53	32/33	96.97	49/51	96.08
13	การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซค์	163/165	98.79	76/77	98.70	74/79	93.67	69/69	100.00	31/32	96.88	48/51	94.12
14	มีอุปกรณ์ครบและไม่มีการดัดแปลง ไปจากที่กฎหมายได้กำหนดไว้	151/162	93.21	72/77	93.51	73/77	94.81	64/66	96.97	31/32	96.88	45/50	90.00

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

ตารางที่ 6 การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ)

ลำดับ ที่	นโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ทราบ	เขต 7		เขต 8		เขต 9		เขต 10		เขต 11		เขต 12	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย	32/34	94.12	37/37	100.00	43/44	97.73	59/60	98.33	57/61	93.44	111/125	88.80
2	สวมหมวกนิรภัย	35/36	97.22	37/37	100.00	44/44	100.00	65/65	100.00	61/61	100.00	124/127	97.64
3	เมาไม่ขับ	34/36	94.44	37/37	100.00	44/44	100.00	65/66	98.48	60/61	98.36	126/126	100.00
4	มีใบขับขี่	30/34	88.24	35/36	97.22	42/44	95.45	63/65	96.92	58/61	95.08	118/125	94.40
5	คาดเข็มขัดนิรภัย	34/36	94.44	36/36	100.00	43/44	97.73	66/66	100.00	61/61	100.00	122/125	97.60
6	ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	34/35	97.14	36/36	100.00	44/44	100.00	63/66	95.45	57/59	96.61	120/124	96.77
7	การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)	33/34	97.06	34/36	94.44	43/44	97.73	65/65	100.00	53/59	89.83	113/124	91.13
8	วิศวกรรมจราจร (Engineering)	31/34	91.18	35/36	97.22	41/44	93.18	58/62	93.55	49/59	83.05	115/124	92.74
9	การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation)	33/34	97.06	36/36	100.00	41/44	93.18	64/66	96.97	57/60	95.00	118/125	94.40
10	การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Services)	34/35	97.14	35/36	97.22	40/44	90.91	60/64	93.75	54/60	90.00	109/121	90.08
11	การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)	33/34	97.06	35/36	97.22	37/44	84.09	58/65	89.23	53/60	88.33	106/123	86.18
12	ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต	33/34	97.06	35/36	97.22	42/43	97.67	61/63	96.83	58/60	96.67	113/122	92.62
13	การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซด์	34/36	94.44	35/35	100.00	43/44	97.73	61/64	95.31	59/60	98.33	116/124	93.55
14	มีอุปกรณ์ครบและไม่มีการดัดแปลง ไปจากที่กฎหมายได้กำหนดไว้	34/35	97.14	34/36	94.44	38/43	88.37	61/63	96.83	51/57	89.47	107/123	86.99

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

ตารางที่ 6 การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ)

ลำดับ ที่	นโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ทราบ	เขต 13		เขต 14		เขต 15		เขต 16		เขต 17		เขต 18	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย	141/146	96.58	85/88	96.59	25/25	-	44/48	91.67	19/20	-	35/35	100.00
2	สวมหมวกนิรภัย	149/151	98.68	89/90	98.89	25/25	-	49/49	100.00	21/21	-	37/37	100.00
3	เมาไม่ขับ	149/151	98.68	89/89	100.00	25/25	-	49/50	98.00	21/21	-	36/36	100.00
4	มีใบขับขี่	142/149	95.30	82/88	93.18	24/24	-	43/48	89.58	20/21	-	35/36	97.22
5	คาดเข็มขัดนิรภัย	151/152	99.34	88/89	98.88	25/25	-	50/50	100.00	21/21	-	36/36	100.00
6	ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	144/150	96.00	88/89	98.88	25/25	-	45/48	93.75	21/21	-	35/35	100.00
7	การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)	137/148	92.57	83/88	94.32	25/25	-	44/48	91.67	18/18	-	35/35	100.00
8	วิศวกรรมจราจร (Engineering)	126/146	86.30	78/87	89.66	24/25	-	42/49	85.71	19/19	-	33/35	94.29
9	การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation)	140/148	94.59	86/89	96.63	24/25	-	45/48	93.75	19/19	-	35/36	97.22
10	การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Services)	130/145	89.66	81/89	91.01	24/25	-	40/48	83.33	19/19	-	34/35	97.14
11	การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)	127/147	86.39	77/88	87.50	23/24	-	41/48	85.42	17/18	-	33/35	94.29
12	ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต	142/148	95.95	81/85	95.29	24/25	-	46/49	93.88	17/18	-	34/35	97.14
13	การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซค์	143/151	94.70	84/87	96.55	24/25	-	46/48	95.83	18/18	-	34/35	97.14
14	มีอุปกรณ์ครบและไม่มีการดัดแปลง ไปจากที่กฎหมายได้กำหนดไว้	132/147	89.80	80/86	93.02	24/25	-	45/49	91.84	19/19	-	34/35	97.14

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

- ไม่สามารถคำนวณเป็นร้อยละได้ เนื่องจากจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา น้อยกว่า 30 คน

ตารางที่ 6 การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ)

ลำดับ ที่	นโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ทราบ	เขต 19		กรุงเทพฯ		รวมทั้งหมด	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย	31/32	96.88	34/37	91.89	1218/1270	95.91
2	สวมหมวกนิรภัย	32/32	100.00	36/37	97.30	1281/1294	99.00
3	เมาไม่ขับ	31/32	96.88	33/36	91.67	1277/1292	98.84
4	มีใบขับขี่	32/32	100.00	33/37	89.19	1209/1275	94.82
5	คาดเข็มขัดนิรภัย	32/32	100.00	37/37	100.00	1276/1290	98.91
6	ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	31/32	96.88	36/37	97.30	1249/1280	97.58
7	การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)	32/32	100.00	35/36	97.22	1206/1266	95.26
8	วิศวกรรมจราจร (Engineering)	29/32	90.63	34/36	94.44	1141/1260	90.56
9	การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation)	30/32	93.75	35/37	94.59	1226/1272	96.38
10	การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Services)	29/32	90.63	32/34	94.12	1156/1259	91.82
11	การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)	29/32	90.63	31/34	91.18	1118/1250	89.44
12	ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต	31/32	96.88	36/36	100.00	1210/1259	96.11
13	การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซค์	32/32	100.00	33/35	94.29	1223/1267	96.53
14	มีอุปกรณ์ครบและไม่มีการดัดแปลง ไปจากที่กฎหมายได้กำหนดไว้	30/31	96.77	34/36	94.44	1159/1249	92.79

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

ตารางที่ 7 การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)

ลำดับ ที่	นโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ทราบ	อายุ (ปี)										รวมทั้งหมด	
		≤ 30		31-40		41-50		51-60		> 60			
		จำนวน [*]	ร้อยละ	จำนวน [*]	ร้อยละ	จำนวน [*]	ร้อยละ	จำนวน [*]	ร้อยละ	จำนวน [*]	ร้อยละ	จำนวน [*]	ร้อยละ
1	มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย	204/208	98.08	372/383	97.13	520/541	96.12	171/189	90.48	21/22	-	1288/1343	95.90
2	สวมหมวกนิรภัย	211/212	99.53	387/391	98.98	545/548	99.45	188/193	97.41	24/24	-	1355/1368	99.05
3	เมาไมซ์	209/211	99.05	383/387	98.97	547/552	99.09	189/194	97.42	23/23	-	1351/1367	98.83
4	มีใบขับขี่	199/209	95.22	363/385	94.29	514/542	94.83	178/189	94.18	22/23		1276/1348	94.66
5	คาดเข็มขัดนิรภัย	211/212	99.53	381/388	98.20	545/548	99.45	189/193	97.93	23/23	-	1349/1364	98.90
6	ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	204/208	98.08	373/386	96.63	538/546	98.53	184/192	95.83	21/21	-	1320/1353	97.56
7	การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)	191/205	93.17	364/384	94.79	522/539	96.85	178/187	95.19	19/21	-	1274/1336	95.36
8	วิศวกรรมจราจร (Engineering)	180/205	87.80	336/384	87.50	498/535	93.08	168/183	91.80	19/21	-	1201/1328	90.44
9	การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม(Education, Public Relation & Participation)	198/205	96.59	362/385	94.03	531/541	98.15	179/188	95.21	22/22	-	1292/1341	96.35
10	การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Services)	190/205	92.68	337/378	89.15	495/539	91.84	171/186	91.94	17/19	-	1210/1327	91.18
11	การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)	184/203	90.64	325/377	86.21	484/533	90.81	168/186	90.32	14/18	-	1175/1317	89.22
12	ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต	203/206	98.54	357/379	94.20	519/541	95.93	178/184	96.74	18/18	-	1275/1328	96.01
13	การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซค์	204/210	97.14	364/380	95.79	527/544	96.88	180/186	96.77	19/19	-	1294/1339	96.64
14	มีอุปกรณ์ครบและไม่มีการดัดแปลง ไปจากที่กฎหมายได้กำหนดไว้	188/203	92.61	351/378	92.86	499/536	93.10	171/185	92.43	17/18	-	1226/1320	92.88

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

- ไม่สามารถคำนวณเป็นร้อยละได้ เนื่องจากจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา น้อยกว่า 30 คน

ตารางที่ 8 การทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเพศของผู้ตอบ

ลำดับ ที่	นโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุทางถนนที่ทราบ	เพศ				ทุกกลุ่มอายุ	
		ชาย		หญิง			
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย	797/840	94.88	464/475	97.68	1261/1315	95.89
2	สวมหมวกนิรภัย	843/856	98.48	484/484	100.00	1327/1340	99.03
3	เมาไม่ขับ	844/857	98.48	479/482	99.38	1323/1339	98.81
4	มีใบขับขี่	789/843	93.59	460/477	96.44	1249/1320	94.62
5	คาดเข็มขัดนิรภัย	839/853	98.36	482/483	99.79	1321/1336	98.88
6	ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	818/846	96.69	475/479	99.16	1293/1325	97.58
7	การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)	783/833	94.00	463/475	97.47	1246/1308	95.26
8	วิศวกรรมจราจร (Engineering)	735/829	88.66	442/472	93.64	1177/1301	90.47
9	การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation)	806/844	95.50	461/470	98.09	1267/1314	96.42
10	การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Services)	729/830	87.83	459/471	97.45	1188/1301	91.31
11	การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)	714/826	86.44	438/464	94.40	1152/1290	89.30
12	ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต	797/836	95.33	454/467	97.22	1251/1303	96.01
13	การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซด์	805/838	96.06	463/475	97.47	1268/1313	96.57
14	มีอุปกรณ์ครบและไม่มีการดัดแปลง ไป จากที่กฎหมายได้กำหนดไว้	752/827	90.93	452/469	96.38	1204/1296	92.90

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

ตารางที่ 9 การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและปฏิบัติ

ลำดับ ที่	แนวทางการประเมินผลการ ดำเนินงานในระดับจังหวัดที่ทราบ	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน								ผู้ปฏิบัติ		รวมทั้งหมด	
		ส่วนราชการ		องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น		องค์กรเอกชน		รัฐวิสาหกิจ					
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	374/379	98.68	553/568	97.36	16/16	100.00	3/3	-	327/329	99.39	1273/1295	98.30
2	อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน	372/378	98.41	550/563	97.69	16/16	100.00	3/3	-	327/329	99.39	1268/1289	98.37
3	มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ช 1ร	380/383	99.22	547/557	98.20	16/16	100.00	3/3	-	325/327	99.39	1271/1286	98.83
4	พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน	380/382	99.48	542/558	97.13	16/16	100.00	4/4	-	326/328	99.39	1268/1288	98.45

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

- ไม่สามารถคำนวณเป็นร้อยละได้ เนื่องจากจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา น้อยกว่า 30 คน

ตารางที่ 10 การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตามหน่วยงาน

ลำดับ ที่	แนวทางการประเมินผลการดำเนินงาน ในระดับจังหวัดที่ทราบ	สำนัก นายกรัฐมนตรี		กระทรวงมหาดไทย		กระทรวง ศึกษาธิการ		กระทรวงสาธารณสุข		กระทรวง ยุติธรรม		กระทรวงคมนาคม	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	20/20	-	237/240	98.75	39/39	100.00	361/364	99.18	4/4	-	51/52	98.08
2	อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน	20/20	-	234/240	97.50	38/39	97.44	364/364	100.00	4/4	-	49/52	94.23
3	มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ช 1ร	20/20	-	234/239	97.91	38/38	100.00	363/364	99.73	4/4	-	52/53	98.11
4	พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	21/21	-	234/239	97.91	39/39	100.00	364/365	99.73	4/4	-	51/53	96.23

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

- ไม่สามารถคำนวณเป็นร้อยละได้ เนื่องจากจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา น้อยกว่า 30 คน

ตารางที่ 10 การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตามหน่วยงาน (ต่อ)

ลำดับ ที่	แนวทางการประเมินผลการดำเนินงาน ในระดับจังหวัดที่ทราบ	สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ		กรุงเทพมหานคร		องค์กรเอกชน		องค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น		อื่น ๆ		รวมทั้งหมด	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	36/36	100.00	5/5	-	13/13	100.00	516/530	97.36	18/19	-	1300/1322	98.34
2	อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต จาก อุบัติเหตุทางถนน	36/36	100.00	5/5	-	13/13	100.00	514/524	98.09	19/19	-	1296/1316	98.48
3	มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ข 1ร	35/36	97.22	5/5	-	14/14	100.00	506/517	97.87	19/19	-	1290/1309	98.55
4	พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน	36/36	100.00	5/5	-	14/14	100.00	506/520	97.31	18/18	-	1292/1314	98.33

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด
- ไม่สามารถคำนวณเป็นร้อยละได้ เนื่องจากจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา น้อยกว่า 30 คน

ตารางที่ 11 การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ

ลำดับ ที่	แนวทางการประเมินผลการดำเนินงาน ในระดับจังหวัดที่ทราบ	เขต 1		เขต 2		เขต 3		เขต 4		เขต 5		เขต 6	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	163/165	98.79	76/77	98.70	80/80	100.00	67/68	98.53	33/33	100.00	48/51	94.12
2	อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต จาก อุบัติเหตุทางถนน	164/164	100.00	78/78	100.00	78/80	97.50	65/66	98.48	33/33	100.00	49/51	96.08
3	มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ข 1ร	163/166	98.19	73/76	96.05	78/78	100.00	66/66	100.00	34/34	100.00	50/51	98.04
4	พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน	163/166	98.19	75/77	97.40	78/79	98.73	69/69	100.00	34/34	100.00	50/51	98.04

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

ตารางที่ 11 การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ)

ลำดับ ที่	แนวทางการประเมินผลการดำเนินงาน ในระดับจังหวัดที่ทราบ	เขต 7		เขต 8		เขต 9		เขต 10		เขต 11		เขต 12	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	37/37	100.00	36/36	100.00	44/44	100.00	63/64	98.44	60/60	100.00	123/128	96.09
2	อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต จาก อุบัติเหตุทางถนน	37/37	100.00	35/36	97.22	43/44	97.73	62/63	98.41	61/61	100.00	116/124	93.55
3	มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ข 1ร	36/36	100.00	36/36	100.00	44/45	97.78	64/64	100.00	59/60	98.33	120/124	96.77
4	พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน	34/35	97.14	36/37	97.30	44/44	100.00	61/62	98.39	59/60	98.33	119/123	96.75

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

ตารางที่ 11 การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ)

ลำดับ ที่	แนวทางการประเมินผลการดำเนินงาน ในระดับจังหวัดที่ทราบ	เขต 13		เขต 14		เขต 15		เขต 16		เขต 17		เขต 18	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	147/151	97.35	90/90	100.00	25/25	-	47/48	97.92	20/20	-	35/35	100.00
2	อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน	149/151	98.68	88/89	98.88	24/25	-	48/48	100.00	21/21	-	36/36	100.00
3	มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ข 1ร	149/149	100.00	89/90	98.89	25/25	-	49/49	100.00	19/19	-	36/36	100.00
4	พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน	146/150	97.33	89/89	100.00	25/25	-	47/47	100.00	20/20	-	36/36	100.00

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

- ไม่สามารถคำนวณเป็นร้อยละได้ เนื่องจากจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา น้อยกว่า 30 คน

ตารางที่ 11 การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ)

ลำดับ ที่	แนวทางการประเมินผลการดำเนินงาน ในระดับจังหวัดที่ทราบ	เขต 19		กรุงเทพฯ		รวมทั้งหมด	
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	31/32	96.88	35/35	100.00	1260/1279	98.51
2	อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน	32/32	100.00	35/35	100.00	1254/1274	98.43
3	มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ช 1ร	31/31	100.00	35/36	97.22	1256/1271	98.82
4	พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	32/32	100.00	37/37	100.00	1254/1273	98.51

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

ตารางที่ 12 การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)

ลำดับ ที่	แนวทางการประเมินผล การดำเนินงาน ในระดับจังหวัดที่ทราบ	อายุ (ปี)										ทุกกลุ่มอายุ	
		≤ 30		31-40		41-50		51-60		> 60			
		จำนวน*	ร้อยละ*	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	211/213	99.06	379/387	97.93	533/540	98.70	186/190	97.89	22/23	-	1331/1353	98.37
2	อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนน	210/211	99.53	377/382	98.69	534/543	98.34	181/187	96.79	23/24	-	1325/1347	98.37
3	มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ช 1ร	208/208	100.00	373/379	98.42	538/546	98.53	181/185	97.84	21/22	-	1321/1340	98.58
4	พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุทางถนน	209/210	99.52	377/383	98.43	531/542	97.97	185/187	98.93	20/22	-	1322/1344	98.36

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

- ไม่สามารถคำนวณเป็นร้อยละได้ เนื่องจากจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา น้อยกว่า 30 คน

ตารางที่ 13 การทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด จำแนกตามเพศของผู้ตอบ

ลำดับ ที่	แนวทางการประเมินผลการดำเนินงาน ในระดับจังหวัดที่ทราบ	เพศ				รวมทั้งหมด	
		ชาย		หญิง			
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	831/848	98.00	474/478	99.16	1305/1326	98.42
2	อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน	824/844	97.63	476/478	99.58	1300/1322	98.34
3	มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ข 1ร	820/838	97.85	475/476	99.79	1295/1314	98.55
4	พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	821/840	97.74	476/479	99.37	1297/1319	98.33

หมายเหตุ * จำนวนตอบใช่/จำนวนตอบทั้งหมด

ตารางที่ 14 การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและปฏิบัติ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	แนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ที่คิดว่ามีเกิดขึ้น	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน				ผู้ปฏิบัติ	รวม ทั้งหมด
		ส่วน ราชการ	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	องค์กร เอกชน	รัฐวิสาหกิจ		
1.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการมีคณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3.65	3.66	3.29	3.75	3.58	3.63
2.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการจัดโครงการรณรงค์โดยชุมชน	3.40	3.38	3.06	3.00	3.36	3.37

ตารางที่ 15 การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตามหน่วยงาน
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	แนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ที่คิดว่ามีเกิดขึ้น	สำนัก นายกรัฐมนตรี	กระทรวง มหาดไทย	กระทรวง ศึกษาธิการ	กระทรวง สาธารณสุข	กระทรวง ยุติธรรม	กระทรวง คมนาคม
1.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการมีคณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3.76	3.63	3.58	3.60	4.25	3.62
2.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการจัดโครงการรณรงค์โดยชุมชน	3.90	3.38	3.16	3.26	3.75	3.51

ตารางที่ 15 การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตามหน่วยงาน
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด) (ต่อ)

ลำดับ ที่	แนวทางการบูรณาการ ความร่วมมือจากทุกภาค ส่วน ที่คิดว่าจะเกิดขึ้น	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน				ผู้ปฏิบัติ	รวม ทั้งหมด
		ส่วน ราชการ	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	องค์กร เอกชน	รัฐวิสาหกิจ		
1.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการมีคณะกรรมการ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	4.06	3.80	4.13	3.60	3.56	3.63
2.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วย การจัดโครงการรณรงค์โดย ชุมชน	3.69	3.40	3.93	3.39	3.11	3.37

ตารางที่ 16 การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค
และกรุงเทพ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	แนวทางการบูรณาการ ความร่วมมือจากทุกภาค ส่วน ที่คิดว่าจะเกิดขึ้น	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เขต 9	เขต 10	เขต 11
1.	ความร่วมมือขององค์กร ต่างๆ ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทาง ถนน ด้วยการมี คณะกรรมการจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3.60	3.76	3.61	3.61	3.76	3.59	3.46	3.43	3.44	3.79	3.62
2.	ความร่วมมือขององค์กร ต่างๆ ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทาง ถนน ด้วยการจัดโครงการ รณรงค์โดยชุมชน	3.42	3.44	3.30	3.30	3.35	3.37	2.97	3.25	3.00	3.34	3.48

ตารางที่ 16 การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และ กรุงเทพฯ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด) (ต่อ)

ลำดับ ที่	แนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ที่คิดว่าจะเกิดขึ้น	เขต 12	เขต 13	เขต 14	เขต 15	เขต 16	เขต 17	เขต 18	เขต 19	กทม.	รวม ทั้งหมด
1.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการมีคณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3.85	3.57	3.60	3.84	3.48	3.24	3.65	3.78	3.49	3.63
2.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการจัดโครงการรณรงค์โดยชุมชน	3.73	3.32	3.46	3.72	3.28	2.71	3.22	3.38	3.22	3.37

ตารางที่ 17 การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี) (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	แนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ที่คิดว่าจะเกิดขึ้น	อายุ (ปี)					ทุกกลุ่ม อายุ
		≤ 30	31-40	41-50	51-60	> 60	
1.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการมีคณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3.65	3.57	3.68	3.60	3.24	3.63
2.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการจัดโครงการรณรงค์โดยชุมชน	3.42	3.26	3.47	3.27	3.24	3.37

ตารางที่ 18 การทราบถึงแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จำแนกตามเพศของผู้ตอบ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	แนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ที่คิดว่าจะเกิดขึ้น	เพศ		รวม ทั้งหมด
		ชาย	หญิง	
1.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการมีคณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3.65	3.60	3.63
2.	ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการจัดโครงการรณรงค์โดยชุมชน	3.39	3.33	3.37

ตารางที่ 19 การบรรยายที่ห้องประชุมใหญ่

ลำดับ ที่	หัวข้อบรรยาย	วันที่ (มิ.ย. 49)	เวลาเริ่ม (น.)	เวลาจบ (น.)	จำนวน ผู้เข้าร่วม	จำนวน คำถาม	จำนวน ผู้ถาม
1.	นโยบายและยุทธศาสตร์ชาติในการป้องกัน อุบัติเหตุจราจรของประเทศไทย	20	09.00	09.30	1,371	0	0
2.	Global Campaign on Road Traffic Injury	20	09.30	10.00	1,078	0	0
3.	ยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ของ SEARO และ การสร้างเครือข่ายชุมชนถนน ปลอดภัย ในระดับสากล	20	10.00	10.30	1,319	0	0
4.	การพัฒนาระบบป้องกันอุบัติเหตุจราจรใน ระดับชุมชนอย่างยั่งยืน	20	11.00	12.00	1,249	0	0
5.	การอภิปรายหมู่ หัวข้อ " ถอดบทเรียนจาก เทศกาลสงกรานต์"	20	13.00	14.30	1,152	0	0
6.	ทบทวนในกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุ รถมอเตอร์ไซด์	20	15.00	15.30	567	0	0
7.	บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	20	15.30	16.00	669	1	1
8.	ความสูญเสียจากอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์ ของประเทศไทย	20	16.00	16.30	461	0	0
9.	การอภิปรายหมู่ หัวข้อ "โศกนาฏกรรมบน ถนน-ความสูญเสียมหาศาลที่สังคมมองข้าม"	21	08.30	10.30	1,243	1	1
10.	มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย (Safer Motorcycle)	21	10.30	11.00	652	0	0
11.	อุบัติเหตุจราจรในเด็ก และแนวทางการ ป้องกัน	21	13.00	13.30	247	1	1
12.	โครงการสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดน่าน (สจร.) 51 จังหวัด ภายใต้การสนับสนุนของ สสส.	21	14.00	14.30	329	0	0
13.	การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษา	21	14.30	15.00	173	0	0
14.	Safer BUS	22	08.30	10.00	243	1	1
15.	การใช้ที่นั่งเด็กเพื่อความปลอดภัยในรถยนต์	22	10.30	11.30	130	0	0
16.	สรุปผลการประเมินผลสัมมนา	22	11.30	12.00	414	0	0
รวมทั้งหมด					11,297	4	4
ค่าเฉลี่ย					706.1	0.3	0.3
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					130 - 1371	-	-

ตารางที่ 20 การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 1 Law-Enforcement

ลำดับ ที่	หัวข้อบรรยาย	วันที่ (มิ.ย. 49)	เวลาเริ่ม (น.)	เวลาจบ (น.)	จำนวน ผู้เข้าร่วม	จำนวน คำถาม	จำนวน ผู้ถาม
1.	การบังคับใช้กฎหมายจราจร ฤา.....จะเหมือนยักษ์หลับ	21	10.30	11.00	93	0	0
2.	ผลการคุมประพฤติ ผู้กระทำผิด กม.จราจร	21	11.00	11.30	97	0	0
3.	ตำรวจจราจรกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถ มอเตอร์ไซด์และคนโดยสาร (Part I)	21	11.30	12.00	41	0	0
4.	ตำรวจจราจรกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถ มอเตอร์ไซด์และคนโดยสาร (Part I)	21	13.00	13.30	44	0	0
5.	นโยบายกวดขันคนขับรถมอเตอร์ไซด์ไม่ สวมหมวกนิรภัยบนทางหลวง	21	13.30	14.00	92	2	2
6.	มิติใหม่ในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	22	08.30	09.00	68	0	0
7.	การเพิ่มโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ	22	09.00	09.30	74	3	3
8.	เทคโนโลยีสมัยใหม่กับการตรวจจับบนทางหลวง	22	09.30	10.00	91	2	1
9.	แนวคิดใหม่ ๆ ของกรมการขนส่งทางบกที่จะทำให้ รถมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุ	22	10.30	11.00	68	3	2
10.	รูปแบบใหม่ของการคุมประพฤติ	22	11.00	11.30	56	1	1
11.	Private Involvements for Road Safety : Good Practices	22	11.30	12.00	19	0	0
รวมทั้งหมด					743	11	9
ค่าเฉลี่ย					67.6	1.0	0.8
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					19 - 97	-	-
1.	Paper 1 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลในการจัดฐาน ข้อมูลอุบัติเหตุสำหรับกองบังคับการตำรวจทางหลวง	21	14.30	16.30	28	1	1
2.	Paper 2 รถโดยสารปลอดภัยอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล	21	14.30	16.30	15	3	3
3.	Paper 3 การป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการควบคุม ความเร็ว บนถนนมิตรภาพจังหวัดขอนแก่น	21	14.30	16.30	14	4	2
4.	Paper 4 การพัฒนาเทคนิคด้านการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อความปลอดภัยทางถนน	21	14.30	16.30	20	6	4
5.	Paper 5 การประยุกต์ใช้ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในช่วง เทศกาลปีใหม่เพื่อการบริหารงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	21	14.30	16.30	18	5	3
6.	Paper 6 การประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศทาง ภูมิศาสตร์ในงานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสำหรับสถานี ตำรวจ	21	14.30	16.30	17	3	3
7.	Paper 7 โครงการมาตรการทางสังคมเพื่อสร้างวินัย จราจร	21	14.30	16.30	12	3	3
รวมทั้งหมด					124	25	19
ค่าเฉลี่ย					17.7	3.6	2.7
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					12 - 28	-	-

ตารางที่ 21 การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 2 Engineering

ลำดับ ที่	หัวข้อบรรยาย	วันที่ (ม.ย.49)	เวลาเริ่ม (น.)	เวลาจบ (น.)	จำนวน ผู้เข้าร่วม	จำนวน คำถาม	จำนวน ผู้ถาม
1.	การศึกษาความปลอดภัยของระบบรถโดยสารในประเทศไทย	21	10.30	11.00	83	2	2
2.	Data Miningอีกหน้ทางเลือกในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของประเทศ	21	11.00	11.30	81	0	0
3.	การสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Investigation) คือ อะไร....เหมือนหรือแตกต่างกับการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร	21	11.30	12.00	56	0	0
4.	ความเห็นและข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย	21	13.00	13.30	35	0	0
5.	การป้องกันอุบัติเหตุโดยใช้พฤติกรรมการขับขี่เป็นตัวกำหนด	21	13.30	14.00	35	0	0
6.	องค์ความรู้วิศวกรรมที่หายไปสำหรับความปลอดภัยทางถนน	22	09.00	09.30	43	0	0
7.	การประเมินความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร	22	09.30	10.00	44	0	0
8.	การพัฒนาเส้นทางด้วยหลักการสมดุล	22	10.30	11.00	62	0	0
9.	การประเมินความสำเร็จของมาตรการการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย	22	11.00	11.30	45	0	0
10.	การวิเคราะห์หาจุดอันตรายบนถนน: กรณีศึกษาบนถนนทางหลวงในประเทศไทย	22	11.30	12.00	36	0	0
รวมทั้งหมด					520	2	2
ค่าเฉลี่ย					52.0	0.2	0.2
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					35 - 83	-	-
1.	Paper 1 การวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซค์ใน จ. ขอนแก่น	21	14.30	15.00	30	4	3
2.	Paper 2 ปรับปรุงจุดอันตรายบนทางหลวงชนบท (บริเวณสี่แยกเคียนห้วย)	21	14.30	15.00	37	1	1
3.	Paper 3 การแก้ปัญหาจุดอันตรายในเขตเทศบาลนครขอนแก่น	21	15.00	15.30	30	2	2
4.	Paper 5 ผลกระทบของความเร่งต่อประสิทธิภาพการขับขี่	21	15.30	16.00	34	3	2
5.	Paper 6 การประยุกต์ใช้ดาวเทียมและภาพถ่ายดาวเทียมในการศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุบนทางพิเศษ	21	16.00	16.00	25	0	0
6.	Paper 7 การใช้เข็มขัดนิรภัยและผลกระทบจากการใช้ในประเทศไทย	21	16.00	16.30	28	1	1
รวมทั้งหมด					184	11	9
ค่าเฉลี่ย					30.7	1.8	1.5
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					25 - 37	-	-

ตารางที่ 22 การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 3 Education

ลำดับ ที่	หัวข้อบรรยาย	วันที่ (มิ.ย. 49)	เวลาเริ่ม (น.)	เวลาจบ (น.)	จำนวน ผู้เข้าร่วม	จำนวน คำถาม	จำนวน ผู้ถาม
1.	ชุมชน จส.100 สร้างความปลอดภัยทางถนนได้อย่างไร	21	10.30	11.00	43	2	1
2.	ที่นั่งสำหรับเด็กในรถยนต์ เมืองไทยควรบังคับใช้หรือยัง	21	11.00	11.30	48	0	0
3.	ครูแม่ไก่ ออกไข่ถึงไหนแล้ว	21	11.30	12.00	30	0	1
4.	มือถือกับอุบัติเหตุจราจร	21	13.30	14.00	38	1	0
5.	กลวิธีให้รถมอเตอร์ไซด์ทำประกันภัยตาม พรบ.	21	13.30	14.00	54	5	4
6.	ศาสนากับการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	22	08.30	09.00	48	0	0
7.	ก้าวต่อไปของโครงการ ง่วงไม่ขับ	22	09.00	09.30	46	2	2
8.	หน้าใหม่ของการณรงค์ เมาไม่ขับ	22	09.30	10.00	115	0	0
9.	ขับมอเตอร์ไซด์ใครว่าง่าย.....	22	10.30	11.00	105	0	0
10.	รถมอเตอร์ไซด์เปิดไฟหน้า ลดปัญหาอุบัติเหตุได้จริงหรือ	22	11.00	11.30	82	1	1
11.	รถยนต์ตกน้ำจะเอาตัวรอดได้อย่างไร	22	11.30	12.00	104	4	4
รวมทั้งหมด					713	15	13
ค่าเฉลี่ย					64.8	1.4	1.2
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					30 - 115	-	-
1.	Paper 1 การสร้างเสริมความปลอดภัยในโรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎ์ 2 อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา	21	14.30	15.00	41	6	3
2.	Paper 2 การส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากร	21	15.00	15.30	40	3	2
3.	Paper 3 การแก้ไขฟื้นฟูผู้ถูกคุมประพฤติ "เมาแล้วขับ" จังหวัดขอนแก่น	21	15.30	16.00	48	1	1
4.	Paper 4 การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน นักศึกษา วิทยาลัยอาชีวศึกษาสุโขทัย	21	16.00	16.30	36	3	3
5.	Paper 5 สัมผัสของจริงจากการชิงรถ (นครสวรรค์)	21	16.00	16.30	37	4	3
6.	Paper 6 รายงานผลการใช้หลักสูตรความปลอดภัยบนท้องถนน ชั้น ม.3 จังหวัดสุรินทร์ เขต 2	21	16.47	17.30	26	4	3
7.	Paper 7 นางฟ้าสีขาวต้านภัยอุบัติเหตุจราจรในเขตเทศบาลจังหวัดเชียงใหม่	21	16.47	17.30	16	3	2
รวมทั้งหมด					244	24	17
ค่าเฉลี่ย					34.9	3.4	2.4
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					16 - 48	-	-

ตารางที่ 23 การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 4 Emergency Medical Service (EMS)

ลำดับ ที่	หัวข้อบรรยาย	วันที่ (ม.ย. 49)	เวลาเริ่ม (น.)	เวลาจบ (น.)	จำนวน ผู้เข้าร่วม	จำนวน คำถาม	จำนวน ผู้ถาม
1.	แผนแม่บทระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	21	10.30	11.00	161	0	0
2.	Mass casualty preparedness plan และศูนย์ บัญชาการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินของ กระทรวงสาธารณสุข	21	11.00	11.30	214	2	2
3.	การสร้างเครือข่ายกู้ภัยระดับชาติ	21	11.30	12.00	127	0	0
4.	งบประมาณการขับเคลื่อนระบบบริการการแพทย์ ฉุกเฉิน	21	13.00	13.30	164	1	1
5.	Helmet for Kids (HFK)	21	14.00	14.30	154	3	1
6.	สึนามิ ภาคใต้ ถึงโคลนถล่มภาคเหนือ ประเทศไทยเตรียมรับมือภัยพิบัติไว้อย่างไร	22	08.30	12.00	206	0	0
รวมทั้งหมด					1026	6	4
ค่าเฉลี่ย					171.0	1.0	0.7
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					127 - 214	-	-
1.	Paper 1 โครงการอบรมการปฐมพยาบาลขั้น พื้นฐาน เจ้าหน้าที่อาสาสมัครในพื้นที่ อบต. จ.สมุทรสาคร	21	14.30	15.00	105	2	
2.	Paper 2 บทบาทของอาสาสมัครกู้ภัยในรถบรรทุก ตั้งระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	21	15.00	15.30	125	3	2
3.	Paper 3 การพัฒนาระบบบริการการแพทย์ ฉุกเฉินตามแนวทาง 3 ประสาน 1 สื่อสาร	21	15.30	16.00	126	3	3
4.	Paper 4 การบริการการแพทย์ฉุกเฉินช่วง เทศกาลปีใหม่ 2549 หน่วยกู้ชีพ อบต. กุดน้ำไท อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น	21	16.00	16.30	87	2	2
5.	Paper 5 การจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในจ.ขอนแก่น กู้ชีพนครินทร์ (กู้ชีพหลายระดับ)	21	16.47	17.30	60	2	2
6.	Paper 6 การพัฒนา Probability of Survival PS Model สำหรับประเทศไทย	21	16.47	17.30	78	5	3
รวมทั้งหมด					581	17	12
ค่าเฉลี่ย					96.8	2.8	2.0
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					60 - 126	-	-

ตารางที่ 24 การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 5 Evaluation

ลำดับ ที่	หัวข้อบรรยาย	วันที่ (ม.ย.49)	เวลาเริ่ม (น.)	เวลาจบ (น.)	จำนวน ผู้เข้าร่วม	จำนวน คำถาม	จำนวน ผู้ถาม
1.	แผนแม่บทระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรแห่งชาติ	21	10.30	11.00	58	1	1
2.	ระบบข้อมูลการบาดเจ็บกระทรวงสาธารณสุข	21	11.00	11.30	53	0	0
3.	ผลการศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	21	11.30	12.00	43	2	1
4.	การประเมินผลโครงการ "รักและห่วงใยใส่หมวกนิรภัยให้ห้อง"	21	13.00	13.30	46	1	1
5.	ผลสัมฤทธิ์การควบคุมอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด - หนึ่งในมาตรการประเมินผู้ว่า CEO	21	13.30	14.30	70	4	2
6.	ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุของกระทรวงคมนาคม	22	08.30	09.00	42	0	0
7.	ตัวชี้วัดการควบคุม-ป้องกันอุบัติเหตุจราจร	22	09.00	09.30	78	0	0
8.	มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร	22	09.30	10.00	64	0	0
9.	เหตุเกิดครั้งเดียว สะเทือนไปทั้งชีวิต	22	10.30	11.00	43	0	0
10.	คอคักเพราะใส่หมวกนิรภัยจริงหรือไม่	22	11.00	11.30	45	0	0
รวมทั้งหมด					542	8	5
ค่าเฉลี่ย					54.2	0.8	0.5
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					42 - 78	-	-
1.	Paper 1 การศึกษาความสัมพันธ์ของการเกิดอุบัติเหตุและความง่วงในผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง	21	14.30	14.31	47	5	3
2.	Paper 2 การสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจร	21	15.00	14.32	49	2	2
3.	Paper 3 การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	21	15.00	15.30	56	5	1
4.	Paper 4 การสร้างและหาประสิทธิภาพชุดการตรวจสอบการสวมหมวกกันน็อกก่อนการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์	21	15.30	16.00	38	2	2
5.	Paper 5 อุบัติเหตุการบาดเจ็บของจังหวัดฉะเชิงเทรา	21	15.60	15.30	20	3	3
6.	Paper 6 การประเมินการช่วยเหลือด้านการแพทย์ ผู้ประสบภัยจากเหตุการณ์สึนามิตามแผนอุบัติภัย โรงพยาบาลกลาง จังหวัดภูเก็ต	21	15.90	16.60	20	2	2
7.	Paper 7 พฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์ของประชาชนจังหวัดสงขลาช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2548	21	16.00	16.30	38	3	1
รวมทั้งหมด					268	22	14
ค่าเฉลี่ย					38.3	3.1	2.0
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					20 - 56	-	-

ตารางที่ 25 การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมย่อย 6 Empowerment

ลำดับ ที่	หัวข้อบรรยาย	วันที่ (มิ.ย. 49)	เวลาเริ่ม (น.)	เวลาจบ (น.)	จำนวน ผู้เข้าร่วม	จำนวน คำถาม	จำนวน ผู้ถาม
1.	ป้กธงชัย Model	21	10.30	11.00	46	0	0
2.	โกสุ่มพิสัย Model	21	11.00	11.30	44	0	0
3.	ชุมแพ Model	21	11.30	12.00	43	0	0
4.	ภูชี้ฟ้าตำบล – หัวใจของ EMS	21	13.00	14.00	125	4	1
5.	วิศวกรรมจราจรอย่างง่ายในระดับหมู่บ้าน	21	14.00	14.30	81	0	0
6.	การป้องกันไฟไหม้ในรถยนต์	22	08.30	09.00	52	2	1
7.	ความเสี่ยงของการบาดเจ็บที่ศีรษะจากการขี่ มอเตอร์ไซด์: ทำไมจึงต้องใช้หมวกกันน็อค	22	09.00	09.30	71	0	0
8.	ปัญหาการใช้ พรบ. คัมครองผู้ประสบภัยจากรถ	22	09.30	10.00	56	0	0
9.	บริษัทประกันชีวิตและวินาศภัย จะร่วมป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนได้อย่างไร p1	22	10.30	11.00	33	1	1
10.	บริษัทประกันชีวิตและวินาศภัย จะร่วมป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนได้อย่างไร p2	22	11.00	11.30	37	8	8
11.	ประเมินผลการป้องกันอุบัติเหตุโดยชุมชน ในช่วงเทศกาลสงกรานต์	22	11.30	12.00	50	1	1
รวมทั้งหมด					638	16	12
ค่าเฉลี่ย					58.0	1.5	1.1
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					33 - 125	-	-
1.	Paper 1 การพัฒนารูปแบบการสร้างพลัง ชุมชน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจลาจลของชุมชน	21	15.00	15.30	49	4	3
2.	Paper 2 เทศกาลปีใหม่เมาไม่ขับครบครัน อบอุ่น ชุมชนปลอดภัย	21	15.00	15.30	52	3	2
3.	Paper 3 โครงการรณรงค์อาสาป้องกันอุบัติเหตุจลาจล	21	15.25	16.00	58	1	1
4.	Paper 4 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุจลาจลโดย กระบวนการ"อุดรธานี 3กรองโมเดล"	21	15.30	16.00	37	2	2
5.	Paper 5 การพัฒนากลวิธีควบคุมป้องกัน อุบัติเหตุจลาจลในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548 จังหวัดขอนแก่น	21	16.00	16.30	29	2	2
6.	Paper 6 การพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกัน และแก้ไขการเกิดปัญหาอุบัติเหตุ	21	16.00	16.30	19	1	1
7.	Paper 7 การดำเนินงานด้านการจัดตั้งเครือข่าย การประชาสัมพันธ์ในการรณรงค์ป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2549	21	16.30	17.30	20	2	2
8.	Paper 8 การพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้ป่วยและผู้ดูแล ผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บไขสันหลังจากอุบัติเหตุใน โรงพยาบาลขอนแก่น	21	16.47	17.30	18	3	2
รวมทั้งหมด					282	18	15
ค่าเฉลี่ย					35.3	2.3	1.9
จำนวนผู้เข้าร่วม (ต่ำสุด - สูงสุด)					18 - 58	-	-

ตารางที่ 26 ภาพรวมการบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการที่ห้องประชุมใหญ่ และห้องประชุมย่อยทั้ง 6 ห้อง

ลำดับ ที่	ห้องประชุม	จำนวน เรื่องที่ บรรยาย/ นำเสนอ	ผู้เข้าร่วม		ค่าพิสัย ผู้เข้าร่วม		คำถาม		ผู้ถาม/ แสดงความเห็น	
			จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ต่ำสุด	สูงสุด	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	จำนวน	ค่าเฉลี่ย
1.	ห้องประชุมใหญ่	16	11,297	706.1	130	1,371	4	0.3	4	0.3
2.	ห้องประชุมย่อย 1 Law-Enforcement บรรยาย	11	743	67.6	19	97	11	1.0	9	0.8
3.	ห้องประชุมย่อย 1 Law-Enforcement Paper	7	124	17.7	12	28	25	3.6	19	2.7
4.	ห้องประชุมย่อย 2 Engineering บรรยาย	10	520	52.0	35	83	2	0.2	2	0.2
5.	ห้องประชุมย่อย 2 Engineering Paper	6	184	30.7	25	37	11	1.8	9	1.5
6.	ห้องประชุมย่อย 3 Education บรรยาย	11	713	64.8	30	115	15	1.4	13	1.2
7.	ห้องประชุมย่อย 3 Education Paper	7	244	34.9	16	48	24	3.4	17	2.4
8.	ห้องประชุมย่อย 4 EMS บรรยาย	6	1,026	171.0	127	214	6	1.0	4	0.7
9.	ห้องประชุมย่อย 4 EMS Paper	6	581	96.8	60	126	17	2.8	12	2.0
10.	ห้องประชุมย่อย 5 Evaluation บรรยาย	10	542	54.2	42	78	8	0.8	5	0.5
11.	ห้องประชุมย่อย 5 Evaluation Paper	7	268	38.3	20	56	22	3.1	14	2.0
12.	ห้องประชุมย่อย 6 Empowerment บรรยาย	11	638	58.0	33	125	16	1.5	12	1.1
13.	ห้องประชุมย่อย 6 Empowerment Paper	8	282	35.3	18	58	18	2.3	15	1.9

ตารางที่ 27 การรับทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและปฏิบัติ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ทางถนน ที่รับทราบ	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน				ผู้ปฏิบัติ	รวม ทั้งหมด
		ส่วน ราชการ	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	องค์กร เอกชน	รัฐวิสาหกิจ		
1.	อุบัติเหตุทางถนน ทำให้เกิด การเสียชีวิต	4.30	4.31	4.47	4.50	4.34	4.32
2.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิด การสูญเสียทางเศรษฐกิจ ของชาติ	4.36	4.31	4.41	4.50	4.28	4.32
3.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิด การพิการ และสูญเสียโอกาส ในชีวิต	4.40	4.37	4.41	4.50	4.32	4.37

ตารางที่ 28 การทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามหน่วยงาน
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ทางถนน ที่รับทราบ	สำนัก นายกรัฐมนตรี	กระทรวง มหาดไทย	กระทรวง ศึกษาธิการ	กระทรวง สาธารณสุข	กระทรวง ยุติธรรม	กระทรวง คมนาคม
1.	อุบัติเหตุทางถนน ทำให้ เกิดการเสียชีวิต	4.19	4.33	4.32	4.31	4.25	4.02
2.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิด การสูญเสียทางเศรษฐกิจ ของชาติ	4.10	4.40	4.35	4.34	3.50	4.04
3.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้ เกิดการพิการและสูญเสีย โอกาสในชีวิต	4.43	4.44	4.41	4.37	4.00	4.18

ตารางที่ 28 การทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามหน่วยงาน (ต่อ)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ทางถนน ที่รับทราบ	สำนัก นายกรัฐมนตรี	กระทรวง มหาดไทย	กระทรวง ศึกษาธิการ	กระทรวง สาธารณสุข	กระทรวง ยุติธรรม	กระทรวง คมนาคม
1.	อุบัติเหตุทางถนน ทำให้เกิด การเสียชีวิต	4.19	4.33	4.32	4.31	4.25	4.02
2.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิด การสูญเสียทางเศรษฐกิจ ของชาติ	4.10	4.40	4.35	4.34	3.50	4.04
3.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิด การพิการ และสูญเสียโอกาส ในชีวิต	4.43	4.44	4.41	4.37	4.00	4.18

ตารางที่ 29 การทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ทางถนนที่รับทราบ	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ	กรุงเทพ มหานคร	องค์กร เอกชน	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	อื่น ๆ	รวม ทั้งหมด
1.	อุบัติเหตุทางถนน ทำให้เกิด การเสียชีวิต	4.42	4.80	4.47	4.33	4.12	4.31
2.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการ สูญเสียทางเศรษฐกิจของชาติ	4.44	4.80	4.67	4.28	4.61	4.32
3.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการ พิการ และสูญเสียโอกาสใน ชีวิต	4.57	5.00	4.50	4.32	4.26	4.36

ตารางที่ 29 การทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ทางถนนที่รับทราบ	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เขต 9	เขต 10	เขต 11
1.	อุบัติเหตุทางถนน ทำให้เกิด การเสียชีวิต	4.32	4.38	4.25	4.17	4.53	4.45	4.22	4.35	4.36	4.20	4.10
2.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิด การสูญเสียทางเศรษฐกิจ ของชาติ	4.33	4.51	4.28	4.27	4.56	4.41	4.41	4.38	4.22	4.29	4.10
3.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิด การพิการ และสูญเสียโอกาส ในชีวิต	4.51	4.33	4.32	4.24	4.71	4.40	4.46	4.26	4.37	4.33	4.25

ตารางที่ 30 การทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ที่รับทราบ	อายุ (ปี)					ทุกกลุ่ม อายุ
		≤ 30	31-40	41-50	51-60	> 60	
1.	อุบัติเหตุทางถนน ทำให้เกิดการเสียชีวิต	4.35	4.31	4.30	4.31	4.20	4.31
2.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจของชาติ	4.40	4.34	4.29	4.29	3.88	4.31
3.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการพิการ และสูญเสียโอกาสในชีวิต	4.51	4.35	4.32	4.37	4.04	4.36

ตารางที่ 31 การทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเพศของผู้ตอบ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ที่รับทราบ	เพศ		รวมทั้งหมด
		ชาย	หญิง	
1.	อุบัติเหตุทางถนน ทำให้เกิดการเสียชีวิต	4.30	4.34	4.31
2.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจของชาติ	4.33	4.31	4.32
3.	อุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการพิการ และสูญเสียโอกาสในชีวิต	4.37	4.35	4.36

ตารางที่ 32 ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรม
และต่อเนื่อง จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและปฏิบัติ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไป ปฏิบัติให้เหมาะสมใน แต่ละพื้นที่ อย่างเป็น รูปธรรมและต่อเนื่อง	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน				ผู้ปฏิบัติ	รวม ทั้งหมด
		ส่วน ราชการ	องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	องค์กร เอกชน	รัฐวิสาหกิจ		
1.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ที่ได้จากการสัมมนาไปเผยแพร่ในพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	4.12	4.11	4.59	4.50	4.11	4.12
2.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ที่ได้จากการสัมมนา ไปปฏิบัติในพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	4.09	4.11	4.53	4.50	4.10	4.11

ตารางที่ 33 ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง จำแนกตามหน่วยงาน
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไป ปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ ละพื้นที่ อย่างเป็น รูปธรรมและต่อเนื่อง	สำนัก นายกรัฐมนตรี	กระทรวง มหาดไทย	กระทรวง ศึกษาธิการ	กระทรวง สาธารณสุข	กระทรวง ยุติธรรม	กระทรวง คมนาคม
1.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบ การดำเนินงาน ที่ได้จาก การสัมมนาไปเผยแพร่ใน พื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่อง	4.33	4.14	4.13	4.03	4.25	4.15
2.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบ การดำเนินงาน ที่ได้จาก การสัมมนาไปปฏิบัติใน พื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่อง	4.24	4.10	4.10	4.03	3.75	4.09

ตารางที่ 33 ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง จำแนกตามหน่วยงาน (ต่อ)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมใน แต่ละพื้นที่ อย่างเป็น รูปธรรมและต่อเนื่อง	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ	กรุงเทพ มหานคร	องค์กร เอกชน	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	อื่น ๆ	รวม ทั้งหมด
1.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบ การดำเนินงาน ที่ได้จาก การสัมมนาไปเผยแพร่ใน พื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่อง	4.30	4.60	4.43	4.13	4.16	4.12
2.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบ การดำเนินงาน ที่ได้จาก การสัมมนาไปปฏิบัติใน พื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่อง	4.24	4.80	4.50	4.13	4.05	4.10

ตารางที่ 34 ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่
 อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ
 (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไป ปฏิบัติให้เหมาะสมใน แต่ละพื้นที่ อย่างเป็น รูปธรรมและต่อเนื่อง	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เขต 9	เขต 10	เขต 11
1.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบ การดำเนินงาน ที่ได้จาก การสัมมนาไปเผยแพร่ใน พื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่อง	4.17	4.13	4.19	3.91	4.00	3.84	4.14	4.00	4.02	4.16	4.21
2.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบ การดำเนินงาน ที่ได้จาก การสัมมนาไปปฏิบัติใน พื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่อง	4.14	4.04	4.14	3.94	3.91	3.94	4.08	3.94	4.02	4.24	4.11

ตารางที่ 34 ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่
 อย่างเป็นรูปธรรมและ
 ต่อเนื่อง จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ)
 (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไป ปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละ พื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและ ต่อเนื่อง	เขต 12	เขต 13	เขต 14	เขต 15	เขต 16	เขต 17	เขต 18	เขต 19	กทม.	รวม ทั้งหมด
1.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบการ ดำเนินงาน ที่ได้จากการ สัมมนาไปเผยแพร่ในพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	4.17	4.19	4.12	4.12	4.10	4.20	4.00	4.35	4.06	4.12
2.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบการ ดำเนินงาน ที่ได้จากการ สัมมนาไปปฏิบัติในพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	4.23	4.17	4.07	4.12	4.00	4.20	4.14	4.27	4.08	4.11

ตารางที่ 35 ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี) (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	อายุ (ปี)					ทุกกลุ่ม อายุ
		≤ 30	31-40	41-50	51-60	> 60	
1.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ที่ได้จากการสัมมนา ไปเผยแพร่ในพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	4.19	4.01	4.16	4.12	4.04	4.12
2.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ที่ได้จากการสัมมนาไปปฏิบัติในพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	4.13	4.01	4.16	4.12	4.04	4.10

ตารางที่ 36 ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง จำแนกตามเพศของผู้ตอบ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	เพศ		รวม ทั้งหมด
		ชาย	หญิง	
1.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ที่ได้จากการสัมมนา ไปเผยแพร่ในพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	4.11	4.14	4.12
2.	ตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ที่ได้จากการสัมมนา ไปปฏิบัติในพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	4.09	4.12	4.10

ตารางที่ 37 ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและปฏิบัติ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะกลับไป ร่วมคิดร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน				ผู้ปฏิบัติ	รวม ทั้งหมด
		ส่วน ราชการ	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	องค์กร เอกชน	รัฐวิสาหกิจ		
1.	ตั้งใจจะกลับไป ร่วมคิดร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	4.13	4.15	4.41	4.50	4.13	4.15

ตารางที่ 38 ความตั้งใจที่จะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามหน่วยงาน (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติและ ร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	สำนัก นายกรัฐมนตรี	กระทรวง มหาดไทย	กระทรวง ศึกษาธิการ	กระทรวง สาธารณสุข	กระทรวง ยุติธรรม	กระทรวง คมนาคม
1.	ตั้งใจจะกลับไป ร่วมคิด ร่วม วางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วม ประเมินผล กับผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	4.29	4.17	4.18	4.03	3.75	4.20

ตารางที่ 38 ความตั้งใจที่จะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามหน่วยงาน (ต่อ) (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผนร่วมปฏิบัติและร่วม ประเมินผล กับผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ	กรุงเทพ มหานคร	องค์กร เอกชน	องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	อื่น ๆ	รวม ทั้งหมด
1.	ตั้งใจจะกลับไป ร่วมคิด ร่วม วางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วม ประเมินผล กับผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	4.24	4.60	4.64	4.17	4.22	4.15

ตารางที่ 39 ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติและ ร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เขต 9	เขต 10	เขต 11
1.	ตั้งใจจะกลับไป ร่วมคิด ร่วม วางแผน ร่วมปฏิบัติ และ ร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	4.18	4.13	4.20	3.94	4.00	3.90	4.06	4.06	4.02	4.22	4.16

ตารางที่ 39 ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ) (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และ ร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	เขต 12	เขต 13	เขต 14	เขต 15	เขต 16	เขต 17	เขต 18	เขต 19	กทม.	รวม ทั้งหมด
1.	ตั้งใจจะกลับไป ร่วมคิด ร่วม วางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วม ประเมินผล กับผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	4.30	4.23	4.11	4.12	4.06	4.25	4.18	4.29	4.08	4.15

ตารางที่ 40 ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี) (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติและร่วมประเมินผลกับผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญห อุบัติเหตุทางถนน	อายุ (ปี)					ทุกกลุ่ม อายุ
		≤ 30	31-40	41-50	51-60	> 60	
1.	ตั้งใจจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการ ป้องกันและแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนน	4.19	4.03	4.20	4.17	4.00	4.14

ตารางที่ 41 ความตั้งใจที่จะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามเพศของผู้ตอบ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความตั้งใจที่จะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	เพศ		รวม ทั้งหมด
		ชาย	หญิง	
1.	ตั้งใจจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	4.14	4.16	4.14

ตารางที่ 42 การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผนยุทธศาสตร์การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ที่เกิดขึ้น จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและปฏิบัติ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	การรับรู้ ความตระหนัก และการวางแผน ยุทธศาสตร์การรณรงค์ ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย ที่คิดว่า ได้รับ/จะเกิดขึ้น	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน					รวม ทั้งหมด
		ส่วน ราชการ	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	องค์กร เอกชน	รัฐวิสาหกิจ	ผู้ปฏิบัติ	
1.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ด้วยการเมาไม่ขับ เกิดขึ้น	3.85	3.90	3.59	3.75	3.82	3.86
2.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนของ ประเทศ ด้วยการสวมหมวก นิรภัย เกิดขึ้น	3.77	3.80	3.41	3.50	3.67	3.75
3.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการ รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ ขับ เป็นต้น ไปปฏิบัติ	4.35	4.33	4.65	4.50	4.32	4.33
4.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการ รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ ขับ เป็นต้น ไปกำหนด ยุทธวิธีในพื้นที่	4.13	4.12	4.24	4.50	4.11	4.12

ตารางที่ 43 การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผนยุทธศาสตร์การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ที่เกิดขึ้น จำแนกตามหน่วยงาน (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผนยุทธศาสตร์การ รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนของประเทศไทย ที่คิดว่า ได้รับ/จะเกิดขึ้น	สำนัก นายกรัฐมนตรี	กระทรวง มหาดไทย	กระทรวง ศึกษาธิการ	กระทรวง สาธารณสุข	กระทรวง ยุติธรรม	กระทรวง คมนาคม
1.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนของ ประเทศไทย ด้วยการ เมาไม่ ขับ เกิดขึ้น	3.75	3.85	3.82	3.87	4.25	3.96
2.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนของ ประเทศ ด้วยการ สวมหมวก นิรภัย เกิดขึ้น	3.57	3.80	3.71	3.76	4.25	3.93
3.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการ รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ ขับ เป็นต้น ไปปฏิบัติ	4.43	4.35	4.39	4.31	3.75	4.24
4.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการ รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ ขับ เป็นต้น ไปกำหนด ยุทธวิธีในพื้นที่	4.24	4.17	4.08	4.04	4.00	4.05

ตารางที่ 43 การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผนยุทธศาสตร์การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่เกิดขึ้น จำแนกตามหน่วยงาน (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด) (ต่อ)

ลำดับ ที่	การรับรู้ ความตระหนัก และการวางแผน ยุทธศาสตร์การรณรงค์ ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย ที่คิดว่า ได้รับ/จะเกิดขึ้น	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ	กรุงเทพ มหานคร	องค์กร เอกชน	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	อื่น ๆ	รวม ทั้งหมด
1.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ด้วยการ เมาไม่ขับ เกิดขึ้น	3.97	4.40	4.07	3.84	4.05	3.86
2.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ด้วยการ สวมหมวกนิรภัย เกิดขึ้น	3.86	4.00	4.14	3.70	4.05	3.76
3.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย เช่น การ สวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ เป็นต้น ไปปฏิบัติ	4.47	4.80	4.79	4.32	4.32	4.33
4.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย เช่น การ สวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ เป็นต้น ไปกำหนดยุทธวิธีในพื้นที่	4.22	4.60	4.36	4.14	4.26	4.12

**ตารางที่ 44 การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผนยุทธศาสตร์การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย
ที่เกิดขึ้น จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)**

ลำดับ ที่	การรับรู้ ความตระหนัก และการวางแผน ยุทธศาสตร์การรณรงค์ ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย ที่คิดว่า ได้รับ/จะเกิดขึ้น	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เขต 9	เขต 10	เขต 11
1.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนของ ประเทศไทย ด้วยการ เมาไม่ขับ เกิดขึ้น	3.79	3.88	3.93	3.87	3.76	3.82	4.08	3.82	3.73	3.92	4.00
2.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนของ ประเทศ ด้วยการ สวม หมวกนิรภัย เกิดขึ้น	3.68	3.96	3.84	3.71	3.85	3.64	3.86	3.62	3.63	3.87	3.97
3.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการ รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ ขับ เป็นต้น ไปปฏิบัติ	4.37	4.29	4.41	4.22	4.44	4.22	4.41	4.32	4.30	4.29	4.20
4.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการ รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ ขับ เป็นต้น ไปกำหนด ยุทธวิธีในพื้นที่	4.16	4.19	4.15	3.91	4.06	3.88	4.22	3.91	4.00	4.24	4.08

ตารางที่ 44 การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผนยุทธศาสตร์การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย
ที่เกิดขึ้น จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผนยุทธศาสตร์การ รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนของประเทศไทย ที่คิดว่า ได้รับ/จะเกิดขึ้น	เขต 12	เขต 13	เขต 14	เขต 15	เขต 16	เขต 17	เขต 18	เขต 19	กทม.	รวม ทั้งหมด
1.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ด้วยการ เมาไม่ขับ เกิดขึ้น	4.07	3.77	3.76	3.76	3.86	3.30	4.06	3.84	3.86	3.86
2.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ด้วยการ สวมหมวกนิรภัย เกิดขึ้น	3.98	3.60	3.69	3.76	3.58	3.30	3.75	3.84	3.72	3.76
3.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการ รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย เช่น การสวม หมวกนิรภัย เมาไม่ขับ เป็นต้น ไปปฏิบัติ	4.46	4.33	4.38	4.32	4.24	4.15	4.26	4.55	4.30	4.34
4.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการ รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย เช่น การสวม หมวกนิรภัย เมาไม่ขับ เป็นต้น ไปกำหนดยุทธวิธีในพื้นที่	4.27	4.14	4.06	4.08	4.04	4.05	4.20	4.39	4.03	4.12

ตารางที่ 45 การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผนยุทธศาสตร์การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย
ที่เกิดขึ้น จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี) (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผน ยุทธศาสตร์การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย ที่คิดว่าได้รับ/จะเกิดขึ้น	อายุ (ปี)					ทุกกลุ่ม อายุ
		≤ 30	31-40	41-50	51-60	> 60	
1.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ด้วยการเมาไม่ขับ เกิดขึ้น	3.81	3.87	3.89	3.84	3.64	3.86
2.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ด้วยการสวมหมวกนิรภัย เกิดขึ้น	3.73	3.76	3.79	3.69	3.80	3.76
3.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ เป็นต้น ไปปฏิบัติ	4.39	4.30	4.34	4.29	4.24	4.33
4.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ เป็นต้น ไปกำหนดยุทธวิธีในพื้นที่	4.18	4.03	4.15	4.15	4.12	4.12

ตารางที่ 46 การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผนยุทธศาสตร์การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย
ที่เกิดขึ้น จำแนกตามเพศของผู้ตอบ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	การรับรู้ ความตระหนัก และ การวางแผนยุทธศาสตร์ การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ที่คิดว่าได้รับ/จะเกิดขึ้น	เพศ		รวม ทั้งหมด
		ชาย	หญิง	
1.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ด้วยการเมาไม่ขับ เกิดขึ้น	3.89	3.82	3.86
2.	คิดว่า มีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ด้วยการสวมหมวกนิรภัย เกิดขึ้น	3.80	3.68	3.76
3.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ เป็นต้น ไปปฏิบัติ	4.34	4.32	4.33
4.	ตั้งใจจะนำแนวทางจากการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ เป็นต้น ไปกำหนดยุทธวิธีในพื้นที่	4.12	4.12	4.12

ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาด้านการจัดสัมมนา

จากการประเมิน พบว่า ในด้านการจัดสัมมนา และสิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุนด้านต่าง ๆ ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความเห็นดังตารางที่ 47 – 51 ด้านการบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการ พบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความเห็นดังตารางที่ 52 – 56 ด้านการจัดนิทรรศการ พบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความเห็นดังตารางที่ 57 – 61 โดยในภาพรวมผู้เข้าร่วมสัมมนามีความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนาในระดับปานกลาง (ตารางที่ 62 – 66)

ตารางที่ 47 ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา และ สิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุนด้านต่าง ๆ จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและปฏิบัติ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนา ต่อการจัดสัมมนา และสิ่งอำนวยความสะดวก/ สนับสนุนด้านต่าง ๆ	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน				ผู้ปฏิบัติ	รวม ทั้งหมด
		ส่วน ราชการ	องค์กร ปกครอง ส่วน ท้องถิ่น	องค์กร เอกชน	รัฐวิสาหกิจ		
1.	ได้รับความสะดวก สบาย ในการเดินทางมาสัมมนา ในครั้งนี้	3.57	3.44	3.29	3.25	3.43	3.48
2.	ได้รับความสะดวก สบาย ในเรื่องที่พักสำหรับการ มาสัมมนาในครั้งนี้	3.29	3.21	2.82	2.50	3.25	3.24
3.	ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ในการลงทะเบียนเพื่อเข้า ร่วมการสัมมนา	3.94	3.91	3.94	4.00	3.93	3.92
4.	สถานที่จัดงานเหมาะสำหรับ การจัดสัมมนาครั้งนี้	4.09	4.08	4.35	4.00	4.12	4.10
5.	อาหารและเครื่องดื่มเพียงพอ และมีคุณภาพ	3.28	3.32	3.19	3.25	3.35	3.32
6.	แสง เสียง อุปกรณ์โสต เพียงพอ และมีคุณภาพ	4.07	4.15	4.13	4.50	4.06	4.11
7.	ได้รับการช่วยเหลือ อำนวย ความสะดวก จากเจ้าหน้าที่ ผู้จัดงาน	3.72	3.74	3.80	3.75	3.67	3.72
8.	ช่วงเวลา (วันที่ 20-22 มิถุนายน) ในการจัดสัมมนา มีความเหมาะสม	3.79	3.79	3.53	3.75	3.74	3.77
9.	ระยะเวลา (3 วัน) ในการ จัดสัมมนามีความเหมาะสม	3.79	3.77	3.53	3.75	3.77	3.77

ตารางที่ 48 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา และ สิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุน
ด้านต่าง ๆ จำแนกตามหน่วยงาน
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนา ต่อการจัด สัมมนา และ สิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุน ด้านต่าง ๆ	สำนัก นายกรัฐมนตรี	กระทรวง มหาดไทย	กระทรวง ศึกษาธิการ	กระทรวง สาธารณสุข	กระทรวง ยุติธรรม	กระทรวง คมนาคม
1.	ได้รับความสะดวก สบาย ในการเดินทางมาสัมมนา ในครั้งนี้	3.62	3.54	3.58	3.46	4.00	3.44
2.	ได้รับความสะดวก สบาย ในเรื่องที่พักสำหรับการ มาสัมมนาในครั้งนี้	3.38	3.23	3.42	3.17	3.50	3.27
3.	ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ในการลงทะเบียนเพื่อเข้า ร่วมการสัมมนา	4.10	3.91	3.92	3.92	4.25	3.91
4.	สถานที่จัดงาน เหมาะ สำหรับการจัดสัมมนาครั้งนี้	4.19	4.08	4.16	4.05	4.50	4.13
5.	อาหารและเครื่องดื่ม เพียงพอ และมีคุณภาพ	3.29	3.24	3.22	3.27	4.50	3.29
6.	แสง เสียง อุปกรณ์โสต เพียงพอ และมีคุณภาพ	4.20	4.08	3.97	4.13	4.50	3.93
7.	ได้รับการช่วยเหลือ อำนวย ความสะดวก จากเจ้าหน้าที่ ผู้จัดงาน	3.75	3.72	3.68	3.70	3.75	3.67
8.	ช่วงเวลา (วันที่ 20-22 มิถุนายน) ในการจัด สัมมนามีความเหมาะสม	4.00	3.82	3.50	3.74	4.00	3.89
9.	ระยะเวลา (3 วัน) ในการ จัดสัมมนามีความเหมาะสม	3.80	3.82	3.55	3.71	4.50	3.78

ตารางที่ 48 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา และ สิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุน
ด้านต่าง ๆ จำแนกตามหน่วยงาน (ต่อ)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนา ต่อการจัดสัมมนา และ สิ่งอำนวยความสะดวก/ สนับสนุน ด้านต่าง ๆ	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ	กรุงเทพ มหานคร	องค์กร เอกชน	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	อื่น ๆ	รวม ทั้งหมด
1.	ได้รับความสะดวกสบายใน การเดินทางมาสัมมนาในครั้งนี้	3.64	3.80	3.79	3.43	3.68	3.48
2.	ได้รับความสะดวกสบาย ในเรื่องที่พักสำหรับการมา สัมมนาในครั้งนี้	3.50	3.60	3.86	3.22	3.21	3.24
3.	ได้รับความสะดวกรวดเร็ว ในการลงทะเบียนเพื่อเข้า ร่วมการสัมมนา	3.71	4.00	4.07	3.94	3.84	3.92
4.	สถานที่จัดงาน เหมาะสำหรับการ จัดสัมมนาครั้งนี้	4.09	4.80	4.38	4.10	3.79	4.09
5.	อาหารและเครื่องดื่ม เพียงพอ และมีคุณภาพ	3.06	2.60	3.29	3.40	2.58	3.30
6.	แสง เสียง อุปกรณ์โสต เพียงพอ และมีคุณภาพ	4.03	4.80	4.14	4.12	4.00	4.10
7.	ได้รับการช่วยเหลือ อำนวย ความสะดวก จากเจ้าหน้าที่ ผู้จัดงาน	3.89	4.20	3.79	3.72	3.84	3.72
8.	ช่วงเวลา (วันที่ 20-22 มิถุนายน) ในการจัดสัมมนา มีความเหมาะสม	3.95	4.60	3.86	3.76	3.89	3.78
9.	ระยะเวลา (3 วัน) ในการ จัดสัมมนามีความเหมาะสม	4.08	4.40	3.93	3.77	4.00	3.78

ตารางที่ 49 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัดสัมมนาฯ และ สิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุน
ด้านต่าง ๆ จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพฯ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนาฯ ต่อการจัด สัมมนาฯ และ สิ่ง อำนวยความสะดวก/ สนับสนุน ด้านต่าง ๆ	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เขต 9	เขต 10	เขต 11
1.	ได้รับความสะดวก สบาย ในการเดินทาง มาสัมมนาในครั้งนี้	3.49	3.58	3.68	3.62	3.38	3.66	3.49	3.18	3.28	3.38	3.46
2.	ได้รับความสะดวก สบาย ในเรื่องที่พักสำหรับการ มาสัมมนาในครั้งนี้	3.20	3.24	3.39	3.42	3.15	3.12	3.29	2.82	3.27	3.16	3.10
3.	ได้รับความสะดวก รวดเร็วในการลงทะเบียน เพื่อเข้าร่วมการสัมมนา	3.89	4.03	3.91	3.96	3.76	3.84	3.86	4.00	3.80	4.10	3.89
4.	สถานที่จัดงาน เหมาะ สำหรับการจัดสัมมนา ครั้งนี้	4.08	4.08	4.19	4.03	3.94	4.18	4.00	3.94	4.16	4.02	4.10
5.	อาหารและเครื่องดื่ม เพียงพอ และมีคุณภาพ	3.28	3.08	3.43	3.28	2.97	3.30	3.41	3.15	3.24	3.35	3.31
6.	แสง เสียง อุปกรณ์โสต เพียงพอ และมีคุณภาพ	4.08	4.09	4.06	4.01	4.15	4.10	4.11	4.14	4.17	4.25	3.97
7.	ได้รับการช่วยเหลือ อำนวยความสะดวก จากเจ้าหน้าที่ผู้จัดงาน	3.68	3.79	3.71	3.71	3.41	3.69	3.47	3.68	3.72	4.05	3.64
8.	ช่วงเวลา (วันที่ 20-22 มิ.ย.) ในการจัดสัมมนา มีความเหมาะสม	3.74	3.95	3.78	3.68	3.91	3.60	3.86	3.78	3.62	3.75	3.85
9.	ระยะเวลา (3 วัน) ใน การจัดสัมมนามีความ เหมาะสม	3.74	3.88	3.79	3.70	3.94	3.63	3.83	3.66	3.57	3.75	3.74

ตารางที่ 49 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา และ สิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุน
ด้านต่าง ๆ จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของ ผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา และ สิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุน ด้านต่าง ๆ	เขต 12	เขต 13	เขต 14	เขต 15	เขต 16	เขต 17	เขต 18	เขต 19	กทม.	รวม ทั้งหมด
1.	ได้รับความสะดวก สบาย ในการเดินทาง มาสัมมนาในครั้งนี้	3.70	3.28	3.20	3.48	3.55	3.25	3.34	3.68	3.65	3.47
2.	ได้รับความสะดวก สบาย ในเรื่องที่พัก สำหรับการมาสัมมนา ในครั้งนี้	3.56	3.01	3.00	3.16	3.30	2.75	3.63	3.77	3.34	3.23
3.	ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ในการ ลงทะเบียนเพื่อเข้าร่วม การสัมมนา	3.96	3.89	4.04	4.00	3.78	3.42	3.91	4.13	3.76	3.92
4.	สถานที่จัดงาน เหมาะ สำหรับการจัดสัมมนา ครั้งนี้	4.14	4.08	4.12	4.20	4.20	3.85	4.09	4.26	4.03	4.09
5.	อาหารและเครื่องดื่ม เพียงพอ และมีคุณภาพ	3.44	3.34	3.41	3.48	3.39	2.55	3.61	3.35	3.06	3.31
6.	แสง เสียง อุปกรณ์โสต เพียงพอ และมีคุณภาพ	4.23	4.16	4.15	3.87	4.11	3.71	4.15	4.13	3.97	4.11
7.	ได้รับการช่วยเหลือ อำนวยความสะดวก จากเจ้าหน้าที่ผู้จัดงาน	3.90	3.73	3.68	3.63	3.63	3.14	3.82	3.75	3.66	3.72
8.	ช่วงเวลา (วันที่ 20- 22 มิถุนายน) ในการ จัดสัมมนามีความ เหมาะสม	3.95	3.71	3.78	3.71	3.63	3.57	3.85	3.81	3.69	3.77
9.	ระยะเวลา (3 วัน) ใน การจัดสัมมนามีความ เหมาะสม	3.92	3.76	3.84	3.71	3.68	3.75	3.85	3.97	3.51	3.77

ตารางที่ 50 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา และ สิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุน
ด้านต่าง ๆ จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี) (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก,
5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการ จัดสัมมนา และสิ่งอำนวยความสะดวก/ สนับสนุน ด้านต่าง ๆ	อายุ (ปี)					ทุกกลุ่ม อายุ
		≤ 30	31-40	41-50	51-60	> 60	
1.	ได้รับความสะดวก สบาย ในการเดินทางมาสัมมนา ในครั้งนี้	3.50	3.52	3.42	3.53	3.20	3.47
2.	ได้รับความสะดวก สบาย ในเรื่องที่พักสำหรับการ การมาสัมมนาในครั้งนี้	3.23	3.24	3.19	3.41	2.84	3.23
3.	ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ในการลงทะเบียนเพื่อ เข้าร่วมการสัมมนา	3.91	3.91	3.96	3.86	3.63	3.92
4.	สถานที่จัดงาน เหมาะสำหรับการจัดสัมมนาครั้งนี้	4.08	4.08	4.11	4.05	3.84	4.08
5.	อาหารและเครื่องดื่ม เพียงพอ และมีคุณภาพ	3.17	3.31	3.39	3.22	3.21	3.30
6.	แสง เสียง อุปกรณ์โสต เพียงพอ และมีคุณภาพ	4.10	4.08	4.14	4.03	3.96	4.10
7.	ได้รับการช่วยเหลือ อำนวยความสะดวก จากเจ้าหน้าที่ผู้จัดงาน	3.72	3.66	3.78	3.66	3.65	3.72
8.	ช่วงเวลา (วันที่ 20-22 มิถุนายน) ในการจัดสัมมนา มีความเหมาะสม	3.79	3.75	3.79	3.77	3.83	3.78
9.	ระยะเวลา (3 วัน) ในการจัดสัมมนามีความ เหมาะสม	3.78	3.73	3.80	3.80	3.83	3.78

ตารางที่ 51 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา และ สิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุน
ด้านต่าง ๆ จำแนกตามเพศของผู้ตอบ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา และ สิ่งอำนวยความสะดวก/สนับสนุน ด้านต่าง ๆ	เพศ		รวมทั้งหมด
		ชาย	หญิง	
1.	ได้รับความสะดวก สบาย ในการเดินทางมาสัมมนาในครั้งนี้	3.53	3.39	3.48
2.	ได้รับความสะดวก สบาย ในเรื่องที่พักสำหรับการมาสัมมนาในครั้งนี้	3.27	3.19	3.24
3.	ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ในการลงทะเบียนเพื่อเข้าร่วมการสัมมนา	3.93	3.91	3.92
4.	สถานที่จัดงาน เหมาะสำหรับการจัดสัมมนาครั้งนี้	4.09	4.09	4.09
5.	อาหารและเครื่องดื่ม เพียงพอ และมีคุณภาพ	3.30	3.31	3.30
6.	แสง เสียง อุปกรณ์โสต เพียงพอ และมีคุณภาพ	4.12	4.08	4.10
7.	ได้รับการช่วยเหลือ อำนวยความสะดวก จากเจ้าหน้าที่ผู้จัดงาน	3.74	3.68	3.72
8.	ช่วงเวลา (วันที่ 20-22 มิถุนายน) ในการจัดสัมมนามีความเหมาะสม	3.80	3.74	3.78
9.	ระยะเวลา (3 วัน) ในการจัดสัมมนามีความเหมาะสม	3.77	3.78	3.78

ตารางที่ 52 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและปฏิบัติ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนา ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และ การแลกเปลี่ยน เรียนรู้	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน				ผู้ปฏิบัติ	รวม ทั้งหมด
		ส่วน ราชการ	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	องค์กร เอกชน	รัฐวิสาหกิจ		
1.	หัวข้อในการบรรยาย/ อภิปราย เหมาะสมกับ ประเด็นหลักของการจัด สัมมนา เรื่อง "ชุมชนถนน ปลอดภัย: มอเตอร์ไซค์ ปลอดภัยอุบัติเหตุ"	3.95	3.92	3.88	4.00	3.90	3.92
2.	ระยะเวลาสำหรับการ บรรยายแต่ละหัวข้อมีความ เหมาะสม	3.73	3.71	3.44	3.50	3.66	3.70
3.	สามารถควบคุมเวลาการ บรรยายได้ตรงตามที่ กำหนด	3.59	3.65	3.73	3.50	3.58	3.62
4.	เอกสารประกอบการสัมมนา มีความครอบคลุมและ ครบถ้วน	3.74	3.75	3.73	4.00	3.74	3.75
5.	ได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ ประสบการณ์ในการ ดำเนินงานป้องกันควบคุม อุบัติเหตุทางถนน	3.49	3.55	3.40	3.75	3.42	3.50

ตารางที่ 53 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จำแนกตามหน่วยงาน (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนาฯ ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และ การแลกเปลี่ยนเรียนรู้	สำนัก นายกรัฐมนตรี	กระทรวง มหาดไทย	กระทรวง ศึกษาธิการ	กระทรวง สาธารณสุข	กระทรวง ยุติธรรม	กระทรวง คมนาคม
1.	หัวข้อในการบรรยาย/ อภิปราย เหมาะสมกับ ประเด็นหลักของการจัด สัมมนา เรื่อง “ชุมชนถนน ปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ ปลอดภัยอุบัติเหตุ”	3.95	3.96	3.82	3.87	4.25	4.02
2.	ระยะเวลาสำหรับการบรรยาย แต่ละหัวข้อมีความเหมาะสม	3.90	3.72	3.71	3.67	4.00	3.78
3.	สามารถควบคุมเวลาการ บรรยายได้ตรงตามที่กำหนด	3.75	3.59	3.47	3.58	3.75	3.60
4.	เอกสารประกอบการสัมมนา มีความครอบคลุมและ ครบถ้วน	3.90	3.80	3.50	3.69	4.25	3.78
5.	ได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ ประสบการณ์ในการ ดำเนินงานป้องกันควบคุม อุบัติเหตุทางถนน	3.45	3.53	3.39	3.44	3.25	3.60

ตารางที่ 53 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และ การแลกเปลี่ยน
เรียนรู้ จำแนกตามหน่วยงาน (ต่อ)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนา ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ	กรุงเทพ มหานคร	องค์กร เอกชน	องค์กร ปกครอง ส่วนท้องถิ่น	อื่น ๆ	รวม ทั้งหมด
1.	หัวข้อในการบรรยาย/ อภิปราย เหมาะสมกับ ประเด็นหลักของการจัด สัมมนา เรื่อง "ชุมชนถนน ปลอดภัย: มอเตอร์ไซค์ ปลอดภัยอุบัติเหตุ"	4.03	4.40	4.07	3.91	3.89	3.92
2.	ระยะเวลาสำหรับการ บรรยายแต่ละหัวข้อมี ความเหมาะสม	3.69	4.00	3.77	3.69	3.83	3.70
3.	สามารถควบคุมเวลาการ บรรยายได้ตรงตามที่ กำหนด	3.59	3.40	3.57	3.66	3.42	3.61
4.	เอกสารประกอบการ สัมมนา มีความครอบคลุม และครบถ้วน	3.97	4.20	3.71	3.75	4.00	3.75
5.	ได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ ประสบการณ์ในการ ดำเนินงานป้องกันควบคุม อุบัติเหตุทางถนน	3.73	4.00	3.71	3.50	3.68	3.50

ตารางที่ 54 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพฯ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของ ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการบรรยาย การ นำเสนอทางวิชาการ และ การแลกเปลี่ยน เรียนรู้	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เขต 9	เขต 10	เขต 11
1.	หัวข้อในการบรรยาย/ อภิปราย เหมาะสมกับ ประเด็นหลักของการ จัดสัมมนา เรื่อง "ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย อุบัติเหตุ"	3.98	3.95	3.90	3.88	3.97	3.84	3.78	3.82	3.67	4.03	4.00
2.	ระยะเวลาสำหรับการ บรรยายแต่ละหัวข้อมี ความเหมาะสม	3.67	3.84	3.79	3.64	3.79	3.71	3.46	3.59	3.54	3.86	3.74
3.	สามารถควบคุมเวลา การบรรยายได้ตรง ตามที่กำหนด	3.58	3.62	3.57	3.57	3.68	3.60	3.53	3.53	3.62	3.55	3.57
4.	เอกสารประกอบการ สัมมนามีความ ครอบคลุมและ ครบถ้วน	3.83	3.68	3.72	3.60	3.53	3.75	3.69	3.66	3.49	3.94	3.80
5.	ได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ ประสบการณ์ในการ ดำเนินงานป้องกัน ควบคุมอุบัติเหตุทาง ถนน	3.47	3.57	3.51	3.41	3.26	3.33	3.58	3.44	3.38	3.54	3.56

ตารางที่ 54 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค และกรุงเทพ (ต่อ)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของ ผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการบรรยาย การ นำเสนอทางวิชาการ และ การแลกเปลี่ยน เรียนรู้	เขต 12	เขต 13	เขต 14	เขต 15	เขต 16	เขต 17	เขต 18	เขต 19	กทม.	รวม ทั้งหมด
1.	หัวข้อในการบรรยาย/ อภิปราย เหมาะสมกับ ประเด็นหลักของการ จัดสัมมนา เรื่อง "ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย อุบัติเหตุ"	3.99	3.93	3.90	3.84	3.92	3.75	3.91	4.10	3.86	3.92
2.	ระยะเวลาสำหรับการ บรรยายแต่ละหัวข้อมี ความเหมาะสม	3.79	3.65	3.70	3.84	3.60	3.55	3.69	3.71	3.54	3.70
3.	สามารถควบคุมเวลา การบรรยายได้ตรง ตาม ที่กำหนด	3.76	3.73	3.65	3.54	3.66	3.24	3.79	3.50	3.34	3.62
4.	เอกสารประกอบการ สัมมนามีความ ครอบคลุม และ ครบถ้วน	3.94	3.67	3.83	3.83	3.71	3.33	3.74	3.88	3.57	3.74
5.	ได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ ประสบการณ์ในการ ดำเนินงานป้องกันควบ คุมอุบัติเหตุทางถนน	3.77	3.55	3.43	3.38	3.38	3.14	3.44	3.63	3.29	3.49

ตารางที่ 55 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี) (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้	อายุ (ปี)					ทุก กลุ่ม อายุ
		≤ 30	31-40	41-50	51-60	> 60	
1.	หัวข้อในการบรรยาย/อภิปราย เหมาะสมกับประเด็นหลักของการจัดสัมมนา เรื่อง "ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย" มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย	3.99	3.85	3.95	3.90	3.63	3.91
2.	ระยะเวลาสำหรับการบรรยายแต่ละหัวข้อมีความเหมาะสม	3.72	3.67	3.73	3.65	3.48	3.70
3.	สามารถควบคุมเวลาการบรรยายได้ตรงตามที่กำหนด	3.60	3.58	3.68	3.49	3.65	3.61
4.	เอกสารประกอบการสัมมนา มีความครอบคลุมและครบถ้วน	3.82	3.63	3.82	3.73	3.74	3.75
5.	ได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันควบคุมอุบัติเหตุทางถนน	3.47	3.45	3.57	3.45	3.35	3.50

ตารางที่ 56 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จำแนกตามเพศของผู้ตอบ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการบรรยาย การนำเสนอทางวิชาการ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้	เพศ		รวม ทั้งหมด
		ชาย	หญิง	
1.	หัวข้อในการบรรยาย/อภิปราย เหมาะสมกับประเด็นหลักของการจัดสัมมนา เรื่อง "ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย"	3.92	3.91	3.92
2.	ระยะเวลาสำหรับการบรรยายแต่ละหัวข้อมีความเหมาะสม	3.72	3.67	3.70
3.	สามารถควบคุมเวลาการบรรยายได้ตรงตามที่กำหนด	3.61	3.61	3.61
4.	เอกสารประกอบการสัมมนา มีความครอบคลุม และครบถ้วน	3.76	3.73	3.75
5.	ได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ประสบการณ์ในการดำเนินงานป้องกันควบคุมอุบัติเหตุทางถนน	3.52	3.47	3.50

ตารางที่ 57 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัดนิทรรศการฯ จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและปฏิบัติ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนาฯ ต่อการจัด นิทรรศการฯ	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน					รวม ทั้งหมด
		ส่วน ราชการ	องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	องค์กร เอกชน	รัฐวิสาหกิจ	ผู้ปฏิบัติ	
1.	นิทรรศการ มีจำนวนเหมาะสม	3.64	3.70	3.60	4.25	3.64	3.67
2.	นิทรรศการ มีคุณภาพ	3.72	3.77	3.87	4.25	3.62	3.72
3.	นิทรรศการ มีความน่าสนใจ	3.72	3.80	3.79	4.00	3.61	3.73
4.	ได้รับประโยชน์จากการ ชมนิทรรศการ	3.80	3.85	4.20	4.25	3.72	3.81

ตารางที่ 58 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดนิทรรศการ จำแนกตามหน่วยงาน
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนา ต่อการจัด นิทรรศการ	สำนัก นายก รัฐมนตรี	กระทรวง มหาดไทย	กระทรวง ศึกษาธิการ	กระทรวง สาธารณสุข	กระทรวง ยุติธรรม	กระทรวง คมนาคม
1.	นิทรรศการ มีจำนวน เหมาะสม	3.50	3.71	3.53	3.62	3.75	3.64
2.	นิทรรศการ มีคุณภาพ	3.80	3.76	3.63	3.70	3.75	3.82
3.	นิทรรศการ มีความน่าสนใจ	3.65	3.78	3.68	3.72	4.50	3.87
4.	ได้รับประโยชน์จากการ ชมนิทรรศการ	3.80	3.86	3.71	3.75	3.75	3.93

ตารางที่ 58 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดนิทรรศการ จำแนกตามหน่วยงาน (ต่อ)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนา ต่อการจัด นิทรรศการ	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ	กรุงเทพ มหานคร	องค์กร เอกชน	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	อื่น ๆ	รวม ทั้งหมด
1.	นิทรรศการมีจำนวนเหมาะสม	3.81	4.20	3.71	3.69	3.84	3.67
2.	นิทรรศการ มีคุณภาพ	3.73	4.00	3.71	3.70	3.84	3.72
3.	นิทรรศการ มีความน่าสนใจ	3.86	4.20	3.57	3.69	3.89	3.73
4.	ได้รับประโยชน์จากการ ชมนิทรรศการ	4.05	4.00	3.93	3.80	3.89	3.81

ตารางที่ 59 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดนิทรรศการ จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคและ
กรุงเทพ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของ ผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัด นิทรรศการ	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เขต 9	เขต 10	เขต 11
1.	นิทรรศการมี จำนวนเหมาะสม	3.63	3.79	3.65	3.48	3.65	3.65	3.64	3.66	3.53	3.75	3.61
2.	นิทรรศการมี คุณภาพ	3.71	3.82	3.78	3.54	3.76	3.67	3.75	3.80	3.64	3.82	3.77
3.	นิทรรศการมี ความน่าสนใจ	3.73	3.82	3.77	3.51	3.71	3.67	3.72	3.80	3.68	3.97	3.89
4.	ได้รับประโยชน์ จากการชม นิทรรศการ	3.80	3.87	3.91	3.59	3.68	3.73	3.78	3.89	3.68	3.88	3.89

ตารางที่ 59 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัดนิทรรศการฯ จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาค (ต่อ) และกรุงเทพ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัด นิทรรศการฯ	เขต 12	เขต 13	เขต 14	เขต 15	เขต 16	เขต 17	เขต 18	เขต 19	กทม.	รวม ทั้งหมด
1.	นิทรรศการ มีจำนวน เหมาะสม	3.86	3.72	3.57	3.79	3.38	3.38	3.79	4.00	3.54	3.67
2.	นิทรรศการ มีคุณภาพ	3.84	3.81	3.66	3.75	3.33	3.62	3.71	3.72	3.54	3.72
3.	นิทรรศการ มีความ น่าสนใจ	3.89	3.74	3.72	3.67	3.35	3.57	3.74	3.78	3.49	3.74
4.	ได้รับประโยชน์จาก การชมนิทรรศการ	4.02	3.86	3.79	3.71	3.38	3.67	3.91	4.06	3.60	3.81

ตารางที่ 60 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัดนิทรรศการฯ จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี) (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัดนิทรรศการฯ	อายุ (ปี)					ทุกกลุ่มอายุ
		≤ 30	31-40	41-50	51-60	> 60	
1.	นิทรรศการ มีจำนวนเหมาะสม	3.65	3.63	3.70	3.71	3.30	3.67
2.	นิทรรศการ มีคุณภาพ	3.73	3.72	3.75	3.65	3.48	3.72
3.	นิทรรศการ มีความน่าสนใจ	3.74	3.70	3.79	3.63	3.52	3.73
4.	ได้รับประโยชน์จากการชมนิทรรศการ	3.80	3.77	3.86	3.76	3.74	3.81

ตารางที่ 61 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัดนิทรรศการฯ จำแนกตามเพศของผู้ตอบ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัดนิทรรศการฯ	เพศ		รวมทั้งหมด
		ชาย	หญิง	
1.	นิทรรศการ มีจำนวนเหมาะสม	3.68	3.66	3.67
2.	นิทรรศการ มีคุณภาพ	3.75	3.67	3.72
3.	นิทรรศการ มีความน่าสนใจ	3.77	3.65	3.73
4.	ได้รับประโยชน์จากการชมนิทรรศการ	3.84	3.76	3.81

ตารางที่ 62 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม จำแนกตามกลุ่มผู้บริหารและ
ผู้ปฏิบัติ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนา ต่อการจัด สัมมนา ในภาพรวม	หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน				ผู้ปฏิบัติ	รวม ทั้งหมด
		ส่วน ราชการ	องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น	องค์กร เอกชน	รัฐวิสาหกิจ		
1.	มีความพึงพอใจต่อการ จัดสัมมนา ในภาพรวม	3.87	3.89	4.00	4.00	3.83	3.87
2.	ได้รับความรู้จากการ สัมมนา	3.87	3.89	3.87	4.25	3.84	3.87
3.	ได้รับประโยชน์จากการ สัมมนา	3.92	3.92	3.87	4.00	3.87	3.91
4.	ในภาพรวม การจัดสัมมนา ครั้งนี้จัดได้ดีและเหมาะสม	3.90	3.93	3.93	4.00	3.85	3.90

ตารางที่ 63 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม จำแนกตามหน่วยงาน
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วม สัมมนา ต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม	สำนัก นายกรัฐมนตรี	กระทรวง มหาดไทย	กระทรวง ศึกษาธิการ	กระทรวง สาธารณสุข	กระทรวง ยุติธรรม	กระทรวง คมนาคม
1.	มีความพึงพอใจต่อการ จัดสัมมนา ในภาพรวม	3.95	3.90	3.82	3.81	4.00	3.98
2.	ได้รับความรู้จากการสัมมนา	3.90	3.94	3.79	3.79	4.25	3.96
3.	ได้รับประโยชน์จากการสัมมนา	4.05	3.97	3.84	3.84	4.00	3.95
4.	ในภาพรวม การจัดสัมมนา ครั้งนี้จัดได้ดีและเหมาะสม	4.11	3.93	3.82	3.87	3.75	4.02

ตารางที่ 63 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม จำแนกตามหน่วยงาน (ต่อ)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ฯ ต่อการจัดสัมมนา ใน ภาพรวม	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ	กรุงเทพ มหานคร	องค์กร เอกชน	องค์กร ปกครองส่วน ท้องถิ่น	อื่นๆ	รวม ทั้งหมด
1.	มีความพึงพอใจต่อการ จัดสัมมนา ในภาพรวม	4.11	4.20	4.00	3.86	3.95	3.87
2.	ได้รับความรู้จากการสัมมนา	4.03	4.80	4.07	3.86	3.89	3.87
3.	ได้รับประโยชน์จากการสัมมนา	4.05	4.80	4.21	3.89	3.89	3.91
4.	ในภาพรวม การจัดสัมมนา ครั้งนี้จัดได้ดีและเหมาะสม	4.14	4.40	4.00	3.87	3.79	3.90

ตารางที่ 64 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัดสัมมนาฯ ในภาพรวม จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคและกรุงเทพ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของ ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัดสัมมนาฯ ในภาพรวม	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เขต 9	เขต 10	เขต 11
1.	มีความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนาฯ ในภาพรวม	3.88	3.91	3.93	3.71	3.71	3.79	3.69	3.89	3.83	3.98	3.90
2.	ได้รับความรู้จากการสัมมนา	3.93	3.90	3.89	3.66	3.79	3.79	3.75	3.77	3.81	3.92	3.93
3.	ได้รับประโยชน์จากการสัมมนา	4.00	3.91	3.90	3.71	3.82	3.83	3.81	3.89	3.81	4.02	3.92
4.	ในภาพรวม การจัดสัมมนาครั้งนี้จัดได้ดีและเหมาะสม	3.92	3.95	3.88	3.83	3.76	3.83	3.81	3.94	3.83	4.11	3.93

ตารางที่ 64 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัดสัมมนาฯ ในภาพรวม จำแนกตามเขตราชการส่วนภูมิภาคและกรุงเทพ (1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด) (ต่อ)

ลำดับ ที่	ความเห็นของ ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ต่อการจัดสัมมนาฯ ในภาพรวม	เขต 12	เขต 13	เขต 14	เขต 15	เขต 16	เขต 17	เขต 18	เขต 19	กทม.	รวม ทั้งหมด
1.	มีความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนาฯ ในภาพรวม	4.00	3.88	3.83	3.96	3.77	3.38	4.03	4.09	3.83	3.87
2.	ได้รับความรู้จากการสัมมนา	4.03	3.85	3.78	3.92	3.79	3.57	4.06	4.03	3.91	3.87
3.	ได้รับประโยชน์จากการสัมมนา	4.04	3.90	3.82	3.92	3.85	3.57	4.03	4.06	3.89	3.91
4.	ในภาพรวม การจัดสัมมนาครั้งนี้จัดได้ดีและเหมาะสม	4.02	3.89	3.81	3.88	3.85	3.57	4.03	4.09	3.77	3.90

ตารางที่ 65 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม	อายุ (ปี)					ทุกกลุ่ม อายุ
		≤ 30	31-40	41-50	51-60	> 60	
1.	มีความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม	3.87	3.82	3.92	3.84	3.64	3.87
2.	ได้รับความรู้จากการสัมมนา	3.92	3.80	3.90	3.91	3.70	3.87
3.	ได้รับประโยชน์จากการสัมมนา	3.97	3.84	3.94	3.91	3.70	3.91
4.	ในภาพรวม การจัดสัมมนาครั้งนี้จัดได้ดีและเหมาะสม	3.93	3.85	3.94	3.85	3.57	3.89

ตารางที่ 66 ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม จำแนกตามเพศของผู้ตอบ
(1 = น้อยที่สุด, 2 = น้อย, 3 = ปานกลาง, 4 = มาก, 5 = มากที่สุด)

ลำดับ ที่	ความเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม	เพศ		รวมทั้งหมด
		ชาย	หญิง	
1.	มีความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม	3.88	3.86	3.87
2.	ได้รับความรู้จากการสัมมนา	3.88	3.86	3.87
3.	ได้รับประโยชน์จากการสัมมนา	3.92	3.89	3.91
4.	ในภาพรวม การจัดสัมมนาครั้งนี้จัดได้ดีและเหมาะสม	3.92	3.86	3.90

ข้อเสนอแนะของผู้เข้าร่วมสัมมนา

จากความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา ต่อคำถามที่ว่า “ท่านคาดหวังสิ่งใดจากการสัมมนา และท่านได้รับจากการสัมมนาหรือไม่” พบว่าผู้เข้าร่วมสัมมนา คิดว่าได้รับ 362 ราย ไม่ได้รับ 9 ราย ไม่แสดงความคิดเห็น 1056 ราย โดยมีการแสดงความคิดเห็นในเรื่องของแนวคิดวิธีการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ร้อยละ 0.19 รองลงมาคือ แนวคิดวิธีการในการวางแผน จัดสรรงบประมาณอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 10.17 (ตารางที่ 67)

ต่อคำถามที่ว่า “ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไร สำหรับแนวทางการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน” พบว่าผู้เข้าร่วมสัมมนา มีความคิดเห็นให้มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์อย่างจริงจังสูงสุด ร้อยละ 18.53 รองลงมาคือ มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ร้อยละ 18.03 (ตารางที่ 68) ต่อคำถามที่ว่า “ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไร สำหรับการจัดสัมมนาครั้งต่อไป” พบว่าผู้เข้าร่วมสัมมนา มีความคิดเห็นว่าควรมีการจัดสัมมนาในส่วนภูมิภาคสูงสุด ร้อยละ 19.35 รองลงมาคือ ที่פקควรมีความสะดวกและมีให้เลือกได้มาก ร้อยละ 18.48 (ตารางที่ 69)

ตารางที่ 67 ความคาดหวังของผู้เข้าร่วมสัมมนาต่อการจัดสัมมนา

ลำดับ ที่	ความคาดหวังจากการสัมมนาของผู้เข้าร่วมสัมมนา	จำนวน	ร้อยละ
1	แนวคิดวิธีการในการป้องกัน และ ลดอุบัติเหตุทางถนน	170	40.19
2	แนวคิดวิธีการในการพัฒนาชุมชน	4	0.95
3	แนวคิดวิธีการในการเชื่อมโยงบูรณาการระหว่างหน่วยงาน	11	2.60
4	แนวคิดวิธีการในการควบคุมพฤติกรรมเสี่ยง	5	1.18
5	แนวคิดวิธีการในการก่อสร้างถนนปลอดภัย ตามหลักวิศวกรรมจราจร	2	0.47
6	แนวคิดวิธีการเกี่ยวกับกฎจราจรที่ถูกต้อง	23	5.44
7	แนวคิดวิธีการในการวางแผน จัดสรรงบประมาณ อุบัติเหตุทางถนน	43	10.17
8	แนวคิดวิธีการในการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	11	2.60
9	แนวคิดวิธีการในการดำเนินการ EMS	5	1.18
10	แนวคิดวิธีการในการจัดการด้านข้อมูลอุบัติเหตุที่ถูกต้อง	1	0.24
11	แนวคิดวิธีการในการใช้ถนนอย่างปลอดภัย	35	8.27
12	รับทราบ เข้าใจถึง นโยบาย/ยุทธศาสตร์เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	7	1.65
13	รับทราบ เข้าใจถึง ความสูญเสียด้านต่างๆ จากอุบัติเหตุทางถนน	12	2.84
14	รับทราบ เข้าใจถึง นวัตกรรมใหม่ๆ	8	1.89
15	เห็นความร่วมมือจากทุกภาคส่วน	27	6.38
16	เข้าฟังการนำเสนอผลงานทางวิชาการ	5	1.18
17	ได้เห็น รับฟัง รูปแบบการดำเนินงานจริงที่ประสบความสำเร็จ	31	7.33
18	พูดคุย แก้ปัญหา อุปสรรค ร่วมกันจากแต่ละภาคส่วน	9	2.13
19	ได้รับเอกสารการบรรยาย/วิชาการ ที่เกี่ยวข้อง	13	3.07
20	ได้รับ CD การบรรยาย/วิชาการ ที่เกี่ยวข้อง	1	0.24
	รวมทั้งหมด	423	100.00

ตารางที่ 68 ข้อเสนอแนะ สำหรับแนวทางการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน ของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ลำดับ ที่	ข้อเสนอแนะ สำหรับแนวทางการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน ของผู้เข้าร่วมสัมมนา	จำนวน	ร้อยละ
1	มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ อย่างจริงจัง	111	18.53
2	ให้ความรู้แก่ประชาชน นักเรียน	54	9.02
3	บรรจุเรื่องอุบัติเหตุทางถนนในหลักสูตรทุกระดับชั้นการเรียน	9	1.50
4	อบรม/สัมมนา แก่ประชาชน และเยาวชน ในระดับภูมิภาคและท้องถิ่น	54	9.02
5	ปลูกฝังจิตสำนึก ตั้งแต่เด็กเล็กจนกระทั่งโต ในเรื่องของวินัยจราจร	54	9.02
6	มีกฎหมายควบคุม บทลงโทษ และ การปฏิบัติที่จริงจัง เกี่ยวกับ ผู้ขับขี่ดื่มสุรา	28	4.67
7	จำกัดอายุผู้ใช้นานพาหนะอย่างเข้มงวด	6	1.00
8	มีกฎหมายห้ามใช้รถปิกอัพบรรทุกผู้โดยสาร	1	0.17
9	มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง	108	18.03
10	ไม่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กำหนด	23	3.84
11	มีการประเมินประสิทธิภาพ ของผู้ใช้รถทั้งด้านสุขภาพและจิตใจ	1	0.17
12	ตรวจสอบยานพาหนะให้พร้อมใช้งานอย่างปลอดภัยอยู่เป็นประจำ	1	0.17
13	ปรับปรุงสภาพถนน สิ่งแวดล้อม ให้อยู่ในสภาพที่ดี และ พร้อมใช้	3	0.50
14	ป้ายจราจรควรให้ชัดเจน มองเห็นได้ในระยะไกล	9	1.50
15	จัดเส้นทางจราจรสำหรับรถจักรยานและจักรยานยนต์	6	1.00
16	จัดไฟเตือนตามจุดสี่แยกหรือตรงไหนที่มีการเสี่ยง	10	1.67
17	ตั้งจุดตรวจที่ดี จำเป็น และ มีประสิทธิภาพ	5	0.83
18	ใช้เครื่องมือทางอิเล็กทรอนิกส์มาช่วยในการดำเนินการด้านต่างๆ	9	1.50
19	มีการจัดระบบจราจรที่ดี และ มีประสิทธิภาพ	24	4.01
20	ลดปริมาณการใช้รถส่วนตัว	2	0.33
21	สร้างเครือข่าย บูรณาการ สู่ทุกองค์ประกอบของสังคม เกิดชุมชนปลอดภัย	31	5.18
22	ผู้บริหารระดับสูงต้องให้ความสำคัญอย่างจริงจัง	7	1.17
23	มีการสนับสนุนงบประมาณที่ชัดเจน	26	4.34
24	มีแผนแม่บทในทุกๆระดับ (ประเทศ จังหวัด ตำบล หมู่บ้าน ชุมชน)	17	2.84
	รวมทั้งหมด	599	100.00

ตารางที่ 69 ข้อเสนอแนะ สำหรับการจัดสัมมนาครั้งต่อไป

ลำดับ ที่	ข้อเสนอแนะ สำหรับการจัดสัมมนาครั้งต่อไป	จำนวน	ร้อยละ
1	จัดให้มีอาหาร เครื่องดื่ม ให้มีปริมาณ และ คุณภาพที่เหมาะสม	63	13.70
2	เลือกสถานที่จัดประชุมที่ดี และ สะดวก เช่น โรงแรม ใกล้ชุมชน	55	11.96
3	ที่พักควรมีความสะดวก และ มีให้เลือกได้มาก	85	18.48
4	ที่จอดรถควรมีความสะดวก และ ปริมาณมาก	6	1.30
5	มีเจ้าหน้าที่คอยให้คำแนะนำอย่างพอเพียง และ มีคุณภาพ	11	2.39
6	ควรปรับปรุงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการอบรม เช่น ค่าลงทะเบียน ค่าจอดรถ ให้เหมาะสม	31	6.74
7	ควรปรับเพิ่ม/ลดช่วงเวลาการจัด ให้เหมาะสม	34	7.39
8	ควรจัดให้มีการลงทะเบียน ที่มีประสิทธิภาพ	8	1.74
9	ควรดำเนินการบริหารจัดการ ที่มีประสิทธิภาพ	21	4.57
10	จัดให้มีวิทยากร ในปริมาณ และ คุณภาพที่เหมาะสม	19	4.13
11	จัดให้มีเนื้อหาการประชุมในปริมาณ และ คุณภาพที่เหมาะสม	19	4.13
12	จัดให้มีนันทนาการในปริมาณ และ คุณภาพที่เหมาะสม	19	4.13
13	ควรมีการจัดสัมมนาตามภูมิภาค	89	19.35
รวมทั้งหมด		460	100.00

เด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการ

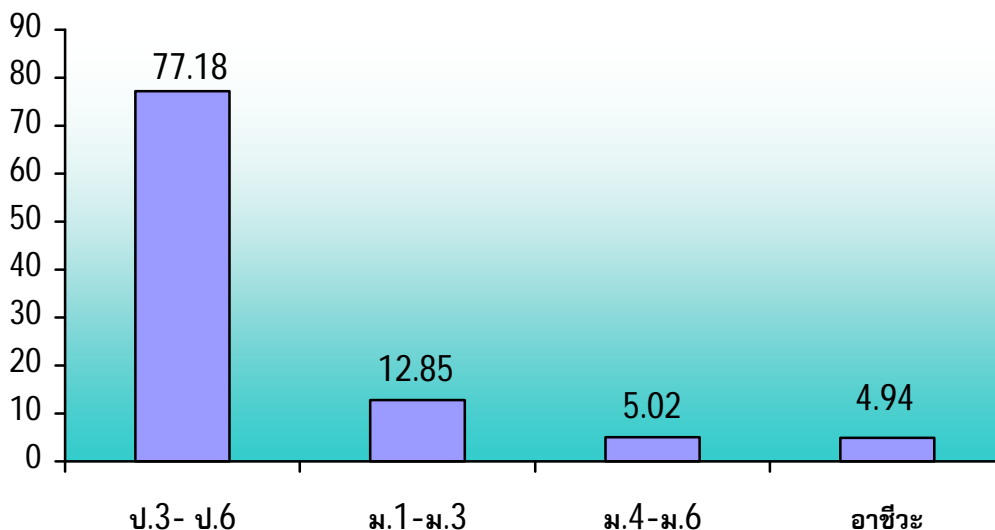
การสัมมนาครั้งนี้มีเด็กเข้าร่วมชมนิทรรศการจำนวน 1801 คน แจกแบบสอบถามให้เด็กจำนวน 1300 ฉบับ ได้รับการตอบกลับทั้งสิ้น 1230 ฉบับ ร้อยละ 94.62 ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของเด็กสรุปได้ดังนี้

ระดับการศึกษา

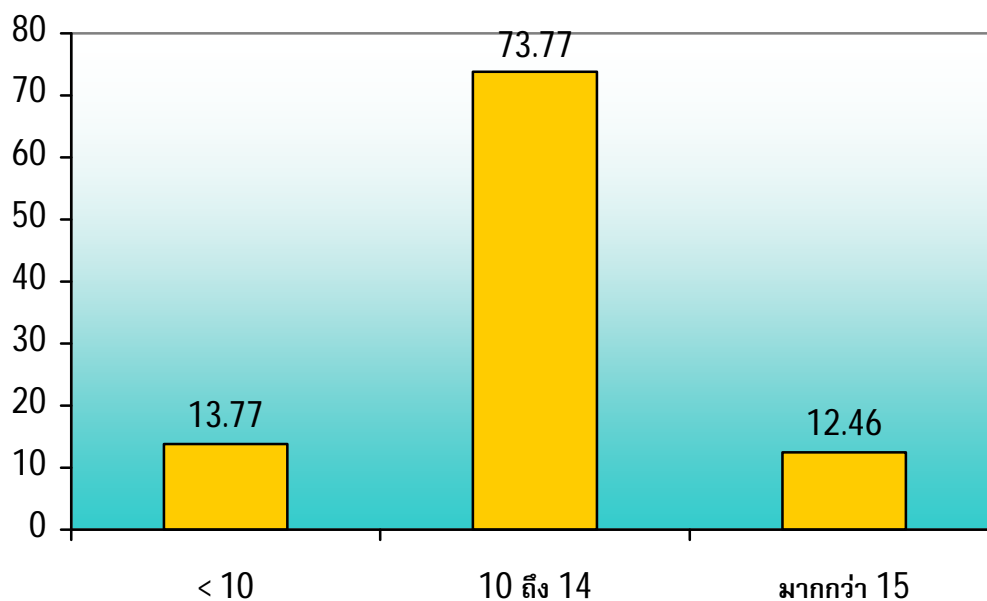
เรียนอยู่ระดับชั้น ป. 3 – ป. 6 สูงสุดจำนวน 937 ราย ร้อยละ 77.18 รองลงมาคือระดับชั้น ม. 1 – ม. 3 จำนวน 156 ราย ร้อยละ 12.85 ระดับชั้น ม. 4 – ม. 6 จำนวน 61 ราย ร้อยละ 5.02 ระดับอาชีวะ จำนวน 60 ราย ร้อยละ 4.94 และไม่ได้ระบุระดับชั้นเรียนจำนวน 16 ราย ร้อยละ 1.30 (รูปที่ 9)

กลุ่มอายุ

กลุ่มอายุ 10-14 ปี สูงสุด จำนวน 900 ราย ร้อยละ 73.77 รองลงมาคือ อายุต่ำกว่า 10 ปี จำนวน 168 ราย ร้อยละ 13.77 มากกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี จำนวน 152 ราย ร้อยละ 12.46 และไม่ได้ระบุอายุจำนวน 10 ราย ร้อยละ 0.81 (รูปที่ 10) โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 11.5 ± 2.2 (XD \pm SD) ปี ซึ่งอายุของเด็กที่เข้าร่วมชม นิทรรศการต่ำสุดคือ 7 ปี และสูงสุดคือ 19 ปี



รูปที่ 9 ร้อยละของเด็กนักเรียนที่เข้าร่วมการสัมมนา และตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา



รูปที่ 10 ร้อยละของเด็กนักเรียนที่เข้าร่วมการสัมมนา และตอบแบบสอบถาม จำแนกตามกลุ่มอายุ

ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนน

จากแบบสอบถามฯ พบว่า เด็กนักเรียน มีความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนใน 4 เรื่อง คือ ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีขี่มอเตอร์ไซด์ เมื่อขี่หรือซ้อนมอเตอร์ไซด์ ต้องใส่หมวกกันน็อค ตี๋มเหล้าแล้วขี่มอเตอร์ไซด์ได้ อุบัติเหตุบนถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ พบว่า เด็กมีความเข้าใจในเรื่องเมื่อขี่หรือซ้อนมอเตอร์ไซด์ ต้องใส่หมวกกันน็อคสูงสุด ร้อยละ 98.91 รองลงมาคือ ตี๋มเหล้าแล้วห้ามขี่มอเตอร์ไซด์ และห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ขี่มอเตอร์ไซด์ตามลำดับ ขณะที่เด็กเพียงร้อยละ 70.37 ที่เข้าใจว่าอุบัติเหตุบนถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ โดยเมื่อจำแนกตามระดับชั้นการศึกษา พบว่า เด็กที่อยู่ในระดับการศึกษา ป.3 - ป.6 มีความเข้าใจว่าอุบัติเหตุบนถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้น้อยกว่าเด็กที่อยู่ในระดับการศึกษาที่สูงขึ้น (ตารางที่ 70)

ซึ่งเมื่อจำแนกตามกลุ่มอายุ พบว่า เด็กอายุน้อยกว่า 10 ปี มีความเข้าใจในเรื่องพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนในทั้ง 4 เรื่องต่ำกว่าในกลุ่มอายุอื่นๆ (ตารางที่ 71)

เพศชายและเพศหญิงมีความเข้าใจในเรื่องพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนในทั้ง 4 เรื่องไม่แตกต่างกันมากนัก ยกเว้นในเรื่องห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีขี่มอเตอร์ไซด์ เพศหญิงมีความเข้าใจที่ถูกต้องสูงกว่าเพศชาย (ตารางที่ 72)

ตารางที่ 70 การทราบถึงพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตามระดับการศึกษา

ลำดับที่	พฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนที่เด็กนักเรียนทราบ และคิดว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้อง	ระดับชั้นการศึกษา								รวมทั้งหมด	
		ป. 3 - ป. 6		ม. 1 - ม. 3		ม. 4 - ม. 6		อาชีวะ			
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ซี่มมอเตอร์ไซด์	642/916	70.09	122/153	79.74	42/61	68.85	42/60	70.00	848/1190	71.26
2	เมื่อขี่หรือซ้อนมอเตอร์ไซด์ ต้องใส่หมวกกันน็อค	900/913	98.58	154/154	100.00	61/61	100.00	60/60	100.00	1175/1188	98.91
3	ดื่มเหล้าแล้วซี่มมอเตอร์ไซด์ได้	11/914	1.20	1/154	0.65	0/60	0.00	3/60	5.00	15/1188	1.26
4	อุบัติเหตุบนถนน เป็นสิ่งที่ป้องกันได้	597/905	65.97	125/153	81.70	52/60	86.67	55/60	91.67	829/1178	70.37

หมายเหตุ * จำนวนที่ตอบถูก/จำนวนที่ตอบทั้งหมด

ตารางที่ 71 การทราบถึงพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)

ลำดับที่	พฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนที่เด็กนักเรียนทราบ และคิดว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้อง	อายุ (ปี)						ทุกกลุ่มอายุ	
		< 10		10 - 14		≥ 15			
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ซีมอเตอร์ไซด์	96/159	60.38	652/887	73.51	105/151	69.54	852/1196	71.24
2	เมื่อขี่หรือซ้อนมอเตอร์ไซด์ ต้องใส่หมวกกันน็อค	152/157	96.82	878/886	99.10	152/152	100.00	1181/1194	98.91
3	ดื่มเหล้าแล้วซีมอเตอร์ไซด์ได้	8/157	5.10	4/887	0.45	3/151	1.99	15/1194	1.26
4	อุบัติเหตุบนถนน เป็นสิ่งที่ป้องกันได้	101/161	62.73	598/874	68.42	131/150	87.33	829/1184	70.02

หมายเหตุ * จำนวนที่ตอบถูก/จำนวนที่ตอบทั้งหมด

ตารางที่ 72 การทราบถึงพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตามเพศของเด็กนักเรียน

ลำดับ ที่	พฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุ บนถนนที่เด็กนักเรียนทราบ และ คิดว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้อง	เพศ				รวมทั้งหมด	
		ชาย		หญิง			
		จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ	จำนวน*	ร้อยละ
1	ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ขี่มอเตอร์ไซด์	382/567	67.37	455/609	74.71	837/1176	71.17
2	เมื่อขี่หรือซ้อนมอเตอร์ไซด์ ต้องใส่หมวกกันน็อค	557/563	98.93	604/611	98.85	1161/1174	98.89
3	ดื่มเหล้าแล้วขี่มอเตอร์ไซด์ได้	11/565	1.95	3/608	0.49	14/1173	1.19
4	อุบัติเหตุบนถนน เป็นสิ่งที่ ป้องกันได้	400/558	71.68	413/605	68.26	813/1163	69.91

หมายเหตุ * จำนวนที่ตอบถูก/จำนวนที่ตอบทั้งหมด

ความคิดเห็นของเด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการ

เด็กนักเรียนที่เข้าชมนิทรรศการ คิดว่านิทรรศการครั้งนี้ มีประโยชน์ จำนวน 1194 ราย ร้อยละ 99.33 ไม่มีประโยชน์ จำนวน 8 ราย ร้อยละ 0.67 และไม่แสดงความคิดเห็น จำนวน 28 รายร้อยละ 2.28 โดยเด็กนักเรียนที่คิดว่าไม่มีประโยชน์ไม่ได้ระบุรายละเอียดเหตุผลต่อความคิดเห็นดังกล่าว แต่เด็กนักเรียนที่คิดว่ามีประโยชน์มีเหตุผลที่แตกต่างกัน เช่น ได้รับความรู้ คิดจะนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ในชีวิตประจำวัน คิดจะนำความรู้และถ่ายทอดให้ผู้อื่นได้รับทราบ และได้รับความสนุกสนาน โดยเด็กคิดว่าได้รับความรู้สูงสุด ร้อยละ 84.69 เมื่อจำแนกตามระดับชั้นเรียนพบว่าเด็กนักเรียนชั้น ม.4 - ม.6 คิดว่าได้รับความรู้สูงสุด เด็กนักเรียนชั้น ม.1 - ม.3 คิดว่าได้รับความรู้และคิดจะนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ในชีวิตประจำวันสูงสุด ส่วนเด็กที่คิดว่าได้รับความรู้ คิดจะนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ในชีวิตประจำวัน และถ่ายทอดให้ผู้อื่นได้รับทราบคือเด็กนักเรียนชั้น ป.3 - ม.3 (17 คน) โดยพบว่าเพศชายและเพศหญิงมีความเห็นว่านิทรรศการที่จัดมีประโยชน์ไม่แตกต่างกัน (ตารางที่ 73 - 75)

ต่อคำถามที่ว่า “คิดว่าทำอย่างไรจึงจะลดอุบัติเหตุทางถนนได้” พบว่าเด็กนักเรียน มีความคิดเห็นแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ สิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติ (ร้อยละ 62.46) และสิ่งที่ควรปฏิบัติ (ร้อยละ 37.54) ในจำนวนสิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติเห็นว่า ไม่ควรเมาแล้วขับรถสูงสุด ร้อยละ 35.62 รองลงมาคือ ไม่ควรขับรถเร็วเกินกว่า 90 กม./ชม. ร้อยละ 11.57 ส่วนในสิ่งที่ควรปฏิบัติ เสนอว่าควรมีการสวมหมวกกันน็อคสูงสุด ร้อยละ 19.96 รองลงมาคือ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ร้อยละ 12.56 โดยเมื่อจำแนกตามระดับชั้นการศึกษาหรือตามกลุ่มอายุ พบว่าจะมีความแตกต่างกันบ้าง แต่เมื่อจำแนกตามเพศพบว่าข้อเสนอในการลดอุบัติเหตุทางถนนของเด็กนักเรียนไม่มีความแตกต่างกัน (ตารางที่ 76 - 78)

ตารางที่ 73 เหตุผลที่คิดว่านิทรรศการที่จัดมีประโยชน์ จำแนกตามระดับชั้นเรียน

ลำดับที่	เหตุผลที่คิดว่านิทรรศการที่จัดมีประโยชน์	ป.3 - ป.6		ม.1 - ม.3		ม.4 - ม.6		อาชีววะ		รวมทั้งหมด	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	ได้รับความรู้	834	85.71	126	77.30	63	90.00	39	81.25	1062	84.69
	- ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	367	37.72	20	12.27	13	18.57	27	56.25	427	34.05
	- ด้านกฎหมาย ระเบียบจราจรด้านต่างๆ	166	17.06	46	28.22	9	12.86	3	6.25	224	17.86
	- ด้านการขับขี่ย่างไรจึงปลอดภัย	121	12.44	38	23.31	21	30.00	5	10.42	185	14.75
	- ด้านอันตรายจากอุบัติเหตุ	77	7.91	11	6.75	8	11.43	1	2.08	97	7.74
	- ด้านความรู้เกี่ยวกับมอเตอร์ไซค์	52	5.34	2	1.23	8	11.43	1	2.08	63	5.02
	- ด้านการใช้ถนน	23	2.36	5	3.07	1	1.43	1	2.08	30	2.39
	- ด้านการเมาไม่ขับ	17	1.75	3	1.84	2	2.86	1	2.08	23	1.83
	- ด้านการสวมหมวกกันน็อก	8	0.82	1	0.61	1	1.43	0	0.00	10	0.80
	- ด้านการดูแลปฐมพยาบาลเบื้องต้น	3	0.31	0	0.00	0	0.00	0	0.00	3	0.24
2	ได้รับความรู้ และ คิดจะนำไปใช้ในชีวิตรประจำวัน	51	5.24	33	20.25	7	10.00	4	8.33	95	7.58
	- ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	29	2.98	16	9.82	3	4.29	3	6.25	51	4.07
	- ด้านการขับขี่ย่างไรจึงปลอดภัย	12	1.23	3	1.84	4	5.71	1	2.08	20	1.59
	- ด้านกฎหมาย ระเบียบจราจรด้านต่างๆ	8	0.82	13	7.98	0	0.00	0	0.00	21	1.67
	- ด้านอันตรายจากอุบัติเหตุ	2	0.21	1	0.61	0	0.00	0	0.00	3	0.24
3	ได้รับความรู้ คิดจะนำไปใช้ในชีวิตรประจำวัน และถ่ายทอดให้ผู้อื่นได้รับทราบ	14	1.44	3	1.84	0	0.00	0	0.00	17	1.36
	- ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	9	0.92	3	1.84	0	0.00	0	0.00	12	0.96
	- ด้านกฎหมาย ระเบียบจราจรด้านต่างๆ	5	0.51	0	0.00	0	0.00	0	0.00	5	0.40
4	ได้รับความสนุกสนาน	74	7.61	1	0.61	0	0.00	5	10.42	80	6.38
	รวมทั้งหมด	973	100.00	163	100.00	70	100.00	48	100	1254	100.00

ตารางที่ 74 เหตุผลที่คิดว่านิทรรศการที่จัดมีประโยชน์ จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)

ลำดับที่	เหตุผลที่คิดว่านิทรรศการที่จัดมีประโยชน์	< 10 ปี		10 - 14 ปี		>=15 ปี		รวมทั้งหมด	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	ได้รับความรู้	151	89.35	789	83.85	128	86.49	1068	84.90
	- ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	84	49.70	300	31.88	47	31.76	431	34.26
	- ด้านกฎหมาย ระเบียบจราจรด้านต่างๆ	22	13.02	185	19.66	18	12.16	225	17.89
	- ด้านการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัย	14	8.28	137	14.56	34	22.97	185	14.71
	- ด้านอันตรายจากอุบัติเหตุ	9	5.33	76	8.08	13	8.78	98	7.79
	- ด้านความรู้เกี่ยวกับมอเตอร์ไซด์	14	8.28	39	4.14	10	6.76	63	5.01
	- ด้านการใช้ถนน	6	3.55	22	2.34	2	1.35	30	2.38
	- ด้านการเมาไม่ขับ	0	0.00	20	2.13	3	2.03	23	1.83
	- ด้านการสวมหมวกกันน็อก	1	0.59	8	0.85	1	0.68	10	0.79
	- ด้านการดูแลปฐมพยาบาลเบื้องต้น	1	0.59	2	0.21	0	0.00	3	0.24
2	ได้รับความรู้ และ คิดจะนำไปใช้ในชีวิตรประจำวัน	10	5.92	71	7.55	14	9.46	95	7.55
	- ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	5	2.96	39	4.14	7	4.73	51	4.05
	- ด้านการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัย	4	2.37	10	1.06	6	4.05	20	1.59
	- ด้านกฎหมาย ระเบียบจราจรด้านต่างๆ	1	0.59	19	2.02	1	0.68	21	1.67
	- ด้านอันตรายจากอุบัติเหตุ	0	0.00	3	0.32	0	0.00	3	0.24
3	ได้รับความรู้ คิดจะนำไปใช้ในชีวิตรประจำวันและถ่ายทอดให้ผู้อื่นได้รับทราบ	0	0.00	16	1.70	1	0.68	17	1.35
	- ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	0	0.00	11	1.17	1	0.68	12	0.95
	- ด้านกฎหมาย ระเบียบจราจรด้านต่างๆ	0	0.00	5	0.53	0	0.00	5	0.40
4	ได้รับความสนุกสนาน	8	4.73	65	6.91	5	3.38	78	6.20
	รวมทั้งหมด	169	100.00	941	100.00	148	100.00	1258	100.00

ตารางที่ 75 เหตุผลที่คิดว่านิทรรศการที่จัดมีประโยชน์ จำแนกตามเพศ

ลำดับที่	เหตุผลที่คิดว่านิทรรศการที่จัดมีประโยชน์	ชาย		หญิง		รวมทั้งหมด	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	ได้รับความรู้	473	84.46	565	84.20	1038	84.32
	- ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	207	36.96	216	32.19	423	34.36
	- ด้านกฎหมาย ระเบียบจราจรด้านต่างๆ	96	17.14	124	18.48	220	17.87
	- ด้านการขับขี่อย่างไ้จ้ริงปลอดภัย	80	14.29	97	14.46	177	14.38
	- ด้านอันตรายจากอุบัติเหตุ	34	6.07	60	8.94	94	7.64
	- ด้านความรู้เกี่ยวกับมอเตอร์ไซค์	32	5.71	29	4.32	61	4.96
	- ด้านการใช้ถนน	11	1.96	16	2.38	27	2.19
	- ด้านการเมาไม่ขับ	10	1.79	13	1.94	23	1.87
	- ด้านการสวมหมวกกันน็อก	3	0.54	7	1.04	10	0.81
	- ด้านการดูแลปฐมพยาบาลเบื้องต้น	0	0.00	3	0.45	3	0.24
2	ได้รับความรู้ และ คิดจะนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน	42	7.50	54	8.05	96	7.80
	- ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	25	4.46	27	4.02	52	4.22
	- ด้านการขับขี่อย่างไ้จ้ริงปลอดภัย	8	1.43	12	1.79	20	1.62
	- ด้านกฎหมาย ระเบียบจราจรด้านต่างๆ	8	1.43	13	1.94	21	1.71
	- ด้านอันตรายจากอุบัติเหตุ	1	0.18	2	0.30	3	0.24
3	ได้รับความรู้ คิดจะนำไปใช้ในชีวิตประจำวัน และ ถ่ายทอดให้ผู้อื่นได้รับทราบ	6	1.07	11	1.64	17	1.38
	- ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	5	0.89	7	1.04	12	0.97
	- ด้านกฎหมาย ระเบียบจราจรด้านต่างๆ	1	0.18	4	0.60	5	0.41
4	ได้รับความสนุกสนาน	39	6.96	41	6.11	80	6.50
	รวมทั้งหมด	560	100.00	671	100.00	1231	100.00

ตารางที่ 76 ข้อเสนอในการลดอุบัติเหตุทางถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตามระดับชั้นเรียน

ลำดับที่	ทำอย่างไรจึงจะลดอุบัติเหตุทางถนนได้	ป.3 - ป.6		ม.1 - ม.3		ม.4 - ม.6		อาชีวะ		รวมทั้งหมด	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	สิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติ	761	66.17	114	52.29	44	46.32	26	52.00	945	62.46
	- ไม่ควรขับรถเร็วเกินกว่า 90 กม./ชม.	155	13.48	15	6.88	2	2.11	3	6.00	175	11.57
	- ไม่เมาแล้วขับ	452	39.30	61	27.98	14	14.74	12	24.00	539	35.62
	- ไม่ซ้อนมอเตอร์ไซด์เกิน 2 คน	7	0.61	1	0.46	0	0.00	0	0.00	8	0.53
	- ไม่ประมาท	106	9.22	27	12.39	28	29.47	10	20.00	171	11.30
	- ไม่ขับรถแข่งโดยไม่จำเป็น	10	0.87	2	0.92	0	0.00	1	2.00	13	0.86
	- ไม่ง่วงแล้วขับ	15	1.30	3	1.38	0	0.00	0	0.00	18	1.19
	- ไม่จำหน่ายสุรา	1	0.09	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.07
	- ไม่เสพยาแล้วขับรถ	4	0.35	0	0.00	0	0.00	0	0.00	4	0.26
	- ไม่ควรให้เด็กขับรถ	6	0.52	0	0.00	0	0.00	0	0.00	6	0.40
	- ไม่คุยโทรศัพท์ขณะขับรถ	4	0.35	0	0.00	0	0.00	0	0.00	4	0.26
	- ไม่ขับรถฝ่าไฟแดง	0	0.00	5	2.29	0	0.00	0	0.00	5	0.33
	- ไม่ควรขับรถตอนกลางคืนโดยไม่จำเป็น	1	0.09	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.07

ตารางที่ 76 ข้อเสนอในการลดอุบัติเหตุทางถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตามระดับชั้นเรียน (ต่อ)

ลำดับที่	ทำอย่างไรจึงจะลดอุบัติเหตุทางถนนได้	ป.3 - ป.6		ม.1 - ม.3		ม.4 - ม.6		อาชีวะ		รวมทั้งหมด	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
2	สิ่งที่ควรปฏิบัติ	389	33.83	104	47.71	51	53.68	24	48.00	568	37.54
	- มีใบขับขี่	2	0.17	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	0.13
	- สวมหมวกกันน็อค	235	20.43	42	19.27	16	16.84	9	18.00	302	19.96
	- เปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซค์	31	2.70	4	1.83	4	4.08	1	2.00	40	2.64
	- ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	103	8.96	44	20.18	31	32.63	12	24.00	190	12.56
	- คาดเข็มขัดนิรภัย	15	1.30	4	1.83	0	0.00	1	2.00	20	1.32
	- ตั้งด่านตรวจคนเมาแล้วขับ	1	0.09	0	0.00	0	0.00	1	2.00	2	0.13
	- ศึกษาข้อมูลรถที่จะขับ	0	0.00	1	0.46	0	0.00	0	0.00	1	0.07
	- ใช้สะพานลอยเวลาข้ามถนน	1	0.09	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	0.07
	- ตรวจสอบสภาพรถก่อนขับ	1	0.09	3	1.38	0	0.00	0	0.00	4	0.26
	- มีเจ้าหน้าที่ตรวจจับข้อเร็ว	0	0.00	2	0.92	0	0.00	0	0.00	2	0.13
	- อบรมผู้ขับขี่	0	0.00	3	1.38	0	0.00	0	0.00	3	0.20
	- มีป้าย สัญลักษณ์ ที่ชัดเจนตามถนน	0	0.00	1	0.46	0	0.00	0	0.00	1	0.07
	รวมทั้งหมด	1150	100.00	218	100.00	95	100.00	50	100	1513	100.00

ตารางที่ 77 ข้อเสนอในการลดอุบัติเหตุทางถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตามกลุ่มอายุ (ปี)

ลำดับ ที่	ทำอะไรจึงจะลดอุบัติเหตุ ทางถนนได้	< 10 ปี		10 - 14 ปี		>=15 ปี		รวมทั้งหมด	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	สิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติ	127	74.27	730	62.66	93	51.67	950	62.66
	- ไม่ควรขับรถเร็วเกินกว่า 90 กม./ชม.	31	18.13	134	11.50	9	5.00	174	11.48
	- ไม่เมาแล้วขับ	70	40.94	434	37.25	38	21.11	542	35.75
	- ไม่ซ้อนมอเตอร์ไซด์ เกิน 2 คน	0	0.00	8	0.69	0	0.00	8	0.53
	- ไม่ประมาท	19	11.11	108	9.27	45	25.00	172	11.35
	- ไม่ขับรถแข่งโดยไม่จำเป็น	2	1.17	12	1.03	1	0.56	15	0.99
	- ไม่ง่วงแล้วขับ	1	0.58	17	1.46	0	0.00	18	1.19
	- ไม่จำหน่ายสุรา	0	0.00	1	0.09	0	0.00	1	0.07
	- ไม่เสพยาแล้วขับรถ	0	0.00	4	0.34	0	0.00	4	0.26
	- ไม่ควรให้เด็กขับรถ	0	0.00	6	0.52	0	0.00	6	0.40
	- ไม่คุยโทรศัพท์ขณะขับรถ	4	2.34	0	0.00	0	0.00	4	0.26
	- ไม่ขับรถฝ่าไฟแดง	0	0.00	5	0.43	0	0.00	5	0.33
	- ไม่ควรขับรถตอนกลางคืน โดยไม่จำเป็น	0	0.00	1	0.09	0	0.00	1	0.07
2	สิ่งที่ควรปฏิบัติ	44	25.73	435	37.34	87	48.33	566	37.34
	- มีใบขับขี่	0	0.00	2	0.17	0	0.00	2	0.13
	- สวมหมวกกันน็อค	26	15.20	246	21.12	29	16.11	301	19.85
	- เปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซด์	6	3.51	28	2.40	6	3.33	40	2.64
	- ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	10	5.85	130	11.16	49	27.22	189	12.47
	- คาดเข็มขัดนิรภัย	2	1.17	17	1.46	1	0.56	20	1.32
	- ตั้งด่านตรวจคนเมาแล้วขับ	0	0.00	1	0.09	1	0.56	2	0.13
	- ศึกษาข้อมูลรถที่จะขับ	0	0.00	0	0.00	1	0.56	1	0.07
	- ใช้สะพานลอยเวลาข้ามถนน	0	0.00	1	0.09	0	0.00	1	0.07
	- ตรวจสอบสภาพรถก่อนขับ	0	0.00	4	0.34	0	0.00	4	0.26
	- มีเจ้าหน้าที่ตรวจจับเร็ว	0	0.00	2	0.17	0	0.00	2	0.13
	- อบรมผู้ขับขี่	0	0.00	3	0.26	0	0.00	3	0.20
	- มีป้าย สัญลักษณ์ ที่ชัดเจน ตามถนน	0	0.00	1	0.09	0	0.00	1	0.07
	รวมทั้งหมด	171	100.00	1165	100.00	180	100.00	1516	100.00

ตารางที่ 78 ข้อเสนอในการลดอุบัติเหตุทางถนนของเด็กนักเรียน จำแนกตามเพศ

ลำดับ ที่	ทำอย่างไรจึงจะลด อุบัติเหตุทางถนนได้	ชาย		หญิง		รวมทั้งหมด	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	สิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติ	384	61.94	550	63.81	934	63.02
	- ไม่ควรขับรถเร็วเกินกว่า 90 กม./ชม.	78	12.58	95	11.02	173	11.67
	- ไม่เมาแล้วขับ	214	34.52	317	36.77	531	35.83
	- ไม่ซ้อนมอเตอร์ไซด์เกิน 2 คน	4	0.65	4	0.46	8	0.54
	- ไม่ประมาท	74	11.94	96	11.14	170	11.47
	- ไม่ขับรถแข่งโดยไม่จำเป็น	1	0.16	13	1.51	14	0.94
	- ไม่่วงแล้วขับ	4	0.65	13	1.51	17	1.15
	- ไม่จำหน่ายสุรา	1	0.16	0	0.00	1	0.07
	- ไม่เสพยาแล้วขับรถ	3	0.48	1	0.12	4	0.27
	- ไม่ควรให้เด็กขับรถ	0	0.00	6	0.70	6	0.40
	- ไม่คุยโทรศัพท์ขณะขับรถ	1	0.16	3	0.35	4	0.27
	- ไม่ขับรถฝ่าไฟแดง	4	0.65	1	0.12	5	0.34
	- ไม่ควรขับรถตอนกลางคืนโดยไม่ จำเป็น	0	0.00	1	0.12	1	0.07
2	สิ่งที่ควรปฏิบัติ	236	38.06	312	36.19	548	36.98
	- มีใบขับขี่	0	0.00	2	0.23	2	0.13
	- สวมหมวกกันน็อค	123	19.84	167	19.37	290	19.57
	- เปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซด์	23	3.71	14	1.62	37	2.50
	- ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	76	12.26	110	12.76	186	12.55
	- คาดเข็มขัดนิรภัย	4	0.65	15	1.74	19	1.28
	- ตั้งด่านตรวจคนเมาแล้วขับ	1	0.16	1	0.12	2	0.13
	- ศึกษาข้อมูลรถที่จะขับ	1	0.16	0	0.00	1	0.07
	- ใช้สะพานลอยเวลาข้ามถนน	0	0.00	1	0.12	1	0.07
	- ตรวจสอบสภาพรถก่อนขับ	2	0.32	2	0.23	4	0.27
	- มีเจ้าหน้าที่ตรวจจับขับเร็ว	2	0.32	0	0.00	2	0.13
	- อบรมผู้ขับขี่	3	0.48	0	0.00	3	0.20
	- มีป้าย สัญลักษณ์ ที่ชัดเจนตามถนน	1	0.16	0	0.00	1	0.07
	รวมทั้งหมด	620	100.00	862	100.00	1482	100.00

สรุปผลและข้อเสนอแนะของการจัดสัมมนา

ลักษณะของผู้เข้าร่วมสัมมนา

การลงทะเบียน

จากลักษณะของผู้เข้าร่วมสัมมนา จะเห็นได้ว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนานิยมลงทะเบียนล่วงหน้า 1- 3 เดือนก่อนเข้าร่วมสัมมนาสูงสุด (77.41%) ส่วนการลงทะเบียนในวันสัมมนามีส่วนน้อย (6.41%) และผู้เข้าร่วมสัมมนา มาเข้าร่วมในวันแรกของวันสัมมนามากที่สุด (97.19%) ดังนั้นควรมีการเตรียมการลงทะเบียนล่วงหน้าให้มีความพร้อมในการดำเนินการได้อย่างสมบูรณ์ตั้งแต่ 3 เดือนก่อนการสัมมนาเป็นอย่างน้อย ส่วนในระหว่างช่วงวันสัมมนาควรทุ่มทรัพยากรด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นทีมงาน ระบบเทคโนโลยี ไปในด้านการยืนยันผู้เข้าร่วมสัมมนาที่ลงทะเบียนไว้ล่วงหน้า มากกว่าการรองรับผู้ลงทะเบียนรายใหม่ อีกทั้งทีมงานที่มีหน้าที่ประเมินผลและทีมงานลงทะเบียนควรมีการวางแผน กำหนดกรอบการลงทะเบียนของผู้เข้าร่วมสัมมนาร่วมกันเพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการลงทะเบียนมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และเกิดความคุ้มค่า และเพื่อลดความซ้ำซ้อนของการดำเนินงาน

หน่วยงานที่เข้าร่วมสัมมนา

ผู้เข้าร่วมสัมมนาจากหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมากที่สุด (48.94%) อีกทั้งยังเป็นระดับผู้บริหารเข้าร่วมมากที่สุด (44.01%) ซึ่งตรงกับเป้าหมายของคณะผู้จัดการสัมมนาที่ต้องการเปิดโอกาสให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุอย่างจริงจัง ดังนั้นเพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรครอบคลุมทั้งด้านคน ด้านยานพาหนะ และด้านถนน/สิ่งแวดล้อม จำเป็นต้องให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่เอง ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่าองค์กรอื่นที่สำคัญต่อการผลักดันมาตรการการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรยังมาเข้าร่วมสัมมนาไม่มากนัก เช่น กระทรวงคมนาคม (3.13%) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (3.04%) และกระทรวงยุติธรรม (0.09%) อีกทั้งกระทรวงศึกษาธิการซึ่งน่าจะเป็นเป้าหมายเพราะสามารถเข้าถึงเด็กและสามารถปลูกฝังเด็กให้เกิดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยก็มีผู้เข้าร่วมสัมมนาน้อยเช่นเดียวกัน (0.83%) ดังนั้นในการจัดสัมมนาครั้งต่อไปควรจะมีกลยุทธ์ที่สามารถทำให้ผู้มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานป้องกันควบคุมอุบัติเหตุจากหน่วยงานและจังหวัดต่างๆ เข้าร่วมสัมมนาในจำนวนที่มากกว่านี้

จังหวัดที่มีผู้เข้าร่วมสัมมนามากที่สุด คือ นครราชสีมา (4.01%) ขอนแก่น (3.82 %) อุบลราชธานี (3.50 %) และเชียงราย (3.46 %) ตามลำดับ ในขณะที่จังหวัดลพบุรี ชัยนาท เพชรบุรี มุกดาหาร ระนอง สมุทรปราการ หนองบัวลำภู สมุทรสงคราม และสตูล มีผู้เข้าร่วมสัมมนาน้อยมาก (น้อยกว่า 0.5%) และจังหวัดสระแก้วไม่มีผู้เข้าร่วมสัมมนาเลย

เขตที่มีผู้เข้าร่วมสัมมนามากที่สุด เขต 1 (13.08 %) เขต 13 (10.98 %) เขต 14 (8.27 %) และเขต 12 (8.08 %) ตามลำดับ

ระยะเวลาและแหล่งที่ทราบข่าวการสัมมนา

จากข้อมูลที่ได้พบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้รับข่าวสารการสัมมนาก่อนวันที่มีการจัดสัมมนา ในช่วงมากกว่า 3 เดือนมากที่สุด (42.52%) ทั้งนี้ไม่สามารถแปลผลได้ว่าควรมีการประชาสัมพันธ์ในช่วงใดถึงจะมีความเหมาะสม เนื่องจากการเลื่อนการจัดสัมมนาจากเดิมวันที่ 22-24 มีนาคม 2549 เป็นวันที่ 20-22 มิถุนายน 2549 ในส่วนของแหล่งที่ทราบข่าวการสัมมนา ผู้เข้าร่วมสัมมนารับทราบจากหนังสือเวียนสูงสุด (84.79%) ขณะที่จาก website มีเพียงเล็กน้อย (2.68%) ซึ่งในปัจจุบันเทคโนโลยีทางการสื่อสารมีความก้าวหน้า สะดวกรวดเร็ว และครอบคลุมในทุกจังหวัด ดังนั้นน่าจะมีการแจ้งข่าวสารผ่านทาง website ให้มากขึ้นเช่นเดียวกับการประชุมในระดับนานาชาติ เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่าย และระยะเวลาที่เสียไปจากขั้นตอนของระบบราชการ

การบรรลุถึงเป้าหมายการสัมมนา

แนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาคูอุบัติเหตุทางถนน

จากการจัดสัมมนาครั้งนี้ ได้กำหนดการบรรลุถึงเป้าหมายสัมมนาในหลายส่วน ทั้งการรับทราบถึงแนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาคูอุบัติเหตุทางถนน การบรรยาย และการนำเสนอผลงาน/ผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาคูอุบัติเหตุทางถนน ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน การนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่อง การมีส่วนร่วมของพหุภาคีทั้งในส่วนขององค์กรภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน และเพื่อให้เป็นขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการสร้างการรับรู้และความตระหนัก ตลอดจนมีการวางแผนยุทธศาสตร์ การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยในภาพรวมจะเห็นได้ว่า

ผู้เข้าร่วมสัมมนาส่วนใหญ่ (มากกว่า 90%) ทราบว่า 1) มาตรการ 3ม 2ช 1ร 2) ยุทธศาสตร์ 5E 3) ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต 4) การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซด์ และ 5) มีอุปกรณ์ครบและไม่มีการดัดแปลงไปจากที่กฎหมายได้กำหนดไว้ เป็นแนวนโยบายรัฐบาล ยกเว้นในเรื่องของการประเมินผลและสารสนเทศ แต่เมื่อจำแนกตามหน่วยงานพบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนาที่มาจากกระทรวงมหาดไทยทราบว่า ด้านวิศวกรรมจราจร การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการประเมินและสารสนเทศ เป็นแนวนโยบายรัฐบาลน้อยกว่า 90% เช่นเดียวกันกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และที่สำคัญผู้เข้าร่วมสัมมนาจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายทราบว่าการมีใบขับขี่เป็นแนวนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน 88.89% ดังนั้นจึงน่าจะมีการแจ้งหรือประกาศเป็นนโยบายให้ชัดเจนว่า สิ่งใดบ้างที่เป็นแนวนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน เพื่อผู้ปฏิบัติจะได้มีการวางแผนการดำเนินงานในเรื่องดังกล่าวอย่างชัดเจน

แนวทางการประเมินผลการดำเนินงานระดับจังหวัด และการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน

จากการสัมมนาครั้งนี้ ผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกระดับ มากกว่าร้อยละ 93 ทราบถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานระดับจังหวัดในด้านต่างๆ ได้แก่ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ช 1ร และพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้ในเรื่องของการบูรณาการจากทุกภาคส่วน ผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งผู้บริหาร/ผู้ปฏิบัติ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนส่วนใหญ่ทราบถึงแนวทางดังกล่าวในระดับปานกลางเท่านั้น ไม่ว่าจะเป็นจำแนกตามหน่วยงาน เขต กลุ่มอายุ หรือเพศ เป็นที่น่าสังเกตว่าทั้งสองเรื่องนี้ควรจะอยู่ในระดับมากที่สุด เนื่องจากเรื่องอุบัติเหตุทางถนนได้ถูกกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2546 แล้ว

การนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปเผยแพร่/ปฏิบัติ และการมีส่วนร่วมของพหุภาคี

จากการสัมมนาครั้งนี้ เป็นที่น่ายินดีอย่างยิ่งที่ผู้บริหารทุกระดับ รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีความตั้งใจที่จะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงานที่ได้จากการสัมมนาไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่องในระดับมาก อีกทั้งยังพบว่า การสัมมนาครั้งนี้ มีผลให้เกิดการสร้างการมีส่วนร่วมของพหุภาคีทั้งในส่วนขององค์กรภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน ตลอดจนภาคีเครือข่ายในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ซึ่งผู้เข้าร่วมสัมมนา ตั้งใจจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และร่วมประเมินผลกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับมาก ซึ่งน่าจะเป็นประโยชน์ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ และผู้เข้าร่วมสัมมนา ในระดับปานกลางถึงมาก เห็นว่า การสัมมนาครั้งนี้เป็นผลกระทบบัณฑิตอนหนึ่ง ในกระบวนการสร้างการรับรู้และความตระหนัก ตลอดจนมีการวางแผนยุทธศาสตร์การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

การบรรยาย และการนำเสนอผลงาน/ผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จ

จากการบรรยาย การนำเสนอผลงาน และผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนพบว่าห้องประชุมใหญ่ มีผู้เข้าร่วมสัมมนา สูงสุด 1371 คน ต่ำสุด 130 คน ส่วนในห้องประชุมย่อยอีกจำนวน 6 ห้อง พบว่าห้องประชุมย่อย EMS (บรรยาย) มีผู้เข้าร่วมสัมมนา สูงสุด (214 คน) ส่วนห้องประชุมย่อยอื่นๆ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาน้อย บางหัวข้อมีผู้เข้าร่วมสัมมนาเพียง 12 คนเท่านั้น ดังนั้น จึงน่าจะมีการแบ่งจำนวนห้องย่อยสำหรับการสัมมนาให้น้อยลง และหรือไม่ควรเปิดใช้ห้องประชุมใหญ่ขณะที่มีการใช้ห้องประชุมย่อย

ส่วนในเรื่องการแสดงความคิดเห็นในแต่ละห้องประชุม พบว่า ผู้เข้าร่วมสัมมนาในห้องประชุมย่อยจะมีการแสดงความคิดเห็นมากกว่าในห้องประชุมใหญ่ โดยตลอดทั้ง 3 วันห้องประชุมใหญ่มีคนถามเพียง 4 คน ซึ่งอาจเป็นเพราะคนไทยมีอุปนิสัยไม่ชอบแสดงความคิดเห็นในที่สาธารณะ แต่ทั้งนี้ไม่ควรมองข้ามการจัดหัวข้อในการบรรยายที่มีความถี่มากทำให้การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นมีระยะเวลาจำกัด หากเป็นไปได้ควรหาทริคกระตุ้น/สร้างแรงจูงใจให้กับผู้เข้าร่วมสัมมนาเพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพิ่มมากขึ้น หรือเปิดโอกาสให้มีการแสดงความคิดเห็นผ่านช่องทางอื่น เช่น การเขียนข้อความถามลงกระดาษ

ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาด้านการจัดสัมมนา

ภาพรวมความความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาของผู้เข้าร่วมสัมมนา เห็นว่า สถานที่จัดงาน แสงเสียง อุปกรณ์โสตมีความเหมาะสม ส่วนในเรื่องอื่นๆ เช่น ด้านอาหาร ที่พัก ความสะดวกสบายในการเดินทาง ควรมีการปรับปรุงโดยควรมีการจัดเตรียมที่พักให้กับผู้เข้าร่วมสัมมนา และจัดเตรียมอาหารให้เพียงพอ

การบรรยายและการนำเสนอผลงานทางวิชาการ เช่น หัวข้อในการบรรยาย/อภิปราย เหมาะสมกับประเด็นหลักของการจัดสัมมนา ระยะเวลาการบรรยายแต่ละหัวข้อ การควบคุมเวลา เอกสารประกอบการบรรยาย และการจัดนิทรรศการ ทั้งจำนวน คุณภาพ ความน่าสนใจ และประโยชน์ที่ได้รับจากการชมนิทรรศการอยู่ในระดับปานกลาง อาจเป็นเพราะกลุ่มที่เข้าชมนิทรรศการส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเด็ก อีกทั้งหัวข้อในการบรรยายมีความถี่มาก ทำให้มีช่วงระยะเวลาในการชมนิทรรศการน้อย ดังนั้นควรมีโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้เข้าชมนิทรรศการเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้การจัดนิทรรศการและการสาธิตทางวิชาการเกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การควบคุมเวลาในการบรรยายให้ได้ตามกำหนด

ในภาพรวมความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนา การได้รับความรู้ และการได้รับประโยชน์ อยู่ในระดับปานกลาง

ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาด้านอื่น ๆ

การแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาในด้านการคาดหวังต่อการจัดสัมมนา มีการแสดงความคิดเห็นในหลายด้าน โดยมีการแสดงความคิดเห็นในเรื่องของแนวคิดวิธีการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด (40.19%)

สำหรับข้อเสนอแนะแนวทางการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความคิดเห็นให้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ (18.53%) เช่นเดียวกับให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังอย่างจริงจัง (18.03%)

ในการจัดสัมมนาครั้งต่อไป ผู้เข้าร่วมสัมมนามีข้อเสนอแนะว่า ควรมีการจัดสัมมนาในส่วนภูมิภาคสูงสุด (19.35%) ดังนั้นควรมีการจัดประชุมวิชาการเพื่อให้ความรู้กับผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องในส่วนภูมิภาคเพิ่มมากขึ้น

เด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการ

การสัมมนาครั้งนี้ได้เปิดโอกาสให้เด็กจำนวน 1801 คน เข้ามามีส่วนร่วมและเรียนรู้ในเรื่องอุบัติเหตุจากการเข้าชมนิทรรศการ ซึ่งถือว่าเป็นการเริ่มต้นที่ดีที่จะทำให้เยาวชนได้เรียนรู้ในเรื่องอุบัติเหตุเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่มีอยู่เพียงในห้องเรียน รวมทั้งทำให้ทราบถึงความคิดเห็นและความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนของเด็ก

เด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการอยู่ในระดับชั้น ป. 3 – ป. 6 สูงสุด (77.18%) รองลงมาคือชั้น ม.1 – ม.3 ชั้น ม.4 – ม.6 และระดับอาชีววะ ตามลำดับ มีอายุต่ำสุดคือ 7 ปี และสูงสุดคือ 19 ปี โดยอยู่ในช่วงกลุ่มอายุ 10-14 ปี มากที่สุด (73.77%)

ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนน

จากการสอบถามเด็กนักเรียนที่เข้าชมนิทรรศการถึงความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและอุบัติเหตุบนถนนในเรื่อง ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีขี่มอเตอร์ไซค์ เมื่อขี่หรือซ้อนมอเตอร์ไซค์ต้องใส่หมวกกันน็อค ตีมีเหล้าแล้วขี่มอเตอร์ไซค์ได้ อุบัติเหตุบนถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ พบว่า เด็กนักเรียนมีความเข้าใจในเรื่องเมื่อขี่หรือซ้อนมอเตอร์ไซค์ต้องใส่หมวกกันน็อคสูงสุด (98.91%) ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีขี่มอเตอร์ไซค์ (71.26%) และยังมีเด็กนักเรียนที่เห็นว่าตีมีเหล้าแล้วขี่มอเตอร์ไซค์ได้ (1.26%) ในขณะที่มีเด็กนักเรียนเพียงร้อยละ 70.37 ที่เข้าใจว่าอุบัติเหตุบนถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ โดยเพศหญิงมีความเข้าใจที่ถูกต้องสูงกว่าเพศชาย

เมื่อจำแนกตามระดับชั้นการศึกษาพบว่า ความเข้าใจในเรื่องอุบัติเหตุบนถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ของเด็กนักเรียนมีความสัมพันธ์กับระดับการศึกษาที่สูงขึ้น โดยเด็กนักเรียนที่อยู่ในระดับต่ำกว่าจะมีความเข้าใจในเรื่องนี้น้อยกว่า ดังนั้นเพื่อให้เด็กมีความเข้าใจในเรื่องอุบัติเหตุทางถนนและมีการพัฒนาในสิ่งที่ถูกต้องมากขึ้น จึงควรเปิดโอกาสให้เด็กนักเรียนในส่วนภูมิภาคได้เข้ามาเรียนรู้ โดยการเข้าร่วมชมนิทรรศการหรือการสาธิตทางวิชาการในการจัดงานสัมมนาเช่นเดียวกับเด็กนักเรียนที่อยู่ในส่วนกลาง

ความคิดเห็นของเด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการ

เด็กนักเรียนที่เข้าร่วมชมนิทรรศการครั้งนี้ เห็นว่านิทรรศการมีประโยชน์ 99.33% ขณะที่คิดว่าไม่มีประโยชน์มีเพียง 0.67% เด็กนักเรียนที่คิดว่ามีประโยชน์มีเหตุผลที่แตกต่างกันโดยเด็กนักเรียนคิดว่าได้รับความรู้สูงสุด (84.69%) เมื่อจำแนกตามระดับชั้นการศึกษาพบว่าเด็กนักเรียนชั้น ม.4 – ม.6 คิดว่าได้รับความรู้สูงสุด เด็กนักเรียนชั้น ม.1 – ม.3 คิดว่าได้รับความรู้และคิดจะนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ในชีวิตประจำวันสูงสุด นอกจากนี้ยังมีเด็กชั้น ป. 3 – ม.3 อีกถึงจำนวน 17 คน ที่คิดจะนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ในชีวิตประจำวันและถ่ายทอดให้ผู้อื่นได้รับทราบ

ต่อคำถามที่ว่า “คิดว่าทำอย่างไรจึงจะลดอุบัติเหตุทางถนนได้” พบว่าเด็กนักเรียน มีความคิดเห็นจำแนกออกเป็น 2 ส่วนคือ สิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติ (62.46%) และสิ่งที่ควรปฏิบัติ (37.54%) ในจำนวนสิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติเห็นว่าเมาแล้วไม่ควรขับรถสูงสุด (35.62%) รองลงมาคือ ไม่ควรขับรถเร็วเกินกว่า 90 กม./ชม. (11.57%) ส่วนในสิ่งที่ควรปฏิบัติ เสนอว่าควรมีการสวมหมวกกันน็อคสูงสุด (19.96%) รองลงมาคือ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร (12.56%)

เมื่อจำแนกตามระดับชั้นการศึกษา เด็กนักเรียนชั้น ม.4 - ม.6 มีความเห็นที่แตกต่างจากเด็กนักเรียนในระดับชั้นอื่นๆ โดยเห็นว่า ไม่ควรประมาทสูงสุด (มากกว่าเมาแล้วไม่ควรขับ) ในสิ่งที่ควรปฏิบัติ เด็กนักเรียนที่มีระดับการศึกษาที่สูงขึ้น (ม.4 - ม.6 และอาชีวฯ) มีความคิดเห็นว่าการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรมากกว่าการสวมหมวกกันน็อคถึง 2 เท่าตัว การเสนอความคิดเห็นดังกล่าวไม่มีความแตกต่างกันเมื่อจำแนกตามเพศ

ปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะของการประเมินผลสัมมนา

จากการประเมินผลการสัมมนาครั้งนี้ พบปัญหา อุปสรรคของการดำเนินงานประเมินผล ดังนี้

1. การกำหนดวัตถุประสงค์ ผลที่คาดว่าจะได้รับ และการประเมินผลของโครงการสัมมนา

ในการกำหนดวัตถุประสงค์ ผลที่คาดว่าจะได้รับ และการประเมินผลของโครงการสัมมนาบางข้อไม่ชัดเจน ไม่สามารถวัดได้ และสิ่งที่ต้องการเห็นจากโครงการส่วนใหญ่เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังการจัดโครงการ ซึ่งไม่สามารถประเมินได้จากการสัมมนาครั้งนี้ เช่น การเกิดรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน การให้ประชาชนในประเทศไทยปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน และการเสนอผลงานทางวิชาการเป็นผลงานที่ประสบผลสำเร็จและสามารถปฏิบัติตามได้ง่าย

2. งบประมาณ

ควรตั้งงบประมาณเพื่อใช้สำหรับการประเมินผลสัมมนาประมาณ 10% ของงบประมาณโครงการที่ดำเนินการ เพื่อให้การประเมินผลมีความครอบคลุมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ควรจ้างหน่วยงานภายนอกที่ไม่มีส่วนได้ส่วนเสียกับการจัดงานสัมมนาเป็นผู้ดำเนินการประเมินผล เพราะผลที่ได้จะไม่เกิดความลำเอียง

3. การตอบแบบสอบถาม

- แรงจูงใจ

ทีมประเมินผลสร้างแรงจูงใจในการส่งแบบสอบถามคืน ด้วยการ

1. แจกของที่ระลึกโดยการจับฉลากให้กับแบบสอบถามทุกฉบับที่ได้รับการตอบและส่งคืน
2. แจกรางวัลใหญ่ 3 รางวัลเป็นสร้อยคอทองคำมูลค่า 1 สลึง จำนวน 3 รางวัล ในวันสุดท้ายของการสัมมนา

เนื่องจากทีมงานประเมินผลต้องการให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาอยู่ร่วมงานสัมมนาตลอดระยะเวลาทั้ง 3 วันที่จัดงานสัมมนา จึงได้กำหนดเงื่อนไขในการจับรางวัลใหญ่ ดังนี้

1. กำหนดให้นำเฉพาะฉลากจากแบบสอบถามที่ส่งในวันที่ 22 มิถุนายน 2549 (ไม่เกินเวลา 10.00 น.) มาใช้ในการจับรางวัลเท่านั้น
2. ผู้ที่จะได้รับรางวัลจะต้องเป็นผู้ที่อยู่ในบริเวณที่จัดงานสัมมนาเท่านั้น

- ผลที่ได้รับ

ผู้เข้าร่วมสัมมนาให้ความสนใจมากกับแรงจูงใจทั้ง 2 แบบ โดยเฉพาะรางวัลที่เป็นสร้อยคอทองคำ ทำให้ทีมประเมินผลได้รับแบบสอบถามส่งคืนเป็นจำนวนมาก

- บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

เนื่องจากเงื่อนไขของการได้รับรางวัลสร้อยคอทองคำคือ จะต้องเป็นแบบสอบถามที่ส่งเฉพาะในวันที่ 22 มิถุนายน และภายในเวลา 10.00 น. ทำให้ทีมประเมินผลได้รับแบบสอบถามส่งกลับในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ซึ่งทำให้มีแบบสอบถามในปริมาณมากที่จะต้องลงบันทึกในคืนวันที่ 22 มิถุนายน เพราะทีมประเมินผลจะต้องดำเนินการลงบันทึกข้อมูลแบบสอบถามให้เสร็จทั้งหมดภายในวันที่ 23 มิถุนายน (เนื่องจากเจ้าหน้าที่ลงบันทึกข้อมูลเป็นบุคคลภายนอกที่จ้างมาเพื่อดำเนินการ) ส่งผลให้ทีมประเมินผลทุกคนต้องร่วมกันช่วยกันลงบันทึกข้อมูลจากแบบสอบถามทั้งหมดตลอดทั้งคืน

เนื่องจากแรงจูงใจมีผลต่อการส่งแบบสอบถามคืน การดำเนินงานจัดสัมมนาครั้งต่อไปจึงควรจัดให้มีแรงจูงใจในการส่งแบบสอบถาม แต่ไม่ควรกำหนดให้ต้องส่งในวันสุดท้ายของการจัดสัมมนา ให้กำหนดเพียงเงื่อนไขของผู้รับรางวัลเท่านั้น เพราะจะเป็นการบังคับให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาต้องอยู่ในบริเวณงานจัดสัมมนาขณะที่มีการจับรางวัลอยู่แล้ว ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดภาระงานในวันสุดท้าย

ภาคผนวก

ก. คณะอนุกรรมการประเมินผลฯ



คำสั่งกระทรวงสาธารณสุข

ที่ 1212/ 2548

เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7

“ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย”

อนุสนธิคำสั่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ที่ 002/2548 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2548 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 “ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย” ระหว่างวันที่ 22-24 มีนาคม 2548 ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การปฏิบัติงานจัดสัมมนา เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และบรรลุวัตถุประสงค์ ซึ่งทางศูนย์อำนวยการฯ ได้มอบหมายให้กระทรวงสาธารณสุข รับผิดชอบภารกิจด้านวิชาการรวมถึงการประเมินผลด้วยนั้น

ดังนั้นเพื่อให้การประเมินผลการจัดสัมมนาดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงเห็นสมควร แต่งตั้งคณะอนุกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 “ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย” ดังต่อไปนี้

- | | |
|--|-----------|
| 1. ผศ.ดร.พิชาย รัตนดิลก ณ ภูเก็ต | ที่ปรึกษา |
| สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ | |
| 2. นายณรงค์ สหเมธาพัฒน์ | ประธาน |
| กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข | |
| 3. นางฉายศรี สุพรศิลป์ชัย | กรรมการ |
| สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | |
| 4. ผู้แทนสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส) | กรรมการ |
| 5. ผู้แทนกองงานความปลอดภัยทางถนน | กรรมการ |
| 6. ผู้แทนสำนักงานระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน | กรรมการ |
| 7. ผู้แทนกองแผนงาน กรมควบคุมโรค | กรรมการ |
| 8. นายกิตติ กรรภิรมย์ | กรรมการ |
| สำนักพัฒนาระบบบริการสุขภาพ กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ | |
| 9. นางสาวพันธุทิพย์ ธรรมสโรช | กรรมการ |
| กลุ่มประเมินผล สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ | |
| 10. นางสาวนิศากร บุญอาจ | กรรมการ |
| กลุ่มอำนวยการ สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ | |
| 11. นางวิรุณศิริ อารยวงศ์ | กรรมการ |
| กองสนับสนุนสุขภาพภาคประชาชน กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ | |
| 12. นางสาวศิริกุล กุลเสียบ | กรรมการ |
| โรงพยาบาลขอนแก่น | |

13.นางสาวยุพา พรอมธรรม โรงพยาบาลขอนแก่น	กรรมการ
14.นางนิตยา ภัทรกรรม สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค	กรรมการ
15.นางจันทนา รัตนติลภ ญ ภูเก็ต สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค	กรรมการ
16.นางสุนทรีย์ รักษาหมั่นคง สำนักอนามัยสิ่งแวดล้อม กรมอนามัย	กรรมการ
17.นายแท้จริง ศิริพานิช สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค	กรรมการและเลขานุการ
18.นางนงนุช ตันติธรรม สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
19.นางสุชาดา เกิดมงคลการ สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
20.นางสาววันรุ่ง แสนแก้ว สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
21.นางสาวส้ม เอกเฉลิมเกียรติ สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
22.นางสาวจิตติมา ชันธสิน สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. กำหนดกรอบ วางแนวทางและรูปแบบประเมินผลการจัดสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 "ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุ"
2. ควบคุม กำกับการดำเนินงานประเมินผลการจัดสัมมนาฯ
3. ดำเนินการประเมินผลการจัดสัมมนาครอบคลุมทั้งด้านการพิจารณาแบบสอบถาม การวิเคราะห์ และสรุปผล ตลอดจนการจัดทำรูปเล่มเพื่อเผยแพร่ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
5. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2548



(นายณรงค์ศักดิ์ อังคะสุวพลา)

รองปลัดกระทรวงสาธารณสุข

หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านพัฒนาการสาธารณสุข

ข. คณะทำงานประเมินผลฯ



คำสั่งกรมควบคุมโรค

ที่ 6/ 2549

เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานประเมินผลการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7

“ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุ”

อนุสนธิคำสั่งกระทรวงสาธารณสุขที่ 1212/2548 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2548 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 “ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุ”

ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินงานประเมินผลการจัดสัมมนาฯ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และบรรลุวัตถุประสงค์ จึงเห็นสมควรแต่งตั้งคณะทำงานประเมินผลการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 “ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุ” ดังต่อไปนี้

- | | |
|--|----------------|
| 1. นายกิตติ กรรภิรมย์ | ประธานคณะทำงาน |
| สำนักพัฒนาระบบบริการสุขภาพ กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ | |
| 2. นายชาญชัย อตมศิริกุล | รองประธาน |
| กองงานความปลอดภัยทางถนน | |
| 3. นางสาวพันธุ์ทิพย์ ธรรมสโรช | คณะทำงาน |
| กลุ่มประเมินผล สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ | |
| 4. นางจันทนา รัตนดิลก ณ ภูเก็ต | คณะทำงาน |
| สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | |
| 5. นางสาวนิศากร บุญอาจ | คณะทำงาน |
| กลุ่มอำนวยการ สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ | |
| 6. นางสาวศิริกุล กุลเลียบ | คณะทำงาน |
| โรงพยาบาลขอนแก่น | |
| 7. นางสาวยุพา พรอมธรรม | คณะทำงาน |
| โรงพยาบาลขอนแก่น | |
| 8. นางนิตยา ภัทรกรรม | คณะทำงาน |
| สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | |
| 9. นางพรณี ทิพย์ธาดล | คณะทำงาน |
| สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | |
| 10. ผู้แทนกองแผนงาน กรมควบคุมโรค | คณะทำงาน |
| กองแผนงาน กรมควบคุมโรค | |

- | | |
|---|-----------------------------|
| 11. นายเสกสรรค์ มานวิโรจน์
สำนักงานระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน | คณะทำงาน |
| 12. นางสาววันวิสาข์ คำชำนาญ
สำนักอนามัยสิ่งแวดล้อม กรมอนามัย | คณะทำงาน |
| 13. นายศุภชัย กันพาใจ
สำนักอนามัยสิ่งแวดล้อม กรมอนามัย | คณะทำงาน |
| 14. นางศรีเพ็ญ สวัสดิมงคล
สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | คณะทำงาน |
| 15. นางหงษ์ชู ตันติธรรม
สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | คณะทำงาน |
| 16. นายชัยศักดิ์ สุรสิทธิ์
สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | คณะทำงาน |
| 17. นางสาวเพ็ญใจ ทองวรรณดี
สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | คณะทำงาน |
| 18. นางสาวนิพา ศรีช้าง
สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | คณะทำงาน |
| 19. นางสุชาดา เกิดมงคลการ
สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | คณะทำงานและเลขานุการ |
| 20. นางสาววันรุ่ง แสนแก้ว
สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |
| 21. นางสาวส้ม เอกเฉลิมเกียรติ
สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |
| 22. นางสาวจิตติมา ชันธสิน
สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค | คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

6. วางแผนกระบวนการในการรวบรวม บันทึก วิเคราะห์ สรุปผล ประมวลผลการจัดสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 "ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุ
7. จัดทำเครื่องมือในการประเมิน และเตรียมอุปกรณ์ในการดำเนินงานประเมินผลในช่วงการจัดสัมมนา
8. จัดทำข้อมูลเพื่อนำเสนอในวันปิดการสัมมนา
9. จัดทำรูปเล่มและเผยแพร่ให้กับหน่วยงานต่างๆ ตามความเหมาะสม
10. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2549



(นายณรงค์ สหเมธาพัฒน์)
รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
อธิบดีกรมควบคุมโรค

ค. แบบประเมินผลฯ



ลำดับที่.....

แบบสำรวจความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาระดับชาติ

เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 “ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย”

วันที่ 20-22 มิถุนายน 2549

ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพค เมืองทองธานี นนทบุรี

คำชี้แจง ความคิดเห็นของท่านที่ตอบในแบบสำรวจความคิดเห็นนี้มีความสำคัญและเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อคณะกรรมการจัดสัมมนา ความคิดเห็นของท่านจะได้รับการปกปิดเป็นความลับ และใช้เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนในการจัดสัมมนาการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

หมายเหตุ โปรดใส่เครื่องหมายถูก (✓) ในรูปกล่องสี่เหลี่ยมหน้าข้อความซึ่งตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด หรือเติมคำตอบในช่องว่างที่กำหนด หากท่านมีข้อสงสัยประการใดโปรดติดต่อเจ้าหน้าที่ที่ประเมินผล ณ ห้องประเมินผล (ชั้นลอย)

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. หน่วยงานที่ท่านปฏิบัติงานอยู่ในสังกัด

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> สำนักงานรัฐมนตรี | <input type="checkbox"/> กระทรวงมหาดไทย | <input type="checkbox"/> กระทรวงศึกษาธิการ |
| <input type="checkbox"/> กระทรวงสาธารณสุข | <input type="checkbox"/> กระทรวงยุติธรรม | <input type="checkbox"/> กระทรวงพาณิชย์ |
| <input type="checkbox"/> กระทรวงคมนาคม | <input type="checkbox"/> สำนักงานตำรวจแห่งชาติ | <input type="checkbox"/> กรุงเทพมหานคร |
| <input type="checkbox"/> องค์การเอกชน | <input type="checkbox"/> องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น | <input type="checkbox"/> มูลนิธิ |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ | | |

2. จังหวัดที่ท่านปฏิบัติงาน.....

3. อายุ ปี

4. เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง

5. ตำแหน่งการปฏิบัติงานปัจจุบัน

- | |
|---|
| <input type="checkbox"/> หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน ส่วนราชการ โปรดระบุ..... |
| <input type="checkbox"/> หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น โปรดระบุ..... |
| <input type="checkbox"/> หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน องค์การเอกชน โปรดระบุ..... |
| <input type="checkbox"/> หัวหน้างาน/กลุ่ม/ฝ่าย/หน่วยงาน รัฐวิสาหกิจ โปรดระบุ..... |
| <input type="checkbox"/> ผู้ปฏิบัติ โปรดระบุ |

6. ระยะเวลาที่ได้รับข่าวสารการสัมมนาก่อนวันที่มีการจัดสัมมนา

- | | | |
|---|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> น้อยกว่า 1 เดือน | <input type="checkbox"/> 1 – 3 เดือน | <input type="checkbox"/> มากกว่า 3 เดือน |
|---|--------------------------------------|--|

7. ท่านได้รับข่าวสารการสัมมนาจากแหล่งใด

- | | | |
|--|---|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> หนังสือเวียนภายในหน่วยงาน | <input type="checkbox"/> Website | <input type="checkbox"/> e-mail |
| <input type="checkbox"/> เพื่อนร่วมงาน | <input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ | |

8. ท่านคิดว่าข้อต่อไปนี้เป็นนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ก. มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ข. สวมหมวกนิรภัย	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ค. เมาไม่ขับ	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ง. มีใบขับขี่	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
จ. คาดเข็มขัดนิรภัย	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ฉ. ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ช. การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ซ. วิศวกรรมจราจร (Engineering)	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ฅ. การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation)	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ญ. การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Services)	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ฎ. การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ฏ. ให้ทุกคนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย/ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ฐ. การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซค์	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ท. มีอุปกรณ์ครบและไม่มีการดัดแปลง ไปจากที่กฎหมายได้กำหนดไว้	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่

9. ท่านคิดว่าจังหวัดต้องมีการประเมินผลการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเรื่องต่อไปนี้ ใช่หรือไม่ใช่

ก. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ข. อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนน	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ค. มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 2ช 1ร	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่
ง. พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	<input type="checkbox"/> ใช่	<input type="checkbox"/> ไม่ใช่

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อการสัมมนาครั้งนี้

		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
1.	ท่านคิดว่า ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการมีคณะกรรมการจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีมากน้อยเพียงใด	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
2.	ท่านคิดว่า ความร่วมมือขององค์กรต่างๆ ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการจัดโครงการณรงค์ โดยชุมชน มีมากน้อยเพียงใด	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
3.	ท่านคิดว่าอุบัติเหตุทางถนน ทำให้เกิดการเสียชีวิต มากน้อย เพียงใด	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
4.	ท่านคิดว่าอุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ ของชาติ มากน้อยเพียงใด	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
5.	ท่านคิดว่าอุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการพิการ และสูญเสีย โอกาสในชีวิตมากน้อยเพียงใด	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
6.	ท่านตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ที่ได้จากการ สัมมนาไปเผยแพร่ในพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
7.	ท่านตั้งใจจะนำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ที่ได้จากการ สัมมนาไปปฏิบัติในพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
8.	ท่านตั้งใจจะกลับไป ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ และ ร่วมประเมินผล กับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
9.	ท่านคิดว่า มีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ไทย ด้วยการเมาไม่ขับ เกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
10.	ท่านคิดว่า มีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ด้วยการสวมหมวกนิรภัย เกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
11.	ท่านตั้งใจจะนำแนวทางจากการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ เป็นต้น ไปปฏิบัติ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
12.	ท่านตั้งใจจะนำแนวทางจากการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศไทย เช่น การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ เป็นต้น ไปกำหนดยุทธวิธีในพื้นที่	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
13.	ท่านได้รับความสะดวก สบาย ในการเดินทางมาสัมมนาในครั้งนี้	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
14.	ท่านได้รับความสะดวก สบาย ในเรื่องที่พักรับการมา สัมมนาในครั้งนี้	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
15.	ท่านได้รับความสะดวก รวดเร็ว ในการลงทะเบียนเพื่อเข้าร่วม การสัมมนา	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
16.	สถานที่จัดงาน เหมาะสำหรับการจัดสัมมนาครั้งนี้	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
17.	อาหารและเครื่องดื่ม เพียงพอ และมีคุณภาพ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
18.	หัวข้อในการบรรยาย/อภิปราย เหมาะสมกับประเด็นหลักของการจัดสัมมนา เรื่อง "ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุ"	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
19.	ระยะเวลาสำหรับการบรรยายแต่ละหัวข้อมีความเหมาะสม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
20.	สามารถควบคุมเวลาการบรรยายได้ตรงตามที่กำหนด	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
21.	แสง เสียง อุปกรณ์โสต เพียงพอ และมีคุณภาพ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
22.	ช่วงเวลา (วันที่ 20-22 มิถุนายน) ในการจัดสัมมนา มีความเหมาะสม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
23.	ระยะเวลา (3 วัน) ในการจัดสัมมนา มีความเหมาะสม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
24.	เอกสารประกอบการสัมมนา มีความครอบคลุม และครบถ้วน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
25.	ท่านได้รับการช่วยเหลือ อำนวยความสะดวก จากเจ้าหน้าที่ผู้จัดงาน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
26.	ท่านได้แลกเปลี่ยน เรียนรู้ประสบการณ์ในการดำเนินงาน ป้องกันควบคุมอุบัติเหตุทางถนน	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
27.	นิทรรศการ มีจำนวนเหมาะสม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
28.	นิทรรศการ มีคุณภาพ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
29.	นิทรรศการ มีความน่าสนใจ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
30.	ท่านได้รับประโยชน์จากการชมนิทรรศการ	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

		น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด
31.	ท่านมีความพึงพอใจต่อการจัดสัมมนา ในภาพรวม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
32.	ท่านได้รับความรู้จากการสัมมนา	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
33.	ท่านได้รับประโยชน์จากการสัมมนา	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
34.	ในภาพรวม การจัดสัมมนาครั้งนี้จัดได้ดีและเหมาะสม	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นอื่น ๆ

ท่านคาดหวังสิ่งใดจากการสัมมนา และท่านได้รับจากการสัมมนาหรือไม่

.....

.....

.....

ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไร สำหรับแนวทางการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน

.....

.....

.....

ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไร สำหรับการจัดสัมมนาครั้งต่อไป

.....

.....

.....

ความคิดเห็นอื่น ๆ (ถ้ามี)

.....

.....

.....

หมายเหตุ

1. ส่งแบบสำรวจความคิดเห็นฯ ที่โต๊ะรับแบบสำรวจความคิดเห็น บริเวณหน้าห้องประชุมใหญ่ ในวันที่ 22 มิถุนายน 2549 ก่อนเวลา 10.00 น. พร้อมรับของที่ระลึก
2. นำเฉพาะผลจากแบบสำรวจความคิดเห็นฯ ที่ส่งในวันที่ 22 มิถุนายน 2549 (ไม่เกินเวลา 10.00 น.) มาใช้ในการจบบางวัลเท่านั้น

คณะกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนาฯ

ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่สละเวลา อันมีค่าในการตอบแบบสำรวจฉบับนี้



ลำดับที่.....

แบบสำรวจความคิดเห็นต่อการจัดสัมมนาระดับชาติ

เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 "ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซค์ปลอดภัยอุบัติเหตุ"

วันที่ 20-22 มิถุนายน 2549

ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพค เมืองทองธานี นนทบุรี

สำหรับเด็กที่เข้าร่วมชมนิทรรศการในงานสัมมนาฯ

โปรดใส่เครื่องหมายถูก (✓) ลงในช่องสี่เหลี่ยม ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด หรือเติมคำตอบในช่องว่างที่กำหนด

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

10. เรียนอยู่ชั้น ☐ ป.4- ป.6 ☐ ม.1-ม.3 ☐ ม.4-ม.6 ☐ อาชีวะ

11. อายุ..... ปี

12. เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง

13. ท่านคิดว่าข้อใดต่อไปนี้เป็น ถูก หรือ ผิด

- | | | |
|---|------------------------------|------------------------------|
| ก. ห้ามเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ซี่มมอเตอร์ไซค์ | <input type="checkbox"/> ถูก | <input type="checkbox"/> ผิด |
| ข. เมื่อขี่หรือซ้อนมอเตอร์ไซค์ ต้องใส่หมวกกันน็อค | <input type="checkbox"/> ถูก | <input type="checkbox"/> ผิด |
| ค. ดื่มเหล้าแล้วขี่มอเตอร์ไซค์ได้ | <input type="checkbox"/> ถูก | <input type="checkbox"/> ผิด |
| ง. อุบัติเหตุบนถนน เป็นสิ่งที่ป้องกันได้ | <input type="checkbox"/> ถูก | <input type="checkbox"/> ผิด |

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นอื่นๆ

การเข้าชมนิทรรศการครั้งนี้มีประโยชน์หรือไม่ ☐ มี ☐ ไม่มี

เพราะ

ท่านคิดว่าทำอย่างไรจึงจะลดอุบัติเหตุทางถนนได้

คณะกรรมการประเมินผลการจัดสัมมนาฯ
ขอขอบคุณที่สละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสำรวจฉบับนี้

แบบสังเกตการอยู่ประจำห้อง

ประจำห้อง.....

หัวข้อบรรยาย.....

วันที่.....มิถุนายน 2549..... เวลา.....

ผู้รับผิดชอบ.....จำนวนคนเข้าร่วมสัมมนา.....คน

จำนวนคำถาม.....คำถาม จำนวนคนถาม..... คน

สรุปประเด็นของคำถาม/คำตอบ/ข้อคิดเห็น

[illegible]

**แบบฟอร์มบันทึกการนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา
บรรยายในห้องประชุมใหญ่**

วันที่ 20 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
08.30 – 09.15 น.	VDO Presentation " ชุมชนจะปลอดภัยต้องร่วมใจช่วยป้องกัน" กล่าวรายงาน พิธีเปิด	
09.30 – 10.00 น.	Global Campaign on Road Traffic Injury	
10.00 – 10.30 น.	ยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ของ SEARO และการสร้างเครือข่าย ชุมชนถนนปลอดภัย ในระดับสากล	
11.00 – 12.00 น.	การพัฒนาระบบป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับชุมชนอย่างยั่งยืน	
13.00 – 14.30 น.	การอภิปรายหมู่ หัวข้อ " ถอดบทเรียนจากเทศกาลสงกรานต์ "	
15.00 – 15.30 น.	ทบทวนในกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์	
15.30 – 16.00 น.	บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน	
16.00 – 16.30 น.	ความสูญเสียจากอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์ของประเทศไทย	

วันที่ 21 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
08.30 – 10.00 น.	การอภิปรายหมู่ หัวข้อ " โศกนาฏกรรมบนถนน – ความสูญเสียมหาศาลที่ สังคมมองข้าม "	
10.30 – 12.00 น.	มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย (Safety Motorcycle)	
13.00 – 13.30 น.	อุบัติเหตุจราจรในเด็ก และแนวทางการป้องกัน	
13.30 – 14.00 น.	โครงการสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในจังหวัดน่าน (สจร.) 51 จังหวัด ภายใต้การสนับสนุนของ สสส.	
14.00 – 16.30 น.	การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษา	
	รถ รับ – ส่ง นักเรียน โรงเรียนท่านครุฑานุวัตรราษฎร์ศุภกิจ ตำบลปากนคร	
	การบูรณาการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในทุกวิชาเรียน ของโรงเรียนอรุณวิทย อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง	
	ชมรมป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียน ในโรงเรียนแก่นนครวิทยาลัย อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	

วันที่ 22 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
08.30 – 10.00 น.	Safer BUS	
10.30 – 12.00 น.	การใช้ที่นั่งเด็กเพื่อความปลอดภัยในรถยนต์	
13.15 – 13.30 น.	สรุปการประเมินผลสัมมนาจากห้องสัมมนาใหญ่ และห้องประชุมย่อย ทั้ง 6 ห้อง	
13.30 – 13.45 น.	พิธีปิด และมอบรางวัลผู้เสนอผลงานทางวิชาการ	

แบบฟอร์มบันทึกการนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา
ห้องประชุมย่อยที่ 1. Law - Enforcement (การบังคับใช้กฎหมาย)

วันที่ 21 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
10.30 – 11.00 น.	การบังคับใช้กฎหมายจราจร ฤา.....จะ เหมือนยักษ์หลับ	
11.00 – 11.30 น.	ผลการคุมประพฤติ ผู้กระทำผิด กม.จราจร	
11.30 – 12.00 น.	ตำรวจจราจรกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสาร (Part I)	
13.00 – 13.30 น.	ตำรวจจราจรกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสาร (Part II)	
13.30 – 14.00 น.	นโยบายกวดขันคนขับรถมอเตอร์ไซด์ไม่สวมหมวกนิรภัยบนทางหลวง	
14.30 -16.30 น.	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 1	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 2	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 3	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 4	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 5	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 6	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 7	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 8	

วันที่ 22 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
08.30 – 09.00 น.	มิติใหม่ในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์	
09.00 – 09.30 น.	การเพิ่มโทษผู้กระทำผิดเมาแล้วขับ	
09.30 – 10.00 น.	เทคโนโลยีสมัยใหม่กับการตรวจจับบนทางหลวง	
10.00 – 10.30 น.	รับประทานอาหารว่าง	
10.30 – 11.00 น.	แนวคิดใหม่ ๆ ของกรมการขนส่งทางบก ที่จะทำให้รถมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุ	
11.00 – 11.30 น.	รูปแบบใหม่ของการคุมประพฤติ	
11.30 – 12.00 น.	Private Involvements for Road Safety : Good Practices	

แบบฟอร์มบันทึกการนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา
ห้องประชุมย่อยที่ 2. Engineering (วิศวกรรม)

วันที่ 21 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
10.30 –11.00 น.	การศึกษาความปลอดภัยของระบบรถโดยสารในประเทศไทย	
11.00 –11.30 น.	Data Miningอีกหนึ่งทางเลือกในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของประเทศ	
11.30 –12.00 น.	การสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Investigation) คือ อะไร....เหมือนหรือแตกต่างกับการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร	
13.00 –13.30 น.	ความเห็นและข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย	
13.30 –14.00 น.	การป้องกันอุบัติเหตุโดยใช้พฤติกรรมจราจรซึ่งเป็นตัวกำหนด	
14.30 – 16.30 น.	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 1	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 2	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 3	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 4	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 5	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 6	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 7	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 8	

วันที่ 22 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
08.30 –09.00 น.	ตัวอย่างที่ดีของการจัดการความปลอดภัยทางถนนและวางแผน	
09.00 –09.30 น.	องค์ความรู้วิศวกรรมที่หายไปสำหรับความปลอดภัยทางถนน	
09.30 –10.00 น.	การประเมินความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร	
10.30 –11.00 น.	การพัฒนาเส้นทางด้วยหลักการสมดุล	
11.00 –11.30 น.	การประเมินความสำเร็จของมาตรการการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย	
11.30 – 12.00 น.	การวิเคราะห์หาจุดอันตรายบนถนน : กรณีศึกษาบนถนนทางหลวงในประเทศไทย	

แบบฟอร์มบันทึกการนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา
ห้องประชุมย่อยที่ 3. Education (การให้ความรู้)

วันที่ 21 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
10.30 – 11.00 น.	ชุมชน จส.100 สร้างความปลอดภัยทางถนนได้อย่างไร	
11.00 – 11.30 น.	ที่นั่งสำหรับเด็กในรถยนต์ เมืองไทยควรบังคับใช้หรือยัง	
11.30 – 12.00 น.	ครูแม่ไก่ ออกไข่ถึงไหนแล้ว	
13.00 – 13.30 น.	มือถือกับอุบัติเหตุจราจร	
13.30 – 14.00 น.	กลวิธีให้รถมอเตอร์ไซด์ทำประกันภัยตาม พรบ.	
14.30 – 16.30 น.	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 1	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 2	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 3	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 4	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 5	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 6	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 7	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 8	

วันที่ 22 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
08.30 – 09.00 น.	ศาสนากับการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	
09.00 – 09.30 น.	ก้าวต่อไปของโครงการ ง่วงไม่ขับ	
09.30 – 10.00 น.	หน้าใหม่ของการรณรงค์ เมาไม่ขับ	
10.30 – 11.00 น.	ขับมอเตอร์ไซด์ใครว่าง่าย.....	
11.00 – 11.30 น.	รถมอเตอร์ไซด์เปิดไฟหน้า ลดปัญหาอุบัติเหตุ ได้จริงหรือ	
11.30 – 12.00 น.	รถยนต์ตกน้ำจะเอาตัวรอดได้อย่างไร	

แบบฟอร์มบันทึกการนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา
ห้องประชุมย่อยที่ 4. Emergency Medical Service (EMS) / Pre Hospital Care

วันที่ 21 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
10.30 – 11.00 น.	แผนแม่บทระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	
11.00 – 11.30 น.	งบประมาณการขับเคลื่อนระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	
11.30 – 12.00 น.	การสร้างเครือข่ายกู้ภัยระดับชาติ	
13.00 – 13.30 น.	Mass casualty preparedness plan และศูนย์บัญชาการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินของกระทรวงสาธารณสุข	
13.30 – 14.00 น.	Helmet for Kids (HFK)	
14.30 – 16.30 น.	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 1	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 2	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 3	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 4	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 5	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 6	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 7	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 8	

วันที่ 22 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
08.30 – 12.00 น.	สื่อนามิ ภาคใต้ ถึงโคลนถล่มภาคเหนือ ประเทศไทยเตรียมรับภัยพิบัติไว้อย่างไร พิธีกรเชิญวิทยากร แต่ละท่านบรรยาย ท่านละ 30 นาที	

แบบฟอร์มบันทึกการนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา
ห้องประชุมย่อยที่ 5. Evaluation

วันที่ 21 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
10.30 – 11.00 น.	แผนแม่บทระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรแห่งชาติ	
11.00 – 11.30 น.	ระบบข้อมูลการบาดเจ็บกระทรวงสาธารณสุข	
11.30 – 12.00 น.	ผลการศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	
13.00 – 13.30 น.	การประเมินผลโครงการ “รักและห่วงใยใส่หมวกนิรภัยให้น้อง”	
13.30 – 14.00 น.	ผลสัมฤทธิ์การควบคุมอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด – หนึ่งในมาตรการประเมินผู้ว่า CEO	
14.30 – 16.30 น.	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 1	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 2	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 3	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 4	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 5	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 6	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 7	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 8	

วันที่ 22 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
08.30 – 09.00 น.	ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุของกระทรวงคมนาคม	
09.00 – 09.30 น.	ตัวชี้วัดการควบคุม-ป้องกันอุบัติเหตุจราจร	
09.30 – 10.00 น.	มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร	
10.30 – 11.00 น.	เหตุเกิดครั้งเดียว สะเทือนไปทั้งชีวิต	
11.00 – 11.30 น.	คอหักเพราะใส่หมวกนิรภัยจริงหรือไม่	
11.30 – 12.00 น.	Practical Measures to Achieve Road Safety and Reduce Accidents in Thailand	

แบบฟอร์มบันทึกการนับจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา
ห้องประชุมย่อยที่ 6. Empowerment

วันที่ 21 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
10.30 – 11.00 น.	ปักธงชัย Model	
11.00 – 11.30 น.	โกสุมพิสัย Model	
11.30 – 12.00 น.	ชุมแพ Model	
13.00 – 13.30 น.	กู้ชีพตำบล – หัวใจของ EMS	
13.30 – 14.00 น.	วิศวกรรมจราจรอย่างง่ายในระดับหมู่บ้าน	
14.30 – 16.30 น.	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 1	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 2	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 3	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 4	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 5	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 6	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 7	
	เสนอผลงานทางวิชาการ เรื่องที่ 8	

วันที่ 22 มิถุนายน 2549

เวลา	หัวข้อบรรยาย	จำนวน (คน)
08.30 – 09.00 น.	การป้องกันไฟไหม้ในรถยนต์	
09.00 – 09.30 น.	ความเสี่ยงของการบาดเจ็บที่ศีรษะจากการขี่มอเตอร์ไซด์ : ทำไมจึงต้องใช้หมวกกันน็อค	
09.30 – 10.00 น.	ปัญหาการใช้ พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	
10.30 – 11.30 น.	บริษัทประกันชีวิตและวินาศภัย จะร่วมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างไร	
11.30 – 12.00 น.	ประเมินผลการป้องกันอุบัติเหตุโดยชุมชนในช่วงเทศกาลสงกรานต์	

ง. แผนปฏิบัติการประเมินผลการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7

แผนปฏิบัติการประเมินผลสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7

กิจกรรม	ผู้รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	หมายเหตุ
รวมทั้งสิ้น			370,000	
1. การบริการข้อมูล				
1.1 การสืบหาข้อมูลด้วยแบบสอบถาม		มี.ค.49 และ มี.ย.49		
• จัดทำต้นแบบ แบบสอบถามฉบับร่าง				
• จัดทำต้นแบบ แบบสอบถามฉบับสมบูรณ์				
• ทดสอบแบบสอบถามครั้งสุดท้ายก่อนจัดพิมพ์				
• จัดพิมพ์ แบบสอบถาม				
• จัดทำตารางกำหนด บุคคล เวลา สถานที่ กลุ่มเป้าหมาย และวิธีการดำเนินการแบบสอบถาม				
• สร้างความเข้าใจกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น ทีมงานอื่นๆ ผู้ไปดำเนินการแบบสอบถาม เป็นต้น				
• ตรวจสอบ รวบรวม จัดเก็บแบบสอบถาม และ ส่งต่อไปยังผู้เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป				
1.2 การสืบหาข้อมูลจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง		มี.ค. 49 และ พ.ค. - มี.ย. 49		
• จัดทำ Data list				
• ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง				
• ตรวจสอบ รวบรวม จัดเก็บข้อมูล และ ส่งต่อไปยังผู้เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป				

กิจกรรม	ผู้รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	หมายเหตุ
1.3 การสร้างสิ่งจูงใจ		มี.ค. - มี.ย. 49		
• กำหนดแนวทาง การแจกรางวัลจูงใจในการตอบแบบสอบถาม				
• จัดหารางวัลในการตอบแบบสอบถาม				
• จัดทำตารางกำหนด บุคคล เวลา สถานที่ กลุ่มเป้าหมาย และ วิธีการดำเนินการแจกรางวัล				
• ดำเนินการแจกรางวัล				
1.4 Data entry		20 - 22 มี.ย. 49		
• กำหนดแนวทาง การจัดทำ Data entry				
• Train เจ้าหน้าที่ที่จะทำ Data entry				
• จัดทำตารางกำหนด บุคคล เวลา สถานที่ กลุ่มเป้าหมาย และ วิธีการดำเนินการ Data entry				
• ดำเนินการ Data entry				
1.5 Data proof		20 - 22 มี.ย. 49		
• กำหนดแนวทาง การจัดทำ Data proof				
• ดำเนินการ Data proof				
1.6 Data analysis		20 - 22 มี.ย. 49		
• ค่าตอบแทนทำโปรแกรมและแนวทางการประมวลผล				
• กำหนดแนวทาง การจัดทำ Data analysis				
• ดำเนินการ Data analysis				
• ตรวจสอบ รวบรวม จัดเก็บผลการวิเคราะห์ และ ส่งต่อไปยังผู้เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป				
1.7 Data provider		20 - 22 มี.ย. 49		
• กำหนดแนวทาง การจัดทำ Data provider				
• ดำเนินการ Data provider				
• สรุปลงให้คุณหมอฉายศรี Present				

กิจกรรม	ผู้รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	หมายเหตุ
1.8 เตรียมวัสดุ อุปกรณ์		มี.ค. - มี.ย. 49		
• ค่าจัดทำแบบสอบถามห้องใหญ่				
• ค่าเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์ พร้อม Laser Printer 3 วัน ณ สถานที่จัดงาน				
• ค่าของรางวัลในการตอบแบบสอบถาม				
• ค่าบัตรเติมเงินโทรศัพท์มือถือในการสื่อสาร				
• ค่าใช้จ่ายอื่นๆ				
1.9 เตรียมทีมงาน		พ.ค. - มี.ย. 49		
• ค่าตอบแทนเก็บรวบรวมและบันทึกข้อมูล				
• ค่าตอบแทนวิเคราะห์ข้อมูล				
• ค่าตอบแทนดำเนินการในด้านวิชาการ				
• ค่าตอบแทนเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน				
• ค่าตอบแทนเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน				
• ค่าตอบแทนเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน				
• ค่าตอบแทนเจ้าหน้าที่นับจำนวนคนเข้าร่วมสัมมนา				
• ค่าตอบแทนพนักงานขับรถยนต์				
• ค่าตอบแทนพนักงานขับรถยนต์				
1.10 เตรียมสถานที่ดำเนินงาน และ ความปลอดภัย		มี.ย. 49		
• ประสานขอสถานที่ดำเนินการ ประเมินผล				
• กำหนดแนวทางในการใช้สถานที่ และ ความปลอดภัย				
• ประสานขอพาหนะโดยเฉพาะสำหรับทีมวิเคราะห์ข้อมูล				
• เตรียมและตรวจสอบสถานที่เรื่องความปลอดภัย ด้านต่างๆ เช่น การป้องกันของหาย การเดินทางเข้าออก เป็นต้น				
• ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ถึงแนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับสถานที่ และความปลอดภัย				

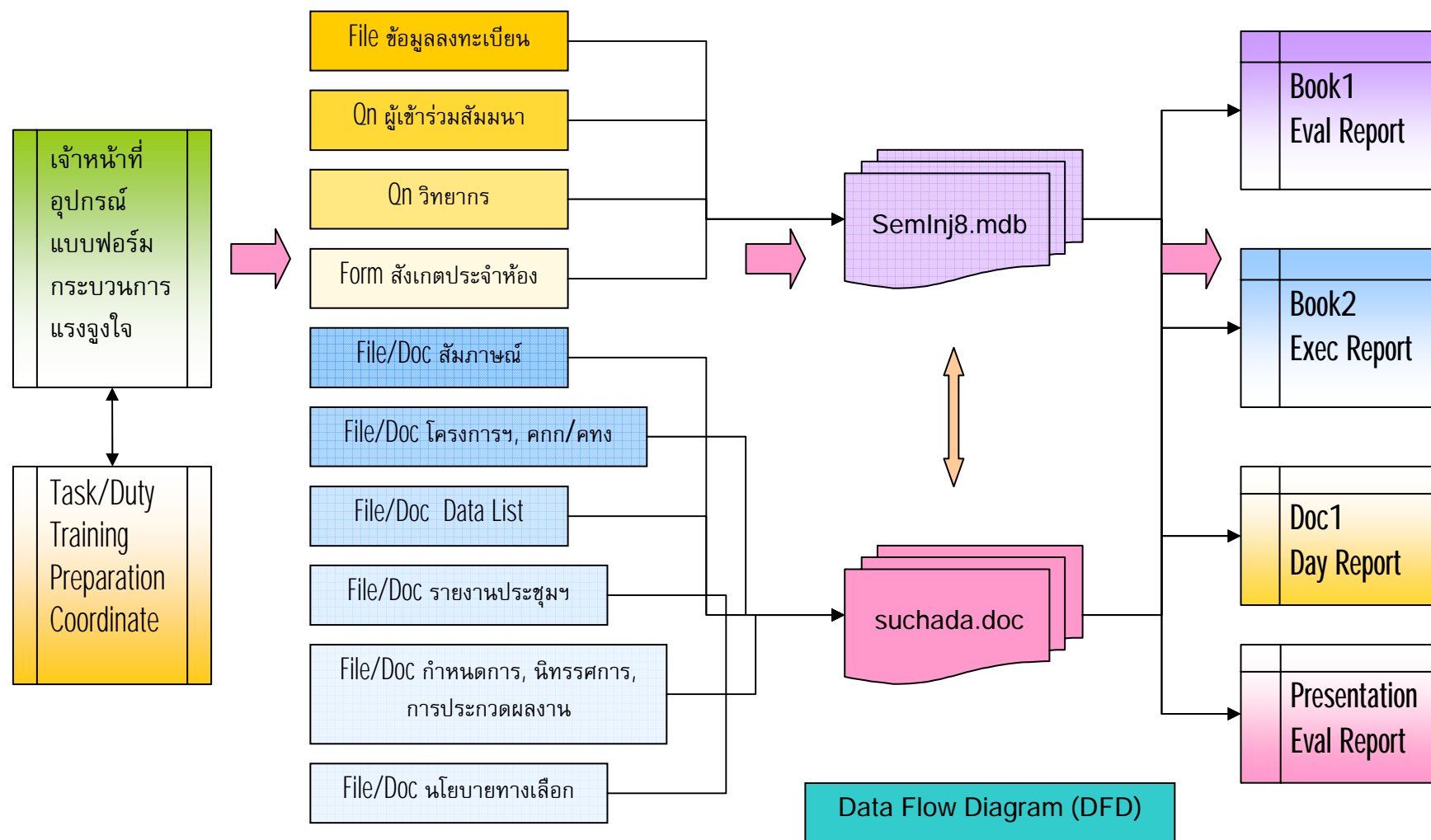
กิจกรรม	ผู้รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	หมายเหตุ
1.11 ที่พัก อาหาร เครื่องดื่ม		20 - 22 มิ.ย. 49		
• ค่าอาหารว่างและเครื่องดื่ม				
• ค่าอาหารกลางวัน				
• ค่าอาหารเย็น				
• ค่าอาหารกลางวัน				
• ค่าที่พัก				
2. รายงานผลการประเมิน				
2.1 ค่าตอบแทนการเตรียม Draft + Art work		มิ.ย. 49		
• ประสานขอข้อมูลที่เกี่ยวข้อง				
• จัดทำ Draft + Art work				
• ตรวจสอบ และ ส่งต่อไปยังผู้เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป				
2.2 ใส่ข้อมูล		มิ.ย. - ก.ค. 49		
• ใส่ข้อมูล ที่เกี่ยวข้อง				
• ตรวจสอบ และ ส่งต่อไปยังผู้เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป				
2.3 Final Draft + Art work		มิ.ย. - ก.ค. 49		
• ค่าตอบแทนเขียนรายงานฉบับสมบูรณ์				
• ตรวจสอบ และ ส่งต่อไปยังผู้เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป				
2.4 จัดพิมพ์		-		
3. ค่าตอบแทนที่ปรึกษา (ตลอดการดำเนินงานโครงการฯ)				

กิจกรรม	ผู้รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	หมายเหตุ
4. การประชุมของคณะกรรมการ/คณะทำงาน				
4.1 ประชุม ครั้งที่ 1		11 ม.ค. 49		
<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำกรอบการประเมินผล 				
<ul style="list-style-type: none"> • วางแผนขั้นตอนการดำเนินงาน/กำลังคน/งบประมาณ 				
<ul style="list-style-type: none"> • พิจารณาร่างเครื่องมือในการประเมิน 				
<ul style="list-style-type: none"> • ค่าอาหารว่างและเครื่องดื่ม 				
<ul style="list-style-type: none"> • ค่ายานพาหนะ 				
<ul style="list-style-type: none"> • ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมประชุม 				
<ul style="list-style-type: none"> • ค่าตอบแทนที่ปรึกษา 				
4.2 ประชุม ครั้งที่ 2		13 ม.ค. 49		
<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำข้อมูลพื้นฐาน ประกอบการวางกรอบแนวคิด และ การดำเนินงานประเมินผล 				
<ul style="list-style-type: none"> • กำหนดกรอบแนวคิด และ การดำเนินงานประเมินผล 				
<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำรายละเอียดชุดข้อมูลที่ต้องประเมินผล 				
<ul style="list-style-type: none"> • ค่าอาหารกลางวัน-อาหารว่างและเครื่องดื่ม 				
<ul style="list-style-type: none"> • ค่ายานพาหนะ 				
<ul style="list-style-type: none"> • ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมประชุม 				
4.3 ประชุม ครั้งที่ 3		19 ม.ค. 49		
<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำรายละเอียดชุดข้อมูลที่ต้องประเมินผล (ต่อ) 				
<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำโครงร่าง รายงาน สรุปประเมินผล, พิจารณาแผนการดำเนินงานการประเมินผล 				
<ul style="list-style-type: none"> • ค่าที่พัก 				
<ul style="list-style-type: none"> • ค่าอาหารกลางวัน-อาหารว่างและเครื่องดื่ม 				

กิจกรรม	ผู้รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	หมายเหตุ
4.3 ประชุม ครั้งที่ 3 (ต่อ)				
• ค่ายานพาหนะ				
• ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมประชุม				
4.4 ประชุม ครั้งที่ 4		14 ก.พ. 49		
• จัดทำแผนย่อยการดำเนินงานการประเมินผล				
• ติดตามงานที่เตรียมการ				
• ค่าอาหารกลางวัน-อาหารว่างและเครื่องดื่ม				
• ค่ายานพาหนะ				
• ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมประชุม				
4.5 ประชุม ครั้งที่ 5		7 มี.ค. 49		
• แนวทางการวิเคราะห์ข้อมูล				
• ติดตามงานที่เตรียมการ				
• สรุปแผนการดำเนินการ				
• ค่าอาหารกลางวัน-อาหารว่างและเครื่องดื่ม				
• ค่ายานพาหนะ				
• ค่าที่พัก				
• ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมประชุม				
4.6 ประชุม ครั้งที่ 6		14 มี.ค. 49		
• ชี้แจงหน้าที่ของผู้รับผิดชอบที่จะปฏิบัติงานในแต่ละระดับ				
• ค่าอาหารว่างและเครื่องดื่ม				

กิจกรรม	ผู้รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	หมายเหตุ
4.7 ประชุม ครั้งที่ 7		8 มิ.ย. 49		
• ประชุมเตรียมการประเมินผลภายหลังเลื่อนการจัดสัมมนา				
• ค่าตอบแทนที่ปรึกษา				
• ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมประชุม นอกหน่วยงาน				
• ค่าอาหารกลางวัน-อาหารว่างและเครื่องดื่ม				
4.8 ประชุม ครั้งที่ 8		15 มิ.ย. 49		
• ชี้แจงหน้าที่ของผู้รับผิดชอบที่จะปฏิบัติงานในแต่ละระดับ				
• อบรมเจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล				
• ค่าอาหารกลางวัน-อาหารว่างและเครื่องดื่ม				
• ค่าตอบแทนวิทยากรและผู้ช่วยวิทยากร				
• ค่าตอบแทนผู้เข้ารับการอบรมเจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูลจากนอกหน่วยงาน				
4.9 ประชุม ครั้งที่ 9		มิ.ย. 49		
• สรุปผลการดำเนินงานการวิเคราะห์และประเมินผล ครั้งที่ 1				
• ค่าอาหารกลางวัน-อาหารว่างและเครื่องดื่ม				
• ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมประชุม				
4.10 ประชุม ครั้งที่ 10		ก.ค. 49		
• สรุปการดำเนินงาน				
• ค่าอาหารกลางวัน-อาหารว่างและเครื่องดื่ม				
• ค่ายานพาหนะ				
• ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมประชุม				

กิจกรรม	ผู้รับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	หมายเหตุ
4.11 ประชุม ครั้งที่ 11		ก.ค. 49		
<ul style="list-style-type: none"> สรุปผลการดำเนินงานการวิเคราะห์และประเมินผล ครั้งที่ 2 				
<ul style="list-style-type: none"> ค่าอาหารกลางวัน-อาหารว่างและเครื่องดื่ม 				
<ul style="list-style-type: none"> ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมประชุม 				



จ. คำจำกัดความ

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อให้ผู้บริหาร นักวิชาการ ผู้ปฏิบัติและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เข้าร่วมสัมมนา ได้ทราบแนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน และแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ตลอดจนแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด

คำศัพท์	คำจำกัดความ
ผู้บริหาร	หัวหน้ากลุ่มในส่วนกลาง และหัวหน้างานในส่วนภูมิภาค และผู้จัดการในเอกชน และประธานฝ่ายของสมาคม และสมาชิกสภา
นักวิชาการ	อาจารย์สถาบันศึกษา และ ผู้รับผิดชอบงานทางวิชาการ
ผู้ปฏิบัติ	ผู้รับนโยบายสู่การปฏิบัติ
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ	ผู้ที่มาจากหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ที่อยู่ในโครงการ
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกหน่วยงานทั้งภาคเอกชน	ผู้ที่มาจากหน่วยงานเอกชน ในโครงการ
แนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน	1) เปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซค์ 2) ใส่หมวกกันน็อก 3) เมาไม่ขับ 4) อุปกรณ์ครบและไม่ดัดแปลงตามกฎหมาย 5) มีใบขับขี่ 6) คาดเข็มขัดนิรภัย 7) ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด
แนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน	1) คณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมคิด วางแผน ทำประเมิน 2) จัดโครงการรณรงค์โดยชุมชน
แนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด	1) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) การใช้เข็มขัดนิรภัย 3) เมาไม่ขับ 4) ตรวจใบขับขี่

2. เพื่อนำเสนอผลงานและผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากผู้บริหาร นักวิชาการ ผู้ปฏิบัติ จากสหสาขาวิชาชีพ จากส่วนต่างๆ ทั้งของประเทศไทย และต่างประเทศ ต่อผู้เข้าร่วมสัมมนา

คำศัพท์	คำจำกัดความ
ผลงานและผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จด้านการป้องกันและแก้ไข	โครงการที่มีผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการ
ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	
สหสาขาวิชาชีพ	ตาม กพ.
ส่วนต่างๆ	หน่วยต่างๆ
ประเทศไทย	เป็นของคนไทย
ต่างประเทศ	กำกับดูแล โดยต่างชาติ

3. เพื่อให้ผู้บริหารทุกระดับ รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้รับทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้เห็นแนวทางที่หน่วยงานต่างๆ และจะได้นำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่อง

คำศัพท์	คำจำกัดความ
ระดับ	ต้น กลาง สูง
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	อบจ เทศบาล อบต
รับทราบถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน	เสียชีวิตเป็นสาเหตุเป็นอันดับ 3 อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งของการสูญเสียทางเศรษฐกิจของชาติ เป็นสาเหตุของการพิการและสูญเสียโอกาสในชีวิต
นำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปเผยแพร่ให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่อง	ได้ความรู้ใหม่และนำไปเผยแพร่ในพื้นที่
นำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรม และต่อเนื่อง	ได้ความรู้ใหม่และนำไปปฏิบัติในพื้นที่

4. เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของพหุภาคี ทั้งในส่วนขององค์กรภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน ตลอดจนภาคีเครือข่าย ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง

คำศัพท์	คำจำกัดความ
การมีส่วนร่วม	ร่วมคิด ร่วมลงทุน ปฏิบัติ รับผิดชอบ และร่วมรับผลประโยชน์
พหุภาคี	เมื่อกลับไปยังพื้นที่ภายหลังการสัมมนา
ภาคี	หน่วยงานตั้งแต่ 2 หน่วยงานขึ้นไป
เครือข่าย	ร่วมคิด วางแผน
การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	ร่วมทำ รับผิดชอบ ภาคีและเครือข่ายร่วมมือดำเนินการตามยุทธศาสตร์ 5 E

5. เป็นขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการสร้างการรับรู้และความตระหนัก ตลอดจนมีการวางแผนยุทธศาสตร์การรณรงค์ ป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนของประเทศไทย

คำศัพท์	คำจำกัดความ
รับรู้	รู้ว่า
ตระหนัก	คิดจะนำไปปฏิบัติ
วางแผนยุทธศาสตร์	กำหนดยุทธวิธีในพื้นที่
การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย	เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. เกิดรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะจาก รถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิภาพ และสามารถขยายผลการพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่

คำศัพท์	คำจำกัดความ
รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะจาก รถจักรยานยนต์	รูปแบบความสำเร็จ (Best Practice Model) อาทิ การทำเครือข่ายตั้งจุดตรวจ อบรมนักเรียน ตัวอย่างรูปแบบการป้องกันในเขตเมือง รูปแบบชุมชนปลอดภัย เป็นต้น
มีประสิทธิภาพ	มีความสะดวกในการดำเนินงานมากขึ้น ลดระยะเวลา ลดขั้นตอน ลดค่าใช้จ่าย โดยงานประสบผลสำเร็จ
สามารถขยายผลการพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่	มีผู้ดำเนินการในรูปแบบเดียวกันเพิ่มมากขึ้น มีการขยายผลในเชิงปริมาณและคุณภาพ หน่วยงานในพื้นที่ที่เข้าสัมมนา ระดับตำบล อำเภอ จังหวัด และเขตสาธารณสุข

2. กระตุ้นและสร้างความตื่นตัวของชุมชนในระดับท้องถิ่นให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรมากขึ้นและอย่างใกล้ชิด

คำศัพท์	คำจำกัดความ
กระตุ้น	การกระทำที่ทำให้เกิด การรับรู้ และตอบสนอง
สร้างความตื่นตัว	รับรู้ ตอบสนอง และผลักดันอย่างต่อเนื่อง
ชุมชนในระดับท้องถิ่น	หมู่บ้าน และ ชุมชน
มีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหา	ร่วมคิด ร่วมทำกิจกรรม
อุบัติเหตุจราจรมากขึ้น	ภาคีและเครือข่ายเพิ่มขึ้น กิจกรรมเพิ่มขึ้น
อย่างใกล้ชิด	ทำงานแบบเครือข่าย (เช่น คนในชุมชนร่วมใจ)

3. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย มีความตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน ในการนำไปสู่การลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ

คำศัพท์	คำจำกัดความ
จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	Case ที่ลงบันทึกคดี/ประจำวัน ของตำรวจ
จำนวนผู้เสียชีวิต	รายงานจากสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ (สนย.) สำนักกระบาดวิทยา และตำรวจ
จำนวนผู้บาดเจ็บ	รายงานจากสำนักกระบาดวิทยา และตำรวจ
ลดลง	อัตราการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ ตาย ต่อประชากรแสนคน จากอุบัติเหตุจราจรทางบกลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา ในฐานข้อมูลเดียวกัน (ควรรวบรวมข้อมูลทุกสิ้นปีปฏิทินสากล)

4. ให้ประชาชนในประเทศไทย ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน

คำศัพท์	คำจำกัดความ
ประชาชน	ทุกคนที่อยู่ในประเทศไทย
ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน	วิศวกรรมจราจรได้รับการปรับปรุง Law enforcement วินัยจราจร พฤติกรรมจราจรขึ้นท้องถนน (จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง)

แนวทางการประเมินผลของโครงการ

1. จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาจากกลุ่มเป้าหมายจากทุกจังหวัดและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. แบบประเมินผลระหว่างการสัมมนา เพื่อแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่จะทำให้ทราบว่า
 - 2.1 ระดับบริหารสามารถนำเสนอแนวคิดไปกำหนดกลยุทธ์ เพื่อนำสู่การปฏิบัติอย่างบรรลุวัตถุประสงค์
 - 2.2 ระดับปฏิบัติสามารถนำรูปแบบที่ได้จากการสัมมนาไปพัฒนาและดำเนินงานให้เหมาะสมกับพื้นที่ได้
3. การประเมินผลความสนใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา
 - 3.1 กลุ่มหรือหน่วยงานใดมีความสนใจในแต่ละหัวข้ออย่างไร
 - 3.2 การแสดงความคิดเห็นในแต่ละหัวข้ออยู่ในระดับใด
4. การเสนอผลงานทางวิชาการ เป็นผลงานที่ประสบผลสำเร็จและสามารถปฏิบัติตามได้ง่าย

คำศัพท์	คำจำกัดความ
การแสดงความคิดเห็น	ผู้เข้าร่วมได้แสดงความคิดเห็น เสนอคำถาม และให้คำแนะนำ
ระดับการแสดงความคิดเห็น	จำนวนครั้งในการแสดงความคิดเห็น , สัดส่วน, คุณภาพ???
	พิจารณา Resource

ข. โครงการสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 "ชุมชนถนนปลอดภัย: มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย"

โครงการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ ๗ "ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย"

โครงการร่วมระหว่าง สำนักงานรัฐมนตรี, กระทรวงมหาดไทย, กระทรวงสาธารณสุข, กระทรวงศึกษาธิการ, กระทรวงคมนาคม, กระทรวงยุติธรรม, กระทรวงพาณิชย์, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, กรุงเทพมหานคร, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข, สำนักงานปฏิรูกระบบสาธารณสุข, รัฐวิสาหกิจ, องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศและองค์กรเครือข่ายอิสระ

ความเป็นมา

จากรายงานผลการศึกษาของสาเหตุการตายของประชากรที่เสียชีวิตระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๐ - ๒๕๔๒ ใน ๑๖ จังหวัดของประเทศไทย โดย พญ.จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรรณ และคณะ ได้กล่าวว่าในระยะทศวรรษนี้ไปถึง ๒ - ๓ ทศวรรษหน้า ความจำเป็นและความต้องการของประชากรด้านสุขภาพและสาธารณสุขมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างเห็นได้ชัด ประชากร ๓ ใน ๔ ของโลก ซึ่งอาศัยอยู่ในประเทศกำลังพัฒนา จะเผชิญกับปัญหาสุขภาพอันเกิดจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อที่ยังควบคุมป้องกันได้ยาก เช่น โรคเอดส์ อุจจาระร่วง ฯลฯ โรคติดเชื้ออื่นๆ และภาวะทุพโภชนาการก็ลดความสำคัญลง ปัญหาจากโรคไม่ติดต่อและการบาดเจ็บต่างๆ เพิ่มขึ้น ทั้งนี้เพราะการเปลี่ยนแปลงทางประชากรทั่วโลก โดยที่จำนวนเด็กลดลง ประชากรสูงอายุมีจำนวนมากขึ้น อายุขัยเฉลี่ยมากขึ้นทั่วโลก ทั้งหมดนี้จะเป็นสิ่งกดดันทั้งด้านนโยบายการบริหารจัดการบริการสาธารณสุขให้แก่ประชาชนทุกระดับในทุกๆ ประเทศ (Murray, C.J.L., and Lopez, A.D., ๑๙๙๖) โดยเฉพาะในประเทศที่กำลังพัฒนาและตกอยู่ในภาวะวิกฤติเศรษฐกิจ และด้วยข้อจำกัดของงบประมาณด้านสุขภาพ รัฐบาลจึงต้องพิจารณาการใช้งบประมาณสาธารณสุขอย่างระมัดระวังให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น การจัดลำดับความสำคัญของปัญหาสาธารณสุขจึงยิ่งเพิ่มความสำคัญมากขึ้นในกระบวนการกำหนดนโยบาย กลยุทธ์ และการวางแผนในทุกระดับ

ขณะนี้ นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัยและคณะ ได้ศึกษาวิจัยพบว่า ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรถือเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย ถึงแม้ว่าผู้เสียชีวิตในประเทศไทยสูงสุดเกิดจากโรคหัวใจและหลอดเลือด แต่คนกลุ่มนี้ส่วนมากจะเป็นผู้สูงอายุ เมื่อพิจารณาผู้ที่อยู่ในวัยทำงานช่วงอายุ ๑๕-๔๕ ปี ที่เป็นกำลังหลักของประเทศ เห็นได้ชัดว่าสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของคนกลุ่มนี้มาจากอุบัติเหตุจราจร และมากกว่า ๘๐ % เป็นอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์

จากสภาพปัญหาดังกล่าว ขณฯ นายกรัฐมนตรี (พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร) ได้ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง โดยประกาศให้การป้องกันและแก้ไขปัญหามอเตอร์ไซค์ทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๔๖ และได้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขึ้น รับผิดชอบการดำเนินงานการป้องกันและแก้ไขปัญหามอเตอร์ไซค์ทางถนน โดยมีรองนายกรัฐมนตรีเป็นผู้อำนวยการศูนย์ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนร่วมเป็นกรรมการ และมีอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และกำหนดยุทธศาสตร์การทำงานไว้ ๕ ด้าน (๕ E) ประกอบด้วย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ด้านวิศวกรรม (Engineering) ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education) ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (E.M.S.) และด้านการประเมินผล (Evaluation) โดยมีเป้าหมายให้ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต้องลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ต่อปี

จากการทำงานอย่างเข้มข้นในช่วงเทศกาล ผลงานที่เห็นเด่นชัด คือ จำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี ๒๕๕๘ ลดลงอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ มีเพียง ๕๒๒ คน ลดลงจากช่วงเทศกาลเดียวกันในปี ๒๕๕๗ จำนวน ๑๓๒ ราย (ปี ๒๕๕๗ มีผู้เสียชีวิต ๖๕๔ ราย) ต่ำกว่าเป้าหมายคาดคะเน ๒๒๗ ราย จึงนับว่า ยุทธศาสตร์และมาตรการที่กำหนดโดยบูรณาการความคิด กำลังคน งบประมาณ วัสดุ ครุภัณฑ์ จากทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อร่วมกันดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนประสบผลเป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและจริงจังจากทุกภาคส่วนในสังคม ดังนั้นการจัดโครงการสัมมนาในระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ ๗ “ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย” จึงเป็นแนวทางอันหนึ่งที่น่าจะกระตุ้นให้ผู้บริหารทุกระดับได้เห็นความสำคัญของการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนและดำเนินการทุกวิถีทางอย่างต่อเนื่องต่อไป

วัตถุประสงค์

๑. เพื่อให้ผู้บริหาร นักวิชาการ ผู้ปฏิบัติและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เข้าร่วมสัมมนาได้ทราบแนวนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน และแนวทางการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ตลอดถึงแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานในระดับจังหวัด
๒. เพื่อนำเสนอผลงานและผลการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนจากผู้บริหาร นักวิชาการ ผู้ปฏิบัติ จากสหสาขาวิชาชีพ จากส่วนต่างๆ ทั้งของประเทศไทย และต่างประเทศ ต่อผู้เข้าร่วมสัมมนา
๓. เพื่อให้ผู้บริหารทุกระดับ รวมถึงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้รับทราบถึงความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนได้เห็นแนวทางที่หน่วยงานต่างๆ และจะได้นำความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน ไปเผยแพร่และปฏิบัติให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง
๔. เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของพหุภาคี ทั้งในส่วนขององค์กรภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน ตลอดจนภาคีเครือข่าย ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง
๕. เป็นขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการสร้างการรับรู้และความตระหนัก ตลอดจนมีการวางแผนยุทธศาสตร์การณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

ระยะเวลาดำเนินการ

ระหว่างวันที่ ๒๒ - ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๙

สถานที่

ห้องประชุม GRAND DIAMOND ROOM HALL ๙ และห้องประชุม ๑ - ๗ (ICC HALL) ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุม อิมแพ็ค เมืองทองธานี

กลุ่มเป้าหมาย

ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาประมาณ ๓,๐๐๐ คน จากทั่วประเทศ จาก

- สำนักงานรัฐมนตรี
- กระทรวงมหาดไทย
- กระทรวงสาธารณสุข
- กระทรวงศึกษาธิการ
- กระทรวงคมนาคม
- กระทรวงยุติธรรม

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กรุงเทพมหานคร
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
- สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ
- มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
- สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข
- สำนักงานปฏิรูประบบสาธารณสุข
- มหาวิทยาลัยและสถาบันการศึกษา
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกรูปแบบ
- วิชาชีพที่เกี่ยวข้อง เอกชน, สมาคม, มูลนิธิ และองค์กรเครือข่าย

วิธีการดำเนินงาน

ขั้นที่ ๑ ขั้นการเตรียมการ แต่งตั้งคณะกรรมการจัดการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ ๗ "ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซค์ปลอดภัยอุบัติเหตุ" เพื่อเตรียมรูปแบบการจัดงานสัมมนา

ขั้นที่ ๒ ดำเนินการในวันสัมมนา ประกอบด้วย การประชุมอภิปราย การสัมมนา การประชุมกลุ่มย่อย และแสดงผลงานวิชาการและนิทรรศการ

ขั้นที่ ๓ การติดตามผลการสัมมนา - สรุปผลการสัมมนา

งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น ๒๒,๐๑๔,๓๒๐ บาท แยกเป็น

๑. การสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ	๗,๖๓๔,๓๒๐	บาท
๒. การสนับสนุนจากสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ	๖,๘๘๐,๐๐๐	บาท
๓. ค่าลงทะเบียนของผู้เข้าร่วมการสัมมนา คนละ ๒,๕๐๐ บาท	๗,๕๐๐,๐๐๐	บาท

ผู้รับผิดชอบ

สำนักนายกรัฐมนตรี
กระทรวงมหาดไทย
กระทรวงสาธารณสุข
กระทรวงศึกษาธิการ
กระทรวงคมนาคม
กระทรวงยุติธรรม
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
สำนักปฏิรูประบบสาธารณสุข
เอกชน, สมาคม, มูลนิธิ และองค์กรเครือข่าย

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เกิดรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะจากรถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิภาพ และสามารถขยายผลการพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่
๒. กระตุ้นและสร้างความตื่นตัวของชุมชนในระดับท้องถิ่นให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรมากขึ้นและอย่างใกล้ชิด
๓. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย มีความตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกันในการนำไปสู่การลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ
๔. ให้ประชาชนในประเทศไทยปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน

การประเมินผล

๑. จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาจากกลุ่มเป้าหมายจากทุกจังหวัดและจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๒. แบบประเมินผลระหว่างการประชุม เพื่อแสดงความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนาที่จะทำให้ทราบว่า
 - ๒.๑ ระดับบริหารสามารถนำเสนอแนวคิดไปกำหนดกลยุทธ์ เพื่อนำสู่การปฏิบัติอย่างบรรลุวัตถุประสงค์
 - ๒.๒ ระดับปฏิบัติสามารถนำรูปแบบที่ได้จากการสัมมนาไปพัฒนาและดำเนินงานให้เหมาะสมกับพื้นที่ได้
๓. การประเมินผลความสนใจของผู้เข้าร่วมสัมมนา
 - ๓.๑ กลุ่มหรือหน่วยงานใดมีความสนใจในแต่ละหัวข้ออย่างไร
 - ๓.๒ การแสดงความคิดเห็นในแต่ละหัวข้ออยู่ในระดับใด
๔. การเสนอผลงานทางวิชาการ เป็นผลงานที่ประสบผลสำเร็จและสามารถปฏิบัติตามได้ง่าย

ผู้เสนอโครงการ

ลงชื่อ

(นายอนุชา โมกขะเวส)

ผู้เสนอโครงการ

อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

เลขาธิการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

ผู้อนุมัติโครงการ

พลตำรวจเอก

(ชิตชัย วรรณสถิตย์)

ผู้อนุมัติโครงการ

รองนายกรัฐมนตรี

ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน



การสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุรุมรากร ครั้งที่ ๗
“ชุมชนถนนปลอดภัย : มอเตอร์ไซค์ปลอดภัยที่สุด”

๒๐-๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙

ณ ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี
จังหวัดนนทบุรี