บทที่ 6 สรุปผลการดำเนินงาน

ในบทสุดท้ายนี้กล่าวถึงบทสรุปผลการดำเนินงานที่ผ่านมา นับตั้งแต่ความเป็นมาของโครงการ การจัดตั้งศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย การศึกษาวิจัย ระบบจัดการฐานข้อมูลอุบัติเหตุ รวมถึงงานที่สนับสนุนศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ แบ่งเป็นหัวข้อต่างๆ ดังนี้

การจัดตั้งศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย

- แผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน ที่กระทรวงคมนาคมได้ทำการศึกษาขึ้นในปี พ.ศ. ได้ระบุถึงความจำเป็นในการจัดตั้งศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ไว้ในแผนปฏิบัติการระยะยาว
- แผนแม่บทฯ ดังกล่าวยังได้เสนอแนะว่า การดำเนินการวิจัยให้สัมฤทธิ์ผลสูงสุด ควรจะดำเนินการอยู่ในวงการด้านการศึกษา เช่น มหาวิทยาลัย หรือสถาบันการวิจัย ซึ่งหากเป็นไปได้ ควรจะเป็นหน่วยงานอิสระ นอกจากนั้น จากการที่งานวิจัยในลักษณะนี้จำเป็นต้องใช้กระบวนการเรียนรู้ในระยะยาว จึงมีความจำเป็นที่จะต้องรวมเอาการศึกษาและการฝึกอบรมจากงานวิจัยเพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ที่ได้สู่นักศึกษาหรือผู้วิจัยในรุ่นต่อๆ ไป และเพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพสูงสุด จึงมีการเสนอให้ดำเนินการจัดตั้ง ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ภายใต้ความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา ภาครัฐ และภาคเอกชน
- ดังนั้น ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย จึงได้จัดตั้งขึ้นมาด้วยความร่วมมือของสามองค์กรหลัก ได้แก่ กรมทางหลวง บริษัท และ
- จากการที่งานวิจัยอุบัติเหตุจำเป็นต้องอาศัยองค์ความรู้หลากหลายด้าน และต้องการผู้เชี่ยวชาญจากหลากหลายสาขา ซึ่งคุณสมบัติดังกล่าว จะมีเฉพาะสถาบันการศึกษาเท่านั้นที่สามารถให้การสนับสนุนได้ จึงมีมติให้สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชียที่มีศักยภาพและความพร้อมในด้านนี้ สนับสนุนองค์ความรู้ด้านวิชาการแก่ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ
- โครงการการจัดตั้งศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยนี้ ได้แบ่งการดำเนินงานออกเป็น ระยะ ในช่วงเวลารวม ปี คือ -
  - . ระยะเริ่มต้น
  - . ระยะดำเนินการ
  - . ระยะพัฒนาสู่ความยั่งยืน
- วัตถุประสงค์และขอบข่ายของงานในระยะดำเนินการนี้ จะเน้นเกี่ยวกับโครงการวิจัยนำร่องในการสนับสนุนการก่อตั้งศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย

ผลสรุปจากการวิจัยการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการฟื้นฟูสภาพการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการศึกษาความน่าจะเป็นของอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการใช้หมวกนิรภัยในรถจักรยานยนต์ และเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ ล้อ มีดังนี้

- ในรอบสองปีที่ผ่านมา การศึกษาอุบัติเหตุในเชิงลึกได้แบ่งเป็นการเก็บข้อมูลพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลใน ปีแรก ส่วนปีที่สองได้ดำเนินการเก็บข้อมูลที่ภูมิภาค ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น เชียงใหม่ และสุราษฎร์ธานี
- ทีมวิจัยได้ดำเนินการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมด กรณี มีผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งสิ้น คน เสียชีวิต คน บาดเจ็บสาหัส คน บาดเจ็บเล็กน้อย คน และไม่ได้รับบาดเจ็บ คน

- มีรถที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทั้งสิ้น คัน โดยมีรถกระบะมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน ตามมาด้วยรถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล
- อุบัติเหตุจากรถทัวร์สร้างความรุนแรงในแง่ของจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด ถึง คน รองลงมาได้แก่รถกระบะ คน และรถจักรยานยนต์ คน
- เมื่อพิจารณาจากประเภทของอุบัติเหตุ พบว่า หนึ่งในสามเป็นอุบัติเหตุประเภทรถคันเดียว
- อายุเฉลี่ยของผู้ขับขี่เท่ากับ ปี ในขณะที่ผู้โดยสารอยู่ที่ ปี
- เมื่อพิจารณาจากทิศทางการชน พบว่า แรงปะทะในทิศทางด้านหน้าจะมีสัดส่วนสูงสุดในรถจักรยานยนต์และรถขนาดใหญ่ ส่วนรถขนาดกลางจะมีสัดส่วนการชนด้านหน้าและการชนท้ายใกล้เคียงกัน
- พิจารณาถึงการใช้เข็มขัดนิรภัยพบว่า รถกระบะมีสัดส่วนการใช้เข็มขัดนิรภัยสูงที่สุดตามด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ส่วนรถโดยสารมีสัดส่วนการใช้เข็มขัดนิรภัยน้อยที่สุด ทั้งนี้ การพิจารณาต้องคำนึงถึงตำแหน่งที่นั่งด้วยว่ามีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยไว้หรือไม่
- พบการบาดเจ็บที่ศีรษะมากที่สุด ตามมาด้วยหน้าอกและปลายขา ในผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พบว่า แนวโน้มการบาดเจ็บที่ศีรษะและหัวไหล่จะมีความรุนแรงกว่าผู้ประสบอุบัติเหตุประเภทอื่น
- กลุ่มผู้ขับขี่วัยรุ่นถือเป็นกลุ่มเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่ากลุ่มอายุอื่น
- เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ส่งผลต่อประสิทธิภาพการขับขี่ของผู้ขับขี่มาก จากการตรวจสอบ พบทั้งอุบัติเหตุจากการขาดสติ รวมถึงการตัดสินใจของผู้ขับขี่
- อันตรายข้างทาง หมายถึงอุปกรณ์ต่างๆ ที่มีความแข็งแรงและอยู่บนข้างทาง มีความเสี่ยงที่รถที่อาจเสียหลักพุ่งเข้ามาชนได้ ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่าอุบัติเหตุประเภทนี้ก่อให้เกิดความสูญเสียถึงขั้นเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสเป็นอย่างน้อย
- อุบัติเหตุรถพลิกคว่ำส่วนใหญ่เกิดกับรถกระบะและรถบรรทุก เป็นผลที่อาจได้มาจากทั้งสามปัจจัย ระหว่าง คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม
- ความชันคันทางเป็นองค์ประกอบหนึ่งต่ออุบัติเหตุรถพลิกคว่ำ ซึ่งอุบัติเหตุประเภทนี้ส่งผลให้มีจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุถึงเกือบครึ่งหนึ่งจากทั้งหมด
- มีผู้โดยสารที่คาดเข็มขัดนิรภัยเพียงคนเดียวเท่านั้นที่ได้รับบาดเจ็บสาหัส ในขณะที่ผู้ที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย มีผู้เสียชีวิตถึง คน และบาดเจ็บสาหัสอีก คน
- เมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบของอุบัติเหตุแล้วพบว่า ปัญหาจากคนเป็นปัญหาหลักของอุบัติเหตุ คิดเป็น ตามมาด้วย ถนน และสิ่งแวดล้อม และรถ
- การสำรวจการใช้เข็มขัดนิรภัยพบว่า จำนวนผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยในแต่ละจังหวัดได้แก่ ปทุมธานี ขอนแก่น เชียงใหม่ และสุราษฎร์ธานี ต่างใช้หมวกนิรภัยให้ผลลัพธ์ที่แตกต่างกัน พื้นที่ที่มีการใช้มากที่สุดได้แก่ สุราษฎร์ธานี ขอนแก่น ปทุมธานี และเชียงใหม่
- ตำแหน่งที่นั่งที่มีการใช้เข็มขัดนิรภัยมากที่สุด ได้แก่ คนขับ มีสัดส่วนในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีเท่ากับ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดสุราษฎร์ธานี
- จากการคำนวณค่าอัตราความเสี่ยงจากการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย พบว่า จังหวัดปทุมธานีมีสัดส่วนสูงที่สุด ตามมาด้วย จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดขอนแก่น ในขณะที่อัตราความเสี่ยงจากการไม่ใช้หมวกนิรภัย จังหวัดสุราษฎร์ธานีเท่ากับ จังหวัดปทุมธานี จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดขอนแก่น

การจัดการระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุทางถนน ได้รับการออกแบบให้มีการบันทึกและจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ จากข้อมูลที่ได้รับการบันทึกในที่เกิดเหตุนั้น ระบบนี้จะจัดเก็บจ้อมูลทั่วไปของอุบัติเหตุ ข้อมูลที่เกิดเหตุ ข้อมูลรถ และข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งจะเชื่อมโยงกันในแต่ละกรณีอุบัติเหตุผ่านทางรหัสอุบัติเหตุ และระบบสามารถคัดกรองเฉพาะข้อมูลที่ผู้ใช้ต้องการเพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์หรือประเมินผลต่อไป นอกจากนี้ ระบบฐานข้อมูลนี้ยังได้รับการออกแบบให้มีความยืดหยุ่นในการใช้งาน สามารถแก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างฐานข้อมูลได้ตามรูปแบบการเก็บข้อมูลในที่เกิดเหตุซึ่งมีความหลากหลายและซับซ้อนโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนาอย่างในประเทศไทยของเรา

งานอื่นๆ ที่สนับสนุนโครงการก่อตั้งและงานวิจัยของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุทางถนน มีดังนี้

- เพื่อความยั่งยืนในการพัฒนาองค์ความรู้ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ ได้สร้างเครือข่ายนักวิจัย/นักวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุของประเทศ เพื่อสามารถนำความรู้และประสบการณ์ไปพัฒนาองค์กร/หน่วยงาน ตลอดจนกิจกรรมอื่นๆ ด้านความปลอดภัยผ่านการฝึกอบรมเชิงวิชาการ โดยได้จัดการฝึกอบรมไปทั้งหมดแล้ว ครั้ง ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร ครั้ง และที่จังหวัด 2 ขอนแก่น เชียงใหม่ สุราษฎร์ธานี จังหวัดละ ครั้ง ผลการประเมินโดยรวมอยู่ในระดับดีถึงดีมาก
- เวบไซด์ของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุฯ r tp www . . ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร องค์ความรู้ด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนต่างๆ รวมถึงเวทีแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ผ่านทางเวบบอร์ด นอกจากนั้น ผู้ใช้ยังสามารถดาวน์โหลดข้อมูลที่น่าสนใจต่าง ๆ เช่น รายงานอุบัติเหตุ หรือตำแหน่งที่เกิดเหตุที่เชื่อมโยงกับ gG ระบบแผนที่ออนไลน์ m E ได้ t oo e a
- จากการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ หรือ สสส ได้ส่งเสริมให้นักวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนเข้ารับการศึกษาต่อในระดับปริญญาโท คน และปริญญาเอก คน ในสาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ซึ่งนักศึกษาในระดับปริญญาโทได้สำเร็จลุล่วงการศึกษาเป็นที่เรียบร้อย พร้อมทั้งนำองค์ความรู้ที่ตนได้รับกลับไปพัฒนาแก่หน่วยงานต้นสังกัดต่อไป
- งานประชาสัมพันธ์ของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยได้มีการดำเนินการควบคู่ไปกับงานบริหารและงานวิจัยอยู่ตลอดเวลา บทความด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนได้รับการตีพิมพ์และเผยแพร่ผ่านหน่วยงานและสื่อต่างๆ เช่น สสส หนังสือพิมพ์เดลินิวน์ หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ รวมถึงได้รับเชิญสัมภาษณ์ผ่านสื่อวิทยุและโทรทัศน์ในโอกาสต่างๆ นอกจากนั้น การสัมมนาก่อนช่วงเทศกาลสงกรานต์ยังได้รับความสนใจในการนำเสนอประเด็นเรื่องการดำเนินงานของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุในช่วงระยะเวลาสองปีที่ผ่านมาด้วย