

ตารางดัชนีชี้วัดที่เสนอแนะ(ครอบคลุมตลอดปี ซึ่งจะอำนวยให้วิเคราะห์เป็นช่วงเทศกาลก็ได้)

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
outcomes									
จำนวน ผู้เสียชีวิต	ผู้เสียชีวิต ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ ประสบเหตุ ตามนิยามการ เสียชีวิตของ WHO	WHO ADB WB		ใช้แสดงความ รุนแรงของ อุบัติเหตุ จราจร และ แสดง แนวโน้มของ ความรุนแรง ได้ดี	ป้องกัน รักษา วิจัย	เดือน	ประเทศ ภาค จังหวัด	+++	กระทรวง สาธารณสุข
จำนวน ผู้บาดเจ็บ	ผู้บาดเจ็บจาก อุบัติเหตุ จราจร ที่เข้า รับการรักษา ใน โรงพยาบาล	WHO ADB WB		ใช้แสดงขนาด ของปัญหาที่ ต้องการบริการ สุขภาพแนวๆ	ป้องกัน รักษา วิจัย	เดือน	ประเทศ ภาค จังหวัด	+++	กระทรวง สาธารณสุข

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
outcomes									
จำนวน ผู้เสียชีวิตต่อ 100,000 ประชากร	แสดงถึงระดับ ความ ปลอดภัยของ ประชากรกลุ่ม นั้น ถ้ากลุ่ม ประชากรเป็น ประชากรของ ประเทศ	WHO ADB WB	จำนวนผู้เสียชีวิตต่อปี คูณ 100000 / จำนวนประชากร กลางปี	เปรียบเทียบ แนวโน้มการ ตายข้ามปี และ ระหว่างประเทศ	กระทรวง สาธารณสุข รัฐบาล องค์กร ระหว่าง ประเทศ	ปี	ประเทศ	++	กระทรวงสาธารณสุข
จำนวน ผู้บาดเจ็บ/ ผู้เสียชีวิตต่อ 10,000 คัน รถ	แสดงถึงความ ปลอดภัยใน การใช้ ยานพาหนะ	ADB WB	จำนวนผู้เสียชีวิตต่อปี คูณ 10000 / จำนวนรถยนต์จ ทะเบียนต่อปี	เปรียบเทียบ แนวโน้มการ ตายข้ามปี และ ระหว่างประเทศ	กรมการ ขนส่งทาง บก รัฐบาล ธุรกิจ ประกันภัย ธุรกิจยาน ยนต์	ปี	ประเทศ	++	กระทรวงสาธารณสุข กรมการขนส่งทางบก

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้อง มี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
outcomes									
จำนวนผู้บาดเจ็บ จากรถจักรยานยนต์ ที่บาดเจ็บ สาหัสหรือ เสียชีวิตต่อ 10,000 คัน รถจักรยานยนต์	แสดงถึงความปลอดภัยในการใช้ จักรยานยนต์	ADB WB	จำนวนผู้ใช้จักรยานยนต์ เสียชีวิตต่อปี คูณ 10000 / จำนวนรถยนต์จดทะเบียนต่อ ปี	เปรียบเทียบ แนวโน้มการ ตายข้ามปี และ ระหว่างประเทศ	กรมการ ขนส่งทาง บก รัฐบาล ธุรกิจ ประกันภัย ธุรกิจ จักรยานยนต์	ปี	ประเทศ	+++	กระทรวงสาธารณสุข กรมการขนส่งทางบก
ผู้เสียชีวิตบน ถนน ต่อ 100 ล้านกิโลเมตร เดินทางของ ยานพาหนะ	แสดงถึงโอกาสในการ เกิดอุบัติเหตุ อันเนื่องจากการเดินทาง โดยแท้จริง	ADB EU WHO GRSP	จำนวนผู้เสียชีวิตต่อปี คูณ 100ล้าน / ปริมาณการ เดินทางบนถนนในหน่วยคัน กิโลเมตร	เปรียบเทียบ แนวโน้มความ เสี่ยงต่อการ เสียชีวิตข้ามปี และระหว่าง ประเทศ	กรมทาง หลวง รัฐบาล	ปี	ประเทศ	+	กรมทางหลวง

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
outcomes									
ดัชนีการ เสียชีวิต	ร้อยละของ จำนวน ผู้เสียชีวิตต่อผู้ ประสบอุบัติเหตุ ทั้งหมด	ADB	จำนวนผู้เสียชีวิต หาคด้วย จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ ทั้งหมด	การเปรียบเทียบ ความรุนแรง อุบัติเหตุราย เดือนหรือรายปี	หน่วยงาน กลาง หน่วยงาน นโยบาย	รายเดือน รายปี	ระดับภูมิภาค ระดับมหภาค	สามารถ เป็นดัชนีชี้ วัด ความสำเร็จ ในการลด ความ รุนแรงจาก การเกิด อุบัติเหตุใน ภาพรวม	จำนวนประสบอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
outcomes									
อัตราการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP)	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุกับสถานะเศรษฐกิจ	(ไม่มี)	ตัวเลขอุบัติเหตุ (ได้จากหน่วยงานด้านอุบัติเหตุ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) หารด้วยตัวเลข GDP (ได้จากสำนักงานสถิติแห่งชาติ)	การเปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุรายเดือนหรือรายปี	หน่วยงานกลาง หน่วยงานนโยบาย	รายเดือน รายปี	ระดับมหภาค	สามารถเป็นดัชนีชี้วัดความสำเร็จของมาตรการแก้ไขปัญหาดูอุบัติเหตุทางถนน	สถิติอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ ผลิตภัณฑ์มวลรวม
อัตราการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต่อปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุกับการเดินทาง	(ไม่มี)	ตัวเลขอุบัติเหตุ (ได้จากหน่วยงานด้านอุบัติเหตุ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) หารด้วยตัวเลขปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงของการขนส่งทางถนน (ได้จากกระทรวงพลังงาน)	การเปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุรายเดือนหรือรายปี	หน่วยงานกลาง หน่วยงานนโยบาย	รายเดือน รายปี	ระดับมหภาค	สามารถเป็นดัชนีชี้วัดความสำเร็จของมาตรการแก้ไขปัญหาดูอุบัติเหตุทางถนน	สถิติอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ ปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงของการขนส่งทางถนน

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
risk factors : behaviors, vehicles, road									
จำนวนจุด อันตรายบน ถนนต่อ ระยะทางของ โครงข่ายถนน ในความ รับผิดชอบของ หน่วยงาน	แสดงระดับ ความเสี่ยง ของ ภาพ ถนน	NHTSA	จำนวนจุดอันตรายบน ถนนหารด้วยระยะทาง (กม.)ของโครงข่ายถนน ในความรับผิดชอบของ หน่วยงาน	- ติดตาม ความก้าวหน้า ของการ บำรุงรักษาถนน ให้ปลอดภัย เสมอ - ผลักดันการ สร้างระบบเฝ้า ระวังจุดอันตราย สำหรับ หน่วยงานที่ยัง ไม่มี	กรมทาง หลวง กรมทาง หลวง ชนบท อปท. กรม ป้องกัน และ บรรเทาสา ธารณภัย ศูนย์ อำนวยการ ความ ปลอดภัย ทางถนน	ทุกปี	พื้นที่ ส่วนกลาง	เป็น เป้าหมาย ระดับ นโยบาย ตามยุทธศา สตร์การ ยกระดับ ความ ปลอดภัย ทางถนน ของรัฐบาล	ระบบเฝ้าระวังจุด อันตรายบนถนน

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
risk factors : behaviors, vehicles, road									
อัตราการ บาดเจ็บ/ เสียชีวิตจำแนก ตามประเภท รุ่น ปีผลิตของ ยานยนต์	สะท้อน ระดับความ เสี่ยงของ ยานยนต์แต่ละ ประเภท แต่ละรุ่น แต่ละปีที่ ผลิต	NHTSA	จำนวนผู้บาดเจ็บ/ เสียชีวิตที่เกี่ยวข้อง กับรถแต่ละ ประเภท-รุ่น-ปีผลิต หารด้วยจำนวนรถ ประเภทนั้นๆ รุ่น นั้นๆ ปีผลิตนั้นๆ ทั้งหมด	บ่งชี้ความเสี่ยง ของรถแต่ละ ประเภท-รุ่น-ปี ผลิต	กรมการ ขนส่งทาง บก ผู้ประกอบการ การ กรม ป้องกัน และ บรรเทาสา ธารณภัย ศูนย์ อำนวยการ ความ ปลอดภัย ทางถนน	ปีละครั้ง	นโยบาย ส่วนกลาง นโยบาย ผู้ประกอบการ	เป็นดัชนี บ่งชี้ความ เสี่ยงของ ยานยนต์ที่ จะนำไปสู่ การสืบค้น เพื่อวินิจฉัย ให้แน่ชัด ซึ่งจะช่วย การกำหนด กฎระเบียบ กฎหมาย นโยบาย เกี่ยวกับ ความ ปลอดภัย ของยาน ยนต์	รพ. กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
risk factors : behaviors, vehicles, road									
อัตราการสวม หมวกนิรภัยใน ผู้ใช้ จักรยานยนต์	แสดง สัมฤทธิ์ผล ของการ บังคับใช้ กฎหมาย	ไม่มี	- จำนวนผู้ขับขี่ จักรยานยนต์ที่สวม หมวกนิรภัย หาร ด้วยจำนวนผู้ขับขี่ จยข.ทั้งหมด - จำนวนผู้โดยสาร จักรยานยนต์ที่สวม หมวกนิรภัย หาร ด้วยจำนวนผู้ โดย สารจยข.ทั้งหมด	ติดตาม ความก้าวหน้า ของมาตรการ บังคับใช้ กฎหมายและ การสื่อสาร ประชาสัมพันธ์	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ กรม ป้องกัน และ บรรเทาสา ธารณภัย ศูนย์ อำนวยการ ความ ปลอดภัย ทางถนน	ราย ไตรมาส	พื้นที่ ส่วนกลาง	เป็น เป้าหมาย ระดับ นโยบาย ตามยุทธสา สตร์การ ยกระดับ ความ ปลอดภัย ทางถนน ของรัฐบาล	สำรวจภาคตัดขวางทุก ไตรมาส

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
risk factors : behaviors, vehicles, road									
อัตราการคาด เข็มขัดนิรภัยใน ผู้ขับรถ	แสดง สัมฤทธิ์ผล ของการ บังคับใช้ กฎหมาย	NHTSA	- จำนวนผู้ขับขี รถยนต์ที่คาดเข็ม ขัดนิรภัย หาดด้วย จำนวนผู้ขับขี รถยนต์ทั้งหมด - จำนวนผู้โดยสาร จักรยานยนต์ที่ คาด เข็มขัดนิรภัย หาด ด้วยจำนวนผู้ โดยสารตอนหน้า ทั้งหมด	ติดตาม ความก้าวหน้า ของมาตรการ บังคับใช้ กฎหมายและ การสื่อสาร ประชาสัมพันธ์	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ กรม ป้องกัน และ บรรเทาสา ธารณภัย ศูนย์ อำนวยการ ความ ปลอดภัย ทางถนน	ราย ไตรมาส	พื้นที่ ส่วนกลาง	เป็น เป้าหมาย ระดับ นโยบาย ตามยุทธสา สตร์การ ยกระดับ ความ ปลอดภัย ทางถนน ของรัฐบาล	สำรวจภาคตัดขวางทุก ไตรมาส

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
risk factors : behaviors, vehicles, road									
ความเร็วเฉลี่ย บนถนนแต่ละ ประเภท	แสดง สัมฤทธิ์ผล ของการ บังคับใช้ กฎหมาย และการ สื่อสาร ประชาสัม พันธ์	NHTSA	ผลรวมของความเร็วของรถ แต่ละคันบนถนนช่วงที่ทำ การวัดหารด้วยจำนวนรถ ทั้งหมดที่ถูกวัดในช่วงถนนที่ สังเกต	ติดตาม ความก้าวหน้า ของมาตรการ บังคับใช้ กฎหมายและ การสื่อสาร ประชาสัมพันธ์	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ กรม ป้องกัน และ บรรเทาสา ธารณภัย ศูนย์ อำนวยการ ความ ปลอดภัย ทางถนน อปท.	ราย ไตรมาส	พื้นที่ ส่วนกลาง	เป็น เป้าหมาย ระดับ นโยบาย ตามยุทธศา สตร์การ ยกระดับ ความ ปลอดภัย ทางถนน ของรัฐบาล	สำรวจภาคตัดขวางทุก ไตรมาส

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
risk factors : behaviors, vehicles, road									
ร้อยละของ ผู้บาดเจ็บ/ เสียชีวิตที่มี ระดับแอลกอฮอล์เกินกว่า 50 มกต่อคล.	แสดง สัมฤทธิ์ผล ของการ บังคับใช้ กฎหมาย และการ สื่อสาร ประชาสัมพันธ์	NHTSA	จำนวนผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตที่มี ระดับแอลกอฮอล์เกินกว่า 50 มกต่อคล.หารด้วยจำนวน ผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตที่ถูกตรวจ ทั้งหมด	ติดตาม ความก้าวหน้า ของมาตรการ บังคับใช้ กฎหมายและ การสื่อสาร ประชาสัมพันธ์	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ กรม ป้องกัน และ บรรเทา สาธารณภัย ศูนย์ อำนวยการ ความ ปลอดภัย ทางถนน อปท.	ราย ไตรมาส	พื้นที่ ส่วนกลาง	เป็น เป้าหมาย ระดับ นโยบาย ตามยุทธศาสตร์การ ยกระดับ ความ ปลอดภัย ทางถนน ของรัฐบาล	สำรวจภาคตัดขวางทุก ไตรมาส

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
risk factors : behaviors, vehicles, road									
ร้อยละของ จักรยานยนต์ที่ เปิดไฟหน้า ตลอดเวลา	แสดง สัมฤทธิ์ผล ของการ บังคับใช้ กฎหมาย	NHTSA	จำนวนจักรยานยนต์ที่เปิดไฟ หน้าตลอดเวลาหารด้วย จำนวนยข.ทั้งหมดที่ถูก ตรวจในเวลาเดียวกัน	ติดตาม ความก้าวหน้า ของมาตรการ บังคับใช้ กฎหมายและ การสื่อสาร ประชาสัมพันธ์	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ กรม ป้องกัน และ บรรเทาสา ธารณภัย ศูนย์ อำนวยการ ความ ปลอดภัย ทางถนน	ราย ไตรมาส	พื้นที่ ส่วนกลาง	เป็น เป้าหมาย ระดับ นโยบาย ตามยุทธสา สตร์การ ยกระดับ ความ ปลอดภัย ทางถนน ของรัฐบาล	สำรวจภาคตัดขวางทุก ไตรมาส

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
supportive system factors									
ความเชื่อมโยง แหล่งข้อมูล ต่างๆ	การมีตัว แปรร่วม ระหว่าง แหล่งข้อมูล ต่างๆ เพื่อให้ สามารถ เชื่อมโยง ให้เป็น เอกภาพ		ไม่เกี่ยวข้อง	เอื้อต่อการ -สะสมข้อมูล เพื่อลดความ ซ้ำซ้อน ตก หล่น ขัดแย้ง ของสถิติ อุบัติเหตุจราจร -วิเคราะห์ข้อมูล ได้ลึกซึ้งแบบ ลายมากขึ้น	นักวิชาการ หน่วยงาน ที่ดูแล แหล่งข้อมูล	ตลอดเวลา	ปฏิบัติ	-ทำให้ ข้อมูลสถิติ อุบัติเหตุ จราจรเป็น เอกภาพ มากขึ้น -ได้ภาพที่ ช่วยให้ เข้าใจ สถานการณ์ ลึกซึ้ง มากขึ้น	ทุกแหล่ง

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
supportive system factors									
มาตรฐานการ ตรวจสอบ ยานยนต์	มาตรฐาน กระบวนการ และ ผลผลิตของ การตรวจ สภาพ ยาน ยนต์ที่เอื้อ ต่อความ ปลอดภัย ของยาน ยนต์		ร้อยละของสถานบริการ ตรวจสอบสภาพยานยนต์ที่ผ่าน เกณฑ์มาตรฐาน	ผู้บริโภคมียข้อมูล ประกอบการ ตัดสินใจใช้ บริการ กรมการขนส่ง ทางบกใช้ ตัดสินใจต่ออายุ สถานบริการ	ผู้บริโภค ยานยนต์ กรมการ ขนส่งทาง บก	รายวัน	ปฏิบัติ นโยบาย	ข้อมูลที่ได้ ช่วย empower ผู้บริโภค และเป็น เงื่อนไขของ ใจผู้ ให้บริการ พัฒนา คุณภาพ บริการของ ต่อเนื่อง	ยังไม่มี

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
supportive system factors									
มาตรฐานการ กระจายกำลัง ตำรวจ	มาตรฐาน การ วางแผน กำลัง ตำรวจ ระดับ สถานีและ ภาคเพื่อให้ การบังคับ ใช้กฎหมาย เป็นไป อย่างมี ประสิทธิภาพ		ร้อยละของสถานีตำรวจที่ ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน	เผยแพร่ผ่านสื่อ ต่างๆ โดยเฉพาะ อย่างยิ่ง สื่อ ท้องถิ่นเพื่อให้ ประชาชน รับทราบ มาตรฐานการ ทำงานด้าน บังคับใช้กฎ จราจรของ ตำรวจ	ประชาชน ผู้กำกับ สถานี ตำรวจ สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ ศูนย์ อำนวยการ ความ ปลอดภัย ทางถนน	ราย ไตรมาส	ปฏิบัติ นโยบาย	เป็น เงื่อนไขของ ใจสถานี ตำรวจให้ พัฒนา คุณภาพ ของ การ วางแผน กำลังคน อย่าง ต่อเนื่อง	ยังไม่มี

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
supportive system factors									
มาตรฐานการจัดสร งงบประมาณ บำรุงรักษา ถนน	มาตรฐาน การ วางแผน งบประมาณ สนับสนุน การแก้ไข จุดอันตราย บนถนน และการ ตรวจสอบ ความ ปลอดภัย ทางถนน (road safety audit)		ร้อยละของหน่วยงานส่วน ภูมิภาคและอปท.ที่ผ่าน เกณฑ์มาตรฐาน	เผยแพร่ผ่านสื่อ ต่างๆ โดยเฉพาะ อย่างยิ่ง สื่อ ท้องถิ่นเพื่อให้ ประชาชน รับทราบ มาตรฐานการ จัดสร งงบประมาณฯ	ประชาชน ผู้นำอปท. หัวหน้า ส่วน ราชการ ศูนย์ อำนาจการ ความ ปลอดภัย ทางถนน	รายปี	ปฏิบัติ นโยบาย	เป็น เงื่อนไขจูง ใจให้ หน่วยงาน ที่ รับผิดชอบ จัดสร งงบประมา ณอย่าง เหมาะสม มากขึ้น	ยังไม่มีในบางส่วน โดยเฉพาะอปท. ส่วนที่มีคือ กรมทาง หลวง

ดัชนีชี้วัด	ความหมาย	องค์กร นานาชาติ	วิธีคำนวณ (ข้อมูลที่ต้องมี)	การใช้ ประโยชน์	ผู้ใช้	ความถี่ของ การใช้	ระดับของ ข้อมูลที่ใช้	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่มี (ระบบข้อมูล)
supportive system factors									
มาตรฐาน บริการรถ โดยสาร สาธารณะ	มาตรฐาน การ วางแผน งบประมาณ สนับสนุน การแก้ไข จุดอันตราย บนถนน และการ ตรวจสอบ ความ ปลอดภัย ทางถนน (road safety audit)		ร้อยละของหน่วยงานส่วน ภูมิภาคและอปท.ที่ผ่าน เกณฑ์มาตรฐาน	เผยแพร่ผ่านสื่อ ต่างๆ โดยเฉพาะ อย่างยิ่ง สื่อ ท้องถิ่นเพื่อให้ ประชาชน รับทราบ มาตรฐานการ จัดสรร งบประมาณฯ	ประชาชน ผู้นำอปท. หัวหน้า ส่วน ราชการ ศูนย์ อำนวยการ ความ ปลอดภัย ทางถนน	รายปี	ปฏิบัติ นโยบาย	เป็น เงื่อนไขสูง ใจให้ หน่วยงาน ที่ รับผิดชอบ จัดสรร งบประมาณ อย่าง เหมาะสม มากขึ้น	ยังไม่มีในบางส่วน โดยเฉพาะอปท. ส่วนที่มีคือ กรมทาง หลวง

ตารางแหล่งข้อมูลที่มีอยู่

ระบบข้อมูล	เนื้อหา	วิธีการจัดเก็บ	กลุ่มเป้าหมาย	ความเป็นตัวแทน (ระดับ)	ปีที่มีข้อมูล	ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงานผู้ จัดเก็บ	ข้อจำกัดของระบบ
รายงานอุบัติเหตุ บนทางหลวง	แสดงจุดเสี่ยง อันตรายบนทาง หลวง ชนิดของอุบัติเหตุ จำนวนคนเจ็บ/ตาย ความเสียหาย ทรัพย์สิน สภาพถนน ปัจจัยเสี่ยงด้านบุคคล	รวบรวมจากสถานี ตำรวจและหมวดการ ทางโดยใช้แบบฟอร์ม มาตรฐาน	ไม่จำกัดอายุ จำกัดเฉพาะ ถนนของกรม ทางหลวง จำกัดเฉพาะ อุบัติเหตุที่ ตำรวจลงบันทึก ประจำวัน	ประเทศ ภาค	2519-ปัจจุบัน	จำนวนตาย จำนวนบาดเจ็บ อัตราตายต่อ ปริมาณการ เดินทาง จุดเสี่ยงอันตราย	กรมทาง หลวง	จำนวนเจ็บ/ตายต่ำ กว่าความจริง ไม่ทันสมัย กระบวนการ ควบคุมคุณภาพไม่ ชัดเจน เข้าถึงข้อมูลดิบ ยากมาก
รายงานอุบัติเหตุ บนทางหลวง ชนบท	ชนิดของอุบัติเหตุ จำนวนคนเจ็บ/ตาย ความเสียหาย ทรัพย์สิน สภาพถนน ปัจจัยเสี่ยงด้านบุคคล	รวบรวมจากสถานี ตำรวจและหมวดการ ทางโดยใช้แบบฟอร์ม มาตรฐาน	ไม่จำกัดอายุ จำกัดเฉพาะ ถนนของกรม ทางหลวงชนบท จำกัดเฉพาะ อุบัติเหตุที่ ตำรวจลงบันทึก ประจำวัน	75 จังหวัด	2546-ปัจจุบัน	จำนวนตาย จำนวนบาดเจ็บ	กรมทาง หลวง ชนบท	จำนวนเจ็บ/ตายต่ำ กว่าความจริง ไม่ทันสมัย กระบวนการ ควบคุมคุณภาพไม่ ชัดเจน เข้าถึงข้อมูลดิบ ยากมาก

ระบบข้อมูล	เนื้อหา	วิธีการจัดเก็บ	กลุ่มเป้าหมาย	ความเป็นตัวแทน (ระดับ)	ปีที่มีข้อมูล	ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงานผู้ จัดเก็บ	ข้อจำกัดของระบบ
ระบบสถิติคดี อุบัติเหตุจราจร ทางบก	จำนวนคนเจ็บ/ตาย ความเสียหาย ทรัพย์สิน ปัจจัยเสี่ยงด้านบุคคล	รวบรวมจากสถานี ตำรวจในรูปตารางสรุป (aggregated data)	ไม่จำกัดอายุ ถนนทั่วประเทศ จำกัดเฉพาะ อุบัติเหตุที่ ตำรวจลงบันทึก ประจำวัน	76 จังหวัด	2518-ปัจจุบัน	จำนวนตาย จำนวนบาดเจ็บ	สำนักงาน ตำรวจ แห่งชาติ	จำนวนเจ็บ/ตายต่ำกว่าความจริง ไม่ทันสมัย กระบวนการ ควบคุมคุณภาพไม่ ชัดเจน เข้าถึงข้อมูลดิบ ยากมาก
รายงานการเฝ้า ระวังการบาดเจ็บ	จำนวนคนเจ็บ/ตาย อวัยวะที่บาดเจ็บ ปัจจัยเสี่ยงด้านบุคคล ชนิดของยานพาหนะ หรือการเดินทาง	รวบรวมจากรพ.ทั่วไป หรือรพ.ศูนย์ 28 แห่งใน สังกัดกระทรวง สาธารณสุข	ไม่จำกัดอายุ จำกัดเฉพาะ ผู้บาดเจ็บ/ เสียชีวิตที่ไปถึง รพ. 28 แห่งนั้น	28 จังหวัด	2528 – ปัจจุบัน	จำนวนตาย จำนวนบาดเจ็บ อัตราตาย/เจ็บต่อ แสนประชากร	สำนัก ระบาด วิทยา กระทรวง สาธารณสุข	จำนวนเจ็บ/ตายต่ำกว่าความจริง ไม่ทันสมัย กระบวนการ ควบคุมคุณภาพไม่ ชัดเจน เข้าถึงข้อมูลดิบ ยากมาก

ระบบข้อมูล	เนื้อหา	วิธีการจัดเก็บ	กลุ่มเป้าหมาย	ความเป็นตัวแทน (ระดับ)	ปีที่มีข้อมูล	ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงานผู้ จัดเก็บ	ข้อจำกัดของระบบ
รายงาน ผู้บาดเจ็บ+ เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุจราจร ในช่วงเทศกาล	จำนวนคนเจ็บ/ตาย อวัยวะที่บาดเจ็บ ปัจจัยเสี่ยงด้านบุคคล ชนิดของยานพาหนะ หรือการเดินทาง	รวบรวมจากรพ.ใน สังกัดกระทรวง สาธารณสุข	ไม่จำกัดอายุ จำกัดเฉพาะ ผู้บาดเจ็บ/ เสียชีวิตที่ไปถึง รพ.ในช่วง เทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์	76 จังหวัด	25	จำนวนตาย จำนวนบาดเจ็บ	ศูนย์ นเรนทร กระทรวง สาธารณสุข ข	จำนวนเจ็บ/ตายต่ำกว่าความจริง ไม่ทันสมัย กระบวนการ ควบคุมคุณภาพไม่ ชัดเจน เข้าถึงข้อมูลดิบ ยากมาก

ระบบข้อมูล	เนื้อหา	วิธีการจัดเก็บ	กลุ่มเป้าหมาย	ความเป็นตัวแทน (ระดับ)	ปีที่มีข้อมูล	ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง	หน่วยงานผู้ จัดเก็บ	ข้อจำกัดของระบบ
รายงาน ผู้บาดเจ็บ+ เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุจราจร ในช่วงเทศกาล	จำนวนคนเจ็บ/ตาย อวัยวะที่บาดเจ็บ ปัจจัยเสี่ยงด้านบุคคล ชนิดของยานพาหนะ หรือการเดินทาง	รวบรวมจากรพ.ใน สังกัดกระทรวง สาธารณสุข และ ก้นกรองโดย คณะกรรมการศูนย์ อำนวยการความ ปลอดภัยระดับจังหวัด ซึ่งมีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธาน คณะกรรมการและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นคณะกรรมการซึ่ง ได้แก่ ตำรวจภูธร จังหวัด/สาธารณสุข จังหวัด/แขวงการทาง และทางหลวงชนบท จังหวัด เป็นต้น เป็นผู้ ร่วมก้นกรอง	ไม่จำกัดอายุ จำกัดเฉพาะ ผู้บาดเจ็บ/ เสียชีวิตที่ไปถึง รพ.ในช่วง เทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์	76 จังหวัด	2547 – ปัจจุบัน	จำนวนตาย จำนวนบาดเจ็บ	กรม ป้องกัน และ บรรเทาสา ธารณภัย กระทรวงมหาดไทย	- จำนวนเจ็บ/ตาย ต่ำกว่าความจริง เนื่องจากนิยามต่าง จากสาธารณสุข - กระบวนการ ควบคุมคุณภาพไม่ ทั่วถึง เนื่องจาก ต้องรายงาน เร่งด่วนต่อ ผู้บังคับบัญชาและ สาธารณสุขตาม เวลาที่กำหนดทุก วัน

ตารางวิเคราะห์ส่วนขาดของระบบข้อมูล

ข้อมูลที่ต้องการ	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	ขาดแหล่งข้อมูล (รายการข้อมูล)	ขาดความครอบคลุม	ขาดคุณภาพ	ขาดการวิเคราะห์
outcomes						
ผู้เสียชีวิตบนถนน ต่อ 100 ล้านกิโลเมตร เดินทางของ ยานพาหนะ	เป็นดัชนีแสดงปริมาณ การบาดเจ็บ/เสียชีวิตที่ สะท้อนexposureที่ ตรงไปตรงมาที่สุด	กรมทางหลวง	นอกจากกรมทางหลวง หน่วยงานอื่นเกี่ยวกับ งานทางยังไม่มีข้อมูล โดยเฉพาะตัวหาร	ใช่	ใช่	ใช่
ดัชนีการเสียชีวิต	บ่งชี้ระดับความรุนแรง ของอุบัติเหตุจราจร เป็นประโยชน์ต่อการ จัดลำดับความสำคัญ ของกลุ่มเป้าหมาย ช่วยติดตามผลการ ปรับปรุงมาตรการ แก้ไขปัจจัยเสี่ยง	รพ.	ไม่ใช่	ใช่	ใช่	ใช่
อัตราการบาดเจ็บหรือ เสียชีวิตต่อ ผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP)	ช่วยอธิบายความ แปรปรวนของปริมาณ การบาดเจ็บ/ตายใน ภาวะที่นโยบายหรือ มาตรการไม่ได้ผลหรือ ไม่ได้ดำเนินการ	รพ. สภาพัฒน์	ไม่ใช่	ใช่	ใช่	ใช่

ตารางวิเคราะห์ส่วนของระบบข้อมูล

ข้อมูลที่ต้องการ	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	ขาดแหล่งข้อมูล (รายการข้อมูล)	ขาดความครอบคลุม	ขาดคุณภาพ	ขาดการวิเคราะห์
outcomes						
อัตราการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต่อปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	ช่วยอธิบายความแปรปรวนของปริมาณการบาดเจ็บ/ตายในภาวะที่นโยบายหรือมาตรการไม่ได้ผลหรือไม่ได้ดำเนินการ	รพ. กระทรวงพลังงานฯ	ไม่ใช่	ใช่	ใช่	ใช่
risk factors : behaviors, vehicles, road						
ความเร็วเฉลี่ยบนถนนแต่ละประเภท	ความเร็วเป็นสาเหตุสำคัญและเป็นเป้าหมายทางนโยบาย	ตำรวจ	ความเร็ว กระจายตามเวลา ถนน	ขาดระบบและวิธีการจัดเก็บ	ข้อมูลของตำรวจในปัจจุบันได้จากการสัมภาษณ์	การวิเคราะห์ระดับความเร็วกับปริมาณการชนบนถนนสายต่างๆ
ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายผู้บาดเจ็บสาหัส/เสียชีวิต	แอลกอฮอล์ขณะขับขี่เป็นสาเหตุสำคัญและเป็นเป้าหมายทางนโยบาย	โรงพยาบาล	ระดับแอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิต	วิธีการเก็บข้อมูลปัจจุบันยังไม่เป็นกาวัดวิสัย(objective) และไม่ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย	ข้อมูลปัจจุบันได้จากการดมหรือวิธีการอื่นที่เป็นอัตวิสัย(subjective)	การวิเคราะห์ปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตยังไม่ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

ตารางวิเคราะห์ส่วนขาดของระบบข้อมูล

ข้อมูลที่ต้องการ	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	ขาดแหล่งข้อมูล (รายการข้อมูล)	ขาดความครอบคลุม	ขาดคุณภาพ	ขาดการวิเคราะห์
risk factors : behaviors, vehicles, road						
การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย	เป็นพฤติกรรมพึง ประสงค์ตามนโยบาย	สำรวจภาคสนาม	กลไกสำรวจชุมชนด้วย การสังเกตอย่างเป็น กิจจะลักษณะและ ต่อเนื่อง	ประเมินไม่ได้	ข้อมูลสำนักงานสถิติ แห่งชาติปัจจุบันได้จาก การสัมภาษณ์	เท่าที่มีการสำรวจ ก็ได้มี การวิเคราะห์อย่างตรง ประเด็นว่าอัตราการใช้ อุปกรณ์ทั้งสองชนิดเป็น อย่างไร
อัตราการบาดเจ็บ/ เสียชีวิตจำแนกตาม ประเภท รุ่น ปีผลิต ของยานยนต์	แสดงความเสี่ยงของ ยานยนต์ นำไปสู่การ ผลักดันนโยบาย กฎหมาย และ กระบวนการผลิตเพื่อ ส่งเสริมความปลอดภัย ของยานยนต์ให้มากขึ้น	รพ. ตำรวจ กรมการขนส่งทางบก ประกันภัย	ขาดตัวแปรเชื่อมโยง ข้อมูลของรพ.กับอีก 3 แหล่ง	ใช่	ใช่	ใช่
ร้อยละของ จักรยานยนต์ที่เปิดไฟ หน้าตลอดเวลา	ทำให้ทราบนโยบาย ส่งเสริมเปิดไฟหน้า จยย. ได้ผลเพียงใด	ไม่มี	ใช่	ไม่ใช่	ใช่	ไม่ใช่

ตารางวิเคราะห์ส่วนของระบบข้อมูล

ข้อมูลที่ต้องการ	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	ขาดแหล่งข้อมูล (รายการข้อมูล)	ขาดความครอบคลุม	ขาดคุณภาพ	ขาดการวิเคราะห์
risk factors : behaviors, vehicles, road						
จุดเสี่ยงอันตรายบน ถนนต่อระยะทางของ โครงข่ายถนนใน ความรับผิดชอบของ หน่วยงาน	บริเวณบนถนนที่เกิด การชนกันจนมี ผู้บาดเจ็บสาหัส/ เสียชีวิตบ่อยๆ	กรมทางหลวงชนบท เทศบาล	ไม่ปรากฏรายงานต่อ สาธารณะ	ประเมินไม่ได้	การระบุตำแหน่งที่เกิด เหตุยังหายาบ	ขาดการวิเคราะห์เชื่อมโยง ตำแหน่งที่เกิดเหตุกับ จำนวนคนเจ็บ/ตาย
supportive system factors						
ความเชื่อมโยง แหล่งข้อมูลต่างๆ	เป็นเงื่อนไขสำคัญของ การตรวจสอบ ปรับปรุง วิเคราะห์ ข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ให้เป็นเอกภาพและ เชื่อมโยงความสัมพันธ์ ของตัวแปรที่มีในบาง แหล่งแต่ขาดในบาง แหล่ง	ทุกแหล่ง	ตัวแปรร่วมระหว่าง แหล่งข้อมูล	ใช่	ใช่	ใช่

ตารางวิเคราะห์ส่วนของระบบข้อมูล

ข้อมูลที่ต้องการ	ความสำคัญ	แหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	ขาดแหล่งข้อมูล (รายการข้อมูล)	ขาดความครอบคลุม	ขาดคุณภาพ	ขาดการวิเคราะห์
supportive system factors						
กระบวนการผลิต - มาตรฐานการตรวจ สภาพ ยานยนต์ - มาตรฐานการ กระจายกำลังตำรวจ - มาตรฐานการ จัดสรรงบประมาณ รุ่งรักษาด่าน - มาตรฐานบริการรถ โดยสารสาธารณะ	- ความรู้เกี่ยวกับ มาตรฐานจะช่วยการ กำกับติดตามการทำงาน ของหน่วยงานและ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้ ใกล้ชิด นำไปสู่การ ปรับตัวเพื่อป้องกัน ความเสียหายต่อชีวิต	- ตำรวจ - กรมการขนส่งทางบก - องค์ปกครองส่วน ท้องถิ่น - ธุรกิจรถโดยสาร สาธารณะ	- กรอบมาตรฐานใน แต่ละเรื่อง - กลไกเชิงสถาบันที่ จะดำเนินการอย่าง ต่อเนื่องโดยเป็นที่ ขอมรับของภาคี	ประเมินไม่ได้	ประเมินไม่ได้	ประเมินไม่ได้

ตารางแผนการวิเคราะห์ สักระยะข้อมูล

หัวข้อวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูล	ข้อมูลที่ได้จากการ วิเคราะห์	ฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	ผู้วิเคราะห์	การใช้ประโยชน์	ผู้ใช้	ปี 49	ปี 50	ปี 51	ปี 52	ปี 53
ผลลัพธ์ - เจ็บ/ตาย/พิการ - พุทธิกรรมเสี่ยง	ปริมาณรายปี และ แนวโน้ม - คนเจ็บ/ตาย/พิการ - พุทธิกรรมเสี่ยง การกระจายตามพื้นที่ และลักษณะการ เดินทาง	กระทรวงสาธารณสุข การสำรวจพฤติกรรม/ ภาวะพิการ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เทศบาล	สถาบันเอไอที คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.สงขลานครินทร์ หน่วยงานแหล่งข้อมูล	ติดตาม ประเมิน นโยบายป้องกัน ชี้้นำการวางแผน ระดับประเทศและ จังหวัด	รัฐมนตรี อธิบดี ผู้ว่าราชการ จังหวัด นักวิชาการ ธุรกิจประกันภัย					

ตารางแผนการวิเคราะห์ สังกะระห์ข้อมูล

หัวข้อวิเคราะห์ สังกะระห์ข้อมูล	ข้อมูลที่ได้จากการ วิเคราะห์	ฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	ผู้วิเคราะห์	การใช้ประโยชน์	ผู้ใช้	ปี 49	ปี 50	ปี 51	ปี 52	ปี 53
ผลผลิต - บริเวณเสี่ยงอันตรายบนถนน - ประเภทยานพาหนะ/ขี่ล้อ/รุ่น/ปีผลิต - การกระจายกำลังตำรวจ - สัดส่วนของสื่อโฆษณาที่ใช้พฤติกรรมเสี่ยงเป็นจุดขาย	- แผนที่แสดงบริเวณเสี่ยงอันตรายบนถนน ทุกโครงข่าย - ลักษณะของยานยนต์ที่เกี่ยวข้อง - - ความสอดคล้องของการกระจายกำลังตำรวจกับการกระจายของพฤติกรรมเสี่ยงและของปริมาณคนเจ็บ/ตายทั้งมิติพื้นที่และเวลา	กระทรวงสาธารณสุข การสำรวจพฤติกรรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เทศบาล ตำรวจ	สถาบันเอไอที คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.สงขลานครินทร์ หน่วยงานแหล่งข้อมูล	ติดตาม ประเมินนโยบายป้องกัน ชี้แจงการวางแผนระดับประเทศและจังหวัด	ผู้กำกับจราจร อธิบดี นายกเทศมนตรี ผู้ว่าราชการจังหวัด รัฐมนตรี ธุรกิจยานยนต์ ธุรกิจประกันภัย นักวิชาการ					

ตารางแผนการวิเคราะห์ สักระยะข้อมูล

หัวข้อวิเคราะห์ สักระยะข้อมูล	ข้อมูลที่ได้จากการ วิเคราะห์	ฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	ผู้วิเคราะห์	การใช้ประโยชน์	ผู้ใช้	ปี 49	ปี 50	ปี 51	ปี 52	ปี 53
กระบวนการผลิต - มาตรฐานการตรวจ สภาพยานยนต์ - มาตรฐานการ กระจายกำลังตำรวจ - มาตรฐานการจัดสร งประมาณบำรุงรักษา ถนน - มาตรฐานบริการรถ โดยสารสาธารณะ	- สมรรถนะของ หน่วยงานหรือ ผู้ประกอบการที่ เกี่ยวข้องกับ กระบวนการแต่ละ ส่วนโดยอิงกรอบ มาตรฐาน	- กรมการขนส่งทาง บก - ตำรวจ - การสำรวจที่ จะต้องพัฒนาขึ้น โดยเฉพาะ	นักวิชาการที่สำรวจ	เผยแพร่สู่สาธารณะ	ผู้บริโภค					
ความครอบคลุมในการ รายงานข้อมูลอุบัติเหตุ ทางถนน	สัดส่วนความแตกต่าง ในการรายงานจำนวน ผู้ประสบอุบัติเหตุ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมด	หน่วยงานกลาง สถาบันการศึกษาฯ	เพื่อทราบถึง คุณลักษณะของ อุบัติเหตุที่ขาดการ บันทึก และนำมาซึ่ง การป้องกันแก้ไข	หน่วยงาน เจ้าของข้อมูล		-			

ตารางแผนการวิเคราะห์ สักระยะข้อมูล

หัวข้อวิเคราะห์ สักระยะข้อมูล	ข้อมูลที่ได้จากการ วิเคราะห์	ฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	ผู้วิเคราะห์	การใช้ประโยชน์	ผู้ใช้	ปี 49	ปี 50	ปี 51	ปี 52	ปี 53
- อุบัติเหตุบนทาง หลวง	- ดัชนีความรุนแรง	- กรมทางหลวง	- กรมทางหลวง - สถาบันการศึกษาฯ	- เพื่อทราบถึงความ รุนแรงของอุบัติเหตุ ในพื้นที่ (จังหวัดหรือ แขวง)	- กรมทาง หลวง แขวงการ ทาง กองตำรวจ ทางหลวง					
- อุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาล	- คุณลักษณะของ อุบัติเหตุ เปรียบเทียบ ระหว่างช่วงเทศกาล และช่วงเวลาปกติ	- ข้อมูลการเฝ้าระวัง การบาดเจ็บ	- กระทรวง สาธารณสุข สถาบันการศึกษาฯ	- เพื่อทราบถึง คุณลักษณะของ อุบัติเหตุในช่วง เทศกาล และนำมาซึ่ง การป้องกันแก้ไข	- หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ทั้งหมด					
- ความสัมพันธ์ ระหว่างอุบัติเหตุกับการ ปฏิบัติหน้าที่ของ เจ้าหน้าที่ตำรวจในช่วง เทศกาล	- ความสัมพันธ์ ระหว่างจำนวน ผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ กับการเรียกตรวจ ยานพาหนะของ เจ้าหน้าที่ตำรวจ	- สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ (จัดเก็บ ข้อมูล) - กรมป้องกันฯ - (เผยแพร่ข้อมูล)	- สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ สถาบันการศึกษาฯ	- เพื่อจัดสรรกำลัง เจ้าหน้าที่ตำรวจให้ เหมาะสมกับจำนวน และความรุนแรงของ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น	- สำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ					
- แนวโน้มอุบัติเหตุ ทางถนนและ ความสัมพันธ์กับปัจจัย เสี่ยงในประเทศไทย	- ปัจจัยที่มีผลต่อ การเกิดอุบัติเหตุและ ความรุนแรงของ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น	- ข้อมูลการเฝ้าระวัง การบาดเจ็บ	- กระทรวง สาธารณสุข สถาบันการศึกษาฯ	- เพื่อทราบถึงปัจจัย ที่มีผลต่อการเกิด อุบัติเหตุและความ รุนแรงของอุบัติเหตุที่ เกิดขึ้น	- หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ทั้งหมด					

ตารางแผนการศึกษาและพัฒนาระบบข้อมูล

การศึกษาและพัฒนา ระบบข้อมูล	วัตถุประสงค์	ระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	วิธีการศึกษาและ พัฒนาระบบ	ผู้ศึกษาและพัฒนา	ผลที่คาดว่าจะ ได้รับ	ปี 49	ปี 50	ปี 51	ปี 52	ปี 53
ภาพรวม	1. เชื่อมโยงทุก แหล่งด้วยตัวแปรร่วม (เช่น accident number/citizen id) 2. เพิ่มระดับ การเข้าถึงข้อมูลดิบจน เข้าสู่มาตรฐานเดียวกับ FARS 3. พัฒนา ศักยภาพในการทำ data mining	ทั้งหมดที่กล่าวมา	- สนับสนุนการ วิจัยทางเลือกใน การเชื่อมโยงข้อมูล จากแหล่งต่างๆ - ประสานภาคีเพื่อ สนับสนุนแผนการ วิจัย	สถาบันการศึกษา ทุกหน่วยที่ดูแล ฐานข้อมูล	- ได้ทางเลือก ที่เหมาะสมที่สุด ในการลดความ ซ้ำซ้อน/ขัดแย้ง/ ตกหล่นในการ รายงานจำนวน คนเจ็บ/ตาย - วิเคราะห์ เชื่อมโยง ผลลัพธ์และ ผลผลิตได้ ชัดเจน - พัฒนา ชุมชนผู้ใช้และ พัฒนาระบบ ข้อมูลที่ยั่งยืน และหลากหลาย					

ตารางแผนการศึกษาและพัฒนากระบวนการข้อมูล

การศึกษาและพัฒนา ระบบข้อมูล	วัตถุประสงค์	ระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	วิธีการศึกษาและพัฒนา ระบบ	ผู้ศึกษาและพัฒนา	ผลที่คาดว่าจะได้รับ	ปี 49	ปี 50	ปี 51	ปี 52	ปี 53
โรงพยาบาลและสถานี ตำรวจ	พัฒนามาตรฐาน กระบวนการตรวจวัด แอลกอฮอล์ในร่างกาย ผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิต/ผู้ ขับขี่ที่พัวพันกับ อุบัติเหตุจราจร	การเฝ้าระวังการ บาดเจ็บในรพ.สังกัด กระทรวง สาธารณสุข สถานีตำรวจ	- ประมวลองค์ความรู้เกี่ยวกับคุณค่าและมาตรฐานของการตรวจวัดแอลกอฮอล์ การนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ - ประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สื่อมวลชน และภาคี - ตั้งต้นจากการตรวจลมหายใจในคนบาดเจ็บทุกรายในรพ.และสถานีตำรวจที่สมัครใจโดยมีมาตรฐานการปฏิบัติกำกับ - ทำรายงานต่อสาธารณะอย่างสม่ำเสมอทุก 6 เดือน		- กรณีศึกษาเพื่อนำไปสู่การขยายผลอย่างน้อยให้ได้ระบบติดตามสถานการณ์แล้วจับอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับนโยบายและแผนงานต่อไป - ถ้าเป็นไปได้ อาจขยายผลเป็นระบบป้องกันคนขับขี่โดยการตรวจแอลกอฮอล์เป็นกิจวัตรเมื่อประสบอุบัติเหตุ					

ตารางแผนการศึกษาและพัฒนาระบบข้อมูล

การศึกษาและพัฒนา ระบบข้อมูล	วัตถุประสงค์	ระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	วิธีการศึกษาและ พัฒนาระบบ	ผู้ศึกษาและพัฒนา	ผลที่คาดว่าจะ ได้รับ	ปี 49	ปี 50	ปี 51	ปี 52	ปี 53
สถานีตำรวจ	1. พัฒนาทักษะ และความรู้ในการ วินิจฉัยอุบัติเหตุ เบื้องต้น เพื่อเพิ่มระดับ ความน่าเชื่อถือของ ข้อมูล 2. พัฒนา กระบวนการควบคุม คุณภาพข้อมูล	สถานีตำรวจ	- สร้างคู่มือการ วินิจฉัย - ประชุมเชิงปฏิบัติ การเพื่อถ่ายทอด วิธีการวินิจฉัยฯ - นิเทศติดตามการ ปฏิบัติ - ประเมินผลเพื่อ ป้อนกลับ - ให้คำปรึกษาใน การจัดทำแผน งบประมาณรองรับ กิจกรรมการวินิจฉัย	สตรช เอไอที สำนักงานประมาณ	- แผน งบประมาณ ปกติรองรับการ วินิจฉัย - Critical mass ในสตรช. เพื่อผลักดัน ต่อเนื่องใน ระยะยาว					

ตารางแผนการศึกษาและพัฒนาระบบข้อมูล

การศึกษาและพัฒนา ระบบข้อมูล	วัตถุประสงค์	ระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	วิธีการศึกษาและ พัฒนาระบบ	ผู้ศึกษาและพัฒนา	ผลที่คาดว่าจะ ได้รับ	ปี 49	ปี 50	ปี 51	ปี 52	ปี 53
จุดเสี่ยงอันตรายบนถนน	- รายงานจุดเสี่ยง อันตรายบนถนนปีละ ครั้ง ครอบคลุมถนน ทุกสายทั่วประเทศ	- เทศบาล - กรมทางหลวง - กรมทางหลวง ชนบท	- พัฒนาทักษะ ความรู้และ ซอฟต์แวร์ในการ บันทึกจุดเกิดการชน บนถนน - ฝึกอบรม บุคลากรที่เกี่ยวข้อง - นิเทศติดตามการ ปฏิบัติ - ประเมินผลเพื่อ ป้อนกลับ - ให้คำปรึกษาใน การจัดทำแผน งบประมาณรองรับ	- เทศบาล - กรมทางหลวง - กรมทางหลวง ชนบท - เครือข่าย วิศวกรขนส่ง	- สังคม, รัฐบาล, ผู้บริหารอปท. ได้รับรายงาน การกระจายจุด เสี่ยงฯ สม่ำเสมอ - แผน งบประมาณ ปรับปรุงจุดเสี่ยง ฯ - จุดเสี่ยงฯ ลดลงโดยลำดับ					
มาตรฐานกระบวนการ ผลิตบริการที่เกี่ยวข้องกับ ถนนและยานยนต์	- มาตรฐานการตรวจ สภาพ ยานยนต์ - มาตรฐานการ กระจายกำลังตำรวจ - มาตรฐานการ จัดสรรงบประมาณ บำรุงรักษาถนน	ยังไม่มี	- หาหรือหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกัน สร้างระบบคุ้มครอง มาตรฐาน - พัฒนาเครื่องมือ และกระบวนการ ตรวจมาตรฐาน	- ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ - เอไอที - ดร.วรเวศม์ เศรษฐศาสตร์จุฬา ฯ	- หน่วยงาน เฉพาะและเป็น อิสระในการ ตรวจสอบ มาตรฐาน เผยแพร่สู่ สาธารณะอย่าง					

	- มาตรฐานบริการ รถโดยสารสาธารณะ		- สุ่มตรวจแล้ว เผยแพร่สู่สาธารณะ อย่างสม่ำเสมอ - ให้คำปรึกษาใน การจัดทำแผน งบประมาณรองรับ		ต่อเนื่อง - การพัฒนา มาตรฐานนั้นๆ อย่างต่อเนื่อง					
--	------------------------------------	--	--	--	---	--	--	--	--	--