

หัวข้อการบรรยาย

- ขอบเขตของปัญหาและแนวโน้ม
- แนวทางแก้ปัญหา
- ช่องว่างสำคัญ
- ข้อเสนอแนะ



ศ.นพ. โพนุส สุริยะวงศ์ไพศาล



ถ้านับจากวันที่มีพรบ.จราจรทางบก และพรบ.ขนส่งทางบก ประเทศไทยได้ตั้งต้นการแก้ปัญหาเมาแล้วขับมานานเกือบ 30 ปี ครั้งหนึ่งของระยะเวลานี้หมดไปกับการรอคอยนิยามเชิงปฏิบัติการของเมาแล้วขับและบทลงโทษที่ชัดเจนเพื่อให้กฎหมายสามารถบังคับใช้ได้ 8 ปีมา นี้จึงเริ่มการบังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นทางการได้ นิยามเชิงปฏิบัติการนั้น บนเส้นทางอันแสนไกลเพื่อไปสู่ภาพฝันที่อยากเห็นสังคมไทยหลุดพ้นจากภัยเมาแล้วขับ

ถ้าประเทศไทยจะก้าวต่อไป บนเส้นทางนี้อย่างมั่นคง เราควรถามตัวเองตลอดเวลว่า จะทำวันนี้ให้ดีกว่าเมื่อวานอย่างไร จะทำวันพรุ่งนี้ให้ดีกว่าวันนี้อย่างไร ในกรอบคำถามใหญ่นั้น ผมมี 4 ประเด็นย่อยที่ขอแลกเปลี่ยนกับที่ประชุมดังนี้

1. ขอบเขตของปัญหาและแนวโน้มเพื่อรองดูว่า ณ วันนี้เรายืนอยู่ตรงไหน จะได้คิดต่อไปว่าแล้ววันข้างหน้าจะไปอย่างไร
2. แนวทางแก้ปัญหา เพื่อพยายามวิเคราะห์โดยอาศัยความรู้จากสากลว่า มีทางเลือกอะไรบ้าง แต่ละทางเลือกได้ผลสักเพียงใด แล้วควรให้ความสำคัญอย่างไรกับทางเลือกเหล่านั้น
3. ช่องว่างสำคัญ ประเด็นนี้มุ่งวิเคราะห์ว่า การใช้ทางเลือกให้ได้ผลมากที่สุด ควรคำนึงถึงอะไร โดยยกตัวอย่างจากที่ปฏิบัติกันอยู่ และที่กำลังผลักดัน
4. ข้อเสนอแนะ

หัวข้อการบรรยาย

- **ขอบเขตของปัญหาและแนวโน้ม**
- แนวทางแก้ปัญหา
- ช่องว่างสำคัญ
- ข้อเสนอแนะ



ขอบเขตของปัญหาเดิมแล้วซ้ำ

ปัจจัยเสี่ยง	Adjusted OR (95% CI)	Weight- estimated Prevalence (%)	PAR
ยาที่มีฤทธิ์ต่อ จิตประสาท	4.52* (2.53,8.09)	8.9	23.8
BrAC > 50mg/dl	35.81* (13.50, 95.00)	2.4	45.1

* <0.001

ศ.นพ ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล

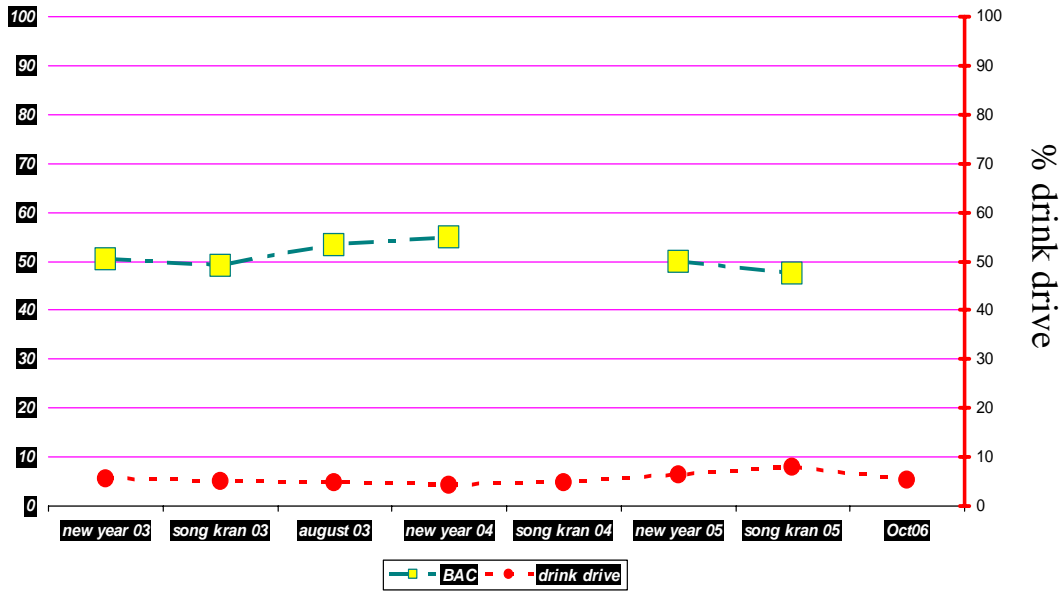


ที่พูดกันตลอดมาว่า ดื่มแล้วซ้ำทำให้คนเจ็บตายจากอุบัติเหตุจราจรครั้งหนึ่ง เป็นความเชื่อที่อิงตัวเลข%คนบาดเจ็บหรือตายในรพ. ถ้าสุดที่มวิชัยที่รามาริบัติ โดยสสส. และกปด.ให้การสนับสนุน คำนวณความชุกของการตรวจพบแอลกอฮอล์เกิน 50 มก.ต่อคล.ในผู้ขับขี่ ร่วมกับขนาดความสัมพันธ์ระหว่างการบาดเจ็บรุนแรงถึงขั้นนอนรพ.และการตรวจพบแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกิน 50 มก.ต่อคล. ในผู้ขับขี่ตามหลักระบาดวิทยา พบตัวเลขที่ใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 45 ซึ่งหมายความว่า ถ้าคนขับขี่ทั้งหมดมาแล้วไม่ซ้ำ จำนวนผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บรุนแรงขนาดนั้นจะลดลงร้อยละ 45 นั่นคือขอบเขตของการแก้ปัญหามาแล้วซ้ำจนถึงขั้นบาดเจ็บรุนแรงเฉพะในผู้ขับขี่

ณ ที่นี้ ขอให้ระมัดระวังว่า

1. ความสอดคล้องระหว่างตัวเลขสองตัวนี้ไม่ได้แปลความหมายตรงกัน สำหรับใครที่ติดใจประเด็นนี้คงต้องหารื้อกันภายหลัง
2. ขอบเขตที่กล่าวมานี้ นอกจากขึ้นอยู่กับความชุกของภาวะมาแล้วซ้ำ ยังขึ้นกับจำนวนและชนิดของตัวแปรต่างๆที่รวมอยู่ในการวิจัย การวิจัยนี้ไม่สามารถวัดความเร็วซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญมากได้ถูกต้องแม่นยำ จึงตัดออกในขั้นสุดท้ายของการวิเคราะห์ข้อมูล

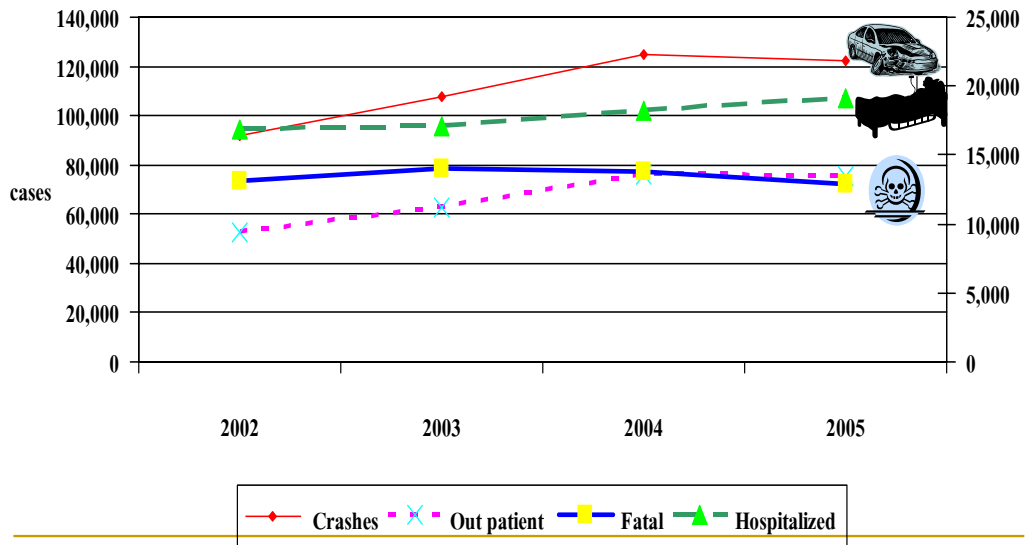
แนวโน้มของปัญหาดื่มแล้วขับ



BAC=blood alcohol concentration in ER injured; drink drive data based on observer nose test

ภาพนี้แสดงแนวโน้มความชุกของภาวะเมาแล้วขับ(เส้นที่อยู่ด้านล่าง) โดยส่วนใหญ่เป็นตัวเลขสำหรับช่วงสองเทศกาลคือ ปีใหม่และสงกรานต์ในรอบ 4 ปีมานี้ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ไม่ได้เปลี่ยนแปลงอย่างเด่นชัด ทำนองเดียวกัน การสำรวจในห้องฉุกเฉิน ตัวเลือกร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บและมีแอลกอฮอล์เกินกม.กำหนด ยังไม่เปลี่ยนแปลงชัดเจน แม้การรณรงค์ทางสื่อประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายดำเนินการมานาน 8 ปีแล้ว โดยมีข้อสังเกตว่า จำนวนงบประมาณจากแหล่งต่างๆที่ทุ่มเทไปก็เพิ่มขึ้น ทำให้ตำรวจมีเครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์ครอบคลุมมากขึ้น

Annual injury outcomes,2002-2006

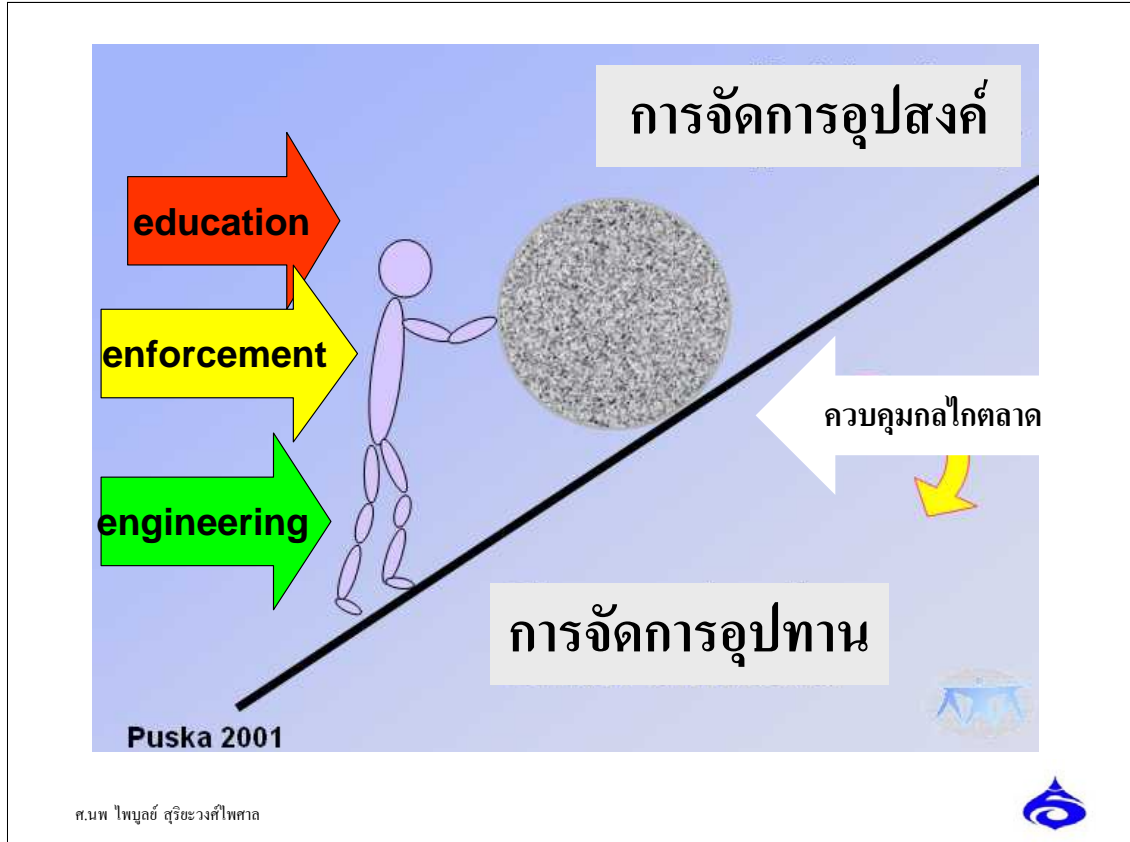


สุริยะ ประสาทบัณฑิต ปก. 2549

หลักฐานทางอ้อมที่บ่งชี้ไปในทิศทางเดียวกับแนวโน้มที่กล่าวมา คือ แนวโน้มการบาดเจ็บรุนแรงก็ดี เสียชีวิตก็ดี หรือรถชนกันก็ดีตลอด4 ปีดังในรูป ไม่สนับสนุนว่าการแก้ปัญหาเมาแล้วขับซึ่งมีขอบเขตก่อปัญหาถึง 50%ของอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด ได้ผลชัดเจน

หัวข้อการบรรยาย

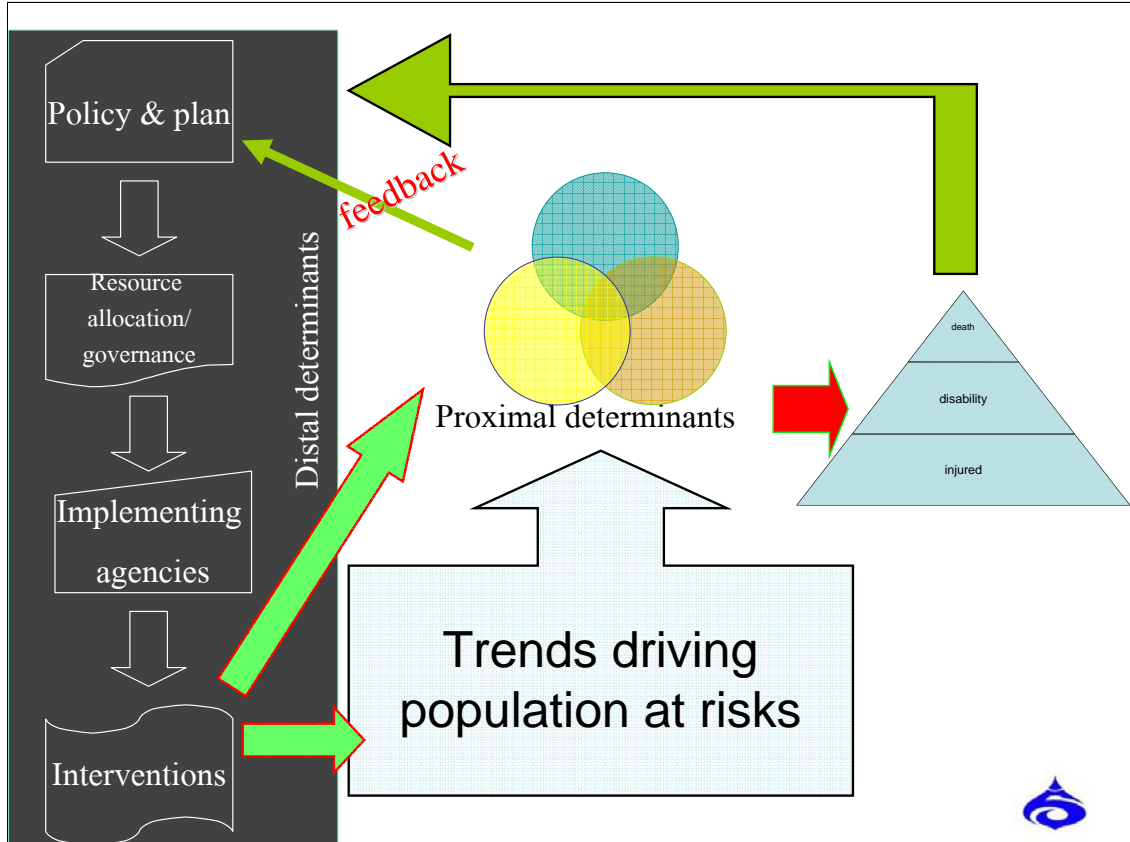
- ขอบเขตของปัญหาและแนวโน้ม
 - แนวทางแก้ปัญหา
 - ช่องว่างสำคัญ
 - ข้อเสนอแนะ
-



หากเราลองนึกภาพคนกำลังเข็นครกขึ้นเขา ความสำเร็จของเขาส่วนหนึ่งขึ้นกับกำลังกายของเขา อีกส่วนขึ้นกับความชันของภูเขา สามัญสำนึกบอกเราว่า ยิ่งเขาชันเพียงใด จำนวนคนที่สามารถเข็นครกขึ้นไปสำเร็จยิ่งน้อยเพียงนั้น ถ้าเราอยากให้คนส่วนใหญ่ทำได้สำเร็จ ก็คงต้องลดความชัน

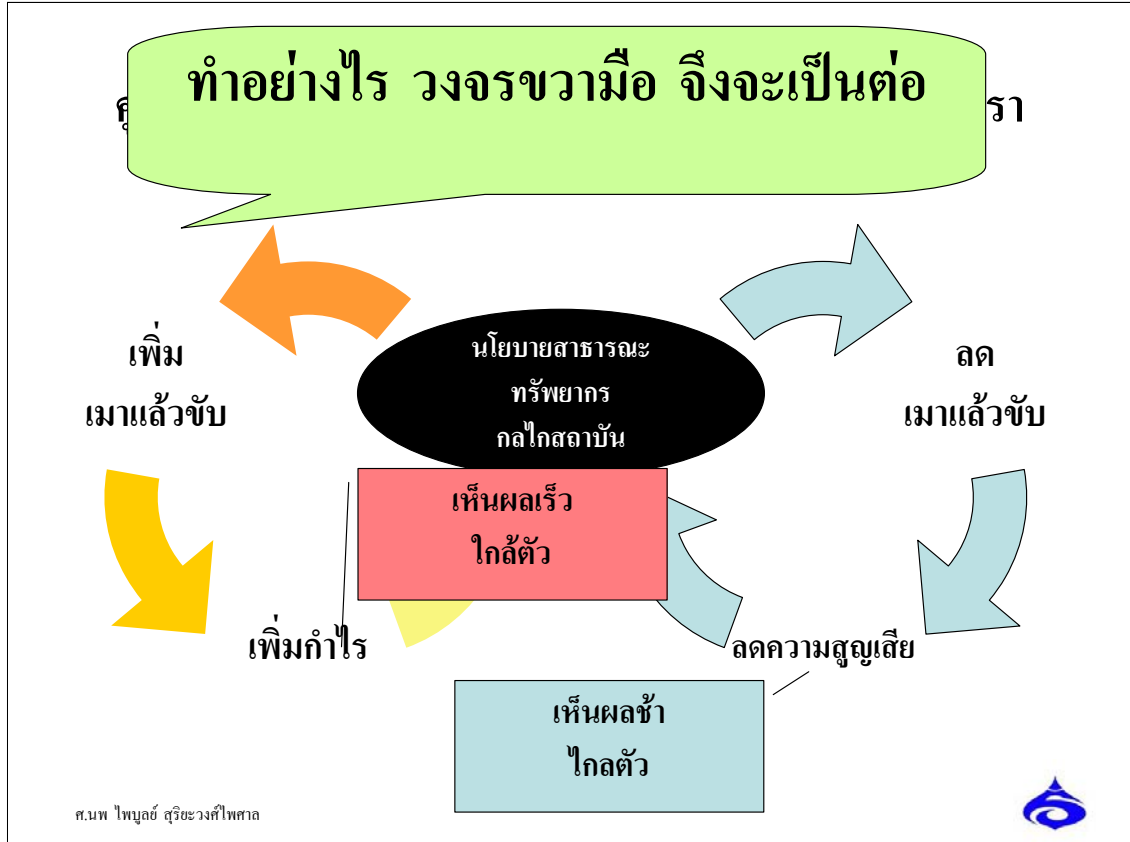
การลดความชันในกรณีนี้คือไม่ขับ ก็คือการจัดการอุปทาน ด้วยการควบคุมกลไกตลาด อันเข้ายวน หลอกล่อ หว่านล้อมให้คนทั้งหลายตี๋มแล้วขับ

การห้ามโฆษณาบางช่วงเวลาและห้ามขายในปั้มน้ำมันที่มีผลบังคับใช้มา 3ปีเข้าข่ายการจัดการอุปทาน และขณะนี้รัฐบาลก็พยายามผลักดันกฎหมายจัดการอุปทานในขอบเขตที่ครอบคลุมมากขึ้น



นอกจากการจัดการอุปทานในด้านกรดเค็มสุรา รัฐบาลยังพยายามสานต่อโครงการ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในกทมและปริมณฑล ซึ่งจะมีผลอย่างกว้างขวางยาวนานต่อ อุปทานด้านการเดินทาง อันจะมีผลลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างแน่นอน เพราะการขนส่งระบบรางมีความปลอดภัยมากที่สุดเมื่อเทียบกับการใช้ยานยนต์ส่วนบุคคลทุกประเภท

ที่นำเสนอเรื่องนี้มาแสดงเพราะอยากชี้ให้เห็นว่า ความสำเร็จในการจัดการอุปทานหรือ อุปสงค์ล้วนขึ้นกับเงื่อนไขในพื้นที่สีดำ ได้แก่ นโยบายและแผน งบประมาณ การ แปรนโยบายและแผนสู่การปฏิบัติโดยหน่วยงานรัฐทั้งสิ้น ถ้ามองข้ามการจัดการ กับสิ่งเหล่านี้ การแก้ปัญหาที่จะเป็นไปได้โดยเชิงซ้ำ ขาดประสิทธิภาพ หรือกระทั่ง เป็นไปในทางตรงกันข้าม เพราะ....

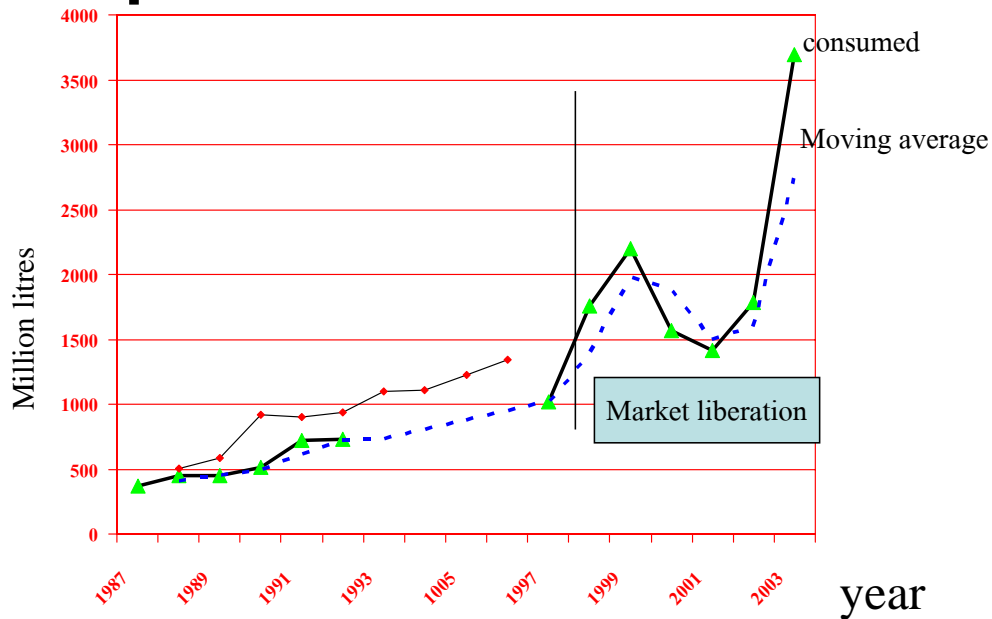


ในความเป็นจริงของสรรพสิ่งที่สัมพันธ์กันเป็นระบบอันซับซ้อน มักมีวงจรแห่งการเปลี่ยนแปลงที่ขัดแย้งกันดำรงอยู่

ตัวอย่างเช่นในภาพ วงจรขวามือเป็นภาพพึงประสงค์เมื่อมองจากมิติด้านความปลอดภัยทางถนน แต่ที่เราอาจนึกไม่ถึงคือ วงจรทางซ้ายมือที่ขัดแย้งกัน เป็นวงจรของการแสวงหากำไรแล้วเกิดผลข้างเคียงคือ ความไม่ปลอดภัยทางถนน ถ้าวงจรซ้ายมือมีพลังขับเคลื่อนองค์ประกอบในพื้นที่สีดำนากกว่าวงจรขวามือ การยกระดับความปลอดภัยทางถนนก็จะติดขัด เส้นผ่าของวงจรซ้ายมือคือ ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้รับผลตอบแทนทันที ตั้มเดี้ยวนี้ สนุกทันที ซึ่งปั้มมันปั๊ป เพิ่มงบประมาณปีย่อขยายฟุ้งปรู๊ด คนทั้งหลายจึงหลงเสน่ห์จนบางคนหนักถึงขั้นไม่ลืมหูลืมตา ตรงกันข้าม วงจรขวามือไม่เอื้อให้สัมผัสถึงผลตอบแทนได้รวดเร็ว ตรงตัว คนที่ไม่ตั้มแล้วขับก็ไม่ได้แปลว่าจะพ้นจากอุบัติเหตุ ขับรถช้าลงหน่อยก็ไม่เห็นว่าอุบัติเหตุจะลดลงสักที ขับรถเร็วมานานก็ไม่เห็นมีเรื่องอะไร

ความท้าทายคือ ทำอย่างไรวงจรที่พึงปรารถนาจึงจะมีพลังเป็นต่อ

Trends of alcohol : imported, produced and consumed



ศ.นพ ไพฑูริย์ สุริยะวงศ์ไพศาล

Posayachinda et al,1994 & Dept. Excise Tax,2001

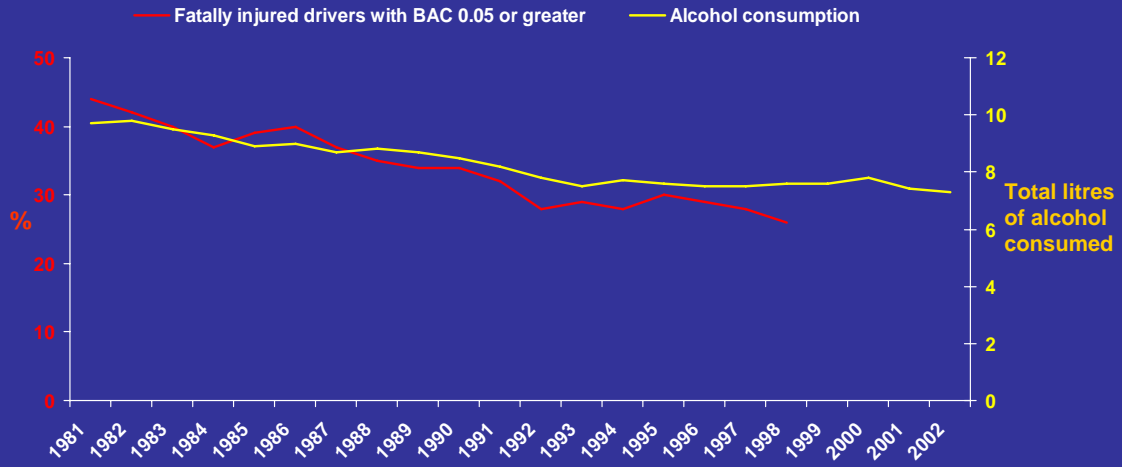


ขอกลับมาขยายความเกี่ยวกับการจัดการอุปทานต่ออีกหน่อย

ในภาพจะเห็นว่า เพียงเปิดเสรีการค้าสุราปีเดียวก็เห็นผลแล้วว่า ปริมาณการผลิตและบริโภคสุราพุ่งขึ้นทันตาเห็น

Alcohol levels & Drink Driving Association

Percentage of fatally injured drivers and motorcycle riders with a BAC of 0.05gms/100ml or greater in Australia, 1981 to 1998, and total litres of pure alcohol consumed by Australians per capita



ศ.นพ. ไพฑูรย์ สุริยะวงศ์ไพศาล



ถ้าสามารถลดปริมาณการบริโภคได้อย่างในประเทศออสเตรเลีย ก็จะพบว่า สัดส่วนผู้
จับจี้ที่เสียชีวิตโดยมีแอลกอฮอล์สูงผิดปกติก็พลอยลดตาม หลักฐานลักษณะนี้บ่งชี้
ว่า การควบคุมการบริโภคสุราโดยรวมอาจมีผลดีต่อสถานการณ์เมาแล้วจับ

มาตรการด้านอุปทาน	ประสิทธิผล
ภาษีและราคา	
ขึ้นภาษีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	+++
การเปลี่ยนสภาพแวดล้อม	
1 ส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ปลอดเหล้า	0
2 ให้อำนาจไม่บริการลูกค้าที่เมา	+++
3 การบังคับใช้กฎหมายเรื่องใบอนุญาตขาย	++

World Bank Paper on Alcohol * IAS Factsheet ใน ขงยุทธ ขจรธรรมและบังอร ฤทธิภักดี 2547

การจัดการอุปทานอาจหมายถึง การขึ้นภาษีสุรา หรือปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการขาย ซึ่งในภาพนี้ หลักฐานบ่งชี้ว่า ได้ผลในการลดความสูญเสียจากการดื่มสุราได้ปานกลางถึงค่อนข้างมากยกเว้นการส่งเสริมกิจกรรมปลอดเหล้า ไม่รู้ว่าการรณรงค์งดเหล้าเข้าพรรษาเข้าข่ายกิจกรรมที่ไม่ได้ผล ด้วยหรือไม่

มาตรการด้านอุปทาน	ประสิทธิผล
ควบคุมการจำหน่าย	
1 กำหนดอายุผู้ซื้อ	+++
2 รัฐผูกขาดการขาย	+++
3 กำหนดวัน และเวลาขาย	+++
4 จำกัดจำนวนร้านที่ขาย	+++
5 ขึ้นทะเบียนผู้ขาย	+++

World Bank Paper on Alcohol ■ IAS Factsheet ไน ยงยุทธ ขจรธรรมและบงอร ฤทธิศักดิ์ 2547

การจัดการอุปทานที่ได้ผลมาก คือการควบคุมการขายใน 5 ลักษณะนี้

มาตรการด้านอุปทานและอุปสงค์	ประสิทธิผล
การควบคุมการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	
1 การห้ามโฆษณา	+
2 การควบคุมเนื้อหาการโฆษณา	?
ควบคุมการเมา	
1 การสุ่มตรวจแอลกอฮอล์ในคนขับรถ	+++
2 การกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดให้ต่ำลง	+++
3 การยึดใบอนุญาตขับขี่	++
4 การกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่วัยรุ่นที่ 0 mg	+++
5 การมีบริการขับรถส่งคนเมา	0

World Bank Paper on Alcohol ■ IAS Factsheet ใน ขงยุทธ ขจรธรรมและบงอร ฤทธิภักดี 2547

ส่วนการห้ามโฆษณาปรากฏว่าได้ผลน้อย ยิ่งไปควบคุมเนื้อหาโฆษณา ยิ่งไม่แน่ว่าได้ผล

ในพื้นที่สี่เหลี่ยมคือ มาตรการด้านอุปสงค์ ซึ่งส่วนใหญ่ได้ผลมาก ทั้งนี้โปรดสังเกตว่า มาตรการที่ **2+4** จะได้ผลก็ต่อเมื่อมาตรการที่ **1** ทำได้ดีจริง มาตรการที่ **5** ไม่ได้ผลแต่เคยมีข่าวว่า แถวซอยทองหล่อ ธุรกิจน้ำเมานำมาใช้หาเสียง

มาตรการด้านอุปสงค์	ประสิทธิผล
การบำบัดรักษา	
1 กิจกรรมกับผู้ขับรถที่เป็นกลุ่มเสี่ยง	++
2 การบำบัดปัญหาจากแอลกอฮอล์	+
3 การบำบัดคนเมาแล้วขับทำผิดซ้ำ	+
การให้ความรู้ รณรงค์	
1 การให้ความรู้ในโรงเรียน / มหาวิทยาลัย	0
2 การโฆษณาประชาสัมพันธ์	0
3 การติดฉลากคำเตือน	0


World Bank Paper on Alcohol • IAS Factsheet ใน ยงยุทธ ขจรธรรมและบังอร ฤทธิศักดิ์ 2547

ที่เหลือในภาพนี้ ก็เป็นการจัดการอุปสงค์อีกเช่นกัน ซึ่งจะเห็นได้ว่าได้ผลน้อยกว่า มาตรการส่วนใหญ่ที่กล่าวมา ยิ่งเรื่องการให้ความรู้ที่ลงทุนกันไม่น้อย ไม่มีหลักฐาน สนับสนุนว่าได้ผลแม้แต่น้อย

อย่างไรก็ตาม อาจไม่ได้แปลว่า การให้ความรู้ไม่ควรทำ โดยสามัญสำนึก การให้ความรู้เพื่อให้เกิดการยอมรับน่าจะเป็นบันไดขั้นแรกก่อนการบังคับใช้กฎหมายหรือ มาตรการอื่นๆที่ถ้าไม่มีพื้นฐานความเข้าใจและการยอมรับ สังคมอาจต่อต้านหรือไม่ สนับสนุน อย่างที่เคยเป็นข่าวเมื่อครั้งเริ่มบังคับใช้หมวกนิรภัย ก็มีวัยรุ่นที่ภูเก็ตออกมา ต่อต้าน

A review of the evidence, effectiveness, research and cost of law enforcement interventions [400, 401](#)


Intervention	Effectiveness rating	Breadth of research support	Cost to implement and sustain
<u>Lower BAC(0.05 mmol/litre)</u>			
<u>Lower BAC for young drivers(0.02 mmol/litre)</u>			
Graduated driver licensing (GDL.)			
Education programs for drink drivers			
<u>RBT</u>			
<u>Sobriety check points</u>			

ศ.นพ ไพฑูริย์ สุริยะวงศ์ไพศาล <http://www.racp.edu.au/hpu/policy/alcohol/driving.htm> 

ถัดจากเรื่อง อะไรได้ผลไม่ได้ผล สิ่งที่ต้องคำนึงอีกประการคือ ต้นทุนในการดำเนินมาตรการ

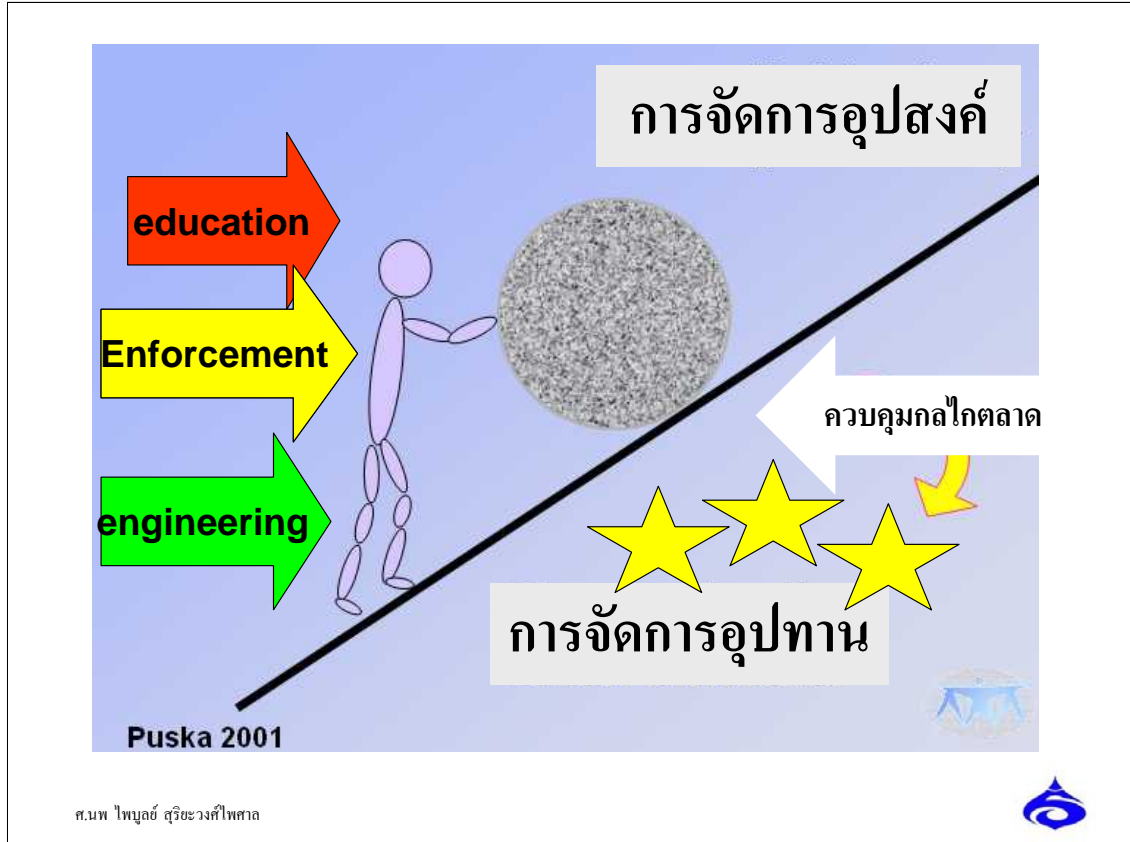
ตัวอย่างในภาพนี้เปรียบเทียบให้เห็นว่า การสกัดจับทั้งสองรูปแบบแม้ได้ผลมากแต่ ต้นทุนสูงกว่าวิธีอื่น การเลือกใช้จึงต้องพิจารณาเงินในกระเป๋าให้พอเหมาะ

Intervention	Effectiveness rating	Breadth of research support	Cost to implement and sustain
Designated driver	No effect ^{412, 413}	+	Moderate
Licence suspension	++ ^{414, 415, 416}	++	Moderate
Interlock devices	Effective ⁴¹⁷	Limited research	High
Mandatory treatment of repeat drinking-drivers	+	++	Moderate
Punishment of drink driving offenders	Limited ⁴¹⁸	+	High
Treatment for drink driving offenders	Limited	+	

ศ.นพ ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล <http://www.racp.edu.au/hpu/policy/alcohol/driving.htm> 

ตรงข้ามกับภาพที่แล้ว มาตรการส่วนใหญ่ในภาพนี้ให้ผลน้อย แต่มีต้นทุนสูง จึงไม่น่าเลือก

โดยทั่วไป มาตรการด้านอุปทานมักมีต้นทุนต่ำกว่าด้านอุปสงค์ เพราะจำนวนกลุ่มเป้าหมายที่จะใช้มาตรการมีน้อยกว่า ถ้ามีเงินจำกัดก็ควรเลือกมาตรการด้านอุปทานก่อน



หลักฐานที่มีอยู่ซึ่งทั้งหมดมาจากต่างประเทศ บอกว่าในด้านอุปสงค์ การบังคับใช้กฎหมายต่อคนขับขีได้ผลมากที่สุด การรณรงค์ให้ความรู้ได้ผลน้อยที่สุด ถึงเวลาหรือยังที่จะทบทวนอย่างจริงจังว่าควรปรับจุดเน้นหนักด้านความพยายามและงบประมาณอย่างไรระหว่างมาตรการด้านอุปสงค์**3**ประเภทนี้

สำหรับด้านอุปทาน ขณะนี้ก็ต้องให้กำลังใจรัฐบาลผลักดันให้สำเร็จเป็นกฎหมายออกมาเสียก่อน

หัวข้อการบรรยาย

- ขอบเขตของปัญหาและแนวโน้ม
- แนวทางแก้ปัญหา
- **ช่องว่างสำคัญ**
- ข้อเสนอแนะ

ศ.นพ. ไพบูรณ์ สุริยะวงศ์ไพศาล



ประเด็นถัดไป ขอใช้เวลากับการมองหาโอกาสพัฒนาในส่วนของสิ่งที่กำลังปฏิบัติกันอยู่ โดยจะยกตัวอย่างเพื่อการพิจารณาองค์ประกอบในพื้นที่สีดำ

Alcohol use	All Casualties			
	Injury		Fatality	
	Number			
Used	12,778			
Not Used	17			
All	30,297	100%	761	100%
Used:Not Used Ratio	1 : 1.4		1 : 1	

ใช้หรือไม่ว่า
ต้องการสารสนเทศที่ช่วยการ
เข้าถึงได้แม่นยำมากขึ้น

ศ.นพ ไพฑูริย์ สุริยกุลปิยะกุล Sukanya H, 2006



ในทางการทหารยุทธภูมิเป็นตัวกำหนดชัยชนะนั้นใด ในการสกัดจับคนเมาแล้วขับ การเลือกพื้นที่เป้าหมายย่อมมีความหมายสำคัญอันนั้น ภาพนี้เผยแพร่หลักฐานจากการขุดคุ้ยข้อมูลในระบบรายงานการบาดเจ็บของรพ.ที่พ่วงพิทักษ์ทางภูมิศาสตร์ของสถานที่ต่างๆ เข้ามาด้วย พบหลักฐานว่า ในรัศมีครึ่งกม.รอบสถานบันเทิง ผู้บาดเจ็บดื่มสุรามีสจำนวน 124 เท่าของผู้บาดเจ็บที่ไม่ดื่มสุรา ในขณะที่การมองภาพรวมไม่เห็นความแตกต่าง เช่นนี้ ข้อเปรียบเทียบนี้ บ่งชี้ว่าพื้นที่รอบสถานบันเทิงอาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเมาแล้วขับ แต่ในทางปฏิบัติ ไม่ทราบแน่ชัดว่า การวางกำลังตำรวจได้คำนึงถึงพื้นที่ลักษณะเช่นนี้หรือไม่

การเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตกับการเรียกตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

การเรียกตรวจปี 2547

จำนวนผู้เสียชีวิตปี 2547



สีแดง	เรียกตรวจ > 450,000 ครั้ง
สีเหลือง	เรียกตรวจ 400,001 - 450,000 ครั้ง
สีน้ำเงิน	เรียกตรวจ 250,001 - 400,000 ครั้ง
สีเขียว	เรียกตรวจ < 250,001 ครั้ง

สีแดง	ผู้เสียชีวิต > 90 คน
สีเหลือง	ผู้เสียชีวิต 76 - 90 คน
สีน้ำเงิน	ผู้เสียชีวิต 46 - 75 คน
สีเขียว	ผู้เสียชีวิต < 46 คน

ทำนองเดียวกัน แผนที่ประเทศไทย 2 ชั้นนี้ แสดงสีที่บ่งชี้ระดับความเข้มข้นของกิจกรรมตรวจจับของตำรวจ(รูปซ้าย) เทียบกับรูปขวา ที่ใช้สีบ่งชี้ระดับความหนาแน่นของจำนวนผู้เสียชีวิต ซึ่งจะเห็นได้ชัดว่า การกระจายของสีไม่สอดคล้องกัน โดยที่เหตุการณ์ทั้งสองชนิดเกิดขึ้นในเวลาเดียวกัน จึงอาจตีความได้ว่า การใช้ความเข้มข้นในการตรวจจับไม่สะท้อนระดับความเสี่ยงของพื้นที่

รูปแบบการตรวจจับคนขับเมาสุรา

เมือง			
Modesto	ตำรวจ		
Ventura	ตำรวจ		
Visalia	ตำรวจ		
Ontario	หน่วยลาดตระเวน	-18.0%	-3.9%

ใช้หรือไม่ว่า
ต้องเน้นการใช้หน่วยจรยุทธ
มากกว่าด่านข้าง

การวิจัยเป็นเครื่องมือสำคัญในการประดิษฐ์คิดค้น
มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ดังเช่น
การค้นพบในสไลด์ข้างต้นว่า การกระจายกำลังตำรวจ
เป็นหน่วยเล็ก(3-5 นาย)แต่ครอบคลุมหลายจุดให้ผล
ในการลดการเจ็บตายจากเมาแล้วขับมากกว่าวิธีการ
อื่นๆ

แต่จะเห็นว่าที่เป็นอยู่ในบ้านเรา เกือบทั้งหมดเป็นการตั้งด่านข้าง สมควร
ทบทวนวิธีการตั้งด่านเสียใหม่หรือยัง

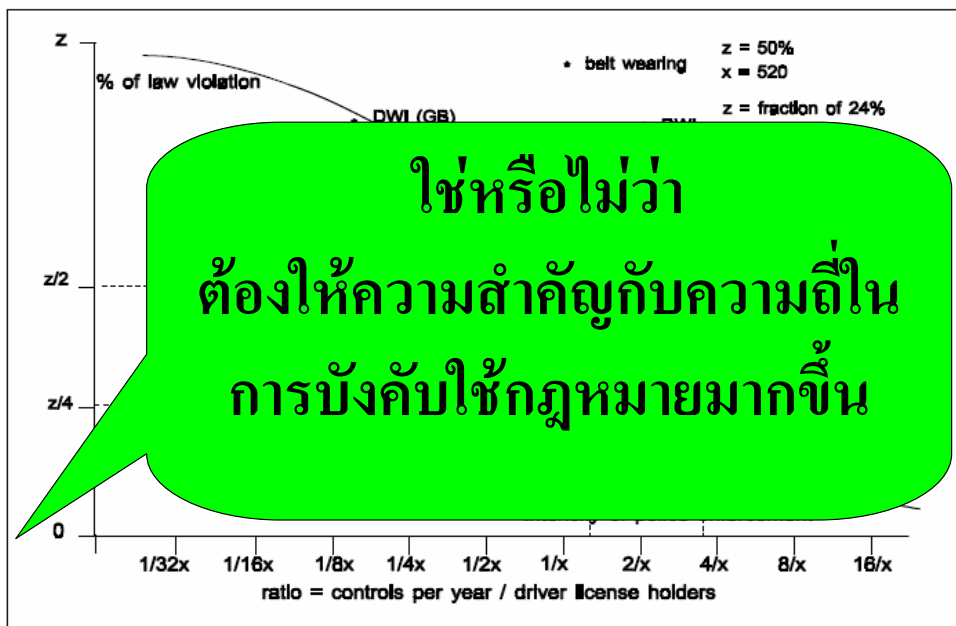


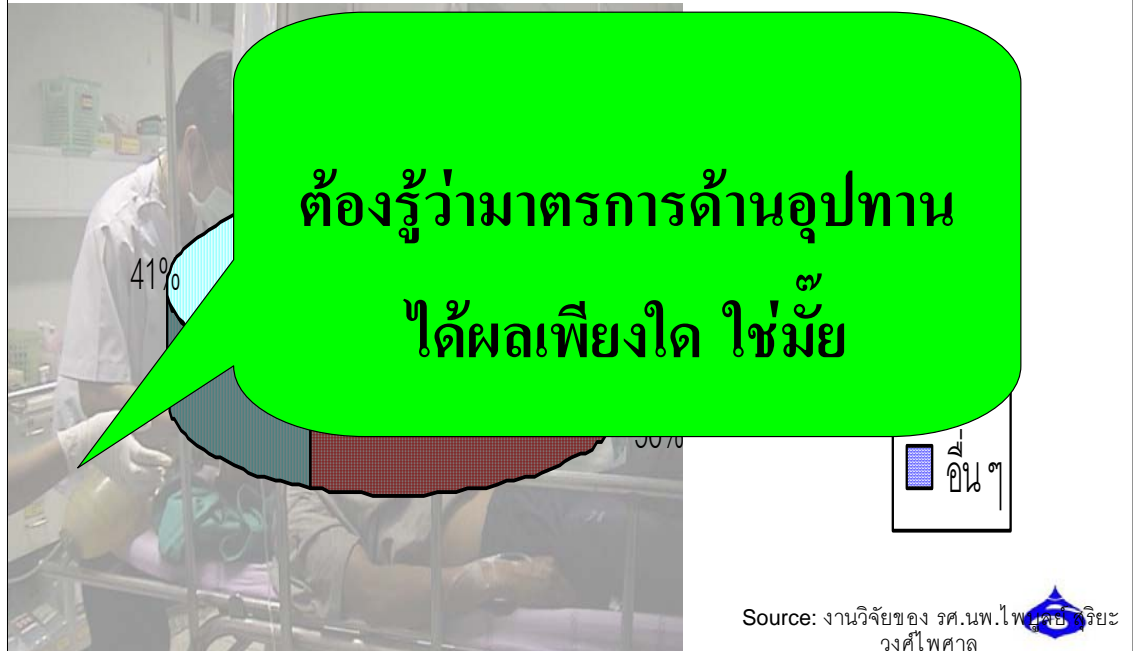
Figure B.1 Relationship between enforcement intensity and law violation levels

ศ.นพ. โทบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล



ความถี่ในการบังคับใช้กฎหมายเป็นอีกเงื่อนไขของความสำเร็จในการส่งเสริมพฤติกรรม ขับขี่ปลอดภัย ดังผลการวิจัยที่ปรากฏในสไลด์นี้ บอกว่า ยิ่งสกัดจับถี่มาก ยิ่งได้ผลดี และยังมีรายละเอียดถึงขั้นที่ช่วยวางแผนว่า ควรสกัดจับถี่เพียงใดเพื่อให้ได้ผลในระดับหนึ่งๆ

เบียร์ที่ผู้บาดเจ็บดื่มก่อนประสบอุบัติเหตุ



ในอนาคตเมื่อมาตรการทางอุปทานมีผลบังคับใช้ การที่จะรู้ให้แน่ชัดว่า ได้ผลตาม
คาดหวังหรือไม่ ต้องอาศัยการประเมินอย่างเป็นระบบ ดังแสดงตัวอย่างในสไลด์นี้
เพื่อที่จะได้ปรับปรุงกลวิธีในการดำเนินมาตรการให้ทันสมัยมากขึ้น



- PR
- SK
- BF
- SK



**การสื่อสารประชาสัมพันธ์เสริม
การบังคับใช้กฎหมายสักเพียงใด**

การออกแบบสื่อ โฆษณาส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในมาเลเซียกับในประเทศไทยอาจมีความแตกต่างกัน กรณีมาเลเซียดูเหมือนเขาให้ความสำคัญกับการใช้ตัวแสดงที่ตรงจริตกลุ่มเป้าหมาย มากกว่าไทย ที่ดูเหมือนมีเจตนาแฝงในเชิงสร้างภาพให้กับผู้นำเป็นสำคัญ ระหว่างสองวิธี อะไรถูกผิดคงต้องพิสูจน์กันด้วยหลักฐานเชิงประจักษ์ที่ยึดเป้าหมายตรงกัน

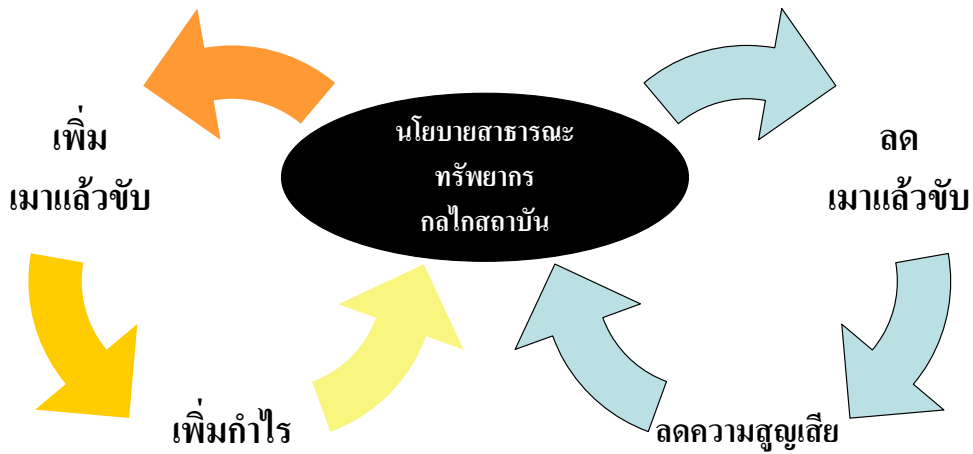
• PR



ทฤษฎีนี้เทศศาสตร์ สอนว่า อย่างน้อยควรประเมินประโยชน์ของสื่อในประเด็นต่อไปนี้

1. เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้แค่ไหน
2. ดึงดูดความสนใจได้แค่ไหน
3. เข้าถึงใจได้แค่ไหน
4. เปลี่ยนความตั้งใจได้แค่ไหน
5. เปลี่ยนพฤติกรรมได้แค่ไหน
6. จะกระจายอย่างไรให้ได้ผลคุ้มค่า

ระบบเรียนรู้และปรับตัวไม่รู้จบ



ศ.นพ. ไพบูรณ์ สุริยะวงศ์ไพศาล



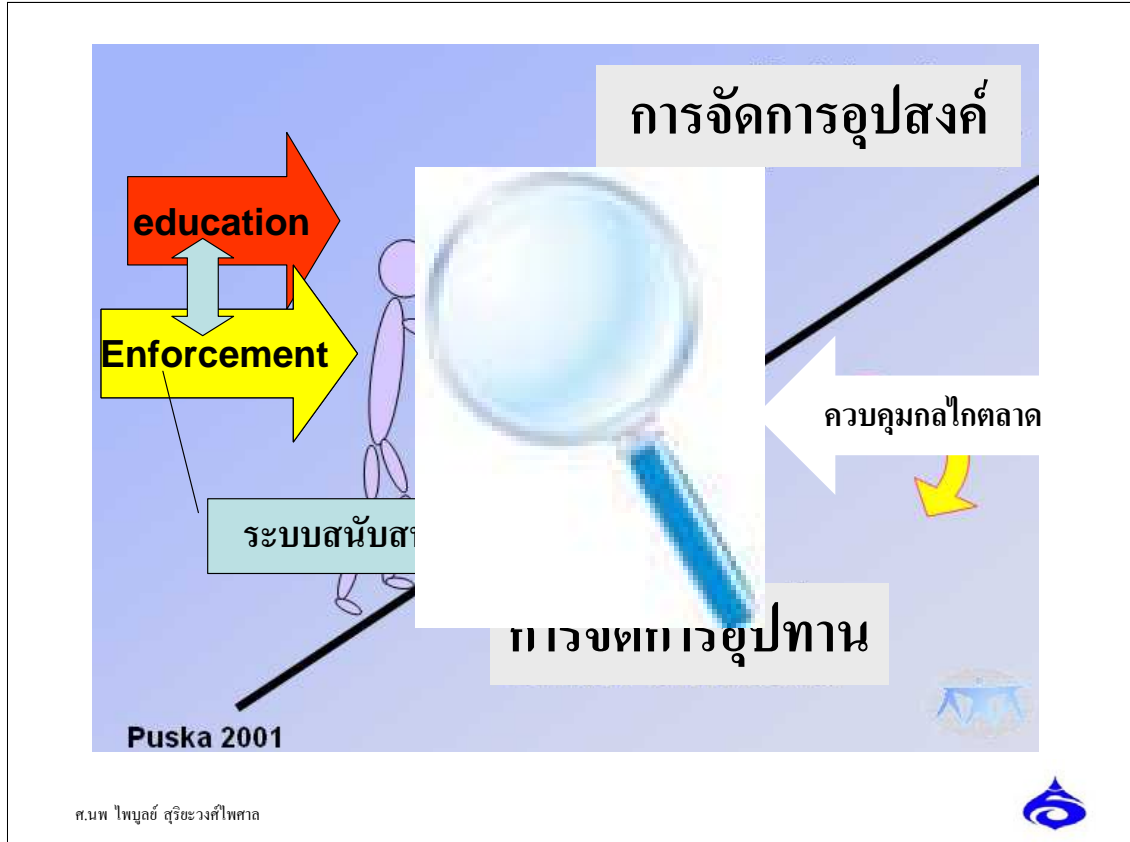
ไม่ว่าเรากำลังทำอะไร ใช่หรือไม่ว่า เรากำลังปรับตัวในระบบสังคมและธรรมชาติอัน
สลับซับซ้อน การเรียนรู้จากการกระทำของเราทั้งในด้านผลที่คาดหวังและผลข้างเคียง
จึงมีความสำคัญต่อความสำเร็จในการปรับตัว

ถ้าความปรารถนาของเราคืออยากเห็นวงจรขวาเป็นต่อวงจรซ้าย เราต้องการพัฒนา
ระบบการเรียนรู้ที่ดีกว่าที่เป็นอยู่ใช่หรือไม่ เพื่อที่ว่า องค์กรประกอบในพื้นที่ที่ดีจะ
ตอบสนองต่อการขับเคลื่อนวงจรซ้ายอันเป็นประโยชน์ของคนส่วนใหญ่มากกว่า

หัวข้อการบรรยาย

- ขอบเขตความเคลื่อนไหว
- จุดเน้นหลัก
- ผลลัพธ์
- ช่องว่างสำคัญ
- ข้อเสนอแนะ





ศ.นพ ไพฑูริย์ สุริยะวงศ์ไพศาล



กล่าวเฉพาะในการเดินเรื่องมาไม่จบ ฟากการจัดการอุปสงค์ คงสรุปได้ว่า การใช้กฎหมายที่เสริมด้วยการรณรงค์ทางสื่อในระดับความถี่ที่เพียงพอ โดยเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมและมีระบบสนับสนุนที่พอดี เป็นความท้าทายในขณะนี้และอนาคตที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรใช้ความพยายามร่วมกัน ในฟากอุปทาน การมีกระบวนการกำกับติดตาม ประเมินผลที่ฉับไว ต่อเนื่อง และถูกต้องแม่นยำ จะช่วยขยายผลดีในอนาคต และลดแรงเสียดทานที่พร้อมจะตีโต้อยู่ตลอดเวลาให้น้อยลงมากที่สุด