

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน

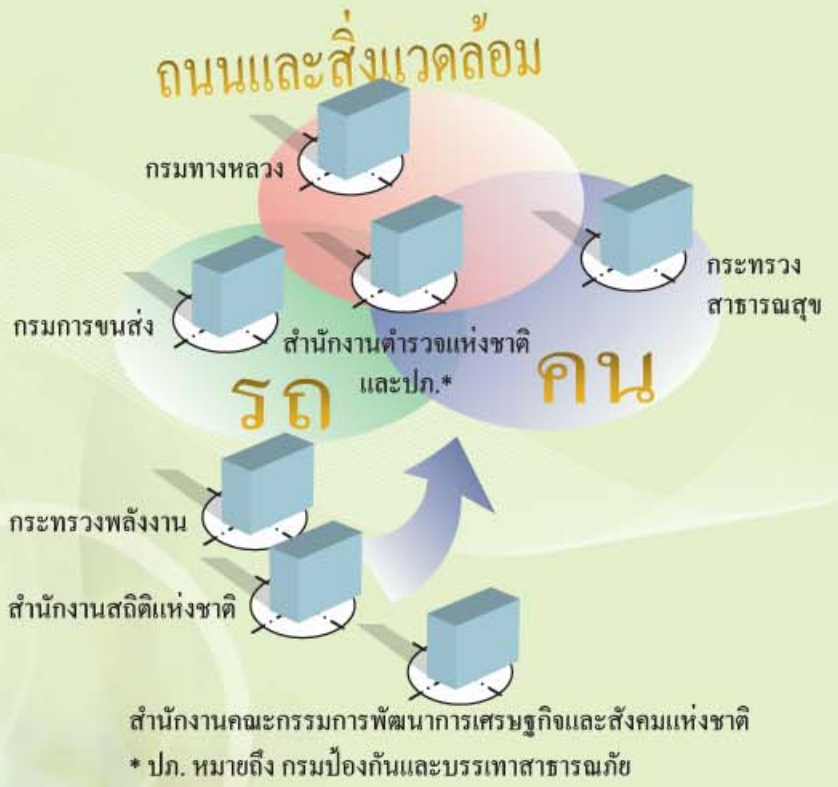
เนื้อหา : ขอดพล ธนาภิรมย์ และคณะ

1. การศึกษาสถิติอุบัติเหตุทางถนน

ประเทศไทย มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นเฉลี่ย 75,000 ครั้งต่อปี มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 13,000 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บไม่ต่ำกว่าปีละ 900,000 ราย คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียประมาณ 100,000 ล้านบาทต่อปี ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่ร้ายแรงที่สุดปัญหาหนึ่งของประเทศในขณะนี้ ที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

การวิเคราะห์ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จากข้อมูลที่มีอยู่ ทั้งในด้านจำนวน อัตรา การเปรียบเทียบและแนวโน้ม จะเป็นประโยชน์ในเชิงยุทธศาสตร์เพื่อการควบคุมอุบัติเหตุทางถนน การวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ได้จากการรวบรวมข้อมูลที่เผยแพร่จากหน่วยงานที่รับผิดชอบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และกรมทางหลวง เป็นต้น และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากแหล่งข้อมูลทั่วไป เช่น จากสำนักงานสถิติแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก และกระทรวงพลังงาน เป็นต้น (ภาพที่ 1) การวิเคราะห์ข้อมูลทั้งในเชิงปริมาณและเชิงพรรณนา จะช่วยในการกำหนดมาตรการและยุทธศาสตร์ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

ภาพที่ 1 หน่วยงานที่มีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนตามปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลอื่นๆ



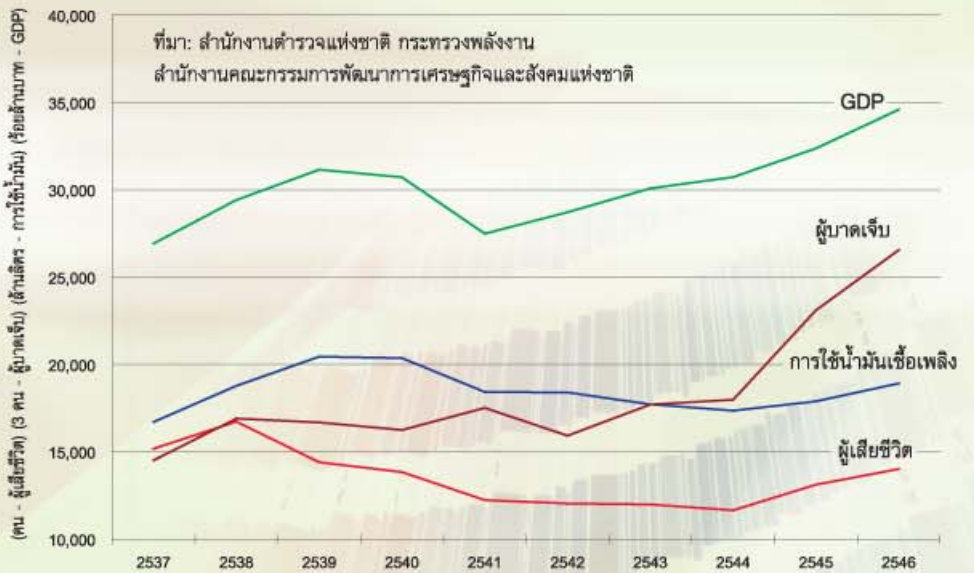
2. ปัจจัยระดับมหภาคกับอุบัติเหตุทางถนน

ทบทวน วรรณกรรมที่พบว่า เมื่อปริมาณการเดินทางของผู้คนเพิ่มขึ้นแล้ว โอกาสหรือความเสี่ยงในการที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนย่อมมากขึ้นด้วยนั้น ก็จะเห็นได้ว่าปัจจัยต่างๆ ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน มิได้คำนึงถึงประเด็นสำคัญนี้ เนื่องจากยังไม่มีข้อมูลปริมาณการเดินทางในประเทศไทยที่ชัดเจน จากปัญหาดังกล่าว จึงได้พยายามรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่มีอยู่ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มเติม เช่น ปัจจัยทางเศรษฐกิจจากธนาคารแห่งประเทศไทย คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) และปัจจัยทางด้านพลังงานจากกระทรวงพลังงาน คือ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของการขนส่งทางถนน ซึ่งตัวเลขดังกล่าวนี้ น่าจะบ่งชี้แนวโน้มของอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยอยู่บนสมมติฐานที่ว่า อุบัติเหตุน่าจะมีความสัมพันธ์ตามสภาวะทางเศรษฐกิจ รวมทั้งปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศ จะเห็นว่าแนวโน้ม GDP และปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง มีการแปรผันตามจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ภาพที่ 2)

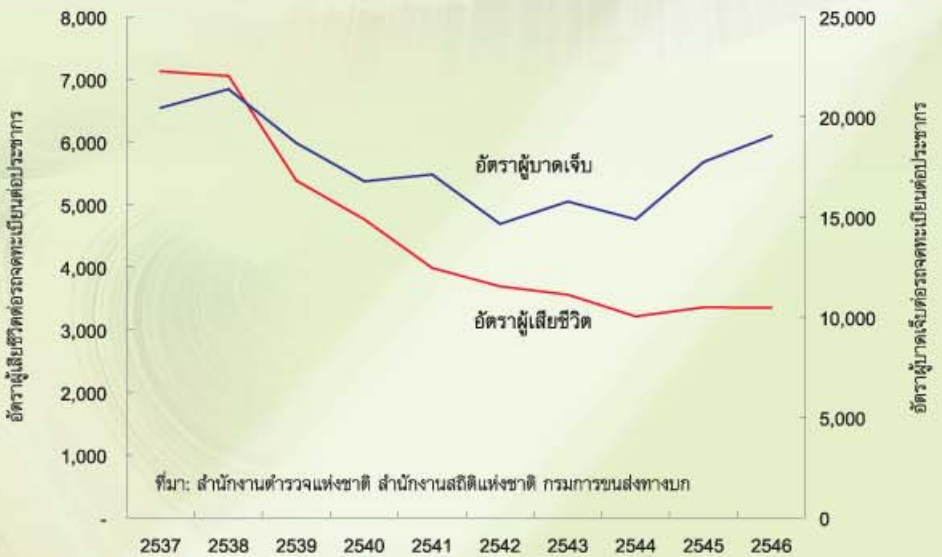
ในการวิเคราะห์ สถิติอุบัติเหตุในเชิงอัตรา (Rate) ดัชนีที่จะบ่งบอกถึงปริมาณการเดินทางได้ดีที่สุด คือการใช้ปริมาณการจราจรและระยะการเดินทาง ซึ่งรู้จักกันในหน่วย คัน-กิโลเมตร หรือ vehicle-kilometer (ในบางประเทศใช้ vehicle-mile) อย่างไรก็ตาม ข้อมูล vehicle-kilometer ในประเทศไทย ยังมีข้อจำกัดและมีเฉพาะบางเส้นทางเท่านั้นที่ผ่านมามีเพียงกรมทางหลวงที่มีข้อมูลเหล่านี้

ทางเลือกอื่น ในการประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุ อาจจะใช้อัตราผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บต่อรถจดทะเบียนต่อประชากร จากข้อมูลระหว่างปี พ.ศ. 2537 - 2546 (**ภาพที่ 3**) เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บต่อการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและต่อ GDP แล้ว จะเห็นว่าแนวโน้มที่ใกล้เคียงกับ อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงหรือ GDP คือ มีการลดลงในปี พ.ศ. 2538 และเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2544 ดังนั้นดัชนีรถจดทะเบียนต่อประชากร ควรจะนำมาพิจารณาใช้เป็นทางเลือก ในการประเมินสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

ภาพที่ 2 แนวโน้ม GDP, การใช้น้ำมัน, ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน



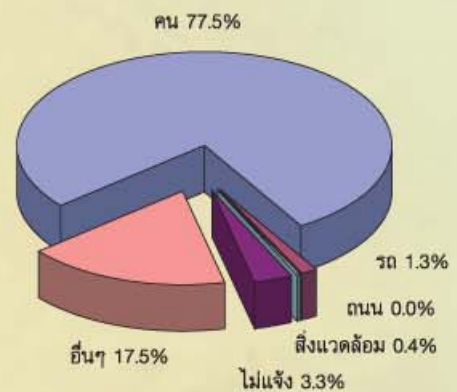
ภาพที่ 3 แนวโน้มอัตราผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียนต่อประชากร



3. สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนน

เมื่อนำสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้ง 19 สาเหตุจากสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก มาจำแนกตามปัจจัยหลัก 3 ประการ คือ คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม พบว่า มีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจาก “คน” ถึง 77.5% จาก “รถ” 1.3% และจาก “สิ่งแวดล้อม” 0.4% (สัตว์วิ่งตัดหน้า) โดยไม่มีสาเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้าน “ถนน” ใดๆ ทั้งสิ้น ดังแสดงใน **ภาพที่ 4** ซึ่งสื่อให้เห็นว่าถนนในประเทศไทยมีสภาพที่สมบูรณ์ปลอดภัย ไม่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ แต่จากสภาพความเป็นจริง ถนนในประเทศไทยหลายแห่งยังไม่สมบูรณ์และไม่ปลอดภัย ดังนั้น การพิจารณาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Analysis) เพียงอย่างเดียว นั้น อาจไม่เพียงพอ จึงควรพิจารณามาตรการการสืบค้นสาเหตุและการฟื้นฟูสภาพการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Investigation and Reconstruction) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการประเมินสาเหตุและสถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศด้วย

ภาพที่ 4 สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สถิติอุบัติเหตุจรรยาทางบก ซึ่งจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (ทั้งประเทศ) ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ระหว่างปี พ.ศ. 2538 - 2547 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่าการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เป็นสาเหตุอันดับแรกของสถิติสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ซึ่งคิดเป็น 23.3% หรือเกือบ 1 ใน 4 ของสาเหตุทั้งหมด สาเหตุในลำดับต่อมาได้แก่ การตัดหน้ากระชั้นชิด แชนจ์รถผิดกฎหมาย ผ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว ตามกระชั้นชิด ผ่าฝืนป้ายหยุด เมาสูรา ไม่ขับรถในช่องซ้ายสุด ตามลำดับ ดังแสดงใน **ภาพที่ 5** จะสังเกตได้ว่าสาเหตุเหล่านี้ ล้วนมีมูลเหตุจากผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งสิ้น

ภาพที่ 5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากสถิติอุบัติเหตุจรรยาทางบก



4. ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน

จากข้อมูลอุบัติเหตุที่มีอยู่ สามารถนำมาวิเคราะห์ความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ในระดับหนึ่ง โดยเลือกดัชนีสองชนิด ได้แก่ สัดส่วนของจำนวนผู้บาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิตต่อครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ และดัชนีการเสียชีวิต (Fatality Index) ซึ่งมีค่าเท่ากับร้อยละของจำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด (ผู้บาดเจ็บรวมกับผู้เสียชีวิต) จากสถิติอุบัติเหตุในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2537 - 2546) ได้แสดงให้เห็นว่า ถึงแม้จำนวนผู้บาดเจ็บต่ออุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น แต่จำนวนผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุค่อนข้างคงที่ และมีแนวโน้มที่จะลดลงเล็กน้อย (**ภาพที่ 6**)

นอกจากนี้ ดัชนีการเสียชีวิต ของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ยังมีการลดลงอย่างต่อเนื่อง จากประมาณร้อยละ 25.8 ในปี พ.ศ. 2537 ลดลงเหลือประมาณร้อยละ 15 ในปี พ.ศ. 2546 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ถึงแม้ว่าอุบัติเหตุทางถนนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา แต่ความเสี่ยงในการเสียชีวิต ของผู้ประสบอุบัติเหตุก็นั้นลดลง ทั้งนี้ อาจเป็นผลเนื่องมาจากการปรับปรุงการให้บริการทางการแพทย์ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินหรือ EMS ซึ่งทำให้อัตราการเสียชีวิตลดลง

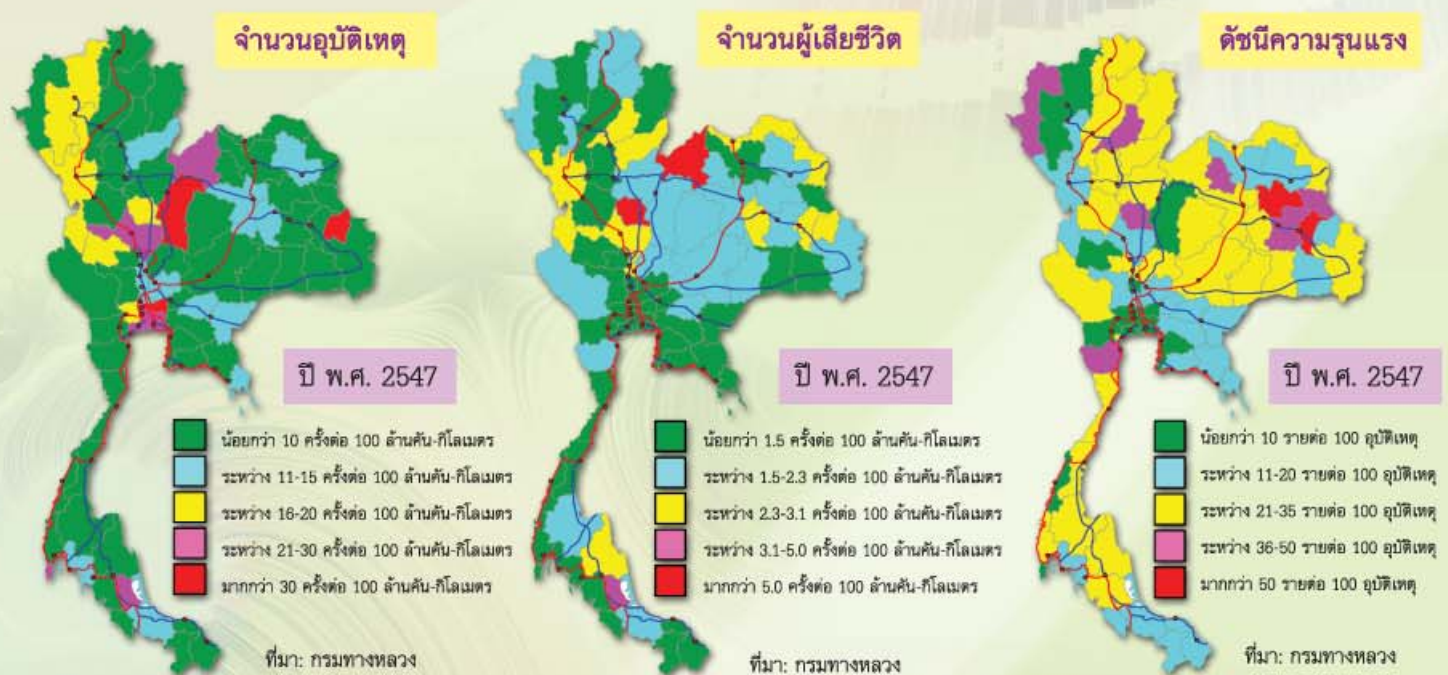
ภาพที่ 6 แนวโน้มจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ และดัชนีการเสียชีวิต



5. อุบัติเหตุทางถนนกับปริมาณการเดินทาง

ปัจจุบัน กรมทางหลวงมีสายทางในความรับผิดชอบทั่วประเทศอยู่รวมกันทั้งสิ้น 50,321 กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2547 มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวง 18,547 ครั้ง ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 2,324 ราย และมีผู้บาดเจ็บ 18,381 ราย เนื่องจากกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานเดียวที่มีข้อมูลปริมาณการเดินทางของยานพาหนะ ดังนั้นการศึกษานี้ได้นำปริมาณการเดินทางบนทางหลวงทั่วประเทศมาทำการวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลอุบัติเหตุอื่นๆ ของกรมทางหลวง เมื่อนำข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บเทียบกับปริมาณการเดินทาง (อุบัติเหตุต่อ 100 ล้านคัน-กิโลเมตร และจำนวนผู้เสียชีวิตต่อ 100 ล้านคัน-กิโลเมตร) ของแต่ละจังหวัดในปีพ.ศ. 2547 มาทำการจัดกลุ่มด้วยเทคนิค Cluster จะได้แผนที่ดังแสดงใน **ภาพที่ 7** จะเห็นได้ว่า จำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กัน บริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑลมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง ในทางตรงกันข้าม อัตราการเสียชีวิตในกรุงเทพฯ และปริมณฑลกลับมีอัตราน้อยที่สุด สำหรับ “ดัชนีความรุนแรง” หรือจำนวนผู้เสียชีวิต (ซึ่งได้รวม**จำนวนผู้บาดเจ็บ** *) ต่ออุบัติเหตุ 100 ครั้ง เพื่อวิเคราะห์ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละจังหวัด ก็จะพบว่ามีการกระจายที่แตกต่างกันออกไป

ภาพที่ 7 แผนที่การเกิดอุบัติเหตุ และผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทาง และดัชนีความรุนแรง

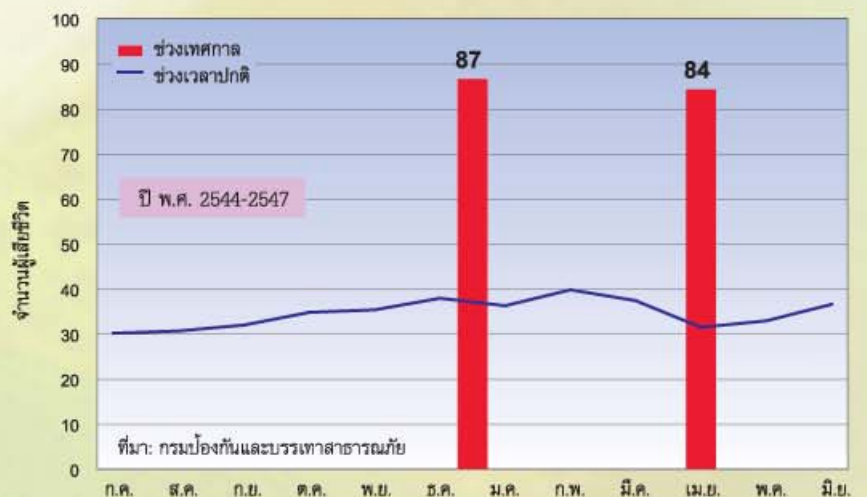


* จำนวนผู้บาดเจ็บได้ถูกปรับค่าเปลี่ยนให้เป็นจำนวนผู้เสียชีวิตโดยวิธีการวิเคราะห์ความสูญเสียจากการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ

6. อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล

จากสถิติอุบัติเหตุ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 - 2547 พบว่าในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ได้เพิ่มจากช่วงเวลาปกติสองถึงสามเท่า โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยในเทศกาลปีใหม่ประมาณ 87 คนต่อวัน และเทศกาลสงกรานต์ประมาณ 84 คนต่อวัน ในขณะที่ช่วงเวลาปกติมีผู้เสียชีวิตโดยเฉลี่ยประมาณ 35 คนต่อวัน (**ภาพที่ 8**)

ภาพที่ 8 จำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยต่อวันในช่วงเทศกาล และช่วงเวลาปกติ



ภาพที่ 9 จำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยต่อวันในช่วงเทศกาล และช่วงเวลาปกติ

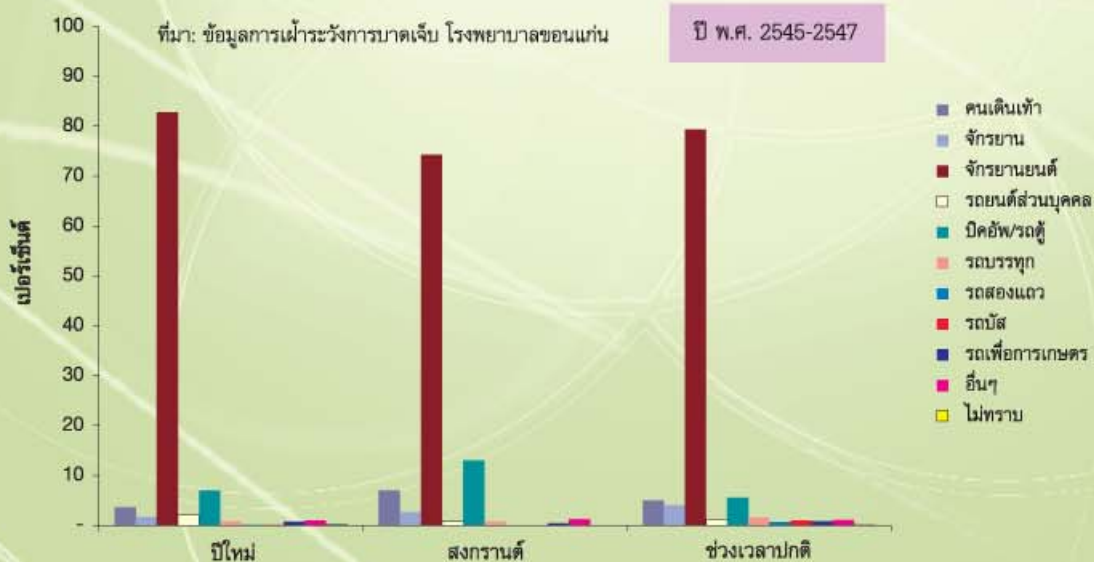


จากสถิติอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 - 2548 ดังแสดงใน **ภาพที่ 9** พบว่าแนวโน้มของจำนวนผู้เสียชีวิต ในสองเทศกาลได้เพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 - 2547 ซึ่งมีจำนวนสูงสุด (628 คน และ 654 คน ในเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ตามลำดับ) ในขณะที่ผู้บาดเจ็บมีจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. 2545 (34,303 คน และ 37,718 คน ในเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ตามลำดับ) อย่างไรก็ตามจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บได้ลดลงในปี พ.ศ. 2548 ที่ผ่านมานี้ ซึ่งปัจจัยส่วนหนึ่งอาจมาจากการที่ทุกหน่วยงานให้ความสำคัญ และรัฐบาลได้ดำเนินการอย่างจริงจังทั้งด้านบุคลากร และงบประมาณที่จะแก้ไขปัญหาอย่างที่เป็นอยู่ขณะนี้ แนวโน้มของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ อาจลดลงต่อไปในอนาคต

7. ประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ

จากข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury surveillance) ของโรงพยาบาลขอนแก่น แสดงให้เห็นว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุดตลอดทั้งปี ซึ่งพบมากกว่า 70% (**ภาพที่ 10**) แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า คนเดินเท้าและรถบัส/รถตู้มีแนวโน้มประสบอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์สูงกว่าในช่วงเทศกาลปีใหม่และช่วงเวลาปกติอย่างเห็นได้ชัด สาเหตุหนึ่งเป็นเพราะในช่วงเทศกาลสงกรานต์ มีกิจกรรมการเล่นสาดน้ำตามท้องถนนที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ที่เล่นสาดน้ำตามข้างถนน (คนเดินเท้า) และผู้ที่นิยมขับรถกระบะ (รถบัส) สาดน้ำในช่วงเทศกาลสงกรานต์เป็นจำนวนมาก ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณามาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

ภาพที่ 10 สัดส่วนของประเภทการเดินทางของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ตามช่วงเทศกาล

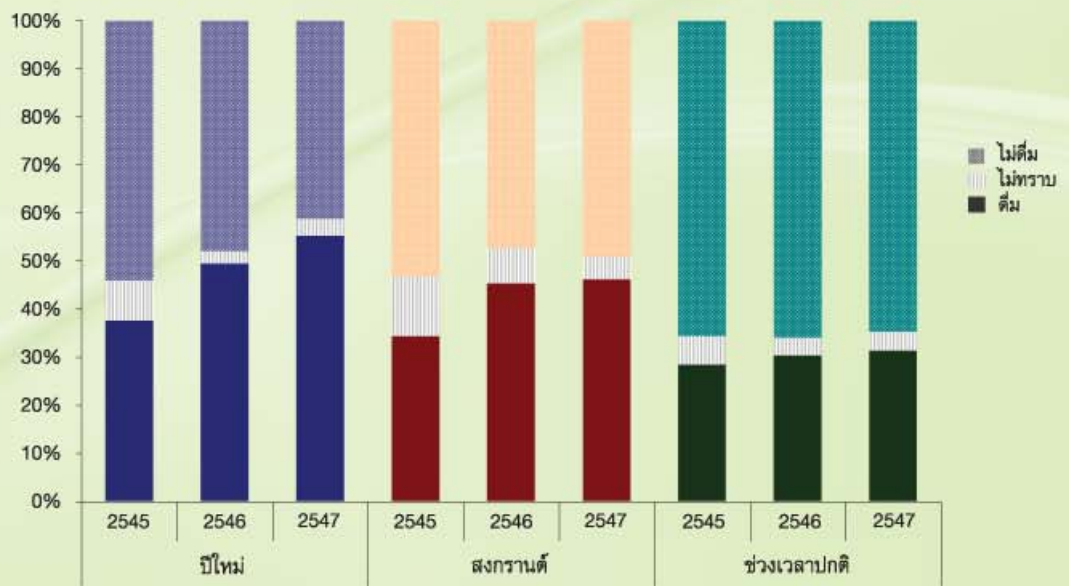


8. การตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์กับอุบัติเหตุทางถนน

ปัญหา

เรื่องการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลยัง เป็นปัญหาเรื้อรังที่แก้ไขได้ยากใน สังคมไทย ในปัจจุบัน แม้ว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้เล็งเห็น ถึงความสำคัญ และกำหนด มาตรการต่างๆ เพื่อจะลดปัญหา ดังกล่าวในทุกๆปีแล้ว แต่ยังคง ไม่สามารถควบคุมได้ ตรงกันข้าม จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ที่ตีพิมพ์แอลกอฮอล์ก่อนเกิดอุบัติเหตุ กลับสูงขึ้นทุกปี ร้อยละของผู้ ประสบอุบัติเหตุ ที่ตรวจพบการ ตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ มี จำนวนเกือบเท่ากับผู้ที่ไม่ตีพิมพ์ ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ และมีจำนวนมากกว่าช่วงเวลา ปกติถึง 17.3% และ 11.8% ใน ช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ตามลำดับ (ภาพที่ 11)

ภาพที่ 11 สัดส่วนผู้ตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ในผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ตามเทศกาล



ที่มา: ข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ โรงพยาบาลขอนแก่น

นอกจากนี้ แนวโน้มของผู้ประสบอุบัติเหตุที่ตีพิมพ์แอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลและช่วงเวลาปกติระหว่างปี พ.ศ. 2545 - 2547 กลับเพิ่มสูงขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ.2547 มีตัวเลขสูงถึง 55.4% และ 46.3% ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ตามลำดับ ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า มาตรการ และ/หรือ วิธีการแก้ไขที่ได้ปฏิบัติยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

กิตติกรรมประกาศ ผู้วิจัยขอขอบคุณ ศ.นพ.ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี และสำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ ที่ให้การสนับสนุนการศึกษาครั้งนี้ และขอขอบคุณหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนข้อมูลสำหรับการศึกษาในครั้งนี้

ข้อเสนอต่อการศึกษาวิจัย

1. ควรพัฒนาการสืบค้นสาเหตุ และการฟื้นฟูสภาพการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Investigation and Reconstruction) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการประเมินสาเหตุของอุบัติเหตุ
2. ควรใช้ ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) ที่คำนึงถึงผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ และจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เพื่อวิเคราะห์ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละจังหวัด

ข้อเสนอต้นนโยบาย

1. ควรกำหนดมาตรการในการใช้รถอย่างปลอดภัยโดยเฉพาะในช่วงเทศกาล นอกจากนี้ควรให้คำแนะนำแก่ผู้ขับขี่จากต่างถิ่นในการฉลองเทศกาล ตลอดจนเข้มงวดในการบังคับผู้ขับขี่ด้านพฤติกรรมเสี่ยงในช่วงเทศกาล
2. ควรมีการเฝ้าระวัง และป้องกันอุบัติเหตุที่เน้นหนัก บนเส้นทางที่มีความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุสูง

ข้อเสนอต่อการพัฒนาระบบข้อมูล

1. ควรพิจารณาความเป็นได้ที่จะเผยแพร่ข้อมูลดิบของข้อมูลอุบัติเหตุของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง บนสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก เช่น ในเว็บไซต์
2. ควรพัฒนาระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกลาง ซึ่งสามารถนำข้อมูลมาใช้ร่วมกันได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้ การเข้าถึง และการเผยแพร่ข้อมูล

ชั้น 4 อาคารเอไอเออินเทอร์เน็ต เลขที่ 70/7
ถ.ติวานนท์ อ.เมือง จ.นนทบุรี 11000

โทร 02-5800931-2 Fax 02-5800933 www.hiso.or.th

สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ

สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส.)
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)