

# Report of data analysis and project's results and policy recommendations

OPDC WORKSHOP SERIES ON OPEN AND INNOVATIVE  
GOVERNMENT IN THAILAND

## Summary of data analysis and project's results and policy recommendations

This project aims to sensitise Thai public service functions towards the citizens requirements and expectations. Our target groups were officials from governmental offices and state agencies, as well as participants from civil society, private sector, and also professional and general public related to road safety.

Five activities were arranged to achieve the project objectives as following

1. 1<sup>st</sup> Workshop for hackathon event preparation (onsite)
2. 2<sup>nd</sup> Workshop for hackathon event preparation (online)
3. Hackathon event day (hybrid)
4. Final workshop for policy recommendations from the hackathon

The data analysis for the OPDC Workshop Series on Open and Innovative Government in Thailand comprises two main parts:

1. Analysis for 13<sup>th</sup> MY BETTER COUNTRY HACKATHON Preparation

- 1.1 Formulation of Data Collection Forms by four main sections include organizational details, coordinators/positions/contact channels, selected activity themes/questions (choosing from 4 questions to be used in the event, with the option to select more than one), and additional information related to the chosen themes.

- 1.2 Data Compilation from Partner Organizations by gathering relevant data from five partner organizations, namely the Ministry of Transport, the Department of Disaster Prevention and Mitigation, the Department of Disease Control, the Bangkok Metropolitan Administration, and the Intelligent Traffic Information Center (iTIC) Foundation.

- 1.3 Data Analysis by compiling data related to each question to facilitate participants' understanding of the context before developing their ideas.

- 1.4 Designing an e-Book Format Information Package by crafting and designing information in an e-Book format for easy dissemination.

- 1.5 Information Package Distribution by distributing the Information Package to participants through LINE groups on November 9, 2023.

2. Post MY BETTER COUNTRY HACKATHON Data Analysis (Event #13: Road Hero):

- 2.1 Summary of Proposals from Citizen Ideas by summarizing proposals stemming from citizen ideas during the MY BETTER COUNTRY HACKATHON.

2.2 Analysis of Data from Relevant Organizations by analyzing data from organizations related to each proposal by

2.3 Designing Presentation Documents for Discussion on Proposal Implementation by designing presentation materials for discussing the implementation of proposals.

2.4 Summary of Meeting Results on Proposal Implementation Strategies by summarizing the outcomes of the meeting on November 22, 2023, discussing strategies for implementing proposals.

---

## การวิเคราะห์ข้อมูลในโครงการ OPDC Workshop Series on Open and Innovative Government in Thailand

---

การวิเคราะห์ข้อมูลที่ใช้ในโครงการ OPDC Workshop Series on Open and Innovative Government in Thailand ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่

### 1. การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเตรียมการจัดกิจกรรม MY BETTER COUNTRY HACKATHON ครั้งที่ 13 : Road Hero รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยมีรายละเอียดการดำเนินการดังนี้

1.1 การจัดทำแบบฟอร์มจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย 4 หัวข้อหลัก ได้แก่ หน่วยงานผู้ประสานงาน/ตำแหน่ง/ช่องทางการติดต่อ โจทย์ที่ใช้ในการจัดกิจกรรมฯ (โดยเลือกจากโจทย์ 4 ข้อที่จะใช้ในการจัดกิจกรรมฯ และสามารถเลือกได้มากกว่า 1 ข้อ) และข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับโจทย์ที่เลือก (โดยให้ระบุสภาพปัญหาในปัจจุบัน การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับโจทย์และผลลัพธ์จากการดำเนินการ แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง link ข้อมูลเพิ่มเติม และประเด็นที่ยากให้ประชาชนคนรุ่นใหม่พัฒนาไอเดียจากกิจกรรมฯ

1.2 การรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานพันธมิตร 5 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมควบคุมโรค กรุงเทพมหานคร และมูลนิธิศูนย์ข้อมูลจราจรอัจฉริยะไทย (ITIC)

1.3 การวิเคราะห์ข้อมูล โดยจัดทำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแต่ละโจทย์ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่จะเข้าร่วมกิจกรรมฯ ได้เข้าใจบริบทของแต่ละโจทย์ที่ตนเองสนใจก่อนการพัฒนาไอเดีย

1.4 การออกแบบและจัดทำข้อมูลในรูปแบบ e-Book เรียกว่า Information Package

1.5 การเผยแพร่ Information Package ให้กับประชาชนที่จะเข้าร่วมกิจกรรมฯ ในกลุ่มไลน์ เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2566

### 2. การวิเคราะห์ข้อมูลหลังจากได้ข้อเสนอจากกิจกรรม MY BETTER COUNTRY HACKATHON ครั้งที่ 13 : Road Hero รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยมีรายละเอียดการดำเนินการดังนี้

2.1 การสรุปข้อเสนอที่มาจากไอเดียของประชาชนผ่านกิจกรรม MY BETTER COUNTRY HACKATHON ครั้งที่ 13 : Road Hero รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนน

2.2 การวิเคราะห์ข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับข้อเสนอแต่ละข้อ

2.3 การออกแบบและจัดทำเอกสารเสนอในการประชุมหารือแนวทางการขับเคลื่อนข้อเสนอที่ได้จากกิจกรรม MY BETTER COUNTRY HACKATHON ครั้งที่ 13 : Road Hero รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนน

2.4 การสรุปผลการประชุมหารือแนวทางการขับเคลื่อนข้อเสนอที่ได้จากกิจกรรม MY BETTER COUNTRY HACKATHON ครั้งที่ 13 : Road Hero รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนน ที่จัดขึ้นเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2566

**รู้หรือไม่!!**



ในปีนี้มีอัตราการตายสะสม  
จากอุบัติเหตุทางถนน

**11,344 คน**

ที่มา : WWW.THAIRSC.COM ข้อมูล ณ วันที่ 25 ต.ค. 66

ถ้าคุณคือคนที่มีไฟ มาร่วมกัน...

# ROAD HERO

## รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนน

วันเสาร์ที่ 11 พฤศจิกายน 2566

ณ ห้องประชุม 201 อาคารศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ สสส. สาทร กทม.  
เวลา 09.00 น. เป็นต้นไป

1

ทำอะไร  
ผู้ขับขี่จะสวม  
หมวกกันน็อค

2

การจำกัด  
ความเร็ว  
บนท้องถนน

3

องค์ประกอบ  
ความปลอดภัย  
สำหรับผู้ขับขี่

4

มาตรการ  
เมาไม่ขับ  
จะอย่างไร

แล้วมาเรียนรู้ Nudge ร่วมกับเรา

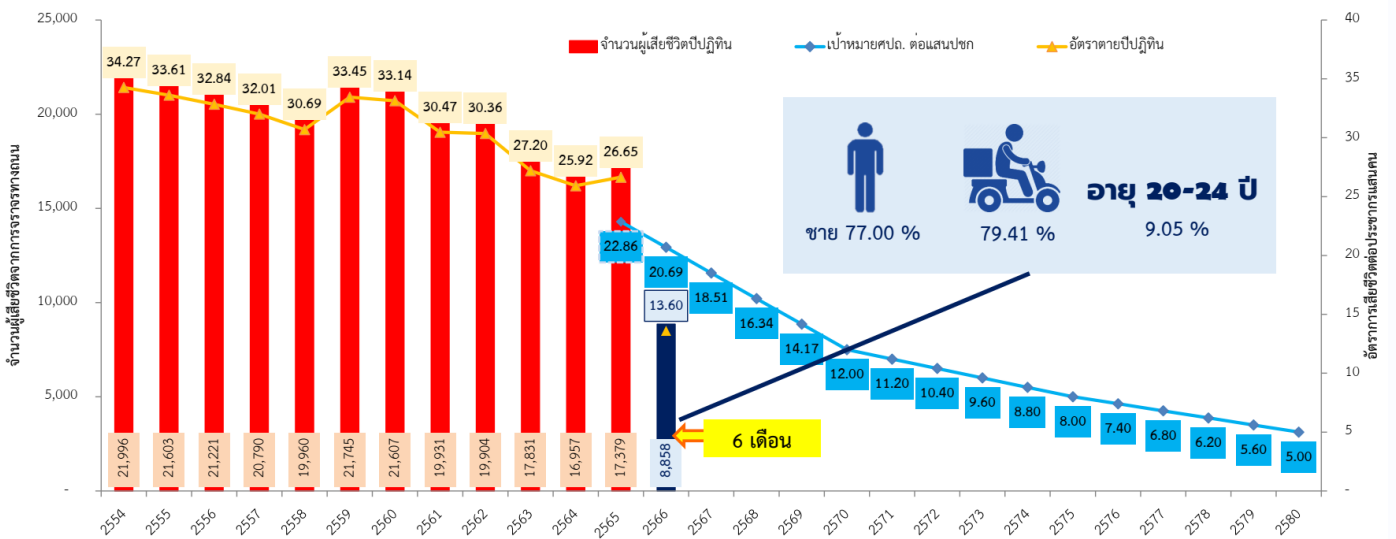
### แล้วคุณจะรู้ว่า "สะกิด" ทำไหน

ให้ทุกคนปลอดภัยบนท้องถนน

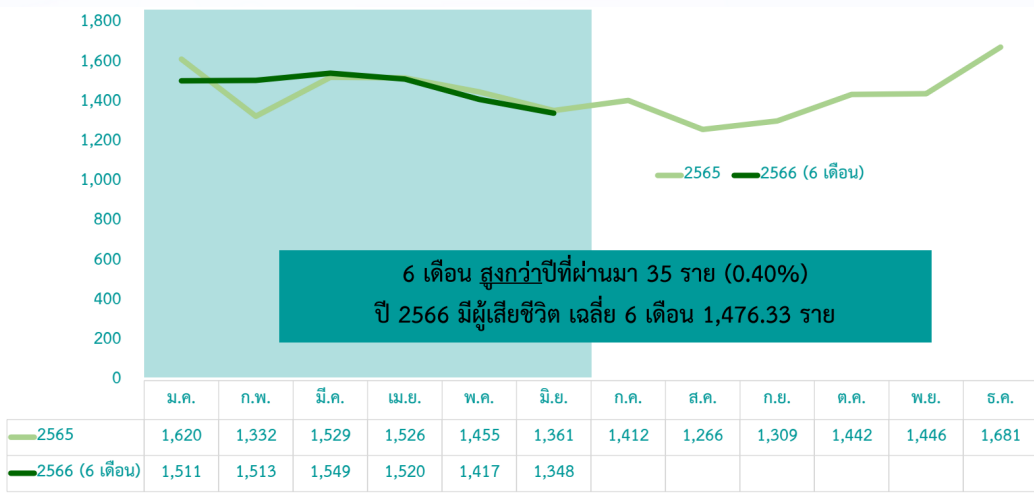
Information  
Package

# สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน

## สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี 2544 - 2566 (6 เดือนแรก)



## สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) เปรียบเทียบปี พ.ศ. 2565 และ 2566 (รายเดือน)

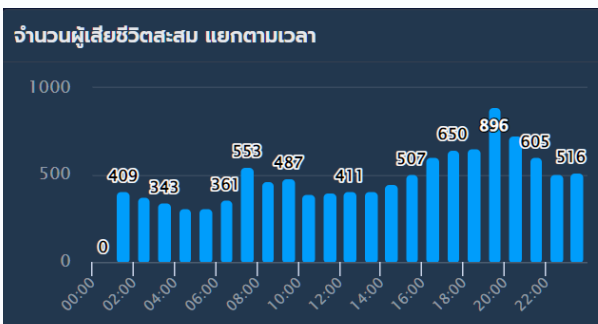
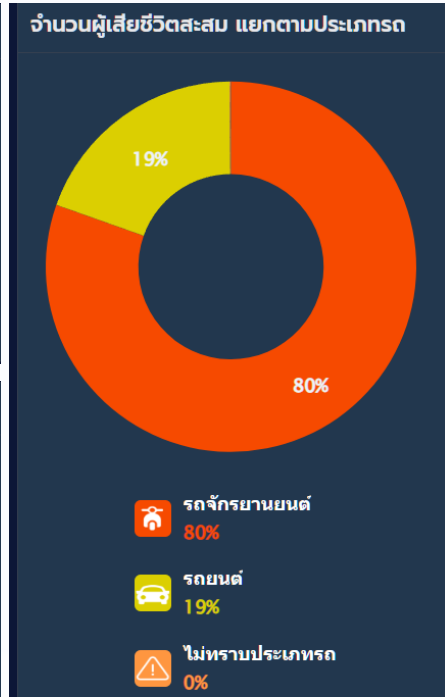
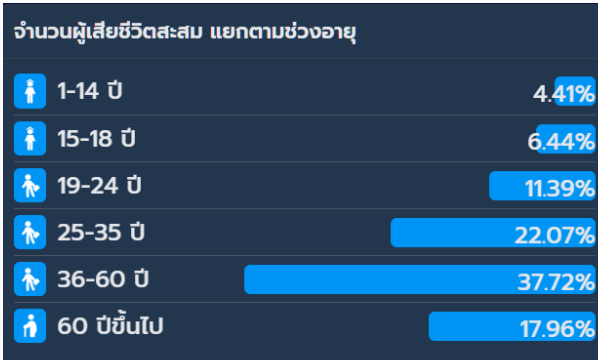


ที่มา : ข้อมูลบูรณาการการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน (มรณบัตร/หนังสือรับรองการตาย และ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ)



# สถานการณ์ความปลอดภัย ทางถนนในปัจจุบัน

## สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย



จังหวัดที่มีสถิติผู้เสียชีวิต สูงสุด 5 อันดับ

1	กรุงเทพมหานคร Bangkok	763
2	นครราชสีมา Nakhon ratchasima	440
3	ชลบุรี Chon buri	434
4	เชียงใหม่ Chiang mai	366
5	สมุทรปราการ Samutprakan	281

# สถานการณ์ความปลอดภัย ทางถนนในปัจจุบัน

## สถิติอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

สะสมรวม ปี 2566

**688,961**

**676,911**

บาดเจ็บสะสม

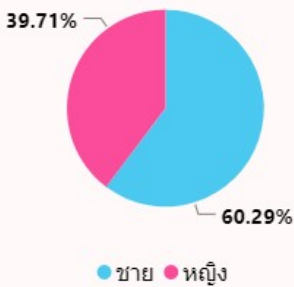
**11,882**

เสียชีวิตสะสม

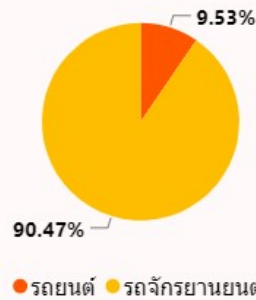
**168**

ทุพพลภาพสะสม

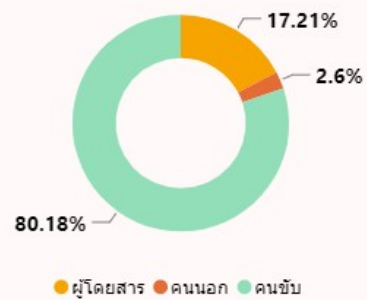
จำแนกตาม เพศ



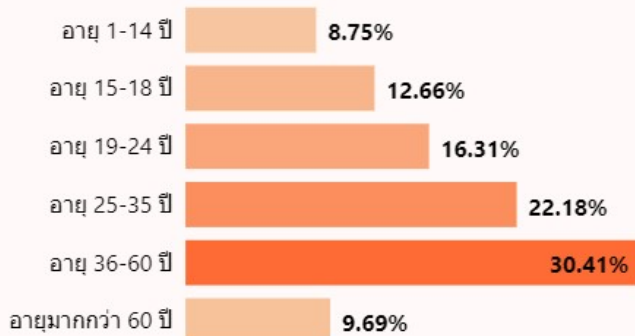
จำแนกตาม ประเภทรถ



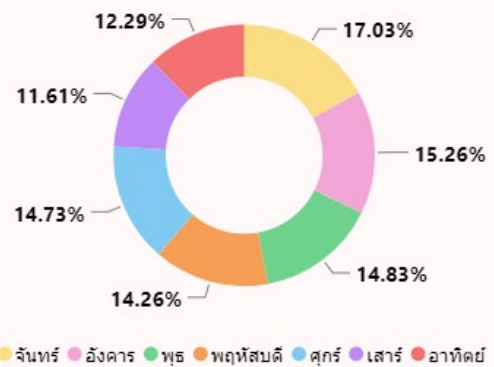
จำแนกตาม สถานะผู้ประสบภัย



จำนวนสถิติผู้ประสบภัย สะสม ปี 2566 จำแนกตาม ช่วงอายุ



จำแนกตาม วัน



ที่มา : <https://www.thairsc.com/> (ข้อมูล ณ วันที่ 9 พ.ย. 66)



# สถานการณ์ความปลอดภัย ทางถนนในปัจจุบัน

## สถิติอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย : ช่วงสงกรานต์ 2566

(11 - 17 เม.ย. 66)

จำนวนอุบัติเหตุสะสม 2,203

จำนวนผู้บาดเจ็บ  
2,208 ราย

จำนวนผู้เสียชีวิต  
264 ราย

ยานพาหนะ	
รวม	2,472 (คัน) ร้อยละ 100.0%
รถจักรยานยนต์	1,971 (คัน) ร้อยละ 79.7%
รถปิกอัพ/กระบะ	210 (คัน) ร้อยละ 8.5%
รถเก๋ง	104 (คัน) ร้อยละ 4.2%
อื่นๆ	63 (คัน) ร้อยละ 2.5%
จักรยานยนต์พ่วงข้าง	40 (คัน) ร้อยละ 1.6%
รถจักรยานยนต์ (Big ..	14 (คัน) ร้อยละ 0.6%

ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ					
ช่วงเวลา	อปท.	ทช.	ทล.	อื่นๆ	รวม
00:01 - 03:00	4.4%	1.2%	4.9%	0.1%	10.5%
03:01 - 06:00	1.7%	0.4%	2.5%	0.1%	4.7%
06:01 - 09:00	4.0%	0.9%	3.8%	0.1%	8.8%
09:01 - 12:00	6.5%	1.3%	5.3%	0.0%	13.2%
12:01 - 15:00	6.7%	1.1%	5.4%	0.0%	13.3%
15:01 - 18:00	10.4%	2.0%	8.0%	0.2%	20.6%
18:01 - 21:00	10.2%	2.4%	7.2%	0.1%	19.9%
21:01 - 00:00	4.8%	0.8%	3.3%	0.2%	9.2%
รวม	48.7%	10.1%	40.4%	0.9%	100.0%

บริเวณจุดเกิดเหตุ				
	โค้งปกติ	โค้ง หักศอก	ทางตรง	รวม
จุดตัดทางรถไฟ	0.0%			0.0%
ทางขึ้นเขา/	0.1%		0.3%	0.5%
ทางขึ้นเนิน	0.3%		0.5%	0.8%
ทางคนเดินเท้า	0.0%		0.0%	0.1%
ทางม้าลาย			0.1%	0.1%
ทางรถจักรยาน	0.1%	0.1%	0.8%	1.0%
ทางรถจักรยานย	0.7%		3.4%	4.0%
มีการเปลี่ยนควา	0.0%		0.3%	0.3%
ไม่มีทางลักษณะเ	15.1%	0.9%	74.7%	90.7%
วงเวียน	0.1%			0.1%
สะพาน/	0.1%		0.6%	0.7%
อื่นๆ	0.5%	0.1%	1.1%	1.7%
รวม	17.2%	1.0%	81.8%	100.0%

สถิติอุบัติเหตุแยกตามพฤติกรรมเสี่ยง	
ไม่สวมหมวกนิรภัย	795
ไม่มีความผิดตามมาตรการ	263
ไม่สวมหมวกนิรภัย   ดื่มแล้วขับ	182
ขับเร็วเกินกำหนด	134
ไม่สวมหมวกนิรภัย   ขับเร็วเกินกำหนด	112

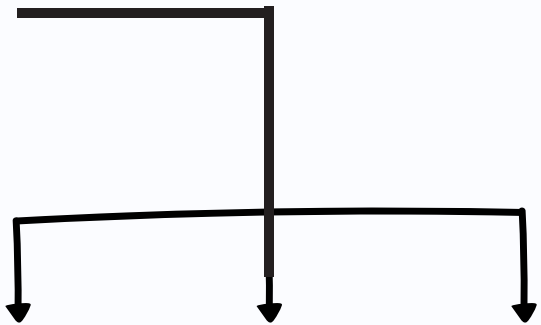
ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย  
(ข้อมูล ณ วันที่ 9 พ.ย. 66)

# โครงข่ายถนนในประเทศไทย

ระยะทางรวม 702,989 กม.



กระทรวงคมนาคม  
101,538 กม.



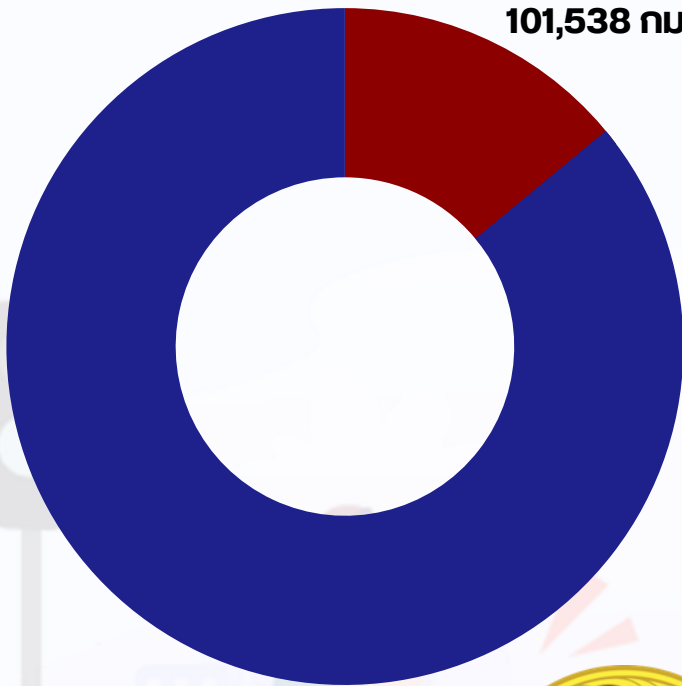
กรมทางหลวง  
52,189 กม.



กรมทางหลวงชนบท  
49,124 กม.



EXAT  
225 กม.



กระทรวงมหาดไทย  
601,451 กม.



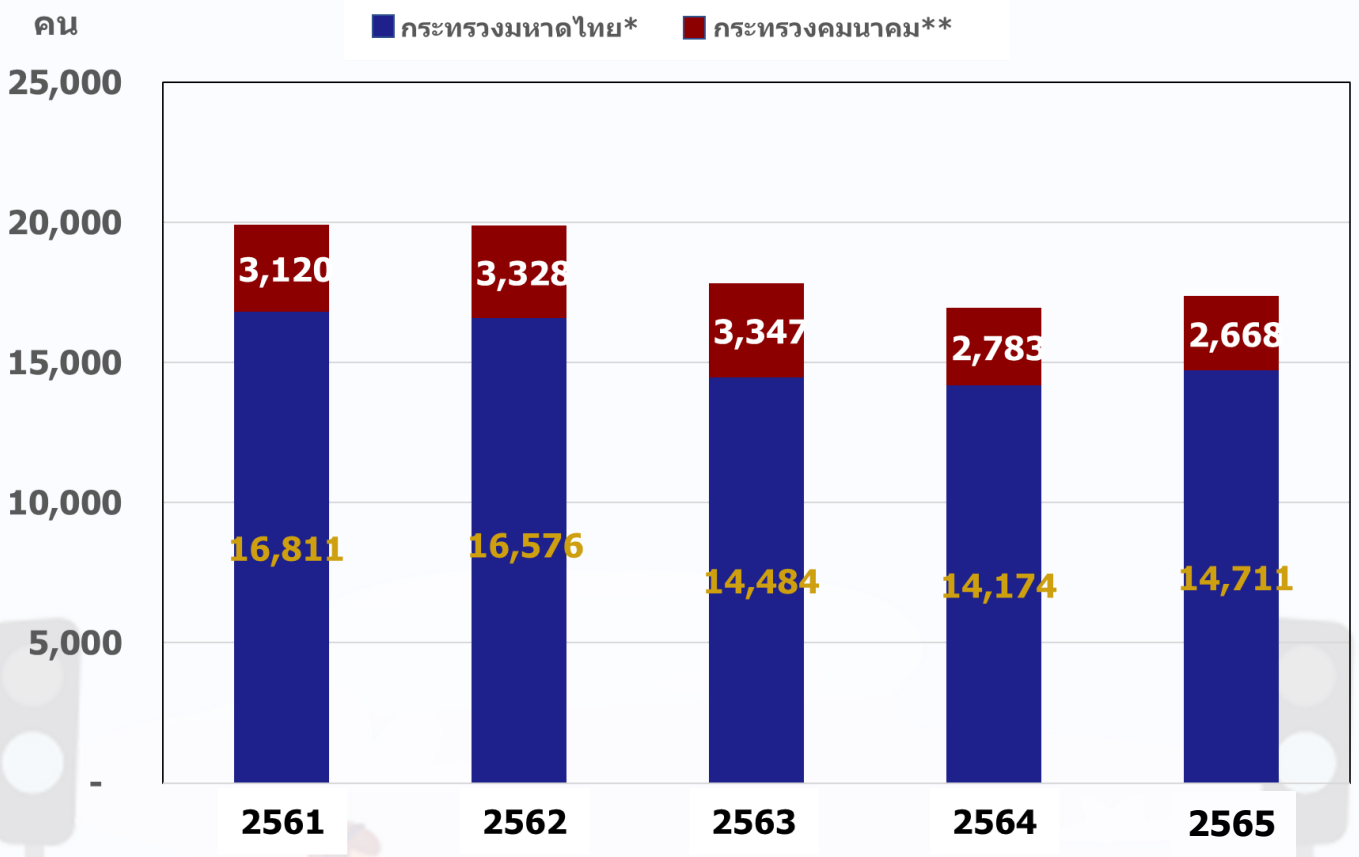
กรมส่งเสริม  
การปกครองท้องถิ่น  
597,667 กม.



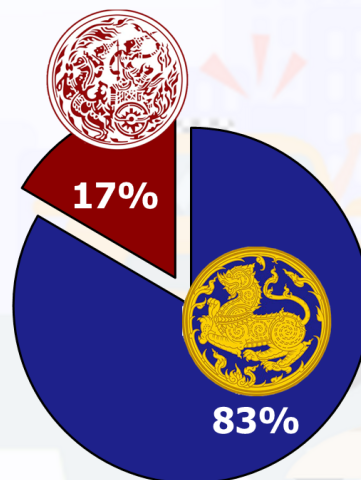
กรุงเทพมหานคร  
3,784 กม.

# สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย (ย้อนหลัง 5 ปี 2561-2565)

จำนวนผู้เสียชีวิต 5 ปีย้อนหลัง (2561 – 2565)

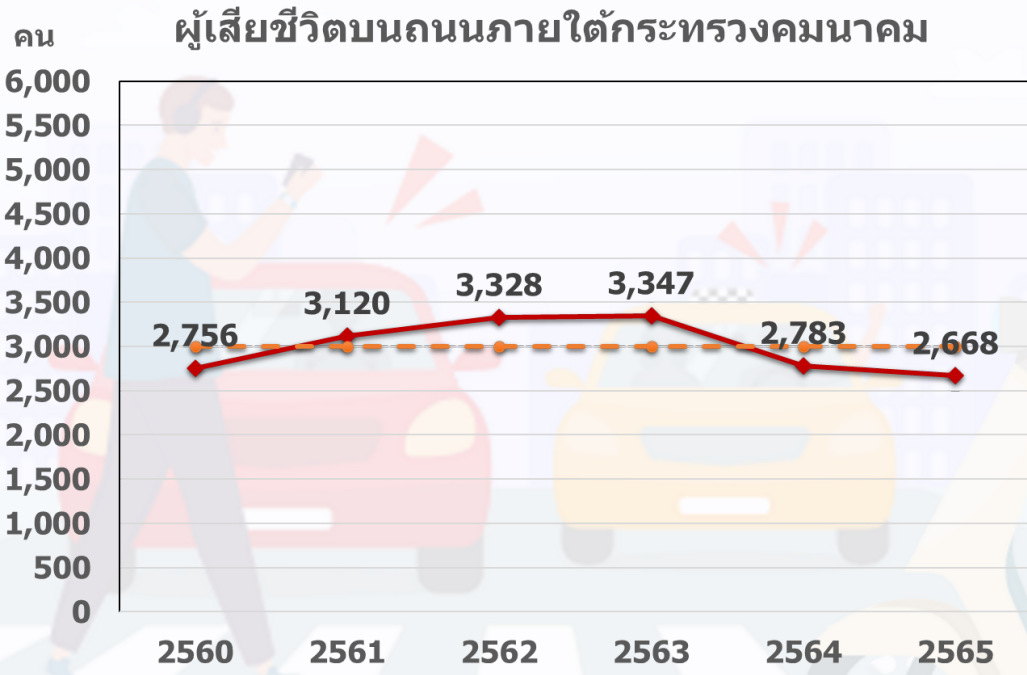


ที่มา : กระทรวงคมนาคม



# การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน

## มาตรการรับมืออุบัติเหตุ



ที่มา : กระทรวงคมนาคม

# International Road Assessment Program (iRAP)

iRAP Star Rating แสดงระดับความปลอดภัยถนนในมิติของผู้ใช้  
ทาง 4 ประเภท ประกอบด้วยผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์  
ผู้ใช้จักรยาน และคนเดินเท้า



ความเสี่ยงสูง



ความเสี่ยงต่ำ

★  
★ ★  
★ ★ ★  
★ ★ ★ ★  
★ ★ ★ ★ ★

ยอมรับไม่ได้

**78 ปัจจัย** ที่ใช้พิจารณา



กายภาพถนน



ความเร็ว



สภาพถนน



ปริมาณการจราจร

# 4

## โจทย์ท้าทาย เหล่า Road Hero

ทำอะไรผู้ขับขี่  
จะสวมหมวกกันน็อค



การจำกัดความเร็วบนท้องถนน

องค์ประกอบความปลอดภัย  
เพื่อผู้ขับขี่



มาตรการเมาไม่ขับจะอย่างไร



# 1

## ทำอย่างไรผู้ขับขี่จะสวมหมวกกันน็อก

### สภาพปัญหาในปัจจุบัน (Pain Point)



# 1

## ทำอย่างไรผู้ขับขี่จะสวมหมวกกันน็อก

### การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับโจทย์ และผลลัพธ์จากการดำเนินการ

#### กรุงเทพมหานคร

- ➔ ให้ความรู้ สร้างสื่อเพื่อสร้างความตระหนักให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน อาทิ กิจกรรมรณรงค์ สวมหมวกนิรภัยแก่เด็ก การผลิตสื่อ Infographic คู่มือ ป้ายไว้นิล จัดทำคลิป รณรงค์ และเผยแพร่ในสื่อกระแสหลักและสื่อออนไลน์
- ➔ จัดกิจกรรม “เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม” โดยการรณรงค์ให้เด็กและเยาวชนสวมหมวกนิรภัย ด้วยการจัดหาหมวกให้กับเด็กนักเรียนโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร เพื่อให้ผู้ใหญ่ทำตาม

#### กรมควบคุมโรค

- ➔ วิเคราะห์ข้อมูลเรื่องปัจจัยเสี่ยงด้านหมวกนิรภัยและการบาดเจ็บที่ศีรษะจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ และนำเสนอเป็น DashBoard
- ➔ วิเคราะห์ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ และนำเสนอเป็น Dashboard รวมถึงจัดทำรายงานจังหวัดเสี่ยงและอำเภอเสี่ยงของจักรยานยนต์ โดยใช้ข้อมูลจากระบบคลังข้อมูลสุขภาพ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

#### กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

- ➔ ประสานงานกับหลายหน่วยงาน ให้สามารถป้องกันการบาดเจ็บและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้
  1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น และจริงจังกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย
  2. กรมประชาสัมพันธ์ เพิ่มความถี่ในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างการรับรู้ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100 % ทุกครั้งที่เดินทาง



# 1

## ทำอย่างไรผู้ขับขี่จะสวมหมวกกันน็อก

### การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับโจทย์ และผลลัพธ์จากการดำเนินการ



#### กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ต่อ)

➔ การส่งเสริมประชาชนคนรุ่นใหม่เข้ามามีส่วนร่วม 4 ส่วนหลัก

- โครงการประกวดโปสเตอร์รณรงค์และประชาสัมพันธ์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้หัวข้อ “การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์”

สแกนเพื่อรับชมผลงานที่ได้รับรางวัลการประกวดฯ



- โครงการประกวดนวัตกรรมด้านการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยและอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566
- จัดทำคลิปวิดีโอ “จุ่มหม่อมมาชวนพี่ๆ คนไทยใส่หมวกนิรภัยกันค้าย” เผยแพร่ผ่านทางช่องทางโซเชียลมีเดีย
- การรณรงค์ประชาสัมพันธ์โดยใช้พลังของ Soft Power, Influencer อาทิ หม่ำ จ๊กมิก ร่วมรณรงค์ลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาล, มูลนิธิป่อเต็กตึ๊งโดยให้อาสาสมัครของมูลนิธิฯ ร่วมจัดทำคลิปรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

# 1

## ทำอย่างไรผู้ขับขี่จะสวมหมวกกันน็อก

### แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง

#### กรุงเทพมหานคร



- ผลิตสื่อ infographic คู่มือ ป้ายไวบิล จัดทำคลิปเพื่อรณรงค์ และเผยแพร่ในสื่อกระแสหลักและสื่อออนไลน์
- ติดตามและประเมินผลกิจกรรม “เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม” ในการรณรงค์ให้เด็กและเยาวชนสวมหมวกนิรภัย

#### กรมควบคุมโรค



- วางแผนบูรณาการข้อมูลร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เรื่องการดื่มขับ โดยมีการบูรณาการข้อมูลด้านการนำไปใช้ป้องกัน และเฝ้าระวังการเกิดเหตุ
- ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565 มีการกำหนดค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด โดยให้สิ่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง ซึ่งในขณะนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกระทรวงสาธารณสุขมีข้อพิจารณาร่วมกัน เรื่องการกำหนดค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ **กรมควบคุมโรคมีการสนับสนุนเรื่องแนวทางการใช้งบประมาณในการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ**

# 1

## ทำอะไรผู้ขับขี่จะสวมหมวกกันน็อค

### แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง

#### กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย



ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้เสนอคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้วันที่ 21 มกราคม ของทุกปี เป็นวันความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน ทั้งนี้ ได้มีการแจ้งให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัด/กรุงเทพมหานคร รณรงค์อย่างต่อเนื่อง ได้มีการบูรณาการการทำงานกับหน่วยงานเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งผู้ตรวจการแผ่นดิน ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2565 ถึงเดือนกันยายน 2567 ซึ่งการรณรงค์ในระยะต่อไปเริ่มตั้งแต่ 21 กันยายน 2566 ภายใต้หัวข้อ “ยานพาหนะทุกคันหยุดตรงทางม้าลาย คนเดินเท้าใช้ทางม้าลายและทางข้ามทุกครั้ง”



1

ทำอย่างไรผู้ขับขี่จะสวมหมวกกันน็อค

ประเด็นที่อยากให้ประชาชนคนรุ่นใหม่ พัฒนาไอเดีย

การสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางถนน  
ในสังคม การทำให้สังคมเกิดความเคยชิน ทั้งเรื่อง  
ของการสวมหมวกกันน็อค การหยุดรถให้คนข้าม  
ควรทำอย่างไร



# 2

## การจำกัดความเร็วบนท้องถนน

### สภาพปัญหาในปัจจุบัน (Pain Point)

## PAIN POINT



# 2

## การจำกัดความเร็วบนท้องถนน

การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับโจทย์ และผลลัพธ์จากการดำเนินการ



### กรุงเทพมหานคร



รณรงค์ ให้ความรู้ สร้างสื่อเพื่อสร้างความตระหนักให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน อาทิ กิจกรรมรณรงค์ในชุมชน มหาวิทยาลัย และสถาบันบริการ จุดเชื่อมต่อการเดินทาง การผลิตสื่อ info ป้ายไว้มัล จัดทำคลิปเพื่อรณรงค์ และเผยแพร่ในสื่อ กระแสหลักและสื่อออนไลน์



### กรมควบคุมโรค



มีระบบรายงานการสอบสวนการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นการรายงานข้อมูลจากพื้นที่หลังการสอบสวน จะมีการรายงานหลังได้รายละเอียดข้อมูล แล้วแต่การเกิดเหตุในแต่ละพื้นที่ มีข้อมูลเริ่มตั้งแต่ปี 2562 ซึ่งมีการบันทึกข้อมูลโดยพื้นที่หรือหน่วยงานที่ทำการเก็บข้อมูล มีการบันทึกความเสี่ยงในการเกิดเหตุเป็นการใช้ความเร็วได้ แต่ไม่สามารถระบุค่าความเร็วขณะเกิดเหตุได้เนื่องจากขาดความเชี่ยวชาญในการเก็บข้อมูลและรายละเอียดข้อมูลที่จะต้องรวบรวมเพื่อวิเคราะห์ให้นำไปสู่การหาความเร็วได้



สอบสวนอุบัติเหตุทางถนนในกรณี que เข้าเกณฑ์การสอบสวน เพื่อนำมาวิเคราะห์สาเหตุ และอาจนำไปสู่แนวทางด้านการหาความเร็วขณะเกิดเหตุ ทั้งนี้ มีการสรุปข้อมูลในหน้า Dashboard ของระบบด้วย

# 2

## การจำกัดความเร็วบนท้องถนน

การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับโจทก์ และผลลัพธ์จากการดำเนินการ



### กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

- ประชุมคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจศูนย์อำนวยความสะดวกป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 พบว่าการขับรถเร็วเป็นสาเหตุหลักที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างวันที่ 11 - 17 เมษายน 2566 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจึงได้จัดประชุมเพื่อกำหนดมาตรการ แนวทางในการลดความเร็วในการสัญจรบนถนน และจัดประชุมคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน



### มูลนิธิศูนย์ข้อมูลจราจรอัจฉริยะไทย

- ประชาสัมพันธ์ ในรูปแบบโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ Infographic ผ่านช่องทางโซเชียลมีเดียของมูลนิธิฯ



# 2

## การจำกัดความเร็วบนท้องถนน

### แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง

#### กรุงเทพมหานคร



- » ทรนรงค์และผลิตสื่อดำเนินการตั้งแต่ปี 2563 - ปัจจุบัน แต่การจัดกิจกรรมต่างๆ ประกวดคลิป ความปลอดภัยทางถนน การจัดกิจกรรมรณรงค์ในสถานที่ต่างๆ โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี พร้อมทั้งมีการให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่ของภาครัฐ เพื่อนำนโยบายสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

#### กรมควบคุมโรค



- » สอบสวนอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในระดับพื้นที่และส่วนกลางแบบสหสาขาวิชาชีพ ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ เช่น กรมการขนส่งทางบก แวงงทางหลวง ตำรวจ กู้ภัย ซึ่งจะมี ความเกี่ยวข้องในการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุ
- » พัฒนาระบบรายงานการสอบสวนการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และจัดทำคู่มือในการสอบสวน สำหรับหน่วยงานสาธารณสุข ให้สามารถบันทึกข้อมูล เป็นไปได้ง่ายขึ้น และนำข้อมูลไปใช้ได้ทั้งพื้นที่และส่วนกลาง
- » ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีการจัดตั้งคณะทำงานด้านความเร็ว ในการหาความเร็วขณะเกิดเหตุ หรือก่อนเกิดเหตุ เพื่อนำไปสู่มาตรการด้านความเร็ว ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการ



# 2

## การจำกัดความเร็วบนท้องถนน

### แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง

#### กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย



มติที่ประชุมคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ได้พิจารณากำหนดมาตรการ แนวทางในการลดความเร็วในการสัญจรบนถนน โดยมอบหมายหน่วยงานที่รับผิดชอบ ที่เกี่ยวข้อง กำหนดมาตรการแก้ไขปัญหา การใช้ความเร็วในระยะเร่งด่วน ได้แก่

- » การกำหนดความเร็วของถนนในความรับผิดชอบ (Speed limit) และการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์กำหนดความเร็ว สัญลักษณ์กำหนดความเร็วบนผิวทาง
- » การออกแบบ การกำหนดกายภาพของถนนเพื่อจัดลำดับดาวถนน ในมิติของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยได้รับการประเมินอย่างน้อย 3 ดาวขึ้นไป
- » การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการควบคุมความเร็วแบบครบวงจร
- » การกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ โดยยานพาหนะทุกคันมีเทคโนโลยี เพื่อแสดงข้อมูลความเร็วของยานพาหนะขณะเกิดอุบัติเหตุ

และอยู่ระหว่างจัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อกำหนดมาตรการ แนวทางในการลดความเร็วในการสัญจรบนถนน

#### มูลนิธิศูนย์ข้อมูลจราจรอัจฉริยะไทย



- » ศึกษากฎหมายควบคุมความเร็วสูงสุดของรถจักรยานยนต์ ตามขนาดของเครื่องยนต์ และกฎหมายการติดป้ายทะเบียนหน้ารถของจักรยานยนต์เพื่อควบคุมการกระทำผิดทางกฎหมายเช่นเดียวกับรถยนต์

# 2

## การจำกัดความเร็วบนท้องถนน

ประเด็นที่อยากให้ประชาชนคนรุ่นใหม่ พัฒนาไอเดีย

1

การประเมินถนนติดดาว ถนนสายความปลอดภัย หน้าโรงเรียนควรทำอย่างไร



2

แนวทางการเก็บข้อมูล โดยใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ข้อมูลด้านความเร็ว



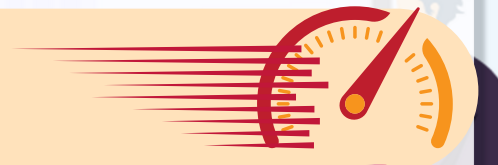
3

วิธีการสื่อสารข้อมูลการบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับความเร็วออกสู่ประชาชน ให้เข้าใจได้ง่าย และนำไปสู่การตระหนักถึงความสำคัญของการควบคุมความเร็ว



4

ไอเดียวิธีการตรวจจับความเร็วของรถ ทั้งรถจักรยานยนต์ รถกระบะ และรถประเภทอื่น



5

ไอเดียการทำคอนเทนต์ทางสื่อโซเชียลต่างๆ เพื่อให้ทุกคนตระหนักถึงอันตรายของการใช้ความเร็วเกินกำหนด



6

ไอเดียการใช้ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดจากความเร็วรถ เพื่อหาจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย



# 3

## องค์ประกอบความปลอดภัย เพื่อผู้ขับขี่

### สภาพปัญหาในปัจจุบัน (Pain Point)

ประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยทางถนนในทุกปัจจัย



การดำเนินการของแต่ละหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการแบบบูรณาการหรือของหน่วยงานเองนั้น ยังขาดความต่อเนื่องในแต่ละระดับของหน่วยงาน ทำให้การทำงานขาดประสิทธิภาพ

การออกแบบและก่อสร้างถนนที่คำนึงถึงผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงกลุ่มเปราะบาง ในปัจจุบัน ไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม อาทิ การขาดทางเท้า ช่องทางเฉพาะสำหรับผู้ใช้รถจักรยานและจักรยานยนต์ รวมถึงผู้พิการด้วย

# 3

## องค์ประกอบความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่

### การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับโจทก์ และผลลัพธ์จากการดำเนินการ



#### กรุงเทพมหานคร

- ➔ สร้างสื่อเพื่อสร้างความตระหนักให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน อาทิ กิจกรรมรณรงค์ในชุมชน มหาวิทยาลัย และสถานบริการ จุดเชื่อมต่อการเดินทาง การผลิตสื่อ info ป้ายไว้นิล จัดทำคลิปเพื่อรณรงค์ และเผยแพร่ในสื่อกระแสหลักและสื่อออนไลน์



#### กรมควบคุมโรค

- ➔ การจัดเก็บข้อมูลเรื่องพฤติกรรมเสี่ยงและความเสี่ยงต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการเกิด การบาดเจ็บทางถนน ประกอบด้วย อำเภอและตำบลที่เกิดอุบัติเหตุ เพศ อายุ ที่อยู่ ปัจจุบัน อาชีพของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต วัน เดือน และช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ประเภทผู้ใช้รถใช้ถนน พาหนะของผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต พาหนะคู่กรณี การดื่ม แล้วยขับ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัด การโทรขณะขับ การใช้ยา ผลการรักษา ณ ห้อง ER และจำนวนโรงพยาบาลที่ส่งข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ โดยมีการแสดงผลในรูปแบบเว็บไซต์ที่ทุกคนสามารถเข้าถึง และนำข้อมูลไปใช้ วิเคราะห์ต่อได้ ซึ่งมีการวิเคราะห์ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ และนำเสนอ เป็น **DashBoard**
- ➔ การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ (Infographic) เรื่องมาตรการความปลอดภัยต่างๆ เช่น ทางข้าม ทางม้าลาย รถรับส่งนักเรียน เป็นต้น เผยแพร่ที่หน้าเฟซบุ๊กกองป้องกัน การบาดเจ็บ

# 3

## องค์ประกอบความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่

การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับโจทย์ และผลลัพธ์จากการดำเนินการ



### กระทรวงคมนาคม

➔ เพื่อให้มีมาตรการความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่ ดังนั้น จึงมีการกำหนดมาตรการแนวทางใน การแก้ไขปัญหาคอขวดเหตุทางถนน **ตามหลัก 3E** ซึ่งเป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและ สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในงานด้านความปลอดภัยทางถนนได้ ประกอบไปด้วย **Engineering วิศวกรรม Education การศึกษา และ Enforcement การออกกฎข้อบังคับ**



# 3

## องค์ประกอบความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่

### แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง



#### กรุงเทพมหานคร

- ➔ ผลิตสื่อและประชาสัมพันธ์ รวมถึงจัดกิจกรรมต่างๆ เช่น ประกวดคลิปความปลอดภัยทางถนน อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี พร้อมทั้งมีการให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่ของภาครัฐเพื่อนำนโยบายสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน



#### กรมควบคุมโรค

- ➔ ปรับปรุงการจัดเก็บข้อมูลเรื่องพฤติกรรมเสี่ยงและความเสี่ยงต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการเกิดการบาดเจ็บทางถนน ซึ่งมีที่มาจากการใช้ประโยชน์ของข้อมูล และพฤติกรรมเสี่ยงที่มีความเปลี่ยนแปลงไป เช่น มีการให้ระบุเชื้อยาหรือสารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท เป็นต้น
- ➔ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ ในรูปแบบ Infographic เรื่องมาตรการความปลอดภัยต่างๆ ที่ดำเนินการใหม่ เผยแพร่ที่หน้าเฟซบุ๊กกองป้องกันการบาดเจ็บ

# 3

## องค์ประกอบความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่

### แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง



#### กระทรวงคมนาคม



#### 1. ด้านวิศวกรรม (Engineering)

1.1 ส่งเสริมให้มีการประเมินความปลอดภัยของถนนตามแนวทางของ iRAP (The International Road Assessment Program) ด้วยวิธี Star Rating for Road Safety เพื่อให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำการปรับปรุงด้านกายภาพและจัดการความเร็วบนทางหลวงที่เปิดใช้แล้วและก่อสร้างใหม่หลังปี 2573 ให้ได้ความปลอดภัยระดับ 3 ดาว

1.2 กำหนดมาตรฐานยานพาหนะ ให้มีความสอดคล้องและเทียบเท่ากับมาตรฐานสากลเพื่อให้ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย



#### 2. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

พัฒนาเทคโนโลยีจากกล้อง CCTV ที่ใช้ในการสังเกตพฤติกรรมผู้ขับขี่มาประยุกต์ใช้ในการจัดการความเร็วและแบ่งปันข้อมูลความเร็วเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ประโยชน์ และพัฒนาระบบ GPS ที่สามารถแจ้งเตือนให้ผู้ขับขี่ที่ทราบและลดความเร็วได้ทันทีหากขับเร็วเกินกำหนด



#### 3. ด้านการศึกษา (Education)

กระทรวงคมนาคมร่วมกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) กำลังจัดทำคู่มือจัดการความปลอดภัยบนทางหลวงท้องถิ่น เพื่อให้เจ้าหน้าที่ในท้องถิ่นใช้เป็นแนวทางสำหรับการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ตนเองร่วมกับประชาชนในชุมชน ซึ่งหลังจากแล้วเสร็จจะส่งต่อคู่มือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ประโยชน์ต่อไป

# 3

## องค์ประกอบความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่

ประเด็นที่อยากให้ประชาชนคนรุ่นใหม่ พัฒนาไอเดีย

1

วิธีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยของทุกหน่วยงานออกสู่ประชาชน ให้เข้าใจได้ง่าย และแพร่หลาย



2

การเก็บข้อมูลด้านมาตรการความปลอดภัย โดยใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการทำงาน



3

ความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน การประเมินถนนตีดาว ถนนสายความปลอดภัยหน้าโรงเรียนควรทำอย่างไร





# 4

## มาตรการเมาไม่ขับจะอย่างไร

### สภาพปัญหาในปัจจุบัน (Pain Point)



ปัจจุบันมาตรการเกี่ยวกับเรื่องดื่มไม่ขับ จะเน้นการรณรงค์ ปลูกจิตสำนึกให้กับประชาชนทั่วไป โดยที่ไม่สามารถวัดค่าความตระหนักของประชาชน หรือวัดการรับรู้ได้เลย ว่าที่มีมาตรการหรือการรณรงค์ไปนั้น เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายที่มีการดื่ม-ขับหรือไม่



ในด้านกฎหมาย มีการปรับตัวพรบ.ให้มีความเป็นปัจจุบัน และใช้ได้จริง และมีการเพิ่มโทษ แต่ยังมีช่องโหว่ในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมาย การดำเนินคดีกับผู้ดื่ม-ขับ ทั้งที่เกิดและไม่เกิดอุบัติเหตุ



การสุ่มตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจของผู้ขับขี้น้อย ไม่ครอบคลุมในพื้นที่เสี่ยง



ขั้นตอนการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดที่ต้องมีใบนำส่งตรวจจากเจ้าพนักงาน การได้รับความยินยอมจากผู้ถูกตรวจ รวมทั้งงบประมาณค่าตรวจ แอลกอฮอล์ในเลือดและการสำรองจ่ายค่าตรวจ

# 4

## มาตรการเมาไม่ขับจะอย่างไร

### การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับโทษ และผลลัพธ์จากการดำเนินการ

#### กรุงเทพมหานคร



- สร้างสื่อเพื่อสร้างความตระหนักให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน อาทิ กิจกรรมรณรงค์ในชุมชน มหาวิทยาลัย และสถานบริการ จุดเชื่อมต่อการเดินทาง การผลิตสื่อ info ป้ายไว้นิล จัดทำคลิปเพื่อรณรงค์ และเผยแพร่ในสื่อกระแสหลักและสื่อออนไลน์

#### กรมควบคุมโรค



- สนับสนุนข้อมูลของผู้บาดเจ็บที่มีการดื่มขับ ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลที่มีการบันทึกข้อมูลในระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ โดยที่ข้อมูลได้จากการชกประวัติผู้บาดเจ็บ
- ดำเนินโครงการสนับสนุนงบประมาณในการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีการสนับสนุนโดยการงบประมาณจาก สสส. ภายใต้โครงการขับที่ปลอดภัยมั่นใจไร้แอลกอฮอล์ และโครงการศึกษาปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2566 และเทศกาลสงกรานต์ 2566 โดยมีการดำเนินการในปี 2563-2566 ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ มีการสรุปผลการดำเนินงานใน link ข้อมูลเพิ่มเติม ทั้งนี้ ยังไม่ได้มีการนำข้อมูลมาบูรณาการกับฐานข้อมูลของกรมควบคุมโรค เป็นการสรุปรายงานแยกรายเทศกาล

# 4

## มาตรการเมาไม่ขับจะทำอย่างไร

### แผนการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง



#### กรุงเทพมหานคร

- มีแผนการจัดกิจกรรมต่างๆ ประกวดคลิป ความปลอดภัยทางถนน โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี พร้อมทั้งมีการให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่ของภาครัฐ เพื่อนำนโยบายสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน



#### กรมควบคุมโรค

- วางแผนบูรณาการข้อมูลร่วมกันในเรื่องการดื่มขับ โดยมีการบูรณาการเฉพาะข้อมูลด้านการนำไปใช้ป้องกัน และเฝ้าระวังการเกิดเหตุ
- ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2565 มีการกำหนดค่าใช้ง่ายในการตรวจพิสูจน์ปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด โดยให้ส่งง่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง ซึ่งในขณะนี้ ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกระทรวงสาธารณสุขมีข้อพิจารณาร่วมกันเรื่องการกำหนดค่าใช้ง่าย ทั้งนี้ กรมควบคุมโรคมีการสนับสนุนเรื่องแนวทางการใช้งบประมาณในการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

# 4

## มาตรการเมาไม่ขับจะอย่างไร

ประเด็นที่อยากให้ประชาชนคนรุ่นใหม่ พัฒนาไอเดีย

1

มาตรการไม่ดื่ม และดื่มไม่ขับในกลุ่มเยาวชน



2

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลการบาดเจ็บจากการดื่มขับสู่ประชาชน ให้เข้าใจง่ายและเข้าถึงกลุ่มเสี่ยง ทั้งเยาวชนและกลุ่มนักดื่ม



DEALS

11.11

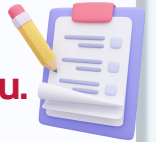
“



”

# ช่วงกิจกรรม

เปิดให้ลงทะเบียน เวลา 08.30 น.



## 1 Opening LIVE 09.00 น.



- เปิดกิจกรรม
- ถ่ายทอดสดผ่าน FB : Opengovthailand

## 2 Knowledge Sharing 09.30 น.

- ความรู้เบื้องต้นด้านความปลอดภัยทางถนน โดย คุณก้องกาญจน์ กัทษ์ศิริยุทธ สสส. และ นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- Nudge Theory โดย คุณภาณุวัฒน์ สัจจะวิริยะกุล วิทยากรด้านพฤติกรรมศาสตร์ Skooldio



## 3 Hacking Idea 10.30 น.

ระดมไอเดียภายในกลุ่ม

- แต่ละกลุ่มนำเสนอผลงาน (5 นาที) ผู้ทรงคุณวุฒิจากทุกองค์กรให้ความเห็นเกี่ยวกับความเป็นไปได้ที่จะขับเคลื่อนข้อเสนอของแต่ละกลุ่ม (4 นาที)
- ถ่ายทอดสดผ่าน FB : Opengovthailand

LUNCH TIME



## 4 Mentoring 14.00 น.

- Mentor จากทุกองค์กรช่วยให้ข้อเสนอแนะในแต่ละกลุ่ม ให้ไอเดียสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้
- ผู้เข้าร่วมปรับปรุงไอเดียเป็นข้อเสนอ

## 5 Present & Feedback LIVE 15.00 น.

## 6 Closing 16.00 น.

- ผู้เข้าร่วมกิจกรรมสะท้อนความรู้สึก
- ปิดกิจกรรม
- ถ่ายภาพร่วมกัน



# แผนที่และการเดินทางเข้าร่วมกิจกรรม

ณ ห้องประชุม 201 อาคารศูนย์เรียนรู้สภากาชาด สสส. สาทร กทม.



## รถไฟฟ้า BTS – รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT – รถด่วน BRT - รถสองแถว

### รถไฟฟ้า BTS

- ลงสถานีช่องนนทรี
- \* ต่อรถด่วน BRT เมื่อไปขึ้นรถ Shuttle bus ที่ทศนิศกรุงเทพฯ หรือ ต่อรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง

### รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT (สายบางซื่อ - หัวลำโพง)

- ลงสถานีคูมพิณี
- \* รอรถ Shuttle bus หรือ ต่อรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง



# ROAD HERO

รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนน

MY BETTER COUNTRY  
HACKATHON

ครั้งที่ 13

เอกสารประกอบการวิเคราะห์ข้อมูลหลังจากได้ข้อเสนอจากกิจกรรม  
MY BETTER COUNTRY HACKATHON ครั้งที่ 13 : Road Hero  
รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนน



## สรุปผลการจัดกิจกรรม MY BETTER COUNTRY HACKATHON ครั้งที่ 13 : Road Hero รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนน

กิจกรรม MY BETTER COUNTRY HACKATHON ครั้งที่ 13 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2566 ภายใต้หัวข้อ “Road Hero รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนน” ณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ร่วมกับหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมควบคุมโรค กรุงเทพมหานคร สสส. รวมถึงภาคประชาสังคม อาทิ มูลนิธิศูนย์ข้อมูลจราจรอัจฉริยะไทย (ITIC) โดยได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมในวงการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นนักเรียน นักศึกษา ภาคเอกชนจากทั่วประเทศ และบุคลากรจากหน่วยงานภาครัฐ กว่า 70 คน ใช้เวลาทั้งหมด 8 ชั่วโมง ในการระดมความคิดเห็นและนำเสนอแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ได้ข้อเสนอ 5 เรื่อง ได้แก่

1. การสร้างแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้าง และผู้ใช้บริการสวมหมวกกันน็อค ด้วยการพัฒนา Application และกำหนดมาตรฐาน Checklist ของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ให้ผู้โดยสารประเมินการให้บริการของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ผ่านระบบการรีวิว และให้คะแนน จาก QR Code หรือรหัสประจำตัวผู้ขับขี่ ซึ่งการที่ผู้โดยสารประเมินแต่ละครั้งก็จะได้คะแนนด้วย คะแนนที่ได้สามารถใช้แลกของรางวัลที่ภาครัฐจัดให้ นอกจากนี้ ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ก็สามารถที่จะนำคะแนนไปใช้แลกประกันอุบัติเหตุได้ และใน Application นี้ สามารถใช้ตรวจสอบวินมอเตอร์ไซค์รับจ้างได้อีกด้วย

2. การสร้างสภาพแวดล้อมที่ช่วยให้เด็กและเยาวชนสวมหมวกกันน็อค ด้วยการให้แต่ละโรงเรียนจัดที่เก็บหมวกกันน็อคไว้บริเวณทางเข้าออกที่จอดรถ เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้หมวกกันน็อค รวมถึงมีการส่งแจกรางวัลสำหรับนักเรียนที่สวมหมวกกันน็อคมาโรงเรียน โดยไม่ได้แจ้งวันที่จะแจกรางวัลล่วงหน้า ในกรณีของมหาวิทยาลัย นักศึกษาจะไม่สามารถลงทะเบียนเรียนในเทอมการศึกษาต่อไปได้ หากไม่สวมหมวกกันน็อคเข้ามหาวิทยาลัยเกิน 5 ครั้ง ในภาพรวมของประเทศ ควรมีการบรรจุหลักสูตรการเรียนการสอนเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนไว้ในหลักสูตร โดยเน้นการวิเคราะห์ข่าวอุบัติเหตุทางถนน ว่าใครได้รับผลกระทบอะไรบ้าง ทำให้ไม่ถึงเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้เกิดความตระหนักรู้ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในที่สุด

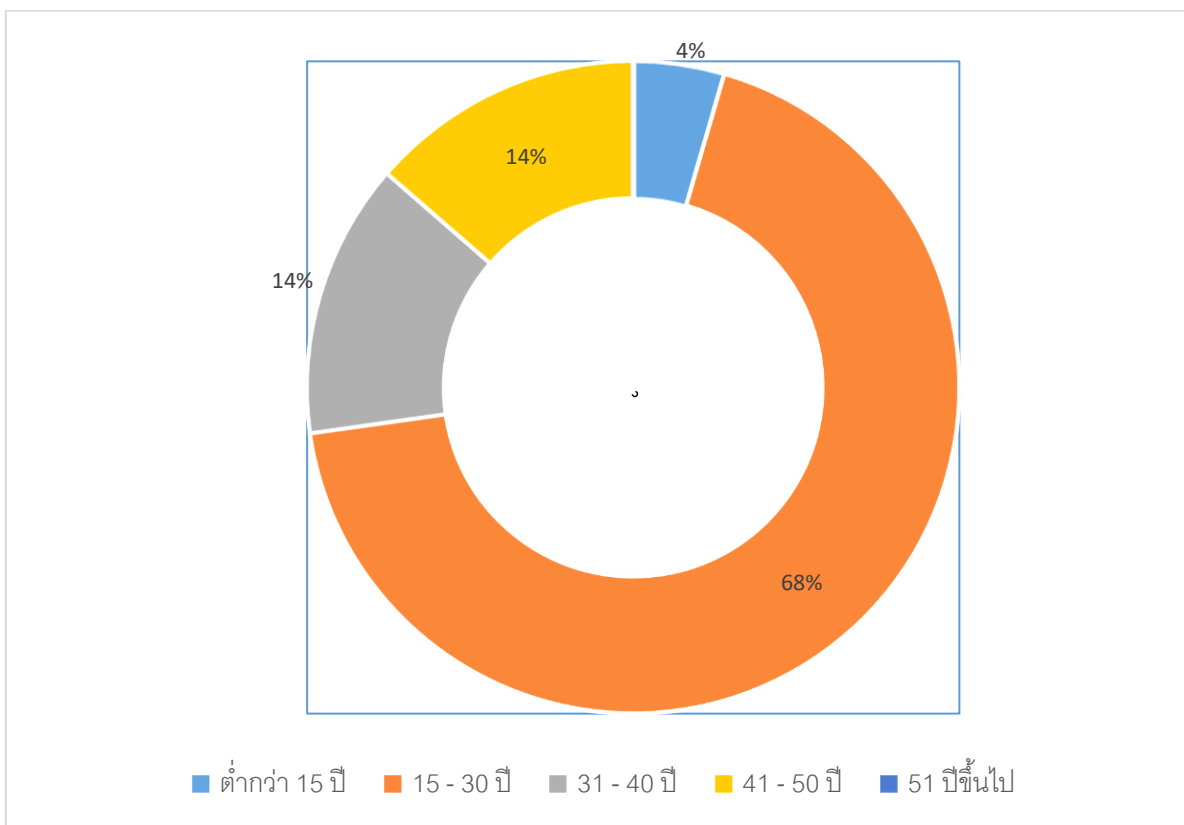
3. การป้องกันและปราบปรามไรเดอร์ขับรถเร็ว โดยเฉพาะในเขตโรงเรียน ด้วยการผนวกเรื่องของความเร็วกับ GPS ซึ่งแต่ละระบบจะมีหมุดที่ใช้ระบุพิกัดของไรเดอร์ขณะปฏิบัติหน้าที่อยู่แล้ว ทำให้สามารถคำนวณความเร็วที่ไรเดอร์ใช้ในพื้นที่ชุมชน หน้าโรงเรียน นอกจากนี้ ยังเปิดให้กลุ่มไรเดอร์กันเองแจ้งไปทางต้นสังกัด เมื่อเห็นพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของเพื่อนไรเดอร์ โดยผู้ประกอบการขนส่งอาหารอาจจะมีการชี้แจงเรื่องความเร็ว และมีการมอนิเตอร์แล้วมีบทลงโทษหากขับรถเร็ว อีกทั้ง ในปัจจุบันผู้ประกอบการด้านการขนส่งอาหารมีการมอบรางวัลเรื่องการบริการดีเด่นให้ไรเดอร์อยู่แล้ว จึงควรมีการมอบรางวัลไรเดอร์ดีเด่น เรื่องขับขี่ปลอดภัยด้วย เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้ไรเดอร์คนอื่นปฏิบัติตามกัน

4. การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการช่วยให้ทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การจัดทำสื่อดิจิทัลเตือนผลกระทบของการกระทำความผิดกฎจราจร เพื่อเป็นการให้ข้อมูลกฎจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนบางคนที่ยังไม่ทราบ รวมถึง การนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการตรวจจับผู้กระทำความผิด ประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น และบทลงโทษที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของผู้กระทำความผิด เช่น การยึดรถตามระยะเวลาที่กำหนด เพื่อเป็นการบังคับให้ทุกคนทำตามกฎจราจร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการลดอุบัติเหตุทางถนนได้ด้วย

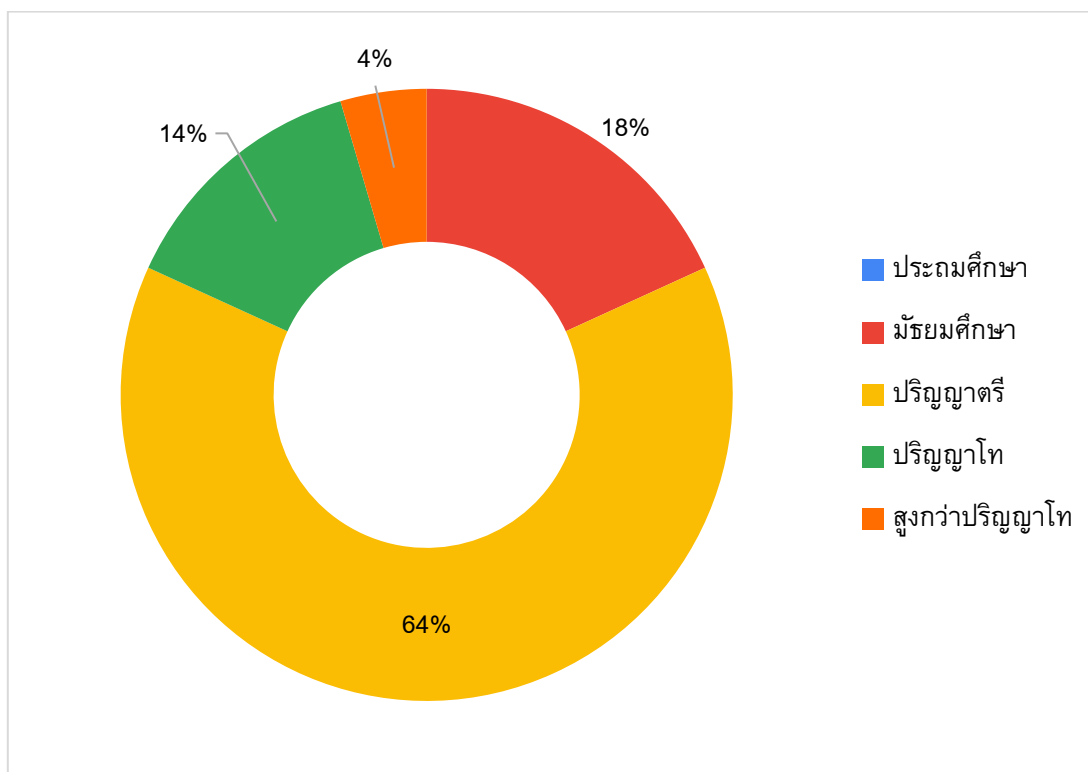
5. การสร้างการมีส่วนร่วมของร้านค้า/ผับ/บาร์/ร้านอาหาร ในการลดอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการให้ร้านค้า/ผับ/บาร์/ร้านอาหาร วัดระดับแอลกอฮอล์ของลูกค้าก่อนออกจากร้าน ซึ่งลูกค้าที่ยินยอมให้ วัดระดับแอลกอฮอล์ จะได้รับของที่ระลึกจากทางร้าน ทั้งนี้ หากพบระดับแอลกอฮอล์ที่เกินกำหนด ให้ร้านจัดหาที่จอดรถที่ปลอดภัยให้ลูกค้า และเรียกรถสาธารณะให้ใช้บริการแทน เพื่อความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน โดยจะมีการจัด Rating ให้กับร้านค้า/ผับ/บาร์/ร้านอาหาร ที่มีการดำเนินการได้มาตรฐาน และมีการติดตามให้แก่ร้านค้า/ผับ/บาร์/ร้านอาหารนั้น ๆ เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าว่าจะได้รับความดูแลเป็นอย่างดีจากผู้ให้บริการด้วย

**สรุปผลการประเมินการจัดกิจกรรม MY BETTER COUNTRY HACKATHON ครั้งที่ 13: Road Hero รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนน**

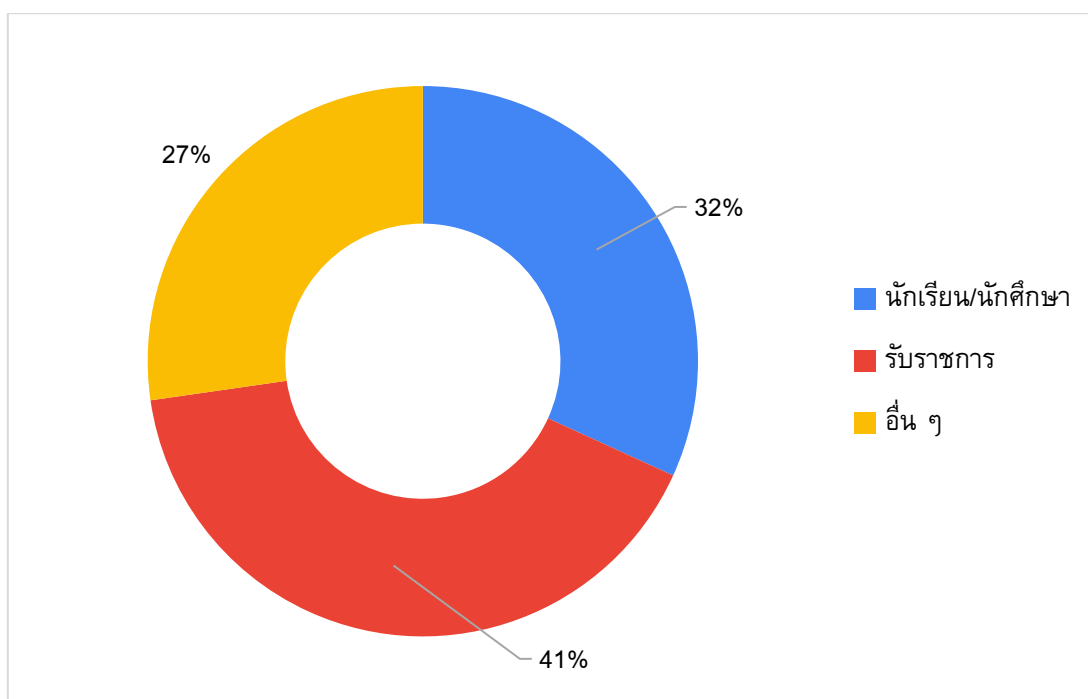
ข้อมูลทั่วไปของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ส่วนมากมีอายุระหว่าง 15 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 68.2 รองลงมา มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 13.6 และ 41 - 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 13.6 และอายุต่ำกว่า 15 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.5



ระดับการศึกษาของผู้เข้าร่วมกิจกรรมส่วนมากจบการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 63.6 รองลงมาจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 18.2 จบการศึกษาระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 13.6 และจบการศึกษาระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 4.5 ตามลำดับ



อาชีพของผู้เข้าร่วมกิจกรรมส่วนมาประกอบอาชีพรับราชการ คิดเป็นร้อยละ 40.9 รองลงมา เป็นนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 31.8 และประกอบอาชีพอื่น ๆ เช่น ค้าขาย พนักงานประจำ ลูกจ้าง/ ฟรีแลนด พนักงานบริษัท พนักงานหน่วยงานรัฐ คิดเป็นร้อยละ 27.2 ตามลำดับ



## ระดับความรู้และการมีส่วนร่วมก่อนและหลังการเข้าร่วมกิจกรรม

ระดับความรู้และการมีส่วนร่วม ก่อน และ หลัง เข้าร่วมกิจกรรม				
ประเด็น	ค่าเฉลี่ย (ก่อน)	ระดับ ความรู้	ค่าเฉลี่ย (หลัง)	ระดับ ความรู้
1. ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย	3.82	มาก	4.50	มากที่สุด
2. แนวคิดสะกิดพฤติกรรมเสี่ยงตามแนวทาง Nudge	3.77	มาก	4.64	มากที่สุด
3. ออกแบบมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน	3.91	มาก	4.73	มากที่สุด
4. อุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องใกล้ตัว มีโอกาสเกิดขึ้นกับทุกคน	4.32	มาก	4.86	มากที่สุด
5. การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	4.05	มาก	4.82	มากที่สุด

ผลการประเมินการเรียนรู้จากการเข้าร่วมกิจกรรม ก่อน และ หลัง ภาพรวมมีระดับการเรียนรู้ อยู่ในระดับมากที่สุด และเมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยพบค่าเฉลี่ยการเรียนรู้เพิ่มขึ้น เมื่อพิจารณาประเด็น การเรียนรู้พบว่า (1) ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ก่อนการเข้าร่วมกิจกรรมค่าเฉลี่ย 3.82 คะแนน และหลังการเข้าร่วมกิจกรรมค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 4.50 คะแนน (2) แนวคิดสะกิดพฤติกรรมเสี่ยงตามแนวทาง Nudge ก่อนการเข้าร่วมกิจกรรมค่าเฉลี่ย 3.77 คะแนน และหลังการเข้าร่วมกิจกรรมค่าเฉลี่ย เพิ่มขึ้นเป็น 4.64 คะแนน (3) ออกแบบมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน ก่อนการเข้าร่วมกิจกรรม ค่าเฉลี่ย 3.91 คะแนน และหลังการเข้าร่วมกิจกรรมค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 4.73 คะแนน (4) อุบัติเหตุทางถนน เป็นเรื่องใกล้ตัว มีโอกาสเกิดขึ้นกับทุกคน ก่อนการเข้าร่วมกิจกรรมค่าเฉลี่ย 4.32 คะแนน และหลังการเข้าร่วม กิจกรรมค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 4.86 คะแนน และ (5) การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ทางถนน ก่อนการเข้าร่วมกิจกรรมค่าเฉลี่ย 4.05 คะแนน และหลังการเข้าร่วมกิจกรรมค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 4.82 คะแนน

## ความพึงพอใจต่อการเข้าร่วมกิจกรรม

ประเด็น	ค่าเฉลี่ย	ระดับความพึงพอใจ
1. เนื้อหาครบถ้วน เข้าใจง่ายเป็นประโยชน์ต่อการใช้งานในอนาคต	4.77	มากที่สุด
2. วิทยากรมีความรู้ความเชี่ยวชาญในหัวข้อที่รับผิดชอบ	4.64	มากที่สุด
3. กระบวนการจัดกิจกรรม เอื้อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น	4.77	มากที่สุด
4. เอกสาร/สื่อที่ใช้มีความครบถ้วน เหมาะสมกับการจัดกิจกรรม	4.82	มากที่สุด
5. สิ่งอำนวยความสะดวกจัดเตรียมได้อย่างเหมาะสม(อาหาร สถานที่ การเดินทาง)	4.77	มากที่สุด

ผลการประเมินระดับความพึงพอใจต่อการจัดกิจกรรมภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด จากการประเมิน พบว่าผู้เข้าร่วมอบรมมีความพึงพอใจด้านเอกสาร/สื่อที่ใช้มีความครบถ้วน เหมาะสมกับการจัดกิจกรรม มากที่สุด มีค่าเฉลี่ย 4.82 คะแนน รองลงมาด้านเนื้อหาครบถ้วน เข้าใจง่ายเป็นประโยชน์ต่อการใช้งาน

ในอนาคต ด้านกระบวนการจัดกิจกรรม เอื้อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกจัดเตรียมได้อย่างเหมาะสม (อาหาร สถานที่ การเดินทาง) มีค่าเฉลี่ยเท่ากับคือ 4.77 คะแนน และด้านวิทยากรมีความรู้ความเชี่ยวชาญในหัวข้อที่รับผิดชอบ มีค่าเฉลี่ย 4.67 คะแนน

### **ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนากระบวนการจัดกิจกรรมในครั้งถัดไป**

1. กิจกรรมครั้งถัดไปอยากให้ขับเคลื่อนในประเด็นการสร้างเครือข่ายพัฒนาการจราจร ภูฏาจารย์เพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนน การแก้ไขปัญหาคนไร้ที่พึ่ง เพื่อสนับสนุนกรมพัฒนาสังคมและสวัสดิการในการขับเคลื่อนงานต่อไป

2. เสนอให้เพิ่มจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม และขยายกลุ่มผู้เข้าร่วมกิจกรรมไปในกลุ่มอื่นๆ มากขึ้น เพื่อให้ได้ไอเดียใหม่ในการออกแบบมาตรการ

3. เสนอให้จัดกิจกรรมในรูปแบบออนไลน์

### **ความสนใจที่จะเข้าร่วมกิจกรรมครั้งต่อไป**

หากมีการจัดกิจกรรมครั้งถัดไป ผู้เข้าร่วมกิจกรรมร้อยละ 77.3 สนใจเข้าร่วมกิจกรรม เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่สนุก ได้ความรู้ ได้เครือข่าย ได้ฝึกออกแบบแนวคิดใหม่ ๆ และเป็นประโยชน์ต่อสังคม และร้อยละ 22.7 ยังไม่แน่ใจ เนื่องจากอาจภารกิจอื่น ๆ ในวันจัดกิจกรรม ทั้งนี้ หากมีการจัดกิจกรรมครั้งถัดไป ผู้เข้าร่วมอยากให้จัดกิจกรรมในหัวข้อที่หลากหลาย เช่น การสร้างเครือข่ายพัฒนาการจราจร ภูฏาจารย์เพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนน คนไร้ที่พึ่ง คนเร่ร่อน คนไร้บ้าน ปัญหาโรคซึมเศร้า เป็นต้น

.....