

chance

CHANCE REPORT

Transforming Insights into
Impact



Insights for a
Better Society

LIST OF CONTENTS

Part 01 : Executive Summary

สรุปประเด็นสำคัญของรายงาน อธิบายภาพรวมของปัญหา โอกาสที่ค้นพบ และแนวทางแก้ไขที่นำเสนอในเชิงกลยุทธ์

Part 03 : Insights Discovery

การวิเคราะห์เชิงลึกเพื่อค้นหา Insight สำคัญที่ช่วยเปิดมุมมองใหม่เกี่ยวกับปัญหา เช่น รูปแบบ แนวโน้ม และความผิดปกติที่เกิดขึ้น

Part 02 : Introduction to the Problem

อธิบายบริบทของปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง และผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม

Part 04 : Opportunities and Action Plan

เสนอแนวทางและโอกาสสำคัญที่สามารถดำเนินการได้ พร้อมแผนปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพเพื่อแก้ไขปัญหา

Part 05 : Key Takeaways & References

สรุปข้อมูลสำคัญที่ได้รับจากรายงาน พร้อมแหล่งอ้างอิงที่ช่วยสนับสนุนข้อมูลทั้งหมด

EXECUTIVE SUMMARY

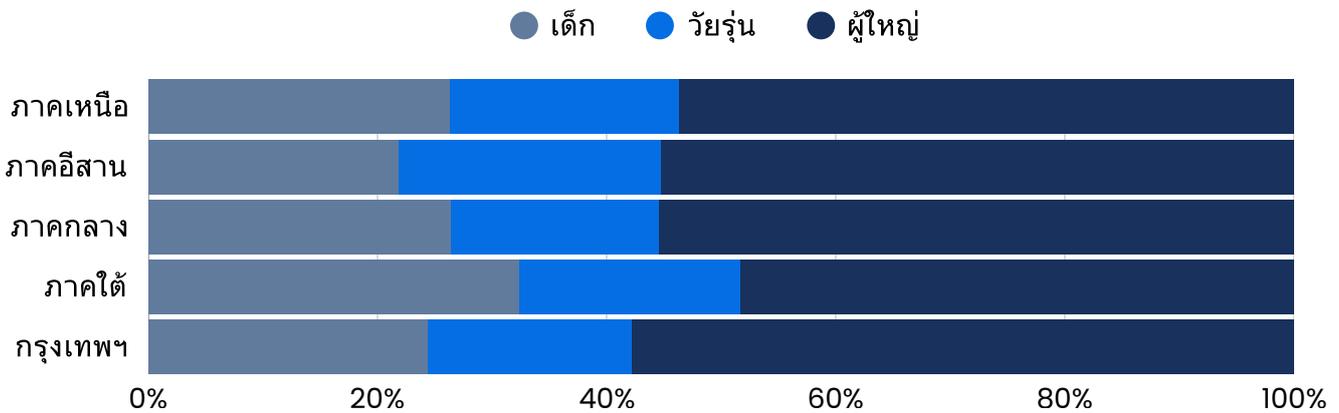
74%

500,000 ล้านบาทต่อปี

ประเทศไทยเผชิญกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งคิดเป็น 74% ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด ในแต่ละปี อุบัติเหตุเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อทั้งในด้านสังคมและเศรษฐกิจ โดยประเทศไทยสูญเสียมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงถึง 500,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน

โอกาสสำคัญที่ค้นพบ

การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย: ผู้เสียชีวิตกว่า 86% จากรถจักรยานยนต์ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย การสร้างแคมเปญส่งเสริมในกลุ่มเด็กและวัยรุ่นจะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บได้อย่างมีนัยสำคัญ



กลุ่มผู้ใหญ่ในกรุงเทพมหานครมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงสุดที่ 71%
กลุ่มเด็กในภาคใต้มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงสุดที่ 37%
กลุ่มวัยรุ่นมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำสุดในทุกภูมิภาคที่ 22%



โอกาสสำคัญที่ค้นพบ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก

เราได้ค้นพบโอกาสสำคัญในการแก้ไขปัญหาดังนี้:

1. การควบคุมความเร็ว: การขับรถเร็วเกินกำหนดเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุ โดยมีอัตราเกี่ยวข้องกับสูงถึง 49% ของอุบัติเหตุทั้งหมด
2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบจราจร: เช่น การปรับปรุงถนนในพื้นที่เสี่ยง การเพิ่มจุดตรวจสอบความเร็ว และการติดตั้งสัญญาณไฟที่มีประสิทธิภาพ

แนวทางแก้ไขที่เสนอ

1. แคมเปญระดับประเทศ: สร้างโครงการรณรงค์ "หมวกนิรภัย 100%" โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ชนบทและกลุ่มเด็กในโรงเรียน
2. การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง: เพิ่มจุดตรวจสอบความเร็วและบทลงโทษที่เข้มงวด เพื่อควบคุมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย
3. การใช้เทคโนโลยีและข้อมูล: เช่น การติดตั้งระบบเซนเซอร์ตรวจจับความเร็วในจุดเสี่ยง และการใช้ข้อมูล Big Data เพื่อวิเคราะห์พื้นที่เกิดอุบัติเหตุ
4. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน: สร้างถนนที่ปลอดภัยกว่าเดิม เช่น ทางจักรยานและพื้นที่ข้ามถนนสำหรับคนเดินเท้า

การสวมหมวกนิรภัย ในเวียดนาม

ลดความเสี่ยง 39%

อัตราอุบัติเหตุในพื้นที่ที่มีกล้อง

ลดความเสี่ยง 58%

กฎหมายจำกัดความเร็ว

ลดความเสี่ยง 42%

การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน

ลดความเสี่ยง 35%

*รายงานจาก International Transport Forum (ITF) และ OECD

ในปี 2550 เวียดนามได้บังคับใช้กฎหมายสวมหมวกนิรภัยอย่างเข้มงวด ส่งผลให้อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจาก 30% เป็น 95% ภายในเวลาไม่นาน และลดการบาดเจ็บที่ศีรษะลงอย่างมีนัยสำคัญ

ตัวอย่างในเนเธอร์แลนด์: การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานสำหรับคนเดินเท้าและจักรยาน ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ 35%



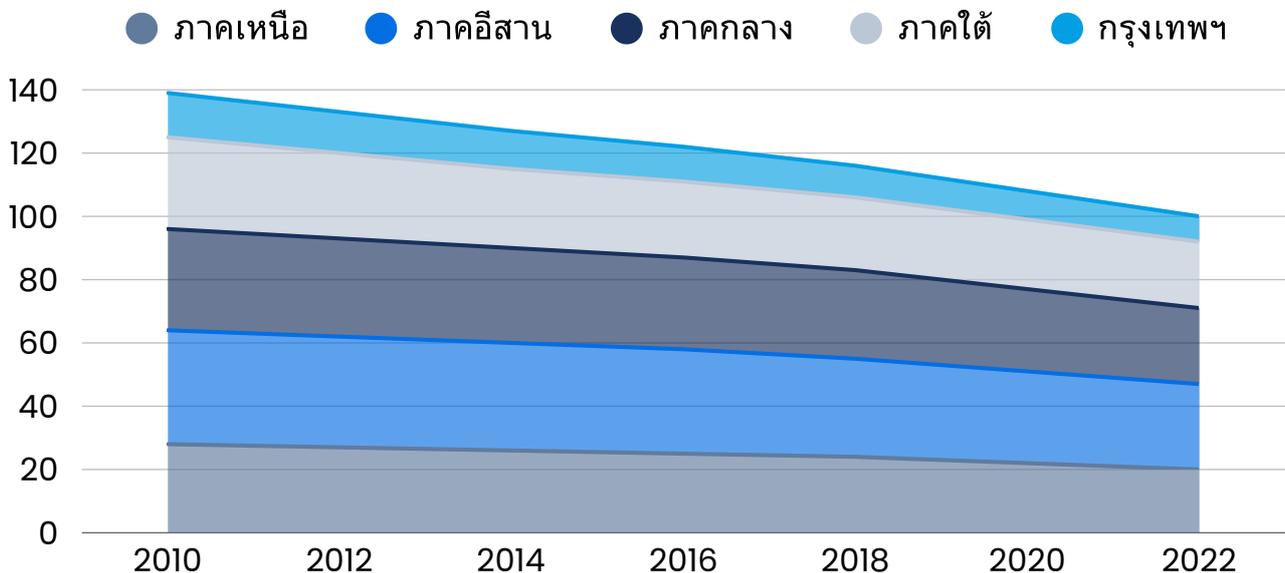
Part 02 : Introduction to the Problem

อธิบายบริบทของปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง และผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม

PROBLEM ANALYSIS

บทนำสู่ปัญหา (Introduction to the Problem)

ประเทศไทยเผชิญกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มีความรุนแรงที่สุดในภูมิภาคอาเซียน โดยในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 22,491 คน (ข้อมูลปี 2565) ซึ่งเท่ากับการสูญเสียหนึ่งชีวิตในทุกๆ 24 นาที ปัญหานี้ไม่ได้ส่งผลเฉพาะต่อผู้เสียชีวิตและครอบครัว แต่ยังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจอย่างมหาศาล โดยการประมาณการจาก TDRI พบว่า ไทยสูญเสียมูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 500,000 ล้านบาท/ปี หรือเทียบเท่า 3% ของ GDP



การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในประเทศไทย (แยกตามภูมิภาค)

- ช่วงเวลา: 2010 - 2022
- หน่วย: จำนวนผู้เสียชีวิต (ต่อแสนประชากร)
- แหล่งข้อมูล: สำนักงานสถิติแห่งชาติ, TDRI

อัตราการเปลี่ยนแปลงความเสี่ยงในแต่ละภูมิภาค

- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความเสี่ยงสูงสุดในทุกปี แต่มีแนวโน้มลดลงช้ากว่าภูมิภาคอื่น
- กรุงเทพมหานครมีอัตราการลดลงเร็วที่สุดจาก 14 เหลือเพียง 8 ต่อแสนประชากร

ความคืบหน้าในมาตรการความปลอดภัย:

- ภาคเหนือมีการลดลงต่อเนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย
- กรุงเทพฯ มีแนวโน้มลดลงอย่างมากเนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานที่ดีขึ้น
- พื้นที่ที่ต้องให้ความสำคัญ:
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังคงมีความเสี่ยงสูงสุด จำเป็นต้องเร่งปรับปรุงมาตรการจราจร

KEY STATISTICS

22,941

ผู้เสียชีวิตเฉลี่ยต่อปี

ประเทศไทยมีปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรงที่สุดในภูมิภาค โดยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน (ข้อมูลปี 2565) ซึ่งเทียบเท่ากับการสูญเสียชีวิต 61 คนต่อวัน หรือ 1 คนทุกๆ 24 นาที

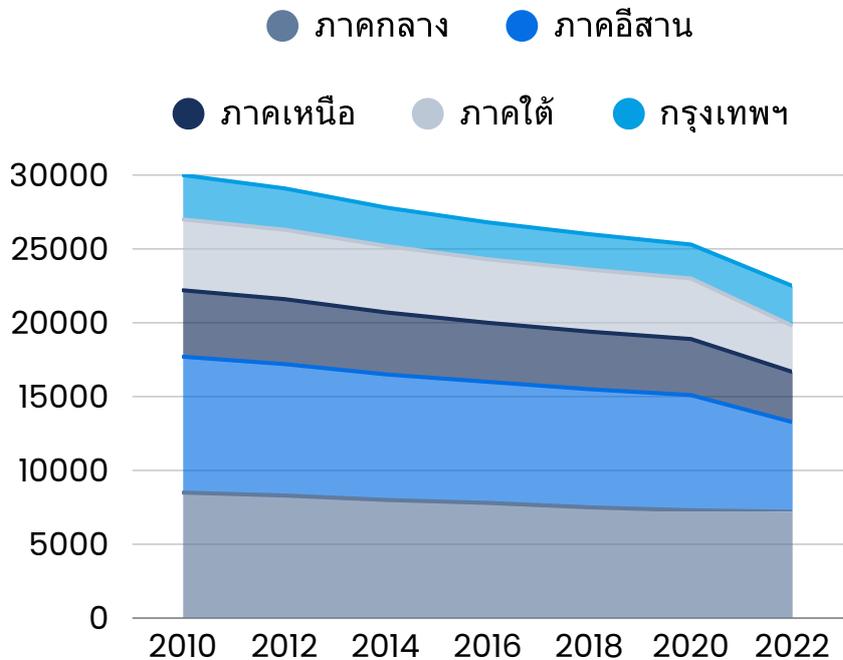
ผู้เสียชีวิตแยกตามภูมิภาค (ปี 2565):

ภาคกลาง: 7,197 คน (32% ของทั้งหมด)

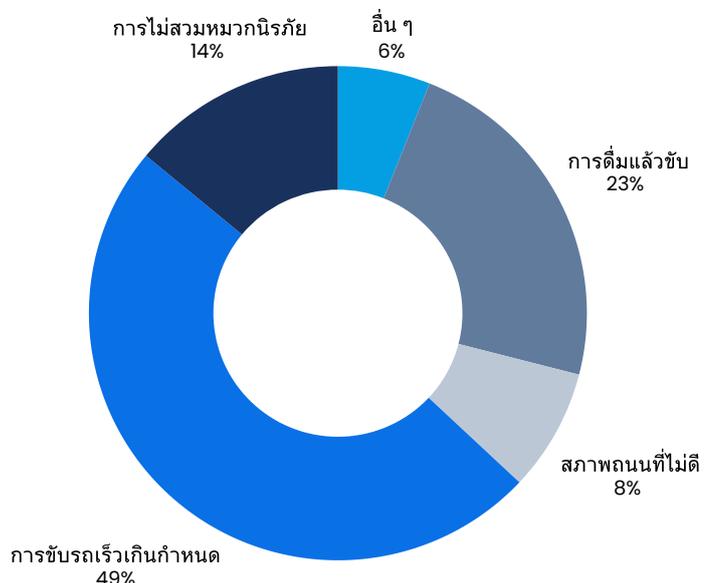
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: 6,072 คน (27%)

ภาคเหนือและภาคใต้รวมกัน: 6,523 คน (29%)

กรุงเทพมหานคร: 2,699 คน (12%)



อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีสาเหตุหลักมาจาก การขับรถเร็วเกินกำหนด ซึ่งคิดเป็น 49% ของสาเหตุทั้งหมด รองลงมาคือ การดื่มแล้วขับ ที่ 23% และ การไม่สวมหมวกนิรภัย ที่ 14% ในขณะที่สภาพถนนที่ไม่ดี มีผลกระทบอยู่ที่ 8% และสาเหตุอื่น ๆ รวมกันอยู่ที่ 6% ข้อมูลนี้ชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการแก้ไขพฤติกรรมของผู้ขับขี่และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนน.



HEAT MAP

ช่วงเวลา 18:00-21:00 และ 21:00-24:00 น.
มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด โดยเฉพาะในวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) มีค่าเฉลี่ย 30-32%

ช่วงเวลา 18:00-21:00 น. วันเสาร์และอาทิตย์ มีค่าเฉลี่ยสูงถึง 30-32% สาเหตุหลักมาจากการเดินทางในระยะไกล (กลับบ้านเกิดหรือไปท่องเที่ยว) อัตราการเกิดอุบัติเหตุในช่วงนี้เพิ่มขึ้น 18% เมื่อเทียบกับวันธรรมดา

วัน/เวลา	06:00-09:00	09:00-12:00	12:00-15:00	15:00-18:00	18:00-21:00	21:00-24:00
จันทร์	8%	7%	10%	15%	30%	30%
อังคาร	7%	6%	11%	16%	28%	32%
พุธ	7%	8%	12%	14%	29%	30%
พฤหัสบดี	6%	7%	13%	15%	27%	32%
ศุกร์	6%	7%	10%	14%	31%	32%
เสาร์	7%	8%	12%	18%	32%	23%
อาทิตย์	9%	10%	11%	17%	30%	23%

จากข้อมูล Heatmap ชี้ให้เห็นว่า ช่วงเวลา 18:00-24:00 น. เป็นช่วงที่มีความเสี่ยงสูงที่สุด โดยเฉพาะวันหยุดสุดสัปดาห์ซึ่งเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การดื่มแอลกอฮอล์และการขับรถเร็ว การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดในช่วงเวลาดังกล่าวจะช่วยลดอัตราอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยสำคัญ.



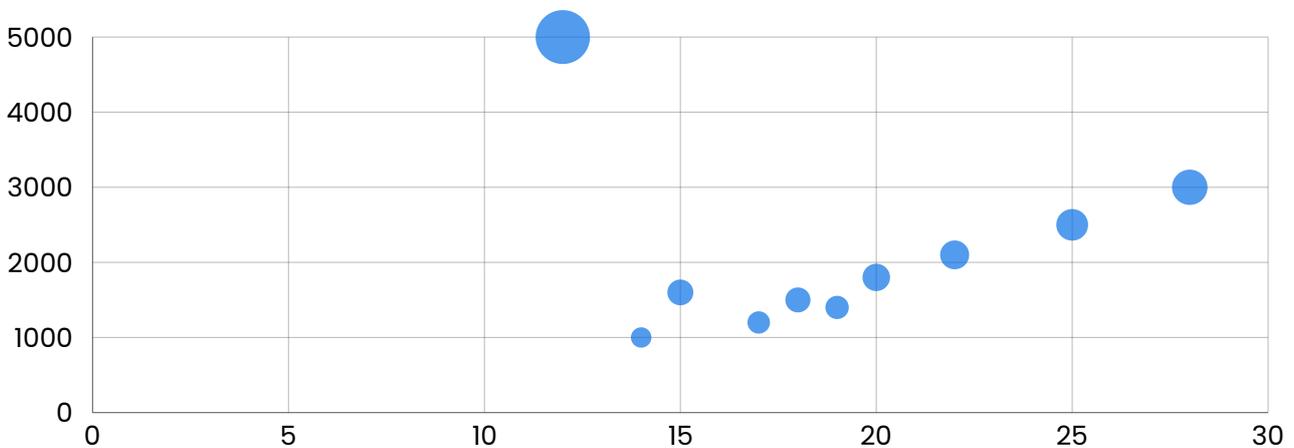
Part 03 : Insights Discovery

การวิเคราะห์เชิงลึกเพื่อค้นหา Insight สำคัญที่ช่วยเปิดมุมมองใหม่เกี่ยวกับปัญหา เช่น รูปแบบ แนวโน้ม และความผิดปกติที่เกิดขึ้น

BEHAVIORAL INSIGHTS

ข้อค้นพบ: ในพื้นที่ชนบท มีผู้
ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ใช้
ความเร็วเกินกำหนดถึง 62%
ของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด
ในพื้นที่ดังกล่าว

กลุ่มที่ใช้ความเร็วสูงส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 18-30 ปี
ใน 10 จังหวัดที่มีอุบัติเหตุสูงสุด 7 จังหวัดเป็นพื้นที่
ชนบท เช่น นครราชสีมา ขอนแก่น และสุรินทร์
ถนนที่ไม่มีไฟส่องสว่างในพื้นที่ชนบท มีความเสี่ยงสูง
กว่า 45% เมื่อเทียบกับถนนที่มีไฟส่องสว่าง



จังหวัด	ผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร (X)	จำนวนอุบัติเหตุ (Y)	รถจักรยานยนต์จดทะเบียน (คัน)	อัตราสวมหมวกนิรภัย (%)
กรุงเทพมหานคร	12	5,000	3,500,000	85
ชลบุรี	25	2,500	1,200,000	70
นครราชสีมา	28	3,000	1,500,000	60
ขอนแก่น	20	1,800	900,000	65
อุดรธานี	22	2,100	1,000,000	68
สุราษฎร์ธานี	18	1,500	750,000	72
เชียงใหม่	15	1,600	800,000	75
ระยอง	19	1,400	650,000	78
สงขลา	17	1,200	600,000	70
สมุทรปราการ	14	1,000	500,000	80

- ผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร (X)
- จำนวนอุบัติเหตุ (Y)
- จำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนต่อทะเบียน (Bubble Size)
- อัตราสวมหมวกนิรภัย (%)

จังหวัดที่มีความเสี่ยงสูงที่สุด

นครราชสีมา เป็นจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรสูงที่สุด (28 คนต่อแสนประชากร) และมีจำนวนอุบัติเหตุสูงถึง 3,000 เคส ปัจจัยเสี่ยง:

- การขับเร็วในพื้นที่ชนบท
- จำนวนรถจักรยานยนต์ที่ใช้จำนวนมาก (1.5 ล้านคัน)

KEY STATISTICS

จำนวนอุบัติเหตุสูงสุด

5,000

กรุงเทพมหานครมีจำนวนอุบัติเหตุสูงสุด (5,000 เคส) แต่ผู้เสียชีวิตต่อแสน ประชากรอยู่ในระดับต่ำสุดในกลุ่มจังหวัด (12 คนต่อแสนประชากร)

ภาคอีสาน: กลุ่มจังหวัดที่มีอุบัติเหตุสูง
ขอนแก่น และ อุตรดิตถ์:

จำนวนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรอยู่ในระดับปาน
กลาง (20-22 คนต่อแสนประชากร)
มีจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสูง
(900,000-1,000,000 คัน)

คนต่อแสนประชากร

20-22

อัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรต่ำ

14-16

จังหวัดเมืองรองที่มีปัญหา

ชลบุรี และระยอง มีความเสี่ยงสูงจากการเดินทางของนักท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า

- ชลบุรี: 25 ผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร
- ระยอง: 19 ผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร

ภาคใต้และภาคเหนือ
จำนวนอุบัติเหตุสูง (1,500 เคส) และผู้เสียชีวิต
ต่อแสนประชากรอยู่ที่ 18 คน
ปัญหาสำคัญมาจากการเดินทางระหว่างอำเภอ
และถนนที่ไม่มีระบบป้ายจราจรที่ชัดเจน

ผู้เสียชีวิตเฉลี่ยต่อปี

1,500

อัตราสวมหมวกนิรภัยสูง

80-85%

จำนวนผู้เสียชีวิตสัมพันธ์กับอัตราสวมหมวก
นิรภัยและโครงสร้างพื้นฐาน:
กรุงเทพมหานครมีจำนวนผู้เสียชีวิตต่ำ
เนื่องจากอัตราสวมหมวกนิรภัยสูง (85%)
และโครงสร้างพื้นฐานดี



Part 04 : Opportunities and Action Plan

เสนอแนวทางและโอกาสสำคัญที่สามารถดำเนินการได้ พร้อมแผนปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพเพื่อแก้ไขปัญหา

KEY OPPORTUNITIES



การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย

เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยจาก 65% เป็น 90% ภายใน 5 ปี โดยมุ่งเป้าไปยังพื้นที่ชนบทและกลุ่มวัยรุ่นที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำที่สุด

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์กว่า 86% ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย จังหวัดในชนบท เช่น นครราชสีมา, ขอนแก่น, และ อุรธานี มีอัตราการสวมหมวกต่ำกว่าเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพมหานคร

ตัวอย่างพื้นที่เป้าหมาย:

- นครราชสีมา: มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์สูงถึง 28 คนต่อแสนประชากร
- ขอนแก่น และอุรธานี: พื้นที่ชนบทที่ผู้ขับขี่มักไม่สวมหมวกนิรภัย



แผนการปฏิบัติ:

แจกหมวกนิรภัยราคาถูกราคาถูกหรือฟรี:

- แจกหมวกนิรภัยในโรงเรียนมัธยมและหมู่บ้านในพื้นที่ชนบท
- งบประมาณ: หมวกละ 150 บาท (แจก 500,000 ใบต่อปี)

บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด:

- ตั้งด่านตรวจในพื้นที่เสี่ยง เช่น ทางเข้าหมู่บ้าน ถนนสายรอง ตรวจจับผ่านสื่อท้องถิ่น:
- จัดกิจกรรมส่งเสริมในโรงเรียน และใช้ช่องทางสื่อออนไลน์ในชุมชน



ผลลัพธ์ที่คาดหวัง:

- เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่เป้าหมายจาก 65% เป็น 90% ภายใน 5 ปี
- ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากจักรยานยนต์ลง 30%

“เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ชนบทจาก 65% → 90% ภายใน 5 ปี”

KEY OPPORTUNITIES

การควบคุมความเร็ว

ลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขับรถเร็วลง 30% ภายใน 3 ปี โดยเน้นถนนสายรองและพื้นที่ชนบท

การขับรถเร็วเกินกำหนดเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุ (คิดเป็น 49% ของอุบัติเหตุทั้งหมด)

ถนนสายรอง เช่น ถนนมิตรภาพ และ ถนนเพชรเกษม มีจำนวนอุบัติเหตุสูง

ตัวอย่างพื้นที่เป้าหมาย:

- ถนนมิตรภาพ: เชื่อมต่อจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- ถนนเพชรเกษม: เส้นทางสายหลักในภาคใต้

แผนการปฏิบัติ:

ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว:

- ติดตั้งกล้องในจุดเสี่ยง 1,000 จุดทั่วประเทศ
- งบประมาณ: 100 ล้านบาทต่อปี

สร้างจุดตรวจความเร็วเคลื่อนที่:

- เพิ่มจำนวนทีมตำรวจจราจรที่มีเครื่องตรวจจับความเร็ว

รณรงค์ลดความเร็วผ่านสื่อ:

- สร้างแคมเปญ “ช้าแต่ชัวร์” ผ่านโซเชียลมีเดีย

ผลลัพธ์ที่คาดหวัง:

- ลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขับรถเร็วลง 30%
- เพิ่มความปลอดภัยบนถนนสายรอง

30%

49%

3 ปี

“ลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขับรถเร็วลง 30% ภายใน 3 ปี”

KEY OPPORTUNITIES

20%

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง เช่น เพิ่มไฟส่องสว่างและเลนจักรยานยนต์

ถนนสายรองและในเมืองรอง เช่น ระยอง, ชลบุรี, และ สมุทรปราการ มีจำนวนอุบัติเหตุสูงเนื่องจากขาดไฟส่องสว่างและเลนจักรยานยนต์

ตัวอย่างพื้นที่เป้าหมาย:

- ระยอง: พื้นที่เศรษฐกิจที่มีการเดินทางของแรงงานสูง
- ชลบุรี: จังหวัดท่องเที่ยวที่มีถนนสายรองจำนวนมาก

100 ล้านบาท

แผนการปฏิบัติ:

ติดตั้งไฟถนน:

- ติดตั้งไฟส่องสว่างในจุดเสี่ยง 1,000 จุด
- งบประมาณ: 100 ล้านบาทต่อปี

สร้างเลนจักรยานยนต์:

- สร้างเลนจักรยานยนต์ในระยอง, ชลบุรี, และสมุทรปราการ

เป้าหมาย: 200 กม. ใน 3 ปี (งบประมาณ 300 ล้านบาท)

- ปรับปรุงป้ายจราจร:
- เพิ่มป้ายเตือนและป้ายสะท้อนแสงในพื้นที่เสี่ยง

1,000 จุด

ผลลัพธ์ที่คาดหวัง:

- ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในถนนสายรองและเมืองรองลง 20%

“ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในถนนสายรอง
และเมืองรองลง 20%”

KEY OPPORTUNITIES

การควบคุมช่วงเทศกาล

ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในช่วงสงกรานต์และปีใหม่ลง 20%

ช่วงเทศกาล เช่น สงกรานต์และปีใหม่ มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 30% การดื่มแอลกอฮอล์และการเดินทางระยะไกลเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญ

ตัวอย่างพื้นที่เป้าหมาย:

- ถนนสายหลัก เช่น ถนนมิตรภาพ, ถนนเพชรเกษม
- พื้นที่เมืองใหญ่ เช่น นครราชสีมา, ขอนแก่น

แผนการปฏิบัติ:

เพิ่มด่านตรวจแอลกอฮอล์:

- เพิ่มจำนวนด่านตรวจในจุดเสี่ยงช่วงเทศกาล

บริการขนส่งสาธารณะฟรี:

- จัดบริการรถเมล์ฟรีและรถโดยสารระหว่างจังหวัด

จัดทีมอาสาสมัคร:

- ให้บริการ "รถรับส่งชุมชน" ในพื้นที่ชนบท

ผลลัพธ์ที่คาดหวัง:

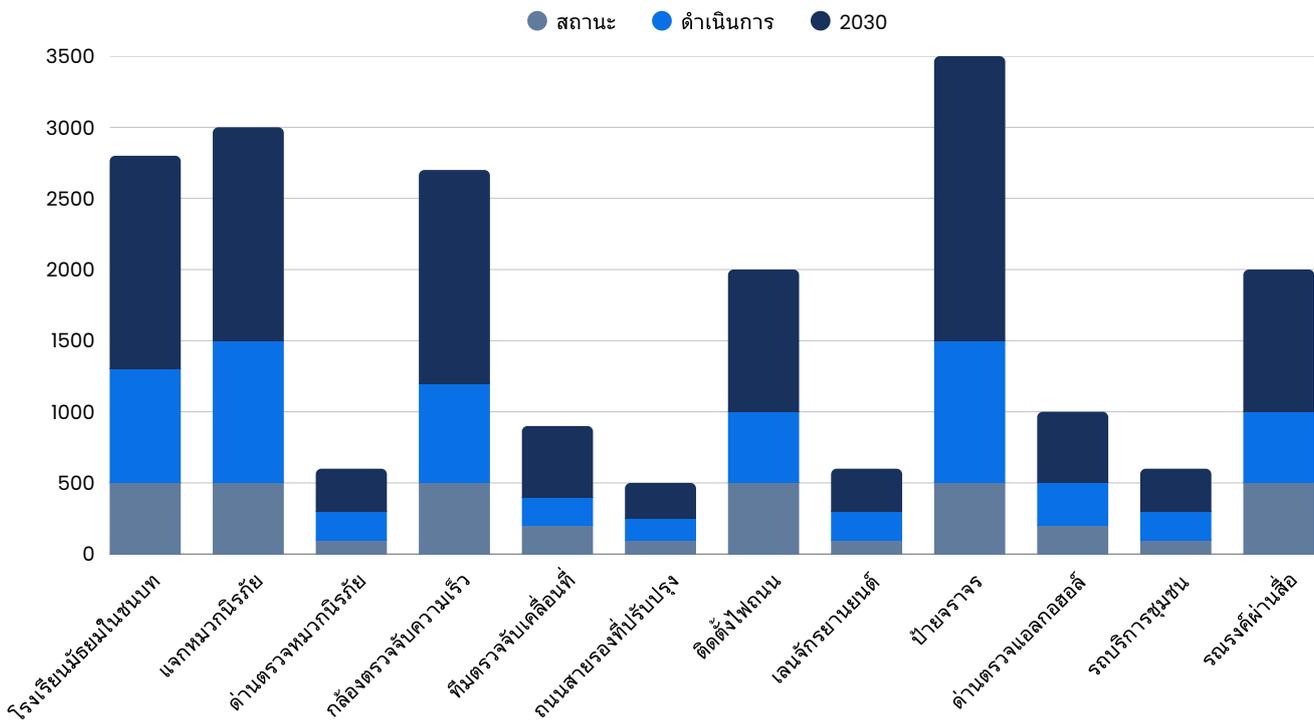
- ลดจำนวนอุบัติเหตุช่วงเทศกาลลง 20%
- ลดอัตราการดื่มแล้วขับในพื้นที่เป้าหมาย



“ลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลลง 20%”

ACTION PLAN

5 YEARS



การเพิ่มหมวกนิรภัย

- Operational (2023): แจกแล้ว 500,000 ใบ (33% ของเป้าหมาย)
- FID/Expected by 2030: เพิ่มเป็น 1,000,000 ใบ (67% ของเป้าหมาย)
- Target (2030): รวม 1,500,000 ใบ (100%)

การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว

- Operational (2023): ติดตั้งแล้ว 500 จุด (33% ของเป้าหมาย)
- FID/Expected by 2030: เพิ่มเป็น 1,200 จุด (80% ของเป้าหมาย)
- Target (2030): รวม 1,500 จุด (100%)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

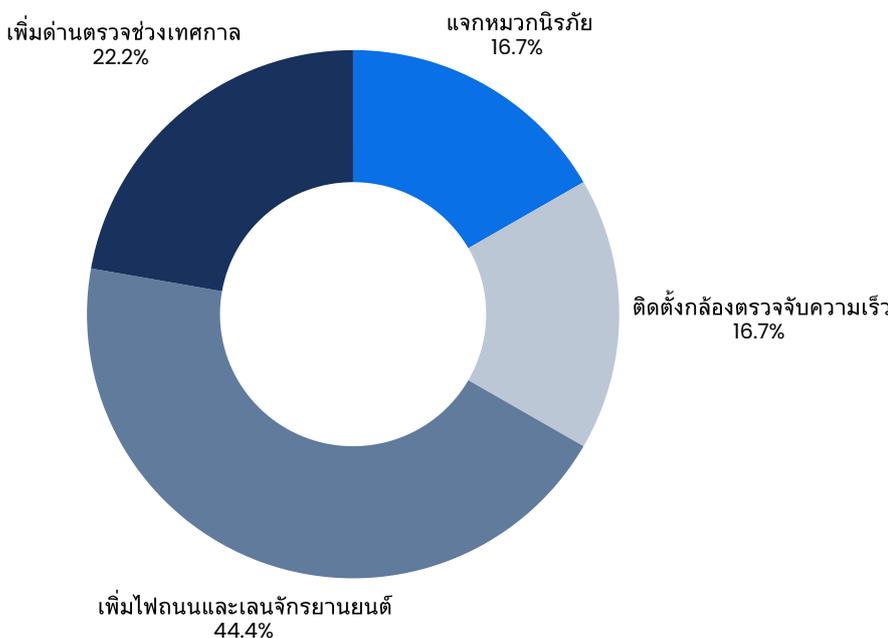
- Operational (2023): ติดตั้งไฟถนน 500 จุด (50% ของเป้าหมาย)
- FID/Expected by 2030: เพิ่มเป็น 1,000 จุด (100% ของเป้าหมาย)

ผลลัพธ์ที่คาดหวัง

- Action 1: เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยเป็น 90% ลดการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ 30%
- Action 2: ลดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความเร็วลง 30%
- Action 3: ลดอุบัติเหตุบนถนนสายรองและในเมืองรองลง 20%
- Action 4: ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลลง 20%

MEASUREMENT METRICS

งบประมาณโดยรวม (Budget Overview)



900 ล้านบาท
แผนปฏิบัติการนี้เน้นไปที่การจัดการ พื้นที่เสี่ยง, พฤติกรรมเสี่ยง, และโครงสร้างพื้นฐาน ด้วยงบประมาณที่เหมาะสม และสามารถดำเนินการได้จริงในระดับพื้นที่ หากแผนนี้ถูกนำไปใช้ คาดว่าจะลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยลงได้อย่างน้อย 30% ภายใน 5 ปี

65% ▶ 75% ▶ 90%

การวัดผล

การเพิ่มอัตราสวมหมวกนิรภัย

- เปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกในพื้นที่เป้าหมายก่อนและหลังแคมเปญ (ปีที่ 1 → 65% เป็น 75%, ปีที่ 5 → 90%)

การลดการขับรถเร็ว

- ตรวจสอบจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับรถเร็วในพื้นที่ที่ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว (ลดลง 30%)

การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

- เปรียบเทียบอัตราอุบัติเหตุในพื้นที่ที่ติดตั้งไฟถนนและเลนจักรยานยนต์

การลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล

- เปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุในเทศกาลก่อนและหลังการเพิ่มด้านตรวจและบริการขนส่ง



Part 05 : Key Takeaways & References

สรุปข้อมูลสำคัญที่ได้รับจากรายงาน พร้อมแหล่งอ้างอิงที่ช่วยสนับสนุน
ข้อมูลทั้งหมด

KEY TAKEAWAYS

ประเทศไทยเผชิญกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรง โดยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน หรือเทียบเท่ากับการสูญเสียชีวิต 61 คนต่อวัน สาเหตุหลักของอุบัติเหตุคือการขับรถเร็วเกินกำหนด (49% ของทั้งหมด) การดื่มแล้วขับ (23%) และการไม่สวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (86% ของผู้เสียชีวิตในกลุ่มนี้) ซึ่งเป็นปัจจัยที่ควบคุมได้หากมีการบังคับใช้กฎหมายและสร้างความตระหนักรู้ในระดับชุมชนและประเทศ

จากข้อมูลทิววิเคราะห์ พบว่าช่วงเวลาที่เสี่ยงที่สุดคือ 18:00 - 24:00 น. และวันหยุดสุดสัปดาห์ รวมถึงช่วงเทศกาล เช่น สงกรานต์และปีใหม่ ที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าวันธรรมดาถึง 30% พื้นที่ที่ต้องให้ความสำคัญ ได้แก่ ถนนสายรองและพื้นที่ชนบท เช่น นครราชสีมา ขอนแก่น และอุดรธานี รวมถึงพื้นที่เมืองรอง เช่น ชลบุรี ระยอง และสมุทรปราการ ที่มีจำนวนอุบัติเหตุสูงจากการขาดโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย

รายงานนี้ระบุโอกาสสำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนใน 4 ด้านหลัก ได้แก่ การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย การควบคุมความเร็ว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการควบคุมช่วงเทศกาล แผนปฏิบัติการที่เสนอครอบคลุมกิจกรรมที่ชัดเจน เช่น การแจกหมวกนิรภัย 1.5 ล้านใบ การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว 1,500 จุด การพัฒนาไฟส่องสว่างในพื้นที่ชนบท 1,000 จุด และการเพิ่มด่านตรวจแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาล คาดว่าแผนเหล่านี้จะช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงได้ถึง 30% ภายในปี 2030

รายงานนี้อ้างอิงข้อมูลจากแหล่งสำคัญภายในประเทศ เช่น สำนักงานสถิติแห่งชาติ กรมทางหลวง และมูลนิธิไทยโรดส์ รวมถึงรายงานระดับนานาชาติจาก WHO และ OECD ซึ่งแสดงให้เห็นถึงแนวทางการแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพในประเทศอื่น เช่น การบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในเวียดนาม และการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในสหราชอาณาจักร

เพื่อติดตามความสำเร็จของแผนนี้ ควรมีการประเมินผลอย่างต่อเนื่องทุกปี พร้อมทั้งสร้างความร่วมมือกับชุมชนในระดับท้องถิ่น เพื่อให้แผนปฏิบัติการสามารถนำไปใช้ได้จริงและยั่งยืนในระยะยาว.

REFERENCES

แหล่งข้อมูลภายในประเทศ

- 1.สำนักงานสถิติแห่งชาติ (National Statistical Office):
 - ข้อมูลผู้เสียชีวิตและจำนวนอุบัติเหตุในประเทศไทย แบ่งตามภูมิภาคและช่วงเวลา
 - Website: www.nso.go.th
- 2.กรมทางหลวง (Department of Highways):
 - รายงานข้อมูลถนนสายหลักและสายรอง รวมถึงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
 - Website: www.doh.go.th
- 3.TDRI (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย):
 - รายงานวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมจราจรและปัญหาการจราจรในประเทศไทย
 - Website: www.tdri.or.th
- 4.มูลนิธิไทยโรดส์ (Thai Roads Foundation):
 - ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับอุบัติเหตุในพื้นที่ชนบท และแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน
 - Website: www.thairoads.org

แหล่งข้อมูลระดับนานาชาติ

- 1.WHO Global Status Report on Road Safety:
 - รายงานระดับโลกเกี่ยวกับสถานการณ์และสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน พร้อมแนวทางการป้องกัน
 - Website: www.who.int
- 2.OECD Transport Research:
 - ข้อมูลและงานวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความปลอดภัยบนท้องถนน
 - Website: www.oecd.org
- 3.World Bank Open Data:
 - ข้อมูลสนับสนุนด้านเศรษฐกิจ สังคม และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระดับโลก
 - Website: www.worldbank.org

กรณีศึกษา (Case Studies)

- 1.การบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในเวียดนาม:
 - ผลสำเร็จของเวียดนามหลังการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในปี 2550 ซึ่งเพิ่มอัตราการสวมหมวกจาก 30% เป็น 95%
 - Source: WHO Report on Helmet Legislation in Vietnam
- 2.การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วในสหราชอาณาจักร:
 - การลดอุบัติเหตุในพื้นที่ที่มีกล้องตรวจจับความเร็ว ลดอุบัติเหตุลง 70%
 - Source: UK Department for Transport
- 3.การพัฒนาถนนในเนเธอร์แลนด์:
 - การสร้างเลนจักรยานและเพิ่มไฟส่องสว่างในพื้นที่ชนบท ลดอุบัติเหตุลง 35%
 - Source: OECD Transport Research

รายงานสนับสนุน

- 1.The World Health Organization (WHO):
 - แนวทางปฏิบัติและตัวอย่างการลดอุบัติเหตุในประเทศที่มีประสิทธิภาพ
 - Website: www.who.int
- 2.International Transport Forum (ITF):
 - รายงานเกี่ยวกับการลดความเร็วและผลกระทบต่อการลดอุบัติเหตุ
 - Website: www.itf-oecd.org

chance

