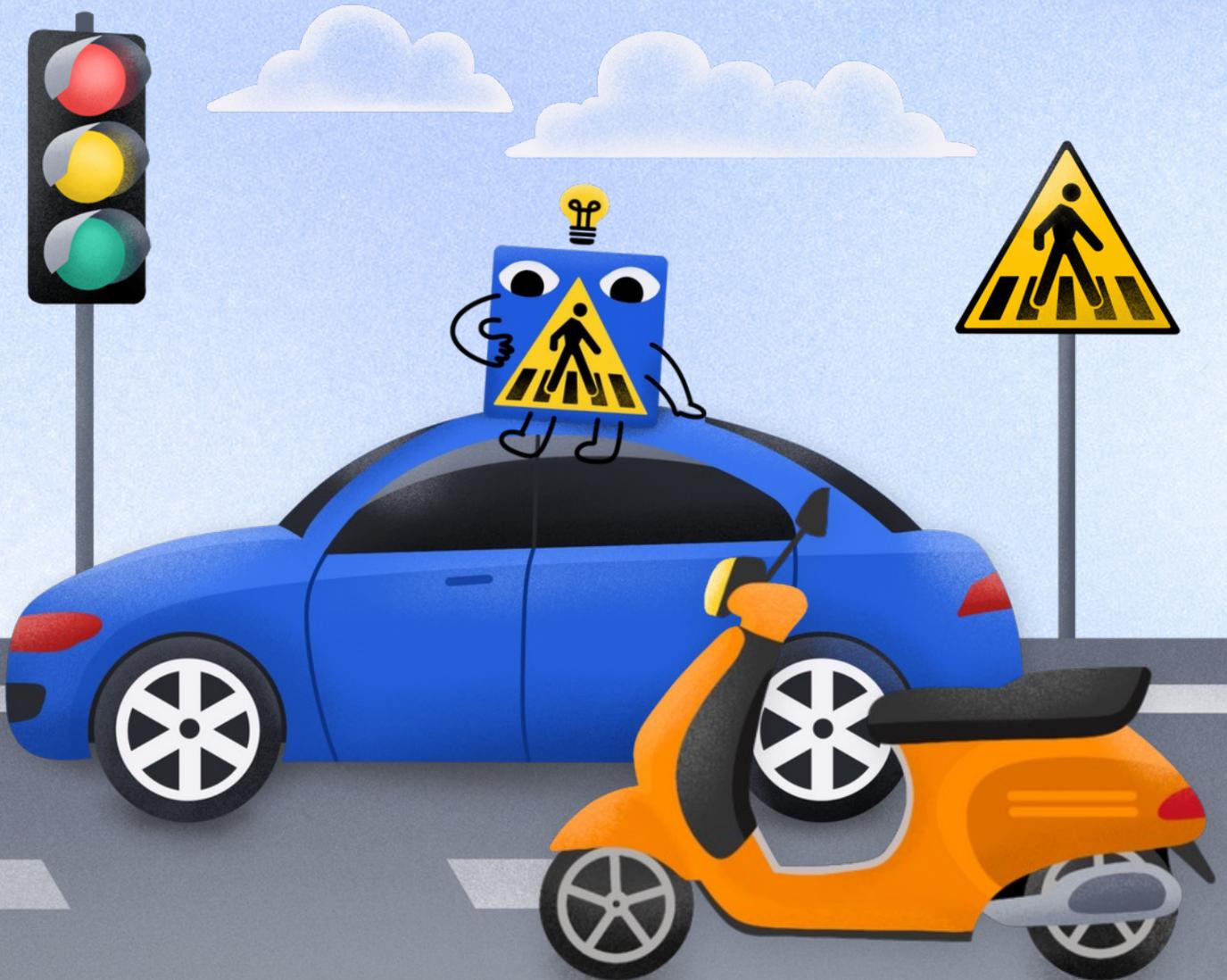




# ROAD TRAFFIC INJURY

## PITCHING CHALLENGE

# H A N D B O O K



## ที่มาและความสำคัญของโครงการ

เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นปัญหาที่ฝังรากลึกในสังคมมาเป็นเวลานาน และยังคงก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตของประชาชนในอัตราที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ ThaiRSC ระบุว่า ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัย 19-24 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่อยู่ระหว่างการศึกษาระดับมัธยมศึกษา หรือเพิ่งสำเร็จการศึกษาไม่นาน โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์ และกระจุกตัวในเขตเมืองและพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของการสัญจร สถานการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าการป้องกันและแก้ไขปัญหามิอาจอาศัยมาตรการในรูปแบบเดิมเพียงอย่างเดียว หากแต่จำเป็นต้องพัฒนานวัตกรรมที่ออกแบบโดยคำนึงถึงความยั่งยืน และผ่านการตรวจสอบความเป็นไปได้ก่อนนำไปใช้ในทางปฏิบัติจริง

โครงการย่อย “Road Traffic Injury Pitching Challenge” จึงได้จัดตั้งขึ้นภายใต้โครงการหลักของมหาวิทยาลัยมหิดล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงระหว่างความรู้เชิงทฤษฎีกับการออกแบบนวัตกรรมที่มองรอบด้าน ผ่านกรอบแนวคิด 3E ได้แก่ Engineering, Enforcement และ Education โครงการนี้ให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ อาทิ ระบบวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) การประมวลผลภาพจากกล้องวงจรปิด ระบบตรวจจับและจดจำหมายเลขทะเบียนรถ (ANPR) รวมถึงระบบช่วยเหลือการขับขี่เพื่อความปลอดภัย (ADAS) เพื่อใช้ในการระบุปัจจัยเสี่ยงบนท้องถนน ตลอดจนติดตามพฤติกรรมจราจรกระทำผิดกฎหมายอย่างต่อเนื่องโปร่งใสและตรวจสอบได้

ทั้งนี้ โครงการมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายเป็น “คนรุ่นใหม่” ซึ่งมีมุมมองและแนวคิดเชิงนวัตกรรมที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว รวมถึงมีศักยภาพในการใช้สื่อสังคมออนไลน์ และการจัดกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะเพื่อสร้างความตระหนักรู้ทางสังคมในวงกว้าง ผลลัพธ์ที่คาดหวังจากโครงการไม่ได้จำกัดเพียงการนำเสนอแนวคิดเชิงนามธรรม แต่เป็นการคัดเลือกข้อเสนอนวัตกรรมที่ผ่านการพิสูจน์ความเป็นไปได้และความพร้อมในการดำเนินงานภายใต้เงื่อนไขของพื้นที่ทดสอบ (Sandbox) โดยทีมที่ได้รับคัดเลือกจะได้รับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อนำข้อเสนอนวัตกรรมไปพัฒนาต่อ พร้อมถูกติดตามและประเมินผลกระทบเชิงบวกต่อสังคมโดยภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับโครงการหลักภายในระยะเวลา 6 เดือน เพื่อประเมินประสิทธิผลของนวัตกรรม และศักยภาพในการขยายผลสู่พื้นที่ขนาดใหญ่หรือยกระดับสู่การกำหนดนโยบายในอนาคต ซึ่งเป็นหัวใจของการพัฒนา Sandbox ภายใต้กรอบแนวคิด PDCA (Plan-Do-Check-Act) ก่อนพัฒนาสู่การเป็นแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ที่สามารถตรวจสอบได้อย่างเป็นรูปธรรม



## วัตถุประสงค์และเป้าหมายโครงการ

1. เพื่อคัดเลือกและสนับสนุนข้อเสนอหรือนวัตกรรมที่มีศักยภาพในการนำไปปฏิบัติจริง โดยต่อยอดผ่านการสนับสนุนทุนดำเนินการจากโครงการหลัก เพื่อพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมจากคนรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิผลและความยั่งยืนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
2. เพื่อส่งเสริมให้คนรุ่นใหม่มีบทบาทในการพัฒนานวัตกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในระดับ ชุมชน สถาบัน หรือระดับนโยบาย โดยสอดคล้องกับกรอบแนวคิด 3E ได้แก่ Engineering Enforcement และ Education
3. เพื่อสร้างการตระหนักรู้ต่อปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในวงกว้างผ่านการใช้สื่อสังคมออนไลน์และการจัดกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะ

## โจทย์การแข่งขัน

หัวข้อการแข่งขันในครั้งนี้ คือ การพัฒนานวัตกรรมเชิงบูรณาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ด้วยกลไก 3E (Integrated Road Safety Innovation through 3E Framework)

ออกแบบและพัฒนานวัตกรรมที่ประยุกต์ใช้กรอบแนวคิด 3E (Engineering, Education, Enforcement) เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม โดยมุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและยั่งยืน ภายใต้บริบทพื้นที่ทดสอบนวัตกรรม (Sandbox) ในเขตจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม

โครงการที่นำเสนอต้องแสดงให้เห็นถึงความสอดคล้องของกระบวนการแก้ไขปัญหาผ่านงบประมาณสนับสนุนจำนวน 500,000 บาท ภายในระยะเวลาดำเนินงาน 6 เดือน โดยมุ่งเน้นการพิสูจน์หลักการและทดสอบความเป็นไปได้ (Proof of Concept) เพื่อสร้างต้นแบบนวัตกรรมที่มีศักยภาพในการขยายผลสู่การใช้งานจริงในอนาคต



## คำอธิบายโจทย์การแข่งขัน

จากรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงติดอันดับที่ 9 ของโลก นอกจากนี้ยังติดอันดับ 1 ของโลก ในฐานะประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อประชากรสูงที่สุด (1) โดยข้อมูลล่าสุดระบุว่า ในประเทศไทยมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย 1 คนในทุก 37 นาที และอัตราการเสียชีวิตของคนเดินเท้าที่ถูกรถจักรยานยนต์ชนยังสูงกว่ายานพาหนะประเภทอื่น (2) สถานการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึง ปัญหาเชิงโครงสร้างควบคู่กับปัญหาเชิงพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน ที่ยังไม่สอดคล้องกับกฎหมาย และหลักความปลอดภัย อาทิ การไม่สวมหมวกนิรภัย การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับขึ้นขณะมีนเมา และการเปลี่ยนช่องจราจรโดยขาดความระมัดระวัง (3)

แม้การใช้รถจักรยานยนต์จะเป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญของประชาชนไทย แต่กลับได้รับความสนใจในเชิงนโยบายด้านการคมนาคมขนส่งจากภาครัฐในระดับที่ค่อนข้างต่ำ โดยนโยบายส่วนใหญ่ยังมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก ส่งผลให้นโยบายการพัฒนา การส่งเสริมความปลอดภัย และการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์ยังขาดความเป็นระบบ (2)

ในบริบทพื้นที่จังหวัดนครปฐม ข้อมูลจากระบบ PRS (Police Road Safety) ระบุว่าพื้นที่ที่มีสถิติเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยเฉพาะในเขตอำเภอพุทธมณฑล เนื่องจากเป็นพื้นที่กึ่งเมืองกึ่งชนบทที่มีความซับซ้อนของการจราจรสูง เป็นที่ตั้งของสถานศึกษาขนาดใหญ่ ชุมชน และเส้นทางขนส่งสินค้า ทำให้เกิด "จุดเสี่ยงซ้ำซาก (Black Spots)" ที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ รถจักรยานยนต์ยังเป็นพาหนะที่ได้รับความนิยมอย่างมากในกลุ่มนักศึกษา เนื่องจากมีความคล่องตัวสูงในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นอย่างอำเภอพุทธมณฑล ซึ่งนำมาสู่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มมากขึ้นด้วยเช่นกัน (3)

ด้วยเหตุนี้ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอพุทธมณฑล จึงจำเป็นต้องอาศัยนวัตกรรมเชิงระบบที่ครอบคลุมตามกรอบแนวคิด 3E ซึ่งเป็นแนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุที่ได้มาตรฐาน และมีการใช้กันอย่างแพร่หลาย ประกอบด้วย 1. การศึกษา (Education) 2. การใช้ความรู้ด้านวิศวกรรม (Engineering) และ 3. การออกกฎและข้อบังคับ (Enforcement) เพื่อนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การใช้งานอย่างปลอดภัยได้จริง (4)



## คำอธิบายโจทย์การแข่งขัน (ต่อ)

ทั้งนี้ นวัตกรรมในบริบทของโครงการอาจอยู่ในรูปแบบของอุปกรณ์ เทคโนโลยี นโยบาย หรือ กระบวนการใหม่ (Process innovation) ที่มุ่งจัดการองค์ประกอบของระบบการจราจร ไม่ว่าจะเป็น โครงสร้างพื้นฐานถนน รถจักรยานยนต์ คนเดินเท้า หรือยานพาหนะประเภทอื่น โดยมีเป้าหมายสูงสุดเพื่อส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและยั่งยืนในระยะยาว ซึ่งการ ออกแบบและพัฒนา นวัตกรรมดังกล่าวควรคำนึงถึงความเป็นไปได้ในการนำไปใช้จริงในบริบทของ สังคมไทย ครอบคลุมมิติด้านความปลอดภัย ความคล่องตัวของจราจร ความสอดคล้องกับกฎหมาย และนโยบายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนความคุ้มค่าและความยั่งยืนในการดำเนินงาน

Keywords: จักรยานยนต์, พฤติกรรม, พุทธมณฑล, หลักการ 3E

## หลักการ 3E

เนื่องจากหลักการ 3E ได้รับการยอมรับให้เป็นแนวความคิดป้องกันอุบัติเหตุที่ได้มาตรฐาน และ มีการใช้กันอย่างแพร่หลายในงานด้านความปลอดภัย (4) คณะผู้จัดจึงเล็งเห็นความสำคัญของการนำ หลักการดังกล่าวมาใช้เป็นกรอบแนวคิดหลัก เพื่อให้ผู้เข้าแข่งขันใช้เป็นแนวทางในการออกแบบ นวัตกรรม โดยมุ่งหวังให้ผลงานที่สร้างสรรค์ขึ้นมีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล มีโครงสร้างการ แก้ไขปัญหาที่ครอบคลุม และสามารถนำไปประยุกต์ใช้เพื่อสร้างความปลอดภัยได้จริงในทางปฏิบัติ ซึ่ง หลักการ 3E ประกอบด้วย

1. Education: การพัฒนาความรู้ ความเข้าใจ และทัศนคติที่ถูกต้อง รวมไปถึงการเสริมสร้างทักษะที่ ดี และการพัฒนาหลักสูตรในระบบการศึกษา ในด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่ผู้มีส่วน เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการใช้ถนนอย่างเหมาะสมและยั่งยืน
2. Engineering: การออกแบบและปรับปรุงสภาพแวดล้อม ระบบโครงสร้างพื้นฐาน หรือเทคโนโลยี ให้เอื้อต่อการปฏิบัติที่ถูกต้องตามหลักความปลอดภัย รวมถึงช่วยลดโอกาสในการเกิดพฤติกรรม เสี่ยง การกระทำที่ไม่พึงประสงค์ หรืออุบัติเหตุ
3. Enforcement: การบังคับใช้กฎหมาย นโยบาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส เป็นระบบ และเท่าเทียม เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายปฏิบัติตามมาตรการด้านความ ปลอดภัยอย่างทั่วถึง ไม่จำกัดเฉพาะผู้ที่มีความสมัครใจเท่านั้น



## หลักการ 3E (ต่อ)

จากการศึกษาในหลายบริบทพบว่า การประยุกต์ใช้หลักการ 3E ครบทั้งสามด้านมีประสิทธิผลมากกว่าเลือกใช้เพียงด้านใดด้านหนึ่ง (5) ในด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มประเทศรายได้ต่ำถึงปานกลาง (LMIC) การศึกษามาตรการด้านกฎระเบียบและวิศวกรรมจราจรชี้ให้เห็นว่า การใช้วิศวกรรมทางถนนเพียงด้านเดียวยังมีหลักฐานยืนยันถึงการลดการบาดเจ็บในระดับต่ำ ในขณะที่การดำเนินการมาตรการตามหลักการ 3E ทั้งสามด้านสามารถช่วยเพิ่มการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ถนน และลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยสำคัญ (6)

## หลักเกณฑ์การแข่งขัน

### 1. คุณสมบัติผู้สมัคร

- 1.1 การแข่งขันจัดขึ้นในรูปแบบทีม โดยแต่ละทีมต้องมีสมาชิกจำนวน 3-5 คน (ไม่น้อยกว่า 3 คน และไม่เกิน 5 คน) ทั้งนี้ สมาชิกในทีมไม่จำเป็นต้องศึกษาอยู่หรือปฏิบัติงานในสถาบันเดียวกัน
- 1.2 สมาชิกทุกคนในทีมต้องเป็นนักศึกษาระดับปริญญาตรีหรือบัณฑิตศึกษาในสถาบันการศึกษาในประเทศไทย ประจำปีการศึกษา พ.ศ. 2569 หรือเป็นผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับอุดมศึกษาไม่เกิน 5 ปี หรือมีคุณสมบัติเทียบเท่า เช่น ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)
- 1.3 สมาชิกในทีมทุกคนต้องมีความสามารถด้านภาษาไทยอยู่ในระดับดี เนื่องจากกิจกรรมทั้งหมดจะดำเนินการโดยใช้ภาษาไทย รวมถึงการจัดทำและการส่งเอกสารนำเสนอโครงการ (Proposal) และการนำเสนอโครงการ (Pitching)
- 1.4 ทีมผู้สมัครต้องมีสมาชิกอย่างน้อย 1 คน ที่สามารถเข้าร่วมกิจกรรม Online Capacity Building Workshop & Consultation ได้ตามวันและเวลาที่กำหนด
- 1.5 สมาชิกในทีมทุกคนต้องสามารถเข้าร่วมกิจกรรม 1<sup>st</sup> Onsite Pitching at Road Expo Safety และการนำเสนอโครงการรอบสุดท้าย (Final Pitching) ได้ตามวัน เวลา และสถานที่ที่โครงการกำหนด
- 1.6 กรณีที่ทีมได้รับการคัดเลือกให้เป็น 10 ทีมสุดท้ายของการแข่งขัน ขอสงวนสิทธิ์ไม่ให้ออนตัวจากการแข่งขันในทุกกรณี



## หลักเกณฑ์การแข่งขัน (ต่อ)

### 2. ขั้นตอนการสมัครและส่งผลงาน

- 2.1 ผู้สมัครทำการกรอกใบสมัครผ่านเว็บไซต์โครงการ <https://rtipcmahidol.com> ภายในวันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569 เวลา 23.59 น. โดยมีเอกสารประกอบการสมัคร ได้แก่ เอกสารยืนยันสถานะความเป็นนักศึกษาหรือผู้สำเร็จการศึกษาระดับอุดมศึกษาไม่เกิน 5 ปี หรือมีคุณสมบัติเทียบเท่า ประจำปีการศึกษา พ.ศ. 2569
- 2.2 ผู้สมัครต้องจัดส่งเอกสารเสนอโครงการสำหรับการแข่งขัน Road Traffic Injury Pitching Challenge โดยมีรายละเอียดตามข้อ 3.1
- 2.3 ประกาศผลการคัดเลือกผู้ผ่านรอบที่ 1 ภายในวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2569 ผ่านช่องทางออนไลน์

### 3. เงื่อนไขการส่งผลงาน

- 3.1 เอกสารเสนอโครงการต้องประกอบไปด้วย
  - 1) ชื่อทีม (Team's Name)
  - 2) ข้อมูลสมาชิก (Contestants' Information)
  - 3) ชื่อโครงการ (Project Title)
  - 4) ข้อเสนอคุณค่า (Value Proposition)
  - 5) ที่มาและความสำคัญของปัญหา (Problem Justification)
  - 6) วัตถุประสงค์โครงการ (Objectives)
  - 7) กลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Target Group & Stakeholders)  
อธิบายพอสังเขปในด้าน
    - บทบาท
    - ข้อจำกัดและผลกระทบที่ได้รับ
    - เป้าหมายและประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
  - 8) แนวทางแก้ไขปัญหามาตรการ 3E พร้อมอธิบายการเชื่อมโยงทั้งสามด้านอย่างเป็นระบบ
  - 9) แผนการดำเนินงานโดยสังเขป (Implementation Plan) ภายใน 6 เดือนหลังชนะการแข่งขัน



## หลักเกณฑ์การแข่งขัน (ต่อ)

### 3. เงื่อนไขการส่งผลงาน (ต่อ)

#### 3.1 เอกสารเสนอโครงการต้องประกอบไปด้วย (ต่อ)

- 14) แผนการประเมินผล (Evaluation Plan) โดยระบุถึงตัวชี้วัดเชิงปริมาณและคุณภาพ เครื่องมือที่ใช้ในการประเมิน ระยะเวลาการประเมิน ฯลฯ
- 15) ผลลัพธ์และผลกระทบที่คาดหวัง (Expected Outcomes & Impact)
- 16) แผนการใช้งบประมาณโดยสรุป (Budget Planning)
- 17) ความเสี่ยงและข้อจำกัด (Possible Risks & Limitations)
- 18) แนวทางความยั่งยืนและการขยายผล (Sustainability & Scalability) โดยอธิบายแผนการดำเนินงานภายหลังครบระยะเวลา 6 เดือน
- 19) เอกสารอ้างอิง (References) รูปแบบ Vancouver
- 20) ภาคผนวก (Appendix) สำหรับภาพหรือข้อมูลประกอบเพิ่มเติม

ทั้งนี้ ผู้สมัครสามารถเข้าถึงรูปแบบเอกสารได้จาก

[https://drive.google.com/drive/folders/1R\\_5RZsi53FWZMyjAHIX0pGPJu7-lwsV7?usp=sharing](https://drive.google.com/drive/folders/1R_5RZsi53FWZMyjAHIX0pGPJu7-lwsV7?usp=sharing)



#### 3.2 เอกสารเสนอโครงการต้องจัดทำเป็นภาษาไทย โดยมีข้อกำหนด ดังนี้

- 1) ขนาดหน้ากระดาษ US Letter 8.5 x 11 นิ้ว ตามที่กำหนดในรูปแบบเอกสาร
- 2) รูปแบบอักษร TH SarabunPSK ขนาด 16 pt.
- 3) กำหนดระยะห่างระหว่างบรรทัด 1.15
- 4) ตั้งค่าระยะขอบกระดาษทุกด้านขนาด 2.54 เซนติเมตร หรือ 1 นิ้ว
- 5) เอกสารเสนอโครงการจะต้องมีความยาวไม่เกิน 5 หน้ากระดาษ โดยไม่รวมหน้าข้อมูลทีม ข้อมูลสมาชิก เอกสารอ้างอิง และภาคผนวก
- 6) ผู้สมัครต้องตั้งชื่อไฟล์เอกสารในรูปแบบ RTIPC\_ชื่อทีม และจัดส่งเอกสารในรูปแบบไฟล์ PDF ผ่านแบบฟอร์มที่โครงการกำหนด

3.3 แนวคิดหรือผลงานที่ส่งเข้าร่วมการแข่งขันต้องเป็นแนวคิดที่ผู้สมัครคิดขึ้นเอง และต้องไม่เคยนำไปใช้หรือเสนอในกิจกรรมหรือการแข่งขันอื่นใดมาก่อน



## หลักเกณฑ์การแข่งขัน (ต่อ)

### 4. กรรมสิทธิ์ของผลงาน

- 4.1 ในช่วงระหว่างการแข่งขัน ลิขสิทธิ์ในผลงานที่ผู้เข้าแข่งขันจัดทำขึ้นจะเป็นของทีมผู้เข้าแข่งขัน แต่เพียงผู้เดียว โดยหน่วยงานผู้จัดการแข่งขันจะไม่ถือครองหรืออ้างสิทธิ์ใด ๆ ในผลงานดังกล่าว
- 4.2 แหล่งทุนสนับสนุนหลักในปัจจุบัน ได้แก่ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยมีการสนับสนุนงบประมาณ โครงการละ 500,000 บาท ทั้งนี้ เป็นวงเงินสนับสนุนเบื้องต้น ณ ปัจจุบัน และอาจมีการปรับเปลี่ยนตามดุลยพินิจของแหล่งทุน
- 4.3 ภายหลังจากประกาศผล ทีมที่ได้รับการสนับสนุนทุนจะต้องจัดทำ สัญญารับทุน กับเจ้าของแหล่งทุน โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับขอบเขตการดำเนินงาน การใช้เงินทุน และเงื่อนไขด้านลิขสิทธิ์อย่างชัดเจน

## ตารางกิจกรรม

หัวข้อกิจกรรม	รายละเอียดกิจกรรม	ช่วงเวลาดำเนินการ	สถานที่
1. เปิดรับสมัคร	เปิดรับสมัครผู้สนใจคิดค้นนวัตกรรมเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	17 มกราคม – 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569	RTIPC Website
2. Online Webinar	สร้างความเข้าใจในโจทย์งาน เกณฑ์การคัดเลือก และกระบวนการแข่งขันต่าง ๆ	7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569	ZOOM
3. 10 Finalists Announcement	ประกาศผลผู้ผ่านเข้ารอบ 10 ทีมสุดท้าย	15 มีนาคม พ.ศ. 2569	RTIPC Website
3. Road Safety Expo	สร้างพื้นที่เปิดรับความเห็นจากผู้ใช้ถนนจริง และจากองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้กับทีมแข่งขัน 10 ทีม	21 มีนาคม พ.ศ. 2569	ลานทางเชื่อม BTS ชั้น 3 Siam Square One
4. Online Capacity Building Workshop & Consultation	เปิดโอกาสให้ทีมผู้เข้าแข่งขันได้เพิ่มพูนทักษะที่จำเป็นต่อการแข่งขัน และได้ปรึกษากับผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ เพื่อพัฒนานวัตกรรม	18 เมษายน พ.ศ. 2569	ZOOM
5. Onsite Final Pitching	สร้างพื้นที่นำเสนอนวัตกรรมต่อคณะกรรมการเพื่อตัดสินหา 2 ทีมผู้ชนะ	23 พฤษภาคม พ.ศ. 2569	SCBX NEXT TECH, Siam Paragon

## เกณฑ์การคัดเลือกรอบที่ 1

เกณฑ์	น้ำหนัก	4	3	2	1
1. ที่มาของปัญหาและความสอดคล้องของแนวทางแก้ไข (Problem-Solution Fit & Conceptual Soundness)	25%	ระบุปัญหา กลุ่มเป้าหมาย และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ <u>ชัดเจนและครบถ้วน</u> แนวทางแก้ไขมีความ <u>สอดคล้อง</u> กับปัญหาที่เลือกในทางทฤษฎีสามารถอธิบายได้ <u>ชัดเจน และมีแนวโน้มสูง</u> ในการแก้ปัญหาได้จริงในอำเภอพุทธมณฑล	ระบุปัญหา กลุ่มเป้าหมาย และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ <u>ชัดเจนและ</u> <u>เจาะจง</u> กับอำเภอพุทธมณฑล แนวทางแก้ไขมีความ <u>สอดคล้อง</u> กับปัญหาที่เลือกในทางทฤษฎี และมี <u>ความเป็นไปได้</u> ในการแก้ปัญหาได้จริงในอำเภอพุทธมณฑล	ระบุปัญหา กลุ่มเป้าหมาย และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ แต่ <u>ไม่ครบถ้วนหรือ</u> <u>เจาะจง</u> กับอำเภอพุทธมณฑล แนวทางแก้ไขมีความ <u>สอดคล้อง</u> กับปัญหาที่เลือกในทางทฤษฎี แต่ <u>พิสูจน์ไม่ได้ว่า</u> จะนำไปสู่การแก้ปัญหาได้จริง	ระบุปัญหา กลุ่มเป้าหมาย และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย <u>ไม่ได้</u> แนวทางแก้ไข <u>ไม่สอดคล้อง</u> กับปัญหาและกลุ่มเป้าหมาย และ <u>ไม่มีความเป็นไปได้</u> ในการแก้ปัญหาจริงในอำเภอพุทธมณฑล
2. ความเป็นไปได้และความพร้อมในการปฏิบัติจริง (Project Feasibility & Practicality)	20%	แผนการดำเนินงานทั้งในเชิงนโยบายและเชิงเทคนิคมี <u>ความชัดเจนและครบถ้วน</u> และเป็นไปได้ในระยะเวลา 6 เดือน งบประมาณมีความ <u>สมเหตุสมผลสูง</u> มีแผนบริหาร <u>จัดการความเสี่ยง</u> และมี <u>ความพร้อม</u> ในการเริ่มดำเนินการได้ <u>ทันที</u>	แผนดำเนินงานทั้งในเชิงนโยบายและเชิงเทคนิคมี <u>ความชัดเจน</u> งบประมาณมีความ <u>สมเหตุสมผล</u> สามารถทำให้เกิด <u>ผลลัพธ์</u> ได้จริงในระยะเวลา 6 เดือน	นำเสนอแผนการดำเนินงานในเชิงนโยบายและเชิงเทคนิคได้เบื้องต้น แต่ขาดรายละเอียดเชิงลึก หรือเป็นไปได้ในระยะเวลา 6 เดือน งบประมาณมีความเสี่ยงที่จะไม่เพียงพอต่อการดำเนินงานจริง	นำเสนอแผนการดำเนินงานในเชิงนโยบายและเชิงเทคนิค <u>ไม่ชัดเจน</u> และเป็นไปไม่ได้ในระยะเวลา 6 เดือน งบประมาณไม่ <u>สมเหตุสมผล</u>

เกณฑ์การคัดเลือกรอบที่ 1

เกณฑ์	น้ำหนัก	4	3	2	1
3. ความยั่งยืน และการขยายผลของนวัตกรรม (Sustainability & Scalability)	20%	แนวทางแก้ไข แผนสร้างการเปลี่ยนแปลง พฤติกรรมอย่างยั่งยืนที่ชัดเจน <u>ครบถ้วน และ</u> <u>เป็นไปได้จริง</u> หลังจบ โครงการ และ โมเดลมี ศักยภาพที่จะ <u>ทำเป็นต้นแบบ</u> <u>มาตรฐาน</u> (Standardized Model) ในพื้นที่ <u>อื่นที่มีลักษณะ</u> คล้ายคลึงกัน หรือ ระดับประเทศ	แนวทางแก้ไข แผนสร้างการเปลี่ยนแปลง พฤติกรรมอย่าง <u>ต่อเนื่องที่</u> <u>ชัดเจนและ</u> <u>เป็นไปได้จริง</u> หลังจบ โครงการ และ โมเดลมี รายละเอียด เพียงพอที่จะ <u>นำไปปรับใช้ใน</u> พื้นที่อื่นที่มี ลักษณะ คล้ายคลึงกันได้	แนวทางแก้ไข สร้างการเปลี่ยนแปลง พฤติกรรมได้ <u>แต่ขาดกลไกที่</u> <u>ชัดเจนในการ</u> ประคอง ผลลัพธ์ให้ ยั่งยืน และ โมเดล <u>ไม่</u> สามารถนำไป <u>ปรับใช้ในพื้นที่</u> อื่นที่มีลักษณะ คล้ายคลึงกันได้ <u>ดีเท่าที่ควร</u>	แนวทางแก้ไข <u>ไม่</u> ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงใน ระดับ พฤติกรรมอย่าง ยั่งยืนหลังจบ โครงการ และ โมเดล <u>ไม่</u> สามารถนำไป <u>ปรับใช้ในพื้นที่</u> อื่นที่มีลักษณะ คล้ายคลึงกันได้
4. การประยุกต์ใช้ความรู้และฐานข้อมูลเชิงประจักษ์ (Knowledge Application & Evidence-Based Reasoning)	10%	อ้างอิงข้อมูลจากแหล่งที่ <u>น่าเชื่อถือและ</u> <u>เจาะจงกับพื้นที่</u> พุทธมณฑล มีการสังเคราะห์ องค์ความรู้จาก <u>กรณีศึกษา</u> (Case Studies) ที่ <u>ประสบ</u> <u>ความสำเร็จมา</u> ใช้ออกแบบ แนวทางแก้ไขได้ ชัดเจน	อ้างอิงข้อมูลจากแหล่งที่ <u>น่าเชื่อถือ</u> ข้อมูลมีความ <u>เจาะจงกับพื้นที่</u> พุทธมณฑล มีการวิเคราะห์ ข้อมูลและ สังเคราะห์องค์ ความรู้ <u>อย่าง</u> <u>เป็นเหตุเป็นผล</u>	อ้างอิงข้อมูลจากแหล่งที่ <u>น่าเชื่อถือ</u> แต่ ข้อมูล <u>ไม่เจาะจง</u> กับพื้นที่พุทธ มณฑล หรือ ขาดการ วิเคราะห์ข้อมูล และสังเคราะห์ องค์ความรู้ <u>อย่าง</u> <u>เป็นเหตุ</u> <u>เป็นผล</u>	อ้างอิงข้อมูลจากแหล่งที่ <u>ไม่</u> <u>น่าเชื่อถือ</u> ใช้ <u>ทัศนคติส่วนตัว</u> <u>บุคคลหรือการ</u> <u>คาดการณ์ใน</u> การวิเคราะห์ ข้อมูลและ สังเคราะห์องค์ ความรู้ต่าง ๆ

เกณฑ์การคัดเลือกรอบที่ 1

เกณฑ์	น้ำหนัก	4	3	2	1
5. ผลกระทบเชิงประจักษ์ และแผนการประเมินผลที่ชัดเจนและปฏิบัติได้จริง (Tangible Impact & Clear and Viable Evaluation Plan)	10%	ระบุผลกระทบที่สมควรเกิดต่อกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างเป็นรูปธรรมและครบถ้วน แผนการประเมินผลเป็นระบบ ชัดเจน และสอดคล้องกับแผนดำเนินงาน มีการระบุตัวชี้วัด เครื่องมือ และช่วงเวลาการเก็บข้อมูลได้ครบถ้วนและปฏิบัติได้จริงภายใน 6 เดือน โดยตัวชี้วัดมีความครอบคลุม ทั้งเชิงกระบวนการและเชิงผลลัพธ์ (Output & Outcome)	ระบุผลกระทบที่สมควรเกิดต่อกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างเป็นรูปธรรม แผนการประเมินผลมีความสอดคล้องสามารถจัดเก็บข้อมูลและประเมินผลสำเร็จได้จริงภายใน 6 เดือน ตัวชี้วัดสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และแผนดำเนินงาน	ระบุผลกระทบที่เป็นรูปธรรมต่อกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และแผนการประเมินผลได้เบื้องต้น ได้แก่ ตัวชี้วัด เครื่องมือที่ใช้ และระยะเวลาที่จัดเก็บข้อมูล แต่ไม่ชัดเจน หรือมีความยากลำบากในการปฏิบัติจริงภายใน 6 เดือน	ไม่ระบุผลกระทบที่เป็นรูปธรรมต่อกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แผนการประเมินผลไม่มีการระบุถึงตัวชี้วัด เครื่องมือที่ใช้ หรือระยะเวลาการประเมิน ไม่สามารถปฏิบัติตามแผนได้จริงภายใน 6 เดือน หรือแผนไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และแผนดำเนินงาน

เกณฑ์การคัดเลือกรอบที่ 1

เกณฑ์	น้ำหนัก	4	3	2	1
6. ความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมที่โดดเด่น (Creative Innovation & Originality)	10%	ใช้แนวทางแก้ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวแตกต่างจากแนวทางที่มีอยู่แล้วอย่างสิ้นเชิง และพิสูจน์ได้ว่ามีโอกาสำเร็จสูง มีการใช้กลยุทธ์ กระตุ้นการเปลี่ยนแปลง พฤติกรรมได้ดีเยี่ยม	ใช้แนวทางแก้ที่มีความแปลกใหม่ สร้างสรรค์สำหรับพื้นที่ พุทธมณฑล สามารถช่วย กระตุ้นการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมผู้ใช้งานได้ดีขึ้น	ใช้แนวทางแก้ที่มีอยู่แล้วซ้ำโดยส่วนใหญ่ โดยปรับปรุงจากเดิมเล็กน้อย และยังไม่สามารถสร้างแรงจูงใจให้กลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้	ใช้แนวทางแก้ที่มีอยู่แล้วซ้ำ โดยไม่ปรับปรุงหรือเพิ่มมูลค่าเชิงสร้างสรรค์ และไม่สามารถดึงดูดความสนใจจากกลุ่มเป้าหมายและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้
7. ประสิทธิภาพและประสิทธิภาพของการสื่อสาร (Communication Effectiveness and Efficiency)	5%	ข้อมูลสำคัญครบถ้วนตามหัวข้อที่กำหนด และเนื้อหา มีความต่อเนื่อง และชัดเจนสูง ใช้ภาษาเหมาะสม การสะกดคำถูกต้อง ครบถ้วน มีการใช้ภาพประกอบที่ช่วยสรุปประเด็นซับซ้อนให้เข้าใจง่ายในจุดที่ควรมี	ข้อมูลสำคัญครบถ้วนตามหัวข้อที่กำหนด และเนื้อหา มีความเชื่อมโยง และชัดเจน ใช้ภาษาได้เหมาะสม มีการสะกดคำผิดเล็กน้อย สามารถจับใจความประเด็นสำคัญได้	ข้อมูลสำคัญครบถ้วนตามหัวข้อที่กำหนด แต่เนื้อหาขาดความเชื่อมโยงกัน ใช้ภาษาไม่เหมาะสมหรือคลุมเครือ มีการสะกดคำผิดอยู่บ้าง แต่ยังสามารถทำความเข้าใจได้	ข้อมูลสำคัญไม่ครบถ้วนตามหัวข้อที่กำหนด เนื้อหา มีความกระจัดกระจาย ขาดความต่อเนื่อง ใช้ภาษาไม่เหมาะสม มีการสะกดคำผิดจำนวนมากจนเป็นอุปสรรคต่อการทำความเข้าใจเนื้อหา

## อ้างอิงและแหล่งข้อมูลสำหรับศึกษาเพิ่มเติม

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2018 [อินเทอร์เน็ต]. Geneva: World Health Organization; 2018. เข้าถึงได้จาก: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
2. มิ่งสรรพ์ ขาวสอาด. นโยบายจักรยานยนต์เพื่อความปลอดภัยในชีวิตคนไทย: POLICY BRIEF ฉบับปรับปรุง สิงหาคม พ.ศ. 2568 [อินเทอร์เน็ต]. เชียงใหม่: มูลนิธิสถาบันศึกษาโยบายสาธารณะ; 2568. เข้าถึงได้จาก: [https://drive.google.com/file/d/1z\\_kxmnPCusvz8VIOYacpZol1Vs9M7p-n/view](https://drive.google.com/file/d/1z_kxmnPCusvz8VIOYacpZol1Vs9M7p-n/view)
3. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. การประชุมสัมมนานำเสนอผลการดำเนินงาน: โครงการการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการบริหารจัดการ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระยะที่ ๓ [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ; 2568. เข้าถึงได้จาก: <https://drive.google.com/file/d/12vXpu8CYjOekaUKDO2XyveiMx1NS0H6r/view>
4. Groeger JA. How many E's in road safety? In: Porter BE, editor. Handbook of Traffic Psychology. London: Elsevier; 2011. p. 3–12. doi:10.1016/B978-0-12-381984-0.10001-3.
5. Dyreborg J, Lipscomb HJ, Nielsen K, Törner M, Rasmussen K, Frydendall KB, Bay H, Gensby U, Bengtsen E, Guldenmund F, Kines P. Safety interventions for the prevention of accidents at work: A systematic review [อินเทอร์เน็ต]. Campbell Systematic Reviews. 2022;18(2):e1234. เข้าถึงได้จาก: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/cl2.1234>
6. Pojani D, Stead D. Sustainable Urban Transport in the Developing World: Beyond Megacities [อินเทอร์เน็ต]. Frontiers in Sustainable Cities. 2020;2:10. เข้าถึงได้จาก: <https://www.frontiersin.org/journals/sustainable-cities/articles/10.3389/frsc.2020.00010/full>
7. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai RSC [อินเทอร์เน็ต]. www.thairsc.com. เข้าถึงได้จาก: <https://www.thairsc.com/>
8. Worldview: Explore Your Dynamic Planet [อินเทอร์เน็ต]. Worldview. 2026. เข้าถึงได้จาก: <https://worldview.earthdata.nasa.gov/?v=-171.79472851633733>
9. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai RSC. รายงานสถิติผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ [อินเทอร์เน็ต]. เข้าถึงได้จาก: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZWFKZWYzNjMtMzlmNy00ZGI1LWJkNTItNGQ3ZDK2MDNkMGVmliiwidCI6IjBiNTRkMTRILTMyYTktNGEYMC1iOTVhLTgzMWQ0ZTQ5MmE5NyIsImMiOiJlWfQ%3D%3D>
10. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai RSC: อุบัติเหตุบาดเจ็บ-เสียชีวิต [อินเทอร์เน็ต]. 2025. เข้าถึงได้จาก: [https://hugin-raven.vercel.app/newthairsc\\_alpha/0.03/riskarea](https://hugin-raven.vercel.app/newthairsc_alpha/0.03/riskarea)

## อ้างอิงและแหล่งข้อมูลสำหรับศึกษาเพิ่มเติม

11. กรมทางหลวงชนบท [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงคมนาคม. เข้าถึงได้จาก: <https://www.drr.go.th/home>
12. กระทรวงคมนาคม. MOT Data Catalog: กลุ่มข้อมูลทางถนน [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม. เข้าถึงได้จาก: <https://datagov.mot.go.th/group/road>
13. กรมทางหลวง. DOH to Travel: ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อสอบถามระยะทางในการเดินทาง [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: กรมทางหลวง. เข้าถึงได้จาก: <https://dohgis.doh.go.th/dohtotravel/>