

ขอบเขตของงาน (Terms of Reference : TOR)

โครงการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มกลไกหลัก
ภายใต้โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ระยะที่ 7

ระยะเวลาดำเนินการ : 1 กุมภาพันธ์ – 31 สิงหาคม 2568

งบประมาณ : 1,200,000 บาท (หนึ่งล้านสองแสนบาทถ้วน)

1. หลักการและเหตุผล

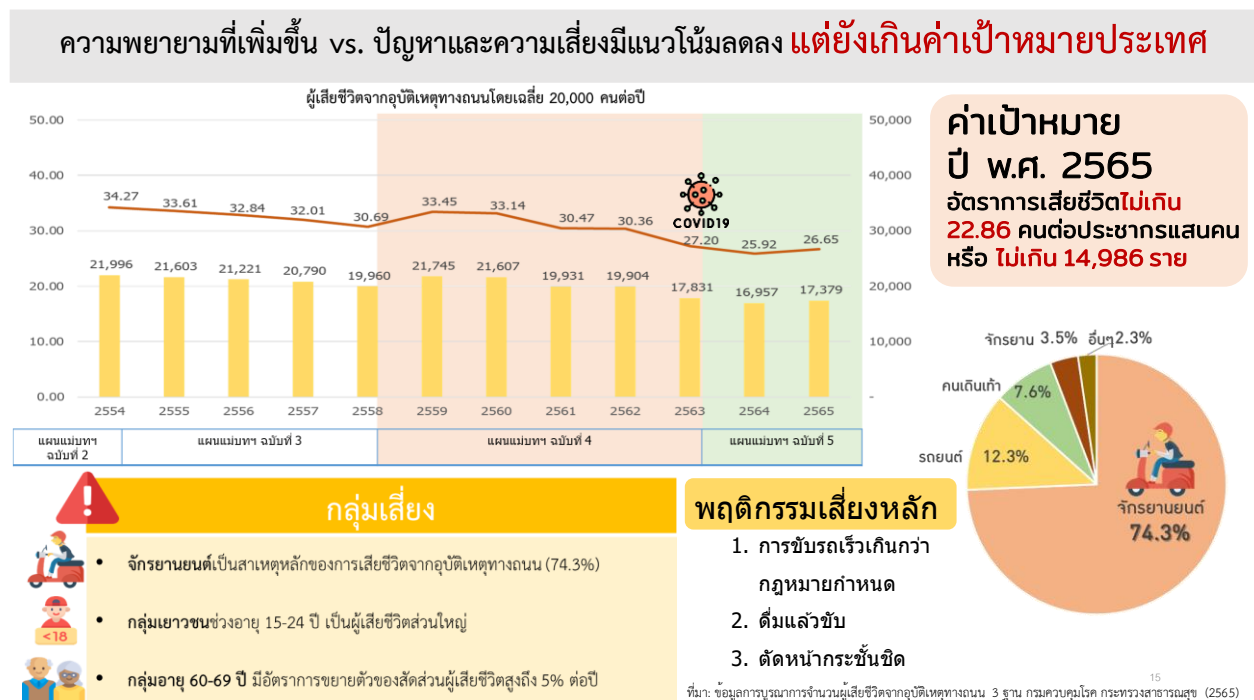
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) ได้ดำเนิน “โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ระยะที่ 7” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดการข้อมูลวิชาการ องค์ความรู้ และ การวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนในประเด็นความเสี่ยงหลัก (รถจักรยานยนต์ ตีมีแล้วขับ และ การขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด) และ พัฒนาศักยภาพกลุ่มเป้าหมาย ยกระดับกลไกการทำงาน และ บูรณาการเครือข่ายความร่วมมือผ่านกลไกทุกระดับ รวมถึงการผลักดัน กำกับ ติดตาม ประเมินผล นโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน และ สื่อสารสาธารณะอย่างต่อเนื่องในการลดอัตราการเสียชีวิตในพื้นที่ปฏิบัติการลง 20% ภายใน 3 ปี (อ้างอิงตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2566-2573 ซึ่งจะมีเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตโดยเฉลี่ยร้อยละ 5 /ปี)

ทั้งนี้ โครงการฯ กำหนดระยะเวลาการดำเนินการออกเป็น 6 งวด โดยมีเป้าหมายการขับเคลื่อนในการพัฒนาชุดความรู้และข้อเสนอแนะนโยบายที่สำคัญเพื่อนำไปสู่การจัดการความเสี่ยงรถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งสร้างต้นแบบการใช้กลไกจัดการระดับพื้นที่ ให้สามารถเพิ่มพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย และลดการบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็นยุทธศาสตร์ทั้งหมด 3 ยุทธศาสตร์สำคัญ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การจัดการ ข้อมูลวิชาการ องค์ความรู้ และ การวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน มุ่งเน้นการจัดการความเสี่ยงหลัก 3 เรื่อง ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ตีมีแล้วขับ และ ขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ทั้งนี้ชุดความรู้และเครื่องมือที่พัฒนาขึ้นจะเป็นชุดความรู้เชิง implementation ซึ่งหมายรวมถึง เครื่องมือ การใช้ความรู้ หลักการ กระบวนการในการนำมาประยุกต์ใช้เพื่อช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการทำงาน เพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและส่งเสริมการทำงานของท้องถิ่น

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพกลุ่มเป้าหมาย ยกระดับกลไกการทำงาน และ บูรณาการเครือข่ายความร่วมมือผ่านกลไกทุกระดับ เพื่อมุ่งเป้าลดอุบัติเหตุทางถนน มุ่งเน้นการเสริมศักยภาพและพัฒนากลไกเสริมการขับเคลื่อนให้กับ ศปถ. อปท. โดยเฉพาะอนุกรรมการด้านการจัดการข้อมูลระดับจังหวัด ด้วยทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดยุทธศาสตร์จึงกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาที่เลี้ยงเพื่อให้เกิดการขยายเครือข่ายได้อย่างกว้างขวางมากขึ้น แผนงานฯ วางแผนการดำเนินการพัฒนาศักยภาพกลไกหลัก ได้แก่ ศปถ. อปท. และ กลไกเสริม ได้แก่ ภาคีเครือข่ายในพื้นที่ (สจร. พขอ. สสจ.) รวมถึง การพัฒนาด้านการจัดการ feedback loop ในระดับท้องถิ่นให้สามารถนำไปสู่การขยายผลการขับเคลื่อนได้จริงในพื้นที่อื่น โดยได้กำหนดให้เขตสุขภาพที่ 7 เป็นพื้นที่ปฏิบัติการ

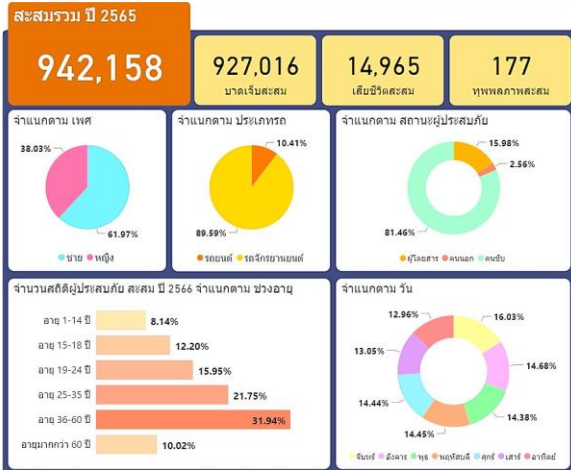
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ผลักดันนโยบายสู่การปฏิบัติ ติดตาม ประเมินผล และ สื่อสารสาธารณะอย่างต่อเนื่อง มุ่งเน้นการบูรณาการการทำงานร่วมกับระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งส่วนกลางและระดับท้องถิ่นผ่านการขับเคลื่อนใช้ประโยชน์ของข้อมูลให้เกิดการสะท้อนกลับและสร้างเจ้าภาพในการแก้ปัญหา เพื่อลดการทำงานแบบแยกส่วน และสร้างการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนร่วมกับสังคมมากขึ้น รวมถึง การดึงการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนวิจัยและวิชาการเข้าร่วมในการมีส่วนร่วมขับเคลื่อนผ่านกลไกความร่วมมือ 3 กองทุนทางวิชาการสร้างความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย สสส. ววน. และ กปถ. การจัดสัมมนาวิชาการระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนน และ การสื่อสารสาธารณะ



ภาพที่ 1 ภาพรวมสถานการณ์และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

อุบัติเหตุทางถนนเป็น 1 ใน 5 สาเหตุของการเสียชีวิตก่อนวันอันควรของกลุ่มวัยแรงงานที่เป็นกลุ่มหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศโดยพบในกลุ่มวัยรุ่นสูงถึง 59.52% และ ในวัยทำงาน 28.23%¹ ในขณะที่ผลการศึกษาของ World bank พบว่า หากจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 50% จากปัจจุบัน รายได้ต่อหัวของประชากรของไทยจะเพิ่มขึ้นจาก GDP ในปี 2014 ถึง 14.6% ในอีก 24 ปี โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเกิดในกลุ่มรถจักรยานยนต์มากที่สุด และเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงหลักได้แก่ การขับรถเร็ว ดื่มแล้วขับ และ ตัดหน้ากระชั้นชิด สอดคล้องกับข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดในปี พ.ศ. 2565 พบว่า กลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดได้แก่กลุ่มรถจักรยานยนต์ถึง 80% และเกิดในกลุ่มวัยแรงงานมากถึง 31.94%

¹ IHPP



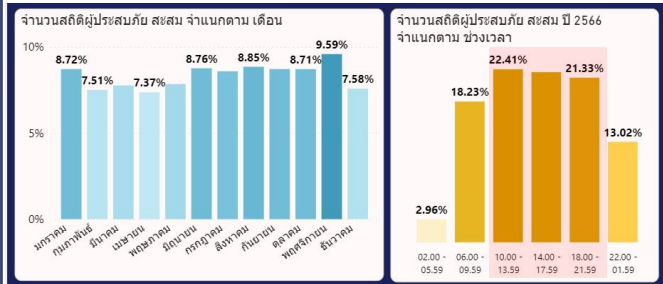
กลุ่มและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



เกิดในกลุ่มผู้ขับขี่มากที่สุดถึง 80%
เกิดในกลุ่มวัยแรงงานมากถึง 31.94%



เกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลา 10.00 - 21.59 น. โดยมักเกิดในช่วงกลางวัน



ภาพที่ 2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2566 จากฐานข้อมูล ThaiRSC

ถึงแม้ว่าจะมีการดำเนินการในการแก้ปัญหาและลดอุบัติเหตุทางถนนและมีแนวโน้มว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะลดลง แต่พบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังเกินค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ที่กำหนดให้ลดอัตราการเสียชีวิตไม่เกิด 12 รายต่อประชากรแสนราย ภายในปี พ.ศ. 2570

“Nudge” เป็นหลักการทางเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมที่สำคัญทฤษฎีหนึ่งที่กำลังเป็นที่สนใจ ซึ่งมีความหมายตรงตัวคือ การสะกิดพฤติกรรม โดยไม่ให้อึดใจถูกบังคับให้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ผ่านการออกแบบทางเลือกที่เหมาะสมกับสถานการณ์และกลุ่มคนตามบริบทสังคมและปัญหาที่เกิดขึ้นจริง เป็นแนวทางและเครื่องมือสำหรับการส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้คน กลุ่มคน หรือตัวเอง ผ่านการสะกิด หรือ กระตุ้นผ่านการสร้างสิ่งแวดล้อมเพื่อให้มนุษย์มีพฤติกรรมตามที่ต้องการ โดยการออกแบบทางเลือกจะมีอิทธิพลต่อการคิดและการตัดสินใจของคนตามจริง ซึ่งแตกต่างจากการใช้กฎหมายหรือการทำตามผู้กำหนดนโยบายหรือผู้นำที่ส่วนใหญ่จะเป็นการเน้นบังคับปฏิบัติ²

² กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา บทความเรื่อง สะกิด (Nudge) เช่นไร ให้กิจกรรมทางกายเพิ่มขึ้น https://www.tpak.or.th/th/article_print/579 สืบค้นเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2567

Nudge Theory

ทฤษฎีสะกิดพฤติกรรม

" สะกิดพฤติกรรม ขับขี่ปลอดภัย "

What ?

โน้มน้าวพฤติกรรมให้เป็นไปในทางที่เป็นประโยชน์กับตัวเอง
แบบไม่บังคับและยุติธรรม (Fairness) / โปร่งใส (Openness) / เคารพ (Respect)

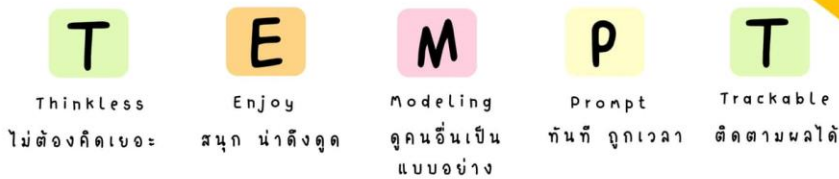
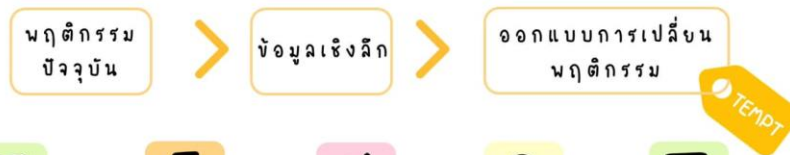
" ลงทุนน้อย แต่ได้ผลสูง เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจริง "



How ?

TEMPT intervention

" ออกแบบด้วยวิธีการทางพฤติกรรมศาสตร์ "



Ex. !!



ที่มา : การอบรมเชิงปฏิบัติการ Nudge Bootcamp for Road Safety (innohale x NUDGE Thailand)

ภาพที่ 3 ตัวอย่างการประยุกต์ใช้ Nudge

“Nudge” ได้ถูกนำมาใช้ในการออกแบบกระบวนการปรับพฤติกรรมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนอย่างกว้างขวางมากขึ้น เช่น การอบรมเชิงปฏิบัติการ Nudge Bootcamp for Road Safety ภายใต้โครงการ YOURS networks สนับสนุนโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือ โครงการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อเสริมสมรรถนะการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย เป็นโครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรภายใต้แผนงานประจำปี พ.ศ. 2566 ของกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดย ศวปถ. และ Nudge Thailand ได้เข้าไปร่วมในการพัฒนาหลักสูตรและออกแบบ

กระบวนการในการอบรมดังกล่าว โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อให้ภาคีเครือข่ายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีเครื่องมือในการดำเนินการลดพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มเป้าหมายทั้งเด็กและเยาวชน หรือ ชาวบ้านที่อยู่ในชุมชน

ดังนั้น การนำแนวทางการประยุกต์ใช้ Nudge สำหรับงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับคนทำงานในระดับพื้นที่ที่สามารถนำไปประยุกต์ได้อย่างง่ายจึงนับได้ว่าเป็นแนวทางที่สำคัญที่จะทำให้หน่วยงานและภาคีเครือข่ายในระดับพื้นที่ซึ่งเป็นจุดจัดการที่ใกล้ชิดกับปัญหาและเข้าใจบริบทของพื้นที่เป็นอย่างดีมีเครื่องมือในการกำหนดแนวทาง มาตรการ และแนวทางในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ แนวทางการประยุกต์ใช้ Nudge สำหรับงานด้านความปลอดภัยทางถนนยังอยู่ในวงจำกัด และยังอาจจะมีตัวอย่างที่จำกัด หรือ ยังขาดการสกัดแนวทางการดำเนินงานให้กับคนทำงานในระดับพื้นที่ที่สามารถนำไปประยุกต์ได้อย่างง่าย ดังนั้น การประยุกต์ใช้ Nudge สำหรับงานด้านความปลอดภัยทางถนน จึงอาจจะเป็นเครื่องมือที่จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานในระดับพื้นที่สามารถวิเคราะห์ และ ออกแบบวิธีการในการสะกิดพฤติกรรมให้กลุ่มเสี่ยงปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้เดินทางทางถนนที่ปลอดภัย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งเน้นในการสนับสนุนและส่งเสริมการจัดการความรู้เพื่อให้เกิดการจัดการความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพผ่านกลไก ศปถ. ทุกระดับ จึงตระหนักถึงความสำคัญที่กลไกทุกระดับมีเครื่องมือที่หนุนเสริมการปฏิบัติงานโดยเฉพาะการจัดการความเสี่ยง และนำไปสู่การกำหนดนโยบาย มาตรการ และการแก้ปัญหาที่ตรงกับสภาพบริบทของปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ และได้ดำเนินการโครงการรวบรวมตัวอย่างการทดลองและจัดทำ module ชุดความรู้ เพื่อ สนับสนุนการจัดการความเสี่ยงหลัก ภายใต้กิจกรรมในยุทธศาสตร์ 2.1 การพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการ ขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มกลไกหลัก และภาคีเครือข่าย ในพื้นที่นำร่องใน 8 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดมุกดาหาร จังหวัด สมุทรสงคราม จังหวัด สุพรรณบุรี และจังหวัดสุราษฎร์ธานี จนสามารถพัฒนาเป็นชุดความรู้และแนวทางการจัด กิจกรรมในการจัดการความเสี่ยงหลักในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยการประยุกต์ใช้การสะกิดพฤติกรรม (Nudge) โดยที่คู่มือนี้จะสามารถนำไปสู่การขยายผลทั่วประเทศต่อไปในอนาคต

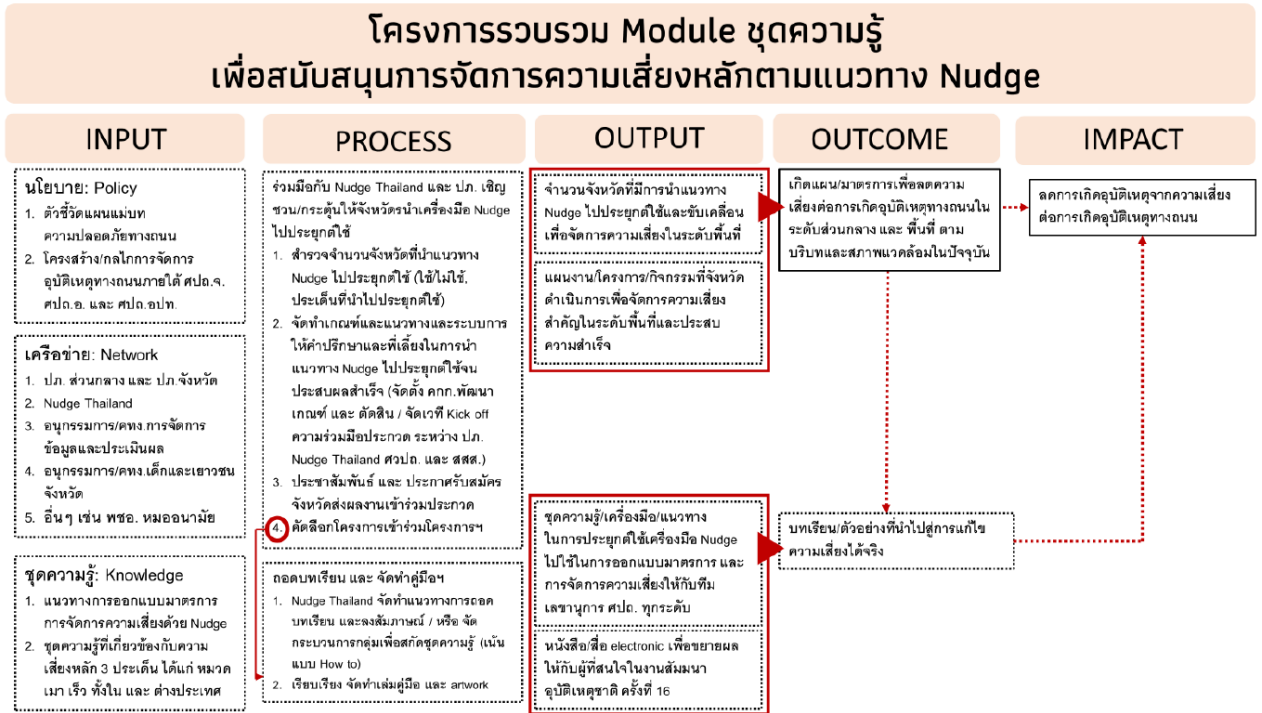
จากที่กล่าวมาข้างต้น ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนจึงมีความประสงค์ในการจัดจ้างที่ปรึกษาดำเนินการโครงการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มกลไกหลัก เพื่อเสริมศักยภาพให้กับกลุ่มเป้าหมายทั้งกลไกหลักและภาคีเครือข่ายในการจัดการความเสี่ยงโดยใช้ เครื่องมือที่สอดคล้องกับสภาพบริบทในปัจจุบันและนำไปสู่การกำหนดมาตรการและการดำเนินการขับเคลื่อนที่เป็น รูปธรรม และมีการทดลองอย่างเป็นระบบเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ไปขยายผลในพื้นที่อื่น ๆ ต่อไป

ผลลัพธ์ที่คาดหวัง

1. บุคลากรในพื้นที่ที่เข้าร่วมโครงการมีความรู้และสามารถประยุกต์ใช้การสะกิดพฤติกรรม (Nudge) เพิ่มเติมในแผนการจัดการความเสี่ยงของพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. เกิดมาตรการและแนวทางในการจัดการความเสี่ยงหลักในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568

3. ผลการประเมินการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มกลไกหลัก และภาคีเครือข่าย

กรอบความคิดโครงการ (Logic Model)



2. แผนดำเนินงานโครงการ

1) ทบทวน กำหนดรูปแบบ และกิจกรรมการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มกลไกหลัก

- 1.1 ยกร่างกิจกรรมในการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มกลไกหลัก จากโครงการรวบรวม และจัดทำ module ชุดความรู้เพื่อสนับสนุนการจัดการความเสี่ยงหลัก
- 1.2 จัดทำเกณฑ์ แนวทาง และระบบการให้คำปรึกษาในขับเคลื่อนมาตรการเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มกลไกหลักและภาคีเครือข่าย (จัดตั้ง กกท.พัฒนาเกณฑ์ และ ตัดสิน)
- 1.3 ประชาสัมพันธ์ และ ประกาศรับสมัครจังหวัดส่งผลงานเข้าร่วมโครงการฯ

2) จัดอบรมเกณฑ์ แนวทาง และระบบการให้คำปรึกษาในการประยุกต์ใช้แนวทาง Nudge จนประสบความสำเร็จ

- 2.1) คัดเลือกจังหวัดและพื้นที่ที่เข้าร่วมโครงการ
- 2.2) อบรมอบรมเกณฑ์ แนวทาง และระบบการให้คำปรึกษาในการประยุกต์ใช้แนวทางการสะกิดพฤติกรรม (Nudge) เพื่อสนับสนุนเพิ่มเติมแผนจัดการความเสี่ยงช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2568 จนประสบความสำเร็จ จำนวน 2 วัน
- 2.3) พื้นที่เข้าร่วมโครงการจัดทำแผนการจัดการความเสี่ยงในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568
- 2.4) ประเมินผลการอบรมพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มกลไกหลักในด้านองค์ความรู้ที่ได้รับ และ ข้อเสนอแนะ

3) ให้คำปรึกษาในการประยุกต์ใช้แนวทางการจัดการความเสี่ยงหลักจนประสบความสำเร็จ โดยการลงพื้นที่ตรวจเยี่ยม หรือ ระบบประชุม online

4) จัดเวทีถอดบทเรียน “การขับเคลื่อนแผนการจัดการความเสี่ยงในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568” 1 ครั้ง (จำนวน 1 วัน) โดยแบ่งกลุ่มตามประเด็นเสี่ยง และถอดให้เห็นเครื่องมือ/วิธีการ/แนวทางที่ใช้ในการจัดการความเสี่ยงแต่ละประเด็น พร้อมกับสรุปผลจากประเด็นเสี่ยงทั้งหมด

6) จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์

3. ขอบเขตภาระงาน

1. จัดทำเกณฑ์ แนวทาง และระบบการให้คำปรึกษาในการประยุกต์ใช้แนวทางการจัดการความเสี่ยงหลักจนประสบผลสำเร็จ

2. จัดอบรมเกณฑ์ แนวทาง และระบบการให้คำปรึกษาในการประยุกต์ใช้แนวทางการจัดการความเสี่ยงหลักจนประสบผลสำเร็จ

3. จัดเวทีถอดบทเรียน "การขับเคลื่อนแผนการจัดการความเสี่ยงในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568" 1 ครั้ง

4. สกัดและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อสนับสนุนการจัดการความเสี่ยงหลักตามแนวทางการสะกิดพฤติกรรม

4. ระยะเวลาดำเนินการ

1 กุมภาพันธ์ – 31 สิงหาคม 2568

5. งบประมาณ

รวมเป็นเงิน 1,200,000 บาท (หนึ่งล้านสองแสนบาทถ้วน)

6. ผลงานนำส่ง

1. กิจกรรมการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มกลไกหลัก

2. ผลการประเมินกิจกรรมการพัฒนาศักยภาพเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มกลไกหลัก

3. ผลการจัดเวทีถอดบทเรียน “การขับเคลื่อนแผนการจัดการความเสี่ยงในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2568

4. ข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อสนับสนุนการจัดการความเสี่ยงหลักในกลุ่มกลไกหลักและภาคีเครือข่าย

ประกาศ : วันที่ 21 มกราคม 2568

ปิดรับข้อเสนอ : วันที่ 29 มกราคม 2568

ประกาศผลผู้ได้รับคัดเลือก : วันที่ 30 มกราคม 2568

ผู้สนใจสามารถยื่นข้อเสนอมาที่
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
ที่อยู่ 637/1 อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ชั้น 4 ห้อง 402-403
ซอยลาดพร้าว 3 แขวงจอมพล เขตจตุจักร กทม. 10900
หรือทางอีเมล admin@roadsafetythai.org