ข้อกำหนดการจัดจ้าง (Terms of Reference : TOR)
ขอบเขตงานการจัดซื้อจัดจ้าง
โดยวิธีการคัดเลือกด้วยการเปิดรับการยื่นซองทั่วไป
โครงการ 5 km. Project
ภายใต้งบประมาณ โครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ระยะที่ 7

---

1. หลักการและเหตุผล

"รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน คือ ระยะอันตรายที่เจ็บและตายมากที่สุด"

ข้อมูลสถิติที่ส่งตรงจากห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น เผยให้เห็นว่า กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท ตัวเลขผู้เสียชีวิต "ใกล้บ้าน" ยิ่งไต่ระดับสูงขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว อย่างปีใหม่และสงกรานต์ ที่ผู้คนเดินทางกลับบ้าน ข้อมูลสถิตินี้สะท้อนนัยสำคัญของ "พฤติกรรมการขับขี่" ที่ถูกกำกับด้วย "การรับรู้ระยะทาง" โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มองว่าพื้นที่ "ใกล้บ้าน" เป็นพื้นที่ "คุ้นเคย" ทำให้ผู้ขับขี่ลดความระมัดระวังและประเมินความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้านจึงกลายเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

รูปธรรมหนึ่งของพฤติกรรมการขับขี่ "ใกล้บ้าน" ที่ประเมินความเสี่ยงในระดับต่ำ คือ การขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ผลสำรวจของศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ ชี้ให้เห็นว่า 64% ของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะมองว่าเดินทาง "ระยะใกล้" ไม่จำเป็นต้องใส่ ทั้งที่การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานช่วยลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ 43% และลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ 58% ที่สำคัญช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง 39%

หากย้อนกลับไปทบทวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะพบว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงถึง 74.5% หรือประมาณ 15,000 รายต่อปี และในปี 2565 กว่า 86% เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตสูงสุดอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส และพิการ เมื่อตรวจสอบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยงนี้ ยิ่งพบว่าอยู่ในระดับต่ำจนน่าใจหาย คือ มีเพียง 22% เท่านั้นที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่

การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยง เป็นโจทย์ที่ท้าทายสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ส่วนหนึ่งจำเป็นต้องสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ "การประเมินความเสี่ยง" ให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะปรับเปลี่ยนการรับรู้ที่ว่า "ระยะใกล้บ้าน" คือ ระยะที่มีความเสี่ยงต่ำ ไปสู่ "ไม่มีระยะปลอดภัย" หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การค้นหาปัจจัยเกี่ยวข้องเพื่อหาหนทางแก้ไข จำเป็นต้องอยู่บนฐานความรู้จากพื้นที่หรือชุมชน และการสนับสนุนทางด้านวิชาการที่ถูกต้องและครอบคลุมประเด็นท้าทาย อย่างไรก็ตามข้อมูลจากการ

ทบทวนงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนกว่า 2,000 ชิ้น ในช่วงปี 2543 – 2564 ในประเทศไทย โดยกลุ่มนโยบายการขนส่งและโลจิสติกส์ทีดีอาร์ไอ เผยให้เห็นว่า งานศึกษาเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์และการใช้อุปกรณ์ป้องกัน อย่างหมวกนิรภัย ยังมีค่อนข้างจำกัด คิดเป็น 10% ของงานศึกษาทั้งหมด โดยเฉพาะหัวข้อเกี่ยวกับการติดตามและประเมินผลการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง

การผลิตชุดความรู้ “5 km. Project” เกิดจากความคิดในการใช้ข้อมูลเชิงวิชาการที่เข้าใจง่าย เพื่อสนับสนุนการทำงานขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน ให้กับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่างๆ โดยชุดคู่มือนี้ต้องการถอดความรู้จากชุมชนและองค์กรที่ประสบความสำเร็จ หรือเป็นตัวอย่างที่ดีเกี่ยวกับการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง ส่งเสริมให้กลุ่มเสี่ยงสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ โดยมีการริเริ่มและสร้างความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ ภายในชุมชน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการดูแลกลุ่มผู้ขับขี่ ในฐานะสมาชิกของชุมชน คณะผู้จัดทำคู่มือหวังว่า การถอดความรู้จากตัวอย่างที่ดีเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนเกิดแรงบันดาลใจ และสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่การทำงานของตนเอง รวมถึงสามารถสร้างวิธีคิดใหม่ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดสตาร์ท การทำงานเชิงความคิดนี้ จะเป็นส่วนสำคัญในการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งสนับสนุนและสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ที่มีเป้าหมายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนปี 2570

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อผลิตชุดคู่มือสร้างการเรียนรู้และจดจำความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่เดินทาง
2. เพื่อถอดบทเรียนการทำงานจากภาคีเครือข่าย ที่ประสบความสำเร็จหรือเป็นตัวอย่างที่ดี ในการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง และเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยง ซึ่งผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่เป้าหมายอื่นๆ ได้
3. เพื่อสร้างเครื่องมือที่สามารถนำไปประยุกต์ ต่อยอดการรณรงค์ขับเคลื่อน “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ในอนาคต เช่น แคมเปญประกวดหนังสั้น 5 km. 5 mins

3. กลุ่มเป้าหมาย

เป้าหมายของชุดคู่มือนี้ เพื่อให้คำแนะนำถึงแนวทางในการส่งเสริมให้มีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นในแต่ละชุมชน กลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางท้องถนน ได้แก่ ผู้กำหนดนโยบายและผู้มีอำนาจตัดสินใจ, ครูและอาจารย์, เจ้าหน้าที่ตำรวจ, สื่อ, ผู้ผลิตหมวกนิรภัย, ผู้ประกอบการ, พนักงานในภาครัฐและเอกชน และองค์กรส่วนปกครองท้องถิ่น โดยเน้นผู้ปฏิบัติงานภายใต้กลไก ศปถ. จังหวัด และอำเภอ เป็นหลัก

4. แผนดำเนินงานโครงการ

ชุดความรู้ “5 km. Project” เป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย ด้วยการถอดบทเรียนการทำงาน จากชุมชนและองค์กรที่ประสบความสำเร็จ หรือเป็นตัวอย่างที่ดีเกี่ยวกับการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง ส่งเสริมให้กลุ่มเสี่ยงสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การถอดบทเรียนการทำงานเพื่อเรียนรู้จากประสบการณ์จริง ความสำเร็จ ความล้มเหลว ความพยายาม และผลลัพธ์ เพื่อถ่ายทอดส่งต่อให้กลุ่มเป้าหมายนำไปประยุกต์ใช้ ต้นแบบของการถอดบทเรียนครอบคลุมการทำงานของภาคีเครือข่ายที่สำคัญ 4 กลุ่ม ได้แก่ โรงเรียนหรือ

สถาบันการศึกษา, ผู้บังคับใช้กฎหมาย, สื่อ และผู้ประกอบการ ทั้งนี้ชุดคู่มือ “5 km. Project” จะประกอบด้วยคู่มือทั้งหมด 5 เล่ม ซึ่งแบ่งตามเจ้าภาพขับเคลื่อนการทำงาน และเครื่องมือที่ใช้ คู่มือแต่ละเล่มจะให้คำแนะนำอย่างเป็นขั้นตอน เสนอทางออกที่เรียบง่าย มีประสิทธิภาพ โดยมีแนวคิดและรายละเอียดสำคัญของแต่ละเล่ม ดังนี้

เล่มที่ 1 *การศึกษา: “ก้าวแรก” ของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน*

คู่มือเล่มแรก “การศึกษา” มุ่งเน้นไปที่การถอดความรู้เกี่ยวกับการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มเด็กและเยาวชน ซึ่งมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยขณะเดินทางน้อยที่สุด (เด็ก 8% วัยรุ่น 22%)[1] และเป็นกลุ่มเสี่ยงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด คู่มือเล่มนี้จะนำเสนอต้นแบบการจัดการ ที่ช่วยเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชนอย่างได้ผล การทำงานร่วมกันระหว่างโรงเรียน ครอบครัว และภาคีอื่นๆ ภายในชุมชนในการสร้าง “ก้าวแรก” ของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับสมาชิกรุ่นเยาว์

การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ได้ผลและคุ้มค่ามากที่สุด ควรเริ่มตั้งแต่ในวัยเด็ก นอกจากครอบครัวแล้ว โรงเรียนและสถาบันการศึกษามีบทบาทสำคัญต่อการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กๆ ทั้งการปลูกฝังวินัยจราจร การเคารพสิทธิของเพื่อนร่วมทาง และการตระหนักถึงการป้องกันอุบัติเหตุ การถ่ายทอดความรู้และสร้างค่านิยมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ผ่านหลักสูตรการเรียนรู้ กิจกรรม รวมถึงสื่อการเรียนการสอนต่างๆ ทั้งในและนอกห้องเรียน จะส่งผลต่อความคิด พฤติกรรม การตัดสินใจในการขับขี่ปลอดภัยได้

นอกจากนี้การสร้างภูมิคุ้มกันให้เด็กๆ เกิดตระหนักถึงการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นสิ่งที่จำเป็นต้องเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในทุกระดับชั้นด้วยเช่นกัน ตั้งแต่ศูนย์เด็กเล็ก โรงเรียนระดับประถม โรงเรียนระดับมัธยม จนถึงมหาวิทยาลัย รวมถึงการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ ในชุมชน ที่เข้ามาร่วมดูแลผู้ขับขี่ในฐานะสมาชิกหรือลูกหลานของชุมชน

ต้นแบบสำหรับถอดบทเรียน:

- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อ.เมือง จ.ลำพูน
- โรงเรียนวัดสันป่าสัก อ.เมือง จ.ลำพูน
- โรงเรียนศรีกระนวนวิทยาคม อ.กระนวน จ.ขอนแก่น

เล่มที่ 2 *การบังคับใช้กฎหมาย*

คู่มือเล่มที่ 2 “การบังคับใช้กฎหมาย” ถอดความรู้จากต้นแบบที่ประสบความสำเร็จในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างยั่งยืน บนพื้นฐานแนวคิดเรื่อง “การกำจัดพฤติกรรมเสี่ยง เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย” (BBS: Behavior Based Safety for Safety Culture)

BBS เป็นแนวทางการดำเนินงานในลักษณะของการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงของ “คน” ซึ่งเป็นหนึ่งในสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง แบ่งออกเป็น (1) พฤติกรรมเสี่ยงในการไม่สวมหมวกนิรภัย (2) พฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่เคารพกฎหมาย อาทิ การดื่มสุรา การใช้ความเร็ว ฯลฯ อย่างไรก็ตามการบังคับให้ทำตามข้อกฎหมาย ไม่ได้สร้างให้เกิดผลการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน

[1] อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในประเทศไทย ปี 2561 โดยมูลนิธิไทยโรดส์

เนื่องจากช่องว่างในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ก่อให้เกิดแรงต้านของผู้กระทำผิด ประกอบกับจำนวนเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการดูแลกำกับพฤติกรรมเสี่ยงระดับปัจเจก จึงเป็นที่มาของการหนุนเสริมให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายหรือกฎองค์กรเชิงบวก เพื่อส่งเสริมให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายลดแรงต้านและยินยอมปฏิบัติตามโดยสมัครใจ

แนวทางการส่งเสริมและเทคนิควิธีลดแรงต้าน มีองค์ประกอบและเครื่องมือสำคัญ ได้แก่ การยกระดับเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของคนในสังคม ภาคประชาชน สื่อมวลชน (Social Protection, Social Sanction) ช่วยสอดส่องพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้ทาง, การใช้เทคโนโลยีเสริมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เช่น กล้องหน้ารถ กล้องตรวจจับความเร็ว ลดการปะทะซึ่งหน้า ตลอดจนการใช้หลักฐานประกอบการบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรมยากต่อการปฏิเสธของผู้กระทำผิด

ต้นแบบสำหรับถอดบทเรียน:

- การใช้กล้องตรวจจับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย จ.เชียงใหม่ จ.ภูเก็ต และ จ.ขอนแก่น
- กองร้อยอาสาจราจร จ.ร้อยเอ็ด
- บทเรียน BBS อ.เสลภูมิ จ.ร้อยเอ็ด

เล่มที่ 3 *สื่อและการสื่อสาร*

คู่มือเล่มที่ 3 “สื่อและการสื่อสาร” นำเสนอบทเรียนจากต้นแบบที่ประสบความสำเร็จในการใช้ “สื่อ” (media) เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการตระหนักถึงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย รวมถึงนำเสนอแนวทาง “การสื่อสาร” (communication) ที่มีพลัง ซึ่งสร้างการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในชุมชน

เนื้อหาในคู่มือเล่มนี้จะแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนแรก “สื่อ” เน้นการใช้สื่อต่างๆ โดยเฉพาะสื่อการเรียนการสอน เพื่อสร้างการรับรู้ถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ แม้จะเดินทาง “ระยะใกล้” ในกลุ่มเด็กและเยาวชน ซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด โดยนำเสนอถึงรูปแบบและวิธีการใช้สื่อการเรียนรู้ที่แตกต่างกันระหว่างกลุ่มเด็กเล็กและวัยรุ่น

เนื้อหาส่วนที่ 2 “การสื่อสาร” มุ่งเน้นที่การสื่อสารเพื่อขยายการตระหนักรู้ถึงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ที่เกิดขึ้น “ใกล้บ้าน” ทั้งนี้เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยให้การขับเคลื่อนรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยเกิดขึ้นอย่างยั่งยืน โดยพื้นที่ต้นแบบมีวิธีการสื่อสารผ่านการใช้สื่อท้องถิ่นที่แตกต่างกัน

ต้นแบบสำหรับถอดบทเรียน:

- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อบต.ดอนคา จ.สุพรรณบุรี
- นิคมอุตสาหกรรม จ.ลำพูน

เล่มที่ 4 *การใช้นวัตกรรม*

คู่มือเล่มที่ 4 “การใช้นวัตกรรม” มีเป้าหมายเพื่อนำเสนอความรู้และบทเรียนกรณีศึกษา เพื่อช่วยให้ภาคีผู้ประกอบการสร้างสรรค์และดำเนินนวัตกรรม ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสบ

ผลสำเร็จมากขึ้น เนื้อหาในคู่มือเล่มนี้ ตั้งอยู่บนฐานคิดสำคัญต่อนวัตกรรมในฐานะที่เป็นชุดเครื่องมือ (toolkit) ซึ่งมีลักษณะเฉพาะของตนเอง และทำงานอย่างมีประสิทธิภาพในบางพื้นที่ที่มีลักษณะบริบทเฉพาะบางลักษณะเท่านั้น นวัตกรรมไม่ได้มีลักษณะทั่วไปหรือสากล (universal) ที่สามารถดำเนินการได้ทุกพื้นที่ ดังนั้น การจะนำนวัตกรรมหนึ่งที่เคยดำเนินการสำเร็จในพื้นที่หนึ่งไปดำเนินการในพื้นที่อื่น จำเป็นต้องอาศัยการสร้างนิเวศวิทยาหรือโครงสร้างกลไกลักษณะต่างๆ เพื่อรองรับการใช้นวัตกรรมนั้นไปพร้อมกัน

ต้นแบบสำหรับถอดบทเรียน:

คู่มือเล่มนี้รวบรวมกรณีตัวอย่างความสำเร็จ (best practice) ของนวัตกรรมสร้างสรรค์ที่ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ที่ดำเนินการในต่างประเทศและภายประเทศ วิเคราะห์ให้เห็นบริบทที่เป็นปัญหาที่ผลักดันให้เกิดการสร้างสรรค์นวัตกรรมดังกล่าว ปัจจัยเอื้อที่ทำให้นวัตกรรมประสบความสำเร็จในพื้นที่ดำเนินการ และข้อควรตระหนักหากพื้นที่อื่นจะขยายผลนำนวัตกรรมกรณีตัวอย่างแต่ละกรณีไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่ตนเอง รวมทั้งนำเสนอความรู้ในการสร้างนิเวศวิทยาในพื้นที่ กลไก และองค์ประกอบที่จะช่วยให้การขับเคลื่อนนวัตกรรมสำเร็จ

เล่มที่ 5 *มาตรการองค์กร*

คู่มือเล่มที่ 5 “มาตรการองค์กร” ถอดความรู้จากต้นแบบสถานประกอบการ องค์กร หรือหน่วยงาน ที่รณรงค์ให้พนักงานสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ และสร้างสรรค์มาตรการขององค์กรให้ช่วยกำกับพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงาน โดยลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ คู่มือเล่มนี้จะครอบคลุมเนื้อหาส่วนต่างๆ ดังนี้

1. การหนุนเพื่อให้เกิดความชัดเจนของนโยบาย ทิศทาง ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง - ระดับพื้นที่ ทั้งภาครัฐ - เอกชน (ความรู้/งบประมาณ/ทรัพยากร)
2. วิธีการเชื่อมโยงนโยบายในทุกระดับ ที่เอื้อต่อการทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน ที่มุ่งเน้น 4 ประเด็น ผู้ใช้ Mc. วัยรุ่นและเยาวชน ความเร็ว M&E ผ่าน 3 ยุทธศาสตร์ 17 กลยุทธ์
3. การใช้กลไกสำคัญเชิงสัญลักษณ์ > สถานประกอบการ MOU กับหน่วยงานระดับจังหวัดผ่านกลไก ศปถ. จังหวัด อำเภอ ใช้ตัวชี้วัดร่วม นำไปสู่การกระตุ้นให้ผู้บริหารระดับสูงมีนโยบายชัดเจน กำกับติดตามต่อเนื่อง และผู้บริหารสถานประกอบการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม มีคณะทำงาน แกนนำพนักงานร่วมคิดร่วมทำ การมีแผนและเจ้าภาพ (หน่วยงาน/บุคลากรในองค์กร) ที่มีบทบาทรับผิดชอบชัดเจน พร้อมงบประมาณสนับสนุน
4. เทคนิคการนำไปสู่การมีระบบสนับสนุนจากภาคี หน่วยงาน ประสานตั้งแต่ระดับล่าง ระดับครอบครัว ถึงระดับนโยบาย
    - การส่งต่อข้อมูล ความรู้ ความเข้าใจกฎระเบียบของสถานประกอบการ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
    - การสร้างความร่วมมือ (ร่วมคิด ร่วมทำ) ระหว่าง ครอบครัว นิคมอุตสาหกรรม ชุมชน โรงเรียน สถานีตำรวจการส่งเสริมให้มีมาตรการกวดขันวินัยจราจร เช่น สวมหมวก 100% สร้างจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนนตั้งแต่บ้าน โรงเรียน และโรงงาน

ต้นแบบสำหรับถอดบทเรียน:

- นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ จ.ชลบุรี
- นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จ.ลำพูน
- บริษัท ลำพูน ซิงเดนเก็น จำกัด จ.ลำพูน

5. ระยะเวลาดำเนินการ

7 เดือน (2 ตุลาคม 2566 – 30 เมษายน 2567)

6. งบประมาณ

รวมเป็นเงิน 700,000 (เจ็ดแสนบาทถ้วน)

7. ผลงานนำส่ง

1) ต้นฉบับคู่มือทั้งหมด 5 เล่ม เล่มละอย่างน้อย 20 หน้า ขนาดกระดาษ A5
2) ต้นฉบับ Box Set สำหรับใส่คู่มือทั้งหมด 5 เล่ม

คุณสมบัติผู้เสนอราคา

1) ผู้เสนอราคาต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อไว้ในบัญชีรายชื่อผู้ทิ้งงานของทางราชการและได้แจ้งเวียนชื่อแล้ว หรือไม่เป็นผู้ที่ได้รับผลของการสั่งให้นิติบุคคลหรือบุคคลอื่นเป็นผู้ทิ้งงานตามระเบียบของทางราชการ
2) ผู้เสนอราคาต้องไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับผู้เสนอราคารายอื่น ณ วันประกาศยื่นเสนอราคา หรือไม่เป็นผู้กระทำการอันเป็นการขัดขวางการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรม
3) ผู้เสนอราคาต้องไม่เป็นผู้ได้รับเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกัน ซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทยเว้นแต่รัฐบาลของผู้เสนอราคาได้มีคำสั่งให้สละสิทธิ์และความคุ้มกันเช่นว่านั้น
4) ผู้เสนอราคาต้องเป็นนิติบุคคลหรือบุคคลที่ไม่อยู่ในฐานะเป็นผู้แสดงบัญชีรายรับรายจ่ายหรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญ
5) ผู้เสนอราคาต้องมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์
6) สามารถปฏิบัติตามความต้องการของผู้จ้างงานได้โดยทำงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีความรับผิดชอบสูง และตรงต่อเวลา

ประกาศ : วันที่ 19 กันยายน 2566

ปิดรับข้อเสนอ : วันที่ 26 กันยายน 2566 เวลา 17:00 น.

ประกาศผลผู้ได้รับการคัดเลือก : วันที่ 29 กันยายน 2566