



สารบัญรายงานการประชุม
คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓
วันศุกร์ที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๔.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๒ กระทรวงคมนาคม

ระเบียบ วาระที่	เรื่อง
๑	เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
๒	เรื่องรับรองรายงานการประชุม รายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
๓	เรื่องเพื่อทราบ ๓.๑ การประมุขหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารจัดการหนี้ ๓.๒ รายงานการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำเดือนมกราคม ๒๕๖๓ ๓.๓ รายงานผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่อยู่ระหว่างดำเนินงาน ประจำเดือนมกราคม ๒๕๖๓ ๓.๔ รายงานการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของคณะอนุกรรมการฯ กองทุนฯ
๔	เรื่องเพื่อพิจารณา ๔.๑ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๑) : ๔.๑.๑ กลยุทธ์ : การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง ๑ โครงการตรวจเข้มขั้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระยะที่ ๒ (สนภ.) ๔.๒ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) : ๔.๒.๑ โครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก (ศบร.)
๕	เรื่องอื่น ๆ

สรุปมติที่ประชุม
คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ วันศุกร์ที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๓

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
๑	เรื่องประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ	เนื่องจากปัจจุบันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-๑๙ (COVID-๑๙) ยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับกระทรวงสาธารณสุขประกาศให้โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-๑๙ (COVID-๑๙) เป็นโรคติดต่ออันตราย จึงเห็นสมควรให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การขนส่งทางบก และสำนักงานขนส่งจังหวัดที่มีการจัดประชุมหมายเลขทะเบียนรถ มีมาตรการที่รัดกุมในการตรวจคัดกรองประชาชนที่เข้าร่วมการประชุมหมายเลขทะเบียนรถ ตรวจวัดอุณหภูมิประชาชนก่อนเข้าร่วมประชุมหมายเลขทะเบียนรถ เพื่อป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพประชาชนและบุคลากรของหน่วยงาน รวมทั้งให้ประสานงานกับบริษัทผู้จัดงานประชุม (Organizer) จัดเตรียมสถานที่และอาหารสำหรับการประชุมหมายเลขทะเบียนรถให้มีความสะอาด เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้ประชาชนผู้เข้าร่วมประชุมหมายเลขทะเบียนรถต่อไปด้วย มติที่ประชุม รับทราบ และให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการตามข้อสั่งการต่อไป	๓
๒	เรื่องรับรองรายงานการประชุม		๓
	รายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓	รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓	
๓	เรื่องเพื่อทราบ		๔
๓.๑	การประชุมหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารจัดการหนี้	ความเห็นคณะกรรมการฯ คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้ - ให้ดำเนินการแยกข้อมูลหนี้จากการนำเลขออกประมูลใหม่ว่ามีผู้ประมูลใหม่จำนวนกี่ราย ชำระครบและค้างชำระจำนวนกี่ราย เป็นเงินกี่บาท และเกิดส่วนต่างเป็นจำนวนเงินเท่าใด - ให้ดำเนินการติดตามหนังสือที่เคยหารือไปยังอัยการ ว่าอัยการตอบกลับมาแล้วหรือไม่ - ให้ดำเนินการติดตามหนังสือตักเตือนผู้เคยทำรายงานกรมบัญชีกลาง เพื่อป้องกันไม่ให้นี้ยังคงค้างอยู่ในระบบบัญชี - ให้เร่งดำเนินการนำหมายเลขทะเบียนที่ค้างชำระออกประมูลใหม่ โดยในส่วนภูมิภาคที่มีแผนการประมูลปกติให้นำเลขค้างชำระออกประมูลใหม่พร้อมหมวดปกติทุกครั้ง เนื่องจากหากยิ่งเก็บไว้นาน จะส่งผลให้ราคาการประมูลลดลง เกิดส่วนต่างค่าหมายเลขเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ลำบากต่อการจัดเก็บ	๔-๑๐

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		๕. ให้ฝ่ายเลขานุการรวบรวมรายงานความคิดเห็นข้อเสนอแนะจากการปฏิบัติงานการประมูล ว่าควรมีข้อปรับปรุง หรือดำเนินการอย่างไรในการประมูลและบริหารจัดการหนี้ ๖. ให้ดำเนินการจัดทำคู่มือแนวทางปฏิบัติการประมูลหมายเลขทะเบียน และการบริหารเร่งรัดจัดการหนี้ เพื่อแจ้งเวียนให้ส่วนภูมิภาคทราบและยึดถือปฏิบัติให้เป็นแนวทางเดียวกัน ๗. ให้ฝ่ายเลขานุการจัดทำข้อมูลว่าจังหวัดใดที่มีแผนการประมูลในปี ๒๕๖๓ มีหมายเลขทะเบียนค้างชำระอยู่จำนวนเท่าใด และสามารถนำออกประมูลพร้อมหมวดปกติได้จำนวนเท่าใด มติที่ประชุม รับทราบ และให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ และนำเสนอต่อที่ประชุมในคราวต่อไป	
๓.๒	รายงานการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำเดือนมกราคม ๒๕๖๓	ความเห็นคณะกรรมการฯ คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า ให้ฝ่ายเลขานุการจัดทำรายละเอียดของข้อแตกต่างรายการรายได้ รับโอนจากจังหวัดในส่วนของทรัพย์สิน และรายได้รอนำส่งส่วนกลางในส่วนของหนี้สิน ที่มีความแตกต่างกันเพราะอะไร และรายการหนี้สินหมุนเวียนอื่นมีรายการอะไรบ้าง นำเสนอคณะกรรมการฯ ในการประชุมคราวต่อไป มติที่ประชุม รับทราบ ให้ฝ่ายเลขานุการรับความเห็นของคณะกรรมการฯ มาชี้แจงในการประชุมคราวต่อไปด้วย	๑๑
๓.๓	รายงานผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่อยู่ระหว่างดำเนินงาน ประจำเดือนมกราคม ๒๕๖๓	ความเห็นคณะกรรมการฯ ๑. หากดูรายละเอียดโครงการแล้ว พบว่า ยังเป็นปัญหาเดิม ๆ ที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข เนื่องจากมีโครงการที่ได้รับอนุมัติแล้ว แต่ไม่สามารถดำเนินการตามที่ผูกพันหรือไม่สามารถดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างได้ จึงควรมีมาตรการในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพราะอาจมีผลกระทบต่อกองทุนฯ ว่าไม่มีประสิทธิภาพได้ ๒. ให้มีการทบทวนโครงสร้างว่า การดำเนินโครงการมีปัญหาเกิดจากอะไร จำนวนคนไม่เพียงพอ หรือเกิดจากความล่าช้าในกระบวนการ เนื่องจากต้องส่งไปยังหน่วยงานรับผิดชอบอื่น ๆ ซึ่งความสำเร็จของโครงการเป็นส่วนหนึ่งของคะแนนที่จะต้องประเมิน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เกณฑ์การประเมินผลตามตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ มีการปรับร้อยละค่าถ่วงน้ำหนักของจากเดิมร้อยละ ๑๐ เป็นร้อยละ ๒๐ เพื่อให้สะท้อนผลการดำเนินงานด้านการปฏิบัติการของกองทุนฯ ว่า เกิดความปลอดภัยแท้จริง ซึ่งเป็นความปลอดภัยที่ซ่อนอยู่ในโครงการหากผลักโครงการให้ดำเนินการได้เร็วขึ้น เชื่อได้ว่า จะสามารถสร้างความปลอดภัยได้มากยิ่งขึ้นด้วย	๑๒-๑๘

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		๓. ตามลำดับขั้นตอนการดำเนินงาน ในเมื่อเงินงบประมาณแผ่นดินได้รับจัดสรรล่าช้า ดังนั้น ควรที่จะเร่งรัดและดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจาก กปถ. ให้ได้ภายในเดือนธันวาคมซึ่งขณะนี้เข้าสู่เดือนมีนาคมแล้ว ยังมีบางโครงการไม่สามารถดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างได้ ทำให้เกิดความล่าช้า ดังนั้น ผู้รับผิดชอบโครงการให้เร่งรัดการดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบและให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด และขอให้กำหนดการดำเนินงานให้เป็นตัวชี้วัดตามลำดับขั้นของผู้รับผิดชอบ เพื่อใช้สำหรับการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อเลื่อนขั้นเงินเดือนด้วย ๔. จากระบบการจัดซื้อจัดจ้างมีผู้เสนอราคาเพียงรายเดียว ซึ่งต้องยกเลิกแล้ว ดำเนินการใหม่ ประมาณ ๕ โครงการ จาก ๘ โครงการ ส่วนใหญ่เป็นโครงการของสำนักวิศวกรรมยานยนต์ ซึ่งปัญหน่าจะเป็นเรื่องทางเทคนิค โดยขั้นตอนการจัดทำ TOR หากได้รับการทำประชาพิจารณ์น่าจะรองรับผู้เสนอราคารายเดียวได้ จึงขอให้สำนักวิศวกรรมยานยนต์ได้มีการสำรวจตลาดก่อนที่จะกำหนด TOR เพื่อจะได้ไม่เกิดปัญหาย้อนกลับ ทั้งนี้ การดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลัง ๕. ให้ฝ่ายเลขานุการไปจัดทำกรอบระยะเวลาการดำเนินงาน (Timeline) ภายใน ๑-๒ เดือนนี้ และให้นำเสนอภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๓ เพื่อจะได้แจ้งเวียนให้ทุกหน่วยงานเตรียมการในการจัดทำแผนงานโครงการที่จะขออนุมัติต่อคณะกรรมการฯ และที่จะขออนุมัติจัดซื้อจัดจ้างเป็นภาพรวมของกองทุนฯ โดยจัดทำกรอบปฏิทินของเงินกองทุนฯ ให้เหมือนกับกรอบปฏิทินของเงินงบประมาณ จึงควรกำหนดระยะเวลาในการเริ่มพิจารณาเปิดรับคำขอ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและลงนามในสัญญาเมื่อใด โดยนำปฏิทินของเงินงบประมาณมาเป็นกรอบในการดำเนินงานแล้วเพิ่มเติมรายละเอียดของเงินกองทุนเข้าไป เนื่องจากในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนแล้ว ดังนั้น การกำหนดกรอบงบประมาณ และระยะเวลาต้องทำให้เห็นถึงแผนงานเชิงยุทธศาสตร์ และแผนงานประจำต่าง ๆ และควรมีการกำหนดว่าผู้ที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้แล้วเสร็จภายในเดือนใด ออกประกวดราคาเมื่อใด และต้องได้ผู้รับจ้างในเดือนใด ซึ่งไม่ควรเกินเดือนธันวาคม หากเป็นรายจ่ายประจำ ตั้งแต่เริ่มต้นปีงบประมาณควรดำเนินการลงนามในสัญญา ไม่ว่าจะเป็นการจ้างพนักงาน การเช่ารถ หรือต่าง ๆ ควรระบุให้ชัดเจนว่าควรส่งภายในเดือนใด จึงจะสามารถทำให้ลงนามในสัญญาได้ภายในต้นเดือนตุลาคม ดังนั้น ภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ จะต้องมีการอนุมัติแผนการใช้เงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยให้มีการเสนอกรอบวงเงินของโครงการทั้งหมด และควรมีความ	

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		ชัดเจนของยอดเงินคงเหลือในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จะได้พิจารณาหาข้อสรุปในรอบสุดท้ายของการเสนอแผนภายในเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม ๒๕๖๓ และจำนวนงบประมาณที่จะขอใช้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ต่อไป ๖. ให้ฝ่ายเลขานุการไปดำเนินการหาวิธีการนำเสนอแผนงานโครงการ ให้สะดวกต่อการพิจารณาของคณะกรรมการ ซึ่งโครงการที่เป็นแถบสีแดงที่ดำเนินการไม่เป็นไปตามแผน เหตุใดจึงไม่เป็นไปตามแผน และเกิดจากสาเหตุใด จึงขอฝากคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ ขอให้ติดตามเร่งรัดการดำเนินการอย่างใกล้ชิดมากขึ้น เพื่อจะได้หาจุดอ่อนได้อย่างชัดเจนว่า จะเติมจำนวนคน กลไก หรือเทคนิคเข้าไป มติที่ประชุม รับทราบรายงานผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่อยู่ระหว่างดำเนินงานประจำเดือนมกราคม ๒๕๖๓ และขอให้ฝ่ายเลขานุการรับความเห็นของคณะกรรมการไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป	
๓.๔	รายงานการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของคณะกรรมการฯ กองทุนฯ	ความเห็นคณะกรรมการฯ คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นว่าในการนำเสนอวาระในคราวถัดไป ให้รายงานผลการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้คณะกรรมการทราบด้วยว่าในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้มีการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนฯ ที่ผ่านมาแล้วจำนวนกี่โครงการ เป็นจำนวนเงินเท่าไร มติที่ประชุม รับทราบ และให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ และนำเสนอต่อที่ประชุมในคราวต่อไป	๑๙
๔	เรื่องเพื่อพิจารณา		๒๐
๔.๑	การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๑)		๒๐
๔.๑.๑	กลยุทธ์ : การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง		๒๑
๔.๑.๑ (๑)	ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการตรวจเข้มชั้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ระยะที่ ๒	ความเห็นคณะกรรมการพิจารณาฯ คณะกรรมการพิจารณาฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้ ๑. เห็นควรให้เพิ่มค่าวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่และอื่น ๆ ณ จุดตรวจ จำนวนเงินจุดตรวจละ ๑๐๐,๐๐๐ บาท ทั้งหมดจำนวน ๗๘ จุดตรวจ เป็นจำนวนเงิน ๗,๘๐๐,๐๐๐ บาท รวมกับวงเงินที่ขอรับจัดสรรเดิมจำนวน ๗๕,๖๒๔,๐๙๘ บาท เป็นเงินที่ขอรับจัดสรรทั้งสิ้น ๘๓,๔๒๔,๐๙๘ บาท ๒. เห็นควรปรับตัวชี้วัดให้มีความท้าทายมากยิ่งขึ้น นำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้มากยิ่งขึ้น ดังนี้	๒๒-๓๖

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		๒.๑ ตัวชี้วัดด้านปริมาณ ๑) จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ คัน ๒) จำนวนพนักงานขับรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ คน ๓) จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบต้องเป็นรถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งไม่ประจำทาง (รถ ๓๐) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของจำนวนรถที่เข้าตรวจทั้งหมด ๒.๒ ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ ๑) พฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบลดลงอย่างต่อเนื่อง ๒) จำนวนผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ๓. ในการตั้งจุดตรวจให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อเป็นเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ให้รถที่เข้ารับการตรวจสอบสามารถมองเห็นได้ชัดเจนและลดความเร็วรถก่อนเข้าถึงจุดตรวจ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้กับเจ้าหน้าที่ในขณะปฏิบัติงาน จึงมีมติเห็นชอบจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการตรวจเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ระยะที่ ๒ ในวงเงิน ๘๓,๔๒๔,๐๙๘ บาท และให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการพิจารณาฯ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป ความเห็นคณะกรรมการฯ คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นว่าจากผลการดำเนินงานที่ผ่านมาสามารถตรวจสอบรถโดยสารและพนักงานขับรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ได้เป็นจำนวนมากกว่าตัวชี้วัดด้านปริมาณที่กำหนดไว้ ดังนั้น เพื่อให้สะท้อนการปฏิบัติงานได้จริง สามารถก่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะมากยิ่งขึ้น จึงเห็นควรปรับตัวชี้วัดด้านปริมาณให้ใกล้เคียงกับความสามารถในการปฏิบัติงานได้จริง มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการตรวจเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ระยะที่ ๒ ในวงเงิน ๘๓,๔๒๔,๐๙๘ บาท และให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการพิจารณาฯ และความเห็นของคณะกรรมการฯ ดังนี้ ๑. ให้ปรับตัวชี้วัดด้านปริมาณและด้านคุณภาพ ดังนี้	

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		๑.๑ ตัวชี้วัดด้านปริมาณ ๑) จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ และจำนวนพนักงานขับรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ให้กำหนดจำนวนให้มีความใกล้เคียงกับความสามารถในการปฏิบัติงานได้จริง โดยให้กำหนดจำนวนและจัดส่งให้ฝ่ายเลขานุการปรับข้อมูลสำหรับการติดตาม กำกับ ดูแล โครงการต่อไป ๒) จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบต้องเป็นรถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งไม่ประจำทาง (รถ ๓๐) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของจำนวนรถที่เข้าตรวจทั้งหมด ๑.๒ ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ ๑) พฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบลดลงอย่างต่อเนื่อง ๒) จำนวนผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ๒. ในการตั้งจุดตรวจให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อเป็นเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ให้รถที่เข้ารับการตรวจสอบสามารถมองเห็นได้ชัดเจนและลดความเร็วรถก่อนเข้าถึงจุดตรวจ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้กับเจ้าหน้าที่ในขณะปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	
๔.๒	การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) :		๓๗
๔.๒.๑	ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก	ความเห็นคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัย : คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีมติเห็นชอบให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ และให้ฝ่ายเลขานุการ นำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยให้เร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่	๓๘-๔๔

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		ได้รับอนุมัติ และในการเบิกจ่ายเงินของโครงการ ให้ผู้ได้รับ จัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการในส่วนที่ เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด สำหรับกรณีผู้รับจ้างส่งงานล่าช้า กว่าสัญญาให้กรรมการขนส่งทางบกดำเนินการตามระเบียบ พัสดุที่เกี่ยวข้องต่อไป	



รายงานการประชุม
คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓
วันศุกร์ที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๔.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๒ กระทรวงคมนาคม

ผู้มาประชุม

๑. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)	ประธานกรรมการ
๒. นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร	ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๓. นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์	ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๔. นายจุมพฏ วรรณฉัตรสิริ	ผู้อำนวยการศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต ๑ ปทุมธานี รักษาการแทน ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๕. พล.ต.ต.วีรพัฒน์ ศิวะแพทย์	ผู้บังคับการกองแผนงานความมั่นคง ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
๖. นางสาวพิมพ์พรณ ชุ่มเพ็งพันธุ์	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน (ด้านความปลอดภัย) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการ
๗. นางสาวสุณีย์ มงคลเลิศพาณิชย์	นักวิชาการคลังชำนาญการพิเศษ ผู้แทนกรมบัญชีกลาง	กรรมการ กรรมการ
๘. นางจันทิรา บุรุษพัฒน์	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายปฏิบัติการ)	กรรมการ และเลขานุการ
๙. นายยงยุทธ นาคแดง	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ)	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๐. นางสาวทวิพร เพิ่มทวี	ขนส่งจังหวัดนครนายก รักษาการในตำแหน่ง หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ผู้ช่วยเลขานุการ

ผู้ไม่มาประชุม

๑. นางนงนุช ตันติธรรม	นักวิชาการสาธารณสุขเชี่ยวชาญ ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข	ติดตามการ
๒. นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	ติดตามการ
๓. -	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ	ตำแหน่งว่าง

/ผู้เข้าร่วม...

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นางสาววาทีณี สุวรรณพงศ์
๒. นางอรุณี ศรีวัฒนะเวช
๓. นางจินต์จุฑา ตีระธะ
๔. นางสาวรัตนา หวังโกคา
๕. นายธีรรัตน์ ธิญญกุลสัจจา
๖. นางสาวณัฐนันท์ พรหมเส็น
๗. นางสาวนิสากร ชาตศิริ
๘. นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง
๙. นางสาวนนทลี ศรีมโน
๑๐. นางสาวณปภัช ธรรมคันธ์
๑๑. นางสาวพาริดา ดุริยะพงศ์
๑๒. นางสาวภัทรมณี สิงหวิริยะ
๑๓. นางสาวศิยาพร สงศิริ
๑๔. ร้อยตำรวจเอกบริพนธ์ วิจิตชลชัย
๑๕. นางสาวสุพิชญา กาญจนนุกุล
๑๖. นางสาวสุภัสสร ประจบ
๑๗. นางสาวกฤษณา เอี่ยมเอิบ
๑๘. นางสาวสุพิชชา บุญสม
๑๙. นางสาวชุตติกาญจน์ ลือวิชนะ
๒๐. นายไกรวิทย์ พระสว่าง
๒๑. นางสาวกศศรัณย์ รื่นรมย์
๒๒. นายวันดนุ วิไลพันธ์
๒๓. นายสิรภพณ์ รัตกจินากร
๒๔. นางสาวชุตานันท์ สุขคง
๒๕. นางสาวภานุมาศ เพื่องฟู
๒๖. นางสาวบุษกร ณ ลำพูน

เริ่มประชุมเวลา ๑๔.๐๐ น.

ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านความปลอดภัย
หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป
หัวหน้างานติดตามและประเมินผล
หัวหน้างานแผนงานโครงการ
หัวหน้ากลุ่มบริหารข้อมูลการเดินรถ
หัวหน้าส่วนการเงินและบัญชีกองหนุนฯ
นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ
นักวิชาการประชาสัมพันธ์ชำนาญการ
เจ้าพนักงานการเงินและบัญชีชำนาญงาน
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน
นายเวร (สบ.๑)
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง
นักวิชาการขนส่ง (กฎหมาย)
เจ้าหน้าที่ระบบงานคอมพิวเตอร์
เจ้าพนักงานขนส่ง
เจ้าหน้าที่ขนส่ง

กรรมการขนส่งทางบก
กรรมการขนส่งทางบก
กรรมการขนส่งทางบก
กรรมการขนส่งทางบก
กรรมการขนส่งทางบก
กรรมการขนส่งทางบก
กรรมการขนส่งทางบก
กรรมการขนส่งทางบก
กรมบัญชีกลาง
กรรมการขนส่งทางบก
กรรมการขนส่งทางบก
กรรมการขนส่งทางบก
กรรมการขนส่งทางบก
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
สำนักงานกองทุนฯ
สำนักงานกองทุนฯ
สำนักงานกองทุนฯ
สำนักงานกองทุนฯ
สำนักงานกองทุนฯ
สำนักงานกองทุนฯ
สำนักงานกองทุนฯ
กรรมการขนส่งทางราง
สำนักงานกองทุนฯ
สำนักงานกองทุนฯ
สำนักงานกองทุนฯ
สำนักงานกองทุนฯ

วาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

เนื่องจากปัจจุบันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-๑๙ (COVID-๑๙) ยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับกระทรวงสาธารณสุขประกาศให้โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา-๑๙ (COVID-๑๙) เป็นโรคติดต่ออันตราย จึงเห็นสมควรให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานขนส่งจังหวัดที่มีการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ มีมาตรการที่รัดกุมในการตรวจคัดกรองประชาชนที่เข้าร่วมการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ตรวจวัดอุณหภูมิประชาชนก่อนเข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถ เพื่อป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพประชาชนและบุคลากรของหน่วยงาน รวมทั้งให้ประสานงานกับบริษัทผู้จัดงานประมูล (Organizer) จัดเตรียมสถานที่และอาหารสำหรับการประมูลหมายเลขทะเบียนรถให้มีความสะอาด เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้ประชาชนผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถต่อไปด้วย

มติที่ประชุม รับทราบ และให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการตามข้อสั่งการต่อไป

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๒ กระทรวงคมนาคม นั้น ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมฯ ดังกล่าวแล้ว โดยมีรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม

มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

/วาระที่ ๓...

วาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

วาระที่ ๓.๑ การประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารจัดการหนี้

๑. การประมูลหมายเลขทะเบียนรถที่ผ่านมา

กรมการขนส่งทางบก ได้นำหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชน ออกประมูลเป็นการทั่วไป ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ จนถึง วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๓ ปรากฏผล ดังนี้



/๒. รายได้จาก...

๒. รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และหนี้ค้างชำระในภาพรวม ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๓

รายการ	ส่วนกลาง	ส่วนภูมิภาค	รวม
รายได้	๑๐,๗๖๑.๔๑	๙,๙๐๑.๕๑	๒๐,๖๖๒.๙๒
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๖๒๒.๘๓	๙,๗๒๗.๓๖	๒๐,๓๕๐.๑๙
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๓๘.๕๘	๑๗๔.๑๕	๓๑๒.๗๓
รับชำระแล้ว	๑๐,๒๒๑.๖๗	๘,๒๑๖.๔๖	๑๘,๔๓๘.๑๓
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๒๐๒.๓๔	๘,๒๐๗.๓๑	๑๘,๔๐๙.๖๕
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๙.๓๓	๙.๑๕	๒๘.๔๘
หนี้ค้างชำระ	๕๓๙.๗๔	๑,๖๘๕.๐๕	๒,๒๒๔.๗๙
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๔๒๐.๔๙	๑,๕๒๐.๐๕	๑,๙๔๐.๕๔
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๑๙.๒๕	๑๖๕.๐๐	๒๘๔.๒๕

๒.๑ หนี้ค้างชำระค่าหมายเลข จำแนกตามอายุหนี้ ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๓

จำแนกตามอายุหนี้	ส่วนกลาง		ส่วนภูมิภาค		รวม	
	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%
รายได้ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๖๒๒.๖๗	๑๐๐	๙,๗๒๗.๓๖	๑๐๐	๒๐,๓๕๐.๑๙	๑๐๐
รับชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๒๐๒.๓๔	๙๖.๐๔	๘,๒๐๗.๓๑	๘๔.๓๗	๑๘,๔๐๙.๖๕	๙๐.๔๖
หนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๔๒๐.๔๙	๓.๙๖	๑,๕๒๐.๐๕	๑๕.๖๓	๑,๙๔๐.๕๔	๙.๕๔
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน	๖๒.๒๖	๐.๕๙	๑๐๐.๒๖	๑.๐๓	๑๖๒.๕๒	๐.๘๐
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๓๐ วัน แต่ไม่เกิน ๑๘๐ วัน	๑๔๐.๒๗	๑.๓๒	๖๕.๔๔	๐.๖๗	๒๐๕.๗๑	๑.๐๑
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๑๘๐ วัน แต่ไม่เกิน ๖๐๐ วัน	๑๓๑.๒๐	๑.๒๔	๓๖๕.๐๔	๓.๗๕	๔๙๖.๒๔	๒.๕๔
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๖๐๐ วัน แต่ไม่เกิน ๔ ปี	๕.๐๘	๐.๐๕	๕๖๑.๒๕	๕.๗๗	๕๖๖.๓๓	๒.๗๘
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๔ ปี ขึ้นไป	-	-	๓๔๘.๑๗	๓.๕๘	๓๔๘.๑๗	๑.๗๑
กลุ่มลูกหนี้ผ่อนชำระ	๘๑.๖๘	๐.๗๗	๗๙.๘๙	๐.๘๒	๑๖๑.๕๗	๐.๗๙
เทียบหนี้ค้างชำระ ณ ๓๐ ก.ย.๖๒ กับ ๑ มี.ค.๖๓	๔.๗๖% ลดลง ๐.๔๖		๑๗.๒๕% ลดลง ๒.๐๔		๑๐.๗๓๕ % ลดลง ๑.๒๘	
จำนวนหมวดที่ทำการประมูล, หนี้ค้างชำระ/หมวด (๓๐ ก.ย.๖๒)	๕๑๒ หมวด	๑.๑๕ ลบ./หมวด	๖๗๗ หมวด	๒.๗๐ ลบ./หมวด	๑,๑๘๙ หมวด	๒.๐๓ ลบ./หมวด
จำนวนหมวดที่ทำการประมูล, หนี้ค้างชำระ/หมวด (๑ มี.ค.๖๓)	๕๓๐ หมวด	๐.๗๙ ลบ./หมวด	๖๙๑ หมวด	๒.๒๐ ลบ./หมวด	๑,๒๒๑ หมวด	๑.๕๙ ลบ./หมวด
๑ มี.ค. ๖๓						

/การบริหาร...

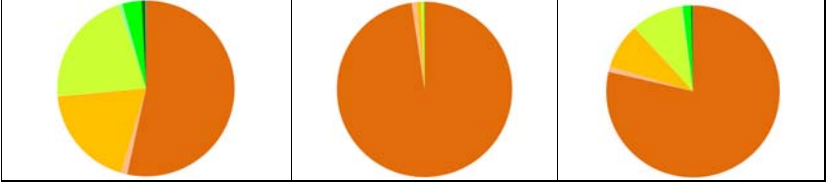
การบริหารจัดการหนี้ค่าหมายเลขทะเบียนรถ จำแนกตามอายุหนี้ เป็นดังนี้

สรุปจังหวัดที่มีหนี้ค้างชำระในแต่ละปี														
	รวม ณ ปัจจุบัน		หนี้อายุมากที่สุดไม่เกิน ๒ ปี		หนี้อายุมากที่สุดเกิน ๒ ปี - ๔ ปี		หนี้อายุมากที่สุดเกิน ๔ ปี - ๖ ปี		หนี้อายุมากที่สุดเกิน ๖ ปี - ๘ ปี		หนี้อายุมากที่สุดเกิน ๘ ปี แต่ไม่ถึง ๑๐ ปี		หนี้อายุมากที่สุดตั้งแต่ ๑๐ ปี	
	จำนวนเลข	จำนวนเงิน	จำนวนเลข	จำนวนเงิน	จำนวนเลข	จำนวนเงิน	จำนวนเลข	จำนวนเงิน	จำนวนเลข	จำนวนเงิน	จำนวนเลข	จำนวนเงิน	จำนวนเลข	จำนวนเงิน
รวม ณ ๓๐ ก.ย.๖๒	๒๔,๒๐๒	๑,๖๘๑,๐๘๑,๒๗๐	๑๒,๕๒๒	๖๘๘,๐๓๗,๐๒๘	๓,๖๔๓	๒๕๒,๖๒๑,๑๙๙	๕,๕๕๖	๔๘๙,๑๑๙,๐๐๒	๒,๐๓๙	๒๒๑,๓๔๕,๔๗๐	๔,๔๙๙	๒๙,๓๕๕,๔๗๑	๓	๖๐๓,๑๐๐
รวม ณ ๓ มี.ค. ๖๓	๒๑,๔๐๓	๑,๕๑๐,๗๘๘,๗๗๘	๑๑,๑๕๒	๖๓๖,๙๕๘,๘๕๓	๓,๓๔๐	๒๓๒,๕๖๒,๕๖๐	๔,๕๖๖	๔๐๗,๑๒๑,๓๓๓	๑,๙๘๒	๒๐๘,๑๖๘,๗๘๐	๓,๗๗๓	๒๕,๙๗๗,๒๗๒	๐	๐
+ เพิ่มขึ้น/- ลดลง	-๒,๗๙๙	-๑๗๐,๒๙๒,๔๙๒	-๑,๓๗๐	-๕๕๑,๐๗๙,๑๗๕	-๓๐๓	-๒๐,๐๕๙,๖๓๙	-๙๙๐	-๘๑,๙๙๗,๖๘๙	-๕๕๗	-๑๓,๑๗๖,๖๙๐	-๗๒๖	-๓,๓๗๘,๒๙๙	-๓	-๖๐๓,๑๐๐
รายชื่อจังหวัด			นราธิวาส, ยะลา				อำนาจเจริญ, ปทุมธานี, ยโสธร, นครพนม, สระแก้ว, ตาก, ปราจีนบุรี, น่าน, หนองบัวลำภู, เพชรบูรณ์, สิงห์บุรี, อุทัยธานี, จันทบุรี, นนทบุรี		เชียงใหม่, ชลบุรี, เชียงราย, สงขลา, เพชรบุรี, พิจิตร, ตรัง, สุราษฎร์ธานี, ขอนแก่น, บุรีรัมย์, กำแพงเพชร, อุบลราชธานี, พังงา, พะเยา, ลำพูน, ระยอง, ฉะเชิงเทรา, นครศรีธรรมราช, ราชบุรี, นครปฐม, กาญจนบุรี, ภูเก็ต, พระนครศรีอยุธยา		อุดรธานี, นครราชสีมา, ศรีสะเกษ, นครสวรรค์, ประจวบคีรีขันธ์, กาฬสินธุ์, ร้อยเอ็ด, สระบุรี, สุพรรณบุรี, สกลนคร, ปัตตานี, ลำปาง, สุรินทร์, ลพบุรี, พัทลุง			
	จังหวัดที่มีแผนประมูลเฉพาะกิจในปี ๖๓						พิษณุโลก, ชัยนาท		บึงกาฬ, เลย		มุกดาหาร, สุโขทัย			
	จังหวัดที่หากไตรมาส ๓ หนี้เกิน ๔ ปี ไม่ลด ต้องประมูลเฉพาะกิจ								ระนอง, สตูล, อ่างทอง					
	จังหวัดที่เร่งบริหารจัดการหนี้อย่างเคร่งครัด						สมุทรสาคร, นครนายก, ชุมพร		ตราด					
	จังหวัดที่เร่งบริหารจัดการหนี้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด		เบตง, สมุทรปราการ, หนองคาย, แม่ฮ่องสอน		สมุทรสงคราม, แพร่									
จังหวัดที่ประมูลปกติปี ๖๓ ครบถ้วนแล้ว				ชัยภูมิ, มหาสารคาม		กระบี่ (ผ่อนชำระ)				อุดรดิต์ (ผ่อนชำระ)				
รวม(จำนวนจังหวัด)		๖		๔		๒๐		๒๔		๑๘		๐		

๒.๒ หนี้ค้างชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ จำแนกตามกระบวนการดำเนินการ

จำแนกตามกระบวนการดำเนินการ		ส่วนกลาง		ส่วนภูมิภาค		รวม	
		จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%
รายได้ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ		๑๓๘.๕๘	๑๐๐	๑๗๔.๑๕	๑๐๐	๓๑๒.๗๓	๑๐๐
รับชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ		๑๙.๓๓	๑๓.๙๕	๙.๑๕	๕.๒๕	๒๘.๔๘	๙.๑๑
หนี้ค้างชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ		๑๑๙.๒๕	๘๖.๐๕	๑๖๕.๐๐	๙๔.๗๕	๒๘๔.๒๕	๙๐.๘๙
ระหว่างรวบรวมเอกสารและข้อมูล		๖๓.๗๐	๔๕.๙๖	๑๖๑.๓๐	๙๒.๖๓	๒๒๕.๐๐	๗๑.๙๕
ระหว่างจัดทำหนังสือส่งดำเนินการทางกฎหมาย		๑.๓๙	๑.๐๐	๑.๔๕	๐.๘๓	๒.๘๔	๐.๙๑
ระหว่างดำเนินการของสำนักงานอัยการ		๒๒.๖๕	๑๖.๓๕	๑.๒๑	๐.๖๙	๒๓.๘๖	๗.๖๓
ลูกหนี้เสียชีวิต (อยู่ระหว่างสืบหาทายาท)		๐.๐๑	๐.๐๑	๐	๐	๐.๐๑	๐
ลูกหนี้ล้มละลาย (ยื่นพิทักษ์ทรัพย์แล้ว)		๐.๑๐	๐.๐๗	๐	๐	๐.๑๐	๐.๐๓
ระหว่างบังคับคดี		๒๕.๓๕	๑๘.๒๙	๐.๘๗	๐.๕๐	๒๖.๒๒	๘.๓๘
ผ่อนชำระส่วนต่าง		๐.๙๑	๐.๖๖	๐.๐๑	๐.๐๑	๐.๙๒	๐.๒๙
ทำสัญญาประนีประนอมยอมความ		๔.๐๕	๒.๙๒	๐.๑๖	๐.๐๙	๔.๒๑	๑.๓๔
หนี้มูลค่าน้อย (ส่งเรื่องถึงกระทรวงการคลังขอตัดหนี้สูญ)		๐.๑๘	๐.๑๓	๐	๐	๐.๑๘	๐.๐๕
รับชำระท่วมส่วนต่าง อัยการคืนเรื่อง (อยู่ระหว่างหาหรือกรมบัญชีกลางเพื่อปรับปรุงบัญชี)		๐.๗๘	๐.๕๗	๐	๐	๐.๗๘	๐.๒๕
ระหว่างการปรับปรุงบัญชีลูกหนี้ส่วนต่าง		๐.๑๓	๐.๐๙	๐	๐	๐.๑๓	๐.๐๔

หมายเหตุ : จังหวัดที่มีหนี้ส่วนต่างค้างชำระมีอยู่ ๔๑ จังหวัด ได้แก่ กระบี่, กาญจนบุรี, ขอนแก่น, จันทบุรี, ชลบุรี, ชัยภูมิ, ชุมพร, เชียงราย, เชียงใหม่, ตรัง, นครนายก, นครปฐม, นครราชสีมา, นครศรีธรรมราช, นครสวรรค์, นนทบุรี, บุรีรัมย์, ปราจีนบุรี, พระนครศรีอยุธยา, พัทลุง, พิษณุโลก, เพชรบูรณ์,แพร่, ภูเก็ต, มหาสารคาม, ยโสธร, ร้อยเอ็ด, ระยอง, ราชบุรี, ลพบุรี, ลำปาง, สกลนคร, สงขลา, สระบุรี, สุโขทัย, สุพรรณบุรี, สุราษฎร์ธานี, หนองคาย, อุดรธานี, อุดรดิต์, อุบลราชธานี

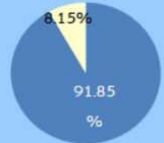
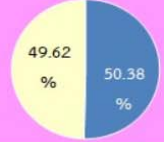
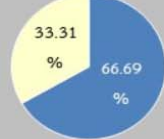


สัดส่วนการเกิดหนี้ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถที่มีการนำออกประมูลใหม่ในปี ๒๕๖๓
ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๓

	ยอดค้างชำระเดิม	ยอดประมูลใหม่	เกิดส่วนต่าง	ร้อยละ
ส่วนกลาง	๒๑,๔๙๗,๒๖๖	๒๐,๑๘๓,๔๒๖	๑,๓๑๓,๘๔๐	๖.๑๑
ส่วนภูมิภาค	๕๖,๒๐๔,๘๔๑	๑๘,๗๘๖,๑๒๘	๓๗,๔๑๘,๗๑๓	๖๖.๕๗
รวม	๗๗,๗๐๒,๑๐๗	๓๘,๙๖๙,๕๕๔	๓๘,๗๓๒,๕๕๓	๔๙.๘๔

๓. การบริหารจัดการหนี้เก่า

ผลการบริหารจัดการหนี้เก่า (หนี้ก่อนบริหารจัดการหนี้) ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๓ เป็นดังนี้

การดำเนินการ	หนี้เก่า (ณ 30 ก.ย. 2558)			หนี้เก่า (ณ 1 มี.ค. 63)				กราฟวงกลม จัดเก็บหนี้ค้างชำระได้ หนี้คงเหลือ ณ 1 มี.ค. 63
	รายได้สะสม 2546-2558 (ลบ.)	จัดเก็บรายได้ (ลบ.)	หนี้ค้าง 2546-2558 (ลบ.)	จัดเก็บได้		หนี้ค้างชำระ		
				(ลบ.)	(%)	(ลบ.)	(%)	
ส่วนกลาง	7,421.04	6,406.40	1,014.64	931.92	91.85	82.72	8.15	
ส่วนภูมิภาค	6,334.20	4,768.33	1,565.87	788.96	50.38	776.91	49.62	
รวม	13,755.24	11,174.73	2,580.51	1,720.88	66.69	859.63	33.31	

๔. การบริหารจัดการหนี้เกิน ๑ ปี

(ตามตัวชี้วัด ระดับ ๕=มากกว่า ๑๐% , ระดับ ๔=มากกว่า ๘% , ระดับ ๓=มากกว่า ๖%

ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๓

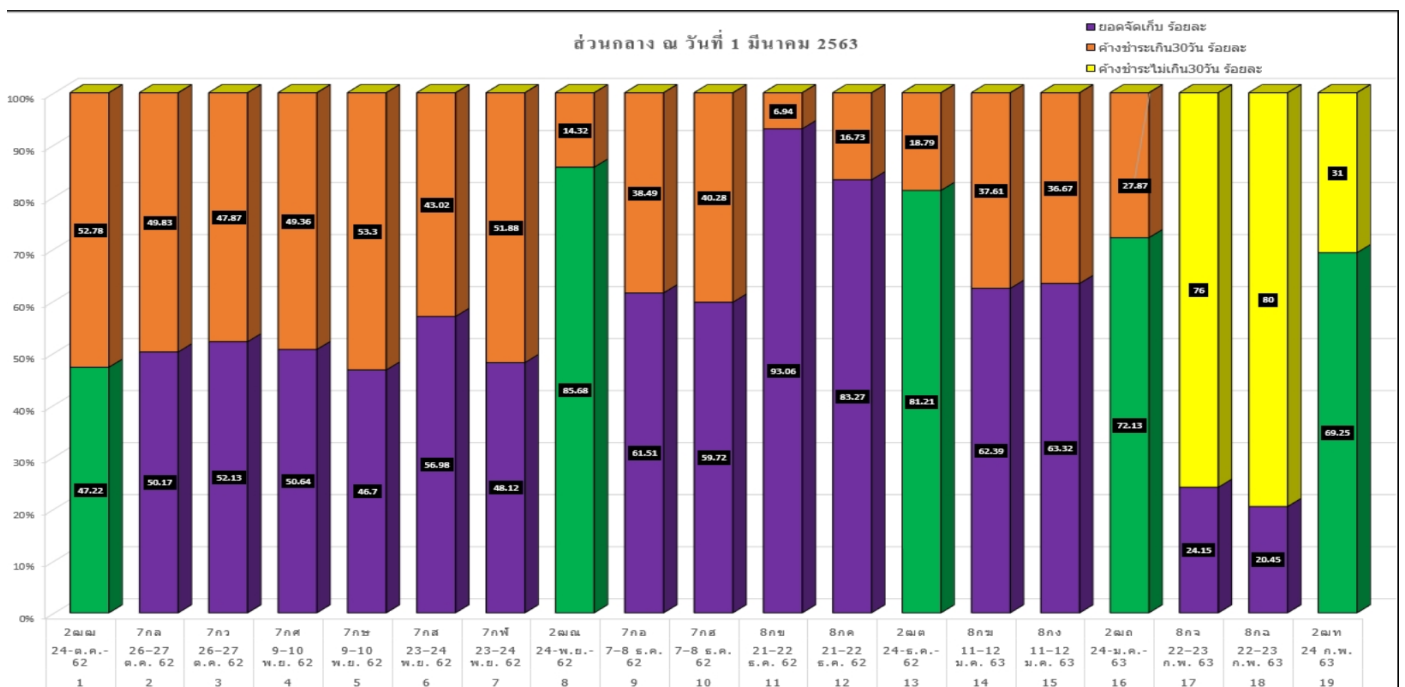
ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒				ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๓						เทียบสูง/ ต่ำ ตัวชี้วัด
ราคาประมูล	ชำระแล้ว	จำนวนค้างชำระ		ค้างชำระค่าเลข		ค้างส่วนต่าง		จัดเก็บหนี้ได้		
		เงิน	เลข	เงิน	เลข	เงิน	เลข	เงิน	ร้อยละ	
๑,๓๖๘,๘๕๗,๑๕๐	๑๓๖,๙๓๖,๗๙๙	๑,๒๓๑,๙๒๐,๓๕๑	๑๗,๕๖๒	๑,๐๕๓,๘๗๒,๐๐๖	๑๒,๘๗๓	๓๘,๗๓๒,๕๕๓	๘๒๓	๑๓๙,๓๑๕,๗๙๒	๑๑.๓๐	+ ๑.๓๐

/๕. การจัดเก็บ...

๕. การจัดเก็บหนี้จากการประมุลปี ๖๓ (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๓)

ส่วนกลาง (ตามตัวชี้วัด ระดับ ๕=มากกว่า ๗๒% , ระดับ ๔=มากกว่า ๗๑% , ระดับ ๓=มากกว่า ๗๐%)

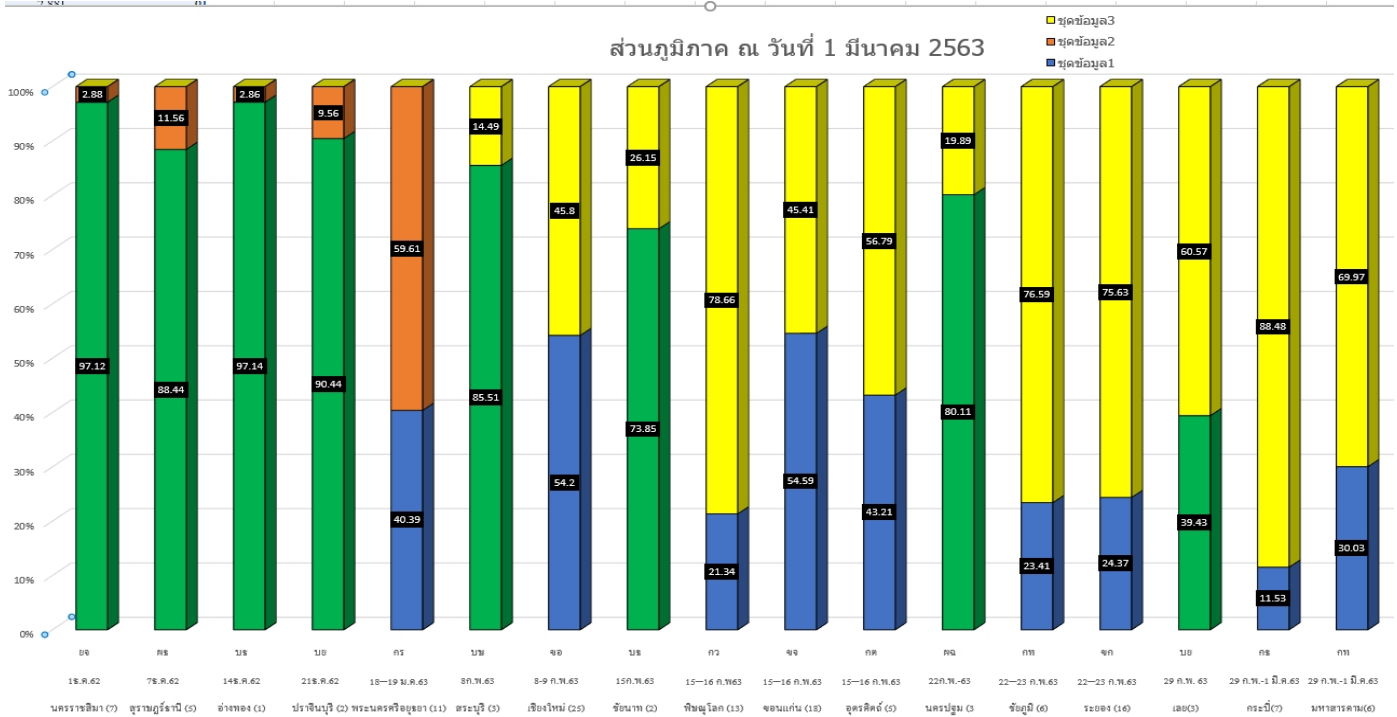
ลำดับ	ยอดประมุล			ยอดจัดเก็บ		ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน		ค้างชำระเกิน ๓๐ วัน	
	วัน เดือน ปี	หมวด	รายได้	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ
๑	๒๔-พ.ค.-๖๒	๒๒๒๒	๓,๒๓๔,๐๕๒	๑,๕๒๗,๐๑๕	๔๗.๒๒	๐	๐.๐๐	๑,๗๐๗,๐๓๗	๕๒.๗๘
๒	๒๖-๒๗ พ.ค. ๖๒	๗๖๖	๑๘,๓๖๖,๑๘๐	๙,๒๑๔,๙๒๓	๕๐.๑๗	๐	๐.๐๐	๙,๑๕๑,๒๕๗	๕๐.๘๓
๓	๒๖-๒๗ พ.ค. ๖๒	๗๖๖	๑๘,๕๖๖,๒๒๘	๙,๖๗๙,๔๕๙	๕๒.๑๓	๐	๐.๐๐	๘,๘๘๖,๗๖๙	๔๗.๘๗
๔	๙-๑๐ พ.ย. ๖๒	๗๖๖	๑๖,๙๙๖,๗๕๙	๘,๖๖๖,๕๘๗	๕๐.๖๔	๐	๐.๐๐	๘,๓๓๐,๑๗๒	๔๙.๓๖
๕	๙-๑๐ พ.ย. ๖๒	๗๖๖	๑๘,๕๕๕,๙๘๐	๘,๖๖๖,๗๒๖	๔๖.๗๐	๐	๐.๐๐	๙,๘๘๙,๒๕๔	๕๓.๓๐
๖	๒๓-๒๔ พ.ย. ๖๒	๗๖๖	๑๗,๓๓๘,๗๗๘	๙,๘๗๙,๗๖๖	๕๖.๙๘	๐	๐.๐๐	๗,๔๕๙,๐๑๒	๔๓.๐๒
๗	๒๓-๒๔ พ.ย. ๖๒	๗๖๖	๑๕,๙๗๖,๔๓๓	๗,๖๘๘,๔๔๖	๔๘.๑๒	๐	๐.๐๐	๘,๒๘๗,๙๘๗	๕๑.๘๘
๘	๒๔-พ.ย.-๖๒	๒๒๒๒	๑,๒๙๓,๕๖๗	๑,๐๘๘,๒๖๗	๘๕.๖๘	๐	๐.๐๐	๑,๒๐๕,๓๐๐	๑๔.๓๒
๙	๗-๘ พ.ค. ๖๒	๗๖๖	๑๗,๕๕๕,๘๘๐	๑๐,๘๐๐,๔๘๖	๖๑.๕๑	๐	๐.๐๐	๖,๗๕๕,๓๙๔	๓๘.๔๙
๑๐	๗-๘ พ.ค. ๖๒	๗๖๖	๑๕,๙๕๗,๕๕๖	๙,๕๓๐,๓๖๑	๕๙.๗๒	๐	๐.๐๐	๖,๔๒๗,๑๙๕	๔๐.๒๘
๑๑	๒๑-๒๒ พ.ค. ๖๒	๘๖๖	๒๓,๑๕๘,๖๔๑	๒๑,๕๕๒,๐๘๔	๙๓.๐๖	๐	๐.๐๐	๑,๖๐๖,๕๕๗	๖.๙๔
๑๒	๒๑-๒๒ พ.ค. ๖๒	๘๖๖	๒๑,๙๖๙,๐๕๑	๑๘,๒๙๔,๓๒๔	๘๓.๒๗	๐	๐.๐๐	๓,๖๗๔,๗๒๗	๑๖.๗๓
๑๓	๒๔-พ.ค.-๖๒	๒๒๒๒	๑,๒๗๘,๐๐๐	๑,๐๓๗,๙๐๐	๘๑.๒๑	๐	๐.๐๐	๒๔๐,๑๐๐	๑๘.๗๙
๑๔	๑๑-๑๒ พ.ค. ๖๓	๘๖๖	๒๓,๗๕๘,๙๙๐	๑๔,๘๒๒,๖๒๑	๖๒.๓๙	๐	๐.๐๐	๘,๙๓๖,๓๖๙	๓๗.๖๑
๑๕	๑๑-๑๒ พ.ค. ๖๓	๘๖๖	๒๓,๕๕๓,๙๖๖	๑๔,๙๐๘,๕๙๓	๖๓.๓๒	๐	๐.๐๐	๘,๖๔๕,๓๗๓	๓๖.๖๘
๑๖	๒๔-พ.ค.-๖๓	๒๒๒๒	๑,๒๒๙,๓๘๙	๘๑๔,๖๐๑	๗๒.๑๓	๐	๐.๐๐	๔๑๔,๗๘๘	๓๓.๘๗
๑๗	๒๒-๒๓ พ.พ. ๖๓	๘๖๖	๒๕,๔๗๑,๒๔๔	๖,๑๕๑,๓๘๘	๒๔.๑๕	๑๙,๓๑๙,๘๕๖	๗๕.๘๕	๐	๐.๐๐
๑๘	๒๒-๒๓ พ.พ. ๖๓	๘๖๖	๒๔,๙๗๐,๑๕๗	๕,๑๐๕,๙๘๖	๒๐.๔๕	๑๙,๘๖๔,๑๗๑	๗๙.๕๕	๐	๐.๐๐
๑๙	๒๔ พ.พ. ๖๓	๒๒๒๒	๑,๐๔๙,๖๐๑	๗๒๖,๙๐๑	๖๙.๒๕	๓๒๒,๗๐๐	๓๐.๗๕	๐	๐.๐๐
รวม			๒๙๐,๑๖๓,๕๕๒	๑๖๐,๑๑๐,๔๓๔	๕๕.๑๘	๓๙,๕๐๖,๗๒๗	๑๓.๖๒	๙๐,๕๕๖,๓๙๑	๓๑.๒๑



/ส่วนภูมิภาค...

ส่วนภูมิภาค (ตามตัวชี้วัด ระดับ ๕=มากกว่า ๕๘% , ระดับ ๔=มากกว่า ๕๖.๕% , ระดับ ๓=มากกว่า ๕๕%)

ลำดับ	จังหวัด	หมวด	วันประมุข	ยอดประมุข	ยอดจัดเก็บ		ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน		ค้างชำระเกิน ๓๐ วัน	
					เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ
๑	นครราชสีมา (๗)	ยจ	๑-ค.ค.-๖๒	๑,๑๔๗,๒๐๐	๑,๑๑๔,๒๐๐	๙๗.๑๒	๐	๐.๐๐	๓๓,๐๐๐	๒.๘๘
๒	สุราษฎร์ธานี (๕)	ผธ	๗-ค.ค.-๖๒	๖๖๘,๕๓๖	๕๙๑,๒๓๖	๘๘.๔๔	๐	๐.๐๐	๗๗,๓๐๐	๑๑.๕๖
๓	อ่างทอง (๑)	บธ	๑๔-ค.ค.-๖๒	๘๐๕,๖๐๐	๗๘๒,๖๐๐	๙๗.๑๔	๐	๐.๐๐	๒๓,๐๐๐	๒.๘๖
๔	ปราจีนบุรี (๒)	บย	๒๑-ค.ค.-๖๒	๙๕๗,๐๐๐	๘๖๕,๕๐๐	๙๐.๔๔	๐	๐.๐๐	๙๑,๕๐๐	๙.๕๖
๕	พระนครศรีอยุธยา(๑๑)	กร	๑๘-๑๙ ม.ค. ๖๓	๑๕,๕๙๔,๖๖๕	๖,๒๙๙,๓๐๐	๔๐.๓๙	๐	๐.๐๐	๙,๒๙๕,๓๖๕	๕๙.๖๑
๖	สระบุรี (๓)	บษ	๘-ก.พ.-๖๓	๖๘๑,๔๕๗	๕๘๒,๖๘๙	๘๕.๕๑	๙๘,๗๖๘	๑๔.๔๙	๐	๐.๐๐
๗	เชียงใหม่ (๒๕)	ขอ	๘-๙ ก.พ.๖๓	๒๑,๑๒๗,๐๐๑	๑๑,๔๕๑,๔๐๐	๕๔.๒๐	๙,๖๗๗,๖๐๑	๔๕.๘๐	๐	๐.๐๐
๘	ชัยนาท (๒)	บธ	๑๕-ก.พ.-๖๓	๗๒๓,๑๒๐	๕๓๔,๐๑๐	๗๓.๘๕	๑๘๙,๑๑๐	๒๖.๑๕	๐	๐.๐๐
๙	พิษณุโลก (๑๓)	กว	๑๕-๑๖ ก.พ ๖๓	๙,๙๔๘,๐๐๐	๒,๑๒๓,๒๐๐	๒๑.๓๙	๗,๘๒๔,๘๐๐	๗๘.๖๐	๐	๐.๐๐
๑๐	ขอนแก่น (๑๘)	ขจ	๑๕-๑๖ ก.พ. ๖๓	๑๗,๐๐๗,๙๙๙	๙,๒๘๔,๑๙๙	๕๔.๕๙	๗,๗๒๓,๘๐๐	๔๕.๔๑	๐	๐.๐๐
๑๑	อุดรดิตถ์ (๕)	กต	๑๕-๑๖ ก.พ. ๖๓	๗,๒๑๑,๐๐๐	๓,๑๑๖,๐๐๐	๔๓.๒๑	๔,๐๙๕,๐๐๐	๕๖.๗๙	๐	๐.๐๐
๑๒	นครปฐม (๓)	ผฉ	๒๒-ก.พ.-๖๓	๑,๒๖๙,๒๐๐	๑,๐๑๖,๘๐๐	๘๐.๑๑	๒๕๒,๔๐๐	๑๙.๘๙	๐	๐.๐๐
๑๓	ชัยภูมิ (๖)	กท	๒๒-๒๓ ก.พ. ๖๓	๑๑,๓๘๑,๖๖๖	๒,๖๖๔,๒๐๐	๒๓.๔๑	๘,๗๑๗,๔๖๖	๗๖.๕๙	๐	๐.๐๐
๑๔	ระยอง (๑๖)	ขก	๒๒-๒๓ ก.พ. ๖๓	๑๖,๒๒๕,๖๘๑	๓,๙๕๓,๗๐๐	๒๔.๓๗	๑๒,๒๗๑,๙๘๑	๗๕.๖๓	๐	๐.๐๐
๑๕	เลย (๓)	บย	๒๙ ก.พ. ๖๓	๙๓๘,๔๔๒	๓๗๐,๐๐๐	๓๙.๕๓	๕๖๘,๔๔๒	๖๐.๔๗	๐	๐.๐๐
๑๖	กระบี่ (๗)	กธ	๒๙ ก.พ.-๑ มี.ค.๖๓	๑๑,๒๐๖,๐๐๐	๑,๒๙๑,๕๐๐	๑๑.๕๓	๙,๙๑๔,๕๐๐	๘๘.๔๗	๐	๐.๐๐
๑๗	มหาสารคาม (๖)	กท	๒๙ ก.พ.-๑ มี.ค.๖๓	๑๐,๔๖๗,๐๐๐	๓,๑๔๓,๐๐๐	๓๐.๐๓	๗,๓๒๔,๐๐๐	๖๙.๙๗	๐	๐.๐๐
รวม				๑๒๗,๓๖๑,๕๖๗	๔๙,๑๘๓,๕๓๔	๓๘.๖๒	๖๘,๖๕๗,๘๖๘	๕๓.๙๑	๙,๕๒๐,๑๖๕	๗.๔๖



/จึงขอเสนอ...

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

ความเห็นคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้ดำเนินการแยกข้อมูลนี้จากการนำเลขออกประมูลใหม่ว่ามีผู้ประมูลใหม่จำนวนกี่ราย ชำระครบและค้างชำระจำนวนกี่ราย เป็นเงินกี่บาท และเกิดส่วนต่างเป็นจำนวนเงินเท่าใด
๒. ให้ดำเนินการติดตามหนังสือที่เคยหาหรือไปยังอัยการ ว่าอัยการตอบกลับมาแล้วหรือไม่
๓. ให้ดำเนินการติดตามหนังสือตดหนี้สูญที่เคยทำรายงานกรมบัญชีกลาง เพื่อป้องกันไม่ให้หนี้ยังคงค้างอยู่ในระบบบัญชี
๔. ให้เร่งดำเนินการนำหมายเลขทะเบียนที่ค้างชำระออกประมูลใหม่ โดยในส่วนภูมิภาคที่มีแผนการประมูลปกติให้นำเลขค้างชำระออกประมูลใหม่พร้อมหมวดปกติทุกครั้ง เนื่องจากหากยิ่งเก็บไว้นาน จะส่งผลให้ราคาการประมูลลดลง เกิดส่วนต่างค่าหมายเลขเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ลำบากต่อการจัดเก็บ
๕. ให้ฝ่ายเลขานุการรวบรวมรายงานความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากการปฏิบัติงานการประมูล ว่าควรมีข้อปรับปรุง หรือดำเนินการอย่างไรในการประมูลและบริหารจัดการหนี้
๖. ให้ดำเนินการจัดทำคู่มือแนวทางปฏิบัติการประมูลหมายเลขทะเบียน และการบริหารเร่งรัดจัดการหนี้ เพื่อแจ้งเวียนให้ส่วนภูมิภาคทราบและยึดถือปฏิบัติให้เป็นแนวทางเดียวกัน
๗. ให้ฝ่ายเลขานุการจัดทำข้อมูลว่าจังหวัดใดที่มีแผนการประมูลในปี ๒๕๖๓ มีหมายเลขทะเบียนค้างชำระอยู่จำนวนเท่าใด และสามารถนำออกประมูลพร้อมหมวดปกติได้จำนวนเท่าใด

มติที่ประชุม รับทราบ และให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ และนำเสนอต่อที่ประชุมในคราวต่อไป

/วาระที่ ๓.๒...

วาระที่ ๓.๒ รายงานการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำเดือนมกราคม ๒๕๖๓

ตามที่กำหนดให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน นำเสนอรายงานการรับจ่ายเงินและเงินคงเหลือประจำเดือนของกองทุนฯ ให้คณะกรรมการฯ ทราบ นั้น

ฝ่ายเลขานุฯ ขอนำเสนอรายงานการรับจ่ายเงินและเงินคงเหลือประจำเดือนมกราคม ๒๕๖๓
รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

ความเห็นคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า ให้ฝ่ายเลขานุการจัดทำรายละเอียดของข้อแตกต่างรายการรายได้หรือรับโอนจากจังหวัดในส่วนของทรัพย์สิน และรายได้รอนาส่งส่วนกลางในส่วนของหนี้สิน ที่มีความแตกต่างกันเพราะอะไร และรายการหนี้สินหมุนเวียนอื่นมีรายการอะไรบ้าง นำเสนอคณะกรรมการฯ ในการประชุมคราวต่อไป

มติที่ประชุม รับทราบ และให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ ต่อไป

/วาระที่ ๓.๓...

วาระที่ ๓.๓ รายงานผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนน ที่อยู่ระหว่างดำเนินงานประจำเดือนมกราคม ๒๕๖๓

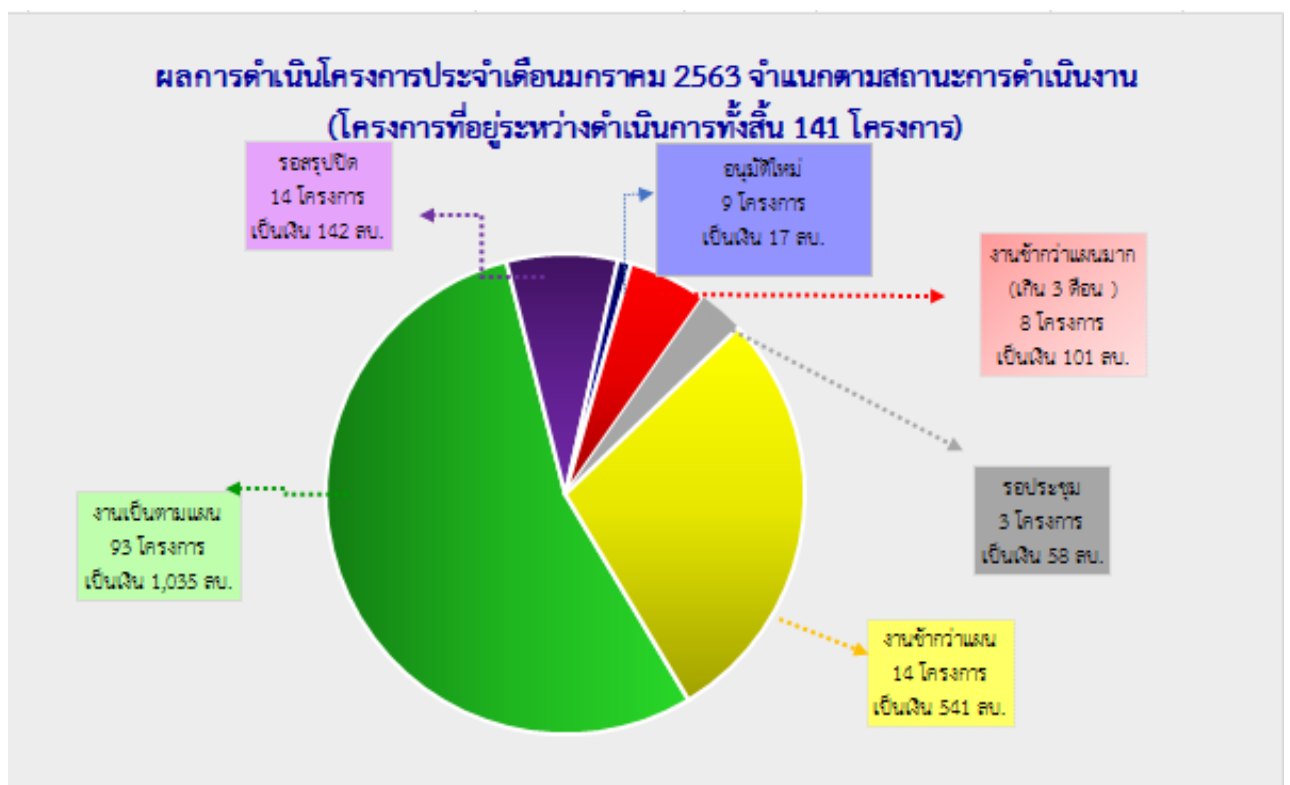
แผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตั้งแต่
ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๖๓ มีจำนวน ๑,๓๑๓ โครงการ ยกเลิก ๖๐ โครงการ คงเหลือ ๑,๒๕๓ โครงการ
โดยเป็นแผนงาน/โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นแล้ว ๑,๑๑๒ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินงาน ๑๔๑ โครงการ
ดังนี้

ปีงบประมาณ	จำนวน แผนงาน/ โครงการ	ยกเลิก โครงการ	คงเหลือ	ดำเนินงาน ตามโครงการ เสร็จสิ้นแล้ว	อยู่ระหว่าง ดำเนินงาน ตามโครงการ	ปรับระยะ เวลาดำเนิน โครงการ	หมายเหตุ
๒๕๕๗ - ๒๕๕๖	๕๖๑	๙	๕๕๒	๕๕๒	-	-	
๒๕๕๗	๙๔	๑๓	๘๑	๘๑	-	-	
๒๕๕๘	๗๕	๙	๖๖	๖๕	๑	๑	- อยู่ระหว่างผู้รับจ้างรายใหม่ ดำเนินงานส่วนที่เหลือต่อ สิ้นสุด ๓๐ เม.ย. ๖๓
๒๕๕๙	๖๕	๒	๖๓	๖๑	๒	๒	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๐ พ.ย. ๖๓ - ๓๑ ม.ค. ๖๔ รวม ๒ โครงการ
๒๕๖๐	๙๕	๓	๙๒	๘๙	๓	๓	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓ - ๒๕ มี.ย. ๖๔ รวม ๓ โครงการ
๒๕๖๑	๑๘๒	๑๕	๑๖๗	๑๕๑	๑๖	๑๓	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓ - ๓๑ ต.ค. ๖๖ รวม ๑๖ โครงการ
๒๕๖๒	๑๔๘	๙	๑๓๙	๑๑๓	๒๖	๑๔	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๑๗ มี.ค.๖๓ - ๓๐ พ.ย.๖๓ รวม ๒๖ โครงการ
๒๕๖๓	๙๓	-	๙๓	-	๙๓	-	
รวม	๑,๓๑๓	๖๐	๑,๒๕๓	๑,๑๑๒	๑๔๑	๓๓	

/โดยโครงการ...

โดยโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ทั้ง ๑๔๑ โครงการ สามารถแบ่งได้ ดังต่อไปนี้

สถานะโครงการ	จำนวนโครงการ	ปรับระยะเวลา ดำเนินโครงการ	กลยุทธ์ 1 การเสริมสร้าง ขีดความสามารถ ของประชาชน ในท้องถิ่นให้ เข้มแข็ง	กลยุทธ์ 2 การเสริมสร้าง มาตรฐานด้าน การบริการ อย่างปลอดภัย และโปร่งใส	กลยุทธ์ 3 การเสริมสร้าง มาตรฐานด้าน ความมั่นคง และระบบการ ขนส่งอย่าง ปลอดภัย	กลยุทธ์ 4 การเสริมสร้าง มาตรฐานการ บริการด้าน สุขภาพอย่าง ต่อเนื่อง	กลยุทธ์ 5 การยกระดับ การบังคับใช้ กฎหมายอย่าง ต่อเนื่อง	กลยุทธ์ 6 การ ประชาสัมพันธ์ ความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ ถนนอย่าง ต่อเนื่อง	กลยุทธ์ 7 การรณรงค์ ป้องกันและลด อุบัติเหตุจาก อุบัติเหตุจาก การเดินรถ	กลยุทธ์ 8 การบังคับใช้ กฎหมายด้าน ความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ ถนน	กลยุทธ์ 9 การพัฒนาศักยภาพ ผู้ให้บริการ ขนส่งสาธารณะ โครงการด้าน ความปลอดภัย	ทั้งหมด
1. โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน	22											
1.1 โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนเกินกว่า 3 เดือน	8		-	-	6	-	-	-	1	-	-	1
1.2 โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน	14		3	3	2	2	1	2	1	-	-	
2. โครงการที่รอสรุปปรับแผนการดำเนินงาน/แผนการเบิกจ่ายเงิน/ขอยกเลิกโครงการ	3	3	-		1	-						2
3. โครงการที่รอสรุปปิดโครงการ	14											
3.1 โครงการที่รอสรุปปิดโครงการ แต่การเบิกจ่ายเงินไม่เป็นไปตามแผน	2		-	-	1	-	-	-	1	-	-	-
3.2 โครงการที่รอสรุปปิดโครงการ และการเบิกจ่ายเงินไม่เป็นไปตามแผน	12		-	5	3	2	1	-	-	1	-	
5. โครงการที่การดำเนินงานเป็นไปตามแผน	93											
5.1 โครงการที่การดำเนินงานเป็นไปตามแผน แต่การเบิกจ่ายเงินไม่เป็นไปตามแผน	37		14	5	2	1	3	1	5	-	-	6
5.2 โครงการที่การดำเนินงาน และการเบิกจ่ายเงินเป็นไปตามแผน	56		9	4	11	7	14	2	1	3		5
6. โครงการที่อนุมัติใหม่	9		2	4			-		1		1	1
รวมจำนวนโครงการ	141	3	28	21	26	10	19	5	10	4	1	15



รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓ (๑)

/จากการติดตาม...

จากการติดตามผลการดำเนินการของโครงการตามพันธกิจที่ ๑ และพันธกิจที่ ๓ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการทั้ง ๑๔๑ โครงการ ประจำปีเดือนมกราคม ๒๕๖๓ ปรากฏผล ดังนี้

- ๑. โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน ๒๕ โครงการ
- ๒. โครงการที่รื้อสรุปปิดโครงการ จำนวน ๑๔ โครงการ
- ๓. โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๙๓ โครงการ
- ๔. โครงการที่อนุมัติใหม่ จำนวน ๙ โครงการ

สรุปผลการดำเนินงานตามโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ประจำปีเดือนมกราคม 2563									
ลำดับ	รหัสโครงการ	กลยุทธ์	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	การดำเนินงานทั้งโครงการ (%)	คำชี้แจงผู้ได้รับจัดสรรและผู้เกี่ยวข้อง	มติที่ประชุมคณะอนุกรรมการติดตาม
							หมายเหตุ		
1. โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน รวม 22 โครงการ									
1.1 กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างไม่เป็นไปตามแผน 8 โครงการ									
1	623011	10	โครงการศึกษาการพัฒนาแบบ e-Learning และบทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ (Courseware) ที่ใช้ในการเรียนการสอน สำหรับบุคลากรด้านการตรวจสภาพรถ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน	สนว.	19 เม.ย. 62 - 18 พ.ค. 63 (ศึกษา 6 เดือน)	4,721,000	ไม่เป็นไปตามแผน - ได้ผู้ชนะการคัดเลือกจ้างที่ปรึกษาแล้วตามหนังสือ คค 0418.6/1004 ลงวันที่ 24 มกราคม 2563 และอยู่ระหว่างรายงานผลการพิจารณาจ้างที่ปรึกษา ความหมาย ต้องส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	สนว.: ได้ที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว คือ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย โดยการดำเนินงานอยู่ระหว่างรอลงนามในสัญญา หลังได้รับการพิจารณาสัญญาจาก สนก. คาดว่าจะแล้วเสร็จในสัปดาห์ต่อไป และประสงค์ขอขยายระยะเวลาเพื่อให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงาน	ให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งติดตามการพิจารณาสัญญาที่ สนก. และให้จัดทำหนังสือเพื่อขอปรับขยายระยะเวลาแจ้ง สปอ. ต่อไป
2	631024	3	โครงการยกระดับการตรวจสภาพรถ เพื่อสำนักวิศวกรรมยานยนต์ตรวจสอบและรับรองเกี่ยวกับรถ	สนว.	1 ส.ค. 62 - 31 ก.ค. 63	4,471,000	ไม่เป็นไปตามแผน กรรมการขนส่งทางบกได้มีประกาศเลขที่ พต. 7055/2563 ลงวันที่ 24 มกราคม 2563 เรื่องประกวดราคาโครงการยกระดับการตรวจสภาพรถเพื่อตรวจสอบและรับรองเกี่ยวกับรถของสำนักวิศวกรรมยานยนต์ ด้วยวิธีประกวดราคา อิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) กำหนดการยื่นเอกสารประกวดราคา ในวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2563 ความหมาย ต้องส่งมอบพื้นที่เพื่อดำเนินการรื้อถอนและติดตั้ง	สนว.: มีผู้มายื่นเสนอราคา 3 รายพิจารณาผลแล้ว เมื่อวันที่ 23 ก.พ. 63 ได้ผู้ชนะ คือ บริษัท ไทยจิตร เกษม จำกัด	ให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินงานให้ผู้รับจ้างและลงนามในสัญญาให้ได้ภายใน มี.ค.63 และเมื่อได้รับสัญญาแล้วให้ส่งสำเนาสัญญาพร้อมปรับแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้สอดคล้องกับสัญญา ให้ฝ่ายเลขาฯ เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป
3	631049	3	โครงการบำรุงรักษาและซ่อมแซมระบบตรวจสภาพรถทั่วประเทศ เพื่อรักษามาตรฐานการตรวจสภาพรถ ประจำปีงบประมาณ 2563	สนว.	6 ส.ค. 62 - 30 พ.ย. 63	19,100,000	ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ความหมาย ต้องดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างแล้วเสร็จ และดำเนินการตามสัญญาครั้งที่ 1 และต้องเบิกจ่ายเงินครั้งที่ 1	สนว.: ลงประกาศ TOR ครั้งที่ 2 เนื่องจากมีผู้เสนอราคาเพียงรายเดียว	ให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินงานให้ผู้รับจ้างและลงนามในสัญญาและเมื่อได้รับสัญญาแล้วให้ส่งสำเนาสัญญาพร้อมปรับแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้สอดคล้องกับสัญญา ให้ฝ่ายเลขาฯ เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการฯ พิจารณาต่อไป
4	631038	7	โครงการนำร่องจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม	สนก.	6 ส.ค. 62 - 30 ต.ค. 63	5,020,130	ไม่เป็นไปตามแผน ยังไม่ได้ลูกจ้าง อยู่ระหว่างดำเนินการสรรหาและเลือกสรรที่ปรึกษา/ผู้เชี่ยวชาญ/บุคลากรที่มีคุณสมบัติตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนดเพื่อมาปฏิบัติงานโดยจัดจ้างรวมจำนวน 20 คน ซึ่งมีกำหนดจัดจ้างในเดือนเมษายน 2563 ความหมาย ต้องสรรหาและจัดจ้างลูกจ้างเหมาบริการรายบุคคล ให้ปฏิบัติงานตั้งแต่เดือน ต.ค. 62 - ก.ย.63	สนก.: เนื่องจากระยะเวลาการปฏิบัติงานของลูกจ้างฯ สดลงจากเดิมที่ได้รับอนุมัติไว้ ไม่ครบ 12 เดือน จึงได้ปรับค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินการโครงการ และตัวชี้วัดด้านปริมาณและด้านคุณภาพ ให้สอดคล้องกับระยะเวลาการดำเนินการโครงการที่เหลือ จากเดิมได้รับอนุมัติ 7,308,280 บาท ปรับลด 3,731,140 บาท เป็นเงินคงเหลือ จำนวนเงิน 3,577,140 บาท โดยสถานที่ปฏิบัติงานของลูกจ้างได้รับความอนุเคราะห์จากกรมทางหลวงชนบท ซึ่งสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมจะดำเนินการจัดจ้างลูกจ้างต่อไป หมายเหตุ : ได้รับอนุมัติเปลี่ยนแปลงรายการจากคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 5 ก.พ. 2563	ให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งดำเนินการจัดจ้างลูกจ้างตามระยะเวลาที่กำหนด พร้อมทั้งดำเนินการให้สอดคล้องตามตัวชี้วัดด้านปริมาณและด้านคุณภาพด้วย

ลำดับ	รหัสโครงการ	กลยุทธ์	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินงานโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	การดำเนินงานทั้งโครงการ (%)		คำชี้แจงผู้ได้รับจัดสรรและผู้เกี่ยวข้อง	มติที่ประชุมคณะกรรมการติดตาม
							หมายเหตุ			
5	631023	3	โครงการซ่อมบำรุงรักษาระบบตรวจสอบสภาพรถศูนย์ทดสอบยานยนต์เพื่อศึกษา ตรวจสอบและพัฒนา กฎ ระเบียบ ให้สอดคล้องตามข้อเทคนิคด้านความปลอดภัยของรถ	สนว.	1 ส.ค.62 - 30 ก.ย.63	4,750,000	ไม่เป็นไปตามแผน คณะกรรมการพิจารณาผลการประกวดราคา ได้มีหนังสือที่ คค 0418.6/พิเศษ ลงวันที่ 23 มกราคม 2563 เรื่องผลการพิจารณาซึ่งมีผู้ยื่นข้อเสนอราคาเพียงรายเดียว คือ บริษัท สหวิทย์ ซัพพลาย แอนด์ เซอร์วิส จำกัดจึงมีมติเห็นควรยกเลิกการประกวดราคาครั้งนี้ และประสงค์ขอให้ดำเนินการประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) ครั้งที่ 2 โดยใช้เงื่อนไขและเอกสารประกวดราคาเดิมต่อไป		สนว.: อยู่ระหว่างการพิจารณาผลครั้งที่ 2 มีผู้ยื่นเสนอราคา 4 ราย เมื่อวันที่ 26 ก.พ. 63 เนื่องจากครั้งนี้มีผู้ยื่นเพียงรายเดียว	ให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินงานให้ได้ผู้รับจ้างและลงนามในสัญญาและเมื่อได้สัญญาแล้วให้ส่งสำเนาสัญญาพร้อมปรับแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้สอดคล้องกับสัญญา ให้ฝ่ายเลขฯ เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณา ต่อไป
6	631050	3	โครงการยกระดับระบบตรวจสอบสภาพของสำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี เพื่อให้การตรวจสอบสภาพรถเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ	สนว.	10 ก.ย. 62 - 9 ธ.ค. 63	9,517,700	ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ขั้นตอนขออนุมัติลงประกาศ <u>ความหมาย</u> ต้องลงนามในสัญญาจ้างและเริ่มดำเนินการตามสัญญา		สนว.: ประกาศ TOR แล้ว เมื่อ 21 ก.พ.63	ให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินงานให้ติดตั้งระบบตรวจสอบสภาพของสำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานีเพิ่มเติมเป็นแบบอัตโนมัติ
7	631051	3	โครงการยกระดับระบบตรวจสอบสภาพของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 2	สนว.	10 ก.ย. 62 - 9 ธ.ค. 63	14,049,600	ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ขั้นตอนขออนุมัติลงประกาศ <u>ความหมาย</u> ต้องลงนามในสัญญาจ้างเรียบร้อยแล้ว		สนว.: ประกาศ TOR แล้ว เมื่อ 20 ก.พ.63	ให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินงานติดตั้งระบบตรวจสอบสภาพ จำนวน 1 ระบบ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 2 เป็นแบบอัตโนมัติ
8	631052	3	โครงการติดตั้งระบบตรวจสอบสภาพของสำนักงานขนส่ง 5 แห่ง เพื่อให้การตรวจสอบรถเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ	สนว.	10 ก.ย. 62 - 9 ธ.ค. 63	37,500,000	ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ขั้นตอนขออนุมัติลงประกาศ <u>ความหมาย</u> ต้องลงนามในสัญญาจ้างเรียบร้อยแล้ว		สนว.: อยู่ระหว่างการจัดแจงรายละเอียดเพิ่มเติม ข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับ การถ่วง น้ำหนัก ในการให้คะแนนผู้เสนอราคา (Price performance)	ให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินงานติดตั้งระบบตรวจสอบสภาพ ของสำนักงานขนส่ง 5 แห่ง เนื่องจากไม่เคยมีเครื่องตรวจสอบสภาพรถซึ่งประกอบด้วย สขจ. ขอนแก่น แห่งที่ 1, สขจ.นครสวรรค์ แห่งที่ 1, สขจ.สงขลา แห่งที่ 2, สขจ.อุบลราชธานี แห่งที่ 1 และ สขจ.สายบุรี ปิดตานี้

จากแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๓ ที่ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๑,๑๑๒ โครงการ นั้นเป็นโครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นและรายงานผลการสรุปปิดการดำเนินงานตามโครงการ ณ เดือนมกราคม ๒๕๖๓ จำนวน ๒๑ โครงการ มีรายละเอียด ดังนี้

ปีงบประมาณ	โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นและสรุปปิดแล้ว	โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นและสรุปปิด ณ มกราคม ๒๕๖๓	รวมโครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้น
๒๕๕๗ - ๒๕๕๖	๕๕๒	-	๕๕๒
๒๕๕๗	๘๑	-	๘๑
๒๕๕๘	๖๕	-	๖๕
๒๕๕๙	๖๑	-	๖๑
๒๕๖๐	๘๙	-	๘๙
๒๕๖๑	๑๔๕	๖	๑๕๑
๒๕๖๒	๙๘	๑๕	๑๑๓
๒๕๖๓	-	-	-
รวม	๑,๐๙๑	๒๑	๑,๑๑๒

โดยโครงการที่ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้ว ณ เดือนมกราคม ๒๕๖๒ จำนวน ๒๑ โครงการ มีรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓ (๒)

เนื่องจากการติดตามประเมินผลโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจาก กปถ. ถือเป็นการดำเนินการให้เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จะเป็นการดำเนินการด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจาก กปถ. ที่พิจารณาจากระดับความสำเร็จในการติดตามและประเมินผลโครงการทั้งหมดที่ดำเนินการในงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยในงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้กำหนดค่าถ่วงน้ำหนักร้อยละเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาเดิมร้อยละ ๑๐ เป็นร้อยละ ๒๐ โดยเป็นการติดตามและประเมินผลโครงการทั้งหมด ซึ่งหมายถึง โครงการที่ได้รับอนุมัติจัดสรรเงินก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ แต่ดำเนินการต่อเนื่องมาในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ และโครงการที่ได้รับอนุมัติจัดสรรเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓) ซึ่งตัวชี้วัดที่ ๓.๑ มีเกณฑ์การประเมิน ดังนี้

เกณฑ์การประเมินผล	ระดับคะแนน
สามารถดำเนินการติดตามและประเมินผลโครงการได้ร้อยละ ๘๐ ของจำนวนโครงการทั้งหมด	เทียบเท่าระดับ ๑
สามารถดำเนินการติดตามและประเมินผลโครงการได้ร้อยละ ๙๐ ของจำนวนโครงการทั้งหมด	เทียบเท่าระดับ ๒
สามารถดำเนินการติดตามและประเมินผลโครงการได้ร้อยละ ๑๐๐ ของจำนวนโครงการทั้งหมด และจัดทำรายงานสรุปผลการติดตามและประเมินผลโครงการโดยมีรายละเอียดครบถ้วน	เทียบเท่าระดับ ๓
สามารถดำเนินการได้ครบถ้วนตามค่าเกณฑ์วัดระดับ ๓ และโครงการดำเนินการได้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาและมีผลลัพธ์เป็นไปตามเป้าหมายร้อยละ ๘๐ ของจำนวนโครงการทั้งหมด	เทียบเท่าระดับ ๔
สามารถดำเนินการได้ครบถ้วนตามค่าเกณฑ์วัดระดับ ๔ และโครงการดำเนินการได้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาและมีผลลัพธ์เป็นไปตามเป้าหมายร้อยละ ๑๐๐ ของจำนวนโครงการทั้งหมด	เทียบเท่าระดับ ๕

นอกจากการติดตามผลการดำเนินงานและการประเมินผลโครงการตามตัวชี้วัดที่ ๓.๑ แล้ว ยังมีด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล/กระทรวงการคลัง ตัวชี้วัดที่ ๖.๑ การใช้จ่ายเงินตามแผนการใช้จ่ายเงินที่ได้รับอนุมัติ (น้ำหนักร้อยละ ๕) ซึ่งวัดระดับความสำเร็จในการใช้จ่ายเงินตามแผนการใช้จ่ายเงินที่ได้รับอนุมัติ พิจารณาจากการใช้จ่ายงบลงทุนเทียบกับแผนการใช้จ่ายงบลงทุน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ และการใช้จ่ายภาพรวมเทียบกับแผนการใช้จ่ายเงินภาพรวม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีเกณฑ์การประเมินผล ดังนี้

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา	ระดับคะแนน				
	๑	๒	๓	๔	๕
ร้อยละการใช้จ่ายภาพรวม เทียบกับแผนการใช้จ่ายภาพรวม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ใช้จ่ายได้น้อยกว่ามติ ครม. ร้อยละ ๘	ใช้จ่ายได้น้อยกว่ามติ ครม. ร้อยละ ๖	ใช้จ่ายได้น้อยกว่ามติ ครม. ร้อยละ ๔	ใช้จ่ายได้น้อยกว่ามติ ครม. ร้อยละ ๒	ใช้จ่ายได้ตามมติ ครม.
มติ ครม. ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๑	๙๒	๙๔	๙๖	๙๘	๑๐๐

/โดยร้อยละ...

โดยร้อยละผลการใช้จ่ายตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๑ ซึ่งเห็นชอบมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ และให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐถือปฏิบัติต่อไปตามที่สำนักงบประมาณเสนอ โดยมีเป้าหมายการเบิกจ่ายภาพรวมและการเบิกจ่ายงบลงทุน ร้อยละ ๑๐๐ โดยการเบิกจ่ายเงินตามแผนการใช้จ่ายเงินของโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจาก กปถ. จะผลเบิกจ่ายในภาพรวม ซึ่งการที่จะสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามตัวชี้วัดของ กปถ. ได้สำเร็จตามเป้าหมายที่เกณฑ์การประเมินผลกำหนด หน่วยงานเจ้าของโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจาก กปถ. ทุกหน่วยงานต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน และควรมีการติดตามและประเมินผลโครงการโดยคณะอนุกรรมการฯ เป็นประจำทุกเดือน เพื่อช่วยเร่งรัด ผลักดันการดำเนินโครงการเป็นไปตามแผนและเป้าหมายที่กำหนด

ดังนั้น คณะอนุกรรมการติดตามประเมินผลโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการกองทุนฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ จึงได้จัดให้มีการประชุมคณะอนุกรรมการติดตามฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เพื่อติดตามประเมินผลโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจาก กปถ. ประจำเดือน มกราคม ๒๕๖๓ ซึ่งที่ประชุมมีมติให้หน่วยงานเจ้าของโครงการที่มีผลการดำเนินงานและผลการใช้จ่ายเงินไม่เป็นไปตามแผน ให้เร่งรัดการดำเนินการให้แล้วเสร็จและเป็นไปตามแผนการดำเนินงานแผนการใช้จ่ายเงินโดยเร็ว และเห็นชอบรายงานผลโครงการที่ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้ว และผลการเบิกจ่ายเงินแล้วเสร็จ และในส่วนโครงการที่ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้ว แต่ผลการเบิกจ่ายยังไม่แล้วเสร็จ ให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการเบิกจ่ายเงินให้ครบถ้วนโดยเร็ว

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

ความเห็นคณะกรรมการฯ

๑. หากดูรายละเอียดโครงการแล้ว พบว่า ยังเป็นปัญหาเดิม ๆ ที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข เนื่องจากมีโครงการที่ได้รับอนุมัติแล้ว แต่ไม่สามารถดำเนินการตามที่ผูกพัน หรือไม่สามารถดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างได้ จึงควรมีมาตรการในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพราะอาจมีผลกระทบต่อกองทุนฯ ว่าไม่มีประสิทธิภาพได้

๒. ให้มีการทบทวนโครงสร้างว่า การดำเนินโครงการมีปัญหาเกิดจากอะไร จำนวนคนไม่เพียงพอ หรือเกิดจากความล่าช้าในกระบวนการ เนื่องจากต้องส่งไปยังหน่วยงานรับผิดชอบอื่น ๆ ซึ่งความสำเร็จของโครงการเป็นส่วนหนึ่งของคะแนนที่จะต้องประเมิน โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เกณฑ์การประเมินผลตามตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ มีการปรับร้อยละค่าถ่วงน้ำหนักของจากเดิมร้อยละ ๑๐ เป็นร้อยละ ๒๐ เพื่อให้สะท้อนผลการดำเนินงานด้านการปฏิบัติการของกองทุนฯ ว่า เกิดความปลอดภัยแท้จริง ซึ่งเป็นความปลอดภัยที่ซ่อนอยู่ในโครงการหากผลโครงการให้ดำเนินการได้เร็วขึ้น เชื่อได้ว่าจะสามารถสร้างความปลอดภัยได้มากยิ่งขึ้นด้วย

๓. ตามลำดับขั้นตอนการดำเนินงาน ในเมื่อเงินงบประมาณแผ่นดินได้รับจัดสรรล่าช้า ดังนั้นควรที่จะเร่งรัดและดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจาก กปถ. ให้ได้ภายในเดือนธันวาคม ซึ่งขณะนี้เข้าสู่เดือนมีนาคมแล้ว ยังมีบางโครงการไม่สามารถดำเนินการจัดซื้อจ้างได้ ทำให้เกิดความล่าช้า ดังนั้น ผู้รับผิดชอบโครงการให้เร่งรัดการดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบและให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด และขอให้กำหนดการดำเนินงานให้เป็นตัวชี้วัดตามลำดับขั้นของผู้รับผิดชอบ เพื่อใช้สำหรับการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อเลื่อนขั้นเงินเดือนด้วย

๔. จากระบบการจัดซื้อจัดจ้างมีผู้เสนอราคาเพียงรายเดียว ซึ่งต้องยกเลิกแล้ว ดำเนินการใหม่ ประมาณ ๕ โครงการ จาก ๘ โครงการ ส่วนใหญ่เป็นโครงการของสำนักวิศวกรรมยานยนต์ ซึ่งปัญหาน่าจะเป็นเรื่องทางเทคนิค โดยขั้นตอนการจัดทำ TOR หากได้รับการทำประชาพิจารณ์น่าจะรองรับผู้เสนอราคารายเดียวได้ จึงขอให้สำนักวิศวกรรมยานยนต์ได้มีการสำรวจตลาดก่อนที่จะกำหนด TOR เพื่อจะได้ไม่เกิดปัญหาย้อนกลับ ทั้งนี้ การดำเนินการให้เป็นตามระเบียบกระทรวงการคลัง

๕. ให้ฝ่ายเลขานุการไปจัดทำกรอบระยะเวลาการดำเนินงาน (Timeline) ภายใน ๑-๒ เดือนนี้ และให้นำเสนอภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๓ เพื่อจะได้แจ้งเวียนให้ทุกหน่วยงานเตรียมการในการจัดทำแผนงานโครงการที่จะขออนุมัติต่อคณะกรรมการฯ และที่จะขออนุมัติจัดซื้อจัดจ้างเป็นภาพรวมของกองทุนฯ โดยจัดทำกรอบปฏิทินของเงินกองทุนฯ ให้เหมือนกับกรอบปฏิทินของเงินงบประมาณ จึงควรกำหนดระยะเวลาในการเริ่มพิจารณาเปิดรับคำขอ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและลงนามในสัญญาเมื่อใด โดยนำปฏิทินของเงินงบประมาณมาเป็นกรอบในการดำเนินงานแล้วเพิ่มเติมรายละเอียดของเงินกองทุนเข้าไป เนื่องจากในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนแล้ว ดังนั้น การกำหนดกรอบงบประมาณ และระยะเวลาต้องทำให้เห็นถึงแผนงานเชิงยุทธศาสตร์ และแผนงานประจำต่าง ๆ และควรมีการกำหนดว่า ผู้ที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้แล้วเสร็จภายในเดือนใด ออกประกวดราคาเมื่อใด และต้องได้ผู้รับจ้างในเดือนใด ซึ่งไม่ควรเกินเดือนธันวาคม หากเป็นรายจ่ายประจำ ตั้งแต่เริ่มต้นปีงบประมาณควรดำเนินการลงนามในสัญญา ไม่ว่าจะเป็นการจ้างพนักงาน การเช่ารถ หรือต่าง ๆ ควรระบุให้ชัดเจนว่าควรส่งภายในเดือนใด จึงจะสามารถทำให้ลงนามในสัญญาได้ภายในต้นเดือนตุลาคม ดังนั้น ภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ จะต้องมีการอนุมัติแผนการใช้เงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยให้มีการเสนอกรอบวงเงินของโครงการทั้งหมด และควรมีความชัดเจนของยอดเงินคงเหลือในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จะได้พิจารณาหาข้อสรุปในรอบสุดท้ายของการเสนอแผนภายในเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม ๒๕๖๓ และจำนวนงบประมาณที่จะขอใช้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ต่อไป

๖. ให้ฝ่ายเลขานุการไปดำเนินการหาวิธีการนำเสนอแผนงานโครงการ ให้สะดวกต่อการพิจารณาของคณะกรรมการ ซึ่งโครงการที่เป็นแลบสีแดงที่ดำเนินการไม่เป็นไปตามแผน เหตุใดจึงไม่เป็นไปตามแผน และเกิดจากสาเหตุใด จึงขอฝากคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ ขอให้ติดตามเร่งรัดการดำเนินการอย่างใกล้ชิดมากขึ้น เพื่อจะได้หาจุดอ่อนได้อย่างชัดเจนว่า จะเติมจำนวนคน กลไก หรือเทคนิคเข้าไป

มติที่ประชุม รับทราบรายงานผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่อยู่ระหว่างดำเนินงานประจำเดือนมกราคม ๒๕๖๓ และขอให้ฝ่ายเลขานุการรับความเห็นของคณะกรรมการไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

วาระที่ ๓.๔ รายงานการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของ คณะกรรมการฯ กองทุนฯ

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้ออกคำสั่ง ที่ ๒/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และคำสั่ง ที่ ๓/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เรื่อง คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามข้อ ๑๖(๑) (คณะกรรมการพิจารณาฯ) และข้อ ๑๖(๓) (คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ) แห่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๕๗ ในวงเงินไม่เกิน ๕ ล้านบาท ต่อ ๑ คำขอ และให้รายงานผลการพิจารณาให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทราบ นั้น

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการได้มีการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) รวมจำนวน ๒ โครงการ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๙,๑๐๑,๒๐๐ บาท

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุมครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
๑	โครงการศึกษาแนวทางการจัดทำหลักสูตรการอบรมเพื่อขอรับคืนคะแนนความประพฤติในการขับรถ	สนภ.	อนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ๒/๖๓ ๗ ก.พ. ๖๓	๔,๗๐๓,๒๐๐	<u>ผลผลิต</u> : ผลการศึกษา แนวทางการจัดทำหลักสูตรการอบรมเพื่อขอรับคืนคะแนนความประพฤติ ในการขับรถ
๒	โครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยลักษณะ ประเภท และข้อจำกัดของถนน	สนภ.	อนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ๒/๖๓ ๗ ก.พ. ๖๓	๔,๓๙๘,๐๐๐	<u>ผลผลิต</u> : ผลการศึกษา และพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยลักษณะประเภท และข้อจำกัดของถนน
รวม ๒ โครงการ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น				๙,๑๐๑,๒๐๐	

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

ความเห็นคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นว่าการนำเสนอวาระในคราวถัดไป ให้รายงานผลการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้คณะกรรมการทราบด้วยว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้มีการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนฯ ที่ผ่านมาแล้วจำนวนกี่โครงการ เป็นจำนวนเงินเท่าไร

มติที่ประชุม รับทราบ และให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ และนำเสนอต่อที่ประชุมในคราวต่อไป

/วาระที่ ๔...

วาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๔.๑ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๑)

ตามที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้อนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินการจัดสรรเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนนตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก (พันธกิจที่ ๑) ค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๒) ค่าใช้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวិชาชีพเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) และค่าใช้จ่ายในการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถการบริหารงานกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นอันจำเป็นของกองทุน (พันธกิจที่ ๔) และได้มีการอนุมัติจัดสรรเงินให้ดำเนินโครงการไปแล้ว ดังนี้

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓					
พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณ		จำนวน แผนงาน/ โครงการ	จำนวนเงินอนุมัติ	คงเหลือวงเงิน งบประมาณ ที่จะจัดสรรได้
	สัดส่วน	จำนวนเงิน(บาท)			
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัยฯ	๖๔%	๑,๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐	๔๒	๙(๔๘,๑๖๐,๘๒๘	๔(๕๙,๘๓๙,๑๗๒
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๒๒	๔๓,๑๙๔,๗๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัย			๑๔	๑(๔๘,๒๑๗,๘๙๐	
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			๑๓	๒๑๓,๔๖๖,๒๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย			๑๐	๓,๔๙๙,๓๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			๑๘	๓๐๑,๖๕๑,๑๙๘	
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			๔	๗๑,๔๐๐,๐๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน			๗	๑๖๕,๗๓๖,๔๔๐	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๓	๕๕๔,๓๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๑	๔๔๐,๘๐๐	
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๐	-	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิชาชีพด้านความปลอดภัยฯ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๕	๒๒,๒๑๓,๒๐๐	๑(๙๗,๗๘๖,๘๐๐
พันธกิจที่ ๔ การประมุขหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๖%	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐	๘	๓๓๕,๘๓๕,๔๕๖	๑๖,๑๖๔,๕๔๔
รวมเงิน	๑๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๕	๑,๓๐๖,๒๐๙,๔๘๔	๘๙๓,๗๙๐,๕๑๖

ในการนี้ มีผู้เสนอแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๑) เพื่อขอรับจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๑ กลุ่มโครงการ ซึ่งเมื่อพิจารณาตามยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงจึงจำแนกโครงการที่ขอรับจัดสรรเงินดังกล่าวตามกลยุทธ์ เพื่อบรรลุเป้าประสงค์ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ได้ต่อไป โดยมีรายละเอียดตามวาระที่ ๔.๑.๑ ดังนี้

/วาระที่ ๔.๑.๑...

วาระที่ ๔.๑.๑ กลยุทธ์ : การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

ลำดับ	โครงการ	ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	การขอรับจัดสรรปี ๖๓		หมายเหตุ
			ผลผลิต	ตัวชี้วัด	
๑.	โครงการตรวจเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระยะที่ ๒ (สนภ.) ๘๓,๔๒๔,๐๙๘.- ระยะเวลา ๘ เดือน (ลูกจ้างเริ่มปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๓ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓) โครงการเดิม	- มีจำนวนรถโดยสารสาธารณะเข้าตรวจจำนวน ๒,๔๑๔,๔๔๕ คัน พบข้อบกพร่องของรถโดยสารสาธารณะ จำนวน ๑,๘๓๖ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๗ - ตรวจพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน ๒,๔๑๔,๔๔๕ คน พบข้อบกพร่องของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน ๒,๓๔๙ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๑๐ - จำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะระหว่างวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๒ - ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ รวม ๑๖๐ ครั้ง เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกัน ในปีก่อน จำนวน ๒๐๑ ครั้ง ลดลง ๔๑ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๔๐	ผลผลิต : การปฏิบัติการตรวจสอบความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่อง ณ จุดตรวจ Checking Point รวม ๗๘ จุด	ด้านปริมาณ : ๑. จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ คัน ๒. จำนวนพนักงานขับรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ คน ๓. จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบต้องเป็นรถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งไม่ประจำทาง (รถ ๓๐) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของจำนวนรถที่เข้าตรวจทั้งหมด ด้านคุณภาพ : ๑. พฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบลดลงอย่างต่อเนื่อง ๒. จำนวนผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	(เอกสารแนบ วาระที่ ๔.๑.๑ (๑))

โดยโครงการมีรายละเอียด ดังนี้

/วาระที่ ๔.๑.๑ (๑)...

วาระที่ ๔.๑.๑ (๑) ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการตรวจเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ระยะที่ ๒

ตามที่สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก ได้ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการตรวจเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ระยะที่ ๒ จำนวนเงิน ๗๕,๖๒๔,๐๙๘ บาท และได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันจันทร์ที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

๑. เห็นควรให้เพิ่มค่าวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่และอื่น ๆ ณ จุดตรวจ จำนวนเงินจุดตรวจละ ๑๐๐,๐๐๐ บาท ทั้งหมดจำนวน ๗๘ จุดตรวจ เป็นจำนวนเงิน ๗,๘๐๐,๐๐๐ บาท รวมกับวงเงินที่ขอรับจัดสรรเดิมจำนวน ๗๕,๖๒๔,๐๙๘ บาท เป็นเงินที่ขอรับจัดสรรทั้งสิ้น ๘๓,๔๒๔,๐๙๘ บาท

๒. เห็นควรปรับตัวชี้วัดให้มีความท้าทายมากยิ่งขึ้น นำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้มากยิ่งขึ้น ดังนี้

๒.๑ ตัวชี้วัดด้านปริมาณ

๑) จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ คัน

๒) จำนวนพนักงานขับรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ คน

๓) จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบต้องเป็นรถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งไม่ประจำทาง (รถ ๓๐) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของจำนวนรถที่เข้าตรวจทั้งหมด

๒.๒ ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ

๑) พฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบลดลงอย่างต่อเนื่อง

๒) จำนวนผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

๓. ในการตั้งจุดตรวจให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อเป็นเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ให้รถที่เข้ารับการตรวจสอบสามารถมองเห็นได้ชัดเจนและลดความเร็วรถก่อนเข้าถึงจุดตรวจ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้กับเจ้าหน้าที่ในขณะปฏิบัติงาน

จึงมีมติเห็นชอบจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการตรวจเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ระยะที่ ๒ ในวงเงิน ๘๓,๔๒๔,๐๙๘ บาท และให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป และผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการเพิ่มเติมรายการค่าวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่และอื่น ๆ ณ จุดตรวจ จำนวนเงินจุดตรวจละ ๑๐๐,๐๐๐ บาท ทั้งหมดจำนวน ๗๘ จุดตรวจ เป็นจำนวนเงิน ๗,๘๐๐,๐๐๐ บาท และปรับตัวชี้วัดด้านปริมาณและด้านคุณภาพแล้ว

หน่วยงานที่ขอรับจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร : ๘๓,๔๒๔,๐๙๘ บาท

สถานภาพโครงการ : โครงการเดิม

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของ กปถ.

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๑ :

กลยุทธ์ที่ ๕ : การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

หลักการและเหตุผล :

เรื่องเดิม ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๖/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๒ ได้อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก เพื่อจัดทำโครงการตรวจเข้มชั้นรถโดยสารสาธารณะ Checking Point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย โดยมุ่งเน้นการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ตามนโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมในการปฏิบัติงานด้านการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยของระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้สั่งการให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินมาตรการตรวจเข้มชั้น กำหนดตั้งจุดตรวจรถโดยสารสาธารณะและ พนักงานขับรถบนเส้นทางสายหลักและเส้นทางที่รถโดยสารสาธารณะวิ่งผ่านทุก ๆ ระยะ ทาง ๙๐ กิโลเมตร ในทางปฏิบัติต้องกำหนดให้รถโดยสารสาธารณะเข้าตรวจในจุด Checking Point ที่กำหนด และทำการตรวจ พินิจสภาพตัวรถโดยสารสาธารณะและอุปกรณ์ส่วนควบ รวมถึงตรวจพนักงานขับรถเพื่อความปลอดภัยตาม รายการที่กำหนด เพื่อเป็นการเฝ้าระวังอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะตลอดเส้นทาง

ข้อพิจารณา ตามที่โครงการตรวจเข้มชั้นรถโดยสารสาธารณะ Checking Point เพื่อการเดินทาง ด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ได้ดำเนินการไปแล้วตั้งแต่วันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๒ และกำหนด สิ้นสุดโครงการวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๓ นั้น ในการปฏิบัติการ ณ จุดตรวจ Checking Point ที่ผ่านมา กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการกำหนดจุดตรวจในเบื้องต้น ๑๐๓ จุด ปฏิบัติงานตลอด ๒๔ ชั่วโมง แบ่งเป็นวันละ ๓ ผลัด ทรัพยากรที่ใช้ในการปฏิบัติงานมีดังนี้

๑. งบประมาณที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อดำเนินโครงการ ตรวจเข้มชั้นรถโดยสารสาธารณะ Checking Point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย วงเงิน ๗๗,๘๐๖,๒๐๐ บาท และโครงการตรวจเข้มชั้นรถโดยสารสาธารณะ Checking Point เพื่อการเดินทาง ด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย (ของงบประมาณปี ๒๕๖๓ เพิ่มเติม) วงเงิน ๒๕,๒๗๖,๘๐๕ บาท รวมทั้งสิ้น ๑๐๓,๐๘๓,๐๐๕ บาท ระยะเวลาดำเนินโครงการระหว่างวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๒ – ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๓ รวม ๖ เดือน

๒. จำนวนจุดตรวจในเบื้องต้นมีจำนวน ๑๐๓ จุด ต่อมาได้มีการยกเลิก ๔ จุด เนื่องจากเจ้าของ สถานที่ขอคืนพื้นที่ ไม่มีรถโดยสารวิ่งผ่าน กีดขวางทางเท้า และปริมาณรถเข้าตรวจน้อย ปัจจุบันคงเหลือ จุดตรวจ ๙๙ จุด จุดที่ยกเลิกส่วนใหญ่ให้หยุดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และมีบางจุดได้ย้ายลูกจ้างไปช่วยปฏิบัติงาน ณ จุดที่มีปริมาณรถจำนวนมาก

๓. จำนวนเจ้าหน้าที่และลูกจ้างผู้ปฏิบัติงานจำนวน ๑๐ คน/วัน/จุด แต่ละจุดแบ่งเป็น ผู้ตรวจการวันละ ๓ คน พนักงานขับรถวันละ ๑ คน ลูกจ้างโครงการฯ วันละ ๖ คน มี ๑ จุดที่เพิ่มเจ้าหน้าที่ ๑ คน/ผลัดเนื่องจาก ปริมาณรถมาก ดังนั้น รวม ๑๐๓ จุด เป็นจำนวนผู้ปฏิบัติงาน ๑,๐๓๓ คน/วัน โดยเจ้าหน้าที่และพนักงานขับรถ ได้รับค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการทั้งวันทำงานปกติ วันหยุดราชการ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ส่วน ลูกจ้างโครงการได้รับเงินค่าจ้างเหมาบริการและค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการเช่นกัน

๔. จัดกำลังเจ้าหน้าที่จังหวัดข้างเคียงไปสนับสนุนการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจใกล้เคียง

๕. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ราชการใช้การเดินทางไปปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจฯ

๖. ค่าวัสดุ ครุภัณฑ์ อุปกรณ์ ค่าสาธารณูปโภค และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ สำหรับตั้งจุดตรวจ เช่น ป้ายจุด ตรวจ ป้ายบอกระยะทางถึงจุดตรวจ เต็นท์/ตู้คอนเทนเนอร์/ค่าเช่าอาคาร โต๊ะ เก้าอี้ วัสดุสำนักงาน สายไฟ หลอดไฟ ค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า ค่าอินเทอร์เน็ตและอุปกรณ์ต่ออินเทอร์เน็ต เป็นต้น

ในการนี้ กรมการขนส่งทางบกขอสรุปผลการดำเนินโครงการระหว่างวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๒ – ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ รวมระยะเวลาประมาณ ๕ เดือน ดังนี้

ผลการดำเนินการ : วันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๒ ถึงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ (๑๕๓ วัน)

๑. การตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถ รถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถที่ได้รับการตรวจความพร้อมควบคู่กันไปในัน มีจำนวนทั้งสิ้น ๒,๔๑๔,๔๔๕ คัน (มีการตรวจชำระบางส่วน เนื่องจากวิ่งผ่านจุดตรวจมากกว่า ๑ รอบในแต่ละวัน) เฉลี่ยรถเข้าตรวจวันละ ๑๕,๗๘๑ คัน พบข้อบกพร่องรวมทั้งสิ้น ๔,๑๘๕ ราย คิดเป็นร้อยละ ๐.๑๗ ของรถที่เข้าตรวจทั้งหมด แบ่งตามประเภทรถโดยสารที่เข้าตรวจ ดังนี้

- รถโดยสารประจำทาง จำนวน ๒,๑๙๒,๕๑๙ คัน คิดเป็นร้อยละ ๙๐.๘๑ ของรถที่เข้าตรวจทั้งหมด พบข้อบกพร่อง ๓,๔๕๑ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๑๖ ของรถโดยสารประจำทางที่ตรวจ

- รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน ๒๒๑,๙๒๖ คัน คิดเป็นร้อยละ ๙.๑๘ ของรถที่เข้าตรวจทั้งหมดพบข้อบกพร่อง ๗๓๔ คัน คิดเป็น ร้อยละ ๐.๓๓ ของรถโดยสารไม่ประจำทางที่ตรวจ รายละเอียดตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ จำนวนรถที่เข้าจุดตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ Checking Point ทั่วประเทศ และข้อบกพร่องที่พบ ระหว่างวันที่ ๑๖ ก.ย. ๖๒ – ๑๕ ก.พ. ๖๓

หน่วย : คัน

ประเภทรถโดยสาร	ตรวจผ่าน	พบข้อบกพร่อง	รวม	ร้อยละที่พบข้อบกพร่อง
รถโดยสารประจำทาง	๒,๑๘๙,๐๖๘	๓,๔๕๑	๒,๑๙๒,๕๑๙	๐.๑๖
- รถชั้นเดียว	๘๕๘,๑๖๙	๑,๑๘๖	๘๕๙,๓๕๕	๐.๑๔
- รถสองชั้น	๓๓๔,๐๓๓	๑,๑๔๑	๓๓๕,๑๗๔	๐.๓๔
- รถตู้	๙๓๔,๘๕๓	๑,๑๑๗	๙๓๕,๙๗๐	๐.๑๒
- รถสองแถว	๖๒,๐๑๓	๗	๖๒,๐๒๐	๐.๐๑
รถโดยสารไม่ประจำทาง	๒๒๑,๑๙๒	๗๓๔	๒๒๑,๙๒๖	๐.๓๓
- รถชั้นเดียว	๒๕,๐๐๓	๑๒๓	๒๕,๑๒๖	๐.๔๙
- รถสองชั้น	๓๓,๓๘๑	๑๑๘	๓๓,๔๙๙	๐.๓๕
- รถตู้	๑๖๒,๓๗๗	๔๙๓	๑๖๒,๘๗๐	๐.๓๐
- รถสองแถว	๔๓๑	๐	๔๓๑	๐.๐๐
รวม	๒,๔๑๐,๒๖๐	๔,๑๘๕	๒,๔๑๔,๔๔๕	๐.๑๗
- รถชั้นเดียว	๘๘๓,๑๗๒	๑,๓๐๙	๘๘๔,๔๘๑	๐.๑๕
- รถสองชั้น	๓๖๗,๔๑๔	๑,๒๕๙	๓๖๘,๖๗๓	๐.๓๔
- รถตู้	๑,๐๙๗,๒๓๐	๑,๖๑๐	๑,๐๙๘,๘๔๐	๐.๑๕
- รถสองแถว	๖๒,๔๔๔	๗	๖๒,๔๕๑	๐.๐๑

ที่มา : https://docs.google.com/spreadsheets/d/๑-qYHOx๖MxmdQKNL๒k๓DX๖BI_๙๐๑X_RqUlhZsLQORc/edit#gid=๖๓๔๔๔๖๕๖๗

นอกจากนี้ ในภาพรวมรถโดยสารสองชั้นมีอัตราการพบข้อบกพร่องมากที่สุด คือ ร้อยละ ๐.๓๔ รองลงมา เป็นรถโดยสารชั้นเดียว และรถตู้ ซึ่งพบข้อบกพร่องในอัตราเท่ากัน คือ ๐.๑๕ นอกจากนี้ยังพบว่าเฉพาะรถโดยสารไม่ประจำทาง มีจำนวนรถตู้ที่พบข้อบกพร่องมากที่สุด มีจำนวน ๔๙๓ คัน ส่วนรถโดยสารประจำทาง มีการตรวจพบข้อบกพร่องของประเภทรถใกล้เคียงกัน ยกเว้นรถสองแถว

๒. ข้อบกพร่องที่พบจากการตรวจความพร้อม ในการตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ และพนักงานขับรถ ณ จุดตรวจ Checking Point ข้อบกพร่องที่พบส่วนใหญ่เป็นของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ ๕๖.๑๓ ของข้อบกพร่องทั้งหมด ที่เหลือเป็นข้อบกพร่องของตัวรถและอุปกรณ์ส่วนควบ ร้อยละ ๔๓.๘๗ ความผิดสูงสุด ๓ อันดับแรก (รายละเอียดตามตารางที่ ๓) ได้แก่

อันดับที่ ๑ พนักงานขับรถมีชั่วโมงทำงานเกินกฎหมายกำหนด ร้อยละ ๒๖.๕๕

อันดับที่ ๒ พนักงานขับรถใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ร้อยละ ๒๑.๕๓

อันดับที่ ๓ อุปกรณ์ GPS ไม่เชื่อมต่อกับระบบ GPS Tracking ของกรมการขนส่งทางบก ร้อยละ ๑๕.๘๗

ตารางที่ ๓ ข้อบกพร่องที่พบจากการตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถ ณ จุดตรวจฯ ระหว่างวันที่ ๑๖ ก.ย. ๖๒ – ๑๕ ก.พ. ๖๓

ข้อบกพร่อง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ข้อบกพร่องของรถโดยสาร	๑,๘๓๖	๔๓.๘๗
- GPS ไม่เชื่อมต่อ	๖๖๔	๑๕.๘๗
- กระฉกแตกร้าว	๑๙๖	๔.๖๘
- ยาง/ล้อชำรุด	๑๑๙	๒.๘๔
- ระบบไฟฟ้าบกพร่อง	๕๕	๑.๓๑
- ไม่มีถังดับเพลิง	๔๘	๑.๑๕
- ไม่มีค้อนทุบกระจก	๒๒	๐.๕๓
- อื่นๆ	๗๓๒	๑๗.๔๙
ข้อบกพร่องของพนักงานขับรถโดยสาร	๒,๓๔๙	๕๖.๑๓
- ชั่วโมงทำงานเกินกฎหมายกำหนด	๑,๑๑๑	๒๖.๕๕
- ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	๙๐๑	๒๑.๕๓
- ไม่รู้ดับตรแสดงตัวตน	๓๐๐	๗.๑๗
- ใบอนุญาตขับรถไม่ถูกต้อง	๒๘	๐.๖๗
- พบแอลกอฮอล์	๙	๐.๒๒
รวมข้อบกพร่อง	๔,๑๘๕	๑๐๐.๐๐

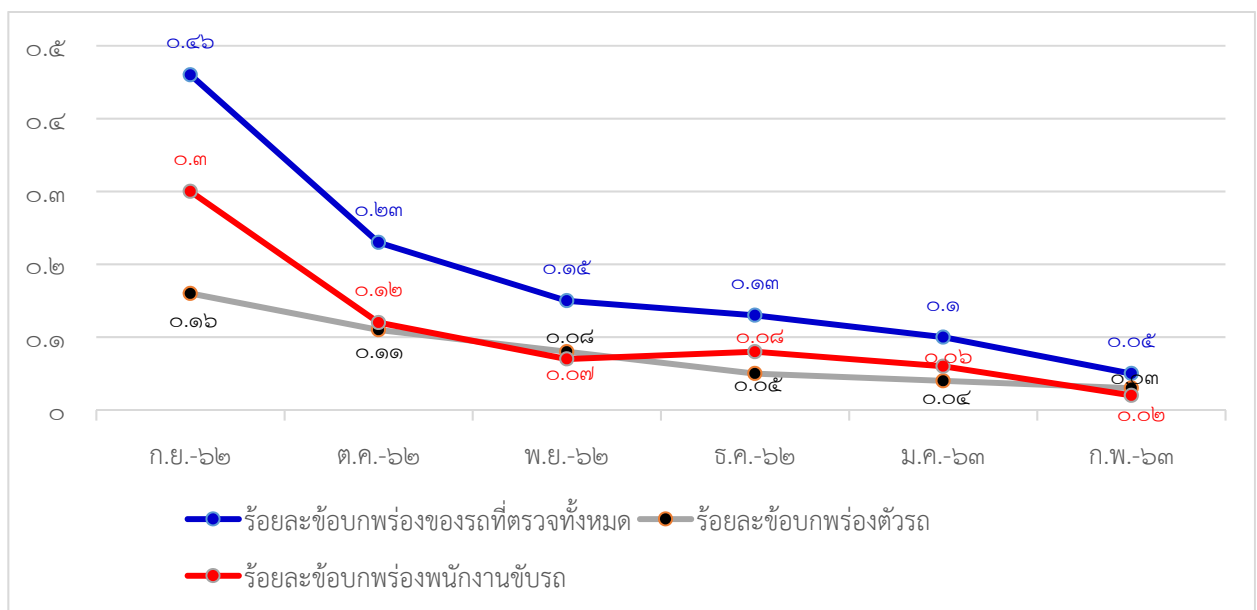
การดำเนินการเมื่อพบข้อบกพร่องและการลงโทษ ส่วนใหญ่ดำเนินการตักเตือน ออกคำสั่งผู้ตรวจการ และเปรียบเทียบปรับ ตามลำดับ กรณีผู้ตรวจการเห็นว่าหากปล่อยให้ขับรถต่ออาจก่อให้เกิดอันตราย จะสั่งเปลี่ยนรถหรือ ผู้ขับรถทันที แล้วแต่กรณี

นอกจากนี้ แนวโน้มอัตราการพบข้อบกพร่องของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถตั้งแต่เริ่มปฏิบัติการจุดตรวจ Checking Point ในเดือนกันยายน ๒๕๖๒ จนถึงเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จากร้อยละ ๐.๔๖ ของจำนวนรถที่เข้าตรวจทั้งหมดในเดือนกันยายน ๒๕๖๒ ส่วนเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๕ รายละเอียดตามตารางที่ ๔ และแผนภูมิที่ ๑

ตารางที่ ๔ : ร้อยละการพบข้อบกพร่องที่พบจากการตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและพนักงาน
ขับรถ ณ จุดตรวจฯ ระหว่างวันที่ ๑๖ ก.ย. ๖๒ – ๑๕ ก.พ. ๖๓ จำแนกตามรายเดือน

รายการ	ก.ย. ๖๒	ต.ค. ๖๒	พ.ย. ๖๒	ธ.ค. ๖๒	ม.ค. ๖๓	ก.พ. ๖๓	รวม
จำนวนรถที่ตรวจ (คัน)	๒๑๘,๓๙๑	๕๔๐,๘๘๗	๕๓๔,๘๑๙	๔๔๑,๔๕๒	๔๓๗,๑๙๐	๒๔๑,๗๐๖	๒,๔๑๔,๔๔๕
จำนวนข้อบกพร่อง (ราย)	๑,๐๐๐	๑,๒๑๘	๘๐๖	๕๙๑	๔๔๒	๑๒๘	๔,๑๘๕
ร้อยละของการพบ ข้อบกพร่องของรถ ที่ตรวจทั้งหมด	๐.๔๖	๐.๒๓	๐.๑๕	๐.๑๓	๐.๑๐	๐.๐๕	๐.๑๗
- รถโดยสาร บกพร่อง (คัน) (%)	๓๔๓ (๐.๑๖)	๕๗๓ (๐.๑๑)	๔๓๖ (๐.๐๘)	๒๓๔ (๐.๐๕)	๑๗๖ (๐.๐๔)	๗๔ (๐.๐๓)	๑,๘๓๖ (๐.๐๗)
- พนักงานขับรถ บกพร่อง (ราย) (%)	๖๕๗ (๐.๓๐)	๖๔๕ (๐.๑๒)	๓๗๐ (๐.๐๗)	๓๕๗ (๐.๐๘)	๒๖๖ (๐.๐๖)	๕๔ (๐.๐๒)	๒,๓๔๙ (๐.๑๐)

แผนภูมิที่ ๑ ร้อยละการพบข้อบกพร่องที่พบจากการตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและ
พนักงานขับรถ ณ จุดตรวจฯ จำแนกตามรายเดือน



/๓. เปรียบเทียบ...

๓. เปรียบเทียบอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ระหว่างวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๒ ถึงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ (๑๕๓ วัน) อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะมีจำนวนทั้งสิ้น ๑๕๙ ครั้ง เปรียบเทียบกับปีก่อนในช่วงเวลาเดียวกันซึ่งมีจำนวน ๒๐๐ ครั้ง ลดลง ๔๑ ครั้ง คิดเป็นลดลงร้อยละ ๒๐.๕๐ จำนวนผู้เสียชีวิตมีทั้งสิ้น ๖๑ คน เปรียบเทียบกับปีก่อน จำนวน ๗๕ คน ลดลง ๑๔ คน คิดเป็นลดลงร้อยละ ๑๘.๖๗ หากคิดเป็นมูลค่าความเสียหายกรณีเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) (๒๕๖๐) ได้คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจรจากพื้นที่ในจังหวัดสระบุรี ด้วยวิธีการประเมินความเต็มใจที่จะจ่ายในการลดอุบัติเหตุทางถนนของคนในพื้นที่ พบว่า การเสียชีวิตมีมูลค่าเท่ากับประมาณ ๑๐ ล้านบาทต่อราย ในขณะที่การบาดเจ็บสาหัสมีมูลค่าเท่ากับประมาณ ๓ ล้านบาทต่อราย* ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่ามาตรการตั้งจุดตรวจ Checking Point อย่างต่อเนื่องในช่วงระยะเวลา ๕ เดือนที่กรมการขนส่งทางบกดำเนินการที่ผ่านมา สามารถลดความสูญเสียจากการเสียชีวิตลงได้ ๑๔๐ ล้านบาท ซึ่งยังไม่รวมในส่วนผู้บาดเจ็บ (ที่มา :

https://tdri.or.th/๒๐๑๗/๐๘/econ_traffic_accidents/#_ftn๑)

สำหรับอุบัติเหตุของรถโดยสารทั้งหมด มีจำนวนผู้โดยสารที่มากับรถโดยสารสาธารณะ เสียชีวิตจำนวน ๑๙ คน ซึ่งเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน จำนวน ๓๐ คน ลดลง ๑๑ คน คิดเป็นอัตราลดลงร้อยละ ๓๖.๖๗ ซึ่งมีจำนวนที่ลดลงมากกว่าที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ คือ จำนวนผู้โดยสารที่มากับรถโดยสารสาธารณะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ รายละเอียดดังตารางที่ ๕ ตารางที่ ๕ : สถิติอุบัติเหตุที่มีต้นเหตุจากรถโดยสารและรถอื่นๆ (ยอดสะสม)

ช่วงเวลา	ทั้งหมด				ต้นเหตุจากรถโดยสาร				ต้นเหตุจากรถคู่กรณี			
	อุบัติเหตุทั้งหมด (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิตทั้งหมด (คน)	ผู้โดยสารเสียชีวิต (คน)	คู่กรณีเสียชีวิต	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้โดยสารเสียชีวิต (คน)	คู่กรณีเสียชีวิต	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้โดยสารเสียชีวิต (คน)	คู่กรณีเสียชีวิต
๑๖ ก.ย. ๖๑ - ๑๕ ก.พ.๖๒	๒๐๐	๗๕	๓๐	๔๕	๑๐๙	๔๐	๒๗	๑๓	๙๑	๓๕	๓	๓๒
๑๖ ก.ย. ๖๒ - ๑๕ ก.พ.๖๓	๑๕๙	๖๑	๑๙	๔๒	๑๐๑	๓๓	๑๗	๑๖	๕๘	๒๘	๒	๒๖

นอกจากนี้ จำนวนอุบัติเหตุที่มีรถโดยสารเป็นต้นเหตุ ในช่วงการจัดตั้งจุดตรวจ Checking Point มีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ จำนวน ๑๐๑ ครั้ง เปรียบเทียบกับปีก่อน จำนวน ๑๐๙ ครั้ง ลดลง ๘ ครั้ง คิดเป็นอัตราลดลงร้อยละ ๗.๓๔ อีกทั้ง อุบัติเหตุที่มีต้นเหตุจากรถโดยสาร มีผู้โดยสารที่มากับรถโดยสารสาธารณะ เสียชีวิต จำนวน ๑๗ คน เปรียบเทียบกับปีก่อน มีจำนวน ๒๗ คน ลดลง ๑๐ คน คิดเป็นอัตราลดลงร้อยละ ๓๗.๐๔ รายละเอียดดังตารางที่ ๕ และ ๖

ตารางที่ ๖ สถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ จำแนกตามรายเดือน
(ระหว่างวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๒ ถึงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ รวม ๑๕๓ วัน)

ช่วงเวลา	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)			ค่าเฉลี่ยอุบัติเหตุ/วัน		จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)			จำนวนอุบัติเหตุที่ รถโดยสารเป็น ต้นเหตุ (ครั้ง)		ค่าเฉลี่ยอุบัติเหตุที่ รถโดยสารเป็น ต้นเหตุ/วัน	
	ปี ๖๑/๖๒	ปี ๖๒/๖๓	อุบัติเหตุ (+เพิ่ม/- ลด)%	ปี ๖๑/๖๒	ปี ๖๒/๖๓	ปี ๖๑/๖๒	ปี ๖๒/๖๓	เสียชีวิต (+เพิ่ม/- ลด)%	ปี ๖๑/๖๒	ปี ๖๒/๖๓	ปี ๖๑/๖๒	ปี ๖๒/๖๓
๑๖-๓๐ ก.ย. (๑๕ วัน)	๑๖	๘	-๕๐.๐๐	๑.๐๗	๐.๕๓	๔	๕	๒๕	๘	๕	๐.๕๓	๐.๓๓
ต.ค.	๔๑	๓๓	-๑๙.๕๑	๑.๓๒	๑.๐๖	๒๑	๑๒	-๔๒.๘๖	๒๔	๒๓	๐.๗๗	๐.๗๔
พ.ย.	๔๐	๓๕	-๑๒.๕๐	๑.๓๓	๑.๑๗	๙	๑๕	+๖๖.๖๖	๒๔	๑๕	๐.๘๐	๐.๕๐
ธ.ค.	๕๑	๓๘	-๒๕.๔๙	๑.๖๕	๑.๒๓	๑๘	๑๖	-๑๑.๑๑	๒๘	๓๒	๐.๙๐	๑.๐๓
ม.ค.	๔๑	๓๑	-๒๔.๓๙	๑.๓๒	๑.๐๐	๑๙	๓	-๘๔.๒๑	๑๙	๑๘	๐.๖๑	๐.๕๘
๑-๑๕ ก.พ. (๑๕ วัน)	๑๑	๑๔	+๒๗.๒๗	๐.๗๓	๐.๙๓	๔	๑๐	๑๕๐	๖	๘	๐.๔๐	๐.๕๓
รวม	๒๐๐	๑๕๙	-๒๐.๕๐	๑.๓๑	๑.๐๔	๗๕	๖๑	-๑๘.๖๗	๑๐๙	๑๐๑	๐.๗๑	๐.๖๖

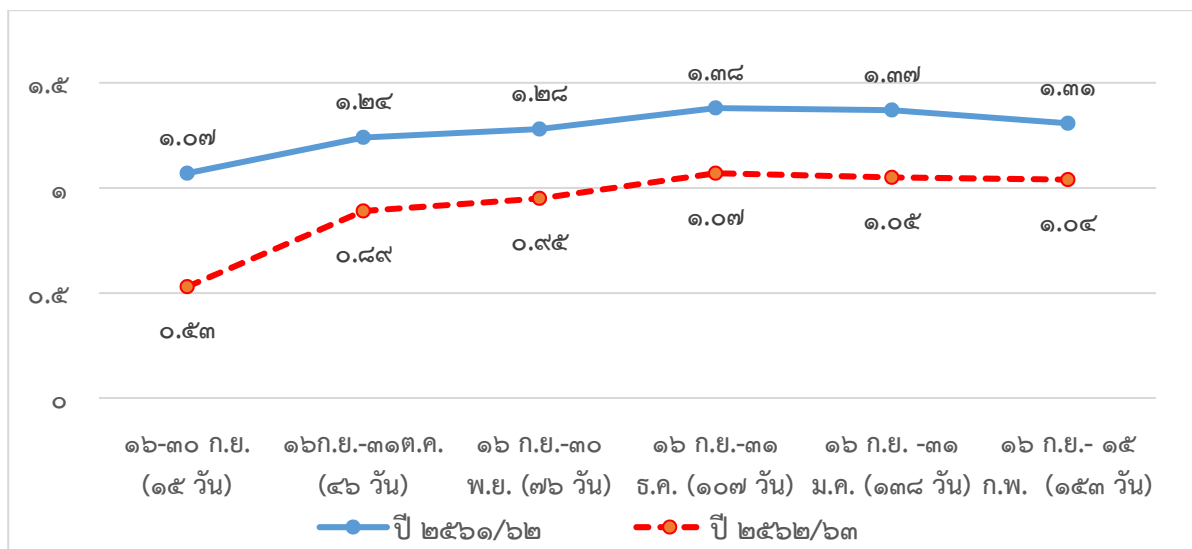
ที่มา : รายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ รวบรวมโดยสำนักสถิติภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

หากพิจารณาจากจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะสะสม ระหว่างวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๒ ถึงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ (ตารางที่ ๗) พบว่าแต่ละช่วงเวลาที่ดำเนินโครงการมีจำนวนอุบัติเหตุสะสม น้อยกว่าปีก่อนอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันค่าเฉลี่ยจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะต่อวันตั้งแต่เริ่ม ดำเนินโครงการ พบว่าจำนวนอุบัติเหตุสะสมเฉลี่ยต่อวันในแต่ละช่วงเวลาดำเนินโครงการต่ำกว่าปีก่อนในช่วงเวลาเดียวกัน อย่างต่อเนื่อง กล่าวคือ ในช่วง ๔๖ วันแรกของการดำเนินโครงการ (วันที่ ๑๖ ก.ย. - ๓๑ ต.ค. ๖๒) มีจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ๔๑ ครั้ง ค่าเฉลี่ยจำนวนอุบัติเหตุต่อวันคิดเป็น ๐.๘๙ ครั้ง/วัน เปรียบเทียบกับปีก่อนที่มีจำนวนอุบัติเหตุ ๕๗ ครั้ง คิดเป็น ๑.๒๔ ครั้ง/วัน ลดลงอัตรา ๐.๓๕ ครั้ง/วัน หรือ ลดลงร้อยละ ๒๘.๐๗ และเมื่อดำเนินการต่อเนื่อง ๕ เดือนโดยประมาณ ในวันที่ ๑๕ ก.พ. ๖๓ ยังพบว่า ค่าเฉลี่ยจำนวนอุบัติเหตุต่อวัน คิดเป็น ๑.๐๔ ครั้ง/วัน เทียบกับปีก่อน ๑.๓๑ ครั้ง/วัน ลดลงร้อยละ ๒๐.๕๐ จึงแสดงให้เห็นว่าการดำเนินมาตรการตรวจรถโดยสารสาธารณะเข้มข้นบนเส้นทางเป็นระยะ ๆ สามารถลด อุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะได้อย่างต่อเนื่อง ดังปรากฏตามแผนภูมิที่ ๒

ตารางที่ ๗ : จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะสะสม
(ระหว่างวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๒ ถึงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ รวม ๑๕๓ วัน)

ช่วงเวลา (สะสม)	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)			ค่าเฉลี่ยอุบัติเหตุ/วัน	
	ปี ๒๕๖๑/๖๒	ปี ๒๕๖๒/๖๓	อุบัติเหตุ (เพิ่ม/ลด)%	ปี ๒๕๖๑/๖๒	ปี ๒๕๖๒/๖๓
๑๖-๓๐ ก.ย. (๑๕ วัน)	๑๖	๘	-๕๐.๐๐	๑.๐๗	๐.๕๓
๑๖ก.ย.-๓๑ต.ค. (๔๖ วัน)	๕๗	๔๑	-๒๘.๐๗	๑.๒๔	๐.๘๙
๑๖ ก.ย.-๓๐ พ.ย. (๗๖ วัน)	๙๗	๗๖	-๒๕.๗๗	๑.๒๘	๐.๙๕
๑๖ ก.ย.-๓๑ ธ.ค. (๑๐๗ วัน)	๑๔๘	๑๑๔	-๒๒.๙๗	๑.๓๘	๑.๐๗
๑๖ ก.ย. -๓๑ ม.ค. (๑๓๘ วัน)	๑๘๙	๑๔๕	-๒๓.๒๘	๑.๓๗	๑.๐๕
๑๖ ก.ย.- ๑๕ ก.พ. (๑๕๓ วัน)	๒๐๐	๑๕๙	-๒๐.๕๐	๑.๓๑	๑.๐๔

แผนภูมิที่ ๒ ค่าเฉลี่ยจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะสะสมต่อวัน (หน่วย : ครั้ง/วัน)



/ในภาพรวม...

ในภาพรวมของการดำเนินโครงการเป็นไปตามตัวชี้วัดด้านปริมาณและคุณภาพ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการเข้มงวดในการตรวจเข้มข้นทั้งตัวรถและพนักงานขับรถ เป็นอีกหนึ่งแนวทางที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะได้เป็นอย่างดี สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบกพิจารณาแล้วเห็นควรดำเนินโครงการต่อเนื่องจนถึงสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ทั้งนี้ ยังเป็นการดำเนินโครงการสอดคล้องกับนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมที่มีเป้าหมายให้ดำเนินการตั้งจุดตรวจ Checking Point ต่อเนื่องเป็นระยะเวลาหนึ่งปีด้วยเช่นกัน

สำหรับการดำเนินโครงการต่อเนื่องครั้งนี้ ได้มีการพิจารณาประเมินจุดตรวจ Checking Point ในแต่ละจังหวัดที่ได้ดำเนินการไปแล้วเพื่อปรับเปลี่ยนจุดตรวจ ซึ่งจะพิจารณาทั้งในด้านความคุ้มค่าของการดำเนินการ ปริมาณรถโดยสารที่วิ่งผ่าน ความปลอดภัยและความสะดวกของเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการ รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งหลังจากได้ดำเนินการพิจารณาแล้ว พบว่า จุดตรวจ Checking Point สำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง มีทั้งสิ้นจำนวน ๗๘ จุด ซึ่งได้มีการปรับลดจุดและจำนวนผลัด รวมถึงเพิ่มอัตราเจ้าหน้าที่ในแต่ละจุดตามปริมาณรถ

ในการนี้ เพื่อให้การดำเนินการของการปฏิบัติงาน ณ จุด Checking Point เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุตามวัตถุประสงค์ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก จึงได้จัดทำโครงการตรวจเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ Checking Point เพิ่มเติมต่อเนื่องจนถึงปีงบประมาณ ๒๕๖๓ อันจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดความยั่งยืนในการสร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการขับขี่ปลอดภัยในกับพนักงานขับรถ รวมถึงการเฝ้าระวังเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะให้มีปริมาณและการสูญเสียที่น้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารแต่ละคันที่วิ่งผ่านจุดตรวจ
๒. เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ โดยผ่านกระบวนการควบคุม กำกับ ดูแลตลอดการเดินทางต่อเนื่องตลอดทั้งปี
๓. เพื่อป้องกันและลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ

การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

การตั้งจุดตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถเป็นระยะตามความเหมาะสมในการตั้งจุดตรวจ เป็นการกระตุ้นผู้ประกอบการขนส่งให้ควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัยของรถและอุปกรณ์ส่วนควบ และการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถตลอดระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ ตลอดจนเป็นการย้ำเตือนให้พนักงานขับรถระมัดระวังการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด เพื่อป้องกันและลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ

/ผลผลิต...

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : การปฏิบัติการตรวจสอบความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่อง ณ จุดตรวจ Checking Point จำนวน ๗๘ จุด

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : ๑. จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ คัน

๒. จำนวนพนักงานขับรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ คน

๓. จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบต้องเป็นรถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งไม่ประจำทาง (รถ ๓๐) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของจำนวนรถที่เข้าตรวจทั้งหมด

ด้านคุณภาพ : ๑. พุทธิกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบลดลงอย่างต่อเนื่อง

๒. จำนวนผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

ระยะเวลาดำเนินการ : ๘ เดือน (ลูกจ้างเริ่มปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๓ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓)

สถานที่ดำเนินโครงการ : จุดตรวจสอบความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถทั่วประเทศ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

๑. ประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเดินทางถึงที่หมายอย่างปลอดภัยทุกเที่ยวการเดินทาง

๒. อุบัติเหตุรุนแรงที่เกิดจากการใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดลดลง

๓. ระบบการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น

แผนงาน/แผนเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินงาน	วัน เดือน ปี	เบิกจ่ายเงิน (บาท)
เดือนที่ ๑	๑. สนภ. ประสาน สนร. ดำเนินการตัดโอนเงินงบประมาณดำเนินโครงการไปยังสำนักงานขนส่งจังหวัดที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการ	-	-
	๒. ขบ. จัดทำหนังสือชักชวนการปฏิบัติงาน และตัดโอนเงินค่าใช้จ่ายส่งให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมปรับปรุงแก้ไขระบบการรายงานผลการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจที่มีการเปลี่ยนแปลง	เดือนที่ ๑	๘๓,๔๒๔,๐๘๘.-
เดือนที่ ๑ - ๗ (ลูกจ้างเริ่มปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ ๑๖ มี.ค. ๖๓. - ๓๐ ก.ย ๖๓)	๓. สขจ. ที่เป็นที่ตั้งของจุดตรวจดำเนินการจัดจ้างลูกจ้างวุฒิไม่ต่ำกว่า ปวช.หรือเทียบเท่า หรือมัธยมศึกษาตอนปลายประจำแต่ละจุดไม่น้อยกว่า ๒ คนต่อผลัด รวม ๓ ผลัด หรือตามความเหมาะสมของพื้นที่	-	-
	๔. ปฏิบัติการตั้ง/ปรับปรุงจุดตรวจ Checking Point ตามความเหมาะสม เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่องเป็น	-	-

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินงาน	วัน เดือน ปี	เบิกจ่ายเงิน (บาท)
	ประจำทุกวันตลอดระยะเวลาสิ้นสุดโครงการ แบ่งเป็นวันละ ๓ ผลัดๆ ละ ๘ ชั่วโมง ลูกจ้างปฏิบัติงานประจำ ผลัดละ ๒ คน โดยแต่ละผลัดต้องมีผู้ตรวจการอยู่ประจำการอย่างน้อย ๑ คน ซึ่งแต่ละจุดตรวจจะมีปริมาณผลัดในแต่ละวันไม่เท่ากันได้ ขึ้นอยู่กับปริมาณรถและความคุ้มค่าในการดำเนินการ รวมถึงในบางจุดเพิ่มอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่หรือลูกจ้างโครงการ เนื่องจากมีปริมาณรถมากกว่าจุดตรวจอื่น โดยการดำเนินการ ณ จุดตรวจ Checking Point ทั่วประเทศ ต้องปฏิบัติตามตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถ ณ จุดตรวจ ตามแนวทางและรายการ (Checklist) ที่ ขบ. กำหนด พร้อมสุ่มสอบถามความพึงพอใจของผู้โดยสารเรื่องการบริการของรถโดยสาร		
	๕. หน่วยปฏิบัติรายงานผลการปฏิบัติงานเป็นประจำทุกวัน ภายในเวลา ๐๖.๐๐ น. ของวันถัดไป โดยรายงานผ่านระบบรายงานการตรวจสอบความปลอดภัยฯ ที่กำหนด ให้ สนภ. รวบรวมรายงานผลการปฏิบัติงานนำเสนอผู้บริหาร ขบ. และ คค. เป็นรายวัน รายสัปดาห์ รายเดือน และภาพรวมเมื่อเสร็จสิ้นการปฏิบัติการ	-	-
เดือนที่ ๗ - ๘	๖. สนภ. จัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานตลอดทั้งโครงการ และสรุปปิดโครงการ	-	-

ประมาณการรายจ่าย (จำแนกตามผลผลิต)

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
ผลผลิต : การปฏิบัติการตรวจสอบความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่อง ณ จุดตรวจ Checking Point รวม ๗๘ จุด		
๑. ค่าจ้างเหมา ลูกจ้างประจำ ณ จุดตรวจ (วุฒิไม่ต่ำกว่า ปวช. หรือเทียบเท่า หรือ วุฒิมัธยมศึกษาตอน ปลาย)	๒๘,๕๙๖,๗๕๐. -	- ค่าตอบแทน เดือนละ ๑๐,๕๐๐ บาท/คน/เดือน (วุฒิไม่ต่ำกว่า ปวช. หรือเทียบเท่า หรือ วุฒิมัธยมศึกษาตอนปลาย) เพื่อปฏิบัติงาน ณ ประจำจุดตรวจ รวม ๔๑๙ คน ตลอดระยะเวลา ๖.๕ เดือน (๑๖ มี.ค.๖๓ – ๓๐ ก.ย. ๖๓) $(๑๐,๕๐๐ \times ๔๑๙ \times ๖.๕ = ๒๘,๕๙๖,๗๕๐ \text{ บาท})$ หมายเหตุ : จำนวนผลัดและจำนวนคนแต่ละจุดไม่เท่ากันขึ้นอยู่กับ ปริมาณรถและภาระงาน
๒. ค่าตอบแทนการ ปฏิบัติงานนอก เวลาราชการ	๒๗,๗๓๔,๖๐๐. - ๒๒,๐๕๖,๖๐๐. -	ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการของเจ้าหน้าที่ ขบ/ ผู้ตรวจการ ณ จุดตรวจ แบ่งเป็น - ค่าตอบแทนในวันทำงานปกติไม่เกิน ๔ ชม. ต่อวัน (ชม. ละ ๕๐ บาท/ คน/วัน) ค่าตอบแทนวันละ ๒๐๐ บาท/คน จำนวน ๒ คน/วัน รวม ๑๒๘ วัน รวม ๑๕๓ คน เป็นเงิน ๓,๙๑๖,๘๐๐ บาท $(๒๐๐ \times ๑๕๓ \times ๑๒๘ = ๓,๙๑๖,๘๐๐)$ - ค่าตอบแทนในวันหยุดราชการและวันหยุดนักขัตฤกษ์ (ไม่น้อยกว่า ๗ ชม. ต่อวัน ค่าตอบแทนวันละ ๔๒๐ บาทต่อคน) จำนวน ๓ คนต่อวัน รวม ๗๐ วัน รวม ๑๙๘ คน เป็นเงิน ๕,๘๒๑,๒๐๐ บาท $(๔๒๐ \times ๑๙๘ \times ๗๐ = ๕,๘๒๑,๒๐๐)$ หมายเหตุ : จำนวนผลัดในแต่ละจุดตรวจแตกต่างกันตามปริมาณรถ - ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการของข้าราชการ/พนักงาน ราชการ/ลูกจ้างโครงการนี้ ณ จุดตรวจ ในวันหยุดราชการและวันหยุด นักขัตฤกษ์ (ไม่น้อยกว่า ๗ ชม. /วัน ค่าตอบแทนวันละ ๔๒๐ บาท/คน) จำนวน ๖ คน/วัน รวม ๔๑๙ คน รวม ๗๐ วัน เป็นเงิน ๑๒,๓๑๘,๖๐๐ บาท $(๔๒๐ \times ๔๑๙ \times ๗๐ = ๑๒,๓๑๘,๖๐๐)$ หมายเหตุ : จำนวนคนในแต่ละจุดตรวจแตกต่างกันตามปริมาณรถ
- สำหรับพนักงาน ขับรถที่ไม่ใช่ พนักงานขับรถจ้าง เหมา โครงการ กปถ. หรือบุคคลที่ ได้รับมอบหมายให้ ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ	๔,๒๓๕,๐๐๐.-	ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการของพนักงาน ขับรถหรือที่มิหน้าที่ขับรถ แบ่งเป็น - ค่าตอบแทนในวันทำงานปกติไม่เกิน ๔ ชม. ต่อวัน (ชม. ละ ๕๐ บาทต่อ คนต่อวัน) ค่าตอบแทนวันละ ๒๐๐ บาท/คน จำนวน ๗๗ จุด จำนวน ๑๒๘ วัน เป็นเงิน ๑,๙๗๑,๒๐๐ บาท $(๒๐๐ \times ๑๒๘ \times ๗๗ = ๑,๙๗๑,๒๐๐ \text{ บาท})$

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
- สำหรับเจ้าหน้าที่ ขบ./ลูกจ้าง/พนักงานราชการทำงานทดแทนลูกจ้างโครงการที่ยังจัดจ้างไม่ได้	๑,๔๔๓,๐๐๐.-	- ค่าตอบแทนในวันหยุดราชการและวันหยุดนักขัตฤกษ์ (ไม่น้อยกว่า ๗ ชม. ต่อวัน ค่าตอบแทนวันละ ๔๒๐ บาทต่อคน) จำนวน ๗๗ จุด จำนวน ๗๐ วัน เป็นเงิน ๒,๒๖๓,๘๐๐ บาท (๔๒๐ x ๗๐ x ๗๗= ๒,๒๖๓,๘๐๐ บาท) <u>หมายเหตุ : จุดตรวจ Checking Point จังหวัดกาญจนบุรีมี ๑ จุดตั้งอยู่ที่</u> <u>สขจ.กาญจนบุรี</u> <u>ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการสำหรับเจ้าหน้าที่ ขบ./</u> <u>ลูกจ้าง/พนักงานราชการ ทดแทนในช่วงยังไม่สามารถจ้างลูกจ้างโครงการ</u> <u>นี้ แบ่งเป็น</u> - ค่าตอบแทนในวันทำงานปกติไม่เกิน ๔ ชม. ต่อวัน (ชม. ละ ๕๐ บาทต่อคนต่อวัน) ค่าตอบแทนวันละ ๒๐๐ บาทต่อคน จำนวน ๗๘ จุด จำนวน ๔๐ วัน เป็นเงิน ๖๒๔,๐๐๐ บาท (๒๐๐ x ๗๘ x ๔๐ = ๖๒๔,๐๐๐ บาท) - ค่าตอบแทนในวันหยุดราชการและวันหยุดนักขัตฤกษ์ (ไม่น้อยกว่า ๗ ชม. ต่อวัน ค่าตอบแทนวันละ ๔๒๐ บาทต่อคน) จำนวน ๗๘ จุด จำนวน ๒๕ วัน เป็นเงิน ๘๑๙,๐๐๐ บาท (๔๒๐ x ๗๘ x ๒๕ = ๘๑๙,๐๐๐บาท)
๓. ค่าครุภัณฑ์ ค่าวัสดุอุปกรณ์ ค่าใช้สอย ค่าสาธารณูปโภค และอื่นๆ สำหรับการ ปฏิบัติงาน - ค่าวัสดุน้ำมัน เชื้อเพลิง - ค่าใช้จ่ายในการ เดินทางไปราชการ สำหรับจังหวัด/ หน่วยงานที่ ช่วยเหลือสนับสนุน จำนวน ๔ จังหวัด	๒๖,๐๗๘,๗๔๘.-	- ค่าเช่า/ค่าเช่าซื้อ/ซื้ออุปกรณ์/ครุภัณฑ์/โต๊ะ เก้าอี้/ค่าเช่าพื้นที่สำหรับตั้งจุดตรวจ จุดละ ๗,๕๐๐ บาท/เดือน รวม ๖.๕ เดือน เป็นเงิน ๔๘,๗๕๐ บาท/จุด (๔๘,๗๕๐ x ๗๘ = ๓,๘๐๒,๕๐๐ บาท) - ค่า Internet เดือนละ ๒,๐๐๐ บาท/จุด เป็นเงิน ๑๓,๐๐๐ บาท/จุด (๑๓,๐๐๐ x ๗๘ = ๑,๐๑๔,๐๐๐ บาท) - ค่าวัสดุ ค่าป้ายไว้นิล ค่าสาธารณูปโภค และค่าใช้สอยอื่น ๆ เช่น เครื่องเขียน สายไฟ หลอดไฟส่องสว่าง ฯลฯ จุดละ ๑๐,๐๐๐ บาท/เดือน รวม ๖.๕ เดือน เป็นเงิน ๖๕,๐๐๐ บาท/จุด (๖๕,๐๐๐ x ๗๘ = ๕,๐๗๐,๐๐๐ บาท) - ค่าวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่และอื่น ๆ ณ จุดตรวจ จุดละ ๑๐๐,๐๐๐ บาท จำนวน ๗๘ จุดตรวจ เป็นเงิน ๗,๘๐๐,๐๐๐ บาท - ค่าวัสดุน้ำมันเชื้อเพลิง คิระยะทางจากสำนักงานฯ ไปยังจุดตรวจ Checking Point แต่ละแห่งในพื้นที่ จำนวน ๗๗ จุด ยกเว้น จุด สขจ.กาญจนบุรี เป็นเงิน ๗,๒๗๗,๖๘๘ บาท - ค่าเบี้ยเลี้ยง/ค่าที่พัก/ค่าพาหนะสำหรับเจ้าหน้าที่เพื่อช่วยเหลือจังหวัดใกล้เคียง จำนวน ๔ จุด รวมระยะเวลาปฏิบัติงาน ๖.๕ เดือน เดินทางไปร่วมปฏิบัติงาน ณ จุด Checking Point มีดังนี้ ๑. สขจ.กาฬสินธุ์ ๒๗๘,๙๑๐ บาท ๒. สขจ.พัทลุง ๒๘๒,๖๙๐ บาท ๓. สขจ.มหาสารคาม ๒๗๕,๖๗๐ บาท ๔. สขจ.สมุทรสาคร ๒๗๗,๒๙๐ บาท รวมเป็นเงิน ๑,๑๑๔,๕๖๐ บาท

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
		รายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายคำขอ ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกสามารถเปลี่ยนแปลงจังหวัดที่สนับสนุนได้ตามความเหมาะสม ภายในวงเงินที่ได้รับจัดสรร
๔. ค่าสาธารณูปโภค	๑,๐๑๔,๐๐๐.-	ค่าน้ำ/ค่าไฟฟ้าสำหรับการตั้งจุดตรวจ จุดละ ๒,๐๐๐ บาท/เดือน รวม ๖.๕ เดือน เป็นเงิน ๑๓,๐๐๐ บาท/จุด (๑๓,๐๐๐ X ๗๘ = ๑,๐๑๔,๐๐๐ บาท)
รวมเงินที่ขอรับจัดสรร	๘๓,๔๒๔,๐๙๘.-	

หมายเหตุ : รายการที่ ๒ ค่าตอบแทนสามารถจ่ายได้ทุกรายการ และจ่ายระหว่างจุดตรวจภายในจังหวัดตนเองได้
รายการที่ ๓ - ๔ สามารถจ่ายได้ทุกรายการ และจ่ายระหว่างจุดตรวจภายในจังหวัดตนเองได้
รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๑.๑ (๑)

ความเห็นคณะกรรมการพิจารณาฯ

คณะกรรมการพิจารณาฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. เห็นควรให้เพิ่มค่าวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่และอื่น ๆ ณ จุดตรวจ จำนวนเงินจุดตรวจละ ๑๐๐,๐๐๐ บาท ทั้งหมดจำนวน ๗๘ จุดตรวจ เป็นจำนวนเงิน ๗,๘๐๐,๐๐๐ บาท รวมกับวงเงินที่ขอรับจัดสรรเดิมจำนวน ๗๕,๖๒๔,๐๙๘ บาท เป็นเงินที่ขอรับจัดสรรทั้งสิ้น ๘๓,๔๒๔,๐๙๘ บาท

๒. เห็นควรปรับตัวชี้วัดให้มีความท้าทายมากยิ่งขึ้น นำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้มากยิ่งขึ้น ดังนี้

๒.๑ ตัวชี้วัดด้านปริมาณ

๑) จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ คัน

๒) จำนวนพนักงานขับรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ คน

๓) จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบต้องเป็นรถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งไม่ประจำทาง (รถ ๓๐) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของจำนวนรถที่เข้าตรวจทั้งหมด

๒.๒ ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ

๑) พฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบลดลงอย่างต่อเนื่อง

๒) จำนวนผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

๓. ในการตั้งจุดตรวจให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อเป็นเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ให้รถที่เข้ารับการตรวจสอบสามารถมองเห็นได้ชัดเจนและลดความเร็วรถก่อนเข้าถึงจุดตรวจ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้กับเจ้าหน้าที่ในขณะปฏิบัติงาน

จึงมีมติเห็นชอบจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการตรวจเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ระยะที่ ๒ ในวงเงิน ๘๓,๔๒๔,๐๙๘ บาท และให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการพิจารณาฯ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา...

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการตรวจเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ระยะที่ ๒ ในวงเงิน ๘๓,๔๒๔,๐๙๘ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

ความเห็นคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า จากผลการดำเนินงานที่ผ่านมาสามารถตรวจสอบรถโดยสารและพนักงานขับรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ได้เป็นจำนวนมากกว่าตัวชี้วัดด้านปริมาณที่กำหนดไว้ ดังนั้น เพื่อให้สะท้อนการปฏิบัติงานได้จริง สามารถก่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะมากยิ่งขึ้น จึงเห็นควรปรับตัวชี้วัดด้านปริมาณให้ใกล้เคียงกับความสามารถในการปฏิบัติงานได้จริง

มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการตรวจเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ อย่างปลอดภัย ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ระยะที่ ๒ ในวงเงิน ๘๓,๔๒๔,๐๙๘ บาท และให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ และความเห็นของคณะกรรมการฯ ดังนี้

๑. ให้ปรับตัวชี้วัดด้านปริมาณและด้านคุณภาพ ดังนี้

๑.๑ ตัวชี้วัดด้านปริมาณ

๑) จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ และจำนวนพนักงานขับรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบความปลอดภัย ณ จุดตรวจ ให้กำหนดจำนวนให้มีความใกล้เคียงกับความสามารถในการปฏิบัติงานได้จริง โดยให้กำหนดจำนวนและจัดส่งให้ฝ่ายเลขานุการปรับข้อมูลสำหรับการติดตาม กำกับ ดูแลโครงการต่อไป

๒) จำนวนรถโดยสารที่เข้ารับการตรวจสอบต้องเป็นรถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งไม่ประจำทาง (รถ ๓๐) ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ของจำนวนรถที่เข้าตรวจทั้งหมด

๑.๒ ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ

๑) พฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบลดลงอย่างต่อเนื่อง

๒) จำนวนผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐

๒. ในการตั้งจุดตรวจให้มีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อเป็นเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ให้รถที่เข้ารับการตรวจสอบสามารถมองเห็นได้ชัดเจนและลดความเร็วรถก่อนเข้าถึงจุดตรวจ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้กับเจ้าหน้าที่ในขณะปฏิบัติงาน

ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๒...

วาระที่ ๔.๒ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) :

โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลาดำเนินโครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้กับกรม	ขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเป็น	หมายเหตุ
๑. โครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก (วงเงินสัญญา ๔๗,๒๗๒,๗๐๐ บาท เบิกจ่าย ๑๘,๙๐๙,๐๘๐ บาท ผูกพันค้างจ่าย ๒๘,๓๖๓,๖๒๐ บาท ส่งคืน กปถ. ๒,๒๒๗,๓๐๐ บาท	ศปร.	๔๙,๕๐๐,๐๐๐	๑๓ ก.ค. ๖๐ – ๑๒ ม.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๔ ส.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ ต.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓	สัญญา ลว. ๑ พ.ค. ๖๑ สิ้นสุด ๒๕ ก.ค. ๖๒ แก้ไขสัญญา (จำนวน ๖๗ วัน) ขยายเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๒	ขอเป็นสิ้นสุด <u>๓๐ เม.ย. ๖๓</u>	อยู่ระหว่างที่ปรึกษาปรับแก้รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
		ศึกษา ขยายสัญญา ขอปรับระยะเวลา	๒ พ.ค. ๖๑-๒๕ ก.ค. ๖๒ ๒๕ ก.ค. ๖๒-๓๐ ก.ย. ๖๒ ๑ ต.ค. ๖๒-๓๐ ธ.ค. ๖๒	- ๑๕ เดือน - ๒ เดือน ๗ วัน - ๓ เดือน	๓ เดือน	
		เบิกจ่ายตรวจรับ/ สรุปปิด	๑ เดือน		คงเดิม	

โดยโครงการมีรายละเอียด ดังนี้

/วาระที่ ๔.๒.๑...

วาระที่ ๔.๒.๑ ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการ
เดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS
(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามมติคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่
๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๔๙,๕๐๐,๐๐๐ บาท
(วงเงินตามสัญญา ๔๗,๒๗๒,๗๐๐ บาท)

จ่ายแล้ว	๑๘,๙๐๙,๐๘๐ บาท
ผูกพันค้างจ่าย	๒๘,๓๖๓,๖๒๐ บาท
ส่งคืนกองทุนฯ	๒,๒๒๗,๓๐๐ บาท

โดยแบ่งจ่ายเป็น ๘ งวด

งวดที่ ๑ ร้อยละ ๑๐ ของค่าจ้าง ๔,๗๒๗,๒๗๐ บาท (จ่ายล่วงหน้า)
งวดที่ ๒ ร้อยละ ๑๕ ของค่าจ้าง ๗,๐๙๐,๙๐๕ บาท (หักร้อยละ ๑๐ ของเงินล่วงหน้า)
งวดที่ ๓ ร้อยละ ๑๕ ของค่าจ้าง ๗,๐๙๐,๙๐๕ บาท (หักร้อยละ ๑๐ ของเงินล่วงหน้า)
งวดที่ ๔ ร้อยละ ๑๐ ของค่าจ้าง ๔,๗๒๗,๒๗๐ บาท (หักร้อยละ ๑๐ ของเงินล่วงหน้า)
งวดที่ ๕ ร้อยละ ๒๐ ของค่าจ้าง ๙,๔๕๔,๕๔๐ บาท (หักร้อยละ ๑๐ ของเงินล่วงหน้า)
งวดที่ ๖ ร้อยละ ๑๐ ของค่าจ้าง ๔,๗๒๗,๒๗๐ บาท (หักร้อยละ ๑๐ ของเงินล่วงหน้า)
งวดที่ ๗ ร้อยละ ๑๕ ของค่าจ้าง ๗,๐๙๐,๙๐๕ บาท (หักร้อยละ ๑๐ ของเงินล่วงหน้า)
งวดที่ ๘ ร้อยละ ๑๕ ของค่าจ้าง ๗,๐๙๐,๙๐๕ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๘ เดือน (ศึกษา ๑๕ เดือน นับถัดจากลงนามในสัญญาจ้าง)
(๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐ - ๑๒ มกราคม ๒๕๖๒)
* สัญญาจ้าง เลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๙๙/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑
(ระยะเวลาตามสัญญา ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ - ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒)

- ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๒ (ให้สอดคล้องกับสัญญาจ้าง)
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่
๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑)
- * แก้ไขสัญญาจ้าง ขยายระยะเวลาจำนวน ๖๗ วัน นับถัดจากวันสิ้นสุดสัญญา
เปลี่ยนเป็นสิ้นสุดสัญญาจากเดิม เป็นวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒
- ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๒ (ให้สอดคล้องกับขอขยายเวลาสัญญา)
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๒)
- ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ มกราคม ๒๕๖๒ (ให้สอดคล้องกับแก้ไขสัญญาจ้าง)
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๖๒ เมื่อวันที่
๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๒)

/วัตถุประสงค์ของ...

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ ออกแบบและพัฒนาระบบบริหารจัดการงานด้วยโปรแกรมประยุกต์ (Application) ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ในการควบคุม กำกับ ดูแล ของแต่ละหน่วยงานภายในและภายนอกกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการบริหารจัดการความปลอดภัย

๒. เพื่อศึกษา กำหนดรูปแบบมาตรฐานและหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลของหน่วยงาน โดยให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรการที่ว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยประยุกต์ใช้ข้อมูลที่ได้จากระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS

๓. เพื่อศึกษา กำหนดรูปแบบการประเมินผลและการทำดัชนีวัดผล (KPI) สำหรับผู้ขับขี่ ยานพาหนะ และผู้ประกอบการ รวมถึงหน่วยงานในกำกับ โดยให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรการที่ว่าด้วยการขนส่งทางบกได้กำหนดไว้ โดยประยุกต์ใช้ข้อมูลที่ได้จากระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS

๔. เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการและการใช้งาน โดยการออกแบบรูปแบบโปรแกรมประยุกต์ (Application) ให้ตอบสนองการใช้งานให้กับหน่วยงานภายในของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานภายนอก และสามารถตัดสินใจในระดับผู้บริหารได้

๕. เพื่อศึกษา ออกแบบ และพัฒนาระบบที่สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภายนอก เพื่อให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพสูงสุด

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : ระบบที่ ๑ เพื่อใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย สำหรับ กตส. และ สขจ.

ระบบที่ ๒ เพื่อใช้ในการกำกับ ดูแลโดยสาร สำหรับ สนส. และ สขจ.

ระบบที่ ๓ เพื่อใช้ในการกำกับ ดูแลรถบรรทุก สำหรับ สนค. และ สขจ.

ระบบที่ ๔ เพื่อใช้สำหรับผู้ติดตั้ง GPS

ระบบที่ ๕ เพื่อใช้สำหรับผู้ประกอบการ

ระบบที่ ๖ เพื่อการพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถ สำหรับ สนภ.

ระบบที่ ๗ สถิติการใช้รถใช้ถนน สำหรับ กผง.

ระบบที่ ๘ ลดมลพิษ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สำหรับ สนว.

ระบบที่ ๙ Business Intelligent สำหรับผู้บริหารกรมการขนส่งทางบก

ระบบบริหารจัดการฐานข้อมูล (Data Management System)

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

๒. ส่งมอบรายงานขั้นต้น (Inception Report) ภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (วันที่ ๒ พฤษภาคม – ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑) โดยมีรายการความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์และขอบเขตการศึกษา แผนการปฏิบัติงานและแผนการทำงานของบุคลากรหลัก ผังการบริหารโครงการ รายงานความคืบหน้าตามขอบเขตการศึกษา ข้อ ๓.๑ ได้แก่ การศึกษาทบทวนงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ประโยชน์ทั้งจากต่างประเทศและในประเทศ ทบทวนการนำข้อมูลจาก GPS ไปปรับปรุงและใช้ประโยชน์ สำนวความต้องการของหน่วยงานที่มีความต้องการต่อระบบ ออกแบบและพัฒนาระบบบริหารจัดการงานด้วยโปรแกรมประยุกต์ให้สอดคล้องกับแต่ละหน่วยงาน นำเสนอรูปแบบแนวทางการบริหารจัดการเรื่องการติดตั้ง GPS ในการเดินรถระหว่างประเทศให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบ GPS

๓. ส่งมอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) ภายใน ๙๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (วันที่ ๒ พฤษภาคม – ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๑) โดยมีรายการผลงานในภาพรวมของโครงการ ความก้าวหน้าของงานในแต่ละด้าน ปัญหาอุปสรรคจากการดำเนินงานที่ผ่านมา เนื้อหารายงานแล้วเสร็จตามขอบเขตการศึกษา ข้อ ๓.๑ การศึกษาออกแบบภาพรวมของระบบและการทำงานร่วมกับระบบส่วนกลาง รายงานความคืบหน้าการศึกษาและออกแบบระบบข้อมูลส่วนกลาง และการออกแบบระบบเชื่อมโยงข้อมูลและระบบฐานข้อมูลการออกแบบหน้าต่างผู้ใช้งาน

๔. ส่งมอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒) ภายใน ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (วันที่ ๒ พฤษภาคม – ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๑) โดยมีรายการผลงานในภาพรวมของโครงการ ความก้าวหน้าของงานในแต่ละด้าน ปัญหาอุปสรรคจากการดำเนินงานที่ผ่านมา รายงานแล้วเสร็จการออกแบบระบบเชื่อมโยงข้อมูลและระบบฐานข้อมูลการออกแบบหน้าต่างผู้ใช้งาน รายงานความคืบหน้าการศึกษาและออกแบบระบบข้อมูลส่วนกลาง และการพัฒนาระบบ

๕. ส่งมอบรายงานฉบับกลาง (Interim Report) ภายใน ๒๗๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ – ๒๖ มกราคม ๒๕๖๒) โดยมีรายการผลงานในภาพรวมของโครงการ ความก้าวหน้าของงานในแต่ละด้าน ปัญหาอุปสรรคจากการดำเนินงานที่ผ่านมา รายงานแล้วเสร็จการพัฒนาระบบการทดสอบและปรับแต่งแก้ไข รวมทั้งจัดทำคู่มือการใช้งาน และการศึกษา ออกแบบภาพรวมของระบบและการทำงานร่วมกับระบบส่วนกลาง รายงานความคืบหน้าการศึกษาและออกแบบระบบข้อมูลส่วนกลาง และการออกแบบระบบเชื่อมโยงข้อมูลและระบบฐานข้อมูล การออกแบบหน้าต่างผู้ใช้งาน การพัฒนาระบบ

๖. ส่งมอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๓ (Progress Report ๓) ภายใน ๓๖๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ – ๒๖ เมษายน ๒๕๖๒) โดยมีรายการผลงานในภาพรวมของโครงการ ความก้าวหน้าของงานในแต่ละด้าน ปัญหาอุปสรรคจากการดำเนินงานที่ผ่านมา รายงานแล้วเสร็จการศึกษาและออกแบบระบบข้อมูลส่วนกลาง การออกแบบระบบเชื่อมโยงข้อมูลและระบบฐานข้อมูล การออกแบบหน้าต่างผู้ใช้งาน ความคืบหน้าการพัฒนาระบบ การทดสอบและปรับแต่งแก้ไข

๗. ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภายใน ๔๒๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ – ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๒) โดยมีรายการผลงานในภาพรวมของโครงการ ความก้าวหน้าของงานในแต่ละด้าน ปัญหาอุปสรรคจากการดำเนินงานที่ผ่านมา รายงานแล้วเสร็จการพัฒนาระบบการทดสอบและปรับแต่งแก้ไข รวมทั้งจัดทำคู่มือการใช้งาน รายงานการจัดการอบรมให้เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก

๘. ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และรายงานฉบับผู้บริหาร (Executive Report) พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูลเนื้อหาผลงาน (CD-ROM หรือ DVD-ROM) และสื่อวีดิทัศน์นำเสนอโครงการ ความยาวไม่น้อยกว่า ๒, ๔ และ ๗ นาที ภายใน ๔๕๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ – ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒) โดยมีรายการผลงานในภาพรวมของโครงการ ความก้าวหน้าของงานในแต่ละด้าน เนื้อหารายงานการจัดการอบรมให้ผู้ประกอบการ

๙. มีการจัดทำระบบเพิ่มเติมที่อยู่นอกเหนือจากขอบเขตงาน (Term of Reference : TOR) ซึ่งไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่ม แต่มีความจำเป็นต้องใช้เวลาในการวิเคราะห์และพัฒนาระบบเพิ่มเติม จึงขยายระยะเวลาดำเนินการอีก ๖๗ วัน (เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒)

๑๐. สรุบบิดโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก (ภายในวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๒)

/กิจกรรมที่...

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

๑. จัดทำขอบเขตของงาน (TOR) และดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างแล้ว ได้ผู้รับจ้าง คือ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตามสัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๙๙/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ โดยจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ ๑ หลังจากที่ยื่นนามในสัญญาจ้าง และจะหักคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้าร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างในแต่ละงวด ตั้งแต่วางที่ ๒-๗

๒. ที่ปรึกษาดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง ดังนี้

๒.๑ ส่งมอบรายงานขั้นต้น (Inception Report) เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ภายในเวลาที่กำหนด โดยตรวจรับงานงวดที่ ๒ และเบิกจ่ายเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๖๑

๒.๒ ส่งมอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) เมื่อวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนด ๑ วัน โดยตรวจรับงานงวดที่ ๓ และเบิกจ่ายเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๑

๒.๓ ส่งมอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒) เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๑ ภายในเวลาที่กำหนด โดยตรวจรับงานงวดที่ ๔ และเบิกจ่ายเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

๒.๔ ส่งมอบรายงานฉบับกลาง (Interim Report) เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ ภายในเวลาที่กำหนด โดยคณะกรรมการตรวจพัสดุฯ มีมติให้ที่ปรึกษาไปดำเนินการปรับแก้ไขรายงานเพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามข้อสังเกต ซึ่งในระหว่างการแก้ไข ผู้เกี่ยวข้องได้มีการประชุมติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และที่ปรึกษาได้แก้ไขรายงานจัดส่งให้เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๒ รวมทั้งได้จัดส่งเอกสารเพิ่มเติมเพื่อประกอบรายงานเมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๒ โดยมีการตรวจรับงานงวดที่ ๕ และส่งเรื่องให้ส่วนการเงินเพื่อเบิกจ่ายเงิน เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓

๒.๕ ส่งมอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๓ (Progress Report ๓) เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๒ ภายในเวลาที่กำหนด โดยคณะกรรมการตรวจพัสดุฯ มีมติให้ที่ปรึกษาไปดำเนินการปรับแก้ไขรายงานเพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามข้อสังเกต ซึ่งในระหว่างการแก้ไข ผู้เกี่ยวข้องได้มีการประชุมติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง จำนวน ๖ ครั้ง และที่ปรึกษาได้แก้ไขรายงานจัดส่งให้เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๒ โดยมีการตรวจรับงานงวดที่ ๖ และส่งเรื่องให้ส่วนการเงินเพื่อเบิกจ่ายเงินเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓

นอกจากนี้ ได้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ เมื่อวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๒ เห็นว่า ที่ปรึกษาได้มีการจัดทำระบบเพิ่มเติมที่อยู่นอกเหนือจากขอบเขตงาน (Term of Reference : TOR) ซึ่งไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่ม แต่มีความจำเป็นต้องใช้เวลาในการวิเคราะห์และพัฒนาระบบเพิ่มเติม จึงขยายระยะเวลาดำเนินการอีก ๖๗ วัน และได้มีบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาจ้าง โดยให้ขยายระยะเวลา จากสิ้นสุดสัญญาจ้างเดิมในวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ เป็นสิ้นสุดสัญญาจ้างวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒

๒.๖ ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ซึ่งล่าช้ากว่ากำหนดระยะเวลาตามสัญญาที่ได้มีการขยายระยะเวลาแล้ว (ภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) ซึ่งได้มีการแก้ไขรายงานเพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามข้อสังเกตของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ โดยที่ปรึกษามีการจัดทำระบบเพิ่มเติมนอกเหนือจากขอบเขตการดำเนินงาน และตรวจรับงานงวดที่ ๗ โดยส่งเรื่องให้ส่วนการเงินเพื่อเบิกจ่ายเงินเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓

(โดยเป็นการตรวจรับงานงวดที่ ๕, ๖ และ ๗ พร้อมกัน และส่งให้ส่วนการเงินเพื่อเบิกจ่ายเงินแล้ว)

๒.๗ ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และรายงานฉบับผู้บริหาร (Executive Report) พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูลเนื้อหาผลงาน (CD-ROM หรือ DVD-ROM) และสื่อวีดิทัศน์นำเสนอโครงการ ความยาวไม่น้อยกว่า ๒, ๔ และ ๗ นาที เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ซึ่งล่าช้ากว่ากำหนดระยะเวลาตามสัญญาที่ได้มีการขยายระยะเวลาแล้ว (ภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) โดยคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ส่งคืนรายงานให้ที่ปรึกษาเนื่องจากยังไม่ครบถ้วนตามสัญญา และที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานมาใหม่อีกครั้งเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

/สาเหตุที่...

สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ :

เนื่องจากคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ มีมติที่ประชุมไม่รับงานงวดที่ ๘ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ตามที่ผู้รับจ้างนำเสนอผลการดำเนินการไม่เป็นไปตามสัญญา ฯ และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุมีความเห็นให้ผู้รับจ้างนำเสนอการใช้งาน/การทำงานของระบบ GPS ให้กับสำนัก/กองที่เกี่ยวข้องอีกครั้ง และขอให้ผู้รับจ้างดำเนินการแก้ไขงานตามโครงการฯให้ครบถ้วนเป็นไปตามสัญญาฯ ให้แล้วเสร็จ โดยให้ฝ่ายเลขานุการฯ ตรวจสอบผลงานโดยละเอียดของผู้รับจ้าง ก่อนนำเสนอคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการโครงการ ฯ สามารถดำเนินงานได้อย่างสอดคล้องกับระยะเวลาที่ต้องใช้สำหรับให้ผู้รับจ้างดำเนินการส่งมอบงวดงาน และดำเนินการให้เป็นไปตามมติที่ประชุมของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เพื่อนำเสนอการใช้งาน/การทำงานของระบบ GPS ให้กับสำนัก/กองที่เกี่ยวข้องอีกครั้ง และผู้รับจ้างต้องดำเนินการแก้ไขงานตามโครงการฯให้ครบถ้วนเป็นไปตามสัญญาฯให้แล้วเสร็จ โดยฝ่ายเลขานุการฯ จะต้องใช้ระยะเวลาในการตรวจสอบผลงานโดยละเอียดของผู้รับจ้างด้วย รวมถึงระยะเวลาที่คณะกรรมการตรวจรับพัสดุจะใช้เพื่อการพิจารณาตรวจสอบความถูกต้อง และตรวจรับมอบงวดงานของโครงการฯ ด้วยศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS จึงเห็นควรนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อโปรดพิจารณาการขอปรับระยะเวลาการดำเนินการและปรับแผนการดำเนินงานโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ (GPS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก จากเดิมที่ได้รับอนุมัติดำเนินโครงการสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

ความเห็นคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัย :

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีมติเห็นชอบให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ และให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรร และฝ่ายเลขานุการฯเสนอ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

/จึงขอเสนอ...

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยให้เร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่ได้รับอนุมัติ และในการเบิกจ่ายเงินของโครงการ ให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด สำหรับกรณีผู้รับจ้างส่งงานล่าช้ากว่าสัญญาให้กรรมการขนส่งทางบกดำเนินการตามระเบียบพัสดุที่เกี่ยวข้องต่อไป

เลิกประชุมเวลา ๑๗.๐๐ น.



(นางจันทิรา บุรุษพัฒน์)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายปฏิบัติการ)
กรรมการและเลขานุการ



(นางสาวรัตนา หวังโสภา)
หัวหน้างานแผนงานโครงการ
ผู้จัดรายงานการประชุม



(นางสาวทวิพร เพิ่มทวี)
ขนส่งจังหวัดนครนายก รักษาการในตำแหน่ง
หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้ตรวจรายงานการประชุม