



แผนปฏิบัติการ กองทุนเพื่อความปละดกัยในการใช้รตใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565)



คำนำ

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เป็นกองทุนฯ ที่มีวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยมีการกิจที่สำคัญ คือ สนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีการกิจที่สำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเผยแพร่องค์ความรู้ ต่อสาธารณชน รวมทั้งสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ตลอดจนการสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมาณหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กองทุนฯ ได้มีการทบทวน “แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)” แล้ว เห็นว่าแผนปฏิบัติการดังกล่าว มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประเทศ แผนปฏิรูปราชการกระทรวงคมนาคม แผนปฏิรูปราชการกรมการขนส่งทางบก วัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของกองทุนฯ โดยมีการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน/ภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค (SWOT) แนวทางการดำเนินงาน และการกำหนดยุทธศาสตร์ เป้าหมาย กลยุทธ์ และแผนงาน ให้ไปในทางเดียวกันและสอดคล้องกับสถานะแวดล้อมการดำเนินงานของกองทุนฯ โดยได้มีการพิจารณาถึงความสำคัญกับการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มุ่งเน้นให้ผู้ใช้นถนนปลอดภัยในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ประกอบกับเพื่อให้สอดคล้องกับข้อสังเกตของคณะทำงานจัดทำบันทึกข้อตกลงและประเมินการดำเนินงานทุนหมุนเวียนต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ คือ กองทุนฯ ควรมีการจัดทำแผนการควบคุม เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยมีมาตรการให้ผู้ขับขี่มีวินัยในการขับรถ ดังนั้น จึงได้กำหนดทิศทางการยุทธศาสตร์ของกองทุนฯ หรือเป้าหมายหลักในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี หรือแผนปฏิบัติการ ๓ ปี ที่มุ่งเน้นไปที่การลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นหลัก ดังนั้น การทบทวนและจัดทำ “แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)” จึงเป็นการกำหนดทิศทางการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้การดำเนินงานของกองทุนฯ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

กรกฎาคม ๒๕๖๓

บทที่ ๑ บทนำ	๑
๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ในการทบทวนแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๓
๑.๓ กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๔
บทที่ ๒ ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๕
๒.๑ ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๕
๒.๒ การดำเนินการของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๕
บทที่ ๓ สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๗
๓.๑ ทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล	๗
๓.๒ แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบการขนส่ง	๗
๓.๓ สภาพการณ์ด้านระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทย	๙
๓.๔ การกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบัน	๑๐
๓.๕ การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน และภายนอกของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑๒
- การวิเคราะห์ SWOT ตามภารกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม	๑๒
- การวิเคราะห์ SWOT ตามพันธกิจที่ ๑	๑๔
- การวิเคราะห์ SWOT ตามพันธกิจที่ ๒	๑๖
- การวิเคราะห์ SWOT ตามพันธกิจที่ ๓	๑๗
- การวิเคราะห์ SWOT ตามพันธกิจที่ ๔	๑๘
บทที่ ๔ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี	๒๐
เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐ และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก	
๔.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑)	๒๐
๔.๒ แผนระดับที่ ๒	๒๒
๔.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	๒๒
๔.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ	๓๗
๔.๒.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)	๔๘
๔.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๕๔

สารบัญ (ต่อ)

บทที่ ๕ ภาพรวมแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)	๕๕
๕.๑ ค่านิยม วิสัยทัศน์ เป้าหมายหลัก พันธกิจ และวัตถุประสงค์	๕๕
๕.๒ แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)	๕๖
๕.๓ กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๕๙
๕.๔ แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๕๙
๕.๕ ภาพรวมแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)	๖๓
๕.๖ แผนการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๖๔
บทที่ ๖ การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล	๖๘
๖.๑ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔) สู่การปฏิบัติ	๖๘
๖.๒ การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๖๘

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น

กรมบัญชีกลางได้กำหนดให้มีการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน โดยการกำหนดให้คณะกรรมการฯ มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ (ร้อยละ ๒๐) โดยพิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนกำหนดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ที่มีองค์ประกอบครบถ้วน มีคุณภาพ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้ง รวมถึงพันธกิจของทุนหมุนเวียน และต้องได้รับการพิจารณาให้ความเห็นชอบการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ อย่างรวดเร็วอย่างน้อย ๒ เดือน ก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไป

สำหรับในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กองทุนฯ จึงได้มีการทบทวนการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่ากองทุนฯ ควรมีการกำหนดและวางกรอบทิศทางเพื่อควบคุมการดำเนินงานที่ชัดเจนมากขึ้น จึงได้มีการทบทวนถึงสาเหตุหลักของอุบัติเหตุบนท้องถนน และพบว่า สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก เกิดจากรถจักรยานยนต์มากถึง ร้อยละ ๒๘ และประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นลำดับ ๑ ของโลก โดยสูงถึงร้อยละ ๗๔.๔ ของจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

กองทุนฯ ควรมีการปรับการจัดทำแผนการควบคุม เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยมีมาตรการให้ผู้ขับขี่มีวินัยในการขับขี่รถมากยิ่งขึ้น

๑.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยการจัดทำยุทธศาสตร์ ต่อมาเมื่อวันที่ ๘ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร มีพระราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ใช้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๕ ตอนที่ ๘๒ ก เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

๑.๑.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๑๐ กำหนดว่าเมื่อมีพระบรมราชโองการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้านจัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติเสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะรัฐมนตรีได้

พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ตามที่คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติเสนอ ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๒ ได้ออกประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การประกาศแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๖ ตอนที่ ๕๑ ก เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๒

๑.๑.๓ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๔ กำหนดให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๖ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๑๖ ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติการของส่วนราชการนั้น โดยจัดทำเป็นแผนห้าปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง” และมาตรา ๙ กำหนดให้ในวาระแรก การจัดทำแผนปฏิบัติการของส่วนราชการเป็นแผนห้าปีตามมาตรา ๑๖ ให้จัดทำเป็นแผนสามปีโดยมีห้วงระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

๑.๑.๔ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

(๑) เห็นชอบการจำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย

(๑.๑) แผนระดับที่ ๑ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ

(๑.๒) แผนระดับที่ ๒ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนความมั่นคง

(๑.๓) แผนระดับที่ ๓ หมายถึง แผนที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ หรือจัดทำขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด หรือจัดทำขึ้นตามพันธกรณีหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ เช่น แผนของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ แผนบูรณาการ รวมถึงแผนปฏิบัติการทุกระดับ

(๒) เห็นชอบวิธีการเสนอแผนและการตั้งชื่อแผนของแผนระดับที่ ๓ กำหนดให้ใช้ชื่อว่า “แผนปฏิบัติการด้าน.....ระยะที่... (พ.ศ.....-.....) เว้นแต่ในกรณีที่มิขัดกับกฎหมายที่กำหนดชื่อแผนไว้แล้ว

๑.๑.๕ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

(๑) ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการสนับสนุน พัฒนาและบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับการจัดทำตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อประโยชน์ในการติดตาม ประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๒) ให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับที่ ๓ ในความรับผิดชอบตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๑.๑.๖ กรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงฯ ประจำปี ๒๕๖๓

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน กรมบัญชีกลางกำหนดให้มีการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน โดยกำหนดเกณฑ์การประเมินผลจากประเด็นหลักที่สำคัญ ๖ ด้าน ได้แก่

๑. การจัดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ (ร้อยละ ๒๐) พิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนกำหนดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ที่มีองค์ประกอบครบถ้วน มีคุณภาพ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้ง รวมถึงพันธกิจของทุนหมุนเวียน

๒. ระยะเวลาการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากคณะกรรมการฯ ต้องพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ อย่างรวดเร็วอย่างน้อย ๒ เดือน ก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไป

๓. การติดตามระบบการบริหารจัดการที่สำคัญ และผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๒๕) พิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนมีการติดตามผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียนอย่างครบถ้วนตามระบบการบริหารจัดการที่สำคัญ ได้แก่ ด้านการเงิน ด้านที่ไม่ใช่การเงินตามวัตถุประสงค์และภารกิจของทุนหมุนเวียน ระบบบริหารความเสี่ยง ระบบบริหารจัดการสารสนเทศ และระบบบริหารทรัพยากรบุคคลของทุนหมุนเวียนอย่างครบถ้วน เพียงพอและสม่ำเสมอทั้งปี

๔. การจัดให้มีระบบประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๒๕) พิจารณาจากการประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียนที่เป็นระบบ โดยมีหลักเกณฑ์ชัดเจน สอดคล้อง และเชื่อมโยงกับหลักเกณฑ์และเป้าหมายระดับองค์กร

๕. การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศที่ครบถ้วน ถูกต้อง เชื่อถือได้ ทันกาล

๖. ผลสำเร็จจากการกำกับดูแลทุนหมุนเวียนของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากผลคะแนนของทุนหมุนเวียนประจำปี ตามระบบประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียนของกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

๑.๒ วัตถุประสงค์ในการทบทวนแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

(๑) เพื่อทบทวนเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ทั้งระยะสั้น (๑ ปี) และระยะยาว (๓ ปี) ของแผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ.๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) เพื่อทบทวนและปรับแผนปฏิบัติการภายใต้แผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อใช้เป็นกรอบการกำหนดแผนงาน/โครงการ และกรอบวงเงินงบประมาณในแผนปฏิบัติราชการประจำปี

(๓) เพื่อให้การดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนบรรลุวิสัยทัศน์ และพันธกิจ รวมทั้งนโยบายและแผนระดับสูงที่เกี่ยวข้อง เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๑.๓ กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ โดยมีการพิจารณากรอบแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ในประเด็น “การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)” และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ประเด็นที่ ๒ “พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”

จากการพิจารณากรอบแนวคิดและภาพในอนาคตดังกล่าว กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้กำหนดทิศทางการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในอนาคต ดังนี้

Safety Vehicle คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลยานพาหนะโดยเฉพาะจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

Safety Culture คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของการมีใบขับขี่

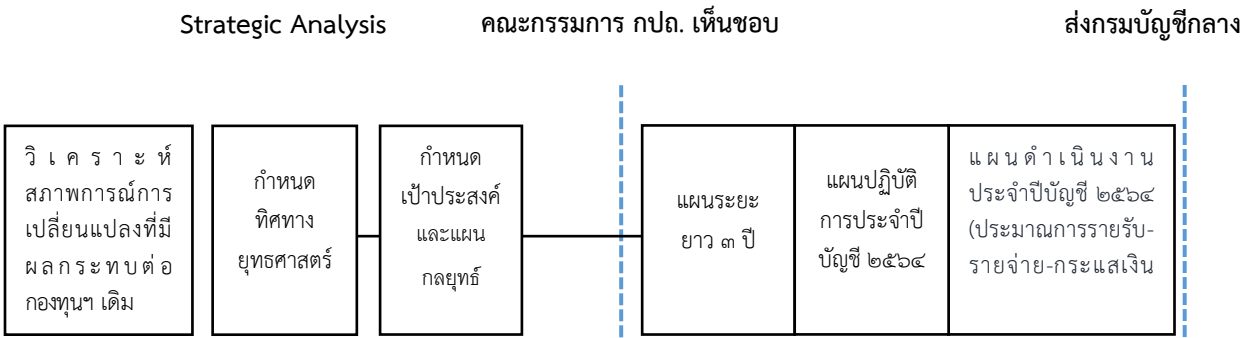
Community-driven คือ การส่งเสริมการมีส่วนร่วม และดึงพลังชุมชนเพื่อเป็นหลักในการขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ และความปลอดภัยบนท้องถนน

บทที่ ๒

ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

๒.๑ ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

การจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ใช้แนวคิดกระบวนการวางแผนและบริหารเชิงกลยุทธ์ ประกอบด้วย ๓ ส่วน คือ (๑) การกำหนดกลยุทธ์ (Strategic Analysis) ซึ่งต้องมีการวิเคราะห์สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยวิเคราะห์จาก SWOT เดิม การกำหนดทิศทาง วิสัยทัศน์ และการกำหนดเป้าประสงค์ และปรับกลยุทธ์ เพื่อเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เห็นชอบ และจัดทำแผนระยะยาว ๓ ปี แผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ แผนดำเนินงาน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ (ประมาณการรายรับ-รายจ่าย-กระแสเงิน) ต่อไป



๒.๒ การดำเนินการของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามกระบวนการวางแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ได้มีการดำเนินการ ดังนี้

(๑) ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้มีคำสั่ง ที่ ๑/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๑ มกราคม พ.ศ.๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการ และหรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณาหรือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมาย จึงเห็นควรแต่งตั้งคณะทำงานทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการหรือแผนดำเนินงานประจำปีของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๒) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ คณะอนุกรรมการได้จัดทำโครงการทบทวนแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน ดังนี้

(๒.๑) รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทบทวนข้อมูลบริบทด้านการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน วิเคราะห์สภาพแวดล้อม

(๒.๒) ขอความร่วมมือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทบทวน/เพิ่มเติมแผนปฏิบัติการ โครงการและกิจกรรม ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ และแก้ไขปรับปรุง

(๒.๓) ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนยุทธศาสตร์ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อทบทวนแผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ (ครั้งที่ ๑) แจ้งหน่วยงานตรวจสอบแผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ รวมทั้งทบทวนเพิ่มเติมแผนงาน/โครงการ

(๒.๔) ประชุมเชิงปฏิบัติการกลุ่มย่อยเพื่อทบทวนแผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ

(๒.๕) ปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ ตามที่หน่วยงานเสนอแนะ/สำรวจและรวบรวมความคิดเห็นเพื่อวิพากษ์

(๒.๖) ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนยุทธศาสตร์ กรรมการขนส่งทางบกฯ เพื่อทบทวนแผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ (ครั้งที่ ๒)

(๒.๗) ประชุมคณะกรรมการ เพื่อพิจารณาเห็นชอบแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

(๒.๘) จัดทำรูปเล่มแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) และสื่อสารเผยแพร่

(๓) การประชุมคณะกรรมการฯ และคณะทำงานฯ เพื่อทบทวนแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

(๓.๑) วันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๓ มีการประชุมคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้นจำนวน ๓๗ คน โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นประธาน

(๓.๒) วันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๓ มีการประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้นจำนวน ๓๒ คน โดยมีนายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร เป็นประธาน และมีอาจารย์ที่ปรึกษา จำนวน ๑ ท่าน ได้แก่ นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์

(๓.๓) วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๓ มีการประชุมคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้นจำนวน ๒๙ คน โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นประธาน

บทที่ ๓

สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๓.๑ ทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล

เพื่อให้แผนปฏิบัตินโยบายการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับนี้เทียบเคียงได้กับสากล จึงได้มีการรวบรวม ศึกษา ทิศทางการพัฒนาระบบการขนส่งในนานาประเทศ พบว่า มีแนวทางการพัฒนาใน ๖ ประเด็น ดังนี้

(๑) การเชื่อมต่อ (Connectivity) มุ่งเน้นการเชื่อมต่อระบบการขนส่งหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ระบบการขนส่งทั้งในด้านการเดินทางและการขนส่งได้อย่างต่อเนื่องและไร้รอยต่อ

(๒) การให้บริการ (Service) มุ่งเน้นให้ประชาชนทุกกลุ่ม ทุกระดับรายได้สามารถเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพได้อย่างเท่าเทียม ในราคาที่ เป็นธรรม โดยรักษาสมดุลระหว่างความสามารถในการจ่ายของประชาชน (Affordability) คุณภาพการบริการ (Service Quality) และผลประกอบการของผู้ประกอบการ (Operator Economics) และระบบการขนส่งสาธารณะจะเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว

(๓) ความปลอดภัย (Safety) มุ่งเน้นการยกระดับความปลอดภัยในระบบการขนส่ง โดยเฉพาะความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นวงกว้าง อีกทั้งยังเป็นวาระแห่งชาติของหลายประเทศที่ต้องได้รับการแก้ปัญหอย่างจริงจัง

(๔) สิ่งแวดล้อม (Environment) มุ่งเน้นระบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากภาคการขนส่งเป็นสาขาที่มีการใช้พลังงานในสัดส่วนที่สูงกว่าสาขาอื่น และยังเป็นต้นเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหามลภาวะทางอากาศและก๊าซเรือนกระจก ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในระยะยาว

(๕) เทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology and Innovation) มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาพัฒนาระบบการขนส่ง เพื่อการปรับตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว

(๖) ความร่วมมืออย่างบูรณาการ (Integrated Collaboration) มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคประชาสังคม และภาคธุรกิจ เพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน เนื่องจากการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนมีส่วนเกี่ยวข้องกับทุกหน่วยงาน

๓.๒ แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบการขนส่ง

แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบการขนส่ง สามารถแบ่งได้ ๓ ประเด็น ดังนี้

(๑) โครงสร้างเศรษฐกิจและสังคม (Economic and Social Structure)

(๑.๑) การค้าระหว่างประเทศ เศรษฐกิจโลกมีการขยายตัวช้าลง จากการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศต่าง ๆ อาทิ สาธารณรัฐประชาชนจีน ยุโรป ญี่ปุ่น ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของนโยบายทางการค้าระหว่างประเทศของผู้เล่นสำคัญในระบบการค้าระหว่างประเทศ เช่น สงครามการค้า

(Trade War) ระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน การถอนตัวออกจากสหภาพยุโรปของสหราชอาณาจักร (British exit: Brexit) ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปทานของประเทศเหล่านี้ที่เป็นคู่ค้าสำคัญของไทย โดยเฉพาะสาธารณรัฐประชาชนจีน สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ซึ่งอาจจะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อส่งออก เป็นการขนส่งทางถนนเพื่อบริโภคภายในประเทศมากขึ้น

(๑.๒) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ปัญหาโลกร้อนและภัยพิบัติทางธรรมชาติต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันซึ่งจะทวีความรุนแรงและปรากฏให้เห็นบ่อยครั้งขึ้นในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก เป็นปัญหาที่น่ากังวลและถือเป็นความท้าทายอันยิ่งใหญ่ของโลกขณะนี้ ซึ่งมีสาเหตุสำคัญมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ส่งผลให้ประเทศไทยที่ได้ยื่นสัตยาบันสารเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงปารีส (Paris Agreement) และมีการระบุเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ที่ร้อยละ ๒๐ - ๒๕ จากกรณีปกติ ณ ปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ไว้นั้น ต้องจัดทำแนวทาง/มาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกในสาขาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สาขาพลังงาน และสาขาขนส่ง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ

(๑.๓) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น (Aging Society) ส่งผลโดยตรงต่อประชากรวัยทำงานลดลง สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ทำให้ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยจะมีผู้สูงอายุถึงร้อยละ ๒๕ ของประชากรทั้งหมด ซึ่งประชากรผู้สูงอายุดังกล่าวจะต้องพึ่งพิงการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ในขณะที่การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุยังขาดความต่อเนื่อง

(๒) โมเดลธุรกิจแบบใหม่ (New Business Model)

(๒.๑) เศรษฐกิจยุคใหม่แบ่งปันการใช้ประโยชน์ (Sharing Economy) เป็นการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์บนแนวคิด Sharing Economy ทำให้สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่มีอยู่เกินความจำเป็นหรือไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มความสามารถและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ธุรกิจ ซึ่งในภาคการขนส่งผู้โดยสาร มีหลายแพลตฟอร์มที่แพร่หลาย เช่น Uber, Lyft, Didi, Grab และ GoJek และในภาคการขนส่งสินค้า ก็มีหลายแพลตฟอร์มที่แพร่หลายเช่นเดียวกัน เช่น Convoy แอปพลิเคชันสำหรับการแชร์พื้นที่รถบรรทุกสำหรับการขนส่งสินค้าที่เปิดตัวในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีจุดประสงค์เพื่อลดจำนวนรถเที่ยวเปล่าในสหรัฐอเมริกา

(๓) เทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology and Innovation)

(๓.๑) อินเทอร์เน็ตของทุกสิ่ง (Internet of Things: IoT) เป็นการเชื่อมต่ออุปกรณ์และเครื่องมือเข้ากับอินเทอร์เน็ตและอาศัยการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในการดำเนินการ ในกระบวนการโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการสามารถใช้ข้อมูลจากการเชื่อมโยงอุปกรณ์ต่าง ๆ มาสร้างฐานข้อมูลเชิงลึกสำหรับการวิเคราะห์และวางแผนการดำเนินการที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงและการแก้ปัญหาใหม่ ๆ

(๓.๒) การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analytics) สามารถช่วยเพิ่มศักยภาพทางธุรกิจเพิ่มความเข้าใจในความต้องการของลูกค้าจากประสบการณ์ที่ผ่านมา ลดความเสี่ยงและสร้างรูปแบบธุรกิจใหม่ ๆ ในการดำเนินกระบวนการด้านโลจิสติกส์ที่จะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างมหาศาล เช่น การบริหารจัดการความเสี่ยงของโซ่อุปทาน โดยการประเมินสภาพปัจจุบันด้วยข้อมูลที่มีอยู่ เพื่อลดความเสี่ยงด้วยการตรวจสอบ วิเคราะห์

และประเมินผลจากข้อมูลที่เชื่อมโยง ตลอดจนมีระบบแจ้งเตือนเหตุการณ์ต่าง ๆ ระหว่างกระบวนการขนส่ง อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด เช่น อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

(๓.๓) ยานพาหนะไร้คนขับ (Autonomous Vehicles) เป็นเทคโนโลยีหุ่นยนต์ขั้นสูง (Advance Robotics) ซึ่งการพัฒนาในปัจจุบัน คือ การปรับใช้ยานพาหนะไร้คนขับในการขนส่งสินค้าและการเดินทาง แต่ยังคงมีอุปสรรคในเชิงกฎหมายและการยอมรับของสังคมในด้านความปลอดภัย จากข่าวอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการทดลองใช้เทคโนโลยีนี้ ซึ่งมีบริษัทยักษ์ใหญ่ในอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้แก่ Scania, Daimler, Volvo และบริษัทยานยนต์เกิดใหม่อย่าง Tesla เข้ามาเป็นผู้เล่นในอุตสาหกรรมยานพาหนะไร้คนขับ

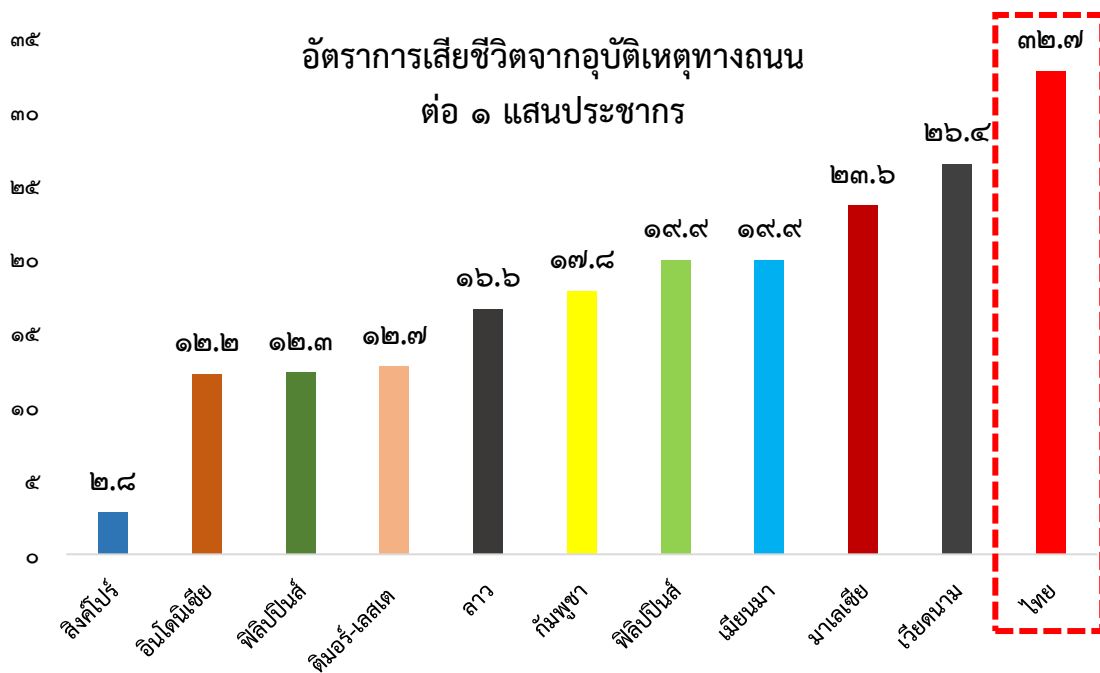
๓.๓ สภาพการณ์ด้านระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทย

๓.๓.๑ สถานการณ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ พบว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัจจัยหนึ่งของการเสียชีวิตของผู้คนทั้งโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเด็กและวัยรุ่นที่มีอายุระหว่าง ๕ – ๒๙ ปี ดังนั้น การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จึงเป็นเป้าหมายหลักของการพัฒนาที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ

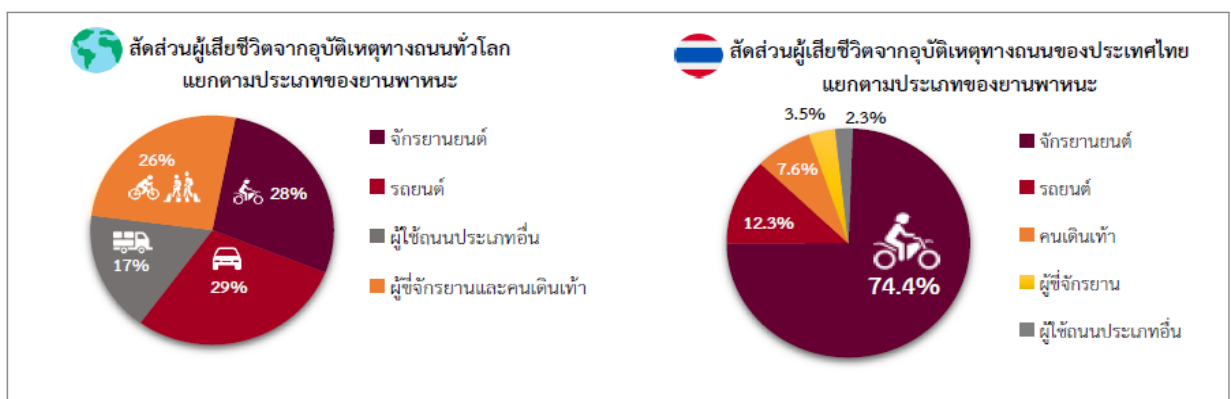
ปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างรุนแรง หากเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในโลก จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่จัดทำโดย WHO พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๓๒.๗ คนต่อ ๑ แสนประชากร หรือประมาณ ๒๒,๔๙๑ คน ซึ่งได้รับการจัดอันดับว่าเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๙ ของโลก ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนแล้ว พบว่าประเทศไทยได้รับการจัดอันดับว่าเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๑ ของอาเซียน

นอกจากนี้ประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นลำดับ ๑ ของโลก โดยสูงถึงร้อยละ ๗๔.๔ ของจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ ๑๕-๑๙ ปี คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๔ ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด



ที่มา : รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ (WHO)

สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน



ที่มา : Global Report on Road Safety 2018, WHO ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2562

๓.๔ การกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบัน

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ ให้มีคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา ๑๐/๒) และตามกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗

(๒) พิจารณากำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๓) จัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

(๔) ส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๕) ส่งเสริมและจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๖) ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

จากการศึกษา วิเคราะห์บทบาทหน้าที่ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พบว่าสามารถจำแนกภารกิจหลักออกเป็น ๔ ภารกิจ ประกอบด้วย

(๑) ภารกิจงานจัดหารายได้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๒) ภารกิจงานบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๓) ภารกิจงานบริหารงบประมาณและการเงิน

(๔) ภารกิจงานสนับสนุนอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

โดยภารกิจหลักดังกล่าว เป็นภารกิจด้านการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นหัวใจในการขับเคลื่อนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถส่งมอบคุณค่าสำคัญให้กับภาคส่วนต่าง ๆ ใน ๓ ประการหลัก ประกอบด้วย

(๑) **ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ** ผ่านการมีระบบการขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย เพิ่มความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นกลไกและเครื่องมือที่สำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในการสร้างความมั่นใจให้แก่กลุ่มทุนต่างชาติ

(๒) **ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน** ให้ประชาชนมีระบบการขนส่งทางถนนที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ได้รับความสะดวกในการเดินทางอย่างเท่าเทียม ทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

(๓) **การเสริมสร้างความยั่งยืนของประเทศ** มีระบบการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน

๓.๕ การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน และภายนอกของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

การวิเคราะห์ SWOT ตามภารกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม	
จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมายเฉพาะและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการและการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์อย่างชัดเจนและสอดคล้องกับภารกิจของกองทุนฯ ๒. เป็นกองทุนฯ ที่สามารถจัดหารายได้เข้ากองทุนฯ ได้ และสามารถบริหารจัดการและใช้จ่ายเงินตามพันธกิจได้ตามกฎหมายเฉพาะที่กำหนด โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการขั้นตอนตามวิธีการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๓. มีความคล่องตัวในการบริหารใช้จ่ายเงิน เนื่องจากสามารถอนุมัติจัดสรรเงินได้อย่างรวดเร็ว โดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือคณะอนุกรรมการฯ ตามที่ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการกองทุนฯ ๔. สามารถอนุมัติจัดสรรเงินได้ตลอดทั้งปี ทำให้ดำเนินการตามนโยบายเร่งด่วนได้อย่างทันทั่วถึงและทันต่อเหตุการณ์ และสามารถใช้จ่ายเงินโครงการข้ามปีงบประมาณได้ ๕. เปิดโอกาสให้หน่วยงานภายนอกสามารถขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยที่มีการบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก หรือการจัดสรรเงินให้หน่วยงานภายนอกอื่น เพื่อดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัย ๖. มีระบบสารสนเทศในการจัดเก็บ รวบรวมข้อมูล ควบคุม ติดตามและประเมินผล ๗. มีการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยอยู่เสมอ	๑. ยังไม่มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน รวมทั้งเป้าหมายที่ทำนายในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี ทำให้มีโครงการหลากหลาย และไม่ไปในทิศทางเดียวกัน ๒. มีการจัดสรรเงินงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก ๓. เนื่องจากเป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก และการจัดสรรเงินเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รถสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล ๔. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ ๕. ยังไม่มีการมอบอำนาจในการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง ๖. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในส่วนกลาง อาจขาดความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ได้ ๗. ขาดการบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ของหน่วยงานภายใน และภายนอกกรมฯ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ข้อมูลที่น่าไปใช้ขาดความน่าเชื่อถือได้ ๘. ขาดการประเมินผลสำเร็จ และผลกระทบของโครงการ/งานวิจัย และการดำเนินงานของกองทุนฯ

การวิเคราะห์ SWOT ตามภารกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
๑. เป็นกองทุนฯ ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล และอยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ทำให้มีหน่วยงานที่ช่วยปฏิบัติงานด้านการประมวลหมายเลขทะเบียนรถและการใช้จ่ายเงินที่ได้รับจัดสรรจากกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ๒. มีกฎหมาย นโยบาย และมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นวาระแห่งชาติ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการสนับสนุนเงินกองทุนฯ ทำให้สามารถดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง ๓. มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ๒๐ ปี และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ให้การรับรอง ๔. ภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนน มีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทำให้มีกลไกภาคีเครือข่ายทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นได้ ๕. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๒๐๑๙) ทำให้รัฐบาลตามที่ได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร และดำเนินมาตรการต่าง ๆ ทั้งการห้ามออกนอกเคสสถานภายในระยะเวลาที่กำหนด การจำกัดการเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร การห้ามเข้าพื้นที่เสี่ยง และการห้ามใช้อาคารหรือสถานที่ที่มีความเสี่ยงต่อการติดโรค ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนลดลง ๖. กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ทำให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินเพื่อดำเนินการตามมาตรการในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้ ๗. การนำหมายเลขทะเบียนรถเลขสวยออกประมูลเป็นการทั่วไป สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้มีรายได้มาสู่กองทุนฯ อย่างต่อเนื่อง เพราะความต้องการในหมายเลขทะเบียนรถไม่ได้อ้างอิงสภาพเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับความเชื่อและความนิยมชมชอบตัวเลขเป็นการส่วนตัวของแต่ละบุคคลที่มีต่อศาสตร์แห่งตัวเลข	๑. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินของกองทุนฯ เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดความคาดหวังจากภาครัฐ และภาคประชาชนที่ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ต้องสามารถทำให้อุบัติเหตุทางถนนลดลงได้ ๒. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นการจ่ายเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ มีความคาดหวังจากภาครัฐและภาคประชาชนให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินที่นอกเหนือจากค่าอุปกรณ์ฯ ที่ให้กับผู้พิการเท่านั้น โดยต้องการให้มีการจ่ายเงินช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยทางถนนและครอบครัว ซึ่งไม่ควรจำกัดเฉพาะเป็นเงินค่าอุปกรณ์ฯ หรือไม่จำเป็นต้องช่วยเหลือผู้พิการฯ เท่านั้น ๓. การที่กองทุนฯ เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีภารกิจในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจากรถทุกประเภท ดังนั้น ภาครัฐและภาคเอกชนจึงมุ่งหวังให้กองทุนฯ มีส่วนช่วยสนับสนุนเงินด้านความปลอดภัยให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศโดยไม่จำกัดเฉพาะการดำเนินการในส่วนกลางเท่านั้น ๔. มุมมองในการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการขับขี่ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ควรมีใบอนุญาตขับรถทุกราย ๕. การเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distance) ทำให้คนหลีกเลี่ยงการใช้รถสาธารณะ ส่งผลให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ทำให้อุบัติเหตุเกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นได้ ๖. การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะมีปริมาณที่ลดลงเนื่องจากมีความล่าช้าในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ ๗. ฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาจากหลายหน่วยงาน และมีวิธีการจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูล ทำให้การนำข้อมูลไปใช้ขาดความน่าเชื่อถือ ๘. ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙)

ผลการวิเคราะห์ SWOT ตามพันธกิจและยุทธศาสตร์ของกองทุนฯ

พันธกิจที่ ๑ การสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก	
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	
จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน ๒. มีการกำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนสำหรับการบริหารแผนงานโครงการไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๕ ต่อปี ของกรอบวงเงินทั้งหมด ๓. มีคณะกรรมการฯ/อนุกรรมการฯ ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงิน ๔. มีการแบ่งอำนาจการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินของคณะกรรมการฯ และคณะอนุกรรมการฯ ที่ชัดเจน ๕. มีการจัดสรรเงินตลอดทั้งปีงบประมาณ ทำให้สามารถตอบสนองนโยบายเร่งด่วนได้อย่างรวดเร็วและทันกาล และสามารถอนุมัติจัดสรรงบประมาณข้ามปีงบประมาณได้ ในกรณีมีเหตุจำเป็นต้องดำเนินงานข้ามปี ๖. มีการควบคุม กำกับ ติดตามและเร่งรัดการดำเนินโครงการโดยคณะอนุกรรมการฯ/คณะกรรมการฯ และมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานติดตามผลการดำเนินโครงการเป็นประจำทุกเดือน ๗. มีระบบสารสนเทศช่วยในการจัดเก็บ รวบรวม และประมวลผลข้อมูลโครงการ สามารถเรียกดูข้อมูลได้ทุกสถานที่และทุกเวลา เนื่องจากการจัดเก็บข้อมูลทางเว็บไซต์ ๘. มีการสนับสนุนเงินให้หน่วยงานอื่นดำเนินโครงการ โดยมีการบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบกได้ ๙. มีงบประมาณเป็นของตนเอง ทำให้สามารถสนับสนุนเงินได้อย่างเพียงพอกับความต้องการของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	๑. ยังไม่มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน รวมทั้งเป้าหมายที่ท้าทายในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี ทำให้มีโครงการหลากหลาย และไม่ไปในทิศทางเดียวกัน ๒. มีการจัดสรรเงินงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก ๓. เนื่องจากเป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก และการจัดสรรเงินเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รถสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล ๔. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ ๕. ยังไม่มีการมอบอำนาจในการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง ๖. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในส่วนกลาง อาจขาดความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ได้

พันธกิจที่ ๑ การสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ของกรมการขนส่งทางบก

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
๑. วัตถุประสงค์ในการจัดสรรเงินกองทุนฯ มีความสอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัยในระดับโลก และระดับประเทศ ๒. มีภาคีเครือข่ายทั้งในระดับส่วนกลางและในระดับพื้นที่ ๓. กระทรวงคมนาคมตั้งคณะทำงานรณรงค์ยานยนต์ปลอดภัย	๑. วัฒนธรรมของการใช้ยานพาหนะ ขาดการเอื้อเพื่อไม่เคารพกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น - ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรุนแรงขึ้น ๒. การดำเนินการด้านความปลอดภัยมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ซึ่งการสนับสนุนเงินสำหรับดำเนินโครงการจากกองทุนฯ เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยเป็นเพียงส่วนหนึ่ง ซึ่งผลลัพธ์จากการดำเนินโครงการไม่สามารถวัดผลจากการดำเนินการทั้งประเทศได้ ๓. พฤติกรรมการใช้วินิตกรรม เทคโนโลยีใหม่ๆ มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นส่วนทำให้ปัญหาอุบัติเหตุไม่ลดลงตามเป้าหมาย ๔. ฐานข้อมูลอุบัติเหตุมีการจัดเก็บจากหลายหน่วยงาน มีการบันทึกที่แตกต่างกัน และขาดการเชื่อมโยงข้อมูลอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงาน ทำให้ขาดความน่าเชื่อถือในการนำข้อมูลมาใช้ ๕. จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลให้การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด - ประชาชนใช้รถสาธารณะลดลง หันไปใช้รถจักรยานยนต์มากขึ้น ๖. มีกฎหมายให้กระทรวงการคลังสามารถเรียกเงินส่วนเกินของกองทุนฯ เป็นเงินรายได้แผ่นดินได้

พันธกิจที่ ๒ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คຸ່ມครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕	
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	
จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจ้ดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน ๒. มีแนวทางการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๓. คณะอนุกรรมการฯ มีแผนงานและปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติงาน (Action Plan) ที่สอดคล้องกับระเบียบ กฎหมาย ๔. มีการจัดระบบงานสารสนเทศ จัดการข้อมูลเพื่อสนับสนุนในการทำงานช่วยเหลือผู้พิการ ๕. มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์หลายช่องทาง ทั้งทางเว็บไซต์ สื่อออนไลน์ และเอกสารต่าง ๆ ๖. มีงบประมาณใช้ในการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ฯ อย่างเหมาะสม เพียงพอกับจำนวนผู้ขอรับจัดสรร ๗. มีการกฎหมายและหลักเกณฑ์ในการดำเนินงานที่เพียงพอและเหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน ๘. มีคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ฯ ที่ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการช่วยเหลือผู้พิการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ครอบคลุมทั่วประเทศ	๑. ระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ขาดประสิทธิภาพในการจัดเก็บข้อมูล และนำข้อมูลมาใช้งาน ๒. บุคลากรไม่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ๓. ขาดการเชื่อมโยงข้อมูลในการให้ความช่วยเหลือผู้พิการกับหน่วยงานอื่น ทำให้เกิดการช่วยเหลือซ้ำซ้อน ๔. การให้ความช่วยเหลือผู้พิการเป็นเพียงการช่วยเหลือตนเอง ยังไม่ถึงขั้นตอนในส่วนของการช่วยเหลือผู้อื่น ด้วยข้อจำกัดของกฎกระทรวงระบุว่าเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ทำให้ไม่ครอบคลุมไปถึงการช่วยเหลือที่นอกเหนือจากค่าอุปกรณ์ได้ ๕. ผู้พิการไม่สามารถขอรับจัดสรรได้ทันตามความต้องการ เนื่องจากมีกรอบระยะเวลาในการเปิดรับคำขอเพียง ๑ ครั้งต่อปี
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
๑. กองทุนฯ จัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการ ทำให้มีอุปกรณ์ที่มีคุณภาพเหมาะสมกับสภาพความพิการและการใช้ประโยชน์ จึงมีผู้พิการให้ความสนใจที่จะขอรับการจ้ดสรร ๒. มีหลักเกณฑ์แนวทางในการดำเนินงานโดยผ่านการพิจารณาจากคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานที่มาจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือผู้พิการฯ ร่วมพิจารณาด้วย ๓. มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการให้การสนับสนุนการดำเนินงานของกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ๔. มีหลายช่องทางที่ให้ความสำคัญในการดำเนินการด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการ ช่วยให้การประชาสัมพันธ์เข้าถึงผู้พิการได้อย่างกว้างขวางมากยิ่งขึ้น	๑. ผู้พิการไม่สามารถเข้าถึงเข้าใช้ข้อมูลตามเทคโนโลยีสื่อสารใหม่ๆ ได้ ๒. ผู้พิการที่ประสบอุบัติเหตุล้่วงเลยระยะเวลามานาน ไม่สามารถหาหลักฐานในการเกิดอุบัติเหตุมาใช้ประกอบการขอรับจัดสรรอุปกรณ์ฯ ได้ ๓. มีเรื่องร้องเรียนจาก สตง. และ ป.ป.ช. กรณีการส่งมอบอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการของผู้จำหน่ายอุปกรณ์ฯ ทำให้การจัดสรรเงินช่วยเหลืออุปกรณ์ผู้พิการยังไม่สามารถดำเนินการได้

พันธกิจที่ ๓ การสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน ๒. มีการกำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนสำหรับการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเป็นประจำทุกปี ๓. มีคณะกรรมการฯ/ อนุกรรมการฯ ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงิน ๔. มีการแบ่งอำนาจการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินของคณะกรรมการฯ และคณะอนุกรรมการฯ ที่ชัดเจน ๕. มีการจัดสรรเงินตลอดทั้งปีงบประมาณ ทำให้สามารถตอบสนองนโยบายเร่งด่วนได้อย่างรวดเร็วและทันกาล ๖. มีการควบคุม กำกับ ติดตามและเร่งรัดการดำเนินโครงการโดยคณะอนุกรรมการฯ/คณะกรรมการฯ และมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานติดตามผลการดำเนินโครงการเป็นประจำทุกเดือน ๗. มีระบบสารสนเทศช่วยในการจัดเก็บ รวบรวม และประมวลผลข้อมูลโครงการ สามารถเรียกดูข้อมูลได้ทุกสถานที่และทุกเวลา เนื่องจากการจัดเก็บข้อมูลทางเว็บไซต์ ๘. มีการสนับสนุนเงินให้หน่วยงานภายนอกบริหารจัดการเงินสำหรับการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัย	๑. เนื่องจากเป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก และการจัดสรรเงินเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รถสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล ๒. ยังไม่มีกรอบและทิศทาง Research mapping รวมทั้งเป้าหมายในการสนับสนุนเงินด้านการศึกษาวิจัยที่ชัดเจน ๓. งานศึกษาวิจัยยังไม่ปรากฏในส่วนภูมิภาคเท่าที่ควร ๔. มีการจัดสรรเงินงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก ๕. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินการศึกษา มีการดำเนินงานเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น ทำให้จำกัดกลุ่มผู้บริหารจัดการ ๖. ขาดการเผยแพร่ หรือประชาสัมพันธ์ในระดับพื้นที่เพื่อต่อยอดองค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษาวิจัย ๗. ขาดการติดตามนำผลการศึกษาวิจัยไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ในด้านความปลอดภัย ๘. ขาดระบบสารสนเทศในการรวบรวม บันทึก และประมวลผลข้อมูลการศึกษาวิจัยที่ผ่านมา
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
๑. รัฐบาลมีนโยบายให้มีการสนับสนุนและส่งเสริม งานด้านการศึกษาวิจัย ๒. มีงบประมาณเป็นของตนเอง ไม่ต้องนำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน ทำให้สามารถสนับสนุนเงินได้อย่างเพียงพอกับความต้องการของผู้ขอรับการสนับสนุน ๓. เปิดโอกาสให้ทุกหน่วยงานขอรับการสนับสนุนเงินด้านการศึกษาวิจัยจากกองทุนฯ ได้	๑. กลไกการกำกับวงเงินที่มีความถี่ ทำให้เกิดความไม่คล่องตัว และขาดการกำกับติดตามโดยนักวิชาการ ๒. จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลให้การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมุลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน ๒. เป็นกองทุนฯ ที่สามารถจัดหารายได้เข้ากองทุนฯ ได้ และสามารถบริหารจัดการและใช้จ่ายเงินตามพันธกิจได้ตามกฎหมายเฉพาะที่กำหนด โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการขั้นตอนตามวิธีการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๓. ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ มาช่วยในการบริหารจัดการและดำเนินงานต่าง ๆ ให้เป็นไปตามภารกิจทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ๔. มีการตั้งกรอบวงเงินงบประมาณสำหรับการบริหารจัดการกองทุนฯ และการประชาสัมพันธ์การประมุลหมายเลขทะเบียนรถที่เพียงพอ เหมาะสม และครอบคลุมทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ๕. มีการดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่กำหนดในบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกรมบัญชีกลางอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ๘. มีการออกประกาศ ระเบียบในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับกฎหมายกำหนด โดยผ่านการพิจารณาจากคณะทำงาน คณะอนุกรรมการ และคณะกรรมการทุกครั้ง ๘. มีการบริหารจัดการกองทุนฯ ในรูปของคณะอนุกรรมการ และคณะกรรมการในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินและมอบนโยบายในการดำเนินงาน ๑๐. มีการรายงานผลการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ นำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการ คณะกรรมการ และส่งผลการดำเนินงานตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลผลให้กรมบัญชีกลางเป็นประจำทุกไตรมาส ๑๑ มีการกำหนดแผนการดำเนินงานตามภารกิจเป็นประจำทุกปี เช่น การประมุลหมายเลขทะเบียนรถทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค การขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ เป็นต้น	๑. กองทุนฯ เป็นหน่วยงานที่อยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก โดยการทำงานตามภารกิจของกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ต้องใช้อัตรากำลังของบุคลากรที่มีอยู่ของกรมการขนส่งทางบกมาช่วยปฏิบัติงานหรือขับเคลื่อนการดำเนินงานตามภารกิจ ทำให้ในบางครั้งการดำเนินงานอาจเกิดความไม่คล่องตัว และไม่สะดวกรวดเร็วเท่าที่ควร ๒. มีจำนวนการสับเปลี่ยนโยกย้ายบุคลากร หรือการลาออกของบุคลากรเป็นประจำทุกปี ทำให้การดำเนินงานขาดความต่อเนื่อง หรือไม่มีการถ่ายทอดองค์ความรู้ต่อมายังผู้ปฏิบัติงานใหม่ ๓. บุคลากรของกองทุนฯ นอกจากข้าราชการแล้ว ส่วนใหญ่ผู้ปฏิบัติงานจะเป็นลูกจ้างระบบสัญญาจ้างเป็นรายปีจากเงินกองทุนฯ ที่อิงระเบียบพนักงานราชการที่ได้รับการเลื่อนเงินเดือนตอบแทนเป็นประจำทุกปี แต่ขาดความเจริญก้าวหน้าในสายงาน ไม่สามารถที่เลื่อนระดับเป็นหัวหน้างานได้ ๔. การบริหารใช้จ่ายเงินเป็นการดำเนินงานของหน่วยงานที่ขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ ทำให้ยากต่อการควบคุมกำกับให้สามารถเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนได้ ๕. ระบบการประมุลหมายเลขทะเบียนรถ มีหลายระบบแยกตามประเภทรถ และมีผู้รับจ้างคนละราย โดยไม่ได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลและเป็นระบบเดียวกัน ทำให้การควบคุมกำกับดูแล และบำรุงรักษาระบบแยกต่างหากออกจากกัน ๖. หมายเลขทะเบียนรถที่นำออกประมูลเกิดความอึดตัว ส่งผลให้ราคาประมุลหมายเลขทะเบียนรถลดลงได้ ๗. การติดตามทวงถามหนี้เป็นการส่งหนังสือไปยังลูกหนี้ทางไปรษณีย์เท่านั้น ซึ่งหากลูกหนี้มีการเปลี่ยนที่อยู่ หรือที่อยู่ปัจจุบันไม่ตรงกับที่ลงทะเบียนไว้ ทำให้ไม่สามารถจัดเก็บหนี้ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ๘. ขาดการรายงานหรือสื่อสารการใช้เงินที่ได้จากการประมูลให้ผู้ประมูลรับทราบ

พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมาณหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง	
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ	
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
๑. เป็นกองทุนฯ ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล และอยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ทำให้มีหน่วยงานที่ช่วยปฏิบัติงานด้านการประมาณหมายเลขทะเบียนรถและการใช้จ่ายเงินที่ได้รับจัดสรรจากกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ๒. ได้รับการตรวจสอบภายในกองทุนฯ โดยกลุ่มตรวจสอบภายในกรมการขนส่งทางบกตามกฎหมายกระทรวงที่กำหนด ๓. ได้รับการตรวจสอบงบการเงิน และการตรวจสอบประเมินการใช้จ่ายและทรัพย์สินจากสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินตามกฎหมายกระทรวงที่กำหนด ๕. สังคมยังมีค่านิยมของการใช้รถ (การแต่งรถ การสร้างจุดสนใจของรถที่ใช้) ๖. นโยบายการรณรงค์การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน และมาตรการต่าง ๆ ทางกฎหมายที่ใช้บังคับ ๗. ช่องทางการเผยแพร่ข่าวสารที่เป็นข้อมูลสำหรับเจ้าของรถ (มีช่องทางหลายรูปแบบ ที่ส่งถึงเจ้าของรถโดยตรงมากขึ้น) ๘. มีช่องการชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถเพิ่มมากขึ้นนอกจากการจ่ายด้วยเงินสด เช่น เงินโอนผ่านบัญชี หรือจ่ายผ่านบัตรเครดิต เป็นต้น ๙. สังคมยังมีค่านิยมและความเชื่อใน ตัวเลขส่งผลต่อชะตาชีวิต รวมถึงความนิยมชมชอบในเรื่องของตัวเลขที่มีความเกี่ยวข้องกับชีวิตส่วนตัวของแต่ละคนมีความแตกต่างกัน เช่น วันเดือนปีเกิด เลขที่บ้าน เลขบัตรประจำตัว เลขรุ่นที่จบการศึกษา เป็นต้น ทำให้มีผู้สนใจหมายเลขประมูลที่ไม่เหมือนกันได้	๑. สื่อ และเทคโนโลยี ที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่สมรรถนะยังขาดความเสถียร ทำให้ช่องทางการใช้ไม่พอเพียง และเต็มพื้นที่ ๒. สภาพเศรษฐกิจปัจจุบันที่ภาวะถดถอยมีผลต่อรายได้จากการประมาณหมายเลขทะเบียนรถ หรือความเชื่อและความนิยมในศาสตร์แห่งตัวเลขแปรเปลี่ยนไปส่งผลให้ราคาประมูลแตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลาได้ ๓. การที่มีบุคคลภายนอกที่นำหมายเลขประมูลหรือหมายเลขไปจำหน่ายทางเว็บไซต์อื่นนอกเหนือจากที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด จึงทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการซื้อหมายเลขประมูลได้ง่าย เนื่องจากเห็นว่าได้รับความสะดวก รวดเร็วกว่าในการเข้าร่วมการประมูลด้วยตนเองตามที่กรมฯ กำหนด ๔. ไม่มีสื่อประชาสัมพันธ์ หรือเทคโนโลยีเพื่อการสื่อสารในการรายงานผลการใช้จ่ายเงินที่ได้จากการประมาณหมายเลขทะเบียนรถให้ผู้ประมูลรับทราบได้โดยตรง ๕. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๒๐๑๙) ทำให้ไม่สามารถดำเนินการจัดการประมูลได้ ทำให้รายได้นำเข้ากองทุนลดลง และยังไม่มีวิธีการดำเนินงานที่รองรับสถานการณ์ดังกล่าวที่ชัดเจน รวมทั้งไม่สามารถดำเนินการจัดการประมูล หรือดำเนินการตามแผนงานโครงการที่ได้มีการวางแผนไว้

บทที่ ๔

ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐ และแผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดำเนินการทบทวนแผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔ ให้สอดคล้องและตอบสนองกับแนวโน้มทิศของโลก แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ภารกิจของหน่วยงานภายใน

นอกจากนี้ ยังยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้องในการจัดทำ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๔.๑. ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑)

๑. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

(๑) เป้าหมาย

- ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนา
ระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S ซึ่งประกอบด้วย

S (Safety & Security) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความปลอดภัยและมั่นคง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความมั่นคงและปลอดภัย เช่น การกำหนดมาตรฐานด้านคนขับ ขี้นยานพาหนะ การให้บริการ และโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและจริงจัง

S (Sustainability) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้สามารถรองรับ
ผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) มีประสิทธิภาพ คุณภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รวมถึงการส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทางเลือก เช่น รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles) และการตรวจสภาพรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เข้มงวด

S (Smart Transport) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความชาญฉลาด ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาปรับใช้ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ลดต้นทุนโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาการจราจรแออัด และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Smart Truck Terminal) เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และสถานีขนส่งผู้โดยสารสมัยใหม่ (Smart Bus Terminal) ให้มีความเชื่อมโยงกัน รวมถึงการยกระดับผู้ประกอบการให้มีความเชี่ยวชาญด้านการบริการและโลจิสติกส์ ทันทต่อการเปลี่ยนแปลงในโลกปัจจุบัน

๒. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

(๑) เป้าหมาย

- ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส
- ภาครัฐมีขนาดที่เล็กลง พร้อมปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง
- ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- กระบวนการยุติธรรมเป็นไปเพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวมของประเทศ

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการและให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจและทุกพื้นที่
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ ภาครัฐมีความทันสมัย
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ บุคลากรภาครัฐเป็นคนดีและเก่ง ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๖ ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๗ กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิรูปราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ และเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยการพัฒนาองค์กรเพื่อเข้าสู่ระบบราชการ ๔.๐ มุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์ในการพัฒนากระบวนการงานที่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของผู้รับบริการ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว โปร่งใสและตรวจสอบได้ โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและ

นวัตกรรมเป็นตัวขับเคลื่อนการดำเนินงานให้องค์กรมีความคล่องตัว สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานได้อย่างรวดเร็ว และก้าวทันต่อสถานการณ์ของโลกที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา มีการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย นอกจากนี้ มีการปรับปรุงกฎหมายตามหลักธรรมาภิบาลให้สอดคล้อง และเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ เพื่อลดข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคในการแข่งขัน และลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการ

๔.๒ แผนระดับที่ ๒

๔.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

(๑) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน	อันดับที่ ๔๕	อันดับที่ ๓๘	อันดับที่ ๓๑	อันดับที่ ๒๕

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S ซึ่งสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ประเด็นย่อยด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ตามเกณฑ์ที่สถาบัน IMD World Competitiveness Center กำหนด ผ่านรายงาน IMD World Competitiveness Yearbook ประจำปี เช่น โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า รองรับบริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค

๓) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๕ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

แนวทางที่ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการ

สามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางที่ ๗ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการบริหารจัดการขนส่ง ระบบการตรวจสอบรถเที่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

แนวทางที่ ๘ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการ และมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน

แนวทางที่ ๙ ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค และระดับโลก

แนวทางที่ ๑๐ สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยการสร้างนวัตกรรมจากการวิจัย พัฒนา และรับการถ่ายทอดและต่อยอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น วัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้าและเครื่องกล แบตเตอรี่ รถไฟฟ้า รถจักรและล้อเลื่อน เป็นต้น รวมทั้งสามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยมาใช้ในกระบวนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ในรูปแบบ last mile delivery เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ การใช้หุ่นยนต์ในการขนส่งสินค้า เป็นต้น

แนวทางที่ ๑๑ ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	น้อยกว่าร้อยละ ๙
๒. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐
๔. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๓๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๕	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๑๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐
๕. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๘ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๕ คนต่อประชากร ๑ แสนคน

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ (๑) ต้นทุนการขนส่งสินค้า เพื่อใช้ในการติดตาม และเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของแต่ละจังหวัด (๒) ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง เพื่อพัฒนาการบริการรถขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุม สะดวก รวดเร็ว ไร้รอยต่อ รองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ และ (๓) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง และการจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เพื่อเป็นการลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนและสำนักรับผิดชอบต่อสังคม ทั้งนี้ มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการ

ก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดนครนายก แผนงาน Sure Driving Smart Driver โครงการสัมมนาแนวทางการดำเนินงานผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) สำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการขนส่งทั่วประเทศ เป็นต้น ซึ่งแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) ประเด็น เขตเศรษฐกิจพิเศษ

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๒. การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับ	มูลค่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดในช่วง ๕ ปีแรก (ล้านบาท)	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ตามหลัก ๓ S โดยมีแผนงาน/โครงการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษได้โดยตรง เช่น โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ผ่านการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnerships : PPP) เพื่อช่วยลดข้อจำกัดด้านงบประมาณ และการกีดกันสาธารณะของภาครัฐ สามารถขยายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่รองรับความต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างความมีส่วนร่วมและความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน

๓) แผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๓ ใช้ประโยชน์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม
อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม พลังงาน ระบบน้ำประปา ที่อยู่อาศัย โรงพยาบาล และสถานศึกษา ที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และมีกลไกที่รองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุมโรคติดต่อในพื้นที่และเมือง รวมทั้งรองรับการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๒. การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ล้านบาท)	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ตามหลัก ๓ S โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและส่วนภูมิภาค ผ่านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า โดยมีการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnerships : PPP) มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม เป็นต้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ได้โดยตรง

(๓) ประเด็น การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
บริการของรัฐมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ	ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ได้แก่ ร้อยละความพึงพอใจ และร้อยละความไม่พึงพอใจของประชาชนผู้มาติดต่อราชการกับกรมการขนส่งทางบก โดยมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การทบทวนและพัฒนา ปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อลดขั้นตอน ระยะเวลา เอกสารเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนแม่บทฯ ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๑) แผนย่อยการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ พัฒนารูปแบบบริการภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชน ผู้ประกอบการ และภาคธุรกิจ โดยภาครัฐจัดสรรรูปแบบบริการให้มีความสะดวก มีการเชื่อมโยงหลายหน่วยงานแบบเบ็ดเสร็จ ครบวงจร และหลากหลายรูปแบบตามความต้องการของผู้รับบริการ รวมทั้งอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน และการดำเนินธุรกิจ อาทิ การบูรณาการขั้นตอนการออกใบอนุญาตต่าง ๆ การให้บริการจดทะเบียนทรัพย์สินทางปัญญาที่มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็วและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

แนวทางที่ ๒ พัฒนาการให้บริการภาครัฐผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ ตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการและปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากลอย่างคุ้มค่า มีความรวดเร็ว โปร่งใส เสียค่าใช้จ่ายน้อย ลดข้อจำกัดทางกายภาพ เวลา พื้นที่และตรวจสอบได้ ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล เพื่อให้บริการภาครัฐเป็นไปอย่างปลอดภัย สร้างสรรค์ โปร่งใส มีธรรมาภิบาล เกิดประโยชน์สูงสุด

แนวทางที่ ๓ ปรับวิธีการทำงาน จาก “การทำงานตามภารกิจที่กฎหมายกำหนด” เป็น “การให้บริการที่ให้ความสำคัญกับผู้รับบริการ” ปรับปรุงวิธีการทำงานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาบริการภาครัฐที่มีคุณค่าและได้มาตรฐานสากล โดยเปลี่ยนจากการทำงานด้วยมือ เป็นการทำงานบนระบบดิจิทัลทั้งหมด เชื่อมโยงและบูรณาการการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐเข้าด้วยกันเสมือนเป็นองค์กรเดียว มีการพัฒนาบริการเดิมและสร้างบริการใหม่ที่เป็นพลวัต สอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์ และขับเคลื่อนโดยความต้องการของประชาชน ภาคธุรกิจ และผู้ใช้บริการ และเปิดโอกาสให้เสนอความเห็นต่อการดำเนินงานของภาครัฐได้อย่างสะดวก ทันสถานการณ์

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
การที่ภาครัฐปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล	ร้อยละ ๑๐๐ (ทั้งหมด ๒,๑๘๐ กระบวนการ แบ่งเป็น กระบวนการในระบบอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจแบบครบวงจร ๓๐๐ กระบวนการ และ กระบวนการ อื่น ๆ ๑,๘๘๐ กระบวนการ)	ร้อยละ ๑๐๐ ทุกกระบวนการ (๕,๓๖๐)	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อยการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ได้แก่ สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้งานบริการของกรมการขนส่งทางบกอำนวยความสะดวกประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส ลดการเดินทาง และการติดต่อราชการ โดยปรับเปลี่ยนกระบวนการงานทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบกให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ และมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการพัฒนาระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนย่อยของแผนแม่บทฯ ให้เกิดประสิทธิผลได้

๓.๒) แผนย่อยการบริหารจัดการการเงินการคลัง

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๓ จัดทำงบประมาณตอบสนองต่อเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ
เพื่อให้งบประมาณเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ โดยสนับสนุนบทบาทภารกิจของหน่วยงานทั้งในการกิจพื้นฐาน ภารกิจยุทธศาสตร์ ภารกิจพื้นที่ และภารกิจอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายให้สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายของแต่ละแผนงาน/โครงการ และเป้าหมายร่วมตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ สอดคล้องกับสถานการณ์และความเร่งด่วนในแต่ละช่วงเวลา โดยใช้เครื่องมือด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยร่วมกัน เพื่อให้เกิดการพัฒนาในทุก ๆ มิติอย่างยั่งยืน

แนวทางที่ ๕ กำหนดให้มีการติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ ทั้งในการกิจพื้นฐาน ภารกิจยุทธศาสตร์ และภารกิจพื้นที่ มีการติดตามประเมินผลทั้งก่อนเริ่มโครงการ ระหว่างดำเนินการ และหลังการดำเนินงาน เป็นการติดตามประเมินผลทั้งระบบ ตั้งแต่ปัจจัยนำเข้า กระบวนการดำเนินการ ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ โดยพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อให้สามารถตรวจสอบ และนำไปสู่การปรับแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมได้อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผล และจัดให้มีการรายงานการติดตามประเมินผลในการบรรลุเป้าหมายต่อสาธารณะเป็นประจำ รวมทั้งการตรวจสอบโดยองค์กรอิสระต้องเป็นไปเพื่อส่งเสริมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
หน่วยงานภาครัฐ บรรลุผลสัมฤทธิ์ ตามเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ	ร้อยละของ โครงการที่มี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนงาน/ โครงการภายใต้ ๑๕ ประเด็น เร่งด่วนของ แผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ	ร้อยละ ๕๐ ของ โครงการที่ได้รับ งบประมาณมี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ	ร้อยละ ๗๕ ของ โครงการที่ได้รับ งบประมาณมี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ	โครงการทั้งหมด ที่ได้รับ งบประมาณมี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ

■ การบรรจุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้องในการจัดทำ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ที่บรรจุในแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ทั้งหมดมีความสอดคล้องกับแผนระดับชาติ ส่งผลต่อการบรรจุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ โดยตรง

๓.๓) แผนย่อยการพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ พัฒนาระบบงานภาครัฐให้เป็น “ภาครัฐทันสมัย เปิดกว้าง เป็นองค์กรขีดสมรรถนะสูง” สามารถปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคุ้มค่า เทียบได้กับมาตรฐานสากล รองรับสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่มีความหลากหลายซับซ้อนและทันการเปลี่ยนแปลง โดยการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล การพัฒนาให้มีการนำข้อมูลและข้อมูลขนาดใหญ่มาใช้ในการพัฒนานโยบาย การตัดสินใจ การบริหารจัดการ การให้บริการ และการพัฒนานวัตกรรมภาครัฐ รวมถึงการเชื่อมโยงการทำงาน และข้อมูลระหว่างองค์กร ทั้งภายในและภายนอกภาครัฐแบบอัตโนมัติ อาทิ การสร้างแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ภาครัฐสามารถใช้ร่วมกัน เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงข้อมูลที่สะดวกและรวดเร็ว เชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐให้มีมาตรฐานเดียวกันและข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อให้ภาครัฐกิจ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการสามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลในการขยายโอกาสทางการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ

แนวทางที่ ๒ กำหนดนโยบายและการบริหารจัดการที่ตั้งอยู่บนข้อมูลและหลักฐานเชิงประจักษ์ มุ่งผลสัมฤทธิ์ มีความโปร่งใส ยืดหยุ่นและคล่องตัวสูง นำนวัตกรรม เทคโนโลยี ข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัล มาใช้ในการบริหารและการตัดสินใจ มีการพัฒนาข้อมูลเปิดภาครัฐให้ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึง แบ่งปัน และใช้ประโยชน์ได้อย่างเหมาะสมและสะดวก รวมทั้งนำองค์ความรู้ในแบบสหสาขาวิชาเข้ามาประยุกต์ใช้ เพื่อสร้างคุณค่าและแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศในการตอบสนองกับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างทันเวลา พร้อมทั้งมีการจัดการความรู้และถ่ายทอดความรู้อย่างเป็นระบบ เพื่อพัฒนาภาครัฐให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และการเสริมสร้างการรับรู้ สร้างความเข้าใจ การพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบบริการและการบริหารจัดการภาครัฐอย่างเต็มศักยภาพ

แนวทางที่ ๓ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดโครงสร้างองค์กรและออกแบบระบบบริหารงานใหม่ ให้มีความยืดหยุ่น คล่องตัว กระชับ ทันสมัย สามารถตอบสนองต่อบริบทการเปลี่ยนแปลงได้ในทุกมิติ ไม่ยึดติดกับการจัดโครงสร้างองค์กรแบบราชการและวางกฎเกณฑ์มาตรฐานกลางอย่างตายตัว มีขนาดที่เหมาะสมกับภารกิจ ปราศจากความซ้ำซ้อนของการดำเนินงาน สามารถปรับเปลี่ยนบทบาท ภารกิจ โครงสร้างองค์กร ระบบบริหารงาน รวมทั้งวางกฎระเบียบได้เองอย่างเหมาะสมตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เน้นทำงานแบบบูรณาการไร้รอยต่อและเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายกับทุกภาคส่วน ทั้งนี้ เพื่อมุ่งไปสู่ความเป็นองค์กรที่มีขีดสมรรถนะสูง สามารถปฏิบัติงานและมีผลสัมฤทธิ์เทียบได้กับมาตรฐานระดับสากล นอกจากนี้ ยังมีความเป็นสำนักงานสมัยใหม่ ใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่เพื่อวิเคราะห์คาดการณ์ล่วงหน้าและทำงานในเชิงรุก สามารถนำเทคโนโลยีอันทันสมัยเข้ามาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างคุณค่าในการทำงาน

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ภาครัฐมีขีดสมรรถนะสูงเทียบเท่ามาตรฐานสากลและมีความคล่องตัว	ระดับ Digital Government Maturity Model (Gartner)	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อยการพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ ได้แก่ สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้งานบริการของกรมการขนส่งทางบกอำนวยความสะดวกประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส ลดการเดินทางและการติดต่อราชการ โดยปรับเปลี่ยนกระบวนการงานทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบกให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ และมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้กรมการขนส่งทางบกเป็นองค์กรแห่งดิจิทัล เช่น โครงการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่รองรับการก้าวสู่องค์กรดิจิทัลซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จตามเป้าหมายแผนย่อยของแผนแม่บทฯ ให้เกิดประสิทธิผลได้

๓.๔) แผนย่อยการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ ปรับปรุงกลไกในการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนในภาครัฐให้มีมาตรฐาน และเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อกำลังคนภาครัฐมีความเหมาะสมกับภารกิจของภาครัฐ และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ โดยเฉพาะการพัฒนาระบบการบริหารกำลังคน ให้ความคล่องตัว ยึดระบบคุณธรรม เพิ่มความยืดหยุ่นคล่องตัวให้กับหน่วยงานภาครัฐในการบริหารทรัพยากรบุคคล ในทุกขั้นตอนควบคู่ไปกับการเสริมสร้างประสิทธิภาพและคุณภาพภายใต้หลักระบบคุณธรรม ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกลไกการวางแผนกำลังคน รูปแบบการจ้างงาน การสรรหา การคัดเลือก การแต่งตั้ง เพื่อเอื้อให้เกิดการหมุนเวียน ถ่ายเทแลกเปลี่ยน และโยกย้ายบุคลากรคุณภาพในหลากหลายระดับระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างคล่องตัว

แนวทางที่ ๒ เสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารงานบุคคลในภาครัฐให้เป็นไปตามระบบคุณธรรมอย่างแท้จริง โดยการสรรหาและคัดเลือกบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีคุณธรรมจริยธรรมและจิตสำนึกสาธารณะ มีระบบบริหารจัดการและพัฒนาบุคลากรให้สามารถสนองความต้องการในการปฏิบัติงาน มีความก้าวหน้าในอาชีพ สามารถจูงใจให้คนดีคนเก่งทำงานในภาครัฐ โดยมีการประเมินผลและเลื่อนระดับตำแหน่งของบุคลากรภาครัฐตามผลสัมฤทธิ์ของงานและพฤติกรรมในการปฏิบัติงาน โดยมีกลไกการป้องกัน การแทรกแซงและการใช้ดุลยพินิจโดยมิชอบ การสร้างความก้าวหน้าให้กับบุคลากรภาครัฐตามความรู้ความสามารถและศักยภาพในการปฏิบัติงาน และการสร้างกลไกให้บุคลากรภาครัฐสามารถ

โยกย้ายและหมุนเวียนได้อย่างคล่องตัวเพื่อประโยชน์ของภาครัฐ รวมถึงการพัฒนาระบบการจ้างงานบุคลากรภาครัฐทุกประเภทให้มีรูปแบบที่หลากหลายเหมาะสมกับการกิจในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ การจ้างงานที่มีลักษณะชั่วคราว ให้เป็นเครื่องมือในการบริหารงานในภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการทบทวนและปรับเปลี่ยนระบบค่าตอบแทนที่เป็นธรรม มีมาตรฐาน เหมาะสมสอดคล้องกับภาระงาน โดยปรับปรุงวิธีการกำหนดและพิจารณาค่าตอบแทน และสิทธิประโยชน์ของบุคลากรภาครัฐให้มีมาตรฐาน เหมาะสมกับลักษณะงานและภารกิจรวมถึงสามารถเทียบเคียงกับตลาดการจ้างงานได้อย่างสมเหตุสมผล โดยไม่ให้เกิดความเหลื่อมล้ำของค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ระหว่างบุคลากรของรัฐ

แนวทางที่ ๓ พัฒนาศักยภาพบุคลากรภาครัฐทุกประเภทให้มีความรู้ความสามารถสูง มีทักษะการคิดวิเคราะห์และการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง มีระบบการพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรภาครัฐให้มีสมรรถนะใหม่ ๆ ทักษะการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาที่สาม ทักษะด้านดิจิทัล มีทัศนคติและกรอบความคิดในการทำงานเพื่อให้บริการประชาชนและอำนวยความสะดวกภาคเอกชนและภาคประชาสังคม เพื่อประโยชน์ของการพัฒนาประเทศ สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงบริบทการพัฒนา มีการเสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรม การปรับเปลี่ยนแนวคิดให้การปฏิบัติราชการเป็นมืออาชีพ มีจิตบริการ ทำงานในเชิงรุกและมองไปข้างหน้า สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนอื่นได้อย่างเป็นรูปธรรม และมีสำนึกในการปฏิบัติงานด้วยความรับผิดชอบและความสุจริต ปฏิบัติงานตามหลักการและหลักวิชาชีพด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค กล้ายืนหยัดในการกระทำที่ถูกต้อง คำนึงถึงประโยชน์ของส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ของตนเอง ตลอดจนส่งเสริมให้มีการคุ้มครองและปกป้องบุคลากรภาครัฐที่กล้ายืนหยัดในการกระทำที่ถูกต้องและมีพฤติกรรมปฏิบัติตามจริยธรรมและจรรยาบรรณวิชาชีพ

แนวทางที่ ๔ สร้างผู้นำทางยุทธศาสตร์ในหน่วยงานภาครัฐทุกระดับอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ เพื่อให้ผู้นำและผู้บริหารภาครัฐมีความคิดเชิงกลยุทธ์ มีความเข้าใจสภาพเศรษฐกิจสังคม และวัฒนธรรมทั้งระดับท้องถิ่น ระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก มีความสามารถในการนำหน่วยงาน และมีคุณธรรม จริยธรรมในการบริหารงานเพื่อประโยชน์ของส่วนรวม เป็นทั้งผู้นำทางความรู้และความคิด ผลักดันภารกิจ นำการเปลี่ยนแปลง พัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์ เป็นแบบอย่างที่ดีต่อผู้ร่วมงานและต่อสังคม เพื่อรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติระยะยาว โดยต้องได้รับการปรับเปลี่ยนกระบวนการทางความคิดให้ตนเอง มีความเป็นผู้ประกอบการสาธารณะ เพิ่มทักษะให้มีสมรรถนะที่จำเป็น และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม อันจะช่วยให้สามารถแสดงบทบาทของการเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลง เพื่อสร้างคุณค่าและประโยชน์สุขให้แก่ประชาชน

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
บุคลากรภาครัฐยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ	ดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อยการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ คือ ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร โดยมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมตามแนวทางการพัฒนาของแผนย่อย เช่น โครงการจัดทำแผนแม่บทการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๗๑ (ระยะที่ ๒) โครงการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการก้าวสู่องค์กรดิจิทัล แผนพัฒนาความรู้ความเข้าใจด้านนวัตกรรม การควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

(๔) ประเด็น การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ประเทศไทย ปลอดการทุจริต และประพฤติ มิชอบ	ดัชนีการรับรู้การ ทุจริตของ ประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๕๔ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๕๐ คะแนน	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๔๓ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๕๗ คะแนน	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๓๒ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๖๒ คะแนน	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๒๐ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๗๓ คะแนน

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยมีการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมายตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ เช่น การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการราชการเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปรามการทุจริตของกรมการขนส่งทางบก เพื่อวางมาตรการป้องกันการทุจริตเชิงรุก ตามแนวนโยบายของคณะกรรมการต่อต้านการทุจริตแห่งชาติ (คตช.) ที่สะท้อนผ่านการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)

๓.๑) แผนย่อยการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๒ ส่งเสริมการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐให้มีความใสสะอาด ปราศจากพฤติกรรมที่ส่อไปในทางทุจริต โดยการปฏิบัติหน้าที่ราชการอย่างเปิดเผย โปร่งใส ถูกต้อง เป็นธรรม ไม่คดโกง รู้จักแยกแยะเรื่องส่วนตัวออกจากหน้าที่การงาน การสร้างธรรมาภิบาลในการบริหารงาน ตลอดจนการสร้างจิตสำนึกและค่านิยมในการต่อต้านการทุจริตให้แก่บุคลากรขององค์กร โดยการสนับสนุนให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่รัฐเข้ามามีส่วนร่วมเป็นเครือข่ายต่อต้านการทุจริตในหน่วยงานภาครัฐ

เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง สอดส่อง ติดตามพฤติกรรมเสี่ยงและแจ้งเบาะแส เพื่อสกัดกั้นมิให้เกิดการทุจริตประพฤติมิชอบได้ โดยมีมาตรการสนับสนุนและคุ้มครองผู้แจ้งเบาะแส

แนวทางที่ ๔ ปรับ “ระบบ” เพื่อลดจำนวนคดีทุจริตและประพฤติมิชอบในหน่วยงานภาครัฐ มุ่งเน้นการสร้างนวัตกรรมการต่อต้านการทุจริตอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้การดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอนการดำเนินงาน และมีความเท่าทันต่อพลวัตของการทุจริต โดยการพัฒนาเครื่องมือ เพื่อสร้างความโปร่งใส มุ่งเน้นการสร้างนวัตกรรมและมาตรการในการต่อต้านการทุจริตที่มีประสิทธิภาพและเท่าทันต่อพลวัตของการทุจริต รวมถึงการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริต เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีมาตรการ ระบบ หรือแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงของการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดการทุจริต และการบูรณาการติดตามประเมินผลการป้องกันและปราบปรามการทุจริตภาครัฐในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐและรัฐวิสาหกิจตั้งแต่ขั้นวางแผนก่อนดำเนินงาน ขั้นระหว่างการทำงาน และขั้นสรุปผลหลังการดำเนินโครงการ

แนวทางที่ ๕ ปรับระบบงานและโครงสร้างองค์กรที่เอื้อต่อการลดการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เช่น การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้แทนการใช้ดุลพินิจเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน การสร้างมาตรฐานที่โปร่งใสในกระบวนการบริการของภาครัฐ ลดขั้นตอนกระบวนการและระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้วยวิธีปฏิบัติที่ชัดเจนตรวจสอบได้ ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อลดการใช้ดุลพินิจของผู้มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติ อนุญาต รวมถึงการสร้าง ความโปร่งใสในการบริการข้อมูลภาครัฐทั้งระบบ โดยการพัฒนาระบบข้อมูลดิจิทัลที่มีการกำหนดกฎเกณฑ์ กติกา กระบวนการ ขั้นตอนการดำเนินงาน การเข้าถึงข้อมูล รวมถึงข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการใช้ งบประมาณของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงข้อมูลสาธารณะ สร้างความโปร่งใส และส่งเสริมให้ มีการตรวจสอบการบริหารจัดการของภาครัฐโดยสาธารณชน ซึ่งรวมถึงการมีกลไกที่เปิดโอกาสให้ประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบการจัดซื้อจัดจ้างและการดำเนินการภาครัฐ เพื่อบูรณาการการทำงานของรัฐ และประชาชน รวมถึงส่งเสริมสนับสนุน การตื่นตัวและเพิ่มขีดความสามารถของประชาชนในการร่วมเฝ้าระวัง และป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันที่มีอยู่ใกล้ตัว โดยมีมาตรการสนับสนุนและคุ้มครองผู้ชี้เบาะแสที่สามารถสร้าง ความเชื่อมั่นและมั่นใจให้กับผู้ให้เบาะแส

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๑. ประชาชนมีวัฒนธรรม และพฤติกรรมซื่อสัตย์สุจริต	ร้อยละของหน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์การประเมิน ITA	ร้อยละ ๘๐ (๘๕ คะแนนขึ้นไป)	ร้อยละ ๑๐๐ (๘๕ คะแนนขึ้นไป)	ร้อยละ ๘๐ (๙๐ คะแนนขึ้นไป)	ร้อยละ ๑๐๐ (๙๐ คะแนนขึ้นไป)
๒. คดีทุจริตและประพฤติมิชอบลดลง	จำนวนคดีทุจริตในภาพรวม	ลดลงร้อยละ ๑๐	ลดลงร้อยละ ๕๐	ลดลงร้อยละ ๗๐	ลดลงร้อยละ ๘๐

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยมีการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อย การป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ เช่น การจัดทำมาตรฐานคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน ของกรมการขนส่งทางบก การจัดทำระบบการดำเนินการต่อเรื่องร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ การพัฒนาและปรับปรุงหลักเกณฑ์การบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีความโปร่งใสและเป็นธรรม ซึ่งเป็นการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปราม การทุจริตของกรมการขนส่งทางบก

๓.๒) แผนย่อยการปราบปรามการทุจริต

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกระบวนการและกลไก การปราบปรามการทุจริต โดยการปรับกระบวนการทำงานด้านการปราบปรามการทุจริตเข้าสู่ระบบดิจิทัล มาใช้ในกระบวนการทำงาน ด้านการปราบปรามการทุจริตให้ได้มาตรฐานสากลและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งรวมถึงการพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและฐานข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจสอบทรัพย์สินและหนี้สิน ที่ทันสมัย เท้าทันต่อการบิดเบือนทรัพย์สินและหนี้สิน รวมทั้งบูรณาการข้อมูลกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและ เอกชนต่าง ๆ ในการตรวจสอบความถูกต้องของทรัพย์สินและหนี้สิน

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
การดำเนินคดี ทุจริตมีความ รวดเร็ว เป็นธรรม โปร่งใส ไม่เลือก ปฏิบัติ	กระบวนการ ดำเนินคดีทุจริตที่ จำเป็นต้องขอ ขยายระยะเวลา เกินกว่ากรอบเวลา ปกติที่กฎหมาย กำหนด	ไม่เกินร้อยละ ๒๕	ไม่เกินร้อยละ ๒๐	ไม่เกินร้อยละ ๑๕	ไม่เกินร้อยละ ๑๐

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนา และยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยมีการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมาย ตามแผนย่อยการปราบปรามการทุจริต เช่น การจัดทำระบบการดำเนินการต่อเรื่องร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ของ เจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและ ปราบปรามการทุจริตของกรมการขนส่งทางบก

(๕) ประเด็น กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ประโยชน์จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม	ดัชนีนิติธรรม (คะแนน/อันดับ)	คะแนนของ ๔ ปัจจัย จากทั้งหมด ๘ ปัจจัย ๑. การจำกัดอำนาจรัฐ ๒. รัฐบาลโปร่งใส ๓. สิทธิขั้นพื้นฐาน ๔. ความเป็นระเบียบและความมั่นคง ไม่ต่ำกว่า ๐.๖๕	คะแนนในทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๖๕	คะแนนในทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๗๕	คะแนนในทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๘๗ และอยู่ใน ๑๐ อันดับแรก

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนแม่บทประเด็นกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม ได้แก่ ระดับความสำเร็จของการจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนากฎหมายให้มีความเหมาะสม เป็นธรรม ไม่เป็นภาระแก่ประชาชนเกินสมควร สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตตามกาลสมัย และวิวัฒนาการของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนแม่บทฯ ให้บรรลุผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓) แผนย่อยการพัฒนากฎหมาย

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ พัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับบริบทและเื้อื่อต่อการพัฒนาประเทศ โดยประเมินผลสัมฤทธิ์ ทบหาความจำเป็นและความเหมาะสมของกฎหมายที่มีอยู่ทุกลำดับชั้นของกฎหมาย แก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ยกเลิกกฎหมายที่มีเนื้อหาไม่จำเป็น หรือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ เพื่อให้กฎหมายช่วยสร้างสรรค์ความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำ และกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม มีความสอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวม ให้เื้อื่อต่อการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐในการพัฒนาประเทศ เพื่อรองรับการพัฒนากฎภูมิภาคและจังหวัดที่มีประสิทธิภาพ เื้อื่อต่อการใช้นวัตกรรมทั้งในภาครัฐและเอกชนให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป เื้อื่อต่อการประกอบธุรกิจทั้งในและต่างประเทศ ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการกำหนดวงรอบในการทบทวนปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในรอบระยะเวลาที่กำหนด

แนวทางที่ ๒ มีวิธีการบัญญัติกฎหมายอย่างมีส่วนร่วม ต้องดำเนินการให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับและทุกลำดับศักดิ์ให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป เอื้ออำนวยต่อการบริหารราชการแผ่นดิน การดำเนินงานของภาครัฐที่เหมาะสม การพัฒนาประเทศ การให้บริการประชาชน การประกอบธุรกิจ และการแข่งขันระหว่างประเทศ

แนวทางที่ ๓ พัฒนาการบังคับใช้กฎหมาย โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมสมัยใหม่มาใช้ในการกระบวนการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติ และเป็นธรรม และก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สามารถกล่าวหาและจับกุมผู้กระทำผิดได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และเป็นธรรม

แนวทางที่ ๔ ส่งเสริมเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมในกระบวนการกฎหมาย สนับสนุนการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการพัฒนากฎหมาย การบังคับใช้และการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกระบวนการทางกฎหมาย โดยเพิ่มช่องทางการมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ เพื่อให้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการพัฒนาประเทศ และมีเนื้อหาเป็นไปเพื่อประโยชน์ส่วนรวม

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
กฎหมายไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาภาครัฐและภาคเอกชน อยู่ภายใต้กรอบกฎหมายที่มุ่งให้ประชาชนในวงกว้างได้รับประโยชน์จากการพัฒนาประเทศ โดยทั่วถึง	สัดส่วนของกฎหมายที่ได้รับการทบทวนแก้ไข ปรับปรุงและ/หรือยกเลิก ให้มีเนื้อหาที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ	ร้อยละ ๕๐ ของกฎหมายทั้งหมด	ร้อยละ ๑๐๐ ของกฎหมายทั้งหมด	ร้อยละ ๑๐๐ (กรณีมีกฎหมายบัญญัติใหม่)	ร้อยละ ๑๐๐ (กรณีมีกฎหมายบัญญัติใหม่)

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยมีกิจกรรมเพื่อการจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก เพื่อพัฒนากฎหมายให้มีความเหมาะสมเป็นธรรม ไม่เป็นภาระแก่ประชาชนเกินสมควร สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตตามกาลสมัย และวิวัฒนาการของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

๔.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ

(๑) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๑ บริการภาครัฐ สะดวก รวดเร็ว และตอบโจทย์ชีวิตประชาชน		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
- กำหนดช่องทางการให้คำปรึกษาแก่ประชาชนที่เหมาะสม เพื่อให้ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างทั่วถึง - ปรับปรุงกระบวนการขออนุมัติ/อนุญาตจากภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน	จัดเตรียมความพร้อมในการให้คำปรึกษาทั้งด้านทรัพยากรด้านการจัดบริการและด้านเทคโนโลยี	ให้ประชาชนได้รับข้อมูลคำปรึกษาจากหน่วยงานของรัฐ ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ผ่านช่องทางที่เหมาะสม
	ปรับปรุงกระบวนการและลดขั้นตอนการให้บริการที่กระทบต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างความพึงพอใจแก่ผู้รับบริการ	หน่วยงานภาครัฐมีแผนการปรับปรุงการให้บริการประชาชน
	- ดำเนินการแก้ไขปัญหา/ข้อติดขัดในการบริการประชาชน เช่น แก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุมัติอนุญาตในภาครัฐ - สนับสนุนให้เกิดการใช้งาน เช่น การประชาสัมพันธ์ การสร้างแรงจูงใจ (Incentives) ให้ประชาชนขอรับบริการภาครัฐผ่านช่องทางออนไลน์มากขึ้น การสร้างความมั่นคงปลอดภัยของการให้บริการให้ประชาชน เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่น เป็นต้น	- หน่วยงานภาครัฐแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการ (ถ้ามี) - ประชาชนได้รับการแบบเบ็ดเสร็จ และมีความพึงพอใจในการใช้บริการในระดับสูงขึ้น

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ระบบข้อมูลภาครัฐมีมาตรฐาน ทันสมัย และเชื่อมโยงกัน ก้าวสู่รัฐบาลดิจิทัล		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
การพัฒนาหรือนำระบบดิจิทัลมาใช้ปฏิบัติงานและการบริหารราชการ	พัฒนาหรือนำระบบดิจิทัลเพื่อรองรับการทำงานตามภารกิจเฉพาะของหน่วยงาน	เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐสามารถดำเนินงานตามภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้งาน
	พัฒนาหรือนำระบบดิจิทัลเพื่อรองรับงานพื้นฐานของหน่วยงาน เช่น งานสารบรรณ งานแผนและงบประมาณ งานพัสดุ งานบริหารบุคคล เป็นต้น	
	- จัดทำชุดข้อมูลสำคัญของหน่วยงานให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดยเฉพาะข้อมูลต่าง ๆ ดังนี้ - ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริการที่กระทบต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน หรือภารกิจของหน่วยงาน	- หน่วยงานภาครัฐมีการจัดทำข้อมูลสำคัญตามมาตรฐานที่กำหนด และเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายนอกได้ - หน่วยงานภาครัฐมีข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการตัดสินใจ และการจัดอันดับของประเทศในด้านต่าง ๆ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ระบบข้อมูลภาครัฐมีมาตรฐาน ทันสมัย และเชื่อมโยงกัน ก้าวสู่รัฐบาลดิจิทัล		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	- ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานสนับสนุน เช่น งานสารบรรณ งานแผนและงบประมาณ งานพัสดุ ข้อมูลกำลังคนภาครัฐ เป็นต้น ■ เชื่อมโยงข้อมูลสำคัญของตนเข้าสู่ ศูนย์ข้อมูลกลางภาครัฐเพื่อให้ผู้บริหาร ระดับสูงสามารถนำไปใช้ในการตัดสินใจ และบริหารราชการแผ่นดินได้อย่างมี ประสิทธิภาพ	■ ผู้บริหารระดับสูงมีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันสมัย สำหรับใช้ในการ ตัดสินใจและการบริหารราชการแผ่นดิน
เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ โครงสร้างภาครัฐกะทัดรัด ปรับตัวได้เร็ว และระบบงานมีผลสัมฤทธิ์สูง		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ การดำเนินการจัดทำแผนปฏิรูป องค์การ	■ การดำเนินการจัดทำแผนปฏิรูป องค์การของทุกส่วนราชการ	■ ทุกส่วนราชการมีการจัดทำแผนปฏิรูป องค์การ โดยมีการทบทวน ๔ ด้าน ได้แก่ โครงสร้าง กระบวนการ บุคลากร และ กฎหมาย
เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๔ กำลังคนภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมและมีสมรรถนะสูงพร้อมขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ จัดกำลังคนให้สอดคล้องกับ จำเป็นในการบริการสาธารณะที่สำคัญ และขับเคลื่อนขีดความสามารถในการ แข่งขันของประเทศ	■ วางแผนกำลังคนให้สอดคล้องกับ บทบาทของภาครัฐ ทิศทางการปฏิรูป ประเทศ และยุทธศาสตร์ชาติ	■ มีกำลังคนที่เหมาะสมกับงาน/ชนิด/ คุณภาพในเวลาที่ต้องการ ที่สอดคล้อง กับบทบาทของภาครัฐและทิศทาง การพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ ■ ส่วนราชการที่มีบทบาทสำคัญ ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ประเทศ มีอัตรากำลังเพียงพอในการขับเคลื่อน ภารกิจสำคัญเร่งด่วน
■ พัฒนาทักษะและสมรรถนะใหม่ เพื่อสร้างความพร้อมเชิงกลยุทธ์ให้กับ กำลังคนภาครัฐ (New Mindsets and Skillsets)	■ สร้างวัฒนธรรม ค่านิยม และ อุดมการณ์สำหรับการเป็นเจ้าหน้าที่ ภาครัฐยุคใหม่อย่างต่อเนื่อง (๑) จัดหลักสูตรผู้นำคุณธรรมที่เป็น ตัวอย่าง (๒) จัดกิจกรรมที่เน้นการเปลี่ยนแปลง ในระดับพฤติกรรมที่เป็นรูปธรรม	■ ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐมี ค่านิยมและอุดมการณ์ที่กล้ายืนหยัด กระทำในสิ่งที่ถูกต้อง แยกผลประโยชน์ ส่วนตนออกจากประโยชน์สาธารณะ และ ดำรงตนตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ■ เจ้าหน้าที่ของรัฐมีกระบวนทัศน์ใหม่ (New Paradigm) และมีจิตวิญญาณ การเป็นผู้ประกอบการสาธารณะ (Public Entrepreneurial Spirit) ■ มีกลไกและมาตรการคุ้มครองเจ้าหน้าที่ จากการใช้อำนาจที่ไม่เป็นธรรมโดย ผู้บังคับบัญชา
■ ติดตาม ตรวจสอบและประเมินผล การใช้กำลังคนในส่วนราชการและ	■ ทบทวนการพัฒนาระบบบริหารงาน บุคคล กำลังคน (จำนวน สายงาน	■ ส่วนราชการมีสายงาน ตำแหน่ง และระดับสอดคล้องกับความเป็น

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๔ กำลังคนภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมและมีสมรรถนะสูงพร้อมขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
หน่วยงานของรัฐ (Workforce Audit)	ตำแหน่ง ระดับ) และระบบการโยกย้าย แต่งตั้งให้สอดคล้องกับความต้องการจำเป็นตามภารกิจและเป็นไปตามระบบคุณธรรม (อาทิ การทบทวนสัดส่วนของจำนวนตำแหน่งระดับสูงและตำแหน่งปฏิบัติให้สอดคล้องกับความต้องการ เป็นต้น)	ของภารกิจภาครัฐ

(๒) ด้านกฎหมาย

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๖ มีกลไกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายที่มีความสำคัญและจัดให้มีกลไกช่วยเหลือประชาชนในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือทางกฎหมายแก่ประชาชน		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ ประชาชนได้ใช้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็นในเรื่องเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย	■ ให้หน่วยงานของรัฐผู้รักษาการตามกฎหมายจัดให้มีช่องทางให้ประชาชนทั่วไปหรือกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสามารถสะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งมีหน้าที่รับเรื่องร้องทุกข์ที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย	■ เพื่อให้มีช่องทางในการสะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมาย
■ ประชาชนได้ใช้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็นในเรื่องเกี่ยวกับการจัดทำและการเสนอกฎหมายโดยหน่วยงานของรัฐ	■ ให้หน่วยงานของรัฐที่จะจัดทำร่างกฎหมายที่มีผลกระทบต่อประชาชนจัดให้มีการแถลงข่าวหรือประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบเป็นการทั่วไป พร้อมทั้งจัดทำสรุปประเด็นหรือความจำเป็นที่ต้องมีกฎหมาย ตลอดจนสรุปหลักการและเหตุผลของร่างกฎหมายที่ประสงค์จะจัดทำขึ้นเพื่อประกอบการรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชน หรือผู้เกี่ยวข้องก่อนการจัดทำร่างกฎหมาย	■ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลเพื่อประกอบการแสดงความคิดเห็นได้อย่างเหมาะสมและเข้าใจได้ง่าย และเพื่อให้การรับฟังความคิดเห็นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและตรงประเด็น
	■ ให้หน่วยงานของรัฐจัดทำรายงานผลการรับฟังความเห็นและนำผลดังกล่าวมาประกอบการจัดทำร่างกฎหมายร่างแรก โดยต้องแสดงให้เห็นว่าได้นำความเห็นของประชาชนไปประกอบการพิจารณาจัดทำร่างในส่วนใด พร้อมอธิบายเหตุผลในการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมายให้ชัดเจน	■ เพื่อเป็นการสร้างการรับรู้และให้ข้อมูลถึงเหตุผลในการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย
	■ ให้หน่วยงานของรัฐนำร่างกฎหมายที่จัดทำเสร็จสมบูรณ์แล้ว พร้อมทั้งสรุป	■ เพื่อให้มีข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างกฎหมายอย่างครบถ้วน

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๖ มีกลไกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายที่มีความสำคัญ และจัดให้มีกลไกช่วยเหลือประชาชนในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือทางกฎหมายแก่ประชาชน

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	ความเห็นของประชาชนหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จัดทำเป็นรายงานรวมไว้กับคำอธิบายประกอบร่างกฎหมายโดยมีรายละเอียดตามที่คณะกรรมการพัฒนากฎหมายกำหนด โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น จำนวนประชาชนหรือผู้เกี่ยวข้องที่ร่วมแสดงความคิดเห็น นำมาประกอบการพิจารณาปรับปรุงร่างกฎหมายและเหตุผลประกอบการพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป	

(๓) ด้านกระบวนการยุติธรรม

เรื่องและประเด็นการปฏิรูปที่ ๔ การปรับกระบวนการทัศน์ในการบริหารงานยุติธรรมเพื่อสร้างความปลอดภัยและความเป็นธรรมในสังคม

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
จัดตั้งศาลหรือแผนกคดีชำนาญพิเศษ และมีวิธีพิจารณาคดีที่เหมาะสมกับบริบทของสังคมเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด	จัดตั้งศาลคดีจราจรหรือแผนกคดีจราจรในศาลยุติธรรม และมีวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะ เช่น กำหนดลักษณะคดีจราจรที่มีพฤติการณ์ที่เป็นอันตรายต่อสังคมอย่างร้ายแรง เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้อยู่ในอำนาจพิจารณาคดีของศาลเท่านั้น โดยใช้ใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นคำฟ้องโดยไม่ต้องสอบสวนเป็นต้น	มีศาล หรือแผนกคดีชำนาญพิเศษ และมีวิธีพิจารณาคดีที่เหมาะสมกับบริบทของสังคม

(๔) ด้านเศรษฐกิจ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๕ : อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
ส่งเสริมการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า	- จัดทำแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านยานยนต์ไฟฟ้า - ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วยยานยนต์ไฟฟ้าต้นแบบในพื้นที่แบบจำกัด	เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย

(๕) ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ปรับปรุงระบบและกลไกการเฝ้าระวัง ควบคุม ติดตาม และตรวจสอบมลพิษ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ พัฒนาระบบและกลไกการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ในการควบคุม เฝ้าระวัง ติดตาม และตรวจสอบ การปล่อยมลพิษและการจัดการของเสียจากการผลิต : มลพิษจากการใช้สารเคมีในภาคอุตสาหกรรม	■ พัฒนาระบบและกลไกการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน โดยคำนึงถึงประเด็นสำคัญ ดังนี้ - หลักของการมีส่วนร่วมตั้งแต่การให้ข้อมูลข่าวสาร การรับฟังความคิดเห็น การเข้ามามีส่วนร่วมคิด และเสนอแนะแนวทาง และการเข้ามามีส่วนร่วมตัดสินใจแก้ปัญหา - ระดับของการมีส่วนร่วมตั้งแต่ระดับส่วนกลาง จังหวัด และชุมชนในพื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบ และรวมถึงสัดส่วนของกลุ่มเครือข่ายภาคประชาสังคมต่างๆ ในการเข้าร่วม - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมที่ครอบคลุมและขยายเครือข่ายของภาคส่วนต่างๆ เช่น โครงการระบบ application monitoring pollution industry เพื่อแสดงการระบายมลพิษจากโรงงานอุตสาหกรรมผ่านมือถือ และส่งเสริมการติดตามและตรวจสอบจากภาคประชาชน - ระบบส่งเสริมให้ภาคประชาชน รายงานข้อมูลการปล่อยมลพิษในรูปแบบต่างๆ เช่น ส่งภาพถ่ายรถยนต์ ปล่อยควันดำเข้าไประบบ online รับเรื่องที่มีการเฝ้าติดตามอย่างสม่ำเสมอ - ความต่อเนื่องและผลสัมฤทธิ์ของการมีส่วนร่วม - การใช้ศูนย์ควบคุมมลพิษและ/หรือศูนย์อื่นๆ ที่มีการจัดตั้งในพื้นที่ เพื่อการส่งเสริมการมีส่วนร่วม รวมถึงการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วม ภาคอุตสาหกรรมแบบครบวงจร เพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้สำหรับชุมชนและประชาชนทั่วไป ทั้งยังเป็นคลังข้อมูลด้านอุตสาหกรรมแบบครบวงจร โดยรวมฐานข้อมูลโรงงาน ที่ตั้งเครื่องจักรที่ใช้วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ภาคอุตสาหกรรม สารเคมี เทคโนโลยี	■ การมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการควบคุม เฝ้าระวัง ติดตาม และตรวจสอบการปล่อยมลพิษเพิ่มมากขึ้น

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ปรับปรุงระบบและกลไกการเฝ้าระวัง ควบคุม ติดตาม และตรวจสอบมลพิษ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	ด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย ตลอดจนข้อมูลการปล่อยมลพิษ สิ่งแวดล้อมระบบเวลาจริง (Realtime system) -หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออก กฎหมายในการบังคับใช้	

(๖) ด้านสังคม

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ : กลุ่มผู้เสียเปรียบในสังคม		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ ปฏิรูปขนส่งสาธารณะเพื่อไม่ให้เป็นการอุปสรรคต่อคนทั้งมวล (Design for all) ที่ยึดหลักการออกแบบสากล (Universal Design) ต่อคนทุกกลุ่มทุกวัย	■ ปฏิรูประบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งสาธารณะทุกระบบ	■ ลดความเสียเปรียบในการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งสาธารณะ
	■ ปฏิรูปกฎหมายและหน่วยงานที่กำกับดูแลหรือติดตามการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะเกี่ยวกับการออกแบบที่ยึดหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design)	■ คนทุกกลุ่มทุกวัยเข้าถึงบริการสาธารณะ และได้รับประโยชน์จากสภาพแวดล้อมสาธารณะอย่างทั่วถึง

(๗) ด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องกัน (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ ให้ส่วนราชการมีการบริหารงานบุคคลที่เป็นไปตามระบบคุณธรรม (Merit System) ได้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เป็น “คนดี คนเก่ง คนกล้า ยืนหยัดในสิ่งที่ถูกต้อง”	■ ให้ทุกส่วนราชการจัดกิจกรรมเพื่อเชิญชวนให้ข้าราชการน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นหลักในการครองตนจนเป็นวิถีชีวิต	■ เพื่อเชิญชวนให้ข้าราชการน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเป็นหลักในการครองตนจนเป็นวิถีชีวิตที่จะช่วยให้ข้าราชการลดความโลภอันเป็นต้นเหตุของการทุจริต
	■ การบริการงานภาครัฐต้องมีการกำหนดคุณสมบัติประจำตำแหน่ง (Job Specification)	■ เพื่อใช้ในการสรรหาและคัดเลือกบุคคลเข้าดำรงตำแหน่ง รวมถึงกำหนดเส้นทาง การรับราชการ (Career Path) การสืบทอดงาน (Succession Planning) ในการเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่ชัดเจน เปิดเผย และตรวจสอบได้จากประชาชน โดยต้องมีการบันทึกคุณสมบัติและเหตุผลในการสรรหา หรือการคัดเลือกที่เป็นรูปธรรมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ได้แก่ ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ ความประพฤติ และพฤติกรรมทางจริยธรรมในอดีต ทั้งนี้ หัวหน้าส่วนราชการและผู้บริหารต้องไม่

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องกัน (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
		เป็นผู้ที่เคยถูกลงโทษทางวินัยและจริยธรรม แม้ได้รับการล้างมลทินก็ตาม และผ่านเกณฑ์ประเมิน “สัตบุรุษ” ตามที่ทางราชการกำหนด รวมถึงต้องไม่อยู่ในความผูกพันแห่งอาณัติมอบหมาย หรือความครอบงำใด ๆ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของปวงชนชาวไทยโดยปราศจากการขัดกันแห่งผลประโยชน์
ให้หัวหน้าส่วนราชการ หัวหน้าหน่วยงานของรัฐหรือผู้บังคับบัญชา มีมาตรการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และเป็นตัวอย่างในการบริหารงานด้วยความซื่อตรงและรับผิดชอบ กรณีปล่อยปละละเลยไม่ดำเนินการให้ถือเป็นความผิดวินัย หรือความผิดทางอาญา	ปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีคุณธรรมความซื่อตรง (Integrity) โดยเน้นความซื่อตรงต่อหน้าที่ (ซื่อสัตย์สุจริต วิริยะอุตสาหะ ทำงานให้สำเร็จตามเป้าหมายอย่างดีที่สุด) และซื่อตรงต่อประชาชน	ส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ของรัฐน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ได้แก่ พอประมาณ มีเหตุมีผล และมีภูมิคุ้มกัน ด้วยเงื่อนไขความรู้ ควบคู่คุณธรรมเพื่อลดความโลภมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิตจนเป็นวิถีชีวิต
	หัวหน้าหน่วยงานของรัฐและรัฐวิสาหกิจต้องรับผิดชอบให้มีการบริหารจัดการหน่วยงานตามมาตรการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบที่คณะกรรมการ ป.ช.กำหนดอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง	บูรณาการกับการพัฒนาและดำรงความประพฤติที่ดีของเจ้าหน้าที่ของรัฐเข้าด้วยกันอันได้แก่ การส่งเสริมคุณธรรม การเสริมสร้างจริยธรรม และการกวัดขั่นวินัย โดยให้มีการรายงานผลการปฏิบัติงานประจำปีต่อสาธารณะ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบ
	ให้ทุกหน่วยงานของรัฐนำมาตรการควบคุมภายในที่เหมาะสมสำหรับนิติบุคคลในการป้องกันการให้สินบนเจ้าพนักงานของรัฐ เจ้าพนักงานของรัฐต่างประเทศและเจ้าพนักงานขององค์การระหว่างประเทศมาใช้	- ใช้เป็นมาตรฐานในการปฏิบัติการของหน่วยงานของรัฐ ดังนี้ (๑) การป้องกันการรับสินบนต้องเป็นนโยบายสำคัญจากระดับบริหารสูงสุด (๒) การประเมินความเสี่ยงในการให้สินบนกับเจ้าหน้าที่ (๓) มาตรการป้องกันเกี่ยวกับกรณีมีความเสี่ยงสูงที่จะเป็นการให้และเรียกรับสินบนต้องมีรายละเอียดที่ชัดเจน (๔) ต้องนำมาตรการป้องกันการให้สินบนไปปรับใช้กับผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจกับหน่วยงาน (๕) ต้องมีระบบบัญชีที่ดี (๖) ต้องมีแนวทางการบริหารทรัพยากรบุคคลที่สอดคล้องกับมาตรการป้องกันการรับสินบน (เช่น บุคคลที่มีนิสัยใช้เงินอย่างฟุ่มเฟือยหรือมีหนี้สินมาก ไม่ควรดำรงตำแหน่งที่มีอำนาจรัฐ) (๗) ต้องมีมาตรการสนับสนุนให้มีการ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องกัน (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
		รายงานการกระทำผิดหรือกรณีมีเหตุน่าสงสัย (๘) ต้องทบทวนตรวจสอบและประเมินผลมาตรการป้องกัน การรับสินบนเป็นระยะ
เสริมสร้างหน่วยงานตรวจสอบภายในให้เป็นกลไกอิสระและมีความเป็นมืออาชีพในการเฝ้าระวังการทุจริตในหน่วยงาน	ทุกหน่วยงานของรัฐต้องพัฒนาระบบการตรวจสอบภายในของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ และถือว่าเป็นภารกิจที่สำคัญซึ่งหัวหน้าส่วนราชการต้องกำกับดูแลด้วยตนเอง	พัฒนาระบบการตรวจสอบภายในของหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ และถือว่าเป็นภารกิจที่สำคัญซึ่งหัวหน้าส่วนราชการต้องกำกับดูแล ด้วยตนเอง
	การบริหารงานบุคคลของหน่วยงานของรัฐต้องยึดหลักคุณธรรมภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการหรืออนุกรรมการบริหารงานบุคคลของหน่วยงาน และต้องยึดหลักการกระจายอำนาจการบริหาร	บริหารงานบุคคลของหน่วยงานของรัฐต้องยึดหลักคุณธรรม
	เมื่อได้รับการแจ้งเบาะแสกรณีการทุจริตประพฤติมิชอบในหน่วยงานจากหน่วยงานตรวจสอบหรือภาคประชาชน หัวหน้าส่วนราชการต้องตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่รับแจ้ง	หัวหน้าส่วนราชการต้องตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่รับแจ้งแล้วรายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บังคับบัญชาเหนือตน หน่วยงานตรวจสอบ ผู้แจ้งเบาะแส และประกาศในสื่อสาธารณะขององค์กร พร้อมทั้งแจ้งมาตรการป้องกันและแก้ไขขั้นต้น
ให้มีการลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานของรัฐในการใช้อำนาจรัฐที่ได้รับมอบ	หน่วยงานของรัฐต้องปรับปรุงกฎหมาย เพื่อยกเลิกการอนุญาตหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนการอนุญาตให้เหลือเท่าที่จำเป็น	เพื่อยกเลิกการอนุญาตหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนการอนุญาตให้เหลือเท่าที่จำเป็น ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องมีการขออนุญาตให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนในกำหนดระยะเวลาที่เร็วกว่านั้นอยู่เสมอ
	หน่วยงานของรัฐต้องจัดทำคู่มือสำหรับประชาชน	จัดทำคู่มือสำหรับประชาชน ประกอบด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการยื่นคำขอ ขั้นตอนและระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาต และรายการเอกสารหรือหลักฐานที่ ผู้ขออนุญาตต้องมายื่นพร้อมกับคำขอ รวมถึงการเผยแพร่ขั้นตอน ระยะเวลา และหลักฐานที่ต้องใช้ในการดำเนินการผ่านสื่อสาธารณะของหน่วยงาน พร้อมทั้ง

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องกัน (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
		จัดทำแผนผังขั้นตอนการดำเนินการ ขนาดที่เห็นได้ชัดเจนในหน่วยงานที่ให้บริการประชาชน
	ให้พิจารณากำหนดวิธีการยื่นคำขอ อนุมัติ อนุญาต หรือการแจ้งข้อมูลต่อ หน่วยงานของรัฐผ่านทางสื่อ อิเล็กทรอนิกส์แทนการมายื่นคำขอด้วย ตนเองในทุกกรณีที่สามารถปฏิบัติได้	พิจารณากำหนดวิธีการยื่นคำขอ อนุมัติ อนุญาต หรือการแจ้งข้อมูลต่อ หน่วยงานของรัฐผ่านช่องทางสื่อ อิเล็กทรอนิกส์แทนการมายื่นคำขอด้วย ตนเองในทุกกรณีที่สามารถปฏิบัติได้ และ หากต้องมีการชำระเงินให้ดำเนินการผ่าน ระบบอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น
	ให้หัวหน้าส่วนราชการที่รับผิดชอบ การขออนุมัติหรือขออนุญาตต่าง ๆ กำกับ ดูแลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้เป็นไป ตามที่กฎหมายบัญญัติอย่างเคร่งครัด	กำกับดูแลการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ให้ เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติอย่างเคร่งครัด หากมีข้อร้องเรียนจากประชาชนผู้รับบริการ ต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว และพิจารณาลงโทษทางวินัยต่อเจ้าหน้าที่ ผู้นั้นทันที
ให้เจ้าพนักงานของรัฐบริการ ประชาชนตามหน้าที่ที่ได้รับ โดยไม่คำนึงถึงอามิสสินจ้าง	หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยต้อง ปลุกจิตสำนึกจิตบริการให้กับ เจ้าพนักงานของรัฐและเน้นย้ำให้ตระหนัก ว่างานบริการประชาชนเป็นหน้าที่	ปลุกจิตสำนึกจิตบริการให้กับ เจ้าพนักงานของรัฐ และเน้นย้ำให้ ตระหนักว่างานบริการประชาชนเป็น หน้าที่ซึ่งทำให้ต้องมีหน่วยงานของรัฐ จึง ต้องให้การดูแลประชาชนเสมือนเป็น ผู้บังคับบัญชาหรือญาติผู้ใหญ่อย่างเสมอ ภาคกันโดยไม่เลือกปฏิบัติ และ ไม่รับอามิสสินจ้างใด ๆ
	ให้ทุกหน่วยงานของรัฐประกาศ นโยบายไม่รับประโยชน์ใด ๆ จากการ ปฏิบัติหน้าที่	ประกาศนโยบายไม่รับประโยชน์ใด ๆ จากการปฏิบัติหน้าที่ โดยติดประกาศไว้ที่ หน่วยงานของรัฐซึ่งให้บริการประชาชน รวมถึงการไม่รับของขวัญจากการปฏิบัติ หน้าที่ราชการ
	ออกระเบียบให้เจ้าพนักงานของรัฐ รับเงินรายได้ที่เกิดขึ้นทุกประเภทผ่าน ธนากรเท่านั้น	เจ้าพนักงานของรัฐรับเงินรายได้ที่ เกิดขึ้นทุกประเภทผ่านธนากรเท่านั้น หากมีการรับเงินรายได้อื่นที่พึงมีด้วยเงิน สดถือเป็นความผิดวินัย เว้นแต่เป็น กิจกรรมเพื่อเสริมรายได้ โดยให้รายงาน ผู้บังคับบัญชาในทุกรอบปี
เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องกัน (๒)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
ผลักดันให้มีกฎหมายว่าด้วย ข้อมูลข่าวสารสาธารณะภายใน ๒ ปี ที่ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูล	ให้หน่วยงานของรัฐเปิดเผยข้อมูล แผนงานตามนโยบาย แผนการลงทุน ของหน่วยงาน ซึ่งประกอบด้วย แผนการ	เพื่อเผยแพร่ถึงการบริหาร งบประมาณของส่วนราชการ/หน่วยงาน ของรัฐให้เป็นปัจจุบัน

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องกัน (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
ข่าวสารได้โดยไม่ต้องร้องขอ (ตามรัฐธรรมนูญฯ มาตรา ๕๙, ๒๕๓)	ลงทุนที่ได้รับการจัดสรรแต่ละปีทุก ประเภทรายการ จากทุกแหล่งที่มา พร้อม รายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณของ หน่วยงานทุกสิ้นไตรมาส (ทุก ๓ เดือน) เพื่อเผยแพร่ถึงการบริหารงบประมาณ ของส่วนราชการ/หน่วยงานของรัฐให้ เป็นปัจจุบัน	

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ ด้านการปราบปราม (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
ให้หัวหน้าหน่วยงานของรัฐ มีหน้าที่ต้องดำเนินการทางวินัย มาตรการทางปกครองและมาตรการ ทางกฎหมายต่อเจ้าหน้าที่ในสังกัด ที่ถูกกล่าวหาหรือพบเหตุอันควรสงสัย ว่าประพฤติมิชอบ หรือกระทำการทุจริต และประพฤติมิชอบอย่างเคร่งครัด	เมื่อมีข้าราชการฝ่าฝืนหรือ ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานจริยธรรมหรือ กระทำผิดวินัย หัวหน้าหน่วยงาน ของรัฐต้องตั้งคณะกรรมการสืบสวน ข้อเท็จจริงภายใน ๗ วันทำการ โดยกำหนดให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จ ภายใน ๓๐ วัน หากมีความจำเป็น สามารถขอขยายระยะเวลาได้อีก ไม่เกิน ๒ ครั้ง ครั้งละ ๑๕ วัน โดยระบุเหตุผลและความจำเป็น ไว้เป็นหลักฐานด้วย	เพื่อบังคับใช้มาตรการทางวินัย อย่างจริงจัง
	กรณีที่เป็นกรณีร้ายแรง ให้ หัวหน้าหน่วยงานของรัฐตั้งคณะกรรมการ สอบสวนภายใน ๗ วันทำการ โดย กำหนดให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จใน ๖๐ วันหลังจากรับทราบคำสั่ง แล้ว รายงานให้ ป.ป.ช. ทราบ พร้อมทั้งรายงาน ผลการสอบข้อเท็จจริง หากมีความจำเป็น สามารถขยายระยะเวลาได้อีกไม่เกิน ๒ ครั้ง ๆ ละ ๓๐ วัน ด้วย	เพื่อบังคับใช้เป็นมาตรฐาน จริยธรรมหรือมาตรการทางวินัยอย่าง จริงจัง
	หัวหน้าส่วนราชการ/หน่วยงาน ของรัฐ ประกาศเจตนารมณ์ให้การรักษา มาตรฐานทางวินัยของบุคลากรในสังกัด เป็นวาระสำคัญ “สัญญาประชาคม” ของ องค์กรที่บุคลากรทุกคนต้องยึดมั่น ยึดถือ และให้ทุกส่วนราชการจัดให้มี เสริมสร้างวินัยของเจ้าหน้าที่ของรัฐอย่าง เคร่งครัด	เพื่อมุ่งเน้นให้ทุกคนรับรู้ รับทราบ โดยปราศจากข้อสงสัย ก่อให้เกิดผล ผูกพันถึงความรับผิดชอบกรณีกระทำทุจริต หรือกระทำผิดจริยธรรมในภายหลัง

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ ด้านการปราบปราม (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	■ ให้มีกฎหมายว่าด้วยผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองและบุคลากรในองค์กรอิสระ รวมถึงองค์กรตุลาการและหัวหน้าหน่วยงานของรัฐโดยพึงประพฤติปฏิบัติตนตามจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพอย่างเคร่งครัด รวมถึงผู้บริหารพรรคการเมืองและองค์กรอิสระต่าง ๆ ควรประกาศเจตจำนงที่จะยึดมั่นในการรักษาเกียรติภูมิแห่งสถาบันของตน ภายใต้หลักธรรมาภิบาลและจรรยาบรรณวิชาชีพอย่างเคร่งครัด ด้วย	■ เพื่อให้มีกฎหมายควบคุมการดำเนินการทางวินัยอย่างเคร่งครัดแก่ ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ผู้บริหารพรรคการเมือง บุคลากรในองค์กรอิสระ องค์กรตุลาการและหัวหน้าหน่วยงานของรัฐ
■ การกวดขันวินัยให้มีประสิทธิภาพทางปฏิบัติ	■ รวดเร็ว - การกำหนดเวลาในการดำเนินการให้รวดเร็ว หากไม่แล้วเสร็จให้ถือเป็นความบกพร่องของผู้บังคับบัญชา - บังคับใช้มาตรการทางแพ่งและทางปกครองด้วยความรวดเร็ว เท่าที่อาจจำเป็นเพื่อรักษาไว้ซึ่งความครบถ้วนสมบูรณ์ของสมุดบัญชีบันทึกรายงานการเงิน หรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับรายจ่ายและรายรับของรัฐ และเพื่อป้องกันการปลอมแปลงเอกสารชัดเจน	■ เพื่อเร่งรัดการดำเนินการทางวินัยให้มีความรวดเร็ว
	■ เด็ดขาด - หากพบเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำความผิดต้องดำเนินการลงโทษทันทีภายในเวลาตามที่กฎหมายกำหนด - หากพบว่าเป็นความผิดวินัยร้ายแรงหรือหากอยู่ในตำแหน่งหน้าที่ต่อไปจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง ให้ใช้มาตรการสั่งให้พ้นจากหน้าที่พักงาน หรือให้ออกจากราชการไว้ก่อน - กรณีเป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองหรือดำรงตำแหน่งในองค์กรอิสระ ให้สร้างกลไกเพื่อติดตามพฤติกรรม เปิดเผยข้อมูล และดำเนินการทันทีหากปรากฏว่ามีมูลให้พักการปฏิบัติหน้าที่	■ เพื่อให้การดำเนินการทางวินัยมีความเด็ดขาด สร้างความเกรงกลัวต่อผู้กระทำผิด

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ ด้านการปราบปราม (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	■ เป็นธรรม - หากมีการร้องขอความเป็นธรรมให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเงื่อนไขที่กำหนดและแจ้งให้ผู้ร้องทราบทันที พร้อมรายงานต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทราบและเป็นข้อมูลหรือดำเนินการต่อไป - หากพบว่าเป็นกรณีที่ไม่พบพฤติการณ์ว่าเป็นผู้กระทำความผิดให้เปิดเผยข้อมูลให้สาธารณะทราบ	■ เพื่อให้มาตรการลงโทษทางวินัยเป็นที่ยอมรับ สร้างความเป็นธรรมในการดำเนินการแก่บุคคลที่เกี่ยวข้อง

๔.๒.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)

(๑) วัตถุประสงค์

- วัตถุประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้คนไทยมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ได้รับความเป็นธรรมในการเข้าถึงทรัพยากรและบริการทางสังคมที่มีคุณภาพ ผู้ด้อยโอกาสได้รับการพัฒนาศักยภาพ รวมทั้งชุมชนมีความเข้มแข็งพึ่งพาตนเองได้
- วัตถุประสงค์ที่ ๓ เพื่อให้เศรษฐกิจเข้มแข็ง แข่งขันได้ มีเสถียรภาพ และมีความยั่งยืน สร้างความเข้มแข็งของฐานการผลิตและบริการเดิม และขยายฐานใหม่โดยการใช้นวัตกรรมที่เข้มแข็งมากขึ้น สร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานราก และสร้างความมั่นคงทางพลังงาน อาหารและน้ำ
- วัตถุประสงค์ที่ ๔ เพื่อรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน
- วัตถุประสงค์ที่ ๕ เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันสมัย และมีการทำงานเชิงบูรณาการของภาคีการพัฒนา
- วัตถุประสงค์ที่ ๖ เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคโดยการพัฒนาภาคและเมืองเพื่อรองรับการพัฒนาระดับฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่
- วัตถุประสงค์ที่ ๗ เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ประเทศไทยมีบทบาทนำและสร้างสรรค์ในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และโลก

(๒) เป้าหมายรวม

■ เป้าหมายรวมที่ ๒ ความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้และความยากจนลดลง เศรษฐกิจฐานรากมีความเข้มแข็ง ประชาชนทุกคนมีโอกาสในการเข้าถึงทรัพยากร การประกอบอาชีพ และบริการทางสังคมที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม

■ เป้าหมายรวมที่ ๓ ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข่งขันได้ โครงสร้างเศรษฐกิจปรับสู่เศรษฐกิจฐานบริการและดิจิทัล มีผู้ประกอบการรุ่นใหม่และเป็นสังคมผู้ประกอบการ ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กที่เข้มแข็งสามารถใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างสรรค์คุณค่าสินค้าและบริการ มีระบบการผลิตและให้บริการจากฐานรายได้เดิมที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และมีการลงทุนในการผลิตและบริการ ฐานความรู้ขั้นสูงใหม่ ๆ ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและชุมชน รวมทั้งกระจายฐานการผลิตและการให้บริการสู่ภูมิภาคเพื่อลดความเหลื่อมล้ำ โดยเศรษฐกิจไทยมีเสถียรภาพและมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๕ ต่อปี และมีปัจจัยสนับสนุน อาทิ ระบบโลจิสติกส์ พลังงาน และการลงทุนวิจัยและพัฒนาที่เอื้อต่อการขยายตัวของภาคการผลิตและบริการ

■ เป้าหมายรวมที่ ๔ ทนทางธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมสามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีความมั่นคงทางอาหาร พลังงาน และน้ำ โดยเพิ่มพื้นที่ป่าไม้ให้ได้ร้อยละ ๔๐ ของพื้นที่ประเทศเพื่อรักษาความสมดุลของระบบนิเวศ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงานและขนส่งไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗ ภายในปี ๒๕๖๓ เทียบกับการปล่อยกรณีปกติ มีปริมาณหรือสัดส่วนของขยะมูลฝอยที่ได้รับการจัดการอย่างถูกหลักสุขาภิบาลเพิ่มขึ้น และรักษาคุณภาพน้ำและคุณภาพอากาศในพื้นที่วิกฤติให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

(๓.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

■ เป้าหมายที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมเพื่อลดความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity : EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

■ เป้าหมายที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

■ เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ระบบ National Single Window (NSW) สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้อย่างสมบูรณ์ บุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลักมีประสิทธิภาพมากขึ้น

(๓.๒) แนวทางการพัฒนา

๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง

๑.๑ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โดย

■ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีความเหมาะสมกับขนาดเศรษฐกิจและสังคมของเมืองที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเริ่มพัฒนา

ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักในเขตภูมิภาคที่สอดคล้องกับอัตลักษณ์ของเมือง อาทิ รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) โดยเน้นการพัฒนาในเมืองหลักที่สำคัญเป็นลำดับแรกก่อน อาทิ ขอนแก่น เชียงใหม่ สงขลา หาดใหญ่ และภูเก็ต

- เร่งพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและปรับเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะ เพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นโครงข่ายหลักของเมือง และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้เชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) ตามระดับการพัฒนาและความสามารถในการบริหารจัดการของพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการพัฒนพื้นที่ที่สอดคล้องกับระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะต่อไปต้องคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุ โดยออกแบบพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะของภาครัฐให้สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่มได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพภายใต้หลักการการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)

๒) การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง

๒.๑ สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดย

- ส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมและการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการเข้าสู่มาตรฐานสากล ยกย่องทักษะขีดความสามารถของบุคลากรในระบบขนส่งให้มีความรู้ความสามารถในองค์ความรู้และเทคโนโลยีสมัยใหม่ และสามารถปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและมาตรฐานสากล

๒.๒ พัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง โดย

- พิจารณากำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมถึงการพิจารณากลไกการสนับสนุนทางการเงินเพื่อชดเชยผลการดำเนินงานขาดทุนของผู้ให้บริการ (Operator) ในระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นธรรมระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ โดยอาจพิจารณาจัดตั้งกองทุนระบบขนส่งสาธารณะแทนการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (Public Service Obligation : PSO) เพื่อให้สามารถนำค่าธรรมเนียมจากผู้ให้บริการในเส้นทางหรือโครงการที่มีกำไรไปชดเชยการให้บริการในเส้นทางหรือโครงการที่มีผลขาดทุน ซึ่งจะนำไปสู่การปฏิรูปการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองได้อย่างยั่งยืน

- ปรับปรุงมาตรการ กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้ทันสมัยและลดความซ้ำซ้อน รวมทั้งบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนให้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักใน

การเดินทางและขนส่งของประเทศ โดยพิจารณากำหนดมาตรการการลดปริมาณการใช้นยานพาหนะส่วนบุคคลในเขตเมือง (Demand Management) เพื่อให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

๓) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

๓.๑ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดย

- ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร ส่งเสริมความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล สร้างความเป็นมืออาชีพการบริหารห่วงโซ่อุปทานการบริการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล ธุรกิจสมัยใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านการจัดการโลจิสติกส์ด้วยการสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตและการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ

- พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers : LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ โดยยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ สร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบการบริหารจัดการรถเที่ยวเปล่า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า ส่งเสริมการสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย เพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงิน ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนาคต รวมทั้งผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษากลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

(๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

(๔.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

- เป้าหมายที่ ๒ เพิ่มจำนวนเมืองศูนย์กลางของจังหวัดเป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม

(๔.๒) แนวทางการพัฒนา

๑) การพัฒนาเมือง

๑.๑ แนวทางการพัฒนาหลัก

- พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและให้ประชาชนเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะซึ่งมีต้นทุนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญ

ต่อระบบรถประจำทาง ระบบทางจักรยาน ทางเท้า และการพัฒนาสถานียขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ภายใต้หลักการส่งเสริมความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของคนทุกช่วงวัยและผู้พิการ รวมทั้งส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบท

๑.๒ แนวทางการพัฒนาเมืองสำคัญ

- ส่งเสริมกรุงเทพฯ ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการศึกษา การบริการด้านการแพทย์และสุขภาพระดับนานาชาติ ที่พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกเทคโนโลยีในการสื่อสารและระบบคมนาคมมาตรฐานสูง โดยปรับปรุงและจัดให้มีศูนย์การขนส่งในเขตเมือง อาทิ บางซื่อ

- พัฒนาเมืองปริมณฑล (สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร) ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการบริการธุรกิจและการพาณิชย์ ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ ศูนย์บริการด้านสุขภาพและการศึกษา และเมืองที่อยู่อาศัย โดยประสานการวางระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ และบริการทางสังคม รวมทั้งการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองให้เอื้อต่อการอยู่อาศัย การเดินทางและการขนส่งโดยสะดวกและปลอดภัย

- พัฒนาเมืองเชียงใหม่และเมืองพิษณุโลกให้เป็นเมืองศูนย์กลางการค้า การบริการ ธุรกิจสุขภาพ การศึกษา และธุรกิจด้านดิจิทัล โดยการปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมทั้งสายหลักสายรอง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อการเชื่อมโยงระหว่างเมืองและพื้นที่โดยรอบ

- พัฒนาเมืองขอนแก่นและเมืองนครราชสีมาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการค้า การลงทุน การบริการสุขภาพและศูนย์กลางการศึกษา โดยพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักที่เชื่อมโยงระหว่างภาค ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้เชื่อมโยงระหว่างเมืองและระบบขนส่งอื่น ๆ

- พัฒนาเมืองภูเก็ตและเมืองหาดใหญ่ให้เป็นเมืองน่าอยู่และเอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงของสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัย

๒) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

๒.๑ พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและมีใช้ภายในระดับเหมาะสมเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนจากทั้งนักลงทุนไทยและต่างประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ โดยเฉพาะการให้อำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมเป้าหมายและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการลงทุน และพัฒนาด้านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน รวมทั้งพัฒนาเมืองชายแดนให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง

(๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย

(๕.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

■ เป้าหมายที่ ๑ ลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการให้บริการของภาครัฐ และประสิทธิภาพการประกอบธุรกิจของประเทศ

(๕.๒) แนวทางการพัฒนา

๑) เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการให้บริการสาธารณะให้ได้มาตรฐานสากล โดย

■ ปรับรูปแบบและวิธีการดำเนินการของภาครัฐให้มีความร่วมมือกันระหว่างรัฐ เอกชน ประชาชน และประชาสังคม ในลักษณะแบบประชารัฐ

■ จัดให้มีกระบวนการและช่องทางสื่อสารกับประชาชนในรูปแบบที่หลากหลาย เพื่อให้รับทราบและเข้าใจถึงสิ่งที่รัฐกำลังจะดำเนินการ และดำเนินการอยู่ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วน

■ ปรับรูปแบบการให้บริการของรัฐจากรูปแบบเดิมไปสู่การให้บริการประชาชน ผ่านระบบดิจิทัลอย่างเป็นระบบ ลดขั้นตอนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับวิถีการดำเนินชีวิต และความต้องการของผู้รับบริการแต่ละบุคคล โดยการใช้งานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์แทนกระดาษ มีการจัดบริการภาครัฐที่อำนวยความสะดวกในลักษณะจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ประชาชนสามารถใช้บริการผ่านระบบเว็บไซต์ อุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่ และการใช้บริการผ่านเครื่องให้บริการอัตโนมัติ (Kiosk) รวมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียมการให้บริการของรัฐที่เหมาะสมระหว่างประชาชนทั่วไปกับนิติบุคคลที่มาใช้บริการ ตลอดจนประชาชนสามารถตรวจสอบและติดตามการดำเนินงานของรัฐได้

■ สร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานกลางของศูนย์ข้อมูลภาครัฐผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศภาครัฐ (Government Information Network : GIN) รวมทั้งเชื่อมโยงการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ และบูรณาการข้อมูลข้ามหน่วยงานผ่านระบบดิจิทัลที่รองรับการทำงานและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลภาครัฐร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

■ ส่งเสริมการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นประโยชน์ที่ภาครัฐจัดเก็บ อาทิ ข้อมูลเชิงสถิติ หรือข้อมูลการวิเคราะห์สถานการณ์ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนและภาคธุรกิจสามารถเข้าถึง นำไปใช้ประโยชน์และต่อยอดได้ ทั้งในเชิงเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการพัฒนาในเชิงนวัตกรรม

นอกจากนี้ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ยังมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ในระดับรอง รายละเอียดปรากฏตามภาคผนวก ก

๔.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

- นโยบายรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)
- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)
- แผนหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓)
- แผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๗๓ สาขาคมนาคมขนส่ง
- แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)
- แผนพัฒนาบุคลากรคมนาคมดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๔)
- แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔
- แผนยุทธศาสตร์การคุ้มครองผู้บริโภคแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔
- แผนแม่บทการจัดการสารเคมี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๘๐
- แผนยุทธศาสตร์ควบคุมยาสูบแห่งชาติ ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๒
- (ร่าง) แผนพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)
- (ร่าง) แผนสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖)
- แผนพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)

รายละเอียดความสอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) นโยบายรัฐบาล และแผนปฏิบัติราชการ
กรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ปรากฏตามภาคผนวก ข

บทที่ ๕

ภาพรวมแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565)

๕.๑ ค่านิยม วิสัยทัศน์ เป้าหมายหลัก พันธกิจ และวัตถุประสงค์

๕.๑.๑ ค่านิยม

“ความสุขทั่วไทย ส่งความปลอดภัยให้ทุกคน” Happiness for All

๕.๑.๒ วิสัยทัศน์

“มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All

๕.๑.๓ เป้าหมายหลัก

ทุกพื้นที่ที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อนไปขับเคลื่อนจนปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ลดลง ๑๐% อย่างต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี

๕.๑.๔ พันธกิจ

(๑) สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก

(๒) สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คຸ່ມครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

(๓) สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน

(๔) สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมาณหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๕.๑.๕ วัตถุประสงค์

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน

๕.๒ แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ประกอบด้วย ๕ ประเด็นยุทธศาสตร์ ๕ เป้าประสงค์ ๑๕ ตัวชี้วัด และ ๑๗ กลยุทธ์ โดยมีรายละเอียดแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ดังต่อไปนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑	การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง
------------------------	--

เป้าประสงค์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
ร้อยละความสำเร็จของการจัดสรรงบประมาณของแผนงานโครงการ				๑.การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย ๒.การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ ๓.เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย ๔.การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง ๕.การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง ๖.การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่ ๗.การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย
๑. ร้อยละความสำเร็จของการใช้จ่ายเงินโครงการของจังหวัดส่วนภูมิภาค	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	
๒. จำนวนจังหวัดที่ได้รับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการทั่วประเทศ	๗๖ จังหวัด	๗๖ จังหวัด	๗๖ จังหวัด	
๓. อัตราการจัดสรรเงินเทียบกับกรอบวงเงินงบประมาณประจำปีที่ตั้งไว้	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	
๔. ร้อยละของอุบัติเหตุทางถนน (จากรถโดยสารสาธารณะ) ลดลงจากปีก่อน	ร้อยละ ๕	ร้อยละ ๕	ร้อยละ ๕	
๕. ร้อยละของอุบัติเหตุทางถนน(จากรถมอเตอร์ไซด์) ลดลงจากปีก่อน	ร้อยละ ๕	ร้อยละ ๕	ร้อยละ ๕	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒	การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง
------------------------	---

เป้าประสงค์ที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
ร้อยละความสำเร็จของการใช้จ่ายตามการจัดสรรงบประมาณช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน				๑. การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ ๒. การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ
๑ จำนวนผู้ที่ขอจัดสรรได้รับการพิจารณาจัดสรร	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	
๒ ร้อยละความพึงพอใจด้านการนำอุปกรณ์ผู้พิการไปใช้ในการดำเนินชีวิตและมีส่วนร่วมในสังคมดีขึ้น	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓	การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง
------------------------	---

เป้าประสงค์ที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน
ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑. ร้อยละความสำเร็จของการจัดสรรงบประมาณการวิจัยประจำปี	มากกว่าร้อยละ ๗๕	มากกว่าร้อยละ ๗๕	มากกว่าร้อยละ ๗๕	๑. การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๒. สัดส่วนการนำผลงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้ไปประยุกต์ใช้หรือต่อยอด	ไม่น้อยกว่า ๓ เรื่อง	มากกว่าร้อยละ ๕ ของผลงานทั้งหมด	มากกว่าร้อยละ ๖ ของผลงานทั้งหมด	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔

การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง

เป้าประสงค์ที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลของกรมบัญชีกลาง	ไม่น้อยกว่า ๓ คะแนนในแต่ละด้าน	ไม่น้อยกว่า ๓ คะแนนในแต่ละด้าน	ไม่น้อยกว่า ๓ คะแนนในแต่ละด้าน	๑. การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๒. ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการข้อมูลและการปฏิบัติงาน	จำนวนนวัตกรรมการควบคุม ดูแลงาน แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้และนำมาใช้ในการปฏิบัติงาน อย่างน้อย ๑ เรื่อง	จำนวนนวัตกรรมการควบคุม ดูแลงาน แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้และนำมาใช้ในการปฏิบัติงาน อย่างน้อย ๑ เรื่อง	จำนวนนวัตกรรมการควบคุม ดูแลงาน แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้และนำมาใช้ในการปฏิบัติงาน อย่างน้อย ๑ เรื่อง	
				๓. การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๔. การเสริมสร้างภาพลักษณ์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕

การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์ที่ ๕ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑. จำนวนผู้เข้าร่วมการประมูลหมายเลขทะเบียนรถที่เพิ่มมากขึ้นจากปีที่ผ่านมา	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับปีงบประมาณก่อน	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับปีงบประมาณก่อน	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับปีงบประมาณก่อน	๑. การบริหารจัดการประมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้เข้าถึงง่าย ๒. การจัดเก็บรายได้จากการประมูลอย่างมีประสิทธิภาพ
๒. อัตราส่วนการจัดเก็บหนี้ค่างชำระจากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถภายในปีงบประมาณ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๗.๕ ของยอดเงินทั้งหมด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๗.๕ ของยอดเงินทั้งหมด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๗.๕ ของยอดเงินทั้งหมด	
๓. อัตราส่วนการจัดเก็บหนี้ค่างชำระเกิน ๑ ปีจากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถภายในปีงบประมาณ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของยอดเงินทั้งหมด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของยอดเงินทั้งหมด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของยอดเงินทั้งหมด	

๕.๓ กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจัดทำแผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ โดยมีการพิจารณากรอบแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ในประเด็น “การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)” และแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๘๕) ประเด็นที่ ๒ “พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”

จากการพิจารณากรอบแนวคิดและภาพในอนาคตดังกล่าว กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้กำหนดทิศทางการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในอนาคต ดังนี้

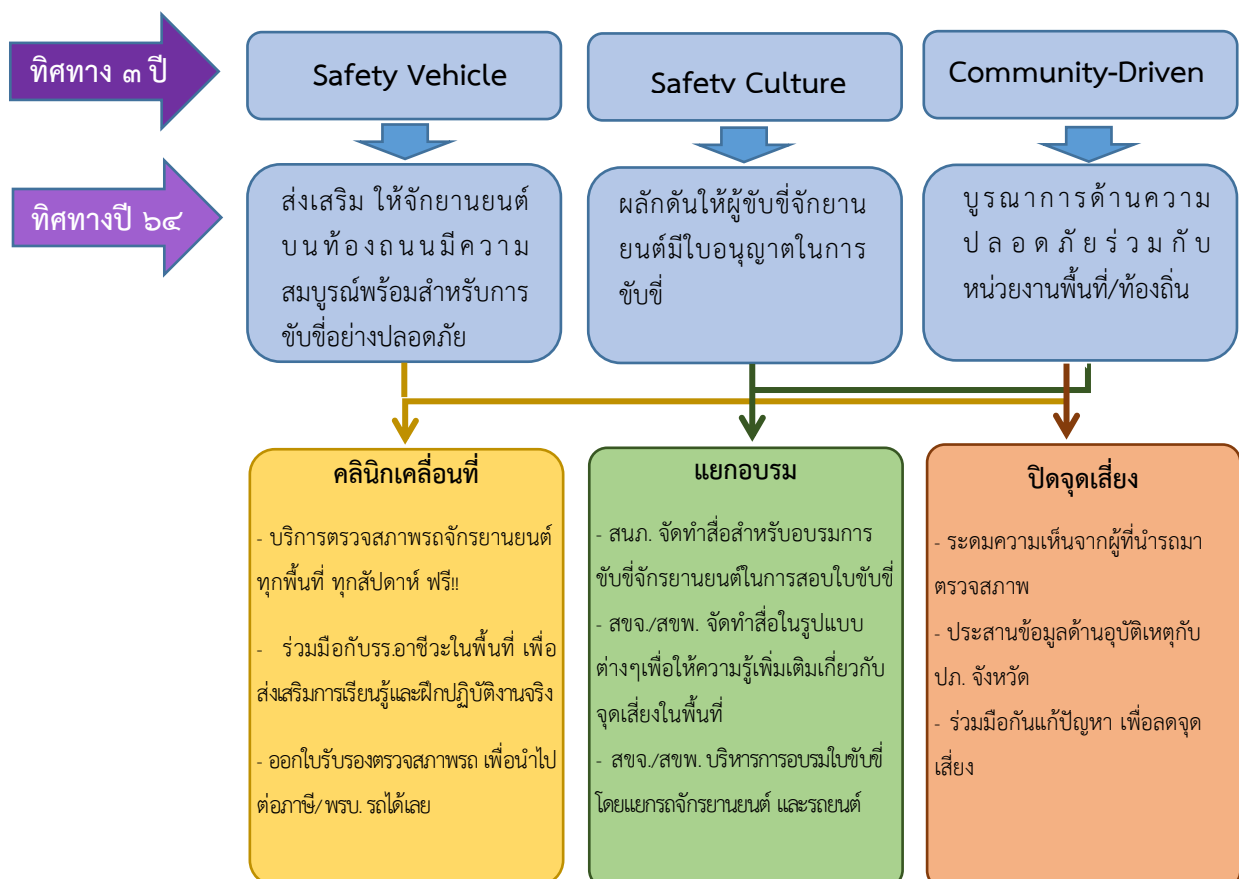
Safety Vehicle คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลยานพาหนะโดยเฉพาะจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

Safety Culture คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบขับขี่จักรยานยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของการมีใบขับขี่

Community-driven คือ การส่งเสริมการมีส่วนร่วม และดึงพลังชุมชนเพื่อเป็นหลักในการขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ และความปลอดภัยบนท้องถนน

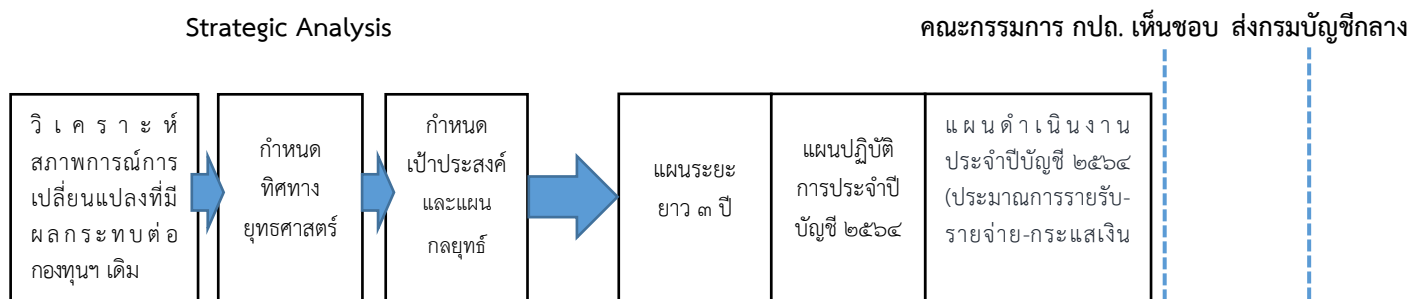
๕.๔ แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

จากการพิจารณากรอบแนวคิดและภาพในอนาคตดังกล่าว กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจึงได้กำหนดทิศทางการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนระยะสั้นในปี พ.ศ.๒๕๖๔ ดังนี้



ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

การจัดทำแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ใช้แนวคิดกระบวนการวางแผนและบริหารเชิงกลยุทธ์ ประกอบด้วย ๓ ส่วน คือ (๑) การกำหนดกลยุทธ์ (Strategic Analysis) ซึ่งต้องมีการวิเคราะห์สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยวิเคราะห์จาก SWOT เดิม การกำหนดทิศทาง วิสัยทัศน์ และการกำหนดเป้าประสงค์ และปรับกลยุทธ์ เพื่อเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเห็นชอบ และจัดทำแผนระยะยาว ๓ ปี แผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ แผนดำเนินงาน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ (ประมาณการรายรับ-รายจ่าย-กระแสเงิน) ต่อไป



การวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

จากการวิเคราะห์บริบททั้งภายในและภายนอก จะทำให้เข้าใจสภาพการณ์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค การดำเนินงานของ กปถ. ที่ผ่านมาได้อย่างละเอียด โดยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในองค์กรจะใช้หลักการวิเคราะห์ ๗-S McKinsey ประกอบด้วยหัวข้อการวิเคราะห์ ดังนี้

๑. กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy)
๒. โครงสร้างองค์กร (Structure)
๓. ระบบการปฏิบัติงาน (System)
๔. บุคลากร (Staff)
๕. ทักษะความรู้ความสามารถ (Skill)
๖. รูปแบบการบริหาร (Style)
๗. ค่านิยมร่วม (Shared Value)

ส่วนการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรจะใช้หลักการวิเคราะห์ PEST (PEST Analysis) ประกอบด้วยการวิเคราะห์ ดังนี้

๑. การเมือง (Politics : P)
๒. เศรษฐกิจ (Economics : E)
๓. สังคมและวัฒนธรรม (Socio Culture : S)
๔. เทคโนโลยี (Technology : T)

จากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ พบว่ามีบางประเด็นได้ถูกแก้ไข และพบปัญหาที่เพิ่มขึ้นซึ่งอาจเป็นผลมาจากทั้งปัจจัยภายใน และภายนอกที่มีการเปลี่ยนแปลง ในการทบทวนและปรับแก้ไข SWOT ของกองทุนฯ ดังนี้

การวิเคราะห์ SWOT ตามภารกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม	
จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมายเฉพาะและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการและการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์อย่างชัดเจนและสอดคล้องกับภารกิจของกองทุนฯ ๒. เป็นกองทุนฯ ที่สามารถจัดหารายได้เข้ากองทุนฯ ได้ และสามารถบริหารจัดการและใช้จ่ายเงินตามพันธกิจได้ตามกฎหมายเฉพาะที่กำหนด โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการขั้นตอนตามวิธีการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๓. มีความคล่องตัวในการบริหารใช้จ่ายเงิน เนื่องจากสามารถอนุมัติจัดสรรเงินได้อย่างรวดเร็ว โดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือคณะอนุกรรมการฯ ตามที่ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการกองทุนฯ ๔. สามารถอนุมัติจัดสรรเงินได้ตลอดทั้งปี ทำให้ดำเนินการตามนโยบายเร่งด่วนได้อย่างทันทั่วถึงและทันต่อเหตุการณ์ และสามารถใช้จ่ายเงินโครงการข้ามปีงบประมาณได้ ๕. เปิดโอกาสให้หน่วยงานภายนอกสามารถขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยที่มีการบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก หรือการจัดสรรเงินให้หน่วยงานภายนอกอื่น เพื่อดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัย ๖. มีระบบสารสนเทศในการจัดเก็บ รวบรวมข้อมูล ควบคุม ติดตามและประเมินผล ๗. มีการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยอยู่เสมอ	๑. ยังไม่มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน รวมทั้งเป้าหมายที่ทำทนายในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี ทำให้มีโครงการหลากหลาย และไม่ไปในทิศทางเดียวกัน ๒. มีการจัดสรรเงินงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก ๓. เนื่องจากเป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก และการจัดสรรเงินเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รถสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล ๔. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ ๕. ยังไม่มีการมอบอำนาจในการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง ๖. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในส่วนกลาง อาจขาดความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ได้ ๗. ขาดการบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ของหน่วยงานภายใน และภายนอกกรมฯ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ข้อมูลที่น่าไปใช้ขาดความน่าเชื่อถือ ๘. ขาดการประเมินผลสำเร็จ และผลกระทบของโครงการ/งานวิจัย และการดำเนินงานของกองทุนฯ

การวิเคราะห์ SWOT ตามภารกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
๑. เป็นกองทุนฯ ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล และอยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ทำให้มีหน่วยงานที่ช่วยปฏิบัติงานด้านการประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการใช้จ่ายเงินที่ได้รับจัดสรรจากกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ๒. มีกฎหมาย นโยบาย และมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นวาระแห่งชาติ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการสนับสนุนเงินกองทุนฯ ทำให้สามารถดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง ๓. มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ๒๐ ปี และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ให้การรับรอง ๔. ภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนน มีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทำให้มีกลไกภาคีเครือข่ายทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นได้ ๕. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๒๐๑๙) ทำให้รัฐบาลตามที่ได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร และดำเนินมาตรการต่าง ๆ ทั้งการห้ามออกนอกเคสสถานภายในระยะเวลาที่กำหนด การจำกัดการเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร การห้ามเข้าพื้นที่เสี่ยง และการห้ามใช้อาคารหรือสถานที่ที่มีความเสี่ยงต่อการติดเชื้อ ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนลดลง ๖. กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ทำให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินเพื่อดำเนินการตามมาตรการในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้ ๗. การนำหมายเลขทะเบียนรถเลขสวยออกประมูลเป็นการทั่วไป สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้มีรายได้มาสู่กองทุนฯ อย่างต่อเนื่อง เพราะความต้องการในหมายเลขทะเบียนรถไม่ได้อ้างอิงสภาพเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับความเชื่อและความนิยมชมชอบตัวเลขเป็นการส่วนตัวของแต่ละบุคคลที่มีต่อศาสตร์แห่งตัวเลข	๑. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินของกองทุนฯ เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดความคาดหวังจากภาครัฐ และภาคประชาชนที่ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ต้องสามารถทำให้อุบัติเหตุทางถนนลดลงได้ ๒. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นการจ่ายเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ มีความคาดหวังจากภาครัฐและภาคประชาชนให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินที่นอกเหนือจากค่าอุปกรณ์ฯ ที่ให้กับผู้พิการเท่านั้น โดยต้องการให้มีการจ่ายเงินช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยทางถนนและครอบครัว ซึ่งไม่ควรจำกัดเฉพาะเป็นเงินค่าอุปกรณ์ฯ หรือไม่จำเป็นต้องช่วยเหลือผู้พิการฯ เท่านั้น ๓. การที่กองทุนฯ เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีการกิจในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจากรถทุกประเภท ดังนั้น ภาครัฐและภาคเอกชนจึงมุ่งหวังให้กองทุนฯ มีส่วนช่วยสนับสนุนเงินด้านความปลอดภัยให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศโดยไม่จำกัดเฉพาะการดำเนินการในส่วนกลางเท่านั้น ๔. มุมมองในการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการขับขี่ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ควรมีใบอนุญาตขับรถทุกราย ๕. การเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distance) ทำให้คนหลีกเลี่ยงการใช้รถสาธารณะ ส่งผลให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ทำให้อุบัติเหตุเกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นได้ ๖. การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะมีปริมาณที่ลดลงเนื่องจากมีความล่าช้าในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ ๗. ฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาจากหลายหน่วยงาน และมีวิธีการจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูล ทำให้การนำข้อมูลไปใช้ขาดความน่าเชื่อถือ ๘. ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙)

5.5 ภาพรวมแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565)

วิสัยทัศน์ กปถ.	วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All				
เป้าหมายหลัก	ทุกพื้นที่ที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อนใบขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ลดลง 10% อย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 10 ปี				
กรอบทิศทาง	1. Safety Vehicle 2. Safety Culture 3. Community-Driven				
พันธกิจ กปถ.	สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก	สนับสนุนคำอุปกรณช่วยเหลือผู้พิการอื่นเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ่มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535	สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน	สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมาณเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	
ยุทธศาสตร์ กปถ.	1. การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	2. การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอื่นเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	3. การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	4. การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง	5. การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
เป้าประสงค์	การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ผู้พิการอื่นเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน	กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ	การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น
กลยุทธ์	1.การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย 2.การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ 3.เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย 4.การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง 5.การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง 6.การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่ 7.การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย	1. การสนับสนุนคำอุปกรณช่วยเหลือผู้พิการอื่นเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ 2. การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ	1. การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน 2. การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	1. การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน 2. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน 3. การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน 4. การเสริมสร้างภาพลักษณ์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	1. การบริหารจัดการประมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรมตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย 2. การจัดเก็บรายได้จากการประมูลอย่างมีประสิทธิภาพ

5.6 แผนการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

ลำดับ	พันธกิจ	แผนงาน/โครงการ	2564
			2,710,726,023
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง			1,604,288,567
เป้าประสงค์ที่ 1 การบริหารแผนงานโครงการเพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			
กลยุทธ์ ที่ 1 การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย			88,191,600
		การเพิ่มประสิทธิภาพระบบและอุปกรณ์เพื่อการออกใบอนุญาตขับรถได้อย่างมีมาตรฐาน	39,050,700
		การเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากรเพื่อการออกใบอนุญาตขับรถได้อย่างมีมาตรฐาน	3,000,000
		การเพิ่มประสิทธิภาพโรงเรียนสอนขับรถเพื่อการออกใบอนุญาตขับรถได้อย่างมีมาตรฐาน	3,915,200
		การเพิ่มจำนวนผู้มีใบอนุญาตขับรถ	26,525,700
		การพัฒนาพฤติกรรมผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถแล้ว	15,700,000
กลยุทธ์ ที่ 2 การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			597,520,870
		ยกระดับด้านการตรวจสภาพรถ	419,218,850
		ควบคุมมาตรฐานสถานตรวจสภาพรถ	100,650,700
		ยกระดับมาตรฐานด้านวิศวกรรมยานยนต์	77,651,320
กลยุทธ์ ที่ 3 เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย			238,027,534
		ยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพและปลอดภัย	113,154,098
		ยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งสินค้าที่มี	11,198,630
		เสริมสร้างความปลอดภัยในกลุ่มผู้ขับรถในระบบการขนส่ง	24,720,000
		สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างเป็นระบบและมีมาตรฐาน	49,761,956

ลำดับ	พันธกิจ	แผนงาน/โครงการ	2564
		สนับสนุนด้านความปลอดภัยด้วยเทคโนโลยีทุกด้านทุกพื้นที่	39,192,850
กลยุทธ์ ที่ 4 การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			207,635,063
		ยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง	14,759,920
		ยกระดับการบังคับใช้กฎหมายเชิงรุก	38,306,638
		การบังคับใช้กฎหมายเพื่อเฝ้าระวังและป้องกันอุบัติเหตุ	96,924,700
		แผนพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS	57,643,805
กลยุทธ์ ที่ 5 การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			177,300,000
		เสริมสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสารรณรงค์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (M)	8,000,000
		ขับเคลื่อนการสื่อสารรณรงค์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (IM)	149,500,000
		พัฒนาการประสานความร่วมมือ และการมีส่วนร่วมการสื่อสารรณรงค์ความปลอดภัย	19,800,000
กลยุทธ์ ที่ 6 การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่			293,470,000
		การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	29,000,000
		การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	264,470,000
กลยุทธ์ ที่ 7 การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			2,143,500
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง			440,000,000
เป้าประสงค์ที่ 2 ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น			
กลยุทธ์ ที่ 1 การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ			440,000,000
กลยุทธ์ ที่ 2 การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ			คชจ.ปรากฏในยุทธ 4 กล 3
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง			277,043,000

ลำดับ	พันธกิจ	แผนงาน/โครงการ	2564
เป้าประสงค์ที่ 3 ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน			
กลยุทธ์ ที่ 1 การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			57,200,000
		การพัฒนาหลักสูตรการอบรม และข้อสอบ เพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ	8,000,000
		การเพิ่มประสิทธิภาพโรงเรียนสอนขับรถเพื่อการออกใบอนุญาตขับรถได้อย่างมีมาตรฐาน	20,000,000
		ยกระดับด้านการตรวจสอบสภาพรถ	4,900,000
		ยกระดับมาตรฐานด้านวิศวกรรมยานยนต์	9,600,000
		ยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพและปลอดภัย	4,700,000
		ขับเคลื่อนการสื่อสารรณรงค์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (IM)	5,000,000
		การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	5,000,000
กลยุทธ์ ที่ 2 การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			219,843,000
		การเพิ่มประสิทธิภาพระบบและอุปกรณ์เพื่อการออกใบอนุญาตขับรถได้อย่างมีมาตรฐาน	110,000,000
		การเพิ่มจำนวนผู้มีใบอนุญาตขับรถ	20,000,000
		ยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพและปลอดภัย	55,000,000
		ยกระดับมาตรฐานระบบการขนส่งสินค้าที่มีคุณภาพและปลอดภัย	25,000,000
		สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างเป็นระบบและมีมาตรฐาน	4,981,000
		แผนพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS	4,862,000
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง			105,085,156
เป้าประสงค์ที่ 4 กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ			
กลยุทธ์ ที่ 1 การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			94,301,956
กลยุทธ์ ที่ 2 การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			4,890,000
กลยุทธ์ ที่ 3 การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			5,893,200

ลำดับ	พันธกิจ	แผนงาน/โครงการ	2564
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การบริหารจัดการประมุลหมายเลขทะเบียนรถอย่างมีประสิทธิภาพ			284,309,300
เป้าประสงค์ที่ 5 การบริหารจัดการประมุลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น			
กลยุทธ์ ที่ 1 การบริหารจัดการประมุลอย่างมีประสิทธิภาพ เข้าถึงง่าย โปร่งใส เป็นธรรม			88,501,300
กลยุทธ์ ที่ 2 การจัดเก็บรายได้จากการประมุลอย่างมีประสิทธิภาพ			16,029,000
กลยุทธ์ ที่ 3 การเสริมสร้างภาพลักษณ์และส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			179,779,000

บทที่ ๖

การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล

๖.๑ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๕) สู่การปฏิบัติ

(๑) ผู้บริหารกรมการขนส่งทางบกพร้อมขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สู่การปฏิบัติ ผ่านการสื่อสารแก่บุคลากรทุกระดับให้มีความเข้าใจ การมีส่วนร่วมและการสนับสนุนอย่างกว้างขวาง รวมถึงจะต้องมีการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้รับทราบทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก

(๒) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนถ่ายทอด(พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๕) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนไปสู่สำนัก/กอง/ศูนย์ และระดับบุคคล ที่เกี่ยวข้อง

๖.๒ การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

(๑) การจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มีการกำหนดให้หน่วยงานรับผิดชอบหลักของแต่ละแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม มีการกิจต้องดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

(๒) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนถ่ายทอดกำหนดให้หน่วยงานรับผิดชอบหลักของแต่ละแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม รายงานผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ผ่านระบบ eMENSCR โดยให้ดำเนินการ ดังนี้

(๒.๑) รายงานข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดแผนงาน/โครงการ/การดำเนินงาน และความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนระดับรองตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ภายในไตรมาสแรกของปีงบประมาณ

(๒.๒) รายงานความก้าวหน้าและผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการ ปัญหาหรืออุปสรรค ข้อเสนอแนะหรือแนวทางแก้ไขในการดำเนินงาน ภายใน ๑๕ วัน นับถัดจากวันสิ้นสุดไตรมาส ตามปีงบประมาณ

(๒.๓) รายงานแผนระดับที่ ๓ ของหน่วยงานของรัฐ โดยให้รายงานทันทีเมื่อแผนฯ ประกาศใช้ โดยให้ผู้อำนวยการสำนัก/กอง/ศูนย์ ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูลผ่านระบบ eMENSCR ด้วย

(๓) กรมการขนส่งทางบกมอบหมายคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่ติดตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ของหน่วยงานในสังกัดตามแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยกำหนดให้คณะทำงานฯ มีการประชุมติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัด อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง เพื่อติดตามและแก้ไขปัญหาอุปสรรคในระหว่างดำเนินโครงการ และรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติ

ราชการกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ซึ่งมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นประธาน

(๔) กรมการขนส่งทางบกมอบหมายคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของกรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่กำหนดนโยบาย และจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยง เพื่อบรรลุเป้าหมายตามภารกิจหลัก และแผนปฏิบัติราชการประจำปีของกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งคำของบประมาณประจำปี เพื่อดำเนินการแก้ไข ลด หรือ ป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

(๕) กรมการขนส่งทางบกมอบหมายกองแผนงานดำเนินการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) เมื่อสิ้นสุดแผนดังกล่าวในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓ (ประเมินผลครึ่งแผน) เพื่อสรุปบทเรียนและข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ในระยะต่อไป