



วาระการประชุม
คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓
วันอังคารที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๒ ชั้น ๔ กระทรวงคมนาคม

วาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุม ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๒ ชั้น ๔ กระทรวงคมนาคม นั้น ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมฯ ดังกล่าวแล้ว โดยฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ ให้แก่คณะกรรมการฯ ทุกท่านพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๓ โดยระบุว่า หากมีข้อแก้ไขประการใดกรุณาแจ้งให้ฝ่ายเลขานุการฯ ทราบภายในกำหนด ๗ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือ ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ จะได้จัดทำบันทึก รายงานการประชุมฉบับที่แก้ไขแล้วเสนอคณะกรรมการในการประชุมครั้งถัดไป หากไม่ขอแก้ไขภายใน กำหนดจะถือว่าท่านได้ให้ความกรุณารับรองรายงานการประชุมฯ นี้แล้ว และปรากฏว่าไม่มีคณะกรรมการฯ ท่านใดขอแก้ไขรายงานการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓...

วาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

วาระที่ ๓.๑ การประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารจัดการหนี้

๑. การประมูลหมายเลขทะเบียนรถที่ผ่านมา

กรมการขนส่งทางบก ได้นำหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชน ออกประมูลเป็นการทั่วไป ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๖ จนถึง วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ปรากฏผล ดังนี้



๒.รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และหนี้ค้างชำระในภาพรวม ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน

๒๕๖๓

รายการ	ส่วนกลาง	ส่วนภูมิภาค	รวม	เพิ่มขึ้น(+) ลดลง(-) จากเดือน ก.ย. ๖๒
รายได้	๑๐,๗๖๒.๕๘	๙,๙๐๒.๑๘	๒๐,๖๖๔.๗๖	๓๘๑.๖๓
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๖๒๕.๖๐	๙,๗๓๐.๖๐	๒๐,๓๕๖.๒๐	๓๓๗.๘๐
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๓๖.๙๘	๑๗๑.๕๘	๓๐๘.๕๖	๕๓.๘๓
รับชำระแล้ว	๑๐,๔๐๑.๔๙	๘,๓๗๘.๕๗	๑๘,๗๘๐.๐๖	๘๕๒.๗๓
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๓๘๕.๑๓	๘,๓๖๖.๐๔	๑๘,๗๕๑.๑๗	๘๕๓.๗๖
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๖.๓๖	๑๒.๕๓	๒๘.๘๙	๘.๙๗
หนี้ค้างชำระ	๓๖๑.๐๙	๑,๕๒๓.๖๑	๑,๘๘๔.๗๐	-๔๗๑.๑๐
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๒๔๐.๔๗	๑,๓๖๔.๕๖	๑,๖๐๕.๐๓	-๕๐๕.๙๖
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๒๐.๖๒	๑๕๙.๐๕	๒๗๙.๖๗	๓๔.๘๖

/๒.๑ หนี้ค้าง...

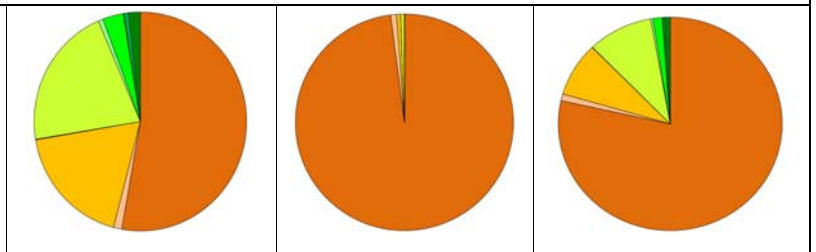
๒.๑ หนี้ค้างชำระค่าหมายเลข จำแนกตามอายุหนี้ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓

จำแนกตามอายุหนี้		ส่วนกลาง		ส่วนภูมิภาค		รวม	
		จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%
	รายได้ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๖๒๕.๖๐	๑๐๐	๙,๗๓๐.๖๐	๑๐๐	๒๐,๓๕๖.๒๐	๑๐๐
	รับชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๓๘๕.๑๓	๙๗.๗๔	๘,๓๖๖.๐๔	๘๕.๙๘	๑๘,๗๕๑.๑๗	๙๒.๑๒
	หนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๒๔๐.๔๗	๒.๒๖	๑,๓๖๔.๕๖	๑๔.๐๒	๑,๖๐๕.๐๓	๗.๘๘
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน	๐	๐.๐๐	๘.๔๑	๐.๐๙	๘.๔๑	๐.๐๔
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๓๐ วัน แต่ไม่เกิน ๑๘๐ วัน	๔๙.๑๖	๐.๔๖	๖๖.๓๓	๐.๖๘	๑๑๕.๔๙	๐.๕๗
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๑๘๐ วัน แต่ไม่เกิน ๖๐๐ วัน	๑๐๒.๑๓	๐.๙๖	๒๖๑.๒๙	๒.๖๘	๓๖๓.๔๒	๑.๗๘
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๖๐๐ วัน แต่ไม่เกิน ๔ ปี	๒๘.๔๕	๐.๒๗	๓๒๗.๘๑	๓.๓๗	๓๕๖.๒๖	๑.๗๕
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๔ ปี แต่ไม่เกิน ๖ ปี	๐	๐.๐๐	๒๙๔.๘๑	๓.๐๓	๒๙๔.๘๑	๑.๔๕
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกิน ๖ ปี แต่ไม่เกิน ๘ ปี	๐	๐.๐๐	๓๒๐.๐๔	๓.๒๙	๓๒๐.๐๔	๑.๕๗
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกิน ๘ ปี แต่ไม่เกิน ๑๐ ปี	๐	๐.๐๐	๒๓.๖๗	๐.๒๔	๒๓.๖๗	๐.๑๒
	กลุ่มลูกหนี้ผ่อนชำระ	๖๐.๗๓	๐.๕๗	๖๒.๒	๐.๖๔	๑๒๒.๙๓	๐.๖๐
เทียบหนี้ค้างชำระ ณ ๓๐ ก.ย.๖๒ กับ ๓๐ มิ.ย. ๖๓		๓.๓๖% ลดลง ๒.๑๒		๑๕.๓๙% ลดลง ๒.๘๓		๙.๑๒ % ลดลง ๒.๔๙	
จำนวนหมวดที่ทำการประมูล, หนี้ค้างชำระ/หมวด (๓๐ ก.ย.๖๒)		๕๑๒ หมวด	๑.๑๕ ลบ./หมวด	๖๗๗ หมวด	๒.๗๐ ลบ./หมวด	๑,๑๘๙ หมวด	๒.๐๓ ลบ./หมวด
จำนวนหมวดที่ทำการประมูล, หนี้ค้างชำระ/หมวด (๓๐ มิ.ย.๖๓)		๕๓๒ หมวด	๐.๖๗ ลบ./หมวด	๖๙๕ หมวด	๒.๑๙ ลบ./หมวด	๑,๒๒๗ หมวด	๑.๕๖ ลบ./หมวด
๓๐ มิ.ย. ๖๓							

๒.๒ หนี้ค้างชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ จำแนกตามกระบวนการดำเนินการ

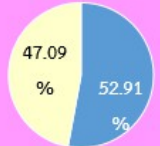
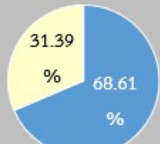
จำแนกตามกระบวนการดำเนินการ	ส่วนกลาง		ส่วนภูมิภาค		รวม	
	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%
ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถทั้งหมด	๑๓๖.๙๘	๑๐๐	๑๗๑.๕๘	๑๐๐	๓๐๘.๕๖	๑๐๐
รับชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๖.๓๖	๑๑.๙๔	๑๒.๕๓	๗.๓๐	๒๘.๘๙	๙.๓๖
หนี้ค้างชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๒๐.๖๒	๘๘.๐๖	๑๕๙.๐๕	๙๒.๗๐	๒๗๙.๖๗	๙๐.๖๔
ระหว่างรวบรวมเอกสารและข้อมูล	๖๓.๗๑	๔๖.๕๑	๑๕๕.๘๓	๙๐.๘๒	๒๑๙.๕๔	๗๑.๑๕
ระหว่างจัดทำหนังสือส่งดำเนินการทางกฎหมาย	๑.๕๒	๑.๑๑	๑.๓๙	๐.๘๑	๒.๙๑	๐.๙๔
ระหว่างดำเนินการของสำนักงานอัยการ	๒๑.๙๘	๑๖.๐๕	๐.๙๖	๐.๕๖	๒๒.๙๔	๗.๔๓
ลูกหนี้เสียชีวิต (อยู่ระหว่างสืบหาทายาท)	๐.๐๑	๐.๐๑	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๐๑	๐.๐๐
ลูกหนี้ล้มละลาย (ยื่นพิทักษ์ทรัพย์แล้ว)	๐.๑	๐.๐๗	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๑๐	๐.๐๓
ระหว่างบังคับคดี	๒๕.๔๘	๑๘.๖๐	๐.๘๖	๐.๕๐	๒๖.๓๔	๘.๕๔
ผ่อนชำระส่วนต่าง	๐.๘๘	๐.๖๔	๐.๐๑	๐.๐๑	๐.๘๙	๐.๒๙
ทำสัญญาประนีประนอมยอมความ	๓.๘๑	๒.๗๘	๐.๐๐	๐.๐๐	๓.๘๑	๑.๒๓
หนี้มูลค่าน้อย (ส่งเรื่องถึงกระทรวงการคลังขอตัดหนี้สูญ)	๐.๑๘	๐.๑๓	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๑๘	๐.๐๖
รับชำระท่วมส่วนต่าง อัยการคืนเรื่อง	๐.๗๗	๐.๕๖	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๗๗	๐.๒๕
ระหว่างการปรับปรุงบัญชีลูกหนี้ส่วนต่าง	๒.๑๘	๑.๕๙	๐.๐๐	๐.๐๐	๒.๑๘	๐.๗๒

หมายเหตุ : จังหวัดที่มีหนี้ส่วนต่างค้างชำระมีอยู่ ๔๐ จังหวัด ได้แก่ กระบี่, กาญจนบุรี, ขอนแก่น, จันทบุรี, ชลบุรี, ชัยภูมิ, ชุมพร, เชียงราย, เชียงใหม่, ตรัง, นครนายก, นครปฐม, นครราชสีมา, นครศรีธรรมราช, นครสวรรค์, นนทบุรี, บุรีรัมย์, ปราจีนบุรี, พระนครศรีอยุธยา, พัทลุง, พิษณุโลก, เพชรบูรณ์, แพร่, ภูเก็ต, มหาสารคาม, ยโสธร, ระยอง, ราชบุรี, ลพบุรี, ลำปาง, สกลนคร, สงขลา, สระบุรี, สุโขทัย, สุพรรณบุรี, สุราษฎร์ธานี,หนองคาย, อุดรธานี, อุตรดิตถ์, อุบลราชธานี



๓. การบริหารจัดการหนี้เก่า

ผลการบริหารจัดการหนี้เก่า (หนี้ก่อนบริหารจัดการหนี้) ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ เป็นดังนี้

การดำเนินการ	หนี้เก่า (ณ 30 ก.ย. 2558)			หนี้เก่า (ณ 30 มิ.ย. 63)				กราฟวงกลม จัดเก็บหนี้ค้างชำระได้ หนี้คงเหลือ ณ 30 มิ.ย. 63
	รายได้สะสม 2546-2558 (ลบ.)	จัดเก็บรายได้ (ลบ.)	หนี้ค้าง 2546-2558 (ลบ.)	จัดเก็บได้		หนี้ค้างชำระ		
				(ลบ.)	(%)	(ลบ.)	(%)	
ส่วนกลาง	7,421.04	6,406.40	1,014.64	941.97	92.84	72.67	7.16	
ส่วนภูมิภาค	6,334.20	4,768.33	1,565.87	828.54	52.91	737.33	47.09	
รวม	13,755.24	11,174.73	2,580.51	1,770.51	68.61	810.00	31.39	

๔. การบริหารจัดการหนี้เกิน ๑ ปี

(ตามตัวชี้วัด ระดับ ๕=มากกว่า ๒๐% , ระดับ ๔=มากกว่า ๑๕% , ระดับ ๓=มากกว่า ๑๐%)

ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓

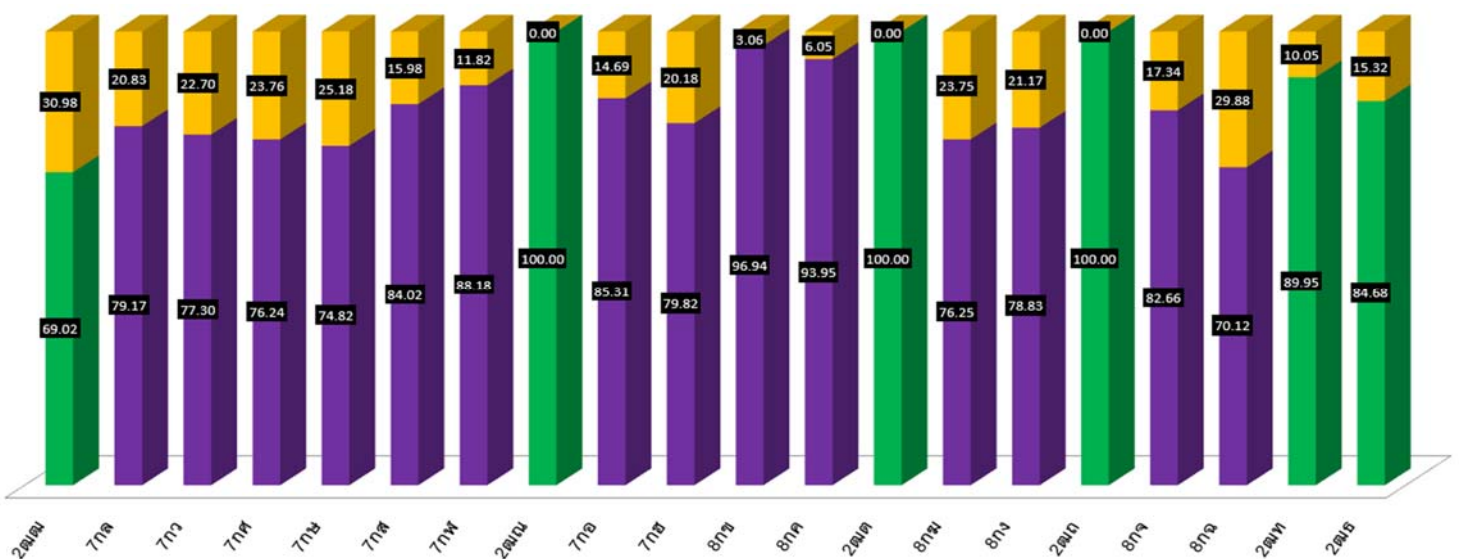
ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒				ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓						คะแนน ตัวชี้วัด
ราคาประมูล	ชำระแล้ว	จำนวนค้างชำระ		ค้างชำระค่าเลข		ค้างส่วนต่าง		จัดเก็บหนี้ได้		
		เงิน	เลข	เงิน	เลข	เงิน	เลข	เงิน	ร้อยละ	
๑,๓๗๘,๙๖๘,๑๔๘	๑๓๗,๘๙๑,๑๙๙	๑,๒๔๑,๐๗๖,๙๔๙	๑๗,๕๖๐	๑,๐๓๔,๖๑๐,๒๘๐	๑๓,๗๖๓	๓๘,๓๑๘,๔๙๗	๗๗๘	๑๖๘,๑๔๘,๑๗๒	๑๓.๕๕	๓.๐๐

/๕. การจัดเก็บ...

๕. การจัดเก็บหนี้จากการประมุลปี ๖๓ (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓)

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

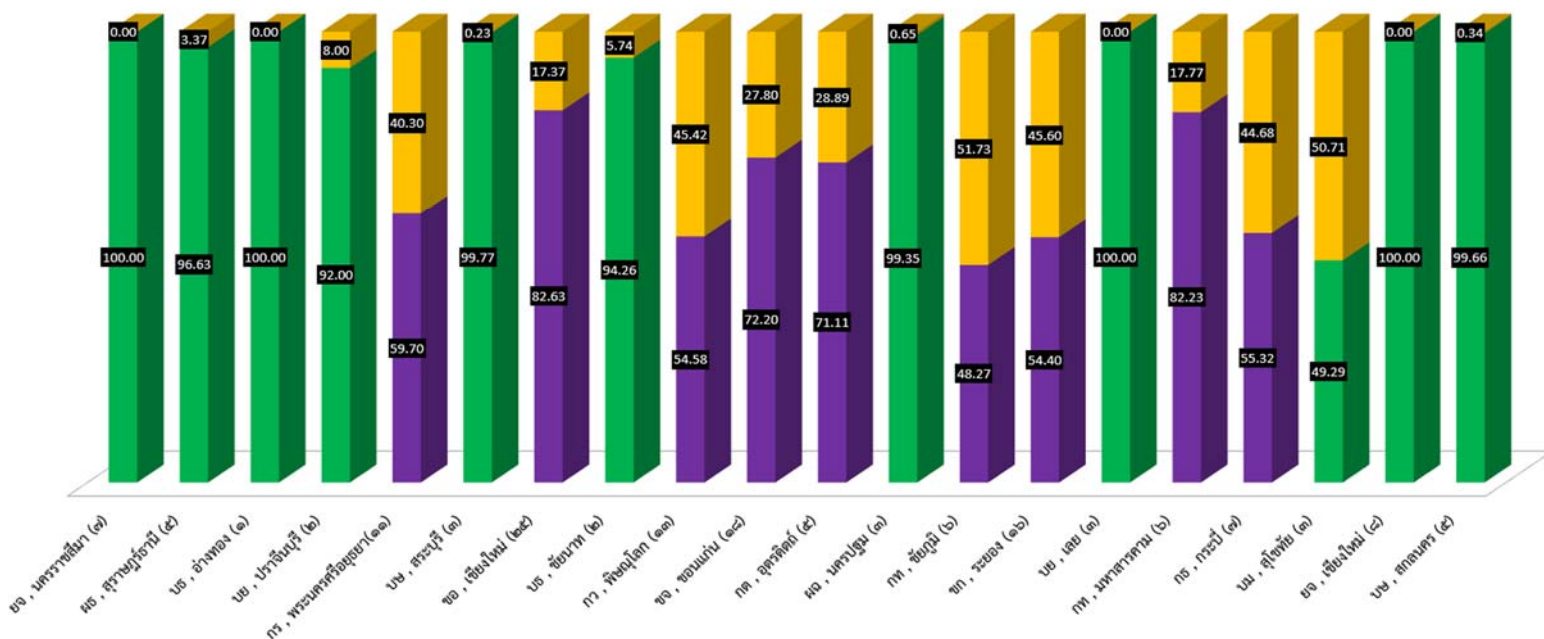
ลำดับ	ยอดประมุล			ยอดจัดเก็บ		ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน		ค้างชำระเกิน ๓๐ วัน	
	วัน เดือน ปี	หมวด	รายได้	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ
๑	๒๔-พ.ค.-๖๒	๒๓๓	๓,๒๓๘,๒๕๒	๒,๒๓๕,๑๔๘	๖๙.๐๒	๐	๐	๑,๐๐๓,๑๐๔	๓๐.๙๘
๒	๒๖-๒๗ พ.ค. ๖๒	๗๓	๑๘,๓๘๗,๗๘๐	๑๔,๕๕๗,๗๓๖	๗๙.๑๗	๐	๐	๓,๘๓๐,๐๔๔	๒๐.๘๓
๓	๒๖-๒๗ พ.ค. ๖๒	๗๓	๑๘,๕๕๔,๖๓๖	๑๔,๓๗๓,๗๔๘	๗๗.๓๐	๐	๐	๔,๒๒๐,๘๘๘	๒๒.๗๐
๔	๙-๑๐ พ.ย. ๖๒	๗๓	๑๖,๙๙๖,๗๕๙	๑๒,๙๕๗,๖๗๐	๗๖.๒๔	๐	๐	๔,๐๓๙,๐๘๙	๒๓.๗๖
๕	๙-๑๐ พ.ย. ๖๒	๗๓	๑๘,๕๕๔,๘๘๐	๑๓,๘๗๖,๓๙๐	๗๔.๘๒	๐	๐	๔,๖๖๘,๔๙๐	๒๕.๑๘
๖	๒๓-๒๔ พ.ย. ๖๒	๗๓	๑๗,๓๓๘,๗๗๘	๑๔,๕๖๘,๗๗๘	๘๔.๐๒	๐	๐	๒,๗๗๐,๐๐๐	๑๕.๙๘
๗	๒๓-๒๔ พ.ย. ๖๒	๗๓	๑๕,๙๗๖,๔๓๓	๑๔,๐๘๘,๔๓๓	๘๘.๑๘	๐	๐	๑,๘๘๘,๐๐๐	๑๑.๘๒
๘	๒๔-พ.ย.-๖๒	๒๓๓	๑,๒๓๓,๕๖๗	๑,๒๓๓,๕๖๗	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๙	๗-๘ พ.ค. ๖๒	๗๓	๑๗,๕๕๘,๘๘๐	๑๔,๙๘๐,๑๓๕	๘๕.๓๑	๐	๐	๒,๕๗๘,๗๔๕	๑๔.๖๙
๑๐	๗-๘ พ.ค. ๖๒	๗๓	๑๕,๙๕๗,๕๕๖	๑๒,๗๓๘,๐๕๔	๗๙.๘๒	๐	๐	๓,๒๑๙,๕๐๒	๒๐.๑๘
๑๑	๒๓-๒๔ พ.ค. ๖๒	๘๓	๒๓,๑๕๘,๖๔๑	๒๒,๔๔๘,๔๔๑	๙๖.๙๔	๐	๐	๗๐๙,๒๐๐	๓.๐๖
๑๒	๒๓-๒๔ พ.ค. ๖๒	๘๓	๒๑,๙๖๙,๐๕๑	๒๐,๖๔๐,๔๐๕	๙๓.๙๕	๐	๐	๑,๓๒๘,๖๔๖	๖.๐๕
๑๓	๒๔-พ.ค.-๖๒	๒๓๓	๑,๒๓๘,๐๐๐	๑,๒๓๘,๐๐๐	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๑๔	๑๑-๑๒ มิ.ย. ๖๓	๘๓	๒๓,๗๕๘,๙๙๐	๑๘,๑๑๖,๖๓๔	๗๖.๒๕	๐	๐	๕,๖๔๒,๓๕๖	๒๓.๗๕
๑๕	๑๑-๑๒ มิ.ย. ๖๓	๘๓	๒๓,๕๕๓,๙๖๖	๑๘,๕๕๘,๕๕๘	๗๙.๘๓	๐	๐	๔,๙๙๕,๔๐๘	๒๑.๑๗
๑๖	๒๔-มิ.ย.-๖๓	๒๓๓	๑,๑๒๘,๓๘๙	๑,๑๒๘,๓๘๙	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๑๗	๒๒-๒๓ มิ.ย. ๖๓	๘๓	๒๕,๔๗๑,๒๔๔	๒๑,๐๕๔,๔๒๐	๘๒.๖๖	๐	๐	๔,๔๑๖,๘๒๔	๑๗.๓๔
๑๘	๒๒-๒๓ มิ.ย. ๖๓	๘๓	๒๔,๙๗๐,๑๕๗	๑๗,๕๐๘,๖๕๖	๗๐.๑๒	๐	๐	๗,๔๖๑,๕๐๑	๒๙.๘๘
๑๙	๒๔-มิ.ย.-๖๓	๒๓๓	๑,๐๔๙,๖๐๑	๙๔๔,๑๐๑	๘๙.๙๕	๐	๐	๑๐๕,๕๐๐	๑๐.๐๕
๒๐	๒๔-มิ.ย.-๖๓	๒๓๓	๘๓๑,๖๓๒	๗๐๔,๒๐๐	๘๔.๖๘	๐	๐	๑๒๗,๔๓๒	๑๕.๓๒
รวม			๒๙๑,๐๔๙,๒๙๒	๒๓๘,๐๕๕,๕๐๓	๘๑.๗๙	๐	๐	๕๓,๙๙๓,๗๘๙	๑๘.๒๑



/ส่วนภูมิภาค...

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

ลำดับ	จังหวัด	หมวด	วันประมูล	ยอดประมูล	ยอดจัดเก็บ		ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน		ค้างชำระเกิน ๓๐ วัน	
					เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ
๑	นครราชสีมา (๗)	ยง	๑-ธ.ค.-๖๒	๑,๑๔๗,๒๐๐	๑,๑๔๗,๒๐๐	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๒	สุราษฎร์ธานี (๕)	ผธ	๗-ธ.ค.-๖๒	๖๖๘,๕๓๖	๖๔๖,๐๓๖	๙๖.๖๓	๐	๐	๒๒,๕๐๐	๓.๓๗
๓	อ่างทอง (๑)	บธ	๑๔-ธ.ค.-๖๒	๘๐๕,๖๐๐	๘๐๕,๖๐๐	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๔	ปราจีนบุรี (๒)	บย	๒๑-ธ.ค.-๖๒	๙๕๗,๐๐๐	๘๘๐,๔๐๐	๙๒.๐๐	๐	๐	๗๖,๖๐๐	๘.๐๐
๕	พระนครศรีอยุธยา(๑๑)	กร	๑๘-๑๙ มี.ค. ๖๓	๑๕,๕๙๔,๖๖๕	๙,๓๑๐,๑๐๐	๕๙.๗๐	๐	๐	๖,๒๘๔,๕๖๕	๔๐.๓๐
๖	สระบุรี (๓)	บษ	๘-ก.พ.-๖๓	๖๘๑,๔๕๗	๖๗๙,๘๕๗	๙๙.๗๗	๐	๐	๑,๖๐๐	๐.๒๓
๗	เชียงใหม่ (๒๕)	ขอ	๘-ก.พ. ๖๓	๒๑,๑๒๙,๐๐๑	๑๗,๔๕๙,๒๐๑	๘๒.๖๓	๐	๐	๓,๖๖๙,๘๐๐	๑๗.๓๗
๘	ชัยนาท (๒)	บธ	๑๕-ก.พ.-๖๓	๗๒๓,๑๒๐	๖๘๑,๖๒๐	๙๔.๒๖	๐	๐	๔๑,๕๐๐	๕.๗๔
๙	พิษณุโลก (๑๓)	กว	๑๕-๑๖ ก.พ ๖๓	๙,๙๔๘,๐๐๐	๕,๔๒๙,๙๐๐	๕๔.๕๘	๐	๐	๔,๕๑๘,๑๐๐	๔๕.๔๒
๑๐	ขอนแก่น (๑๘)	ขจ	๑๕-๑๖ ก.พ. ๖๓	๑๗,๐๐๗,๙๙๙	๑๒,๒๗๘,๙๙๙	๗๒.๒๐	๐	๐	๔,๗๒๘,๐๐๐	๒๗.๘๐
๑๑	อุดรดิตถ์ (๕)	กต	๑๕-๑๖ ก.พ. ๖๓	๗,๒๑๑,๐๐๐	๕,๑๒๘,๐๐๐	๗๑.๑๑	๐	๐	๒,๐๘๓,๐๐๐	๒๘.๘๙
๑๒	นครปฐม (๓)	ผฉ	๒๒-ก.พ.-๖๓	๑,๒๖๙,๒๐๐	๑,๒๖๑,๐๐๐	๙๙.๓๕	๐	๐	๘,๒๐๐	๐.๖๕
๑๓	ชัยภูมิ (๖)	กท	๒๒-๒๓ ก.พ. ๖๓	๑๑,๓๘๑,๖๖๖	๕,๔๙๔,๔๐๐	๔๘.๒๗	๐	๐	๕,๘๘๗,๒๖๖	๕๑.๗๓
๑๔	ระยอง (๑๖)	ขก	๒๒-๒๓ ก.พ. ๖๓	๑๖,๒๒๕,๖๘๑	๘,๘๒๗,๐๐๒	๕๔.๔๐	๐	๐	๗,๓๙๘,๖๗๙	๔๕.๖๐
๑๕	เลย (๓)	บย	๒๙ ก.พ. ๖๓	๙๓๘,๔๔๒	๙๓๘,๔๔๒	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๑๖	มหาสารคาม (๖)	กท	๒๙ ก.พ. ๖๓ - ๑ มี.ค. ๖๓	๑๐,๔๖๗,๐๐๐	๘,๖๐๖,๗๐๐	๘๒.๒๓	๐	๐	๑,๘๖๐,๓๐๐	๑๗.๗๗
๑๗	กระบี่ (๗)	กธ	๒๙ ก.พ. ๖๓ - ๑ มี.ค. ๖๓	๑๑,๒๐๖,๐๐๐	๖,๑๙๙,๒๐๐	๕๕.๓๒	๐	๐	๕,๐๐๖,๘๐๐	๔๔.๖๘
๑๘	สุโขทัย (๓)	บม	๗-มี.ค.-๖๓	๑,๕๓๐,๖๓๑	๗๕๔,๕๑๑	๔๙.๒๙	๐	๐	๗๗๖,๑๒๐	๕๐.๗๑
๑๙	เชียงใหม่ (๘)	ยง	๑๔-มี.ค.-๖๓	๘๘๘,๐๕๐	๘๘๘,๐๕๐	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๒๐	สกลนคร (๕)	บษ	๒๘-มี.ค.-๖๓	๕๙๖,๑๐๒	๕๙๔,๑๐๒	๙๙.๖๖	๐	๐	๒,๐๐๐	๐.๓๔
รวม				๑๓๐,๓๗๖,๓๕๐	๘๘,๐๑๐,๓๒๐	๖๗.๕๐	๐	๐	๔๒,๓๖๖,๐๓๐	๓๒.๕๐



/จึงขอเสนอ...

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....
.....
.....

/วาระที่ ๓.๒...

วาระที่ ๓.๒ รายงานการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓

ตามที่กำหนดให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน นำเสนอรายงานการรับจ่ายเงินและเงินคงเหลือประจำเดือนของกองทุนฯ ให้คณะกรรมการฯ ทราบ นั้น

ฝ่ายเลขาฯ ขอนำเสนอรายงานการรับจ่ายเงินและเงินคงเหลือประจำเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๓...

วาระที่ ๓.๓ รายงานผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนน ที่อยู่ระหว่างดำเนินงานประจำเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓

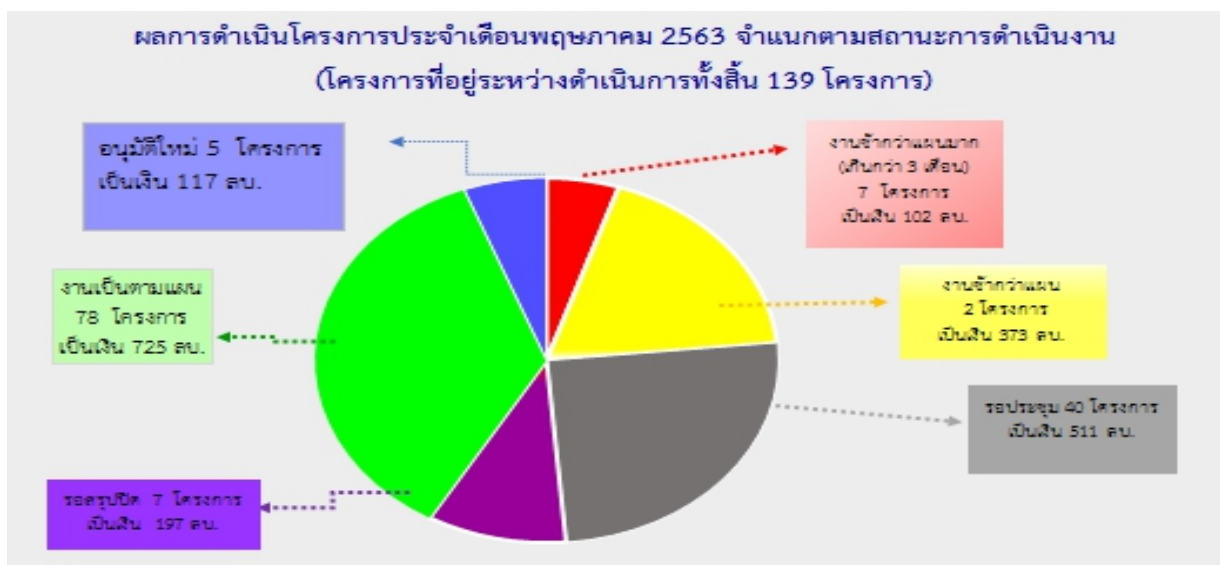
แผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตั้งแต่
ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๖๓ มีจำนวน ๑,๑๓๐ โครงการ ยกเลิก ๖๓ โครงการ คงเหลือ ๑,๐๖๗ โครงการ
โดยเป็นแผนงาน/โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นแล้ว ๑,๑๒๘ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินงาน ๑๓๙ โครงการ
ดังนี้

ปีงบประมาณ	จำนวน แผนงาน/ โครงการ	ยกเลิก โครงการ	คงเหลือ	ดำเนินงาน ตามโครงการ เสร็จสิ้นแล้ว	อยู่ระหว่าง ดำเนินงาน ตาม โครงการ	ปรับระยะ เวลา ดำเนิน โครงการ	หมายเหตุ
๒๕๕๗ - ๒๕๕๗	๖๕๕	๒๒	๖๓๓	๖๓๓	-	-	
๒๕๕๘	๗๕	๙	๖๖	๖๕	๑	๑	- อยู่ระหว่างผู้รับจ้างรายใหม่ดำเนินงาน ส่วนที่เหลือต่อ สิ้นสุด ๓๑ ธ.ค. ๖๓
๒๕๕๙	๖๕	๒	๖๓	๖๑	๒	-	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๐ พ.ย. ๖๓ - ๓๑ ม.ค. ๖๕ รวม ๒ โครงการ
๒๕๖๐	๙๕	๓	๙๒	๘๙	๓	๑	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓ -๒๕ มิ.ย. ๖๕ รวม ๓ โครงการ
๒๕๖๑	๑๘๒	๑๕	๑๖๗	๑๕๖	๑๑	๓	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๐ เม.ย.๖๓ - ๓๑ ต.ค. ๖๖ รวม ๑๑ โครงการ
๒๕๖๒	๑๔๘	๑๑	๑๓๗	๑๒๑	๑๖	๕	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๐ เม.ย. ๖๓ - ๓๐ ต.ค.๖๓ รวม ๑๖ โครงการ
๒๕๖๓	๑๑๐	๑	๑๐๙	๓	๑๐๖	๓๐	
รวม	๑,๓๓๐	๖๓	๑,๒๖๗	๑,๑๒๘	๑๓๙	๔๐	

/โดยโครงการ...

โดยโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ทั้ง ๑๓๙ โครงการ สามารถแบ่งได้ ดังต่อไปนี้

สถานะโครงการ	จำนวนโครงการ	ปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ	กลยุทธ์ ๑ ด้านจิตสำนึกด้านความปลอดภัย	กลยุทธ์ ๒ ด้านมาตรฐานด้านการเข้าถึง	กลยุทธ์ ๓ ด้านมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ	กลยุทธ์ ๔ ด้านมาตรฐานการประกอบกาและระบบการขนส่ง	กลยุทธ์ ๕ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	กลยุทธ์ ๖ ด้านประชาสัมพันธ์ความปลอดภัย	กลยุทธ์ ๗ ด้านรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุ	กลยุทธ์ ๘ ด้านขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัย	กลยุทธ์ ๙ ด้านศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการฯ	พันธกิจที่ ๓
๑. โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน	๙											
๑.๑ โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนเกินกว่า ๓ เดือน	๗		๑	๑	๔	-	-	-	๑	-	-	-
๑.๒ โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน	๒		-	๑	๑	-	-	-	-	-	-	-
๒. โครงการรอประชุมปรับแผนการดำเนินงาน/แผนการเบิกจ่ายเงิน/ขอยกเลิกโครงการ	๔๐	๓๙	๕	๕	๗	๖	๓	๑	๓	๒		๘
๓. โครงการที่รอสรุปปิดโครงการ	๗											
๓.๑ โครงการที่รอสรุปปิดโครงการแต่การเบิกจ่ายเงินไม่เป็นไปตามแผน	๓		๑	-	-	-	๒	-	-	-	-	-
๓.๒ โครงการที่รอสรุปปิดโครงการและการเบิกจ่ายเงินเป็นไปตามแผน	๔		-	๒	๑	-	๑	-	-	-	-	
๕. โครงการที่การดำเนินงานเป็นไปตามแผน	๗๘											
๕.๑ โครงการที่การดำเนินงานเป็นไปตามแผน แต่การเบิกจ่ายเงินไม่เป็นไปตามแผน	๒๔		๕	๑	๒	๑	๙	๒	๒	-	๑	๑
๕.๒ โครงการที่การดำเนินงานและการเบิกจ่ายเงินเป็นไปตามแผน	๕๔		๑๗	๔	๑๐	๔	๘	-	๓	๑	๒	๕
๖. โครงการที่อนุมัติใหม่	๕		๒	๒	๑	-	-	-	-	-	-	-
รวมจำนวนโครงการ	๑๓๙	๓๙	๓๑	๑๖	๒๖	๑๑	๒๓	๓	๙	๓	๓	๑๔



รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓

จากการติดตามผลการดำเนินการของโครงการตามพันธกิจที่ ๑ และพันธกิจที่ ๓ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการทั้ง ๑๓๙ โครงการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ปรากฏผล ดังนี้

๑. โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน ๙ โครงการ
๒. โครงการที่รอประชุม จำนวน ๔๐ โครงการ
๓. โครงการที่รอสรุปปิดโครงการ จำนวน ๗ โครงการ
๔. โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๗๘ โครงการ
๕. โครงการที่อนุมัติใหม่ จำนวน ๕ โครงการ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ	ผลการดำเนินงาน	
				(บาท)	ร้อยละ	สถานะ
โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน ๙ โครงการ						
๑	โครงการบำรุงรักษาและซ่อมแซมระบบตรวจสอบสภาพรถทั่วประเทศ เพื่อรักษามาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓	สนว.	๖ /๐๘/ ๖๒ - ๕/๑๒/ ๖๓	๑๙,๑๐๐,๐๐๐	-๕๒.๕๐	ไม่เป็นไปตามแผน / อยู่ระหว่างลงนามในสัญญาจ้างตามแผน ต้องดำเนินการซ่อมบำรุงแก้ไขระบบตามสัญญาครั้งที่ ๒ รายงานผลเดือน เม.ย.: ไม่เป็นไปตามแผน / อยู่ระหว่างลงนามในสัญญาจ้าง
๒	โครงการติดตั้งระบบตรวจสอบสภาพรถของสำนักงานขนส่ง ๕ แห่ง เพื่อให้การตรวจสอบสภาพรถเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ	สนว.	๑๐ /๐๙/ ๖๒ - ๙ /๑๒/ ๖๓	๓๗,๕๐๐,๐๐๐	-๓๙.๒๕	ไม่เป็นไปตามแผน / คณะกรรมการส่งผลการพิจารณาผลการประเมินราคาให้ สพด. ตามหนังสือเลขที่ คค ๐๔๑๘.๖/๑๗๒ ลว. ๑๓ พ.ค. ๖๓ ตามแผน ผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญา (ติดตั้งระบบตรวจสอบสภาพรถของสำนักงานขนส่ง ๕ แห่ง) รายงานผลเดือน เม.ย. : ไม่เป็นไปตามแผน / อยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้าง ขั้นตอนพิจารณาผลการประกวดราคา
๓	โครงการยกระดับระบบตรวจสอบสภาพรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ ๒	สนว.	๑๐ /๐๙/ ๖๒ - ๙ /๑๒/ ๖๓	๑๔,๐๔๙,๖๐๐	-๓๖.๒๕	ไม่เป็นไปตามแผน / ประกาศผลผู้ชนะการเสนอราคาเมื่อวันที่ ๗ พ.ค. ๖๓ อยู่ระหว่างจัดทำสัญญาจ้างตามแผน ผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญา (ติดตั้งระบบตรวจสอบสภาพรถ) รายงานผลเดือน เม.ย. : ไม่เป็นไปตามแผน / อยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้าง ขั้นตอนพิจารณาผลการประกวดราคา
๔	โครงการยกระดับระบบตรวจสอบสภาพรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ เพื่อให้การตรวจสอบสภาพรถเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ	สนว.	๑๐ /๐๙/ ๖๒ - ๙ /๑๒/ ๖๓	๙,๕๑๗,๗๐๐	-๓๑.๒๕	ไม่เป็นไปตามแผน / ลงนามสัญญาจ้างเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ ๒๑ พ.ค. ๖๓ ตามสัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๑๐๑๐/๒๕๖๓ ตามแผน ผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญา (จัดหาเครื่องตรวจสอบสภาพรถด้านความปลอดภัย เป็นแบบอัตโนมัติ) รายงานผลเดือน เม.ย. : ไม่เป็นไปตามแผน / อยู่ระหว่างทำสัญญาจ้าง ประกาศผู้ชนะการเสนอราคา เมื่อวันที่ ๑๓ เม.ย. ๖๓
๕	โครงการยกระดับการทดสอบที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง และจุดยึดเข็มขัดนิรภัยของรถโดยสาร ให้มีมาตรฐานความปลอดภัยตามข้อกำหนดสหประชาชาติ	สนว.	๑๔ /๑๑/ ๖๒ - ๑๓ /๑๑/ ๖๔	๗๐,๘๘๘,๖๐๐	-๕.๐๐	ไม่เป็นไปตามแผน / ประกาศผู้ชนะการประกวดราคา และสิ้นสุดการให้อุทธรณ์แล้วเมื่อวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๓ ตามแผน ต้องได้ผู้รับจ้างแล้ว รายงานผลเดือน เม.ย.: อยู่ระหว่างคณะกรรมการพิจารณาผลดำเนินการสรุปผลการประกวดราคา

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ	ผลการดำเนินงาน	
				(บาท)	ร้อยละ	สถานะ
๖	โครงการยกระดับมาตรฐานคุณภาพการอบรม ตามแนวทางการยกระดับคุณภาพผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Deiver)	สนภ.	๑ /๐๒/ ๖๓ - ๓๑ /๑๑/ ๖๓	๒,๘๔๘,๐๐๐	-๑๔.๐๐	ไม่เป็นไปตามแผน / - ประกาศผู้ชนะการเสนอราคา ได้แก่ บริษัท แมสวอร์ จำกัด โดยเสนอราคาทั้งสิ้น ๒,๘๑๘,๐๐๐ ลงวันที่ ๑๔ พ.ค. ๒๕๖๓ <u>ตามแผน</u> - เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ ต้องเริ่มดำเนินการถ่ายทำเผยแพร่วีดิทัศน์การอบรมและตีพิมพ์เนื้อหาความรู้ที่จำเป็นต่อการขอรับและการต่ออายุใบอนุญาตขับรถแล้ว <u>รายงานผลเดือนเม.ย. :</u> ไม่เป็นไปตามแผน / ประกาศประกวดราคาการจ้างเหมา โดยกำหนดให้ยื่นข้อเสนอและเสนอราคาทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ในวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ ระหว่างเวลา ๐๘.๓๐ น. - ๑๖.๓๐ น.
๗	โครงการยกระดับกระบวนการต่อและออกใบอนุญาต เพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับรถ ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) ผลผลิตที่ ๑ KIOSK = ๖๒,๖๗๕,๕๐๐ บ. ผลผลิตที่ ๒ E-Licensing = ๒๒๗,๑๐๑,๒๐๐ บ. ส่วนที่ ๑ = ๑๕,๗๓๘,๒๐๐ บ. ส่วนที่ ๒ = ๒๑๑,๓๖๓,๐๐๐ บ. ผลผลิตที่ ๓ E-Learning = ๗,๐๓๑,๐๐๐ บ. ผลผลิตที่ ๔ E-Classroom ๒ = ๕,๓๑๗,๐๐๐ บ.	สนภ.	• ๑ /๐๗/ ๖๑ - ๒๖ /๐๔/ ๖๒ • ปรับเป็น สิ้นสุด ๒๘ /๐๒/ ๖๓ • ปรับเป็น สิ้นสุด ๘ /๐๕/ ๖๓	๓๐๒,๑๒๔,๗๐๐	-๐.๗๒	ไม่เป็นไปตามแผน ผลผลิตที่ ๑ ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ผลผลิตที่ ๒ ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ผลผลิตที่ ๓ อยู่ระหว่างตรวจรับงานงวดที่ ๕ ผลผลิตที่ ๔ อยู่ระหว่างตรวจรับงานงวดที่ ๔ ส่งหนังสือขอปรับระยะเวลา วันที่ ๑ พ.ค. ๖๓ อยู่ระหว่างขออนุมัติปรับระยะเวลา <u>ตามแผน</u> ต้องตรวจรับและประเมินผลตามตัวชี้วัดและสรุปปิดโครงการ <u>รายงานผลเดือน เม.ย.:</u> ผลผลิตที่ ๑ ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ผลผลิตที่ ๒ ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ผลผลิตที่ ๓ อยู่ระหว่างตรวจรับงานงวดที่ ๕ ผลผลิตที่ ๔ อยู่ระหว่างตรวจรับงานงวดที่ ๔
๘	โครงการนำร่องจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม	สนภ.	๖ /๐๘/ ๖๒ - ๕/๑๑/๖ ๓	๓,๕๗๗,๑๔๐	-๕๘.๑๐	ไม่เป็นไปตามแผน / กระทรวงคมนาคมยังไม่สามารถจัดจ้างลูกจ้างและที่ปรึกษา (ผู้เชี่ยวชาญ) ได้เนื่องจากสถานการณ์ COVID-๑๙ <u>ตามแผน</u> ที่ปรึกษาและลูกจ้างฯ ต้องปฏิบัติงาน ณ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม <u>รายงานผลเดือน เม.ย.:</u> -กระทรวงคมนาคมยังไม่สามารถจัดจ้างลูกจ้างและที่ปรึกษา (ผู้เชี่ยวชาญ) ได้เนื่องจากสถานการณ์ COVID-๑๙ และจากเหตุดังกล่าวได้ทำการปรับลดวงเงิน และปรับตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่จะปฏิบัติงานจริง ส่วนการคืนเงินส่วนต่างที่ปรับลดวงเงินที่ขอรับจัดสรร จำนวน ๓,๗๓๑,๑๔๐ บาท อยู่ระหว่างดำเนินการโอนคืน ขบ. ผ่านระบบ GFMS

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการโครงการ	วงเงินอนุมัติ	ผลการดำเนินงาน	
				(บาท)	ร้อยละ	สถานะ
๙	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบสภาพรถเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	สขพ.๕	๑ / ๑๐ / ๖๑ - ๓๐ / ๐๙ / ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ / ๐๙ / ๖๓	๑๕,๙๙๐,๐๐๐	-๔๔.๐๐	ไม่เป็นไปตามแผน / ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างเทพื้นระบบ Post-tension ชั้นดาดฟ้า เสร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างรอกอนกรีตเซ็ทตัวและทดสอบให้เป็นไปตามมาตรฐานและหลักเกณฑ์ที่กำหนด และอยู่ระหว่างก่อสร้างโครงสร้างลิฟท์ <u>ตามแผน</u> ต้องดำเนินการประเมินผลโครงการ <u>รายงานผลเดือน เม.ย..</u> ไม่เป็นไปตามแผน / ขณะนี้อยู่ระหว่างก่อสร้างเสาโครงสร้างลิฟต์ชั้น ๒ และจัดการปัญหาเรื่องกองดินที่เหลือจากการก่อสร้างซึ่งทางผู้รับจ้างจะขอสงวนสิทธิ์ขยายระยะเวลาก่อสร้างในส่วนนี้ออกไป ได้แก่ใช้สัญญาขยายเวลาไป ๑๑๒ วัน สิ้นสุดเป็นวันที่ ๑๕ พ.ค. ๖๓

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ	ผลการดำเนินงาน	
				(บาท)	ร้อยละ	สถานะ
โครงการรอสรุปปิดโครงการ ๗ โครงการ						
๑	โครงการตรวจเข้มชั้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย	สนภ.	๑๐ / ๙ / ๖๒ - ๓๐ / ๔ / ๖๓	๗๗,๘๐๖,๒๐๐	๑๐๐.๐๐	รอสรุปปิด รอโอนเงิน
๒	โครงการตรวจเข้มชั้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย (เพิ่มเติมจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒)	สนภ.	๑๔ / ๑๑ / ๖๒ - ๓๐ / ๔ / ๖๓	๒๕,๒๗๖,๘๐๕	๑๐๐.๐๐	รอสรุปปิด รอโอนเงิน
๓	โครงการปลูกฝังเด็กไทย ใส่ใจวินัยจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	สนภ.	๑ / ๑๑ / ๖๒ - ๓๑ / ๐๓ / ๖๓	๕,๔๖๐,๘๐๐	๑๐๐.๐๐	รอสรุปปิด - ส่งหนังสือสรุปปิดแล้ว แต่ผลการเบิกจ่ายยังไม่สมบูรณ์
๔	โครงการตรวจเข้มชั้น รถโดยสารสาธารณะ check คน check รถ เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย	สขพ.๕	๓ / ๐๙ / ๖๒ - ๓๐ / ๐๑ / ๖๓	๑๑,๘๐๒,๐๐๐	๙๐.๐๐	รอสรุปปิด/รอเช็คยอดเงินส่งหนังสือสรุปปิดมาแล้ว ที่ คค ๐๔๑๕.๕ / ๕๑๐ ลว ๙ / ๐๔ / ๖๓
๕	โครงการ "ซัปปี้ปลอดภัย มั่นใจไร้แอลกอฮอล์"	สนภ.	๑ / ๑๐ / ๖๑ - ๓๑ / ๑๒ / ๖๒	๖๙,๑๕๙,๕๐๐	๑๐๐.๐๐	รอสรุปปิด
๖	โครงการบำรุงรักษาระบบควบคุม กำกับ ดูแล โรงเรียนสอนขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Classroom)	สนภ.	๑ / ๑๐ / ๖๑ - ๓๐ / ๐๙ / ๖๒	๔,๗๗๗,๐๐๐	๙๓.๓๓	รอสรุปปิด
๗	โครงการยกระดับมาตรฐานคุณภาพการอบรมตามแนวทางการยกระดับคุณภาพผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) (ถ่ายทอดสด)	สนภ.	๒๐ / ๐๓ / ๖๑ - ๓๑ / ๑๐ / ๖๑	๓,๖๙๒,๐๐๐	๙๐.๐๐	รอสรุปปิด

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ	ผลการดำเนินงาน	
				(บาท)	ร้อยละ	สถานะ
โครงการที่อนุมัติใหม่ ๕ โครงการ						
๑	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา	สขจ. นครราชสีมา	๑๕ /๐๕/ ๖๓ - ๑๔ /๑๒/ ๖๔	๑๗,๑๙๓,๙๕๐	๓.๐๐	อนุมัติใหม่
๒	โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน	กรมควบคุมโรค	๑๕ /๐๕/ ๖๓ - ๑๔ /๐๒/ ๖๖	๔๔,๑๔๐,๕๕๐	๕.๐๐	อนุมัติใหม่
๓	โครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน	สำนักงาน การขนส่ง สินค้า	๑๕ /๐๕/ ๖๓ - ๑๔ /๐๘/ ๖๔	๑๔,๐๐๐,๐๐๐	๓.๐๐	อนุมัติใหม่
๔	โครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมขนส่ง การผลิตและการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	สำนักงาน การขนส่ง สินค้า	๑๕ /๐๕/ ๖๓ - ๑๔ /๑๒/ ๖๔	๒๕,๐๐๐,๐๐๐	๓.๐๐	อนุมัติใหม่
๕	โครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน	สำนักงาน กองทุนฯ	๑๕ /๐๕/ ๖๓ - ๑๔ /๐๒/ ๖๕	๑๗,๓๓๔,๕๐๐	๓.๐๐	อนุมัติใหม่

/เนื่องจากสถานการณ์...

เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-๑๙) ผู้ได้รับจัดสรรจึงยื่นขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และฝ่ายเลขานุการได้รวบรวมนำเสนอต่อคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ รวมทั้งสิ้น ๔๘ โครงการ โดยจำแนกออกเป็น ๒ กลุ่ม ดังนี้

๑. การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการเพิ่มขึ้นจากที่ได้รับอนุมัติจัดสรร จำนวน ๑๙ โครงการ

(๑.๑) โครงการที่เกี่ยวกับการอบรม จำนวน ๑๐ โครงการ

สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ประกอบกับที่รัฐบาลได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินฯ ที่มีข้อห้ามในการรวมกลุ่มคนจำนวนมาก จึงทำให้ไม่สามารถดำเนินการจัดอบรมได้

โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การดำเนินการ	เดิม	ขอปรับเป็น	มติที่ประชุม
๑. โครงการเสริมสร้างความรู้ด้านการจราจรในเด็กปฐมวัยเพื่อสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน traffic learning for kids)	สขจ. จันทบุรี	๑. จำนวนเงิน ๒. ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๔๒๓,๐๐๐.- ๑ ก.พ. ๖๓ – ๓๑ ส.ค. ๖๓	- ขอเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓ ตามที่เสนอ
๒. โครงการเสริมสร้างความรู้ด้านการจราจรในเด็กปฐมวัยเพื่อสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน traffic learning for kids)	สขจ.ตราด	๑. จำนวนเงิน ๒. ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๓๘๙,๐๐๐.- ๑ ก.พ. ๖๓ – ๓๑ ส.ค. ๖๓	- ขอเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓ ตามที่เสนอ
๓. โครงการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพเครือข่ายความปลอดภัยรถตู้ชีพยุค Thailand ๔.๐	สขจ.เลย	๑. จำนวนเงิน ๒. ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑๖๐,๘๐๐.- ๑๖ พ.ย. ๖๒ – ๑๕ ต.ค. ๖๓	- ขอเป็นสิ้นสุด ๑๕ พ.ย. ๖๓	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๑๕ พ.ย. ๖๓ ตามที่เสนอ
๔. โครงการเสริมสร้างศักยภาพพนักงานขับรถของหน่วยงานราชการจังหวัดลำปาง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	สขจ. ลำปาง	๑. จำนวนเงิน ๒. ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑๖๙,๕๐๐.- ๑๕ พ.ย. ๖๒ – ๑๔ ต.ค. ๖๓	- ขอเป็นสิ้นสุด ๑๕ พ.ย. ๖๓	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๑๕ พ.ย. ๖๓ ตามที่เสนอ
๕. โครงการพฤติกรรมดี ขับขี่ปลอดภัย (Safe Lives & Sense Driving)	สขจ. ลำปาง	๑. จำนวนเงิน ๒. ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๒๕๗,๖๐๐.- ๑๖ พ.ย. ๖๒ – ๑๕ ต.ค. ๖๓	- ขอเป็นสิ้นสุด ๓๐ พ.ย. ๖๓	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๐ พ.ย. ๖๓ ตามที่เสนอ
๖. โครงการสร้างเครือข่ายความปลอดภัยในชุมชน (Network Safety Area) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	สขจ. เชียงราย	๑. จำนวนเงิน ๒. ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๒๓๔,๖๐๐.- ๑๖ พ.ย. ๖๒ – ๑๕ ต.ค. ๖๓	- ขอเป็นสิ้นสุด ๓๐ พ.ย. ๖๓	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๐ พ.ย. ๖๓ ตามที่เสนอ

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	เดิม	ขอปรับเป็น	มติที่ประชุม
๗. โครงการเสริมสร้าง ความปลอดภัยรถรับส่ง นักเรียนจังหวัดลำปาง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	สขจ. ลำปาง	๑. จำนวนเงิน	๔๕๙,๙๐๐.-	-	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๑ ธ.ค. ๖๓ ตามที่เสนอ
		๒. ระยะเวลาดำเนิน โครงการ	๑๖ พ.ย. ๖๒ - ๑๕ ต.ค. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ ธ.ค. ๖๓	
๘. โครงการเสริมสร้าง ความปลอดภัยรถรับส่ง นักเรียนจังหวัด ปราจีนบุรี ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	สขจ. ปราจีนบุรี	๑. จำนวนเงิน	๓๐๒,๘๐๐.-	-	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๑ ธ.ค. ๖๓ ตามที่เสนอ
		๒. ระยะเวลาดำเนิน โครงการ	๑๖ พ.ย. ๖๒ - ๑๕ ต.ค. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ ธ.ค. ๖๓	
๙. โครงการเพิ่ม ประสิทธิภาพการ ปฏิบัติงานด้านความ ปลอดภัยทางถนนจาก ระบบ GPS สำหรับ เจ้าหน้าที่ส่วนกลางและ ส่วนภูมิภาค ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ศปร.	๑. จำนวนเงิน	๒,๑๒๓,๔๐๐.-	-	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓ ตามที่เสนอ
		๒. ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	๑ ต.ค. ๖๒ - ๓๐ มิ.ย. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓	
๑๐. โครงการเสริมสร้าง ความปลอดภัย รถจักรยานยนต์ สาธารณะ จังหวัด ปราจีนบุรี	สขจ. ปราจีนบุรี	๑. จำนวนเงิน	๒๙๒,๘๐๐.-	-	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๒๔ ก.พ. ๖๔ ตามที่เสนอ
		๒. ระยะเวลาดำเนิน โครงการ	๑๖ พ.ย. ๖๒ - ๑๕ ต.ค. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๒๔ ก.พ. ๖๔	

**(๑.๒) โครงการที่ดำเนินการในช่วงเทศกาลหรือในช่วงที่มีการกำหนดจัดงานในภาพรวมของ
ประเทศ จำนวน ๓ โครงการ**

สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัส
โคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) คณะรัฐมนตรีมีมติให้เลื่อนวันหยุดราชการในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓
ออกไปก่อน และเลื่อนการจัดงาน ประกอบกับที่รัฐบาลได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินฯ ที่มีข้อห้ามในการ
รวมกลุ่มคนจำนวนมาก จึงทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	เดิม	ใบสั่งจ้าง/ สัญญา	ขอปรับเป็น	มติที่ประชุม
๑. โครงการปฏิบัติการ ตรวจเข้มข้นรถโดยสาร หมวด ๒ หมวด ๓ ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร และจุดจอดทั่วประเทศ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	สนส.	๑. จำนวนเงิน	๘,๖๐๔,๐๐๐.-	-	-	เห็นชอบให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓
		๒. ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	๑ พ.ย. ๖๒ - ๓๐ มิ.ย. ๖๓	กรมการขนส่ง ทางบก และ สำนักงาน คณะกรรมการ การอาชีว ศึกษา ลงนาม MOU แล้ว	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓	

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	เดิม	ใบสั่งจ้าง/ สัญญา	ขอปรับเป็น	มติที่ประชุม
๒. โครงการอาสาชนส่ง ทางบก	กตส.	๑. จำนวนเงิน	๑๕๘,๙๐๐.-	-	-	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๑ ต.ค. ๖๓ ตามที่เสนอ
		๒. ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	๑๖ พ.ย. ๖๒ - ๑๕ ส.ค. ๖๓	-	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ ต.ค. ๖๓	
๓. โครงการผลิตสื่อ ประชาสัมพันธ์ และ จัดกิจกรรมรณรงค์ การขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ ปลอดภัย ผ่านการ แข่งขัน OR Thailand GrandPrix (MOTO GP)	สกก.	๑. จำนวนเงิน	๙,๐๐๐,๐๐๐.-	-	-	ไม่เห็นชอบให้ปรับระยะเวลาการดำเนิน โครงการผลิตสื่อประชาสัมพันธ์ และจัด กิจกรรมรณรงค์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ปลอดภัย ผ่านการแข่งขัน OR Thailand GrandPrix (MOTO GP) โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตาม ความเห็นของคณะอนุกรรมการเนื่องจาก อาจไม่สามารถจัดงานได้ตามที่ได้รับแจ้ง ดังนั้น ให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการ ประสานกับการกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) ว่า สามารถจัดการแข่งขัน รถจักรยานยนต์ชิงแชมป์โลก รายการ OR Thailand GrandPrix (MOTO GP) ได้ ตามที่กำหนดหรือไม่ เพื่อให้ทราบ กำหนดการที่แน่ชัด ซึ่งหากไม่สามารถ ดำเนินการจัดการแข่งขันได้ แต่ได้มี ค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นแล้ว ให้ประสาน กกท. รายงานผลการดำเนินงานและผลการใช้ จ่ายเงินเพื่อสรุปปิดโครงการ โดยเป็นการ เบิกค่าใช้จ่ายจากสถานการณ์โรคติดเชื้อ ไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) และให้ รายงานผลความคืบหน้าต่ออธิบดีกรมการ ขนส่งทางบกทราบด้วย
		๒. ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	๒๖ ธ.ค. ๖๒ - ๒๕ ก.ค. ๖๓	กรมการ ขนส่งทาง บก และการ กีฬาแห่ง ประเทศไทย ลงนาม MOU แล้ว	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ ธ.ค. ๖๓	

(๑.๓) โครงการที่เกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้าง จำนวน ๖ โครงการ

สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส
โคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ประกอบกับไม่สามารถสั่งซื้อสินค้าได้ / ขาดแคลนแรงงาน ที่ จึงทำให้ไม่สามารถ
ดำเนินการตามสัญญาได้

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	เดิม	ใบสั่งจ้าง/ สัญญา	ขอปรับเป็น	มติที่ประชุม
๑. โครงการเพิ่ม ประสิทธิภาพการ อบรมและทดสอบขับ รถเพื่อขอรับ ใบอนุญาตขับรถ	สขจ. น่าน	๑. จำนวนเงิน	๙๔๓,๘๖๐.-	-	-	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓ ตามที่เสนอ
		๒. ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	๑ ก. พ. ๖๓ - ๓๑ ก.ค. ๖๓	เลขที่ ๖๒/๒๕๖๓ ลว. ๒๔ มี.ค. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓	
๒. โครงการเพิ่ม ประสิทธิภาพการ ตรวจสภาพรถ สำนักงานขนส่ง จังหวัดเพชรบุรี ระยะที่ ๑	สขจ. เพชร บุรี	๑. จำนวนเงิน	๙,๖๖๙,๐๐๐.-	-	-	เห็นชอบให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๑ ส.ค. ๖๓ ตามที่เสนอ
		๒. ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	๑ ก.ค.๖๑ - ๓๑ ต.ค.๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ก.ค.๖๓	๑. เลขที่ ๗๙/๒๕๖๒ ลว. ๑ พ.ค. (๓๖๐ วัน สิ้นสุด ๒๕	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ ส.ค. ๖๓	

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	เดิม	ใบสั่งจ้าง/ สัญญา	ขอปรับเป็น	มติที่ประชุม
				เม.ย. ๖๓) ๒. ขยาย สัญญาออกไป ๕๓ วัน สิ้นสุด ๑๗ มิ.ย. ๖๓		
๓. โครงการซ่อม บำรุงรักษาระบบตรวจ สภาพรถ ศูนย์ทดสอบ ยานยนต์ เพื่อศึกษา ตรวจสอบและพัฒนา กฎ ระเบียบ ให้ สอดคล้องตามข้อ เทคนิคด้านความ ปลอดภัยของรถ	สนว.	๑. จำนวนเงิน	๔,๗๕๐,๐๐๐.-	-	-	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๑ พ.ค. ๖๔ ตามที่เสนอ
		๒. ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	๑ ส.ค. ๖๒ – ๓๐ ก.ย. ๖๓	ที่ คค ๐๔๐๘/๒๐ ๕๔/๒๕๖๓ ลว. ๒๖ มี.ค. ๖๓ -	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ พ.ค. ๖๔	
๔. โครงการยกระดับ การตรวจสภาพรถ เพื่อ สำนักวิศวกรรมยาน ยนต์ตรวจสอบและ รับรองเกี่ยวกับรถ	สนว.	๑. จำนวนเงิน	๔,๔๗๑,๐๐๐.-	-	-	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๑ม ๖๔ ตามที่เสนอ
		๒. ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	๑ ส.ค. ๖๒ – ๓๑ ก.ค. ๖๓	ที่ คค ๐๔๐๘/๒๐ ๕๔/๒๕๖๓ ลว. ๒๕ มี.ค. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ มี.ค. ๖๔	
๕. โครงการเพิ่ม ประสิทธิภาพด้านการ ตรวจสอบสภาพรถของ สถานตรวจสภาพรถ	สนว.	๑. จำนวนเงิน	๒,๘๐๐,๐๐๐.-	-	-	ไม่อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนิน โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการตรวจ สภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ โดยให้ ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดดำเนินการในส่วนที่ ยังคงค้างเรื่องของการประเมินผลโครงการ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และให้จัดทำสรุปปิด โครงการส่งให้ฝ่ายเลขานุการฯ ต่อไป
		๒. ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	☐ ๒ พ.ค. ๖๒ - ๑ เม.ย. ๖๓ ☐ ปรับเป็น สิ้นสุด ๑ พ.ค. ๖๓	ที่ คค ๐๔๐๘/๑๐๐๑ /๒๕๖๓ ลว. ๑๑ ต.ค. ๖๒	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ ก.ค. ๖๓	
๖. โครงการเสริมสร้าง มาตรฐานการขับรถ อย่างปลอดภัยในกลุ่มผู้ ขับรถบรรทุกบน เส้นทางสาย ๓๐๔ ช่วง เขาปู่โตน จังหวัด ปราจีนบุรี	สขจ. ปราจีนบุรี	๑. จำนวนเงิน	๓๓๒,๘๐๐.-	-	-	อนุมัติให้ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๐ พ.ย. ๖๓ ตามที่เสนอ
		๒. ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	๑๖ พ.ย. ๖๒ - ๑๕ ก.ย. ๖๓	ที่ ปจ ๓๘/๒๕๖๓ ลว. ๒๘ ก.พ.๖๓ ดำเนินการ ตามสัญญา จ้าง ๙๐ วัน	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๐ พ.ย. ๖๓	

/๒. การขอปรับ...

๒. การขอปรับผลผลิต/ตัวชีวิต/ค่าเป้าหมาย/อื่น ๆ ของโครงการ โดยระยะเวลา ดำเนินโครงการคงเดิม ตามที่ได้รับอนุมัติ จำนวน ๒๙ โครงการ

โครงการที่ ๑ – ๑๓ โครงการสำนักงานขนส่งสาขาเคลื่อนที่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ผลผลิต : ออกหน่วยเคลื่อนที่โดยใช้รถโมบายในการส่งเสริมความรู้ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :

- ออกหน่วยเคลื่อนที่โดยใช้รถโมบายในการส่งเสริมความรู้ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและให้บริการประชาชนไม่น้อยกว่าที่กำหนด

- สามารถเผยแพร่ความรู้ให้ประชาชนทั่วไป ไม่น้อยกว่า ครั้งละ ๕๐ คน

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความรู้ ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยไม่น้อยกว่า ๘๐ %

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑ สิงหาคม ๒๕๖๒ – ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓

สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว

- ดำเนินการจ้างลูกจ้างบริหารรายบุคคลวุฒิการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) หรือเทียบเท่า
- จัดทำแผนงานการนำรถออกหน่วยเคลื่อนที่เพื่อดำเนินงานส่งเสริมความรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและการให้บริการประชาชนและ ดำเนินงานตามแผนงานที่กำหนดไว้แล้ว

สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด : เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) จึงทำให้ไม่สามารถออกหน่วยเคลื่อนที่ได้ตามแผน

ความเห็นของคณะกรรมการ

คณะกรรมการพิจารณาฯ พิจารณาการขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการเพิ่มขึ้นจากที่ได้รับอนุมัติจัดสรร จำนวน ๒๙ โครงการ แล้วมีความเห็นว่า

๑. โครงการลำดับที่ ๑ - ๑๓ โครงการสำนักงานขนส่งสาขาเคลื่อนที่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และโครงการลำดับที่ ๑๔ - ๒๗ เนื่องจากการเป็นโครงการที่ขอปรับตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/กิจกรรม/อื่น ๆ ของโครงการ โดยที่ระยะเวลาดำเนินโครงการคงเดิมตามที่ได้รับอนุมัติ ซึ่งการขอปรับลดการดำเนินงานลง ย่อมมีผลต่อการใช้จ่ายเงินงบประมาณที่ลดลงด้วย ดังนั้น จึงเห็นควรให้ฝ่ายเลขานุการฯ รวบรวมและจัดทำข้อมูลค่าใช้จ่ายที่ลดลง พร้อมกับกำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการพิจารณาขอปรับลด เพื่อจะได้พิจารณาปรับลดวงเงินสำหรับดำเนินโครงการด้วย ก่อนนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาฯ ในการประชุมครั้งต่อไป

๒. โครงการลำดับที่ ๒๘ และ ๒๙ ที่เป็นการยกเลิกผลผลิต เนื่องจากไม่มีการดำเนินการแล้ว มีวงเงินงบประมาณที่ใช้ในแต่ละผลผลิตที่ชัดเจนแล้ว จึงเห็นควรให้มีการยกเลิกผลผลิตได้ โดยให้ปรับลดวงเงินของโครงการลงตามจำนวนที่ใช้ในผลผลิตนั้น

มติที่ประชุม ๑. เห็นชอบให้ยกเลิกผลผลิตของโครงการ ลำดับที่ ๒๘ และลำดับที่ ๒๙ และให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป ดังนี้

/๑.๑ โครงการ...

๑.๑ โครงการสนับสนุนด้านความปลอดภัยด้วยเทคโนโลยีทุกด้านทุกพื้นที่ จำนวน ๑ ผลผลิต คือ ผลผลิตที่ ๖ : บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของระบบการทดสอบภาคทฤษฎีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) ส่วนภูมิภาค – สขจ. ๗๖ แห่ง สขบ. ๑๑๔ แห่ง และรถเคลื่อนที่ ๑๕ แห่ง รวม ๒๐๕ แห่ง บำรุงรักษา ๑ ระบบ พร้อมอุปกรณ์ ๖,๓๗๙ รายการ เป็นเงิน ๑๙,๐๐๒,๐๐๐ บาท โดยปรับลดวงเงินสำหรับดำเนินโครงการจากที่ได้รับอนุมัติจัดสรร ๘๖,๙๔๙,๒๒๐ บาท คงเหลือวงเงินโครงการ ๖๗,๙๔๗,๒๒๐ บาท

๑.๒ โครงการสนับสนุนการบริหารความปลอดภัยด้วยระบบอินเทอร์เน็ตของทั้งสองส่วนกลางและส่วนภูมิภาค จำนวน ๒ ผลผลิต ดังนี้

- ผลผลิตที่ ๔ : จัดหาบริการและบำรุงรักษาระบบ Cloud Service และระบบงาน GPS ตามข้อกำหนดใน TOR เป็นเงิน ๗๐๐,๐๐๐ บาท

- ผลผลิตที่ ๕ : จัดซื้ออุปกรณ์และค่าบริการแพ็คเกจอินเทอร์เน็ตของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครเขตพื้นที่ ๓ จำนวน ๑ ชุด เป็นเงิน ๓,๕๐๐ บาท
รวมที่ปรับลดวงเงินสำหรับดำเนินโครงการลง ๗๐๓,๕๐๐ บาท จากวงเงินที่ได้รับอนุมัติจัดสรร ๒๓,๒๕๐,๗๕๐ บาท คงเหลือวงเงินโครงการ ๒๒,๕๔๗,๒๕๐ บาท

๒. สำหรับโครงการลำดับที่ ๑ - ๒๗ ให้ฝ่ายเลขานุการฯ ดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ ในข้อ ๑ ก่อนนำเสนอคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ ในการประชุมครั้งต่อไป

โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	จำนวนเงิน	การใช้จ่ายเงิน			จำนวนครั้งออกหน่วย (ไม่น้อยกว่า ครั้ง/คัน/ปี)	
			ผูกพัน	เบิกจ่าย	คงเหลือ	เดิม	ใหม่
๑. กลุ่มจังหวัดจันทบุรี	สขจ.จันทบุรี	๔๖๓,๖๔๐.-	๔๖๓,๖๔๐	๑๖๔,๑๙๑.๔๗	๒๙๙,๔๔๘.๕๓	๓๖	๒๒
๒. กลุ่มจังหวัดสุราษฎร์ธานี	สขจ.สุราษฎร์ธานี	๔๕๓,๙๑๐.-	๔๕๓,๙๑๐	๑๔๒,๖๖๓.๓๔	๓๑๑,๒๔๖.๖๖	๓๓	๓๐
๓. กลุ่มจังหวัดเชียงใหม่	สขจ.เชียงใหม่	๔๖๑,๖๖๐.-	๔๖๑,๖๖๐	๒๓๙,๒๙๐.๓๒	๒๒๒,๓๖๙.๖๘	๓๓	๒๐
๔. กลุ่มจังหวัดอุดรธานี	สขจ.อุดรธานี	๖๒๖,๔๑๐.-	๖๒๖,๔๑๐	๑๑๗,๐๔๑	๕๐๙,๓๖๙	๓๓	๒๔
๕. กลุ่มจังหวัดขอนแก่น	สขจ.ขอนแก่น	๔๗๕,๑๕๐.-	๔๗๕,๑๕๐	๑๗๕,๕๓๓.๘๙	๒๙๙,๖๑๖.๑๑	๓๒	๒๔
๖. กลุ่มจังหวัดเชียงราย	สขจ.เชียงราย	๔๙๐,๙๕๐.-	๔๙๐,๙๕๐	๑๘๒,๐๔๐	๓๐๘,๙๑๐	๓๐	๑๘
๗. กลุ่มจังหวัดสิงห์บุรี	สขจ.สิงห์บุรี	๒๙๓,๖๐๐.-	๒๙๓,๖๐๐	๑๑๓,๒๐๖	๑๘๐,๓๙๔	๒๘	๑๙
๘. กลุ่มจังหวัดนครราชสีมา	สขจ.นครราชสีมา	๓๑๙,๑๖๐.-	๓๑๙,๑๖๐	๑๓๕,๕๒๘	๑๘๓,๖๓๒	๒๔	๒๒
๙. กลุ่มจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	สขจ.พระนครศรีอยุธยา	๓๕๐,๒๔๐.-	๓๕๐,๒๔๐	๑๐๒,๙๒๕	๒๔๗,๓๑๕	๒๔	๑๘
๑๐. กลุ่มจังหวัดอุบลราชธานี	สขจ.อุบลราชธานี	๔๒๐,๗๓๐.-	๔๒๐,๗๓๐	๑๓๔,๐๖๔.๒๐	๒๘๖,๖๖๕.๘๐	๒๔	๑๙
๑๑. กลุ่มจังหวัดปราจีนบุรี	สขจ.ปราจีนบุรี	๓๔๕,๔๐๐.-	๓๔๕,๔๐๐	๑๑๐,๘๐๔	๒๓๔,๕๙๖	๒๔	๑๓
๑๒. กลุ่มจังหวัดพิษณุโลก	สขจ.พิษณุโลก	๔๑๒,๙๘๐.-	๔๑๒,๙๘๐	๑๑๔,๑๐๓.๕๘	๒๙๘,๘๗๖.๔๒	๒๔	๑๘
๑๓. กลุ่มจังหวัดเพชรบุรี	สขจ.เพชรบุรี	๔๙๙,๓๗๐.-	๔๙๙,๓๗๐.-	๑๙๐,๗๘๘	๓๐๘,๕๘๒	๓๖	๑๔

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
(๑๔) โครงการ เมืองจราจร จำลองสอนน้อง ใช้รถใช้ถนน ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ <u>ผูกพัน</u> ๖๗๐,๐๐๐ ป. <u>เบิกจ่าย</u> ๕๔,๗๗๑ ป. <u>คงเหลือเบิกจ่าย</u> ๖๑๕,๒๒๙ ป.	สขจ. พิษณุโลก	จำนวนเงิน	๖๗๐,๐๐๐.-	-	• สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - ผลผลิตที่ ๑ ประชาสัมพันธ์เชิญชวนให้โรงเรียนในจังหวัดเข้าร่วมกิจกรรมแล้ว - ผลผลิตที่ ๒ บำรุงรักษา จักรยาน อุปกรณ์ใส่ด สื่อกเรียนการสอน - อยู่ระหว่างจัดซื้อถังเก็บน้ำ □ สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด • เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (Covid-๑๙) ซึ่งในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ กระทรวงสาธารณสุขมีประกาศการแพร่ระบาดของโรคฯ ส่งผลให้โรงเรียนเร่งดำเนินการสอบภาคเรียนที่ ๒/๒๕๖๒ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการจัดการอบรมได้ และต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๗ เม.ย. ๒๕๖๓ ให้สถานศึกษาเลื่อนการเปิดภาคเรียนที่ ๑/๒๕๖๓ เป็นวันที่ ๑ ก.ค. ๒๕๖๓ ทำให้ไม่สามารถจัดอบรมนักเรียนได้ตามแผนที่กำหนดไว้ จึงขอปรับตัวชี้วัดและระยะเวลาการดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน
		ผลผลิต :	จัดอบรมเพื่อให้ความรู้แก่เด็กนักเรียน และเยาวชนภายในอุทยานเรียนรู้เมืองจราจรจำลอง จำนวน ๒๐ รุ่น รุ่นละ ๘๐ คน รวม ๑,๖๐๐ คน	ปรับเป็น ๖ รุ่น รุ่นละ ๔๐ คน รวม ๒๔๐ คน	
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	มีจำนวนนักเรียน เยาวชน กลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมกิจกรรม จำนวน ๒๐ รุ่น รุ่นละ ๘๐ คน รวม ๑,๖๐๐ คน	ปรับเป็น ๖ รุ่น รุ่นละ ๔๐ คน รวมจำนวนไม่น้อยกว่า ๒๔๐ คน	
		ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ :	ผู้ผ่านกิจกรรมมีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรและเครื่องหมายจราจรเบื้องต้น มีวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน มีทักษะการขับขี่จักรยานสองล้อบนถนนจำลองจากถนนจริง ซึ่งสามารถนำไปใช้ได้จริงในอนาคตอย่างถูกต้อง โดยประเมินจากแบบติดตามการเกิดอุบัติเหตุของเด็กนักเรียนที่ผ่านการอบรมไปแล้วในระยะเวลา ๓ เดือน		
		ระยะเวลาดำเนินการ :	๑๖ พ.ย. ๖๒ – ๑๕ ก.พ. ๖๔	๑๖ พ.ย. ๖๒ – ๓๑ ธ.ค. ๖๓	
(๑๕) โครงการ บูรณาการตรวจ สารเสพติดให้ โทษพนักงานขับ รถโดยสาร สาธารณะ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ <u>ผูกพัน</u> ๑๑๔,๖๐๐ ป. <u>เบิกจ่าย</u> ๔๗,๖๑๕ ป. <u>คงเหลือเบิกจ่าย</u> ๖๖,๙๘๕ ป.	สขจ. นคร สวรรค์	จำนวนเงิน	๑๑๔,๖๐๐.-	-	• สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - ประสานงานกับสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครสวรรค์และกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครสวรรค์ในการตรวจสารเสพติดให้โทษพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ □ สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด • เนื่องจากมีคำสั่งกรมการขนส่งทางบก ที่ ๒๒๕/๒๕๖๓ เรื่อง ระเบียบการเดินรถโดยสารสาธารณะเป็นการชั่วคราวตามประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกท้องถิ่นทั่วราชอาณาจักร และมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางให้จัดการเดินรถตามความเป็นจริง แต่ต้องมีจำนวนเที่ยวการเดินรถในแต่ละเส้นทางไม่ต่ำกว่าวันละ ๒ เที่ยว (ไป ๑ เที่ยว กลับ ๑ เที่ยว) เป็นเวลา ๑๘๐ วัน จึงมีแต่รถหมวด ๓ และรถหมวด ๔ ที่มีจุดจอดรถต้นทางหรือปลายทางอยู่ในเขตจังหวัดนครสวรรค์เพียง
		ผลผลิต :	บูรณาการร่วมกับสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครสวรรค์และกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครสวรรค์ในการตรวจสารเสพติดให้โทษพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	จำนวนครั้งในการตรวจสารเสพติดพนักงานขับรถ ๔ ครั้งต่อเดือน และพนักงานขับรถที่เข้ารับการตรวจไม่น้อยกว่า ๒๕ รายต่อครั้ง	จำนวนครั้งในการตรวจสารเสพติดพนักงานขับรถ ๔ ครั้งต่อเดือน และพนักงานขับรถที่เข้ารับการตรวจไม่น้อยกว่า ๕ รายต่อครั้ง	
		ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ :	ลดพฤติกรรมเสี่ยงพนักงานขับรถที่เสพสารเสพติดลงได้		
		ระยะเวลาดำเนินการ :	๑๖ พ.ย. ๖๒ – ๑๕ ต.ค. ๖๓		

โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
					๓-๔ เส้นทาง ที่จัดการเดินรถประกอบกับมีบางจังหวัดมีคำสั่งห้ามเคลื่อนย้ายประชาชน เช่น จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดนครราชสีมา จึงส่งผลให้จำนวนรถที่เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครสวรรค์ลดลง และพนักงานขับรถที่ต้องเข้าตรวจสอบสารเสพติด ก็มีจำนวนลดลง
(๑๖) โครงการบูรณาการตรวจสอบสารเสพติดให้โทษพนักงานขับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ผูกพัน ๕๑,๖๕๐ บ. เบิกจ่าย ๒๕,๘๙๔ บ. คงเหลือเบิกจ่าย ๒๕,๗๕๖ บ.	สขจ. อ่างทอง	จำนวนเงิน	๕๑,๖๕๐.-	-	สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง สาธารณสุขจังหวัดอ่างทอง ตำรวจภูธรจังหวัดอ่างทอง และเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร เพื่อร่วมดำเนินการตรวจสอบสารเสพติดฯ - จัดซื้อชุดทดสอบสารเมทแอมเฟตามีน ในปัสสาวะชนิดตลับ พร้อมอุปกรณ์ - ดำเนินการตั้งจุดตรวจสอบสารเสพติดฯ ตามจุดต่างๆ ตามความเหมาะสม ดังนี้ ๑) เดือน ม.ค. ๖๓ ตั้งจุดตรวจ ณ อำเภอป่าโมก ตรวจสอบสารเสพติดพนักงานขับรถจำนวน ๒๙ ราย ไม่พบผู้เสพสารเสพติด ๒) เดือน ก.พ. ๖๓ ตั้งจุดตรวจ ๔ ครั้ง ตรวจสอบสารเสพติดพนักงานขับรถจำนวน ๒๗ ราย ไม่พบผู้เสพสารเสพติด สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด - เนื่องจาก สขจ. อ่างทอง ได้คำนึงถึงโอกาสเสี่ยงต่อการติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ของเจ้าหน้าที่ขณะปฏิบัติหน้าที่ และพนักงานขับรถที่เข้ารับการตรวจสอบสารเสพติด ตลอดจนเป็นการควบคุมและเฝ้าระวังโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ของจังหวัดอ่างทองให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรการระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) เพื่อป้องกันการติดต่อสัมผัสหรือแพร่เชื้อของรัฐบาล
		ผลผลิต :	บูรณาการร่วมกันระหว่างสำนักงานขนส่ง, เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง, สาธารณสุขจังหวัด, ตำรวจภูธรจังหวัด และเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร ในการตั้งจุดตรวจสอบสารเสพติดในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานขนส่งจังหวัดอ่างทอง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ กับพนักงานขับรถจำนวน ๘ ครั้ง ครั้งละ ๒๕ ราย รวมไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ราย		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	ออกตรวจสอบสารเสพติดพนักงานขับรถตาม พรบ. การขนส่งทางบก จำนวน ๘ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๒๕ ราย รวมไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ราย	: ออกตรวจสอบสารเสพติดพนักงานขับรถตาม พรบ. การขนส่งทางบก จำนวนไม่น้อยกว่า ๗ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๒๕ ราย รวมไม่น้อยกว่า ๑๗๕ ราย	
		ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ :	ลดพฤติกรรมเสี่ยงพนักงานขับรถตาม พรบ. การขนส่งทางบก เมื่อตรวจพบสารเสพติด แจ้งเปลี่ยนพนักงานขับรถทันที		
		ระยะเวลาดำเนินการ :	๑๖ พ.ย. ๖๒ – ๑๕ ต.ค. ๖๓		
(๑๗) โครงการเสริมสร้างความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียนจังหวัดสุโขทัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	สขจ. สุโขทัย	จำนวนเงิน	๒๕๔,๔๐๐.-	-	สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - สำรวจจำนวนรถรับส่งนักเรียนที่ให้บริการรับจ้างในเขตจังหวัดสุโขทัย และจัดทำแผนรวมถึงกำหนดการจัดอบรมเสนอขนส่งจังหวัดสุโขทัย พิจารณานุมัติ - แจ้งเจ้าของรถรับส่งนักเรียนที่ได้รับอนุญาตเข้ารับการอบรม และขอความร่วมมือศึกษาธิการจังหวัดสุโขทัยแจ้งหน่วยงานในสังกัด รวมถึงแจ้งหน่วยงาน
ผลผลิต :		จัดกิจกรรมเสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับการใช้รถ ใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย ให้แก่เจ้าของรถ ผู้ขับรถและผู้ควบคุมรถรับส่งนักเรียนเพื่อเสริมสร้าง ความรู้ พัฒนาศักยภาพการให้บริการและความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน แบ่งเป็น ๔ รุ่น ๆ ละ ๑๐๐ คน รวมจำนวนไม่น้อยกว่า ๔๐๐ คน		ปรับเป็น จำนวน ๙ รุ่น รวมจำนวนไม่น้อยกว่า ๔๐๐ คน	
ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :		ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และผ่านการทดสอบความรู้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐			

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
ผูกพัน ๒๕๔,๔๐๐ บ. เบิกจ่าย ๗๖,๓๙๒ บ. คงเหลือเบิกจ่าย ๑๗๘,๐๐๘ บ.		ตัวชี้วัดด้าน คุณภาพ : ระยะเวลา ดำเนินการ :	สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และ ผู้เสียชีวิตจากการรับส่งนักเรียน ลดลงจากปีที่ ผ่านมา ๑๖ พ.ย. ๖๒ - ๑๕ ต.ค. ๖๓		ที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนร่วม ดำเนินกิจกรรมโครงการ - จัดทำประชาสัมพันธ์ข่าว ในเขต จังหวัดสุโขทัย Line Group (รถรับส่ง นักเรียน) เพื่อประชาสัมพันธ์เชิญชวนผู้ มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับส่งนักเรียนเข้า รับการอบรม รวมถึงเชิญชวนหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินกิจกรรมโครงการ - จัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์และอื่น ๆ ที่ เกี่ยวข้องกับการจัดกิจกรรม แล ประชาสัมพันธ์เชิญชวนผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เข้ารับการอบรม อย่างต่อเนื่อง ☐ สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด • เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของ โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙)จึงทำให้ไม่สามารถดำเนิน โครงการให้เป็นไปตามแผนได้
(๑๘) โครงการ เสริมสร้างความ ปลอดภัยรถ รับส่งนักเรียน จังหวัด พระนครศรีอยุธยา ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ผูกพัน ๔๒๓,๐๐๐ บ. เบิกจ่าย - บ. คงเหลือเบิกจ่าย ๔๒๓,๐๐๐ บ.	สขจ. พระนคร ศรี ออยุธยา	จำนวนเงิน ผลผลิต : ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ : ตัวชี้วัดด้าน คุณภาพ : ระยะเวลา ดำเนินการ :	๔๒๓,๐๐๐.- จัดอบรมผู้ขับรถรับส่งนักเรียน และผู้ขับรถที่ นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ในการรับส่ง นักเรียนในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน ๕๐๐ ราย โดยแบ่งการอบรมออก ๕ รุ่น ๆ ละ ๑๐๐ คน เข้ารับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่าง ปลอดภัย และผ่านการทดสอบความรู้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตจากการ รับส่งนักเรียนลดลงจากปีที่ผ่านมา ๑๖ พ.ย. ๖๒ - ๑๕ ต.ค. ๖๓	- ปรับเป็น จำนวน ๔๐๐ ราย โดยแบ่ง การอบรม ออก ๔ รุ่น ๆ ละ ๑๐๐ คน ๑๖ พ.ย. ๖๒ - ๓๑ ต.ค. ๖๓	☐ สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - ประสานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา เขต ๑, ๒ และเขตพื้นที่มัธยมศึกษา เขต ๓ เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดทำโครงการฯ - ประสานสถานศึกษา เพื่อกำหนดวันจัด ประชุมผู้บริหารฯ และจัดทำแผนศึกษาดูงาน สถานศึกษาต้นแบบ เรื่องการจัดการรถรับส่ง นักเรียนปลอดภัย - เตรียมการจัดประชุมร่วมกับผู้บริหาร สถานศึกษา เพื่อศึกษาดูงานสถานศึกษา ที่จัดระบบรถรับส่งนักเรียน ต้นแบบในจ้ง หวัดพระนครศรีอยุธยา ☐ สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด • เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติด เชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) จึงทำให้ ไม่สามารถดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนได้
(๑๙) โครงการ เสริมสร้างความ ปลอดภัยรถ รับส่งนักเรียน จังหวัดเพชรบุรี ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ผูกพัน ๑๘๘,๔๐๐ บ.	สขจ. เพชร บุรี	จำนวนเงิน ผลผลิต : ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	๑๘๘,๔๐๐.- อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถรับ - ส่งนักเรียน ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัยการตรวจสอบและการบำรุงรักษา รถเพื่อความปลอดภัย แก่ผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ พนักงานขับรถรับ-ส่ง นักเรียน ผู้ ควบคุมนักเรียน ผู้แทนผู้ปกครอง และผู้แทน สถานศึกษา จำนวน ๒๐๐ คน เข้ารับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่าง ปลอดภัย และผ่านการทดสอบความรู้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ปรับเป็น จำนวน ๑๒๐ คน	☐ สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว -ดำเนินการประสานผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ พนักงานขับรถ รับ-ส่ง นักเรียน ผู้ควบคุมดูแลนักเรียน ผู้แทนผู้ปกครอง ผู้แทนสถานศึกษา เพื่อเข้ารับการอบรม - เตรียมการจัดเตรียมการอบรม ☐ สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติด เชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙)จึงทำ ให้ไม่สามารถดำเนินโครงการให้เป็นไปตาม แผนได้

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
เบิกจ่าย ๔๗,๐๐๐ บ. คงเหลือเบิกจ่าย ๑๔๑,๔๐๐ บ.		ตัวชี้วัดด้าน คุณภาพ :	สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และ ผู้เสียชีวิตจากการรับส่งนักเรียนลดลงจากปีที่ ผ่านมา		
		ระยะเวลา ดำเนินการ :	๑๖ พ.ย. ๖๒ - ๑๕ ต.ค. ๖๓		
(๒๐) โครงการ หน่วยเคลื่อนที่ เร็วเพื่อสอบ เทียบความ เที่ยงตรง และ ติดตามการซ่อม บำรุงระบบตรวจ สภาพรถทั่ว ประเทศ ประจำปี งบประมาณ ๒๕๖๓ ผูกพัน ๒๔๑,๖๔๐ บ. เบิกจ่าย ๒๔๑,๖๔๐ บ. ผูกพันค้างจ่าย - บ. คงเหลือส่งคืน กองทุนฯ ๑๖๘,๓๖๐ บ.	สนว.	จำนวนเงิน	๔๑๐,๐๐๐.-	-	สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว จัดส่งเจ้าหน้าที่ออกดำเนินการตาม โครงการ ๕ ครั้ง จำนวน ๖๑ ระบบ สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด ไม่สามารถออกดำเนินการตามโครงการ ได้ตั้งแต่เดือนเมษายน เป็นต้นมา เนื่องจากการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉิน จากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส โคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) มีการ ประกาศห้ามเข้าพื้นที่ในหลายจังหวัด ทำให้ไม่สามารถออกดำเนินการตาม แผนการดำเนินงานได้ โครงการฯ ได้รับ ผลกระทบจึงเป็นสาเหตุที่ต้องขอปรับลด ตัวชี้วัดด้านปริมาณ
		ผลผลิต :	เครื่องตรวจสภาพรถได้รับการแก้ไขข้อบกพร่องโดยเร็ว เครื่องมือตรวจสภาพรถเกิดความเที่ยงตรงถูกต้องเพื่อให้รถที่ ผ่านการตรวจสภาพเกิดความปลอดภัย		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	เครื่องตรวจสภาพรถทั่วประเทศ ได้รับการ ซ่อมแซมบำรุงรักษาอย่างรวดเร็วและมี ประสิทธิภาพในการใช้งาน	เครื่องตรวจ สภาพรถได้รับ การสอบเทียบ ความเที่ยงตรง และติดตาม การซ่อมบำรุง ระบบตรวจ สภาพรถ ไม่ น้อยกว่า ๖๐ ระบบ	
		ตัวชี้วัดด้าน คุณภาพ :	เครื่องตรวจสภาพรถใช้งานได้ปกติ มีประสิทธิภาพและความ เที่ยงตรงในการใช้งานและเกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้รถ		
		ระยะเวลา ดำเนินการ :	๑ ต.ค. ๖๒ - ๓๐ ก.ย. ๖๓		
(๒๑) โครงการ ตรวจสอบ กำกับ และดูแลการ ดำเนินงานของ สถานตรวจ สภาพรถใน ส่วนกลางและ ส่วนภูมิภาค ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ผูกพัน ๕๕๖,๑๐๐ บ. เบิกจ่าย ๕๔๖,๖๔๖.๒๐ บ. ผูกพันค้างจ่าย ๙,๔๕๓.๘๐ บ.	สนว.	จำนวนเงิน	๙๗๗,๗๐๐.-	-	สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว ออกตรวจสภาพรถสภาพรถตั้งแต่ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (๑ ต.ค. ๒๕๖๒ - ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓) จำนวน ๓๕๗ แห่ง พบข้อบกพร่องจำนวน ๔๑ แห่ง ได้ส่งรับการดำเนินการตรวจ สภาพรถเป็นการชั่วคราว เพื่อให้ ปรับปรุงซ่อมแซมเครื่องตรวจสภาพรถ และศึกษาการใช้เครื่องตรวจสภาพรถ ซึ่งสถานตรวจสภาพรถที่พบข้อบกพร่อง ได้ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงทั้งหมดแล้ว สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด ด้วยประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุก เขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักรโดยการ ระบาดของโรคติดเชื้อโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID ๑๙ ตั้งแต่วันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๓) และมีประกาศขยายระยะเวลา
		ผลผลิต :	ตรวจสอบ ติดตาม และกำกับ ดูแลการดำเนินงานของสถาน ตรวจสภาพรถในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	- สถานตรวจสภาพรถได้รับการตรวจสอบ อย่างต่อเนื่อง และครอบคลุม จำนวนไม่น้อย กว่า ๔๐๐ แห่ง	- ปรับเป็น ๓๕๐ แห่ง	
			- สถานตรวจสภาพรถที่มีข้อร้องเรียน หรือ มีเหตุข้อสงสัยว่า จะดำเนินการ ไม่ถูกต้อง ตามกฎ ประกาศ ระเบียบ และ ข้อบังคับของทางราชการ		
		ตัวชี้วัดด้าน คุณภาพ :	- สถานตรวจสภาพรถที่มีการดำเนินงานไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ และข้อบังคับของทางราชการได้รับการ ลงโทษตามกฎหมาย หรือแก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้อง		
		ระยะเวลา ดำเนินการ :	๑ ต.ค. ๖๒ - ๓๐ ก.ย. ๖๓		

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
คงเหลือส่งคืน กองทุนฯ ๕,๐๖,๗๒๓.๘๐ บ.					ไปจนถึง ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ทำให้การออกตรวจสอบสถานตรวจสภาพรถไม่สามารถดำเนินการได้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้
(๒๒) โครงการ นำร่องจัดตั้ง ศูนย์ปฏิบัติการ ความปลอดภัย คมนาคม ผูกพัน ๓,๕๗๗,๑๔๐ บ. เบิกจ่าย ๓,๕๗๗,๑๔๐ บ. ผูกพันค้างจ่าย - บ. คงเหลือส่งคืน กองทุนฯ ๓,๗๓๑,๑๔๐ บ.	สนภ.	จำนวนเงิน	๗,๓๐๘,๒๘๐.- ปรับลดวงเงินเหลือ๓,๕๗๗,๑๔๐.-	-	สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และกรมการขนส่งทางบก ลงนามร่วมกันในบันทึกความตกลงฯ เพื่อเป็นหลักฐานสำหรับโอนเงินที่ขอรับจัดสรรให้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมนำไปใช้ในการปฏิบัติงานศูนย์ฯ - สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติกรอบอัตราจ้างและแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการสรรหาและเลือกสรรที่ปรึกษาและลูกจ้างประจำศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม - ปรับลดวงเงินสำหรับดำเนินโครงการเนื่องจากยังไม่มี การจัดจ้างลูกจ้างโครงการ คงเหลือจำนวน ๓,๕๗๗,๑๔๐ บาท - กองบริหารการคลัง สปค. ดำเนินการโอนเงินโครงการฯ จำนวน ๓,๗๓๑,๑๔๐ บาท ส่งคืน กบถ. ผ่านระบบ GFMS เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๓๐ เม.ย. ๒๕๖๓ - อยู่ระหว่างการดำเนินการสรรหาและเลือกสรรที่ปรึกษา/ผู้เชี่ยวชาญ/บุคลากรที่มีคุณสมบัติตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนดเพื่อมาปฏิบัติงานเป็นที่ปรึกษาและลูกจ้างตามหลักเกณฑ์และแนวทางการดำเนินการที่สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมกำหนด และจัดจ้าง รวม ๒๐ คน สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด-๑๙) ทำให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคมยังไม่สามารถจัดจ้างลูกจ้างโครงการได้ จึงปรับตัวชี้วัดด้านปริมาณฯ ให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่เหลืออยู่ในการดำเนินโครงการ
		ผลผลิต :		คงเดิม	
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	๑. รับแจ้งเหตุ ประสานข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวก ความปลอดภัยและความมั่นคงการคมนาคม ไม่น้อยกว่า ๒,๒๐๐ กรณี ๒. สืบสวน/ตรวจสอบอุบัติเหตุและจุดเสี่ยงการคมนาคม กรณีที่ส่งผลกระทบในวงกว้างหรือมีความซับซ้อน จำนวน ๒๔ ครั้ง	๑. ปรับเป็น ไม่น้อยกว่า ๑๘๔ กรณีต่อเดือน นับจากเดือนที่มีการเริ่มจ้างลูกจ้างโครงการ ๒. ปรับเป็น ไม่น้อยกว่าเดือนละ ๒ ครั้ง นับจากเดือนที่มีการจ้างลูกจ้างโครงการ	
		ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ :	๑. รายงานผลการปฏิบัติงานพร้อมข้อเสนอแนะ ๒. รายงานผลการวิเคราะห์ การสืบสวน/การตรวจสอบ จุดอุบัติเหตุและจุดเสี่ยงพร้อมข้อเสนอแนะมาตรการ ๓. กำหนดมาตรฐานแนวทางปฏิบัติและกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยการคมนาคม		
		ระยะเวลาดำเนินการ :	๖ ส.ค. ๖๒ – ๓๑ ต.ค. ๖๓		
(๒๓) โครงการ บูรณาการตั้งจุด บริการอำนวยความสะดวก ความปลอดภัย	สนภ.	จำนวนเงิน	๒๖,๒๘๔,๙๐๐.-	-	สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - ตั้งจุดบริการร่วมระหว่าง ขบ. และ สอศ. เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้แก่ประชาชนทั่วไปบริเวณถนนสายหลักและสายรองที่มีประชาชน
		ผลผลิต :	จัดตั้งจุดบริการร่วมระหว่างกรมการขนส่งทางบก และสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา รวม ๒๕๙ จุดทั่วประเทศต่อเทศกาล (เทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปี ๒๕๖๓)	ปรับเป็นเฉพาะ ในเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๓	

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
ร่วมกับ สำนักงาน คณะกรรมการ การอาชีวศึกษา ช่วงเทศกาลปี ใหม่และ สงกรานต์ ปี ๒๕๖๓ <u>ผูกพัน</u> ๒๖,๑๘๔,๙๐๐ บ. <u>เบิกจ่าย</u> ๒๖,๑๘๔,๙๐๐ บ. <u>ผูกพันค้างจ่าย</u> - บ. <u>คงเหลือส่งคืน</u> <u>กองทุนฯ</u> ๑๐๐,๐๐๐ บ.		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	มีจุดบริการร่วมฯ ๒๕๙ จุดทั่วประเทศต่อ ๑ เทศกาล และผู้ใช้บริการมีจำนวนไม่น้อย กว่าเทศกาลละ ๒๐,๐๐๐ ราย		เดินทางผ่านไประหว่างจำนวนมากในช่วง เทศกาล ปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๒๕๙ จุด โดยจัดให้มีบริการ ณ จุด บริการต่าง ๆ ตามที่ ขบ. และ สอศ. กำหนดร่วมกัน □ สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด เนื่องจาก สอศ. ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ ศธ๐๖๐๒/๑๙๗๒ ลว. ๒๓ มี.ค. ๒๕๖๓ แจ้งของดการดำเนินโครงการตั้งจุด บริการอำนวยความสะดวกฯ ในช่วง เทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ.๒๕๖๓ เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการแพร่ระบาดของ ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (Covid-๑๙) อีกทั้งยังเป็นการป้องกัน ควบคุม และบรรเทาผลกระทบ ตามข้อ สั่งการของนายกรัฐมนตรีในคราว ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ มี.ค. ๒๕๖๓
		ตัวชี้วัดด้าน คุณภาพ :	๑. ผู้ใช้บริการ ณ จุดบริการร่วมเดินทางถึงจุดหมายอย่าง ปลอดภัย ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ ของกลุ่มตัวอย่างผู้เข้ารับ บริการ ๒. ผู้ที่เข้ารับบริการ ณ จุดบริการร่วมฯ พึงพอใจการให้บริการ ของ สอศ. ในระดับมาก ถึง มากที่สุด ในภาพรวม ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๐ ของกลุ่มตัวอย่างผู้เข้ารับบริการ		
		ระยะเวลา ดำเนินการ :	๑๔ พ.ย. ๖๒ – ๑๓ ก.ย. ๖๓		
(๒๔) โครงการ กิจกรรมรณรงค์ ป้องกันและลด อุบัติเหตุทาง ถนนในช่วง เทศกาลสำคัญ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ <u>ผูกพัน</u> ๗,๕๙๕,๘๘๑,๖๔๔ บ. <u>เบิกจ่าย</u> ๓๙,๒๕๖,๒๕๘,๐๗๗ บ. <u>ผูกพันค้างจ่าย</u> ๑๑,๔๓๗,๒๒๔ บ. <u>คงเหลือส่งคืน</u> <u>กองทุนฯ</u> ๑,๘๔๐,๐๐๐ บ.	สนก.	จำนวนเงิน	๘๙,๘๐๑,๒๐๐.-	-	สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - ผลผลิตที่ ๑ กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลลอยกระทง พ.ศ. ๒๕๖๒ - ผลผลิตที่ ๒ กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ผลผลิตที่ ๔ กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลที่กระทรวง คมนาคมหรือกรมการขนส่งทางบกกำหนด หรือช่วงวันหยุดต่อเนื่อง ๔ วันขึ้นไป ครั้งที่ ๑ □ สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค ติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด-๑๙) และ ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินตามพระราช กำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ ฉุกเฉิน คณะกรรมการบริหารสถานการณ์ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (Covid-๑๙) มีมติในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๓ ให้เลื่อนวันหยุดตามประเพณีในช่วงเทศกาล วันสงกรานต์ ระหว่างวันที่ ๑๓ - ๑๕ เมษายน ๒๕๖๓ ออกไปก่อนโดยไม่เป็น วันหยุดราชการและวันหยุดเอกชนปีนี้ และ
ผลผลิตที่ ๓ :		กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาล สงกรานต์			
ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :		๑. จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านการตรวจสอบความ พร้อมของตัวรถและอุปกรณ์ส่วนควบด้านความปลอดภัย ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร/ จุดตรวจบนถนน เป็นต้น รวมทั้ง จังหวัดไม่น้อยกว่า ๒๐๐,๐๐๐ คัน ๒. จำนวนพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านการตรวจสอบความ พร้อมของร่างกายในการปฏิบัติงานที่ขับรถ ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร/ จุดจอดรถ/จุดตรวจบนถนน เป็นต้น รวมทั้งจังหวัดต้องไม่น้อยกว่า ๒๐๐,๐๐๐ คน			
ตัวชี้วัดด้าน คุณภาพ :		๑. จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะลดลงร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลเดียวกันของปี ๒๕๖๒ ๒. รถโดยสารสาธารณะที่ผ่านการตรวจสอบความพร้อมของรถและ อุปกรณ์ส่วนควบ เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในขณะ ขนส่งผู้โดยสารไม่เกินร้อยละ ๐.๐๕ ของรถโดยสารที่ผ่านการ ตรวจสอบทั้งหมด ๓. ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการจัดกิจกรรมรณรงค์ฯ ในเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๓ มีทัศนคติ/จิตสำนึกที่ดีในการ ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอยู่ในเกณฑ์มาก ถึง มากที่สุด คิด เป็นร้อยละ ๘๕ ของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม			
ระยะเวลา ดำเนินการ :		๑ ก.พ. ๖๓ – ๓๐ เม.ย. ๖๓	๑ มี.ย. ๖๓ – ๓๑ ก.ค. ๖๓		

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
(๒๕) โครงการ “ขับขี่ปลอดภัย มั่นใจ ไร้ แอลกอฮอล์” ปี ๒๕๖๓ ผูกพัน ๔๓,๓๔๑,๖๐๐ บ. เบิกจ่าย ๔๓,๓๔๑,๖๐๐ บ. ผูกพันค้างจ่าย ๔๐,๘๙๙,๐๐๐ บ.	สนภ.	จำนวนเงิน	๔๓,๓๔๑,๖๐๐.-	-	• สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - กรมการขนส่งทางบก และ กรมควบคุมโรคประสานงานและจัดทำบันทึกความร่วมมือในการดำเนินโครงการ โดย ขบ. ให้การสนับสนุนงบประมาณ ดำเนินงานแก่กรมควบคุมโรคและดำเนินการโอนเงินให้แล้ว - กรมควบคุมโรคอยู่ระหว่างจัดหา ผู้ดำเนินการจัดแถลงข่าวและจัดทำสื่อเผยแพร่ฯ - ดำเนินการส่งผู้ขับรถไปตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ๕,๗๓๐ ราย ซึ่งมีเป้าหมายจำนวน ๑๘,๒๕๐ ราย ปัจจุบันคิดเป็นตรวจไปแล้วร้อยละ ๑๕.๗ □ สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (โควิด-๑๙) ทำให้การดำเนินการในผลผลิตที่ ๒ ซึ่งเป็นการจัดอบรมสัมมนาทำให้ต้องมีการรวมกลุ่มกันของคนจำนวนมาก ประกอบกับมีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินตามพระราชกำหนดฯ ที่มีข้อห้ามในการรวมกลุ่มคนจำนวนมากเพื่อทำกิจกรรมร่วมกัน จึงส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานฯ ทำให้วงเงินเปลี่ยนแปลงจาก ๔๓,๓๔๑,๖๐๐ เป็นวงเงิน ๔๐,๘๙๙,๐๐๐ บาท
		ผลผลิตที่ ๑ :	การเจาะเลือดตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุกรณีเหตุนั้นทำให้มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต ในรายที่ไม่สามารถตรวจทางลมหายใจผ่านเครื่องตรวจแอลกอฮอล์ได้		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	จำนวนผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนและไม่สามารถตรวจวัดแอลกอฮอล์โดยวิธีเป่าลมหายใจผ่านเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ได้รับการตรวจวิเคราะห์ผลปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด จำนวน ๓๖,๕๐๐ ราย	ปรับเป็น จำนวน ๑๘,๒๕๐ ราย	
		ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ :	๑. รายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนผ่าน สปภ. ในภาพรวม โดยนำเสนอแนวทางป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ที่เมาสุราขับรถ ๒. จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่มีสาเหตุจากดื่มแล้วขับ ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ ๕		
		ผลผลิตที่ ๒ :	การจัดสัมมนาแลกเปลี่ยนเรียนรู้และเสริมพลังเครือข่าย	ยกเลิก	
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	จำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนา รวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า ๗๒๐ คน	ยกเลิก	
		ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ :	ผู้เข้าร่วมสัมมนามีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในร่างกายผู้ขับรถที่ประสบอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ ๘๐ ของผู้เข้าร่วมสัมมนา	ยกเลิก	
		ระยะเวลาดำเนินการ :		คงเดิม	
(๒๖) โครงการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำปีงบประมาณ	สสภ.	จำนวนเงิน	๕๔,๘๐๐,๐๐๐.-	-	• สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว ผลผลิตที่ ๑ อยู่ระหว่างพัสดุดำเนินการขออนุมัติจัดจ้าง ผลผลิตที่ ๒ อยู่ระหว่างดำเนินการลงนามในสัญญา ผลผลิตที่ ๓ จัดกิจกรรม “เช็ครถก่อนใช้ ครอบครัวยุคปลอดภัย สังคมไทยปลอดภัย
		ผลผลิตที่ ๑ :	สื่อวิทยุและโทรทัศน์		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	๑. สปอตโทรทัศน์ ความยาวเรื่องละ ๖๐ วินาที จำนวน ๓ เรื่อง และตัดต่อทั้ง ๓ เรื่องให้มีความยาวเรื่องละ ๓๐ วินาที ๒. เผยแพร่สปอตโทรทัศน์ความยาวเรื่องละ ๖๐ วินาที จำนวน ๑๒๐ ครั้ง		

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
๒๕๖๓ ผูกพัน ๒๖,๖๓๖,๐๐๐ บ. เบิกจ่าย ๙๘๖,๐๐๐ บ. ผูกพันค้างจ่าย ๒๕,๖๕๐,๐๐๐ บ. คงเหลือส่งคืน กองทุนฯ ๒๘,๑๖๔,๐๐๐ บ.			๓. เผยแพร่สปอตโทรทัศน์ที่ตัดต่อแล้ว ความยาวเรื่องละ ๓๐ วินาที จำนวน ๑๘๐ ครั้ง ๔. ผู้ประกาศ/ผู้ดำเนินรายการ รายงานข่าวสาร/การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล กระทรวงคมนาคม และกรมการขนส่งทางบก ทางสถานีโทรทัศน์ จำนวน ๒ สถานี รวมทั้งสิ้น ๒๐ ครั้ง ๕. รายการพิเศษหรือรายการเฉพาะ หรือสารคดี ความยาว ๒ นาที จำนวน ๒๐ ครั้ง ๖. ข้อความประชาสัมพันธ์ จำนวน ๑๐ เรื่อง เผยแพร่รวม ๘๐ ครั้ง ๗. ผลิตสปอตวิทยุ (จิงเกิ้ล) ความยาว ๑๕ วินาที จำนวน ๑๐ เรื่อง ๘. เผยแพร่สปอตวิทยุ (จิงเกิ้ล) ความยาว ๑๕ วินาที ทางสถานีวิทยุ ๒ สถานี รวมจำนวน ๖,๐๐๐ ครั้ง ๙. ผู้สื่อข่าวลงพื้นที่รายงานข่าว จำนวน ๒ สถานี เผยแพร่สัปดาห์ละ ๒ ครั้ง/สถานี รวม ๘๐ ครั้ง/สถานี เผยแพร่รวมสองสถานี จำนวน ๑๖๐ ครั้ง		ฝุ่น” เหลืออีก ๔ ครั้ง ผลผลิตที่ ๔ ยังไม่สามารถดำเนินการได้ ผลผลิตที่ ๕ พิจารณาผลการจัดจ้าง □ สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ประกอบกับได้มีการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินที่มีข้อห้ามในการรวมกลุ่มคนจำนวนมาก จึงผลกระทบต่อการดำเนินงานจึงมีความจำเป็นที่ต้องเลื่อนการดำเนินงานออกไปก่อน ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานและกิจกรรมการตามที่กำหนดได้
		ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ :	ประชาชนรับรู้รับทราบประเด็นการสื่อสารผ่านสื่อวิทยุและโทรทัศน์ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐		
		ผลผลิตที่ ๒ :	สื่อออนไลน์		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	๑.ผลิต และตัดต่อ คลิปวิดีโอ พร้อมคำบรรยายได้ภาพ ความยาวไม่น้อยกว่า ๑.๓๐ นาที จำนวน ๑๐ คลิป ๒.ผลิตสารคดี ๑ นาที กับ กปถ. ในรูปแบบคลิป วิดีทัศน์ โดยใช้เทคนิคที่น่าสนใจ ความยาวไม่น้อยกว่า ๑ นาที จำนวน ๒๕๐ คลิป และนำข้อมูลและเสียงที่เผยแพร่ทางวิทยุมาผลิตเป็นคลิปและเผยแพร่ในวันและเวลาเดียวกัน ๓.ตัดต่อสปอตโทรทัศน์หรือคลิปวิดีโอของกรมการขนส่งทางบกตามที่กำหนด จำนวน ๕ คลิป ให้เหลือความยาวไม่น้อยกว่า ๑๕ วินาที เผยแพร่ทั้ง ๕ คลิป ต้องมีผู้เข้าชมคลิปวิดีโอดังกล่าว คลิปละไม่น้อยกว่า ๕๐,๐๐๐ ครั้ง/เรื่อง ๔. ผลิตและออกแบบอินโฟกราฟิก (Infographic) จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐ เรื่อง ๕. เผยแพร่ข้อมูล ข่าว บทความ อินโฟกราฟิก คลิปวิดีโอ หรือไมโครไซต์ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยเผยแพร่ในเว็บไซต์ที่ได้รับความนิยมสูง จำนวนไม่น้อยกว่า ๓ เว็บไซต์ เผยแพร่เว็บไซต์ละไม่น้อยกว่า ๒๐ ชิ้นงาน เผยแพร่รวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า ๖๐ ครั้ง โดยต้องมีผู้เข้าชมจำนวนไม่น้อยกว่า ๕๐,๐๐๐ ครั้ง/ชิ้นงาน ๖. เผยแพร่ใน Facebook Fanpage สื่อมวลชนที่มียอดถูกใจ (Like) ตั้งแต่ ๑ ล้านขึ้นไป จำนวนไม่น้อยกว่า ๓ แฟนเพจ เผยแพร่แฟนเพจละไม่น้อยกว่า ๒๐ ชิ้นงาน เผยแพร่รวมทั้งสิ้น		

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
			ไม่น้อยกว่า ๖๐ ครั้ง โดยต้องมีผู้เข้าชมจำนวนไม่น้อยกว่า ๕๐,๐๐๐ ครั้ง/ชิ้นงาน ๗. เผยแพร่ใน Facebook Fanpage จำนวนไม่น้อยกว่า ๓ แพนเพจ เช่น Youlike / คลิปเด็ด / อีจัน / จำพิชิต / Drama-addict / อีเจียบเลียบด่วน เป็นต้น โดยเผยแพร่แพนเพจจะไม่น้อยกว่า ๒๐ ชิ้นงาน เผยแพร่รวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า ๖๐ ครั้ง โดยต้องมีผู้เข้าชมจำนวนไม่น้อยกว่า ๕๐,๐๐๐ ครั้ง/ชิ้นงาน ๘. โปรโมทโพสต์ที่น่าสนใจใน Facebook Fanpage ของกลุ่มประชาสัมพันธ์และสื่อสารองค์กร เดือนละไม่น้อยกว่า ๕ โพสต์ รวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า ๕๐ โพสต์ และต้องมีคนเห็นโพสต์จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ครั้งต่อ โพสต์ ๙. จัดการระบบ เอไอแชทบอทในการดูแลโต้ตอบ โดยกำหนดให้มี respond rate ๙๙% และสามารถรองรับการตอบคำถามได้มากกว่า ๑,๐๐๐ ผู้ใช้งานในเวลาเดียวกัน ผ่านช่องทางสื่อสังคมออนไลน์ โดยบทสนทนาภาษาไทยเป็นหลัก ทั้งนี้ ผู้รับจ้างต้องทำ Training Phase สำหรับเอไอแชทบอทเป็นระยะเวลาอย่างน้อย ๓ เดือนหรือจนกว่า เอไอแชทบอทจะมีความเสถียร โดยต้องมีบทสนทนาข้อหลักไม่น้อยกว่า ๑๕ หัวข้อ		
		ตัวชี้วัดด้าน คุณภาพ :	ประชาชนรับรู้รับทราบประเด็นการสื่อสารผ่านสื่อออนไลน์ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐		
		ผลผลิตที่ ๓ :	กิจกรรมพิเศษเพื่อสื่อสารและตอบสนองนโยบายเร่งด่วน รัฐบาล		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	จัดกิจกรรมพิเศษ จำนวน ไม่น้อยกว่า ๕ ครั้ง	ปรับเป็น ๔ ครั้ง	
		ตัวชี้วัดด้าน คุณภาพ :	สื่อมวลชนเผยแพร่ข่าวสารการจัดกิจกรรม		
		ผลผลิตที่ ๔ :	กิจกรรมสร้างเครือข่ายด้านมวลชน		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	กิจกรรมสร้างเครือข่ายด้านมวลชน สามารถสร้างความเข้าใจ การรับรู้ รับทราบข้อมูล ข่าวสารของกิจกรรมหรือโครงการ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กรมการขนส่งทางบก ดำเนินการ และเครือข่ายด้านมวลชนตระหนักถึงความสำคัญ ของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนดังกล่าว และนำข้อมูล ไปขยายผลสู่สาธารณะ สื่อสารกับประชาชนอย่างถูกต้อง ต่อเนื่อง จำนวน ๑ ครั้ง โดยมีสื่อจำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐ สำนัก รวมไม่น้อยกว่า ๕๐ คน		
		ตัวชี้วัดด้าน คุณภาพ :	สื่อมวลชนที่เข้าร่วมกิจกรรมมีความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงาน มีการเผยแพร่ข่าว,ข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ ของแต่ละสำนัก		
		ผลผลิตที่ ๕ :	การประเมินโครงการประชาสัมพันธ์เสริมความปลอดภัยในการ ใช้รถใช้ถนน		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	สำรวจตามแบบประเมินกลุ่มเป้าหมาย จำนวนไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ ตัวอย่าง		
		ตัวชี้วัดด้าน คุณภาพ :	สัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มเป้าหมายจำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐ ตัวอย่าง		

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
		ระยะเวลา ดำเนินการ :	๖ ส.ค. ๖๒ - ๓๑ ต.ค. ๖๓	๖ ส.ค. ๖๒ - ๓๑ พ.ค. ๖๔	
(๒๗) โครงการ เพิ่มประสิทธิภาพ ในการตรวจสอบ รถเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน <u>ผูกพัน</u> ๑๕,๕๕๐,๐๐๐ ป. <u>เบิกจ่าย</u> ๓,๑๘๗,๗๕๐ ป. <u>ผูกพันค้างจ่าย</u> ๑๒,๓๖๒,๒๕๐ ป.	สขพ.๕	จำนวนเงิน	๑๕,๕๕๐,๐๐๐.-	-	• สิ่งที่ต้องการดำเนินการไปแล้ว - ดำเนินการตามสัญญาจ้างงวดที่ ๑.๑ - ๑.๔ เรียบร้อยแล้วอยู่ระหว่างกรรมการตรวจรับงานงวดที่ ๑.๔ • สาเหตุที่ต้องขอปรับรายละเอียด - ผู้รับจ้างฯ แจ้งคณะกรรมการตรวจรับฯ และผู้ควบคุมงานฯ เกี่ยวกับปัญหาคงดินที่เหลือจากการก่อสร้างกีดขวางพื้นที่ในการก่อสร้าง ประตูทางเข้า-ออก และการจราจรของรถที่ขนส่งอุปกรณ์ต่างๆ ในการก่อสร้าง โดยภายในกรรมการขนส่งทางบกไม่มีพื้นที่สำหรับที่จะขนย้ายกองดินภายในพื้นที่ก่อสร้างไปจัดเก็บได้ เป็นเหตุให้ใช้พื้นที่ในการดำเนินการก่อสร้างได้ไม่เต็มที่ ทำให้การก่อสร้างเกิดความล่าช้า - คณะกรรมการตรวจรับฯ และส่วนพัสดุฯ ได้จัดประชุมเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ เพื่อร่วมกันพิจารณาเกี่ยวกับปัญหาคงดินดังกล่าว และคณะกรรมการตรวจรับฯ ผู้ควบคุมงานฯ ได้แจ้งต่อฝ่ายอาคารสถานที่และยานพาหนะ ให้นำไปเก็บที่ศูนย์สอนขับรถขนาดใหญ่ อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี ซึ่งในการขนย้ายไปที่ดังกล่าวให้ผู้รับจ้างฯ เป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) การจัดการเพื่อขนย้ายกองดินค่อนข้างหายากเนื่องจากการลดเที่ยววิ่งการขนส่งสินค้า และระยะทางในการขนย้ายไกลจะมีค่าใช้จ่ายในการขนย้ายค่อนข้างสูง และทางผู้รับจ้างฯ จึงจะขอสงวนสิทธิ์ขยายระยะเวลาการก่อสร้างอาคารตรวจสอบรถในส่วนนี้ออกไปอีก
		ผลผลิต :	ดำเนินการปรับปรุงสถานที่สำหรับศูนย์ตรวจสอบรถเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อใช้ในการตรวจสอบรถและห้องปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่สำหรับการปฏิบัติด้านการตรวจสอบรถและเพื่อรองรับปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	- รถที่เข้ารับการตรวจสอบ/ตรวจสอบรถ มีประสิทธิภาพสามารถใช้งานได้ตามมาตรฐานการตรวจสอบรถที่กรมการขนส่งทางบก กำหนด ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ - ๑๕๐,๐๐๐ คัน/เดือน	- ปรับเป็น <u>ไม่น้อยกว่า ๘๐,๐๐๐ - ๑๐๐,๐๐๐ คัน/เดือน</u>	
		ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ :	๑. รถที่ผ่านการตรวจสอบ มีความมั่นคงแข็งแรงสามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพ โดยประเมินจากแบบติดตามการก่อให้เกิดอุบัติเหตุของรถที่ผ่านการตรวจไปแล้วไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ คัน ในระยะเวลา ๖ เดือน	๑. ปรับเป็น ๗๐๐ คัน	
			๒. การดำเนินการด้านตรวจสอบรถ/ตรวจสอบรถสามารถทำได้มีประสิทธิภาพ สะดวกและรวดเร็ว สร้างความมั่นใจและความเชื่อมั่นในการให้บริการพร้อมยกระดับมาตรฐานการตรวจสอบรถและการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย		
		ระยะเวลา ดำเนินการ :	๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๓	๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๐ มิ.ย. ๖๔	
(๒๘) โครงการ สนับสนุนด้าน ความปลอดภัย ด้วยเทคโนโลยี ทุกด้านทุกพื้นที่ <u>ผูกพัน</u>	ศทส.	จำนวนเงิน	๘๖,๙๔๙,๒๒๐	-	• สิ่งที่ต้องการดำเนินการไปแล้ว - ดำเนินการทุกผลผลิตแล้ว ยกเว้นผลผลิตที่ ๖ • สาเหตุที่ต้องขอยกเลิกผลผลิตรายละเอียด - ขอยกเลิกผลผลิตที่ ๖ : บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อม
		ผลผลิตที่ ๑ :	บำรุงรักษาระบบการควบคุม กำกับ ดูแลโรงเรียนสอนขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Classroom)		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	บำรุงรักษาระบบการควบคุม กำกับ ดูแลโรงเรียนสอนขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Classroom) ตามข้อกำหนดใน TOR		

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
(๕๖)๒๘๘)๒๐๓.๑๑ บ. <u>เบิกจ่าย</u> ๓๐,๑๒๓)๒๒๓.๒๕ บ. <u>ผูกพันค้างจ่าย</u> ๒๖,๑๖๔๘๘๓๖ บ.		ผลผลิตที่ ๒ :	บำรุงรักษาระบบประมวลผลพร้อมอุปกรณ์ สำหรับการทดสอบขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Driving)		อุปกรณ์ของระบบการทดสอบภาคทฤษฎีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) ส่วนภูมิภาค - สขจ. ๗๖ แห่ง สขช. ๑๑๔ แห่ง และรถเคลื่อนที่ ๑๕ แห่ง รวม ๒๐๕ แห่ง บำรุงรักษา ๑ ระบบ พร้อมอุปกรณ์ ๖,๓๙๗ รายการ วงเงินที่ได้รับอนุมัติ จำนวน ๑๙,๐๐๒,๐๐๐ บาท สาเหตุที่ยกเลิกเนื่องจาก สนภ. ได้จัดทำโครงการเพื่อทดแทนระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์แล้วตามโครงการ Sure Driving Smart Driver จึงขอปรับแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงิน คงเหลือวงเงินสำหรับดำเนินโครงการ จำนวน ๖๗,๙๔๗,๒๒๐ บาท ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินงานที่สามารถดำเนินการได้จริง ซึ่งไม่ได้กระทบกับระยะเวลาที่ได้รับอนุมัติในเบื้องต้น
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	บำรุงรักษาระบบประมวลผลพร้อมอุปกรณ์สำหรับการทดสอบขับรถภาคทฤษฎีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Driving) ส่วนกลาง ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๓ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของระบบการคุ้มครองผู้โดยสารและการบังคับใช้กฎหมายทั่วไทย (๑๕๘๔ และปรับทั่วไทย)		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของระบบการคุ้มครองผู้โดยสารและการบังคับใช้กฎหมายทั่วไทย (๑๕๘๔ และปรับทั่วไทย) ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๔ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของระบบการเข้ารับการอบรมและทดสอบใบอนุญาตขับรถ (Q)		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ สำหรับระบบการเข้ารับการอบรมและทดสอบใบอนุญาตตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๕ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของระบบการทดสอบภาคทฤษฎีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) ส่วนกลาง สขพ. ๕ แห่ง บำรุงรักษา ๑ ระบบ พร้อมอุปกรณ์ ๔๔๕ รายการ		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของระบบการทดสอบภาคทฤษฎีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) ในส่วนกลางตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๖ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของระบบการทดสอบภาคทฤษฎีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) ส่วนภูมิภาค - สขจ. ๗๖ แห่ง สขช. ๑๑๔ แห่ง และรถเคลื่อนที่ ๑๕ แห่ง รวม ๒๐๕ แห่ง บำรุงรักษา ๑ ระบบ พร้อมอุปกรณ์ ๖,๓๙๗ รายการ	ยกเลิก	
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของระบบการทดสอบภาคทฤษฎีด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-exam) ในส่วนภูมิภาค ตามข้อกำหนดใน TOR	ยกเลิก	
		ผลผลิตที่ ๗ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ ของระบบการออกใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน		

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของระบบการออกใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคและระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๘ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของระบบการควบคุมตรวจสอบเครื่องยนต์ เพื่อมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถ ระหว่างกรมศุลกากรกับกรมการขนส่งทางบก		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์สำหรับระบบการควบคุมตรวจสอบเครื่องยนต์เพื่อมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถ ระหว่างกรมศุลกากรกับกรมการขนส่งทางบก ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๙ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐาน (TDSC)		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์สำหรับศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐาน (TDSC) ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๑๐ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์สื่อสารการประชุมทางไกลผ่านระบบวิดีโอ (Video Conference)		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์สื่อสารการประชุมทางไกลผ่านระบบวิดีโอ (Video Conference) ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๑๑ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของระบบรายงานข้อมูลด้านการบริหารและความปลอดภัยสำหรับการตัดสินใจของผู้บริหาร		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์สำหรับระบบรายงานผลด้านการบริหารและความปลอดภัยสำหรับการตัดสินใจของผู้บริหารตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๑๒ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของเว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางบก (www.dlt.go.th)		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของเว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางบก (www.dlt.go.th) ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๑๓ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบ DLT Smart Safety Smart Service (D๔S) อัจฉริยะบริการเพื่อมาตรฐานด้านความปลอดภัย		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบ DLT Smart Safety Smart Service (D๔S) อัจฉริยะบริการเพื่อมาตรฐานด้านความปลอดภัย ตามข้อกำหนดใน TOR		

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
		ผลผลิตที่ ๑๔ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของศูนย์ควบคุมระบบจราจรสภาพ (VICC) ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ ของศูนย์ควบคุมระบบจราจรสภาพ (VICC) ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๑๕ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ของศูนย์ GPS ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ ของศูนย์ GPS ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๑๖ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ในงานใบสั่งจราจร (DLT Traffic Ticket) ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ ของระบบ DLT Traffic Ticket ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๑๗ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานออกใบอนุญาตขับรถ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ ที่ใช้สนับสนุนผู้ปฏิบัติงานออกใบอนุญาตขับรถ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๑๘ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ในการพัฒนาความรู้สารสนเทศด้านความปลอดภัย ของกรมการขนส่งทางบก		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมอุปกรณ์ที่ใช้ในการพัฒนาความรู้สารสนเทศด้านความปลอดภัย ของกรมการขนส่งทางบก ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๑๙ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องควบคุมและสำรองไฟฟ้า (UPS) ของเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : :	บำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขเครื่องควบคุมและสำรองไฟฟ้า (UPS) ของเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคตามข้อกำหนดใน TOR		
		ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : :	รายงานผลให้ผู้บริหารเพื่อสามารถวิเคราะห์ และวางนโยบายด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก		
		ระยะเวลาดำเนินการ : :	๖ ส.ค. ๖๒ – ๓๐ พ.ย. ๖๓	คงเดิม	
(๒๙) โครงการสนับสนุนการบริหารความปลอดภัยด้วย	ศทส.	จำนวนเงิน	๒๓,๒๕๐,๗๕๐	-	สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว ดำเนินการทุกผลผลิตแล้ว ยกเว้น ผลผลิตที่ ๔ ๙
		ผลผลิตที่ ๑ : :	จ้างเหมาบริการระบบแม่ข่ายคอมพิวเตอร์แบบคลาวด์ (Cloud Server) สำหรับรองรับระบบควบคุม กำกับ ดูแล โรงเรียนสอนขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Classroom		

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
ระบบ อินเทอร์เน็ตของ ทั้งส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค ผูกพัน ๑๕,๓๗๘,๘๓๖.๖ ๘ บ. เบิกจ่าย ๗,๗๘๐,๑๒๘.๒๘ บ. ผูกพันค้างจ่าย ๗,๕๙๘,๗๐๘.๔๐ บ.		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	เข้าระบบแม่ข่ายคอมพิวเตอร์แบบคลาวด์ (Cloud Server) สำหรับรองรับระบบควบคุม กำกับ ดูแล โรงเรียนสอนขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Classroom) ตามข้อกำหนดใน TOR		• สาเหตุที่ต้องขอยกเลิกผลผลิต รายละเอียด ขอยกเลิกผลผลิตที่ ๔ : จ้างเหมา บริการและบำรุงรักษาระบบ Cloud Service และระบบงาน GPS วงเงินที่ ได้รับอนุมัติ จำนวน ๗๐๐,๐๐๐ บาท สาเหตุที่ยกเลิกเนื่องจากการขยาย สัญญาจ้างออกไป การบริการและ บำรุงรักษาระบบฯ ผู้รับจ้างจะรับผิดชอบ ค่าจ้างในส่วนนี้ และผลผลิตที่ ๙ : จัดซื้ออุปกรณ์และ ค่าบริการแพ็คเกจอินเทอร์เน็ต ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครเขต พื้นที่ ๓ จำนวน ๑ ชุด วงเงินที่ได้รับอนุมัติ จำนวน ๓,๕๐๐ บาท สาเหตุที่ยกเลิก เนื่องจากสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร เขตพื้นที่ ๓ ได้ใช้สัญญาณอินเทอร์เน็ตที่ กรมการขนส่งทางบกจัดหา ให้แล้ว จึงขอ ปรับแผนการดำเนินงานและแผนการใช้ จ่ายเงิน คงเหลือสำหรับดำเนินโครงการ จำนวน ๒๒,๕๔๗,๒๕๐ บาท ทั้งนี้ เพื่อให้ สอดคล้องกับการดำเนินงานที่สามารถ ดำเนินการได้จริง ซึ่งไม่ได้กระทบกับ ระยะเวลาที่ได้รับอนุมัติในเบื้องต้น
		ผลผลิตที่ ๒ :	จ้างเหมาบริการระบบแม่ข่ายคอมพิวเตอร์แบบคลาวด์ (Cloud Server) สำหรับระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ และสถานติดตั้ง ตรวจสอบและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ผ่านระบบสารสนเทศ		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	ระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถฯ มีระบบแม่ข่ายคอมพิวเตอร์แบบคลาวด์ (Cloud Server) ใช้เป็นฐานข้อมูลกลางในการรับผลการตรวจสภาพรถ และสามารถตรวจสอบเรียกดูข้อมูลจากฐานข้อมูลกลางได้อย่างมีประสิทธิภาพ		
		ผลผลิตที่ ๓ :	จ้างเหมาบริการและบำรุงรักษาระบบ Cloud Service และระบบงาน Taxi OK และ NOTI		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	เช่าและจ้างเหมาบำรุงรักษาระบบ Cloud Service และระบบงาน Taxi OK และ NOTI ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๔ :	จ้างเหมาบริการและบำรุงรักษาระบบ Cloud Service และระบบงาน GPS	ยกเลิก	
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	เช่าและจ้างเหมาบำรุงรักษาระบบ Cloud Service และระบบงาน GPS ตามข้อกำหนดใน TOR	ยกเลิก	
		ผลผลิตที่ ๕ :	จ้างเหมาบริการตรวจสอบข้อมูลสนับสนุนการบริหารความปลอดภัยด้วยระบบอินเทอร์เน็ต ของทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค		
		ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	๑. มีระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตติดตั้งที่ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ทั้งส่วนกลาง สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑-๕ สำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ ให้บริการได้อย่างต่อเนื่องสามารถสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ฯ ในการรายงานข้อมูลประจำเดือนได้ ๒. มีระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตติดตั้งที่ศูนย์ควบคุมระบบตรวจสภาพรถ VICC เพื่อควบคุม กำกับการเดินรถของสถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) ให้มีมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ ด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลผลการตรวจสภาพรถ กับระบบงานทะเบียนและภาษีรถผ่านระบบสารสนเทศ โดยติดตั้งให้บริการทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๖ :	จ้างเหมาบริการตรวจสอบข้อมูลอินเทอร์เน็ตสำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานออกหน่วยเคลื่อนที่ของศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ของทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค		
	ตัวชี้วัดด้าน ปริมาณ :	มีจัดหาอินเทอร์เน็ตสำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานออกหน่วยเคลื่อนที่ของศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ตามข้อกำหนดใน TOR			

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	ผลผลิต/ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย/อื่นๆ		หมายเหตุ
			เดิม	ใหม่	
		ผลผลิตที่ ๗ :	จ้างเหมาบริการวางจรสื่อสารข้อมูลอินเทอร์เน็ตสำหรับศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อส่งเสริมการขนส่งรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและได้มาตรฐาน (TDSC)		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	จัดหา Lease Line Internet ขนาด ๒๐ Mbps ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๘ :	จ้างเหมาบริการวางจรสื่อสารข้อมูลสำหรับระบบสื่อสารผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต (Video Conference) ความเร็วไม่น้อยกว่า ๒๐๐ Mbps		
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	จัดหา Internet Link ความเร็วไม่น้อยกว่า ๒๐ Mbps ตามข้อกำหนดใน TOR		
		ผลผลิตที่ ๙ :	จัดซื้ออุปกรณ์และค่าบริการแพ็คเกจอินเทอร์เน็ต ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครเขตพื้นที่ ๓ จำนวน ๑ ชุด	ยกเลิก	
		ตัวชี้วัดด้านปริมาณ :	มีอุปกรณ์และค่าบริการแพ็คเกจอินเทอร์เน็ตตามข้อกำหนดใน TOR	ยกเลิก	
		ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ :	ระบบรายงานผล สามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพบรรลุเป้าหมายที่กำหนด	คงเดิม	
		ระยะเวลาดำเนินการ :	๖ ส.ค. ๖๒ – ๓๐ พ.ย. ๖๓	คงเดิม	

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๔....

วาระที่ ๓.๔ รายงานการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของคณะกรรมการฯ กองทุนฯ

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้ออกคำสั่งที่ ๒/๒๕๖๓ สั ง ณ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และคำสั่งที่ ๓/๒๕๖๓ สั ง ณ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามข้อ ๑๖(๑) (คณะกรรมการพิจารณาฯ) และข้อ ๑๖(๓) (คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ) แห่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ ในวงเงินไม่เกิน ๕ ล้านบาท ต่อ ๑ คำขอ และให้รายงานผลการพิจารณาให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทราบ นั้น

ในการนี้ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้มีการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินแผนงานโครงการด้านความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ – ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กองบวงเงินงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓								
พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณ		จำนวนเงินอนุมัติ (บาท)	จำนวนโครงการอนุมัติ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)	จำนวนเงินเห็นชอบในหลักการ (บาท)	จำนวนโครงการเห็นชอบ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)
	สัดส่วน	จำนวนเงิน(บาท)						
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัยฯ	55%	1,210,000,000	1,117,635,348	181	92,364,652	26,728,500	3	65,636,152
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			43,194,700	22		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับซึ่รอย่างปลอดภัย			212,829,662	91		9,894,500	1	
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			216,292,500	18		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย			8,499,300	11		1,642,000	1	
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			385,075,296	19		15,192,000	1	
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			76,160,000	5		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน			169,530,290	8		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			554,300	3		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			5,499,300	4		-	-	
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	10%	220,000,000	-	0	220,000,000	-	0	220,000,000
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยฯ	19%	418,000,000	132,153,250	11	285,846,750	270,398,400	8	15,448,350
พันธกิจที่ ๔ การประมวลผลหมายเหตุและรายงานการบริหารงานกองทุนฯ	16%	352,000,000	335,835,456	8	16,164,544	-	0	16,164,544
รวมเงิน	100%	2,200,000,000	1,585,624,054	200	614,375,946	297,126,900	11	317,249,046

โดยในเดือนเมษายน – กรกฎาคม ๒๕๖๓ ฝ่ายเลขานุการได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

๑. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

- ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับพันธกิจที่ ๑ จำนวน ๗ โครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น ๑๒,๑๙๗,๘๐๐ บาท
- ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับพันธกิจที่ ๑ จำนวน ๒ โครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น ๗,๗๘๑,๐๕๐ บาท
- ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับพันธกิจที่ ๑ จำนวน ๗๙ โครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น ๔๙,๑๐๔,๘๒๒ บาท

รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๖๙,๐๘๓,๖๗๒ บาท

/๒. คณะกรรมการ...

๒. คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ พิจารณออนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับพันธกิจที่ ๓ จำนวน ๒ โครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น ๙,๔๖๕,๐๐๐ บาท

โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. คณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุมครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
กลยุทธ์ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ					
คณะอนุกรรมการพิจารณาฯ ๓/๖๓					
๑	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบสภาพรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครนายก	สขจ.นครนายก	อนุกรรมการพิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๑,๑๔๗,๘๐๐	ผลผลิต : เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบสภาพรถโดยการพัฒนาให้สถานที่ อุปกรณ์ และสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสภาพรถให้สามารถดำเนินการตรวจสอบสภาพได้อย่างมีมาตรฐาน เทียบตรง
๒	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบสภาพรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดตาก สาขาอำเภอแม่สอด	สขจ.ตาก สาขาอำเภอแม่สอด		๔๙๓,๕๐๐	ผลผลิต : เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบสภาพรถโดยการพัฒนาสถานที่เพิ่มช่องทางเข้าเพื่อให้รถพ่วงและรถกึ่งพ่วงเข้ารับการตรวจสอบสภาพรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๓	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมระบบตรวจสอบสภาพผ่านระบบสารสนเทศ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ ๑	สขจ.ขอนแก่น แห่งที่ ๑		๔๙๘,๐๐๐	ผลผลิต : จัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบตรวจสอบสภาพผ่านระบบสารสนเทศ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ ๑ โดยจัดซื้อครุภัณฑ์ และจัดหาอินเทอร์เน็ต
คณะอนุกรรมการพิจารณาฯ ๕/๖๓					
๔	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบสภาพรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดพัทลุง	สขจ.พัทลุง	อนุกรรมการพิจารณาฯ ๕/๖๓ ๒๙ มิ.ย. ๖๓	๒๙๕,๐๐๐	ผลผลิต : เพิ่มประสิทธิภาพด้านการตรวจสอบสภาพรถ โดยการพัฒนาสถานที่ อุปกรณ์ และสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสภาพรถให้สามารถดำเนินการตรวจสอบสภาพรถได้อย่างมีมาตรฐาน เทียบตรง
๕	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมระบบตรวจสอบสภาพผ่านระบบสารสนเทศ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรี	สขจ.ปราจีนบุรี		๓๙๒,๐๐๐	ผลผลิต : จัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบตรวจสอบสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดปราจีนบุรี

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุม ครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ					
๑) เกี่ยวกับห้องอบรมและสนามทดสอบ					
๖	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดยโสธร	สขจ.ยโสธร	อนุกรรมการ พิจารณาฯ ๕/๖๓ ๒๙ มี.ย. ๖๓	๔๗๒,๔๔๐	ผลผลิต : เพิ่มประสิทธิภาพการขอรับ ใบอนุญาตขับรถเกี่ยวกับห้องอบรมและ สนามทดสอบ
๗	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดยโสธร สาขา อำเภอเลิงนกทา	สขจ.ยโสธร		๖๕,๒๘๐	
๘	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดยโสธร สาขา อำเภอมหาชนะชัย	สขจ.ยโสธร		๓๔๘,๕๘๐	
๙	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดกำแพงเพชร	สขจ. กำแพงเพชร		๔๒๖,๒๖๓	
๑๐	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดกำแพงเพชร สาขาอำเภอขาณุวรลักษณ บุรี	สขจ. กำแพงเพชร		๗๐,๕๕๐	
๑๑	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดจันทบุรี สาขา อำเภอสอยดาว	สขจ.จันทบุรี		๙๔,๖๐๐	
๑๒	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดตราด	สขจ.ตราด		๑๒๘,๑๐๐	
๑๓	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดสตูล	สขจ.สตูล		๑,๕๖๘,๑๐๐	
๑๔	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดสตูล สาขา อำเภอละงู	สขจ.สตูล		๑๓๐,๗๐๐	
๑๕	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดเลย	สขจ.เลย		๑๕๒,๘๐๐	
๑๖	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดเลย สาขา อำเภอด่านซ้าย	สขจ.เลย		๒๓๗,๑๐๐	
๑๗	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดพิจิตร	สขจ.พิจิตร		๑๕๙,๕๐๐	

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุม ครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
๑๘	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดพัทลุง สาขา อำเภอควนขนุน	สขจ.พัทลุง		๒๕๓,๙๐๐	
๑๙	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดแพร่	สขจ.แพร่		๔๖๐,๙๔๐	
๒๐	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดแพร่ สาขา อำเภอลอง	สขจ.แพร่		๓๒๐,๑๘๐	
๒๑	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดแพร่ สาขา อำเภอร้องกวาง	สขจ.แพร่		๓๔๕,๙๗๐	
๒๒	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดแพร่ สาขา อำเภอเด่นชัย	สขจ.แพร่		๕๐๓,๖๖๐	
๒๓	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดอำนาจเจริญ	สขจ. อำนาจเจริญ		๓๒๔,๙๕๐	
๒๔	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดชัยนาท	สขจ.ชัยนาท		๓๖๓,๓๐๐	
๒๕	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดสระบุรี สาขา อำเภอบ้านหมอ	สขจ.สระบุรี		๓๙๑,๖๕๐	
๒๖	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดบึงกาฬ	สขจ.บึงกาฬ		๔๓๖,๔๘๕	
๒๗	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดน่าน สาขา อำเภอเวียงสา	สขจ.น่าน		๔๕๓,๓๕๐	
๒๘	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดนครราชสีมา	สขจ. นครราชสีมา		๖๘๙,๑๑๑	
๒๙	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดนครราชสีมา สาขาอำเภอด่านขุนทด	สขจ. นครราชสีมา		๔๕๘,๓๗๓	
๓๐	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดนครราชสีมา สาขาอำเภอปักธงชัย	สขจ. นครราชสีมา		๔๐๑,๖๐๐	
๓๑	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดกาฬสินธุ์	สขจ.กาฬสินธุ์		๑,๓๖๗,๕๔๐	
๓๒	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดกาฬสินธุ์ สาขา อำเภอกุฉินารายณ์	สขจ.กาฬสินธุ์		๖๙๑,๓๕๐	

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุม ครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
๓๓	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดอุดรธานี	สขจ.อุดรธานี		๗๓๐,๑๐๐	
๓๔	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดอุดรธานี สาขา อำเภอหนองหาน	สขจ.อุดรธานี		๗๗๗,๕๕๕	
๓๕	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดอุดรธานี สาขา อำเภอบ้านผือ	สขจ.อุดรธานี		๗๗๗,๕๕๕	
๓๖	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดอุดรธานี สาขา อำเภอเพ็ญ	สขจ.อุดรธานี		๗๗๗,๕๕๕	
๓๗	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดหนองบัวลำภู	สขจ. หนองบัวลำภู		๙๗๓,๕๕๐	
๓๘	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ	สขจ.ชัยภูมิ		๑,๐๕๕,๐๖๖	
๓๙	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดชัยภูมิ สาขา อำเภอภูเขียว	สขจ.ชัยภูมิ		๘๗๘,๐๔๐	
๔๐	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดขอนแก่น	สขจ.ขอนแก่น		๑,๕๓๘,๒๗๙	
๔๑	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดขอนแก่น สาขา อำเภอบ้านไผ่	สขจ.ขอนแก่น		๑,๑๐๐,๖๕๐	
๔๒	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดขอนแก่น สาขา อำเภอชุมแพ	สขจ.ขอนแก่น		๑,๒๓๐,๒๘๐	
๔๓	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดนครนายก	สขจ.นครนายก		๔,๘๓๔,๔๐๐	
๔๔	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดพะเยา	สขจ.พะเยา		๒๕๑,๓๐๐	
๔๕	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดพะเยา สาขา อำเภอภูซาง	สขจ.พะเยา		๔๙๔,๐๐๐	
๔๖	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดพะเยา สาขา อำเภอปง	สขจ.พะเยา		๒๐๔,๐๐๐	
๔๗	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดเพชรบุรี	สขจ.เพชรบุรี		๔๑๖,๓๐๐	

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุม ครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
๔๘	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดเพชรบุรี สาขา ชะอำ	สขจ.เพชรบุรี		๓๙๐,๒๔๐	
๔๙	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดสระแก้ว	สขจ.สระแก้ว		๔๕๕,๕๐๐	
๕๐	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดสิงห์บุรี	สขจ.สิงห์บุรี		๕๒๔,๕๐๗	
๕๑	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดระนอง	สขจ.ระนอง		๓๘๖,๓๕๐	
๕๒	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดบุรีรัมย์	สขจ.บุรีรัมย์		๕๕๗,๘๐๔	
๕๓	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดบุรีรัมย์ สาขา อำเภอนางรอง	สขจ.บุรีรัมย์		๔๕๐,๙๐๐	
๕๔	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดบุรีรัมย์ สาขา อำเภอประโคนชัย	สขจ.บุรีรัมย์		๔๗๔,๘๔๐	
๕๕	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดสกลนคร	สขจ.สกลนคร		๔๙๗,๓๐๐	
๕๖	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดชุมพร	สขจ.ชุมพร		๔๙๗,๐๐๐	
๕๗	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดเพชรบูรณ์	สขจ.เพชรบูรณ์		๒,๕๕๐,๐๐๐	
๒) เกี่ยวกับห้องอบรม					
๕๘	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดปราจีนบุรี	สขจ.ปราจีนบุรี	อนุกรรมการ พิจารณาฯ ๕/๖๓ ๒๙ มี.ย. ๖๓	๑๒๓,๘๙๐	ผลผลิต : เพิ่มประสิทธิภาพการขอรับ ใบอนุญาตขับรถเกี่ยวกับห้องอบรม
๕๙	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดชัยนาท สาขา อำเภอหันคา	สขจ.ชัยนาท สาขาอำเภอหัน คา		๑๗๙,๕๙๐	
๖๐	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดพิจิตร	สขจ.พิจิตร		๔๘๓,๔๐๐	
๖๑	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดพิจิตร สาขา อำเภอโพทะเล	สขจ.พิจิตร		๒๓๑,๗๕๐	
๖๒	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดอ่างทอง	สขจ.อ่างทอง		๓๕๔,๗๖๕	
๖๓	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดอุทัยธานี สาขาอำเภอบ้านไร่	สขจ.อุทัยธานี		๓๖๔,๒๐๐	

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุม ครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
๖๔	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดสุพรรณบุรี สาขาอำเภอสองพี่น้อง	สขจ.สุพรรณบุรี		๔๕๗,๙๙๓	
๖๕	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัด นครศรีธรรมราช	สขจ. นครศรีธรรมราช		๙๑๐,๙๐๐	
๖๖	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดแม่ฮ่องสอน	สขจ. แม่ฮ่องสอน		๔๙๗,๓๑๕	
๖๗	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดพัทลุง สาขา อำเภอตะโหมด	สขจ.พัทลุง		๔๙๙,๐๕๐	
๖๘	ของสำนักงานขนส่ง จังหวัด วัดะเชิงเทรา สาขาอำเภอ พนมสารคาม	สขจ.ฉะเชิงเทรา		๗๖๕,๔๒๐	
๖๙	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดอุดรธานี สาขา อำเภอกุมภวาปี	สขจ.อุดรธานี		๓๑๔,๑๕๕	
๗๐	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	สขจ.เชียงใหม่		๒๘๖,๖๐๐	
๗๑	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดสระบุรี	สขจ.สระบุรี		๓๖๒,๖๓๘	
๗๒	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดบุรีรัมย์ สาขา อำเภอพุทไธสง	สขจ.บุรีรัมย์		๔๑๑,๖๐๐	
๗๓	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดขอนแก่น สาขา อำเภอน้ำพอง	สขจ.ขอนแก่น		๙๘,๐๐๐	
๗๔	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดนครราชสีมา สาขาอำเภอโชคชัย	สขจ. นครราชสีมา		๕๐๕,๐๐๐	
๗๕	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดมหาสารคาม	สขจ.มหาสาร คาม		๑,๐๑๗,๐๐๐	
๓) เกี่ยวกับสนามทดสอบ					
๗๖	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดสุพรรณบุรี สาขาอำเภอเดิมบางนางบวช	สขจ.สุพรรณบุรี	อนุกรรมการ พิจารณาฯ ๕/๖๓ ๒๙ มี.ย. ๖๓	๕๔๒,๙๐๐	ผลผลิต : เพิ่มประสิทธิภาพการขอรับ ใบอนุญาตขับรถเกี่ยวกับสนามทดสอบ

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุม ครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
๗๗	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ สาขา อำเภอบางสะพาน	สขจ. ประจวบคีรีขันธ์		๗๕๘,๗๙๑	
๗๘	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ สาขา อำเภอบางสะพาน	สขจ. ประจวบคีรีขันธ์		๑,๙๓๔,๔๗๒	
๗๙	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดสกลนคร สาขา อำเภอสว่างแดนดิน	สขจ.สกลนคร		๕๖๖,๐๐๐	
๘๐	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดสกลนคร สาขา อำเภอพังโคน	สขจ.สกลนคร		๑,๕๑๔,๐๐๐	
๘๑	โครงการของสำนักงาน ขนส่งจังหวัดจันทบุรี	สขจ.จันทบุรี		๙๘,๙๕๐	

กลยุทธ์ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย**คณะอนุกรรมการพิจารณาฯ ๓/๖๓**

๘๒	โครงการพัฒนาระบบ ควบคุม ตรวจสอบ และ ติดตามรถ TAXI เพื่อความ ปลอดภัยผ่านแอปพลิเคชัน ระยะที่ ๑ (ระบบที่ต้องมี การดำเนินการต่อเนื่อง)	ศทส.	อนุกรรมการ พิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๕,๐๐๐,๐๐๐	ผลผลิต : พัฒนา Mobile Application สำหรับใช้ติดตามรถ TAXI และข้อมูลของผู้ขับรถ
----	---	------	--	-----------	--

กลยุทธ์ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง**คณะอนุกรรมการพิจารณาฯ ๔/๖๓**

๘๓	โครงการผลิตสื่อ ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ สื่อประชาสัมพันธ์ความ ปลอดภัย ในการใช้รถ ใช้ถนน ภายหลังสถานการณ์โควิด - ๑๙	สนภ.	อนุกรรมการ พิจารณาฯ ๔/๖๓ ๑๖ มิ.ย. ๖๓	๔,๗๖๐,๐๐๐	ผลผลิตที่ ๑ : ผลิตและเผยแพร่บท สัมภาษณ์ผู้บริหารกรมการขนส่งทางบก ผ่านทางรายการโทรทัศน์ประเภท ผลผลิตที่ ๒ : ผลิตและออกอากาศ สกู๊ป รายการโทรทัศน์ ความยาวไม่น้อยกว่า ๑๐ นาที จำนวน ๓ ตอน ผลผลิตที่ ๓ : ผลิตเพลงที่มีเนื้อหารณรงค์ เรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนไม่ น้อยกว่า ๑ เพลง และเผยแพร่เพลงในสื่อ วิทยุ ไม่น้อยกว่า ๒ สถานี ผลผลิตที่ ๔ : ผลิตสื่อและเผยแพร่วีดิโอ สั้น (ไวรัลคลิป) จากผลผลิตที่ ๓ มีเนื้อหา รณรงค์เรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ ถนนโดยสื่อสัญลักษณ์ (มาสคอต) จำนวน ๘ ตัว ของกรมการขนส่งทางบก จำนวน ๑ ชิ้นงาน ความยาวไม่น้อยกว่า ๑ นาที
----	--	------	--	-----------	---

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุม ครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
					ผลผลิตที่ ๕ : ผลิตสโปตโฆษณาทางโทรทัศน์จากผลผลิตที่ ๔ ที่มีความยาว ๓๐ วินาที จำนวน ๑ เรื่อง และเผยแพร่สโปตโฆษณาโทรทัศน์ความยาว ๓๐ วินาที จำนวนไม่น้อยกว่า ๔ ครั้ง ผลผลิตที่ ๖ : ออกแบบสื่อรณรงค์ ผลิตสื่อรณรงค์และเผยแพร่หรือ ประชาสัมพันธ์ ที่มีนักแสดงหรือกลุ่มผู้นำทางความคิดของสังคม (Influencer) เพื่อกล่าวเชิญชวนหรือรณรงค์เรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
คณะอนุกรรมการพิจารณาฯ ๕/๖๓					
๘๔	โครงการผลิตสื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพรถของสถานตรวจสอบสภาพรถ	สนว.	อนุกรรมการพิจารณาฯ ๕/๖๓ ๒๙ มิ.ย. ๖๓	๑,๐๐๐,๐๐๐	ผลผลิต : สื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพรถของสถานตรวจสอบสภาพรถดังต่อไปนี้ (๑) สื่อวีดิทัศน์ที่ผลิต จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐ ตอน แต่ละตอนมีความยาวตอนละไม่น้อยกว่า ๓ นาที พร้อมคำบรรยายใต้ภาพ มีเนื้อหาเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพรถของสถานตรวจสอบสภาพรถ (ตรอ.) และนำเสนอในเชิงความคิดสร้างสรรค์ที่เข้าถึงอารมณ์และความรู้สึก เพื่อสร้างจิตสำนึกด้านจรรยาบรรณและความปลอดภัย (๒) สื่อวีดิทัศน์ที่ตัดต่อจำนวนไม่น้อยกว่า ๑ ตอน มีความยาวไม่น้อยกว่า ๑๐ นาที โดยตัดต่อจากสื่อวีดิทัศน์ที่ผลิตตาม (๑) ทั้ง ๑๐ ตอน และนำมารวมกัน (๓) สื่อวีดิทัศน์ที่ตัดต่อจำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐ ตอน แต่ละตอนมีความยาวตอนละไม่น้อยกว่า ๓๐ วินาที โดยตัดต่อจากสื่อวีดิทัศน์ ที่ผลิตตาม (๑) ทั้ง ๑๐ ตอน

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุม ครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
					(๔) สื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบเสียง จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐ ตอน แต่ละตอน มีความยาวตอนละไม่น้อยกว่า ๑ นาที มี เนื้อหาเกี่ยวกับข้อมูลความรู้ ขั้นตอน ความสำคัญต่างๆ ในการตรวจสภาพรถ ของ สถานตรวจสภาพรถ (ตรอ.) และ การสร้างจิตสำนึกในด้านจรรยาบรรณ และความปลอดภัย (๕) แผ่น DVD บรรจุข้อมูลสื่อวีดิทัศน์ และสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบเสียงตาม (๑) (๒) (๓) และ (๔) จำนวน ๓๐๐ แผ่น
กลยุทธ์ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน					
คณะอนุกรรมการพิจารณาฯ ๔/๖๓					
๘๕	โครงการปรับปรุงอาคาร สถานที่และจัดหาวัสดุ อุปกรณ์สำหรับการ ปฏิบัติงาน ศูนย์ปฏิบัติการความ ปลอดภัยคมนาคม	สนภ.	อนุกรรมการ พิจารณาฯ ๔/๖๓ ๑๖ มิ.ย. ๖๓	๓,๐๒๑,๐๕๐	ผลผลิต : ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ สำหรับรองรับการปฏิบัติงานของศูนย์ ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม และจัดหาวัสดุอุปกรณ์สำนักงาน สำหรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ประจำศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย คมนาคม
กลยุทธ์ ๘ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน					
คณะอนุกรรมการพิจารณาฯ ๓/๖๓					
๘๖	โครงการอบรมเชิงปฏิบัติการ เพื่อการพัฒนากรอบการ ศึกษาวิจัย และโครงการด้าน ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ ถนน	สนท.	อนุกรรมการ พิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๒,๙๑๕,๐๐๐	ผลผลิต : อบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อการ ระดมความคิด ของบุคลากรกรมการ ขนส่งทางบกระดับขนส่งจังหวัด และ หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง หรือ นักวิชาการขนส่ง ในส่วนภูมิภาค ร่วมกับมหาวิทยาลัย พร้อมทั้งการ เพิ่มพูนองค์ความรู้ในการพัฒนากรอบ การศึกษาวิจัย และการจัดทำแผนงาน โครงการด้านความปลอดภัย โดยมี สขจ. จังหวัดละ ๒ คน รวม ๑๕๒ คน และ มหาวิทยาลัย ๗๖ คน รวมทั้งสิ้น ๒๒๘ คน อบรม ๘ รุ่น
๘๗	โครงการพัฒนาศักยภาพ ผู้บังคับบัญชาในระดับต้นของ กรมการขนส่งทางบกเพื่อ เพิ่มประสิทธิภาพการ ดำเนินงานด้านความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กจท.	อนุกรรมการ พิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๑,๐๖๐,๙๐๐	ผลผลิต : จัดการฝึกอบรมหลักสูตร การบริหารสำหรับผู้บังคับบัญชาระดับ ต้น ให้แก่ ๑. ข้าราชการตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับ ชำนาญการ จำนวน ๒๕ คน ๒. ข้าราชการตำแหน่งประเภททั่วไป ระดับอาวุโส และระดับชำนาญงาน จำนวน ๒๕ คน

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุม ครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
๘๘	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้บริหารงานขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กจท.	อนุกรรมการ พิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๑,๐๘๒,๖๐๐	ผลผลิต : จัดการประชุมเชิงวิชาการผู้บริหารงานขนส่ง โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย ผู้อำนวยการสำนัก/กอง/ศูนย์ในส่วนกลาง และขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ รวมจำนวน ๑๑๐ คน
รวม ๘๘ โครงการ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น				๖๙,๐๘๓,๖๗๒	

๒. คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การประชุม ครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ๔/๖๓					
๑	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี้อย่างปลอดภัย	สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย	คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ๔/๖๓ ๓ ก.ค. ๖๓	๔,๕๘๕,๐๐๐	ผลผลิต : ผลการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี้อย่างปลอดภัย
๒	โครงการศึกษาพฤติกรรมการขับรถยนต์ ๙ ด้าน ผ่านเทคโนโลยี Data Recorder Digital Tachograph เพื่อสร้างความปลอดภัย	สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน		๔,๘๘๐,๐๐๐	ผลผลิต : ผลการศึกษากิจกรรมการขับขี่ ๙ ด้าน สำหรับวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถเป็นรายบุคคล อันจะนำไปสู่การอบรมอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่รถยนต์และผู้ใช้รถใช้ถนน
รวม ๒ โครงการ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น				๙,๔๖๕,๐๐๐	

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ
มติที่ประชุม

.....
.....

/วาระที่ ๓.๕...

วาระที่ ๓.๕ การติดตามระบบการบริหารจัดการและผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน (ไตรมาส ๓)

ตามที่กรมบัญชีกลางได้จัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และได้ส่งบันทึกข้อตกลงฯ จำนวน ๑ ฉบับ (ต้นฉบับจริง) พร้อมด้วยรายงานการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ จำนวน ๕ ฉบับ มาเพื่อใช้ประกอบการบริหารจัดการและประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ โดยมีการกำหนดเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงาน เป็น ๖ ด้าน ประกอบด้วย

- ด้านที่ ๑ การเงิน (น้ำหนักร้อยละ ๑๐)
- ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (น้ำหนักร้อยละ ๒๕)
- ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ (น้ำหนักร้อยละ ๓๐)
- ด้านที่ ๔ การบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน (น้ำหนักร้อยละ ๑๕)
- ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง (น้ำหนักร้อยละ ๑๐)
- ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง (น้ำหนักร้อยละ ๑๐)

ในการนี้ เพื่อให้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามเกณฑ์การประเมิน ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ : บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน หน่วยวัดเป็นระดับ (น้ำหนักร้อยละ ๕) ในประเด็นย่อยที่ ๒. การติดตามระบบการบริหารจัดการที่สำคัญและผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน ซึ่งคณะกรรมการต้องมีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญของกองทุนฯ อย่างครบถ้วนและเพียงพอ โดยในระดับ ๕ คะแนน ต้องมีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญทั้งสิ้น ๕ ด้าน เป็นรายไตรมาส (ปีละ ๔ ครั้ง) ประกอบด้วย

๑. ด้านการเงิน ได้แก่
 - ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ
 - ตัวชี้วัดที่ ๓.๓ ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการหนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถที่มีอายุหนี้เกิน ๑ ปีขึ้นไป
 - ตัวชี้วัดที่ ๖.๑ การใช้จ่ายเงินตามแผนการใช้จ่ายที่ได้รับอนุมัติ
๒. ด้านที่ไม่ใช่การเงินตามวัตถุประสงค์และภารกิจของทุนหมุนเวียน ได้แก่
 - ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจาก กปถ.
๓. ระบบบริหารความเสี่ยง ได้แก่
 - ตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
๔. ระบบบริหารจัดการสารสนเทศ ได้แก่
 - ตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล
๕. ระบบบริหารทรัพยากรบุคคล ได้แก่
 - ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล

/ด้านที่ ๒ การสนอง...

ด้านที่ ๑ การเงิน	ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ		
ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน (ตัวชี้วัดร่วม)	ตัวชี้วัดที่ ๒.๒ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวชี้วัดที่ ๒.๓ จำนวนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่และรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ
ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ	ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจาก กปอ.	ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ ระดับความสำเร็จในการปรับปรุงหลักเกณฑ์การสนับสนุนเงินค่าอุปกรณ์ หรือให้ความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒	ตัวชี้วัดที่ ๓.๓ ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการหนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถที่มีอายุหนี้เกิน ๑ ปีขึ้นไป
ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการ ทุนหมุนเวียน	ตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน	ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน	ตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล
ด้านที่ ๕ คณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง	ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการทุนหมุนเวียน	ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล	
ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตาม นโยบายรัฐ/ กระทรวงการคลัง	ตัวชี้วัดที่ ๖.๑ การเบิกจ่ายเงินตามแผนการเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ	ตัวชี้วัดที่ ๖.๒ การดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของทุนหมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	

โดยพิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน มีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญของทุนหมุนเวียน และกำหนดเกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานเป็น ๕ ระดับ ดังนี้

ประเด็นย่อย ที่ใช้พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
คณะกรรมการ มีการติดตามผล การปฏิบัติงาน ที่สำคัญของ ทุนหมุนเวียน อย่างครบถ้วน และเพียงพอ	๒๕	มีการติดตามผล การปฏิบัติงาน ที่สำคัญทั้งสิ้น ๑ ด้าน เป็นรายไตรมาส	มีการติดตามผล การปฏิบัติงาน ที่สำคัญทั้งสิ้น ๒ ด้าน เป็นรายไตรมาส	มีการติดตามผล การปฏิบัติงาน ที่สำคัญทั้งสิ้น ๓ ด้าน เป็นรายไตรมาส	มีการติดตามผล การปฏิบัติงาน ที่สำคัญทั้งสิ้น ๔ ด้าน เป็นรายไตรมาส	มีการติดตามผล การปฏิบัติงาน ที่สำคัญทั้งสิ้น ๕ ด้าน เป็นรายไตรมาส

หมายเหตุ : ผลการปฏิบัติงานที่สำคัญของทุนหมุนเวียน ประกอบด้วย ๑.ผลการดำเนินงานด้านการเงิน ๒.ผลการดำเนินงานด้านไม่ใช้การเงินตามวัตถุประสงค์และภารกิจของทุนหมุนเวียน ๓.ระบบบริหารความเสี่ยง ๔.ระบบบริหารจัดการสารสนเทศ และ ๕. ระบบบริหารทรัพยากรบุคคล ทั้งนี้ การติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญ ควรมีการติดตามผลอย่างซ้ำภายในสิ้นไตรมาสถัดไป

* กรณีที่คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนมีการประชุมน้อยกว่ารายไตรมาส กำหนดให้สามารถใช้เวลาในการพิจารณาให้ความเห็นชอบพร้อมมอบข้อสั่งการต่อผลการปฏิบัติงานที่สำคัญทั้ง ๕ ด้าน ได้ตามความเหมาะสม

ในการนี้ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จึงขอรายงานภาพรวมผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ไตรมาสที่ ๓ (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓) โดยเป็นรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ดังนี้

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๓/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓)	ผลการดำเนินงานเทียบกับเกณฑ์วัด
ด้านที่ ๑ การเงิน		๑๐		
๑.๑ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมูล		๑๐		
ส่วนกลาง	ล้านบาท	๕	๑๘๙.๐๑ ล้านบาท (ร้อยละ ๖๔.๙๕)	๑.๐๐๐๐
ส่วนภูมิภาค	ล้านบาท	๕	๗๔.๖๙ ล้านบาท (ร้อยละ ๕๗.๒๙)	๔.๕๒๗๐
ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		๒๕		
๒.๑ การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน	ระดับ	๕	คณะอนุกรรมการกำกับฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เห็นชอบรายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ	๑.๐๐๐๐
ตัวชี้วัดที่ ๒.๒ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		๑๐		
๒.๒.๑ ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถ	ร้อยละ	๒.๕	แบบสอบถามได้รับความเห็นชอบจากกรมบัญชีกลางและบริษัทที่ปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๓ และมีหนังสือแจ้งเวียนให้หน่วยงานที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนฯ ทดแบบสำรวจความพึงพอใจ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ โดยกองทุนฯ ได้มีการอุทธรณ์ตัวชี้วัดที่ ๒.๒.๔ โดยขอลดจำนวนค่าเป้าหมายของการทดสอบสอบถามเนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-๑๙	-
๒.๒.๒ ความพึงพอใจของผู้พิการที่ขอรับความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒	ร้อยละ	๒.๕		
๒.๒.๓ ความพึงพอใจของหน่วยงานที่ขอรับเงินสนับสนุนจากกองทุนฯ	ร้อยละ	๒.๕		
๒.๒.๔ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากกองทุนฯ	ร้อยละ	๒.๕		
ตัวชี้วัดที่ ๒.๓ จำนวนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่และรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ	คัน	๑๐	อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่และรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิดขึ้นในไตรมาสที่ ๓ จำนวน ๙๒๙ ครั้ง	-
ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ		๓๐		
ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจาก กปถ.	ระดับ	๒๐	สามารถดำเนินการติดตามและประเมินผลโครงการได้ ร้อยละ ๑๐๐ ของจำนวนโครงการทั้งหมด โดยนำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาขอรับจัดสรรฯ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓	๓.๐๐๐๐
๓.๒ ระดับความสำเร็จในการปรับปรุงหลักเกณฑ์การสนับสนุนเงินค่าอุปกรณ์ หรือให้ความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒	ระดับ	๕	คณะอนุกรรมการพิจารณาจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ มีกำหนดประชุมให้ความเห็นชอบร่างระเบียบกรมการขนส่งทางบกฯ ด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ ในวันพฤหัสบดีที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ จากนั้น จะนำเสนอต่อคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้ความเห็นชอบต่อไป	๒.๐๐๐๐
๓.๓ ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการหนี้ค้ำชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถที่มีอายุหนี้เกินกว่า ๑ ปีขึ้นไป	ระดับ	๕	กองทุนฯ อยู่ระหว่างดำเนินการตามแนวทางการบริหารจัดการหนี้ค้ำชำระที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหาร แต่เนื่องจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) จึงได้มีการอุทธรณ์ของปรับเกณฑ์การประเมินผลต่อกรมบัญชีกลาง	๒.๐๐๐๐

/ด้านที่ ๔...

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๓/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓)	ผลการ ดำเนินงานเทียบกับ กับเกณฑ์วัด
ด้านที่ ๔ การบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน ตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (๑) สภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน การจัดให้มีระบบข้อร้องเรียน ช่องทางการรับข้อร้องเรียนและการจัดทำรายงานสรุปเกี่ยวกับข้อร้องเรียนภายในองค์กรนำเสนอผู้บริหารองค์กร (๒) การกำหนดวัตถุประสงค์การบริหารความเสี่ยง การจัดทำ/ทบทวน คู่มือการบริหารความเสี่ยง	ระดับ ระดับ	๑๕ ๕ ๗ ๘	กองทุนฯ ได้ดำเนินการรับข้อร้องเรียน โดยมีการช่องทางรับข้อร้องเรียน ได้แก่ ๑) เว็บไซต์ http://roadsafefund.dlt.go.th ๒) โทรศัพท์หมายเลข ๐-๒๒๗๑-๘๘๘๘ และ Call Center หมายเลข ๑๕๘๔ ๓) ผู้รับความคิดเห็น ๔) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีการจัดทำรายงานผลการรับเรื่องร้องเรียนของกองทุนฯ สรุปและนำเสนอผู้บังคับบัญชาเป็นลำดับชั้นทราบเรียบร้อยแล้วเป็นประจำทุกเดือน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๒ – มิถุนายน ๒๕๖๓ มีการกำหนดวัตถุประสงค์การบริหารความเสี่ยงไว้ในคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	๕.๐๐๐๐ ๓.๐๐๐๐
(๓) การระบุความเสี่ยงระดับองค์กร การระบุความเสี่ยงระดับองค์กร (๔) การประเมินความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร การประเมินความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร (ระดับความรุนแรง = โอกาส x ผลกระทบ)	ระดับ ระดับ	๑๕ ๑๕	มีการระบุความเสี่ยงระดับองค์กร ไว้ในคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ มีการประเมินความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร (ระดับความรุนแรง = โอกาส x ผลกระทบ) ไว้ในคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	๕.๐๐๐๐ ๕.๐๐๐๐

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๓/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓)	ผลการ ดำเนินงานเทียบกับ เกณฑ์วัด
(๕) การตอบสนองความเสี่ยง การกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร	ระดับ	๑๕	มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรไว้ในคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	๔.๐๐๐๐
(๖) กิจกรรมการควบคุมภายใน ผู้บริหารทุนหมุนเวียนและผู้บริหารระดับรองมีการสอบทานรายงานทางการเงินและรายงานที่ไม่ใช่ทางการเงิน	ระดับ	๑๐	กองทุนฯ ได้จัดทำรายงานนำเสนอผู้บริหารและคณะกรรมการกองทุนฯ ทราบและพิจารณาเป็นประจำทุกเดือน ดังนี้ ๑. รายงานทางการเงิน ได้จัดทำรายงานการรับ-จ่าย และเงินคงเหลือประจำเดือนของกองทุนฯ ๒. รายงานที่ไม่ใช่การเงินได้จัดทำรายงานผลการประมุลหมายเลขทะเบียนรถ (เลขสวย) ในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ทั้งนี้ ได้จัดทำข้อมูลรายงานผลการติดตาม ระบบบริหารจัดการที่สำคัญ และผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของกองทุนฯ เป็นรายไตรมาส นำเสนอต่อคณะกรรมการกองทุนฯ ทราบ โดยสรุปผลการปฏิบัติงานที่สำคัญตามภารกิจของกองทุนฯ แบ่งเป็น ๕ ด้าน ดังนี้ ๑) ผลการดำเนินงานด้านการเงิน ๒) ผลการดำเนินงานด้านไม่ใช้การเงินตามวัตถุประสงค์และภารกิจของกองทุนฯ ๓) ระบบบริหารความเสี่ยง ๔) ระบบบริหารจัดการสารสนเทศ และ ๕) ระบบบริหารทรัพยากรบุคคล	๕.๐๐๐๐
(๗) สารสนเทศและการสื่อสาร การใช้สารสนเทศเพื่อสนับสนุนการติดตามการดำเนินกิจกรรมตามแผนการบริหารความเสี่ยง	ระดับ	๒๕	กองทุนฯ จะดำเนินการรวบรวมรายงานหลังสิ้น ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓	๑.๐๐๐๐
(๘) การติดตามผลและการประเมินผล - การประเมินผลการควบคุมภายในของหน่วยงานตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังฯ	ระดับ	๒	ในการดำเนินการของกองทุนฯ จะมีประเมินผลการควบคุมภายในของกองทุนฯ ให้ครบถ้วนตามภารกิจภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๓	๑.๐๐๐๐
- การส่งรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังฯ	ระดับ	๒	กองแผนงาน จะเป็นผู้รวบรวมและรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงการคลังกำหนด จัดส่งรายงานการประเมินผลเป็นภาพรวมของกรมฯ	๑.๐๐๐๐
- การสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน	ระดับ	๑	กลุ่มตรวจสอบภายใน จะเป็นผู้สอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของกรมการขนส่งทางบกที่กองแผนงานได้จัดส่งให้ โดยมีแนวทางในการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบภายในที่กองแผนงานเป็นผู้จัดทำรายงานการประเมินผลภาพรวม ซึ่งกองทุนฯ จะจัดส่งรายงานการสอบทานของผู้ตรวจสอบภายในภายใน ๙๐ วัน ตั้งแต่สิ้นปีบัญชี ๒๕๖๓	๑.๐๐๐๐

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๓/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓)	ผลการ ดำเนินงานเทียบกับ เกณฑ์วัด
ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน ๑. การปฏิบัติงานตรวจสอบ	ระดับ	๕ ๔๕	- กลุ่มตรวจสอบภายในได้ดำเนินการตามแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีแผนตรวจสอบภายในกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๘ แห่ง ดังนี้ - ตรวจสอบด้านบัญชี ทางการเงิน และทรัพย์สิน และด้านการบริหารและดำเนินงานของกองทุนฯ ส่วนกลาง คือ สสร. - ตรวจสอบด้านการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการลูกหนี้ค่าหมายเลขทะเบียนรถ ประเภท รย.๑, รย.๒ และ รย.๓ ของ สขจ. ๗ แห่ง ได้แก่ - สขจ.นราธิวาส - สขจ.หนองบัวลำภู - สขจ.หนองคาย - สขจ.แม่ฮ่องสอน - สขจ.แพร่ - สขจ.ศรีสะเกษ - สขจ.ยะลา - ต่อมาได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ประกอบกับประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องแนวทางการปฏิบัติงานในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลให้การปฏิบัติงานภาคสนามที่จะเดินทางไปตรวจสอบหน่วยรับตรวจตามผลการประเมินความเสี่ยงตามแผนที่กำหนดไม่ได้ กลุ่มตรวจสอบภายใน จึงได้มีหนังสือที่ คค ๐๔๐๓/๑๗๕ ลงวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เรื่องขออนุมัติปรับเปลี่ยนแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งได้รับอนุมัติให้ปรับเปลี่ยนแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ แล้วเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ (โดยไม่สามารถไปตรวจสอบที่ สขจ.หนองบัวลำภู สขจ.หนองคาย สขจ.แพร่ สขจ.ศรีสะเกษ และ สขจ.ยะลา ได้) คงเหลือตรวจสอบภายในกองทุนฯ ๓ แห่ง ได้แก่ ส่วนกลาง ๑ แห่ง คือ สสร. และ สขจ. ๒ แห่ง ได้แก่ สขจ.นราธิวาส และ สขจ.แม่ฮ่องสอน	๑.๐๐๐๐
๒. การประชุมปิดการตรวจสอบ	ระดับ	๑๕	- มีการประชุมปิดการตรวจสอบกับเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๐.๐๐ น. และ สขจ.แม่ฮ่องสอน ได้มีหนังสือที่ มส ๐๐๑๒/๘ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๓ ส่งเอกสารประกอบการตรวจสอบเพิ่มเติมแล้ว ซึ่งผลการตรวจสอบปรากฏว่า การปฏิบัติงานส่วนใหญ่ถูกต้องเป็นไปตามระเบียบและหลักเกณฑ์ที่กำหนด - มีการประชุมปิดการตรวจสอบกับเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง (สขจ.นราธิวาส มาอบรมที่ ขบ.) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ เวลา ๑๔.๐๐ น. สรุปได้ว่า การปฏิบัติงานส่วนใหญ่ถูกต้อง - สสร. อยู่ระหว่างการรายงานปิดตรวจ แต่ยังไม่ได้ประชุม	๑.๐๐๐๐
๓. การปฏิบัติงานตามข้อเสนอแนะ	ระดับ	๑๕	กลุ่มตรวจสอบภายใน ยังไม่ได้รับรายงานผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะจากหน่วยรับตรวจ	๑.๐๐๐๐
๔. การรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อการวางแผนตรวจสอบ	ระดับ	๕	มีการจัดทำแผนงานการบริหารความเสี่ยงเพื่อการวางแผนตรวจสอบไว้ในคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว	๑.๐๐๐๐

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๓/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓)	ผลการ ดำเนินงานเทียบกับ เกณฑ์วัด
ตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล (๑) แผนปฏิบัติการดิจิทัลและแผนปฏิบัติการประจำปี - มีการจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) ที่มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการระยะยาว ทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ที่สำคัญ	ระดับ	๕	มีการจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) ที่มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการระยะยาว ทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ที่สำคัญไว้ในแผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปłodภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านดิจิทัล ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบการจัดทำแผนฯ	๕.๐๐๐๐
- แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๔ มีองค์ประกอบหลักที่ครบถ้วน	ระดับ	๕	มีการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๔ มีองค์ประกอบหลักที่ครบถ้วนในแผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปłodภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านดิจิทัล ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบการจัดทำแผนฯ	๕.๐๐๐๐
(๒) การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล		๕		
๒.๑ ระบบการบริหารจัดการสารสนเทศที่สนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร (EIS/MIS) - ความเพียงพอของระบบการบริหารจัดการสารสนเทศที่สนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร (EIS/MIS)	ระดับ	๓๕	กองทุนฯ มีการนำเสนอสารสนเทศที่ง่ายต่อการตัดสินใจในรูปแบบกราฟแสดงผลข้อมูลและมีการเปรียบเทียบข้อมูลกับปีที่ผ่านมา นำเสนอต่อคณะกรรมการกองทุนฯ เป็นประจำทุกครั้ง ได้แก่ - แผนและผลการประมุลหมายเลขทะเบียนรถ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - รายงานการจัดเก็บรายได้จากการประมุลทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค - รายงานการเงินกองทุนเพื่อความปłodภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำทุกเดือน - รายงานผลการใช้จ่ายเงิน และผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปłodภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำทุกเดือน - การติดตามระบบการบริหารจัดการและผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน ทุกไตรมาส - ผู้บริหารสามารถเข้าใช้งานระบบกองทุนฯ เพื่อเข้าดูรายงานผลต่าง ๆ ของกองทุนฯ ได้ และมีการประเมินผลการเข้าใช้ระบบของผู้บริหาร	๒.๐๐๐๐

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๓/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓)	ผลการ ดำเนินงานเทียบกับ เกณฑ์วัด
๒.๒ ระบบสารสนเทศสนับสนุนผู้ให้บริการภายใน ทุนหมุนเวียน - ระบบสารสนเทศที่สนับสนุนผู้ให้บริการภายใน ทุนหมุนเวียน	ระดับ	๒๕	กองทุนฯ มีระบบงานกองทุนฯ ที่สนับสนุนการทำงานของบุคลากรภายใน ในการลดขั้นตอนและอำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการ โดยบันทึกข้อมูลและเรียกดูรายงานจากระบบงานกองทุนฯ และสามารถนำข้อมูลมาใช้วิเคราะห์และจัดทำรายงานนำเสนอผู้บริหารได้	๓.๐๐๐๐
๒.๓ ระบบสารสนเทศสนับสนุนผู้ให้บริการภายนอก ทุนหมุนเวียน และตอบสนองต่อนโยบายด้านดิจิทัล รวมทั้งนโยบายต่าง ๆ ที่สำคัญของภาครัฐ - ระบบสารสนเทศสนับสนุนผู้ให้บริการภายนอก ทุนหมุนเวียน	ระดับ	๒๕	กองทุนฯ มีระบบสารสนเทศที่สนับสนุนผู้ให้บริการภายนอก ได้แก่ ๑. เว็บไซต์ http://tabienrod.dlt.go.th ใช้สนับสนุนการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ - ระบบบริหารจัดการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ รย.๑, รย.๒ และ รย.๓ แบบออนไลน์ - ระบบการนำหมายเลขทะเบียนออกประมวลใหม่แบบ ออนไลน์ ๒. เว็บไซต์ http://roadsafefund.dlt.go.th สำหรับ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์กองทุนฯ เพื่อให้ประชาชนเข้ามาสืบค้นข้อมูล ได้แก่ - ข้อมูลเกี่ยวกับกองทุนฯ - โครงการช่วยเหลือผู้พิการที่ประสบภัยจากการใช้รถ ใช้ถนน - กิจกรรมด้านการรณรงค์ลดอุบัติเหตุทางถนน - งานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน - ข้อมูลเกี่ยวกับการประมวลหมายเลขทะเบียนรถและ สถิติการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ	๓. ๐๐๐๐

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๓/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓)	ผลการ ดำเนินงานเทียบกับ เกณฑ์วัด
ด้านที่ ๕ คณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุน หมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการทุนหมุนเวียน (๑) การจัดให้มีหรือทบทวนแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ - การกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ที่ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของทุน หมุนเวียน	ระดับ	๕ ๓๐ ๑๐	มีการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของทุน หมุนเวียน ซึ่งคณะอนุยุทธศาสตร์ฯ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ให้ความ เห็นชอบแผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ของ กองทุนฯ	๑.๐๐๐๐
- การจัดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ที่มีคุณภาพและระบอบประกอบสำคัญ ครบถ้วน	ระดับ	๑๐	มีการทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และ แผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ที่มีคุณภาพและ ระบอบประกอบสำคัญ ครบถ้วน ซึ่งคณะอนุ ยุทธศาสตร์ฯ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบแผน ปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ของกองทุนฯ	๑.๐๐๐๐
- ระยะเวลาการพิจารณาให้ความเห็นชอบ แผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	ระดับ	๑๐	คณะอนุยุทธศาสตร์ฯ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบแผน ปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ของกองทุนฯ และ แผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ก่อนนำเสนอต่อ คณะกรรมการกองทุนฯ ต่อไป	๑.๐๐๐๐
(๒) การติดตามระบบการบริหารจัดการที่สำคัญ และ ผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน - คณะกรรมการมีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่ สำคัญของทุนหมุนเวียนอย่างครบถ้วนและเพียงพอ	ระดับ	๒๕	ติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญทั้งสิ้น ๕ ด้าน ได้แก่ ๑) ด้านการเงิน ๒) ด้านไม่ใช้การเงิน ๓) ระบบบริหารความเสี่ยง ๔) ระบบบริหารจัดการสารสนเทศ และ ๕) ระบบบริหารทรัพยากรบุคคล	๕.๐๐๐๐
(๓) การจัดให้มีระบบประเมินผู้บริหารทุนหมุนเวียน - การจัดให้มีระบบประเมินผลภายในทุนหมุนเวียน	ระดับ	๒๕	กองทุนฯ มีการกำหนดตัวชี้วัดในระดับผู้บริหารระดับสูง และผู้บริหารสายงาน ๓ ระดับ และกำหนดตัวชี้วัดใน บุคลากรทุกระดับของทุนหมุนเวียนและใช้ในการ ประเมินผลการปฏิบัติงานพิจารณาผลตอบแทน/เลื่อนขั้น/ เลื่อนตำแหน่ง	๕.๐๐๐๐

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๓/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓)	ผลการ ดำเนินงานเทียบกับ เกณฑ์วัด
(๔) การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย - มีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศที่ครบถ้วน	ระดับ	๑๐	กองทุนฯ ได้มีการเปิดเผยข้อมูลทั้งทางสื่อสิ่งพิมพ์ รายงานประจำปี website และช่องทางอื่น ๆ โดยมีการนำเสนอข้อมูล ได้แก่ ๑. ข้อมูลสารสนเทศด้านการเงิน และการบริหารงบประมาณ ๒. ข้อมูลการดำเนินงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน ๓. โครงสร้างการบริหารของทุนหมุนเวียน ๔. ข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับคณะกรรมการและผู้บริหารทุนหมุนเวียน ๕. วัตถุประสงค์จัดตั้ง พันธกิจ และวิสัยทัศน์ ๖. ภาพรวมแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปี ๗. โครงการลงทุนที่สำคัญ (ถ้ามี) ๘. การจัดซื้อจัดจ้าง และการประกาศประกวดราคา (ถ้ามี) ๙. นโยบายการกำกับดูแลองค์การที่ดี ๑๐. การดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล หรือนโยบายของกระทรวงต้นสังกัด ๑๑. กฎ มติ คร.ม. ข้อบังคับ คำสั่ง หนังสือเวียน ระเบียบแบบแผน นโยบาย เพื่อให้เอกชนที่เกี่ยวข้องได้ทราบ และ ๑๒. สถานที่ติดต่อเพื่อขอรับข้อมูลข่าวสาร และคำแนะนำในการติดต่อกับทุนหมุนเวียน	๕.๐๐๐๐
(๕) ผลสำเร็จจากการกำกับดูแลทุนหมุนเวียนของ คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน - ผลสำเร็จจากการกำกับดูแลทุนหมุนเวียนของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน	ระดับ	๑๐	รอผลดำเนินการ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อนำมาเทียบกับผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	
ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล (๑) ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental) ในการบริหาร ทรัพยากรบุคคล - มาตรฐานกำหนดตำแหน่งและคำบรรยาย ลักษณะงาน	ระดับ	๕ ๑๕	มีการทบทวนมาตรฐานกำหนดตำแหน่งและคำบรรยายลักษณะงานไว้ในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล	๓.๐๐๐๐
- การประเมินผลการปฏิบัติงาน	ระดับ	๑๐	กองทุนฯ มีการกำหนดตัวชี้วัดในระดับผู้บริหารระดับสูง และผู้บริหารสายงาน ๓ ระดับ และกำหนดตัวชี้วัดในบุคลากรทุกระดับของทุนหมุนเวียนและใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงาน พิจารณาผลตอบแทน/เลื่อนขั้น/เลื่อนตำแหน่ง	๔.๐๐๐๐

/(๒) การจัดทำ...

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๓/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓)	ผลการ ดำเนินงานเทียบกับ เกณฑ์วัด
(๒) การจัดทำและดำเนินงานตามแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ประจำปี (๑) ระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจัดการทรัพยากรบุคคล (๑.๑) การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓	ระดับ	๒๐ ๗๐ ๓๕	อยู่ระหว่างดำเนินการให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ โดยกองทุนฯ ได้มีการอุทธรณ์การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-๑๙ โดยขอปรับลดแผนปฏิบัติการประจำปี จากเดิม ๙ แผนงาน คงเหลือ ๖ แผนงาน (ขอลดกิจกรรม/โครงการที่ต้องดำเนินการตามแผนออกไป ๓ แผน ซึ่งเป็นเรื่องการจัดประชุมสัญจร และการอบรมสัมมนาที่ต้องการเดินทางมารวมกันออกไป)	๑.๐๐๐๐
(๑.๒) การจัดทำ/ทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	ระดับ	๓๕	มีการทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ เพื่อจัดทำแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล	๓.๐๐๐๐
ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบายของรัฐ/กระทรวงการคลัง (ตัวชี้วัดรวม)		๑๐		
ตัวชี้วัดที่ ๖.๑ การเบิกจ่ายเงินตามแผนการเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ	ระดับ	๕	(๑) แผนการเบิกจ่ายงบลงทุนทั้งหมดอยู่ที่ ๑,๙๑๑,๐๐๐ บาท สามารถเบิกจ่ายได้จริง ๐.๐๐ บาท คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๐ (๒) แผนการเบิกจ่ายภาพรวมอยู่ที่ ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท สามารถเบิกจ่ายได้จริง ๑,๑๙๖,๙๒๖,๖๖๗.๘๘ บาท คิดเป็นร้อยละ ๕๔.๔๑	๑.๐๐๐๐
ตัวชี้วัดที่ ๖.๒ การดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของทุนหมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	ระดับ	๕	กองทุนฯ ดำเนินการจ่ายเงินและรับเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ครบถ้วนทุกกิจกรรม - การรับเงิน กิจกรรมที่ยังไม่สามารถดำเนินการผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ คือ การรับเงินค่าหลักประกันในการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการรับชำระค่าประมูลหมายเลขทะเบียนรถ - การจ่ายเงิน กิจกรรมที่ยังไม่สามารถดำเนินการผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ คือ การจ่ายค่าธรรมเนียมศาล	๑.๐๐๐๐

ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๕

/จึงขอเสนอ...

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

.....

/วาระที่ ๔...

วาระที่ ๔ เรื่องสืบเนื่อง

วาระที่ ๔.๑ การดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

วาระที่ ๔.๑.๑ ค่าใช้จ่ายตามแผนการตรวจสอบเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ มีมติอนุมัติในหลักการให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๔) เพิ่มเติม ในรายการค่าใช้จ่ายตามแผนการตรวจสอบของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน รวมทั้งสิ้น ๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่ล้านบาทถ้วน) ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ และรายงานการประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน โดยคณะกรรมการกองทุนฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่ ในรายการค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน เป็นเงินจำนวน ๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่ล้านบาทถ้วน) ที่เรียกเก็บจากกองทุนฯ มีจำนวนเพิ่มขึ้นกว่าปีที่ผ่านมาเป็นจำนวนมาก จึงเห็นสมควรให้กรมการขนส่งทางบกจัดทำหนังสือขออนุทธรณ์ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินของกองทุนฯ ไปยังสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน เนื่องจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นหน่วยงานที่ไม่ได้มีสถานะเป็นนิติบุคคล แต่อยู่ภายใต้สังกัดหน่วยงานของรัฐ คือ กรมการขนส่งทางบก ซึ่งการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เป็นภารกิจของกองทุนฯ ย่อมเป็นภารกิจของกรมการขนส่งทางบกด้วย ประกอบกับในการประเมินประสิทธิภาพการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ มีตัวชี้วัดกำหนดไว้ ซึ่งหากมีการขออนุมัติกรอบเงินเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็นจำนวนมาก อาจจะทำให้มีผลกระทบต่อการรายงานผลการใช้จ่ายเงินตามแผนการใช้จ่ายเงินที่ได้มีการกำหนดเป็นตัวชี้วัดได้ และมีมติให้กรมการขนส่งทางบกจัดทำหนังสือถึงสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน เพื่อขออนุทธรณ์ค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินกองทุนฯ ก่อนที่จะจ่ายเงินค่าธรรมเนียมดังกล่าว และหากผลเป็นประการใดให้เบิกจ่ายภายในวงเงินที่อนุมัติในหลักการต่อไป นั้น

ในการนี้ สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ได้มีหนังสือคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๒ ฉบับ ดังนี้

(๑) หนังสือที่ ตผ. ๐๐๓๗/๐๘๗๓ ลงวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๓ เรื่องการขอผ่อนผันค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยแจ้งว่าเนื่องจากระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีผลบังคับใช้กับการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบสำหรับงวดบัญชี ๒๕๖๒ เป็นปีแรก และมีอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้นจากระเบียบเดิม ดังนั้นเพื่อให้หน่วยรับตรวจที่ไม่ใช่หน่วยงานของรัฐที่เป็นทุนหมุนเวียนที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคลและหน่วยบริการรูปแบบพิเศษที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมอยู่ก่อนระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๖๒ มีระยะเวลาในการปรับตัวและลดผลกระทบจากการบังคับใช้ระเบียบดังกล่าว คณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินจึงมีมติผ่อนผันให้จัดเก็บค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานสอบบัญชีตามอัตราเดิมที่เคยจัดเก็บสำหรับการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบในงวดบัญชีปี ๒๕๖๒ ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๑.๑ (๑)

(๒) หนังสือที่ ตผ. ๐๐๓๗/๐๘๗๓ ลงวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๓ เรื่องการยืนยันการปฏิบัติงานสอบบัญชี โดยแจ้งว่า สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กำหนดค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินและรายงานการประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ เป็นเงินจำนวน ๑,๑๐๐,๐๐๐ บาท (หนึ่งล้านหนึ่งแสนบาทถ้วน)

ค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีงวดปี	จำนวนเงิน	๘๑๐,๐๐๐ บาท
ค่าธรรมเนียมประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน	จำนวนเงิน	๒๙๐,๐๐๐ บาท
รวมทั้งสิ้น	จำนวนเงิน	๑,๑๐๐,๐๐๐ บาท

ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๑.๑ (๒)

ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงิน และรายงานการประเมินผลการใช้จ่ายเงิน และทรัพย์สิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ มีจำนวนเท่ากับค่าธรรมเนียมฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ดังนี้

ค่าธรรมเนียมในการปฏิบัติงานปี ๒๕๖๑		ค่าธรรมเนียมในการปฏิบัติงานปี ๒๕๖๒	
- ค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีประจำปี ๒๕๖๑	๘๑๐,๐๐๐ บาท	- ค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีประจำปี ๒๕๖๒	๘๑๐,๐๐๐ บาท
- ค่าธรรมเนียมประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑	๒๙๐,๐๐๐ บาท	- ค่าธรรมเนียมประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒	๒๙๐,๐๐๐ บาท
รวมทั้งสิ้น	๑,๑๐๐,๐๐๐ บาท	รวมทั้งสิ้น	๑,๑๐๐,๐๐๐ บาท

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ กรมบัญชีกลางได้ประสานขอข้อมูลการจ่ายค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินของทุนหมุนเวียน เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยให้จัดทำข้อมูลตามแบบแจ้งข้อมูลการจ่ายค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบรายงานการเงินของทุนหมุนเวียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๒ ซึ่งกองทุนฯ ได้ส่งข้อมูลภายในวันดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

ปัจจุบันสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ได้ตรวจสอบและรับรองงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียดรายงานผลการตรวจสอบงบการเงินของกองทุนฯ ปรากฏตามวาระที่ ๔.๒.๑ และสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน อยู่ระหว่างการตรวจสอบประเมินผลการใช้จ่ายเงิน และทรัพย์สิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ กองทุนฯ ซึ่งมีการเบิกจ่ายค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีงวดปี ๒๕๖๒ จำนวนเงิน ๘๑๐,๐๐๐ บาท เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ส่วนค่าธรรมเนียมประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน จำนวนเงิน ๒๙๐,๐๐๐ บาท ยังไม่ได้มีการเบิกจ่าย

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....
.....
.....

/วาระที่ ๔.๑.๒...

วาระที่ ๔.๑.๒ รายงานผลการศึกษาดูงานโครงการด้านการพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการ ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ได้พิจารณารายงานผลการศึกษาดูงานโครงการด้านการพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๔ โครงการ คือ

๑. โครงการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัย ณ ประเทศญี่ปุ่น โดยความร่วมมือของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการท่องเที่ยวญี่ปุ่น (MLIT) ครั้งที่ ๓

๒. โครงการศึกษาดูงานด้านการจัดระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะสำหรับคณะกรรมการ ควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

๓. โครงการเพิ่มพูนความรู้และประสิทธิภาพในการทำงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

๔. โครงการเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านการใช้วิศวกรรมในการกำกับดูแลและบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒
ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ควรมีการจัดทำโครงการศึกษาดูงานในประเทศที่ประสบความสำเร็จในด้านการควบคุม กำกับ ดูแล ด้านความปลอดภัยของตัวรถ สำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคไปศึกษาดูงาน เพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในระดับปฏิบัติงาน ให้มีองค์ความรู้และประสบการณ์ เพื่อนำไปพัฒนาปรับปรุงการทำงานและประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๒. ให้รวบรวมผลการศึกษาดูงานที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ เสนอผู้บริหารรับทราบผลการศึกษาดูงานและรายงานให้คณะกรรมการ รับทราบต่อไป

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการได้รวบรวมผลการศึกษาดูงานดังกล่าว เสนอคณะกรรมการกำกับติดตาม ผลการศึกษาดูงาน ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๓ ซึ่งที่ประชุมพิจารณาแล้ว มีความเห็นว่า ผลที่ได้จากการศึกษาดูงานสามารถนำมาปรับใช้ในการปฏิบัติงานด้านต่าง ๆ ของกรมการขนส่งทางบก สรุปได้ดังนี้

๑. ระบบการออกใบอนุญาตขับรถ

• ด้านปฏิบัติการ

๑. ควรมีการกำหนดเครื่องจำลองการขับรถ (Driving Simulator) เป็นส่วนหนึ่งในการเรียน เพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ

๒. ควรมีระบบทดสอบทัศนคติและแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ขับรถสาธารณะ

- ในระยะแรก ให้นำเนื้อหาที่จำเป็นต้องเรียนรู้และทักษะที่ควรมีจากระบบทดสอบ ทัศนคติและแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ขับรถสาธารณะ มาประยุกต์ปรับเข้ากับเนื้อหาหลักสูตรของการอบรมผู้ ขับขี่ รถสาธารณะ และพัฒนาระบบทดสอบทางจิตวิทยาด้านแบบในรูปแบบ Interactive website เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมและผู้สนใจทดลองใช้และฝึกฝนทักษะ โดยที่ระบบต้องมีการจัดเก็บข้อมูลของ ผู้ใช้งานเพื่อนำมาวิเคราะห์ต่อยอดในการพัฒนาต่อไป ซึ่งในการออกแบบระบบควรร่วมกับผู้เชี่ยวชาญ ด้านจิตวิทยาการขับขี่และมีการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และแนวคิดกับผู้เชี่ยวชาญ และวางแผนเริ่มต้นในการ พัฒนาบุคลากร ผู้ฝึกสอนผู้คุมสอบให้เข้าใจถึงหลักจิตวิทยาในการขับขี่

- ในระยะกลาง ทำการปรับปรุงหลักสูตรการอบรมและการทดสอบให้มีการผสมผสานเนื้อหาที่จำเป็นในการทดสอบทัศนคติและแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ขับขี่สาธารณะ และทำการบรรจุการทดสอบนี้เข้าไปในการทดสอบผู้ขับขี่สาธารณะ โดยพัฒนาต่อยอดให้ใช้ควบคู่กับระบบทดสอบ E – exam ของกรมการขนส่งบก และพัฒนาผู้ฝึกสอนและผู้คุมสอบให้สอดคล้องกับหลักสูตร ที่พัฒนาขึ้นมาใหม่ พร้อมทั้งจัดทำฐานข้อมูลเพื่อเก็บข้อมูลทางจิตวิทยาของผู้ที่ได้รับใบขับขี่สาธารณะ อันจะเป็นประโยชน์ในการสืบค้นและวิเคราะห์ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

- ในระยะยาว หากผลที่ดำเนินการในระยะต้นและระยะกลางได้รับการตอบรับที่ดีก็จะสามารถดำเนินการพัฒนาการทดสอบที่เต็มรูปแบบ แต่หากผลการตอบรับไม่ดีจะต้องพิจารณาแนวทางในการประยุกต์ใช้และปรับปรุงหลักสูตรเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบททางสังคมของประเทศไทยต่อไป

• ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

๑. การกวาดค้นวินัยจราจรและเพิ่มความตระหนักให้ประชาชนเกรงกลัวกฎหมายและเคารพในการเสริมสร้างวินัยจราจรมากขึ้น ซึ่งกรมการขนส่งทางบกควรบูรณาการแนวคิดนี้กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการพัฒนาระบบตัดแต้มใบอนุญาตขับรถ

๒. ควรพิจารณาเพิ่มบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งการบังคับใช้ความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้คาร์ซีทสำหรับเด็กเล็ก เพื่อช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ

๓. ควรมีการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของการจำกัดความเร็ว การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์อย่างเข้มข้น

๒. การขนส่งผู้โดยสาร

• ด้านปฏิบัติการ

๑. ควรมีการเตรียมความพร้อมและกำหนดหน่วยงานผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในด้านต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการใช้เทคโนโลยีในระบบการขนส่ง พร้อมกับกำหนดแนวทางในการชดเชยเยียวยา หรือช่วยเหลือผู้ประกอบการที่มีอยู่เดิมในระหว่างกระบวนการเปลี่ยนผ่านของกฎหมายและการให้บริการรูปแบบใหม่

๒. ควรให้ความสำคัญกับรถขนส่งสาธารณะมากกว่ารถส่วนบุคคล รวมทั้งเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะมีความสะดวกสบายในการเดินทางจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานที่เป็นเจ้าของพื้นที่สาธารณะในการกำหนดจุดจอดรับ-ส่ง และการพัฒนาตัวร่วม โดยคำนึงถึงประโยชน์ของผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

๓. ควรมีการกำหนดนโยบายและแนวทางในการดำเนินการเพื่อกำกับและดูแลการให้บริการรับส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันอย่างชัดเจน และกรมการขนส่งทางบกควรมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการนำเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้ในระบบการขนส่ง โดยอาจกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงาน โดยเฉพาะในการพัฒนาและรับผิดชอบ เช่น การพัฒนาระบบแอปพลิเคชันการขนส่ง ระบบบันทึกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ระบบติดตามรถยนต์อิเล็กทรอนิกส์ หรือระบบอื่น ๆ

• ด้านเทคโนโลยี

๑. ควรกำหนดให้มีผู้กำกับ ควบคุม และดูแลระบบเทคโนโลยีที่ใช้ในการคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทคโนโลยีใหม่ เพื่อให้การกำกับดูแลมีประสิทธิภาพ และสามารถนำเทคโนโลยีไปใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

๒. ควรมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาให้บริการข้อมูลข่าวสาร การอำนวยความสะดวก และการเข้าถึงของบริการ และการตอบสนองข้อร้องเรียน

- **การลดปัญหามลพิษ**

ควรกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่ง โดยให้คะแนนกับผู้ยื่นคำขอรถโดยสารประจำทางที่ใช้พลังงานสะอาดมาใช้ในการประกอบการขนส่ง

๓. มาตรการและการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน

- **ด้านปฏิบัติการ**

๑. ควรมีการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยที่มุ่งพัฒนาระดับความปลอดภัย ๔ ด้าน คือ ด้านถนน ด้านความเร็ว ด้านตัวรถ และด้านผู้ขับรถ

๒. กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ต้องให้ความสำคัญกับการบูรณาการจัดทำมาตรฐานการเก็บข้อมูลสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ให้มีโครงสร้างของฐานข้อมูลที่ชัดเจนและมีการเชื่อมต่อข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อที่จะสามารถนำข้อมูลสถิติต่าง ๆ มาวิเคราะห์ถึงสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุและเกิดแนวทางในการวางนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุที่ยั่งยืน

๓. ควรมีการจัดทำ Big Data เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการกำหนดนโยบายแนวทางในการทำงานด้าน Road Safety

๔. ควรมีการขับเคลื่อน Road Safety พร้อมกับ Sustainable Development Goals เพื่อให้เกิดความปลอดภัยที่ยั่งยืน

๕. ควรมีการปลูกจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับกลุ่มเด็กและเยาวชนอย่างจริงจัง โดยมีหลักสูตรการให้ความรู้ที่เหมาะสมกับวัย

๖. กระทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกระทรวงศึกษาธิการ ควรจัดตั้งคณะทำงานเพื่อผลักดันการจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยบนท้องถนนและวินัยจราจรให้อยู่ในหลักสูตรการศึกษาขั้นพื้นฐานของทุกระดับชั้นตั้งแต่ประถมศึกษา จนถึงมัธยมศึกษา อันจะเป็นการปลูกฝังให้เยาวชนรุ่นใหม่ตระหนักถึงความสำคัญของการเคารพกฎหมายและการกวดขันวินัยจราจรอย่างเป็นรูปธรรม และช่วยส่งเสริมให้เกิดการผลักดันความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

๗. ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาสื่อประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ที่เข้าใจง่าย ทันสมัย เพื่อให้เข้าถึงเด็กและเยาวชนรุ่นใหม่ให้มากขึ้น

๘. ควรนำแนวปฏิบัติที่ดีของการทดสอบทัศนคติและแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ขับรถสาธารณะมาประยุกต์ใช้กำหนดเป็นหนึ่งในกระบวนการที่ช่วยคัดกรองคุณสมบัติของผู้ขับรถสาธารณะ เพื่อส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถสาธารณะอยู่ในเกณฑ์ต่ำ

- **ด้านการบังคับใช้กฎหมาย**

๑. ควรพิจารณาเพิ่มบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งการบังคับใช้ความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้คาร์ซีทสำหรับเด็กเล็ก เพื่อช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ

๒. ควรมีการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของการจำกัดความเร็ว การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์อย่างเข้มข้น

- **ด้านเทคโนโลยี**

๑. ควรนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย มาสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัย การบริหารจัดการจราจร การศึกษาวิจัย เพื่อนำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มากยิ่งขึ้น

๒. ในอนาคตอันใกล้การเปลี่ยนแปลงอันรวดเร็วของเทคโนโลยีจะส่งผลกระทบต่อภารกิจของกรมการขนส่งทางบกที่ต้องทำหน้าที่ทั้งกำกับดูแลความปลอดภัยทางถนนและให้บริการประชาชน จึงควรมีการตั้งคณะทำงานที่ทำการศึกษถึงความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและรายงานต่อผู้บริหารถึงแนวทางใน

การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ มาช่วยเหลือภารกิจของกรมการขนส่งทางบก และควรจัดทำโครงการศึกษาวิจัยในการนำเทคโนโลยีมาช่วยกำกับดูแลความปลอดภัยทางถนน และนำร่องประยุกต์อย่างเป็นรูปธรรมควบคู่ไปกับการจัดทำโครงการเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ของบุคลากรในด้านการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้กับการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน

๓. ควรให้ความสำคัญกับการใช้เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตแห่งสรรพสิ่งมาประยุกต์ใช้ในการเก็บข้อมูลสถิติต่าง ๆ และการใช้เทคโนโลยีมาช่วยตรวจจับพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยงและการฝ่าฝืนกฎจราจร รวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ในการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลเชิงสถิติ นอกจากนี้สามารถต่อยอดการพัฒนาระบบการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากศูนย์บริหารการเดินรถด้วยระบบ GPS มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ อีกด้วย จะเห็นได้ว่าการปราศจากการเก็บข้อมูลที่ดีทำให้ขาดแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ชัดเจนและตรงจุดอันนำไปสู่นโยบายการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน

๔. ความปลอดภัยในการขนส่ง

• ด้านปฏิบัติการ

๑. ควรนำข้อมูลด้านความปลอดภัยในการขนส่งของ ETSC ที่มีการศึกษาวิจัยแล้ว มาเผยแพร่ให้ความรู้กับผู้ประกอบการขนส่งของไทย เพื่อนำไปอบรมให้กับพนักงานขับรถได้ทราบ รวมถึงเผยแพร่ข้อมูลมาตรฐานยานยนต์เพื่อความปลอดภัย เพื่อเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุได้อีกทางหนึ่ง

๒. ควรมีการสร้างเชื่อมั่นแก่ผู้ประกอบการถึงการมีระบบ Transport Safety Manager (TSM)

๓. การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนควรคำนึงถึงความปลอดภัยของคนเป็นศูนย์กลาง เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตและเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

• ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ควรมีการกำหนดรายละเอียดในการร่างกฎหมายเพื่อควบคุมและกำกับดูแลเกี่ยวกับการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้รับส่งคนโดยสารผ่านแอปพลิเคชันหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและรัดกุม

๕. ด้านการช่วยเหลือผู้พิการ

• การปฏิบัติการ

๑. ควรมีการประเมินเทคโนโลยีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ โดยทีมสหวิชาชีพ ได้แก่ กิจกรรมบำบัด กายภาพบำบัด อรรถบำบัด สังคมสงเคราะห์ และนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้พิการได้รับอุปกรณ์ที่มีความเหมาะสมกับผู้พิการมากที่สุด โดยให้ผู้พิการได้มีการทดลองใช้งานอุปกรณ์จริง และมีผู้เชี่ยวชาญในการประเมินและพิจารณาอุปกรณ์ดังกล่าวร่วมด้วย โดยเมื่อผู้พิการหรือผู้ประสบภัยจากถนนจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ทางการแพทย์ ศูนย์จำหน่ายที่ขึ้นทะเบียนสามารถทำการประเมิน โดยเจ้าหน้าที่และหรือร่วมกับเจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาล (นักกายภาพ) ในการประเมินความจำเป็นและความเหมาะสมของอุปกรณ์ต่าง ๆ

๒. ควรมีความร่วมมือกับบริษัทเอกชนในการจัดหาอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ โดยให้ผู้พิการไปเลือกอุปกรณ์ที่บริษัทจำหน่ายอุปกรณ์ และจะมีเจ้าหน้าที่ของรัฐ ร่วมกับเจ้าหน้าที่ของบริษัทที่ผ่านการอบรมเป็นผู้ประเมินความเหมาะสมของอุปกรณ์ให้กับผู้พิการ

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

/วาระที่ ๔.๒...

วาระที่ ๔.๒ **ค้างพิจารณาจากคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**
ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓

วาระที่ ๔.๒.๑ **รายงานผลการตรวจสอบงบการเงินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ และสรุปประเด็นข้อเสนอนะ ข้อสังเกต และ
ประเด็นอภิปราย ในการชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ และสิ้นสุดวันที่
๓๐ กันยายน ๒๕๖๑

๑) รายงานผลการตรวจสอบงบการเงินของกองทุนฯ

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๑๐/๒ วรรคท้าย บัญญัติให้สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี และประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของกองทุนฯ โดยให้แสดงความคิดเห็นเป็นข้อวิเคราะห์ว่าการใช้จ่ายดังกล่าวเป็นไปตามวัตถุประสงค์และได้ผลตามเป้าหมายเพียงใด และตามกฎหมายกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ หมวดที่ ๕ การบัญชีและการตรวจ ข้อ ๒๗ กำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเพิ่มผู้สอบบัญชีของกองทุน และให้ทำการตรวจสอบรับรองบัญชีของกองทุน และประเมินผลการใช้จ่ายเงินกองทุน นั้น

ในการนี้ ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน โดยสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ ๑๑ ได้ตรวจสอบรายงานการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเสร็จเรียบร้อยแล้ว สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงได้มีหนังสือ ตผ ๐๐๓๓/๐๕๔๓ ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๓ รายงานการตรวจสอบรายงานการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยไม่มีข้อสังเกตและข้อเสนอนะต่อกองทุนฯ แต่อย่างใด ทั้งนี้ สำหรับรายงานการประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ หากกองทุนฯ ได้รับรายงานจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแล้ว จะนำเสนอให้ทราบและพิจารณาในคราวต่อไป ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑

๒) สรุปประเด็นข้อเสนอนะ ข้อสังเกต และประเด็นอภิปราย

กรรมการขนส่งทางบก ได้มอบหมายให้นายธานี สืบฤกษ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายบริหาร) พร้อมด้วยผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ ผู้อำนวยการสำนักบริหารการคลังและรายได้ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ และสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ต่อคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา วิปรัฐบาล และสภาผู้แทนราษฎร ดังนี้

- **วันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๓** ชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ **ต่อคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา**

- **วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๓** ชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ **ต่อวุฒิสภา**

- **วันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๓** ชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ **ต่อวิปรัฐบาล**

• วันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓ ชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ **ต่อสภาผู้แทนราษฎร**

โดยจากการชี้แจงรายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ และสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ มีประเด็นข้อเสนอนะ ข้อสังเกต ของกรรมการธิการคมนาคม วุฒิสภา และวิปรัฐบาล รวมทั้งประเด็นการอภิปรายของวุฒิสมาชิก และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ดังนี้

๑. ให้มีการจัดชั้นลูกหนี้และตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ให้สะท้อนความเป็นจริงและสอดคล้องเหมาะสมกับปริมาณหนี้ที่ค้างชำระในแต่ละปี

๒. ให้มีการบริหารจัดการหนี้ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อไม่ให้มีหนี้ค้างชำระจำนวนมาก

๓. ให้กำหนดหลักประกันการเข้าประมูลให้สูงขึ้น เพื่อป้องกันการเก็งกำไร การไม่ชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ และลดปัญหานี้เสีย

๔. การใช้จ่ายเงินของ กปถ. ต้องเป็นไปตามวัตถุประสงค์หลักของการจัดตั้งกองทุนฯ ซึ่งต้องสามารถวัดผลสำเร็จของการลดปัญหาอุบัติเหตุได้จริง มีตัวชี้วัดที่ชัดเจน และเป็นรูปธรรม

๕. การจัดทำแผนงาน/โครงการยังไม่มีการจัดเรียงลำดับความสำคัญของปัญหาที่ต้องแก้ไข มีการกระจายกระจายมากเกินไป ไม่มีการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่ชัดเจนที่จะลดอุบัติเหตุในแต่ละด้าน

๖. ควรมีการอนุมัติจัดสรรเงินในการดำเนินการตามพันธกิจให้เต็มตามจำนวนวงเงินรายได้ที่ได้รับในแต่ละปี และควรมีการอนุมัติจัดทำแผนงาน/โครงการและการใช้จ่ายต่าง ๆ ให้เต็มตามกรอบวงเงินที่ได้รับการจัดสรร

๗. ขอให้มีการเร่งรัดการดำเนินโครงการ/กิจกรรมให้แล้วเสร็จ และมีการเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด และขอให้มีการติดตามประเมินผลความสำเร็จการดำเนินการด้วย

๘. ควรมีการจัดสรรรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถไปยังจังหวัดที่จัดการประมูลสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนภายในจังหวัดนั้น ๆ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ เพื่อให้จังหวัดได้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุของท้องถิ่นด้วยตนเอง

๙. ควรเข้าไปมีบทบาทในการแก้ไขป้องกันปัญหาอุบัติเหตุร่วมกับภาคีเครือข่ายให้มากขึ้น เช่น หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น อาสาสมัคร ชุมชน มูลนิธิ โรงเรียน สถาบันการศึกษา ประกันภัย ผู้ผลิตหรือจำหน่ายรถยนต์และรถจักรยานยนต์

๑๐. การพิจารณาช่วยเหลือผู้พิการที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ควรจะเป็นการช่วยเหลือเฉพาะผู้ประสบภัยที่ไม่ได้เป็นผู้กระทำผิดหรือละเมิดกฎหมาย และควรเพิ่มวงเงินช่วยเหลือให้มากขึ้น รวมทั้งควรเร่งรัดการช่วยเหลือในการจัดซื้อหรือจัดหาอุปกรณ์ให้รวดเร็วขึ้น โดยให้มีการกำหนดรายละเอียดของอุปกรณ์ให้ชัดเจน มีมาตรฐาน มีความเหมาะสมกับผู้พิการ มีราคาที่ยุติธรรม มีความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้

๑๑. ควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ เพื่อให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมีพันธกิจที่ครอบคลุมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้น และให้มีความยืดหยุ่นและคล่องตัวในการดำเนินการตามพันธกิจต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายของถนน การให้ความรู้หรือฝึกอบรมในการใช้รถใช้ถนนให้กับนักเรียน นักศึกษา ในโรงเรียนหรือสถาบันการศึกษา การจัดซื้อหรือจัดหาวัสดุอุปกรณ์หรือครุภัณฑ์ในการแก้ไขป้องกันปัญหาอุบัติเหตุให้กับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ กองทุนฯ จะได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะ ข้อสังเกต และประเด็นอภิปรายดังกล่าวข้างต้นต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๒.๒...

วาระที่ ๔.๒.๒ รายงานผลการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามเกณฑ์การประเมินผลของกรมบัญชีกลาง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้ดำเนินการในด้านต่าง ๆ ให้เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานระหว่างกระทรวงการคลังและกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีรายงานผลการประเมิน ดังนี้

๑. กรมการขนส่งทางบก ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ ๘๘ ๐๔๑๗.๔/๑๗๐๙๑ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ เรื่องจัดส่งรายงานผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน งวดสิ้นปีบัญชี ๒๕๖๒ โดยมีผลประเมินตนเอง คะแนนรวม ๔.๖๐๔๒ คะแนน จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่

ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนนประเมิน ตนเอง	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
๑. การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	๐.๓๙๓๑
๒. การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๒๕	๕.๐๐๐๐	๑.๒๕๐๐
๓. การปฏิบัติการ	๓๐	๔.๘๐๗๒	๑.๔๔๒๒
๔. การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน	๑๕	๔.๘๑๖๗	๐.๗๒๕๕
๕. การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหาร ทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง	๑๐	๔.๑๖๓๙	๐.๔๑๖๔
๖. การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง	๑๐	๓.๘๐๐๐	๐.๓๘๐๐
รวม	๑๐๐	๔.๖๐๔๒	

๒. บริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด ที่ปรึกษาด้านการประเมินผลของกรมบัญชีกลาง ได้มีหนังสือทริส ๐๐๒๑/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่องรายงานผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ (ฉบับเบื้องต้น) โดยมีผลประเมินเบื้องต้น คะแนนรวม ๓.๓๒๒๑ คะแนน (ลดลงจากผลประเมินตนเอง ๑.๒๘๒๑ คะแนน) จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่

ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน เบื้องต้น	คะแนนถ่วง น้ำหนัก	คะแนนประเมิน ตนเอง	ผลต่างคะแนน ตนเอง-เบื้องต้น
๑. การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	๐.๓๙๓๑	๓.๙๓๑๐	-
๒. การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย	๒๕	๔.๖๐๐๐	๑.๑๕๐๐	๕.๐๐๐๐	-๐.๔๐๐๐
๓. การปฏิบัติการ	๓๐	๒.๒๕๖๗	๐.๖๗๗๐	๔.๘๐๗๒	-๒.๕๕๐๕
๔. การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน	๑๕	๓.๐๐๓๓	๐.๔๕๐๕	๔.๘๑๖๗	-๑.๘๑๓๔
๕. การปฏิบัติงานของคณะกรรมการ บริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียนฯ	๑๐	๓.๔๐๘๘	๐.๓๔๐๗	๔.๑๖๓๙	-๐.๗๕๕๑
๖. การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/ กระทรวงการคลัง	๑๐	๓.๑๐๖๐	๐.๓๑๐๖	๓.๘๐๐๐	-๐.๖๙๔๐
รวม	๑๐๐	๓.๓๒๒๑		๔.๖๐๔๒	-๑.๒๘๒๑

๓. กรมการขนส่งทางบก ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๗.๔/๑๗๑๘ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่องผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ (ฉบับเบื้องต้น) ซึ่งในการขออุทธรณ์ คะแนนผลการประเมิน ได้มีการประสานทางโทรศัพท์กับบริษัททริสฯ และจัดทำคำชี้แจงเหตุผลและจัดส่งเอกสารหลักฐานประกอบเพิ่มเติม โดยขออุทธรณ์คะแนนผลการประเมินด้านที่ ๓, ๔ และ ๕ และมีผล **ประเมินคะแนนที่ขออุทธรณ์คะแนนรวม ๔.๒๒๓๘ คะแนน** (ขอเพิ่มขึ้นจากผลประเมินเบื้องต้น ๐.๙๐๑๗ คะแนน) จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่

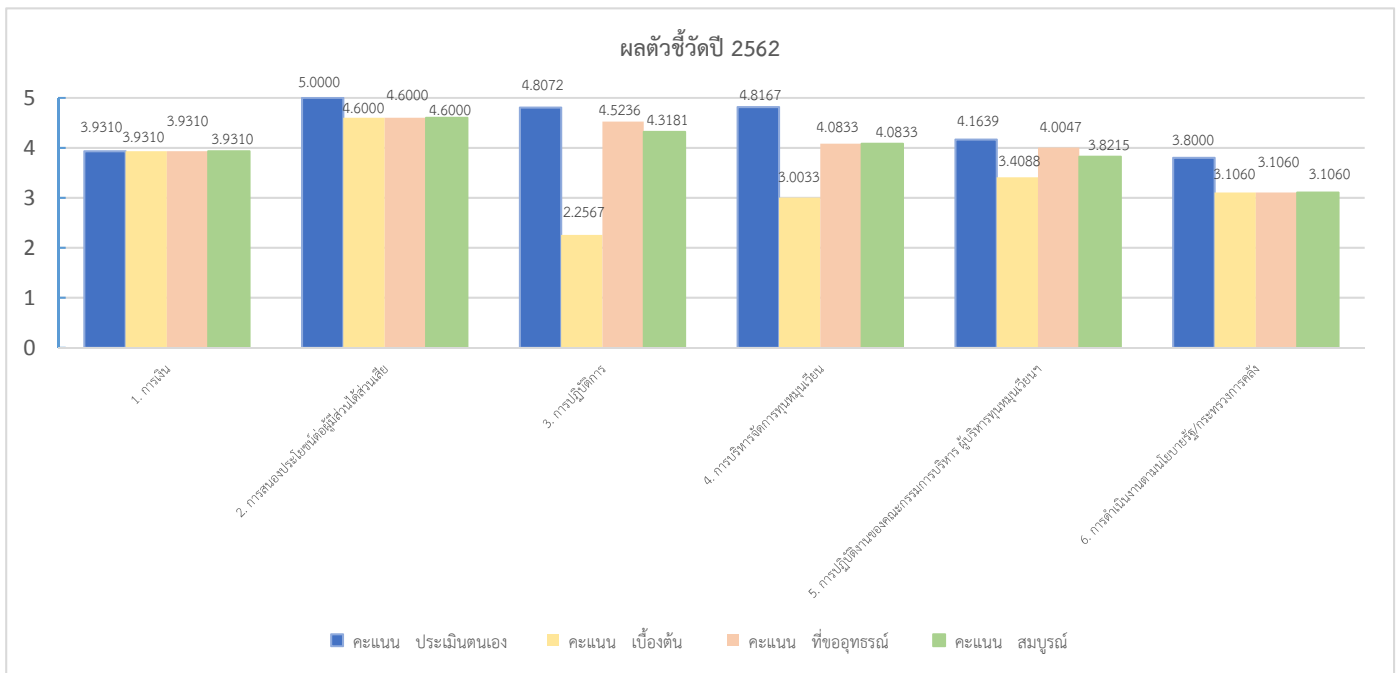
ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน เบื้องต้น	คะแนนที่ ขออุทธรณ์	ผลต่างคะแนน อุทธรณ์-เบื้องต้น
๑. การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐	-
๒. การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๒๕	๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐	-
๓. การปฏิบัติการ * (ขออุทธรณ์)	๓๐	๒.๒๕๖๗	๔.๕๒๓๖	๒.๒๖๖๙
๔. การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน * (ขออุทธรณ์)	๑๕	๓.๐๐๓๓	๔.๐๘๓๓	๑.๐๘๐๐
๕. การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียนฯ * (ขออุทธรณ์)	๑๐	๓.๔๐๘๘	๔.๐๐๔๗	๐.๕๙๕๙
๖. การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง	๑๐	๓.๑๐๖๐	๓.๑๐๖๐	-
รวม	๑๐๐	๓.๓๒๒๑	๔.๒๒๓๘	๐.๙๐๑๗

๔. คณะอนุกรรมการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน กรมบัญชีกลาง ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๐๖.๓/๑๗๒๘๘ ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๓ เรื่องรายงานผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ (ฉบับสมบูรณ์) โดยมีผลประเมินสมบูรณ์ คะแนนรวม **๔.๑๔๓๘ คะแนน** (เพิ่มขึ้นจากคะแนนประเมินเบื้องต้น ๐.๘๒๑๗ คะแนน แต่ลดลงจากคะแนนที่ขออุทธรณ์ ๐.๐๘๐๐ คะแนน) จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่

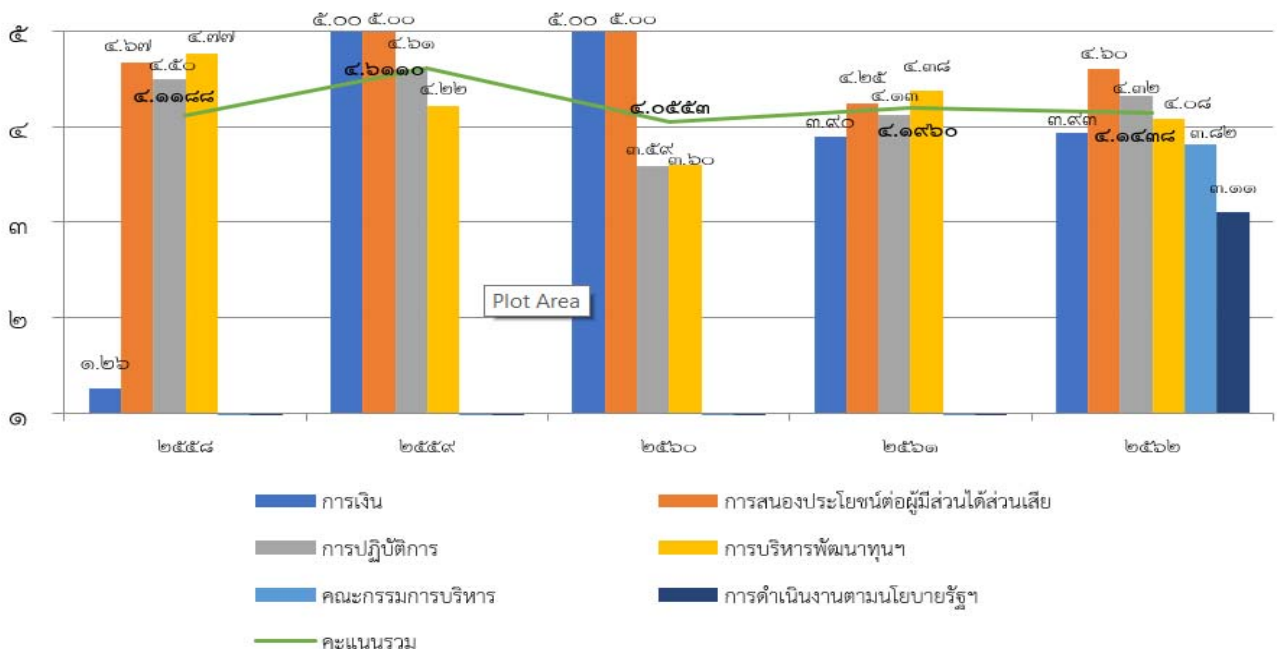
ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน เบื้องต้น	คะแนน ที่ขออุทธรณ์	คะแนน สมบูรณ์	ผลต่างคะแนน สมบูรณ์-เบื้องต้น	ผลต่างคะแนน สมบูรณ์-อุทธรณ์
๑. การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐	-	-
๒. การสนองประโยชน์ ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๒๕	๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐	-	-
๓. การปฏิบัติการ	๓๐	๒.๒๕๖๗	๔.๕๒๓๖	๔.๓๑๘๑	๒.๐๖๑๔	-๐.๒๐๕๕
๔. การบริหารจัดการทุน หมุนเวียน	๑๕	๓.๐๐๓๓	๔.๐๘๓๓	๔.๐๘๓๓	๑.๐๘๐๐	-
๕. การปฏิบัติงานของ คณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียนฯ	๑๐	๓.๔๐๘๘	๔.๐๐๔๗	๓.๘๒๑๕	๐.๔๑๒๗	-๐.๑๘๓๒
๖. การดำเนินงานตาม นโยบายรัฐ/ กระทรวงการคลัง	๑๐	๓.๑๐๖๐	๓.๑๐๖๐	๓.๑๐๖๐	-	-
รวม	๑๐๐	๓.๓๒๒๑	๔.๒๒๓๘	๔.๑๔๓๘	๐.๘๒๑๗	๐.๐๘๐๐

/โดยภาพรวม...

โดยภาพรวม มีผลการประเมินอยู่ใน “ระดับ ๔.๑๔๓๘ คะแนน” พิจารณาการดำเนินงานตามตัวชี้วัดรายด้าน พบว่า ด้านที่มีคะแนนประเมินผลสูงสุด คือด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งมีคะแนนประเมินในระดับ ๔.๖๐๐๐ คะแนน รองลงมา คือ ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๔.๓๑๘๑ คะแนน ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๔.๐๘๓๓ คะแนน ด้านที่ ๑ การเงิน มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๓.๙๓๑๐ คะแนน ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง มีคะแนนประเมินผลในระดับ ๓.๘๒๑๕ คะแนน ตามลำดับ และด้านที่มีคะแนนประเมินผลต่ำสุด คือ ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง ซึ่งมีคะแนนในระดับ ๓.๑๐๖๐ คะแนน ดังมีรายละเอียดการแสดงคะแนนประเมินผล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้ดังต่อไปนี้



และกราฟแสดงการเปรียบเทียบคะแนนประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ ในแต่ละด้าน ดังนี้



ตารางแสดงผลการประเมินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒													
เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัดประจำปีบัญชี ๒๕๖๒					ผลการดำเนินงาน					หลังยุทธวิธี คะแนนเพิ่มขึ้น
			ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕	ค.ค.๖๑-ก.ย.๖๒	ผลเบื้องต้น	ยุทธวิธี	คะแนนที่ได้	คะแนนถ่วง น้ำหนัก	
ด้านที่ ๑ การเงิน		๑๐							๓.๓๓๑๐	๓.๔๓๑๐	๓.๔๓๑๐		-
๑.๑ ยอดประมูลหมายเลขทะเบียนรถประจำปีบัญชี ๒๕๖๒		๕											
- ส่วนกลาง	ล้านบาท	๒.๕	๗๐๔	๗๒๖	๗๔๘	๗๗๐	๗๙๒	๗๓๘.๓๖๐๐	๒.๕๖๑๘	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๒.๕๖๑๘	๐.๐๖๔๐	
- ส่วนภูมิภาค	ล้านบาท	๒.๕	๘๑๗	๘๕๖	๘๙๕	๙๓๔	๙๗๓	๙๐๑.๓๓๐๐	๓.๑๖๒๓	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๓.๑๖๒๓	๐.๐๗๙๑	
๑.๒ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ		๕											
- ส่วนกลาง	ร้อยละ	๒.๕	๕๖	๕๘	๖๐	๖๒	๖๔	๗๓.๗๙๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
- ส่วนภูมิภาค	ร้อยละ	๒.๕	๔๗	๕๐	๕๓	๕๖	๕๙	๖๔.๙๖๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		๒๕							๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐		-
๒.๑ การจัดทำรายงานวิเคราะห์ผู้ใช้บริการหลักและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งทางตรงและทางอ้อมของทพมวเวียน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๓.๐๐๐๐	๓.๐๐๐๐	๓.๐๐๐๐	๓.๐๐๐๐	๐.๑๕๐๐	
๒.๒ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ร้อยละ	๑๐											
๒.๒.๑ ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถ	ร้อยละ	๒.๕	๘๕.๐๐	๘๗.๕๐	๙๐.๐๐	๙๒.๕๐	๙๕.๐๐	๙๖.๙๓๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๒.๒ ความพึงพอใจของผู้ที่การที่ขอรับความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒	ร้อยละ	๒.๕	๘๕.๐๐	๘๗.๕๐	๙๐.๐๐	๙๒.๕๐	๙๕.๐๐	๙๘.๐๓๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๒.๓ ความพึงพอใจของหน่วยงานที่ขอรับเงินสนับสนุนจากกองทุนฯ หน่วยงานที่ขอรับเงินสนับสนุน	ร้อยละ	๒.๕	๘๕.๐๐	๘๗.๕๐	๙๐.๐๐	๙๒.๕๐	๙๕.๐๐	๙๘.๒๑๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๒.๔ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุน	ร้อยละ	๒.๕	๘๕.๐๐	๘๗.๕๐	๙๐.๐๐	๙๒.๕๐	๙๕.๐๐	๙๘.๘๙๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๓ จำนวนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่และรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ	คัน	๑๐	๑,๕๑๐	๑,๔๙๕	๑,๔๘๐	๑,๔๖๕	๑,๔๕๐	๑,๔๕๐.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๕.๐๐๐๐	๐.๕๐๐๐	
ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ		๓๐							๒.๒๕๖๗	๔.๕๖๓๖	๔.๓๑๔๑		๒.๐๖๑๔
๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจาก กปด.	ระดับ	๑๐	๑	๒	๓	๔	๕	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	๔.๕๗๔๕	๔.๕๗๔๕	๐.๔๕๗๕	
๓.๒ ระดับความสำเร็จในการวิจัยเพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน	ร้อยละ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	๔.๐๐๐๐	๓.๕๐๐๐	๐.๑๗๕๐	
๓.๓ การดำเนินงานตามข้อตกลงระดับการให้บริการ (SLA)	ระดับ	๑๕											
๓.๓.๑ กระบวนการจัดการประมูลหมายเลขทะเบียน	ร้อยละ	๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐	๑๐๐.๐๐๐๐	๔.๙๐๐๐	๔.๙๐๐๐	๔.๙๐๐๐	๐.๒๔๕๐	
๓.๓.๒ กระบวนการจัดเก็บและบริหารจัดการหนี้	ร้อยละ	๕	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐	๙๘.๗๐๐๐	๔.๖๔๐๐	๔.๖๔๐๐	๔.๖๔๐๐	๐.๒๓๒๐	
๓.๓.๓ กระบวนการจัดสรรเงินช่วยเหลือผู้พิการฯ	ร้อยละ	๓	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐	๙๘.๑๗๐๐	๑.๐๐๐๐	๔.๗๑๘๕	๓.๗๑๘๕	๐.๑๑๑๒	
๓.๓.๔ กระบวนการจัดสรรเงินสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ร้อยละ	๒	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐	๙๓.๖๙๐๐	๑.๐๐๐๐	๔.๐๕๕๑	๓.๖๓๘๐	๐.๐๗๒๘	
ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทพมวเวียน		๑๕							๒.๒๕๖๗	๔.๐๘๓๓	๔.๐๘๓๓		๑.๘๖๖๖
๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๔๐๐๐	๒.๕๐๐๐	๔.๔๐๐๐	๔.๔๐๐๐	๐.๒๒๐๐	
๔.๒ การตรวจสอบภายใน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๓.๘๐๐๐	๒.๖๕๐๐	๓.๘๐๐๐	๓.๘๐๐๐	๐.๑๙๐๐	
๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศดิจิทัล	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๐๕๐๐	๓.๔๕๐๐	๔.๐๕๐๐	๔.๐๕๐๐	๐.๒๐๒๕	
ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารผู้บริหารทพมวเวียน พนักงาน และลูกจ้าง		๑๐							๓.๐๐๓๓	๔.๐๐๙๗	๓.๘๒๑๕		๐.๘๑๘๒
๕.๑ บทบาทคณะกรรมการทพมวเวียน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๓๐๐๐	๔.๐๘๐๐	๔.๓๐๖๓	๔.๓๐๐๐	๐.๒๑๕๐	
๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๓.๓๔๓๐	๒.๗๓๗๕	๓.๖๔๓๐	๓.๓๔๓๐	๐.๑๖๗๒	
ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง		๑๐							๓.๑๐๖๐	๓.๑๐๖๐	๓.๑๐๖๐		-
๖.๑ การเบิกจ่ายเงินตามแผนการเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ		๓											
- ร้อยละการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้นจริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายงบลงทุน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒	ร้อยละ	๑.๕	๙๒	๙๔	๙๖	๙๘	๑๐๐	๗.๐๖๐๐	๑.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๑.๐๐๐๐	๐.๐๑๕๐	
- ร้อยละการเบิกจ่ายภาพรวมที่เกิดขึ้นจริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายภาพรวม ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒	ร้อยละ	๑.๕	๙๒	๙๔	๙๖	๙๘	๑๐๐	๗.๘.๗๔๐๐	๑.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๑.๐๐๐๐	๐.๐๑๕๐	
๖.๒ การรายงานทางการเงิน		๒											
- การนำเข้าข้อมูลงบทดลองรายเดือน	ระดับ	๑	บันทึกข้อมูลครบถ้วนจำนวน ๘ เดือน	บันทึกข้อมูลครบถ้วนจำนวน ๙ เดือน	บันทึกข้อมูลครบถ้วนจำนวน ๑๐ เดือน	บันทึกข้อมูลครบถ้วนจำนวน ๑๑ เดือน	บันทึกข้อมูลครบถ้วนจำนวน ๑๒ เดือน	๑.๐๐๐๐	๑.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๑.๐๐๐๐	๐.๐๑๐๐	
- การบันทึกการรายงานการรับจ่าย และการใช้จ่ายเงินฯ งวดสิ้นปีบัญชี ๒๕๖๒	ระดับ	๑	ไม่สามารถดำเนินงาน	-	-	-	ดำเนินการได้สำเร็จ	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๕.๐๐๐๐	๐.๐๕๐๐	
๖.๓ การดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของทพมวเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๔๑๒๐	๔.๔๑๒๐	ยื่น/ไม่ยุทธวิธี	๔.๔๑๒๐	๐.๒๒๐๖	
	น้ำหนักรวม	๑๐๐						คะแนนเฉลี่ย	๓.๓๒๒๑	๔.๒๒๓๗	๔.๑๔๓๘		๐.๘๒๑๗

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการ ได้สรุปประเด็นที่ได้จากการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ในแต่ละด้าน ดังนี้

ด้าน/ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน	ประเด็นสำคัญจากการประเมินผล
ด้านที่ ๑ การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	
๑.๑ ยอดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ - ส่วนกลาง - ส่วนภูมิภาค		๒.๕๖๑๘ ๓.๑๖๒๓	ส่วนกลาง มียอดรายได้ดีกว่าเป้าหมาย เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจ ชะลอตัว มีผู้ครอบครองป้ายทะเบียนอยู่ค่อนข้างทั่วถึง ทำให้มีผู้สนใจ การประมูลหมายเลขทะเบียนรถน้อยลง ทำให้รายได้ลดลง สำหรับใน ส่วนภูมิภาค มียอดรายได้เป็นไปตามเป้าหมาย เนื่องจากมีการจัดการ ประมูลครั้งแรก คือ จังหวัดแม่ฮ่องสอน และอำเภอเบตง จังหวัดยะลา ทำให้มียอดประมูลหมายเลขทะเบียนรถในจังหวัดดังกล่าวมีราคาสูง
๑.๒ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการ ประมูลหมายเลขทะเบียนรถ - ส่วนกลาง - ส่วนภูมิภาค		๕.๐๐๐๐ ๕.๐๐๐๐	ทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค สามารถจัดเก็บเงินรายได้จากการ ประมูลได้ดีกว่าเป้าหมาย เนื่องจากมีการดำเนินการตามหลักเกณฑ์การ บริหารจัดการหนี้อย่างเคร่งครัด และมีการจัดกิจกรรมจูงใจให้ผู้ประมูล ชำระค่าหมายเลขในวันที่ทำการประมูล เช่น ให้สิทธิในการชิงรางวัล หรือแจกของที่ระลึก/ของชำร่วย เป็นต้น
ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วน ได้ส่วนเสีย	๒๕	๔.๖๐๐๐	
๒.๑ การจัดทำรายงานวิเคราะห์ ผู้ให้บริการหลักและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง ทางตรงและทางอ้อมของทุนหมุนเวียน		๓.๐๐๐๐	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของทุนหมุนเวียน ประกอบด้วย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน ได้แก่ ลูกจ้างกองทุนฯ ข้าราชการ ผู้บริหาร ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิด ได้แก่ ร่วมประมูล หมายเลขทะเบียน ผู้พิการที่ขอรับอุปกรณ์ฯ หน่วยงานที่ขอรับเงิน จัดสรรจากกองทุนฯ และผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ผู้เข้าร่วม กิจกรรมของโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ สื่อมวลชน แต่ การนำข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไปใช้ประกอบการ ทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย และแผนยุทธศาสตร์ ตลอดจนแผนปฏิบัติการประจำปีของทุนหมุนเวียน ยังไม่ชัดเจน
๒.๒ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๒.๒.๑ ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประมูล หมายเลขทะเบียนรถ ๒.๒.๒ ความพึงพอใจของผู้พิการที่ขอรับความ ช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒ ๒.๒.๓ ความพึงพอใจของหน่วยงานที่ขอรับเงิน สนับสนุนจากกองทุนฯหน่วยงานที่ขอรับเงิน สนับสนุน ๒.๒.๔ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใน โครงการที่ได้รับการสนับสนุน		๕.๐๐๐๐	เป็นการวัดความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อ กปถ. โดย แบ่งเป็น ๔ กลุ่ม ซึ่งมีผลการดำเนินงานในระดับ ๕ คะแนน (ตาม เกณฑ์กำหนดให้ร้อยละ ๙๐) ทั้ง ๔ กลุ่ม โดยมีผลความพึงพอใจใน ระดับมากและมากที่สุดสูงกว่าร้อยละ ๙๐ ของจำนวนผู้ตอบ แบบสอบถามทั้งหมด
๒.๓ จำนวนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ และรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิด อุบัติเหตุ		๕.๐๐๐๐	จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะ ขนาดใหญ่ ๖๒๐ ครั้ง และรถตู้โดยสารสาธารณะ ๗๙๙ ครั้ง รวม ทั้งสิ้น ๑,๔๑๙ ครั้ง ของ สถช. ในปีบัญชี ๒๕๖๒ ลดลงจากปี ๒๕๖๑ จำนวน ๙๑ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๖.๐๒ จึงมีผลการ ดำเนินงานดีกว่าเป้าหมาย

/ด้านที่ ๓...

ด้าน/ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน	ประเด็นสำคัญจากการประเมินผล
ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ	๓๐	๔,๖๐๐๐	
๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจาก กปถ.		๔.๕๗๔๕	กองทุนฯ สามารถติดตามโครงการที่ได้รับถ้วนร้อยละ ๑๐๐ และจัดทำรายงานและประเมินผลโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๑๗๑ โครงการ และมีโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จตามกำหนดเวลาและมีผลลัพธ์เป็นไปตามเป้าหมายจำนวน ๒๕๘ โครงการ จากจำนวนโครงการที่ติดตามทั้งสิ้น ๒๘๒ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๙๑.๔๙ จึงมีผลการดำเนินงานดีกว่าเป้าหมายมาก เนื่องจากคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ มีการติดตามความก้าวหน้าของโครงการและให้ข้อเสนอแนะกรณีที่โครงการไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนเป็นประจำ
๓.๒ ระดับความสำเร็จในการวิจัยเพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน		๓.๕๐๐๐	กองทุนฯ มีการแต่งตั้งผู้รับผิดชอบศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการศึกษาและพัฒนาสร้างระบบฐานข้อมูลผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ และกำหนดกรอบแนวคิดของระบบฐานข้อมูลผู้พิการฯ แล้วเสร็จ โดยสามารถระบุฐานข้อมูลด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประเภทข้อมูล แหล่งที่มาของข้อมูล แต่การกำหนดแนวทางการเชื่อมโยงฐานข้อมูลหรือวิธีการจัดเก็บข้อมูลยังไม่ชัดเจน และยังไม่สามารถจัดทำรายละเอียดร่างขอบเขตของโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและพัฒนาสร้างระบบฐานข้อมูลผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน ระยะที่ ๑ ได้
๓.๓ การดำเนินงานตามข้อตกลงระดับการให้บริการ (SLA) ๓.๓.๑ กระบวนการจัดการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ ๓.๓.๒ กระบวนการจัดเก็บและบริหารจัดการหนี้ ๓.๓.๓ กระบวนการจัดสรรเงินช่วยเหลือผู้พิการฯ ๓.๓.๔ กระบวนการจัดสรรเงินสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน		๔.๙๐๐๐ ๔.๖๔๐๐ ๓.๗๗๔๐ ๓.๗๗๔๐	- กระบวนการจัดการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ ดีกว่าเป้าหมาย - กระบวนการจัดเก็บและบริหารจัดการหนี้ สามารถดำเนินการตามข้อตกลงระดับการให้บริการได้เฉลี่ยร้อยละ ๙๘.๗๐ - กระบวนการจัดสรรเงินช่วยเหลือผู้พิการฯ ไม่สามารถจัดสรรเงินช่วยเหลือผู้พิการฯ ได้เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีร้องเรียนการส่งมอบอุปกรณ์ฯ จึงได้ปรับปรุงกระบวนการทำงานและดำเนินการอื่น ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการตามข้อตกลงระดับการให้บริการได้เฉลี่ยร้อยละ ๙๔.๓๗ - กระบวนการจัดสรรเงินสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สามารถดำเนินการตามข้อตกลงระดับการให้บริการได้เฉลี่ยร้อยละ ร้อยละ ๙๓.๖๙ แต่เนื่องจากกองทุนฯ ดำเนินการทบทวนและปรับปรุงข้อตกลงระดับการให้บริการแล้วเสร็จล่าช้าเกินกว่าไตรมาสที่ ๑ ของปีบัญชี ๒๕๖๒ ซึ่งไม่เป็นไปตามเงื่อนไขในบันทึกข้อตกลงฯ จึงปรับลดคะแนน ๐.๑๐๐๐ คะแนน โดยคะแนนหลังจากการปรับลดคุณภาพ

/ด้านที่ ๔...

ด้าน/ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน	ประเด็นสำคัญจากการประเมินผล
ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุน หมุนเวียน	๑๕	๔.๐๘๓๓	
๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการ ควบคุมภายใน		๔.๔๐๐๐	ภาพรวมในด้านการบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียนมีผลการ ดำเนินงานดีกว่าเป้าหมาย โดยมีการดำเนินงานตามเกณฑ์ที่ กำหนดครบถ้วนตามเป้าหมาย แต่มีบางประเด็นตามตัวชี้วัดที่ ยังไม่สามารถดำเนินการตามเกณฑ์ในระดับ ๕ คะแนน ได้แก่ (๑) การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ในประเด็น ของประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร ยังไม่ แสดงถึงการพิจารณาโดยใช้ฐานข้อมูลในอดีตเพื่อกำหนดเป็นค่า เป้าหมายทั้งระดับโอกาสและผลกระทบ และในประเด็นการ ตอบสนองความเสี่ยง กองทุนฯ มีการกำหนดกิจกรรม/แผนบริหาร ปัจจัยเสี่ยงครบทุกปัจจัย แต่การวิเคราะห์ Cost-Benefit ยังไม่ แสดงให้เห็นถึงการเปรียบเทียบในแต่ละทางเลือก เพื่อกำหนด ทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด (๒) การตรวจสอบภายใน ในประเด็นของการปฏิบัติงาน ตรวจสอบภายใน และประเด็นการประเมินการปฏิบัติตาม ข้อเสนอแนะที่ระบุในรายงานผลการตรวจสอบ เนื่องจากผู้บริหาร กองทุนฯ ไม่ได้เข้าร่วมประชุมการปิดตรวจกับผู้ตรวจสอบ ซึ่ง กองทุนฯ มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการ ตรวจสอบแต่แก้ไขล่าช้ากว่าระยะเวลาที่กำหนดและรายงานผล ดังกล่าวต่อคณะกรรมการกองทุนฯ (๓) การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล ในประเด็นของ แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๓ ยังไม่สมบูรณ์ เนื่องจากการจัด กลุ่มและลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ ไม่มีการ กำหนดหลักเกณฑ์จัดกลุ่มและลำดับความสำคัญที่ชัดเจนและ เป็นระบบ รวมถึงตัวชี้วัดที่แสดงความสำเร็จและผลลัพธ์ที่ คาดหวัง ส่วนใหญ่มีแต่ตัวชี้วัดแสดงความสำเร็จของแผนงาน/ โครงการ รวมถึงไม่แสดงเป้าหมายของตัวชี้วัดที่เป็นตัวเลข ใน ส่วนของระบบการบริหารจัดการสารสนเทศยังไม่มี การประเมินผลลัพธ์ที่แสดงว่าผู้บริหารมีการเข้าใช้งานผ่านระบบ อย่างเต็มศักยภาพ
๔.๒ การตรวจสอบภายใน		๓.๘๐๐๐	
๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศ และดิจิทัล		๔.๐๕๐๐	
ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของ คณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุน หมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง	๑๐	๔.๐๘๓๓	
๕.๑ บทบาทคณะกรรมการ ทุนหมุนเวียน		๔.๓๐๐๐	คณะกรรมการบริหารฯ สามารถกำกับดูแลทุนหมุนเวียน มีผล การดำเนินงานสูงกว่าปีที่ผ่านมา หรือแสดงเป็นส่วนต่างของผล คะแนน ๐.๐๘ คะแนน
๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล		๓.๓๔๓๐	การเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ไม่ครบตาม แผน ซึ่งดำเนินการได้ร้อยละ ๘๘.๘๙ และไม่มีการนำปัจจัยสำเร็จ ปัญหา อุปสรรคจากการดำเนินงานในอดีตมาจัดทำทบทวนแผน ยุทธศาสตร์ และไม่มีการแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงและ สนับสนุนยุทธศาสตร์

/ด้านที่ ๖...

ด้าน/ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน	ประเด็นสำคัญจากการประเมินผล
ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบาย รัฐ/กระทรวงการคลัง	๑๐	๓.๑๐๖๐	
๖.๑ การเบิกจ่ายเงินตามแผนการ เบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ - ร้อยละการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้น จริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายงบลงทุน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ - ร้อยละการเบิกจ่ายภาพรวมที่เกิดขึ้น จริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายภาพรวม ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒		๑.๐๐๐๐ ๑.๐๐๐๐	- ผลการดำเนินงานประเมินจากการใช้จ่ายตามแผนการใช้จ่ายที่ ได้รับอนุมัติ ดังนี้ (๑) กองทุนฯ มีแผนการใช้จ่ายงบลงทุนเท่ากับ ๖,๕๙๖,๕๓๓ บาท สามารถใช้ได้จริง ๔๖๕,๘๙๓ บาท คิดเป็นร้อยละ ๗.๐๖ (๒) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีแผนการใช้จ่ายภาพรวมเท่ากับ ๑,๗๕๒,๒๖๗,๔๓.๙๖ บาท และ สามารถใช้ได้จริง ๑,๓๗๙,๗๐๑,๒๔๕.๑๓ บาท คิดเป็นร้อยละ ๗๘.๗๔ ตามเป้าหมายในระดับ ๕ คะแนน ต้องใช้จ่ายได้ตามมติ ครม.
๖.๒ การรายงานทางการเงิน - การนำเข้าข้อมูลงบทดลองรายเดือน - การบันทึกรายงานการรับจ่าย และ การใช้จ่ายเงินฯ งวดสิ้นปีบัญชี ๒๕๖๒		๑.๐๐๐๐ ๕.๐๐๐๐	กองทุนฯ มีการส่งรายงานการรับจ่ายและการใช้จ่ายเงินฯ โดย - บันทึกข้อมูลให้กรมบัญชีกลางครบถ้วนครบเพียง ๓ เดือน (ตามเป้าหมายระดับ ๕ คะแนน ต้องครบถ้วน ครบ ๑๒ เดือน) - บันทึกรายงานการรับและการใช้จ่ายเงินฯ งวดสิ้นปีบัญชี ๒๕๖๒
๖.๓ การดำเนินงานตามแผนพัฒนา ระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของ ทุนหมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์		๔.๔๑๒๐	กองทุนฯ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ มีรายการรับเงิน จำนวน ๕ รายการ และมีรายการจ่ายเงิน จำนวน ๑๒ รายการ รวมทั้งสิ้น ๑๗ รายการ กองทุนฯ สามารถดำเนินการจ่ายเงินและรับเงินผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ได้ (ผ่านระบบ KTB Corporate Online ระบบ GFMS การโอนเงินผ่านธนาคาร และเครื่อง EDC) จำนวน ๑๖ รายการ คิดเป็นร้อยละ ๙๔.๑๒ โดยยังไม่สามารถดำเนินการ จ่ายเงินค่าธรรมเนียมศาลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ เนื่องจากยังไม่ มีระบบรองรับ

ดังมีรายละเอียดรายงานผลการประเมิน (ฉบับสมบูรณ์) ตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๕...

วาระที่ ๕ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๕.๑ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๑ โครงการวาระที่ ๕.๑.๑ โครงการยกระดับกระบวนการออกและต่อใบอนุญาต เพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับรถ
ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) (สนภ.)

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	การดำเนินการ	เดิม	สัญญาที่ทำไว้กับกรม	ขอปรับเป็น	หมายเหตุ
๑. โครงการ ยกระดับ กระบวนการออก และต่อใบอนุญาต เพื่อยกระดับ คุณภาพ ผู้ขับรถ ภายใต้ แนวทางการ ยกระดับมาตรฐาน ผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) ผูกพัน ๒๙๖,๑๕๖,๔๑๙ บ. เบิกจ่าย ๒๙๐,๔๑๗,๕๔๖.๐๑ บ. คงเหลือเบิกจ่าย ๕,๔๔๙,๐๐๐.๐๐ บ. โอนคืน ๒๘๙,๘๗๒.๙๙ บ. คงเหลือส่งคืนกองทุน ๕,๙๖๘,๒๘๑.๐๐ บ.	สนภ.	จำนวนเงิน ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	๓๐๒,๑๒๔,๗๐๐ • ๑ ก.ค. ๖๑ -๒๖ เม.ย. ๖๒ • ปรับเป็น สิ้นสุด ๒๘ ก.พ. ๖๓ • ปรับเป็น สิ้นสุด ๘ พ.ค. ๖๓	สัญญาที่ทำไว้กับกรม <u>ผลผลิตที่ ๑ และ ๒</u> สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๑๐๑๓/๒๕๖ ๒ ลว. ๕ มิ.ย. ๖๒ ให้ แล้วเสร็จภายในวันที่ ๓ ต.ค. ๖๒ <u>ผลผลิตที่ ๓</u> สัญญา เลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๑๐๐/๒๕๖	- ขอเป็น สิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓	☐ สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - ผลผลิตที่ ๑ ผลิตตู้ KIOSK จำนวน ๔๙๓ เครื่อง ตรวจรับเรียบร้อยแล้ว - <u>ผลผลิตที่ ๒</u> จัดหาอุปกรณ์สำหรับดำเนินงาน ในระบบควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถ ของกรมการขนส่งทางบกจำนวน ๓,๘๗๒ ตรวจ รับเรียบร้อยแล้ว - <u>ผลผลิตที่ ๓</u> E-Learning ประชุมเพื่อตรวจ รับแล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓ - <u>ผลผลิตที่ ๔</u> E-clssroom ๒ อยู่ระหว่าง คณะกรรมการตรวจรับฯ ดำเนินการทดสอบ การใช้งานของระบบ • สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ - <u>ผลผลิตที่ ๓</u> E-Learning คณะกรรมการตรวจ รับฯ ได้มีการประชุมเพื่อตรวจรับแล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓ โดยสาเหตุที่มีการตรวจ รับล่าช้าเนื่องด้วยรัฐบาลประกาศ พก. ฉุกเฉิน เพื่อควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ ไวรัสโคโรนา (Covid-๑๙) ทำให้ผู้รับจ้างไม่ สามารถเดินทางมาร่วมประชุมในการนำเสนอ รายงานและระบบการทำงานได้ โดยที่ คณะกรรมการตรวจรับฯ มีความเห็นว่า มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ได้ดำเนินการครบถ้วน เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาของการส่งมอบ งานงวดที่ ๕ เป็นที่เรียบร้อย จึงเห็นสมควรรับไว้ ใช้ในงานราชการและจ่ายเงินให้แก่ผู้รับจ้างต่อไป - <u>ผลผลิตที่ ๔</u> E-Classroom คณะกรรมการ ตรวจรับฯ ได้มีการประชุมเพื่อตรวจรับงาน เมื่อ วันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๓ พบว่า เมื่อทำการ ทดสอบการใช้งานของระบบตามที่ผู้รับจ้างแจ้ง ว่าได้ดำเนินการแก้ไขแล้วนั้น ยังไม่สามารถใช้ งานได้ ครบตามขอบเขตการดำเนินการใน ข้อกำหนดสัญญา จึงมีมติประชุมไม่รับงาน งวด ที่ ๔ และได้มีหนังสือขอให้ผู้รับจ้างดำเนินการ แก้ไขการส่งมอบงาน งวดที่ ๔ อีกครั้ง ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจรับฯ กำลังดำเนินการทดสอบ การใช้งานของระบบ

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร :	สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก (ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑)			
งบประมาณที่ได้รับจัดสรร :	๓๐๒,๑๒๔,๗๐๐ บาท	ผูกพัน	๒๙๖,๑๕๖,๔๑๙ บาท	บาท
		เบิกจ่าย	๒๙๐,๔๑๗,๕๔๖.๐๑ บาท	บาท
		คงเหลือเบิกจ่าย	๕,๔๔๙,๐๐๐ บาท	บาท
		โอนคืน	๒๘๙,๘๗๒.๙๙ บาท	บาท
		คงเหลือส่งคืนกองทุน	๕,๙๖๘,๓๒๖ บาท	บาท

โดยแบ่งจ่ายการเบิกจ่าย ดังนี้

ผลผลิตที่ ๑ และผลผลิตที่ ๒

ส่วนที่ ๑ จำนวนเงิน ๑๕,๙๖๐,๒๐๐ บาท

ส่วนที่ ๒ จำนวนเงิน ๒๖๘,๐๕๙,๘๑๙ บาท แบ่งจ่าย ๖ งวด

งวดที่ ๑ ๔๐,๒๐๘,๙๘๐ บาท

งวดที่ ๒ ๑๓,๔๐๒,๙๙๐ บาท

งวดที่ ๓ ๕๓,๖๑๑,๙๖๐ บาท

งวดที่ ๔ ๑๓,๔๐๒,๙๙๐ บาท

งวดที่ ๕ ๑๓,๔๐๒,๙๙๐ บาท

งวดที่ ๖ ๑๓,๔๐๒,๙๙๐ บาท

ผลผลิตที่ ๓ จำนวนเงิน ๖,๓๖๐,๐๐๐ บาท แบ่งจ่ายเป็น ๕ งวด

งวดที่ ๑ ๙๕๔,๐๐๐ บาท

งวดที่ ๒ ๑,๒๗๒,๐๐๐ บาท

งวดที่ ๓ ๑,๕๙๐,๐๐๐ บาท

งวดที่ ๔ ๑,๒๗๒,๐๐๐ บาท

งวดที่ ๕ ๑,๒๗๒,๐๐๐ บาท

ผลผลิตที่ ๔ จำนวนเงิน ๕,๒๖๐,๐๐๐ บาท แบ่งจ่ายเป็น ๔ งวด

งวดที่ ๑ ๗๘๙,๐๐๐ บาท

งวดที่ ๒ ๑,๕๗๘,๐๐๐ บาท

งวดที่ ๓ ๑,๕๗๘,๐๐๐ บาท

งวดที่ ๔ ๑,๓๑๕,๐๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ – ๒๖ เมษายน ๒๕๖๒

- ปรับระยะเวลาครั้งที่ ๑ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
- ปรับระยะเวลาครั้งที่ ๒ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓

/วิฑูรย์ประสงค์...

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อพัฒนาผู้ขับรถให้มีความรู้และทักษะในการขับรถที่ปลอดภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุมาจากผู้ขับรถได้
๒. เพื่อจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลของการดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถมาวิเคราะห์ วางแผน ประเมิน และกำหนดแนวทางในการพัฒนาการดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถในอนาคตต่อไป
๓. เพื่อนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีเข้ามาควบคุม กำกับ ดูแลกระบวนการออกและต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ลดขั้นตอนในการติดต่อราชการ ส่งผลให้ประชาชนได้รับความสะดวกยิ่งขึ้น
๔. เพื่อกำหนดมาตรฐานในการดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถ ให้มีความความน่าเชื่อถือและเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิตที่ ๑ : ผลิตตู้ KIOSK จำนวน ๔๙๓ เครื่อง เพื่อดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์การลงทะเบียนของกรมการขนส่งทางบกและทำการทดสอบการใช้งาน

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : ตู้ KIOSK ใช้งานทั้งหมด ๔๙๓ เครื่อง ทั่วประเทศ

ด้านคุณภาพ : ตู้ KIOSK สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ครบทุกเครื่อง

ผลผลิตที่ ๒ : จัดหาอุปกรณ์สำหรับดำเนินงานในระบบควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถของกรมการขนส่งทางบกจำนวน ๓,๘๗๒ ชุด เพื่อดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์การลงทะเบียนของกรมการขนส่งทางบกและทำการทดสอบการใช้งาน

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : มีอุปกรณ์ให้บริการดำเนินงานในระบบควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถของกรมการขนส่งทางบก ทั้งหมด ๓,๘๗๒ เครื่องทั่วประเทศ

ด้านคุณภาพ : อุปกรณ์ให้บริการดำเนินงานในระบบควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถของกรมการขนส่งทางบกสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ครบทุกเครื่อง

ผลผลิตที่ ๓ : การศึกษาออกแบบพัฒนาระบบการอบรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยตนเอง (E-Learning)

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : ระบบให้บริการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยตนเอง รองรับประชาชนที่มาดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถ ปีละ ๕.๓ ล้านคน ทั่วประเทศ

ด้านคุณภาพ : ระบบการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์มีองค์ประกอบความรู้ที่มีประสิทธิภาพครบทุกหลักสูตร

ผลผลิตที่ ๔ : พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อบันทึกการจัดเก็บประวัติการขอรับบริการอัตโนมัติ (KIOSK), การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Performance) และการทดสอบขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Driving) (E-classroom ๒)

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : มีระบบรองรับประชาชนที่มาดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถ ปีละ ๕.๓ ล้านคนทั่วประเทศ

ด้านคุณภาพ : ระบบสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ครบทุกข้อ

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

ผลผลิตที่ ๑ :

๑. จัดทำ TOR และดำเนินการการจัดซื้อจัดจ้าง
๒. จัดทำแผนการดำเนินงาน แผนการติดตั้ง แผนการฝึกอบรม
๓. ดำเนินการสำรวจจำนวนและจุดที่เหมาะสมในการติดตั้ง KIOSK
๔. ผลิตตู้ KIOSK จำนวน ๔๙๓ เครื่อง เพื่อดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์การลงทะเบียนของกรมการขนส่งทางบกและทำการทดสอบการใช้งาน
๕. ดำเนินการติดตั้งระบบ LAN และระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับการใช้งานตู้ KIOSK
๖. จัดส่งตู้ KIOSK, ทดสอบการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตของอุปกรณ์ และจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่จำนวน ๔๐๐ คน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถใช้งานตู้ KIOSK ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๗. รายงานผลการดำเนินงาน

ผลผลิตที่ ๒ :

๑. ดำเนินการโอนเงินไปยังสำนักงานขนส่งสาขาเพื่อทำการจัดซื้อครุภัณฑ์
๒. จัดทำ TOR และดำเนินการการจัดซื้อจัดจ้าง
๓. จัดทำแผนการดำเนินงานและแผนการติดตั้ง
๔. ดำเนินการสำรวจจำนวนและจุดที่เหมาะสมในการติดตั้งอุปกรณ์สำหรับดำเนินงานในระบบควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถของกรมการขนส่งทางบก
๕. ผลิตอุปกรณ์สำหรับดำเนินงานในระบบควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถของกรมการขนส่งทางบกจำนวน ๓,๘๗๒ ชุด เพื่อดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์การลงทะเบียนของกรมการขนส่งทางบกและทำการทดสอบการใช้งาน
๖. ดำเนินการติดตั้งระบบ LAN และระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับการใช้งานอุปกรณ์สำหรับดำเนินงานในระบบควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถของกรมการขนส่งทางบก
๗. จัดส่งอุปกรณ์สำหรับดำเนินงานในระบบควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถของกรมการขนส่งทางบก, ทดสอบการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตของอุปกรณ์ และจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่จำนวน ๔๐๐ คน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถใช้งานอุปกรณ์สำหรับดำเนินงานในระบบควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถของกรมการขนส่งทางบกได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๘. รายงานผลการดำเนินงาน

ผลผลิตที่ ๓ :

๑. จัดทำ TOR และดำเนินการการจัดซื้อจัดจ้าง
๒. จัดทำรายงานเบื้องต้นการศึกษา (Inception Report) ที่แสดงถึงแนวทางการศึกษาและแผนการศึกษา
๓. ศึกษาออกแบบเนื้อหาหลักสูตรและออกแบบเนื้อหาการเรียนการสอน พร้อมจัดส่งเป็นรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ ต่อกรรมการขนส่งทางบก
๔. จัดทำสื่อการเรียนรู้ด้วยตนเองในรูปแบบ Storyboard และนำเนื้อหาเข้าสู่ระบบ พร้อมจัดส่งเป็นรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ ต่อกรรมการขนส่งทางบก
๕. จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์และรายงานฉบับสมบูรณ์
๖. รายงานผลการดำเนินงาน

ผลผลิตที่ ๔ :

๑. จัดทำ TOR และดำเนินการการจัดซื้อจัดจ้าง
๒. จัดทำแผนการดำเนินงานและแผนการติดตั้ง
๓. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อบันทึกการจัดเก็บประวัติการขอรับบริการอัตโนมัติ (KIOSK), การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Performance) และการทดสอบขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Driving)
๔. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อบันทึกกระบวนการออกใบอนุญาต ต่อใบอนุญาต, ย้ายฐานข้อมูลเดิมมายังระบบฐานข้อมูลกลาง (Migration), พัฒนาระบบบริหารจัดการอุปกรณ์เซ็นเซอร์ และเก็บบันทึกประวัติการรับ-ส่งข้อมูล
๕. จัดทำคู่มือและจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องสามารถใช้งานอุปกรณ์เพื่อให้บริการส่งผลสอบระบบทดสอบสมรรถภาพร่างกายได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๖. รายงานผลการดำเนินงาน

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :**ผลผลิตที่ ๑ :**

ผลิตตู้ KIOSK จำนวน ๔๙๓ เครื่อง เพื่อดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์การลงทะเบียนของกรรมการขนส่งทางบกและทำการทดสอบการใช้งานเรียบร้อยแล้ว

ผลผลิตที่ ๒ :

จัดอุปกรณ์สำหรับดำเนินงานในระบบควบคุมกำกับดูแลโรงเรียนสอนขับรถของกรรมการขนส่งทางบกจำนวน ๓,๘๗๒ ชุด เพื่อดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์การลงทะเบียนของกรรมการขนส่งทางบกและทำการทดสอบการใช้งานเรียบร้อยแล้ว

ผลผลิตที่ ๓ :

- TOR ได้รับการอนุมัติเรียบร้อยแล้ว
- ได้ผู้รับจ้างแล้วคือ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๑๐๐/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒
- ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานเบื้องต้นการศึกษา(Inception Report) เรียบร้อยแล้ว
- ศึกษาออกแบบเนื้อหาหลักสูตรและออกแบบเนื้อหาการเรียนการสอน และจัดส่งเป็นรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ ต่อกรรมการขนส่งทางบกเรียบร้อยแล้ว

/-จัดทำสื่อ...

- จัดทำสื่อการเรียนรู้ด้วยตนเองในรูปแบบ Storyboard และนำเนื้อหาเข้าสู่ระบบ จัดส่งเป็นรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ ต่อกรรมการขนส่งทางบกเรียบร้อยแล้ว
- ผู้รับจ้างได้มีหนังสือที่ อว ๘๓๙๓(๒๓).๓/๐๙๖ ลงวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๖๓ เรื่อง ขอนำส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการ "การศึกษาออกแบบและพัฒนาระบบการอบรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยตนเอง (E-learning) ฯลฯ" และขอเบิกเงินค่าจ้างงวดที่ ๕
- คณะกรรมการตรวจรับฯ ได้มีการประชุมเพื่อตรวจรับ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓

ผลผลิตที่ ๔ :

- จัดทำ TOR และจัดซื้อจัดจ้างเรียบร้อยแล้ว ได้ผู้รับจ้างแล้ว คือ บริษัท ทรานส์โค้ด จำกัด สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๘๐/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๒
- จัดทำแผนการดำเนินงานและแผนการติดตั้ง
- พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อบันทึกการจับประวัติการขอรับบริการอัตโนมัติ (KIOSK), การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Performance) และการทดสอบขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Driving)
- ผู้รับจ้าง ได้มีหนังสือที่ ทค ๖๒-๒๒๓ ลงวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๒ ขอส่งมอบงานงวดที่ ๔ (ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อบันทึกการออกใบอนุญาต ต่อใบอนุญาต)
- คณะกรรมการตรวจรับฯ ประชุมตรวจรับงาน เมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๓ แต่พบว่า การพัฒนาระบบยังไม่สามารถใช้งานได้ตามขอบเขตการดำเนินการในข้อกำหนดสัญญา จึงมีมติประชุมไม่รับงานงวดที่ ๔ และได้มีหนังสือขอให้ผู้รับจ้างดำเนินการแก้ไขการส่งมอบงาน งวดที่ ๔ (หนังสือที่ คค ๐๔๑๙/๒๕ ลงวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๓)
- ผู้รับจ้าง ได้มีหนังสือที่ ทค ๖๓-๐๙๕ ลงวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๓ ขอส่งมอบงานงวดที่ ๔ ตามที่ได้ดำเนินการแก้ไขแล้ว
- คณะกรรมการตรวจรับฯ ได้มีการประชุมเพื่อตรวจรับงาน เมื่อวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๓ พบว่า เมื่อทำการทดสอบการใช้งานของระบบตามที่ผู้รับจ้างแจ้งว่าได้ดำเนินการแก้ไขแล้วนั้น ยังไม่สามารถใช้งานได้ครบตามขอบเขตการดำเนินการในข้อกำหนดสัญญา จึงมีมติประชุมไม่รับงานงวดที่ ๔ และได้มีหนังสือขอให้ผู้รับจ้างดำเนินการแก้ไขการส่งมอบงาน งวดที่ ๔ อีกครั้ง (หนังสือที่ คค ๐๔๑๙/๔๑๗ ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๓)
- ผู้รับจ้าง ได้มีหนังสือที่ ทค ๖๓-๑๐๕ ลงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ ขอส่งมอบงานงวดที่ ๔ ตามที่ได้ดำเนินการแก้ไขแล้ว

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ :

ผลผลิตที่ ๑ ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

ผลผลิตที่ ๒ ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

ผลผลิตที่ ๓ ผู้รับจ้างไม่สามารถเดินทางมาร่วมประชุมในการนำเสนอรายงานและระบบการทำงานได้

ผลผลิตที่ ๔ อยู่ระหว่างคณะกรรมการตรวจรับฯ กำลังดำเนินการทดสอบการใช้งานของระบบ

การขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ : ขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ โดยมีแผนการดำเนินงานส่วนที่เหลือ ดังนี้

/แผนการ...

[illegible]

โครงการยกระดับกระบวนการออกและต่อใบอนุญาตเพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับรถภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) ดำเนินโครงการล่าช้า โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ผลผลิตที่ ๓ E-Learning คณะกรรมการตรวจรับฯ ได้มีการประชุมเพื่อตรวจรับแล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓ โดยสาเหตุที่มีการตรวจรับล่าช้าเนื่องด้วยรัฐบาลประกาศ พรก. ฉุกเฉิน เพื่อควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-๑๙) ทำให้ผู้รับจ้างไม่สามารถเดินทางมาร่วมประชุมในการนำเสนอรายงานและระบบการทำงานได้ โดยที่คณะกรรมการตรวจรับฯ มีความเห็นวามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ได้ดำเนินการครบถ้วนเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาของการส่งมอบงานงวดที่ ๕ เป็นที่เรียบร้อย จึงเห็นสมควรรับไว้ใช้ในงานราชการและจ่ายเงินให้แก่ผู้รับจ้างต่อไป

ในการนี้เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ สามารถครอบคลุมถึงระยะเวลาของการประเมินผล การตรวจรับงาน รายงานผลการดำเนินโครงการ และสรุปปิดโครงการ สนภ. จึงขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ ยกระดับกระบวนการออกและต่อใบอนุญาต เพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับขี่รถ ภายใต้นโยบายยกระดับมาตรฐานผู้ขับขี่รถ (Sure Driving Smart Driver) จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เป็นวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓

/ความเห็น...

ความเห็นคณะอนุกรรมการพิจารณา

คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีมติเห็นชอบปรับระยะเวลาการ ดำเนินโครงการยกระดับกระบวนการออกและต่อใบอนุญาต เพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับรถ ภายใต้แนวทางการ ยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) จากเดิมสิ้นสุดวันที่ วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ และให้ฝ่ายเลขานุการ นำเสนอ คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการยกระดับกระบวนการออกและต่อใบอนุญาต เพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับรถ ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) จากเดิมสิ้นสุดวันที่ วันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๑.๑

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม

.....
.....
.....

/วาระที่ ๕.๒...

วาระที่ ๕.๒ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

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

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓								
พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณ		จำนวนเงินอนุมัติ (บาท)	จำนวนโครงการอนุมัติ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)	จำนวนเงินเห็นชอบในหลักการ (บาท)	จำนวนโครงการเห็นชอบ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)
	สัดส่วน	จำนวนเงิน(บาท)						
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัย	55%	1,210,000,000	1,117,635,348	181	92,364,652	26,728,500	3	65,636,152
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			43,194,700	22		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับรถยนต์อย่างปลอดภัย			212,829,662	91		9,894,500	1	
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			216,292,500	18		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย			8,499,300	11		1,642,000	1	
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			385,075,296	19		15,192,000	1	
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			76,160,000	5		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน			169,530,290	8		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			554,300	3		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			5,499,300	4		-	-	
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	10%	220,000,000	-	0	220,000,000	-	0	220,000,000
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิชาชีพด้านความปลอดภัย	19%	418,000,000	132,153,250	11	285,846,750	270,398,400	8	15,448,350
พันธกิจที่ ๔ การประมุขหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	16%	352,000,000	335,835,456	8	16,164,544	-	0	16,164,544
รวมเงิน	100%	2,200,000,000	1,585,624,054	200	614,375,946	297,126,900	11	317,249,046

ในการนี้ มีผู้เสนอแผนงานโครงการเพื่อขอรับจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๓ โครงการ ประกอบด้วย

- โครงการดำเนินการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๑) จำนวน ๒ โครงการ รายละเอียดตามวาระที่ ๔.๒.๑

- โครงการด้านการศึกษาวิชาชีพเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) จำนวน ๑ โครงการ รายละเอียดตามวาระที่ ๔.๒.๒

ดังนี้

/วาระที่ ๕.๒.๑...

วาระที่ ๕.๒.๑ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๑)

วาระที่ ๕.๒.๑.๑ กลยุทธ์ : การเสริมสร้างมาตรฐานการขับขี่อย่างปลอดภัย

ลำดับ	โครงการ	การขอรับจัดสรรปี ๖๓		หมายเหตุ
		ผลผลิต	ตัวชี้วัด	
(๑)	โครงการพัฒนาระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (ศทส.) ๙,๘๙๔,๕๐๐.- ระยะเวลา ๑๕ เดือน โครงการใหม่	ระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ด้านปริมาณ : มีระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิด ประกอบด้วย ๑. ระบบจัดการคะแนนความผิด ๒. พัฒนาระบบอบรม ๓. ระบบบน Mobile Application ๔. ระบบเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ ๕. ระบบประมวลผลข้อมูล สถิติและรายงานต่างๆ ด้านคุณภาพ : ระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยวัดจาก ๑. การตรวจสอบการใช้งานของระบบแต่ละขั้นตอนผ่านการใช้งานจริงและทดสอบการส่งค่าของข้อมูลระหว่าง System และ Server ๒. ประเมินรูปแบบของระบบให้เป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้งานและเจ้าหน้าที่ดูแลระบบ ๓. ประเมินการทำงานของระบบให้เป็นไปตามฟังก์ชันที่กำหนด	เอกสารแนบ วาระที่ ๕.๒.๑.๑ (๑)

โดยโครงการมีรายละเอียด ดังนี้

/วาระที่ ๕.๒.๑.๑ (๑)...

วาระที่ ๕.๒.๑.๑ (๑) โครงการพัฒนาระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตามที่ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ได้ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวนเงิน ๙,๘๙๔,๕๐๐ บาท และฝ่ายเลขานุการได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ซึ่งคณะกรรมการกองทุนฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้ผู้ได้รับจัดสรรดังนี้

คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้มีการประชาสัมพันธ์การดำเนินการที่ประชาชนต้องรับรู้เกี่ยวกับระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ประชาชนสามารถดำเนินการในเรื่องดังกล่าวได้อย่างถูกต้อง โดยเผยแพร่ผ่านช่องทางการประชาสัมพันธ์ของกรมการขนส่งทางบก

๒. ให้มีการอบรมการใช้งานระบบให้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจ และสามารถใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. ในการออกแบบระบบ ควรออกแบบให้ครอบคลุมการปฏิบัติงานของทุกหน่วยในกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งให้ระบบมีความยืดหยุ่นสามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับโครงการอื่นหรือการเพิ่มข้อมูลต่างๆ ได้ในอนาคต

๔. ในการจัดเก็บข้อมูลประวัติของประชาชนให้คำนึงถึงความปลอดภัยในการจัดเก็บข้อมูล โดยถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ อย่างเคร่งครัด จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในวงเงิน ๙,๘๙๔,๕๐๐ บาท และให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับจัดสรร : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

จำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร : ๙,๘๙๔,๕๐๐ บาท

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของ กปถ.

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง
กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๑ :

กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย

/หลักการ...

หลักการและเหตุผล :

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและมีความปลอดภัย ซึ่งกรมการขนส่งทางบกมีภารกิจเกี่ยวกับการปรับปรุงกระบวนการ ขั้นตอน การพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๗ ลงวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๕๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยใช้มาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถเพื่อให้ผู้ขับรถตระหนักถึงวินัยในการใช้รถใช้ถนน และสร้างความรับรู้เกี่ยวกับการกระทำความผิด โดยให้ผู้ขับรถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนมากขึ้น และพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๒ กำหนดให้มีมาตรการในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับการขับรถหรือใช้ทาง ซึ่งจะจัดให้มีระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตามพฤติกรรมที่ได้กระทำความผิด โดยตามมาตรา ๑๔๒/๓ กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถถูกตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถหรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกจะต้องเชื่อมโยงข้อมูลกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เกี่ยวกับข้อมูลผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่ถูกตัดคะแนน เพื่อให้บุคคลเหล่านั้นมาอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการขับรถและวินัยจราจร ตามหลักสูตรที่กำหนด

ดังนั้นเพื่อเป็นการรองรับการดำเนินการตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบก และเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงข้อมูลกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงเห็นควรจัดให้มีโครงการพัฒนาระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ผู้ขับรถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับรถ ทำให้การเกิดอุบัติเหตุลดลงและตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศที่สามารถรองรับการอบรมและจัดการคะแนนการกระทำความผิดของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

๒. เพื่อกำกับ ดูแล การขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ช่วยเป็นกลไกในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถให้เกิดจิตสำนึก มีระเบียบวินัยในการขับรถ เคารพในกฎจราจร ลดการกระทำความผิดซ้ำ ทำให้จำนวนอุบัติเหตุลดลงและมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น

๓. เพื่อส่งเสริมการเรียนรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้สามารถเข้าถึงได้ทุกที่ ทุกเวลา

/ผลผลิต...

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : ระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : มีระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิด ประกอบด้วย

๑. ระบบจัดการคะแนนความผิด
๒. พัฒนาระบบอบรม
๓. ระบบบน Mobile Application
๔. ระบบเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ
๕. ระบบประมวลผลข้อมูล สถิติและรายงานต่างๆ

ด้านคุณภาพ : ระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยวัดจาก

๑. การตรวจสอบการใช้งานของระบบแต่ละขั้นตอนผ่านการใช้งานจริงและทดสอบการส่งค่าของข้อมูลระหว่าง System และ Server
๒. ประเมินรูปแบบของระบบให้เป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้งานและเจ้าหน้าที่ดูแลระบบ
๓. ประเมินการทำงานของระบบให้เป็นไปตามฟังก์ชันที่กำหนด

การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน :

ระบบสารสนเทศที่ดำเนินการพัฒนาในโครงการจะเป็นตัวช่วยในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถในเรื่องการอบรมให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และอบรมให้ความรู้แก่ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ทำให้ประชาชนเกิดความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรมากขึ้นไม่กระทำความผิดซ้ำ เคารพกฎจราจร มีจิตสำนึกที่ดีและตระหนักถึงการขับขี่อย่างปลอดภัย มีความรับผิดชอบต่อสังคมทำให้ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากยิ่งขึ้น

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๕ เดือน

สถานที่ดำเนินโครงการ : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการขนส่งทางบก

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

๑. ระบบสารสนเทศที่พัฒนาขึ้นสามารถเป็นส่วนช่วยในการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง โดยใช้มาตรการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถเพื่อให้ผู้ขับรถตระหนักถึงวินัยในการใช้รถใช้ถนน โดยประมวลผลข้อมูลการตัดคะแนนผู้กระทำความผิดที่ส่งผลต่อความปลอดภัย เช่น การตัดคะแนนจากการกระทำความผิดในการเสพของมึนเมาในขณะที่ขับรถ การทิ้งผู้โดยสาร เป็นต้น จนถึงการประมวลผลข้อมูลที่น่าไปยังการพักใช้ใบอนุญาตขับรถตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบก รวมถึงการประมวลผลผลการเชื่อมโยงข้อมูลผู้กระทำความผิดจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อนำไปสู่การอบรมสร้างความรับรู้เกี่ยวกับการกระทำความผิด ให้ผู้กระทำความผิดเหล่านั้นมีจิตสำนึกที่ดีที่ถูกต้อง และลดการกระทำความผิดตามกฎหมาย

/๒. ช่วยเสริมสร้าง...

๒. ช่วยเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เมื่อประชาชนผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่โดนตัดคะแนนได้เข้ารับการอบรมทำให้มีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร พฤติกรรมในการขับรถ กฎหมายข้อบกพร่องการกระทำความผิดต่างๆ ที่นำไปสู่ความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน รับรู้ถึงการมีวินัยในการใช้รถใช้ถนน และเกิดจิตสำนึกที่ดีในการขับรถ มีความเคารพในกฎจราจร ทำให้ผู้ขับรถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับรถทำให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนมากขึ้นและทำให้การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง

๓. เป็นส่วนช่วยในการพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระบบสารสนเทศช่วยเป็นกลไกในการควบคุมพฤติกรรมของประชาชนที่กระทำความผิดกฎหมาย โดยนำข้อมูลรายงานสถิติต่างๆ ในด้านปริมาณผู้กระทำความผิดที่ตัดคะแนนในข้อหาการกระทำความผิดซ้ำๆ ทำให้นำมาช่วยวิเคราะห์และวางแผนในการรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้

แผนงาน/แผนเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินงาน	วัน เดือน ปี	เบิกจ่ายเงิน (บาท)
ผลผลิต : ระบบสารสนเทศเกี่ยวกับการอบรมและการจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			
เดือนที่ ๑	จัดทำ TOR	-	-
เดือนที่ ๒ - ๔	จัดซื้อจ้างและลงนามในสัญญา	-	-
เดือนที่ ๕ - ๑๓	ผู้รับจ้างดำเนินงานตามสัญญา - พัฒนาระบบจัดการคะแนนความผิด - พัฒนาระบบอบรม - พัฒนา Mobile Application - พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ - พัฒนาระบบประมวลผลข้อมูล - พัฒนาระบบสถิติและรายงานต่างๆ	เดือนที่ ๕ เดือนที่ ๗ เดือนที่ ๑๑ เดือนที่ ๑๓	๙๘๙,๔๕๐ ๑,๙๗๘,๙๐๐ ๔,๙๔๗,๒๕๐ ๑,๙๗๘,๙๐๐
เดือนที่ ๑๔	ประเมินผลการดำเนินงานและเบิกจ่ายเงิน	-	-
เดือนที่ ๑๕	สรุปปิดโครงการ	-	-

/ประมาณการ...

ประมาณการรายจ่าย (จำแนกตามผลผลิต)

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
ผลผลิต : ระบบสารสนเทศเกี่ยวกับการอบรมและการจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำ ความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน		
๑. ค่าพัฒนาระบบจัดการ คะแนนความประพฤติของ ผู้กระทำผิดตามกฎหมายว่า ด้วย รถยนต์ ตามกฎหมายว่า ด้วย การขนส่งทางบก และ ตามกฎหมายว่าด้วยจราจร ทางบก	๘,๑๖๖,๕๐๐	๑. ค่าพัฒนาระบบจัดการคะแนนความประพฤติของผู้กระทำผิด ตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์ ตามกฎหมายว่าด้วย การขนส่งทาง บก และตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก โดยคุณลักษณะอย่าง น้อยดังต่อไปนี้ ๑.๑ เชื่อมโยงรับข้อมูลผู้ขับรถสาธารณะ (รถแท็กซี่และรถ โดยสาร) ที่กระทำความผิด ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้องจากระบบ เปรียบเทียบปรับทั่วไทยและรับเรื่องร้องเรียน ๑๕๘๔ ของกรมการ ขนส่งทางบก ๑.๒ ประมวลผลและตัดคะแนนความประพฤติผู้ขับรถสาธารณะ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ๑.๓ เชื่อมโยงรับข้อมูลผู้ขับรถที่ถูกตัดคะแนนความประพฤติ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง จากระบบสารสนเทศของสำนักงานตำรวจ แห่งชาติ (ระบบ PTM) ๑.๔ เชื่อมโยงรับข้อมูลผู้ใช้/เพิกถอนใบอนุญาตขับรถจากระบบ สารสนเทศของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ระบบ PTM) และส่ง ข้อมูลดังกล่าวให้กับระบบฐานข้อมูลกลางกรมการขนส่งทางบก (MDM) ๑.๕ เชื่อมโยงรับ-ส่งข้อมูลคะแนนความประพฤติ การอบรมคืน คะแนน และอื่นๆ กับระบบอบรมขอรับใบอนุญาตขับรถและอบรม คืนคะแนนการกระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ ถนน ๑.๖ สืบค้นข้อมูลผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิด ค้นหา ความผิด การตัดคะแนนความประพฤติ การอบรมคืนคะแนน และ อื่นๆ จัดสร้างเป็นฐานข้อมูลประวัติการทำความผิด และการกระทำ ผิดซ้ำ และผู้ใช้งานระบบสามารถสืบค้นข้อมูลดังกล่าวตามเงื่อนไขที่ ต้องการ เช่น เลขประจำตัวประชาชนผู้ขับรถ และสืบค้นข้อมูล ย้อนหลังได้ ๑.๗ สืบค้นข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับเจ้าหน้าที่ เช่น ข้อมูล ประวัติผู้ขับรถสาธารณะจากการกระทำความผิดและการ เปรียบเทียบปรับ และตรวจสอบการคืนคะแนนของผู้ขับรถ สาธารณะ (รถแท็กซี่และรถโดยสาร) ได้ ๑.๘ พิมพ์รายงานข้อมูลต่างๆ และรายงานสถิติข้อมูลต่างๆ ตามที่ผู้ใช้งานต้องการได้ ไม่เกิน ๑๕ รายงาน และสามารถส่งออก รายงานและสถิติต่างๆ ในรูปแบบ PDF File และ Microsoft Excel

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
		File รวมทั้งพิมพ์รายงานและสถิติต่างๆ ย้อนหลังได้ ๑.๙ เชื่อมโยงส่งข้อมูลสถิติต่างๆ ให้กับระบบฐานข้อมูลกลางของกรม (MDM) ได้ ๑.๑๐ ประมวลผลข้อมูล โดยมีรายละเอียดการทำงานดังต่อไปนี้ ๑.๑๐.๑ สามารถประมวลผลจัดหลักสูตรอบรมให้กับผู้ขับรถที่ถูกตัดคะแนนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกและจัดส่งให้ระบบที่เกี่ยวข้องผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ๑.๑๐.๒ ประมวลผลข้อมูลใบอนุญาตขับรถสาธารณะ (รถแท็กซี่และรถโดยสาร) ที่ต้องพักใช้ใบอนุญาตกรณีถูกตัดคะแนนความประพฤติครบตามเกณฑ์ที่กำหนด และจัดส่งข้อมูลใบอนุญาตดังกล่าวให้ระบบที่เกี่ยวข้องผ่านระบบเชื่อมโยงข้อมูล ๑.๑๐.๓ ประมวลผลข้อมูลสถิติต่างๆ ได้แก่ - สถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถ/ผู้ขับรถสาธารณะที่ถูกตัดคะแนนความประพฤติ จำแนกชนิดใบอนุญาต ข้อหาความผิด และช่วงเวลา (รายวัน รายเดือน รายปี) - สถิติจำนวนพักใช้/เพิกถอนใบอนุญาตขับรถสาธารณะ จำแนกชนิดใบอนุญาต สาเหตุ และช่วงเวลา (รายวัน รายเดือน รายปี) - สถิติอื่นๆ ไม่เกิน ๕ รายการ ๑.๑๑ บริหารจัดการผู้ใช้งาน ได้แก่ กำหนดรหัสผู้ใช้งาน แกะไขข้อมูลผู้ใช้งาน กำหนดและยกเลิกสิทธิ์ใช้งาน สืบค้นข้อมูลผู้ใช้งาน และสืบค้นการใช้งานระบบของผู้ใช้งานทั้งปัจจุบันและย้อนหลัง ๑.๑๒ ตรวจสอบผู้ใช้งานระบบต้องมีสถานะเป็นบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก โดยเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบบริหารจัดการผู้ใช้งานของระบบฐานข้อมูลกลางของกรมการขนส่งทางบก (MDM) ๒. พัฒนาระบบอบรมคืนคะแนนความประพฤติและขอรับใบอนุญาตขับรถ โดยแบ่งออกเป็น ๓ ส่วน รายละเอียดอย่างน้อยดังนี้ <u>การประมวลผลโดยอัตโนมัติ</u> ๒.๑ สามารถจัดหลักสูตรการฝึกอบรมให้กับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก แต่ละคนได้ โดยพิจารณาจากข้อหาที่กระทำความผิด ครั้งที่กำหนดความผิด และระยะเวลาฝึกอบรมตามที่กฎหมายกำหนด ๒.๒ สามารถจัดหลักสูตรการฝึกอบรมออนไลน์ให้กับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถทุกชนิดทุกประเภท ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ แต่ละคนได้ โดยพิจารณาจากชนิด/ประเภทใบอนุญาต

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
		๒.๓ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลแลกเปลี่ยนข้อมูลการอบรมกับระบบฐานข้อมูลกลางของกรม (MDM) ระบบสารสนเทศสำนักงานตำรวจแห่งชาติเกี่ยวกับการคืบคั้นความประพฤติตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และระบบสารสนเทศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในรูปแบบเว็บไซต์ <u>สำหรับผู้เข้ารับการอบรม</u> ๒.๔ สามารถลงทะเบียนสมาชิกและกำหนดรหัสผ่านด้วยตนเองก่อนสมัครเข้ารับการอบรมได้ ๒.๕ สามารถตรวจสอบและพิสูจน์ตัวตนเข้ารับการอบรม รวมทั้งสามารถเปลี่ยนรหัสผ่านกรณีหลงลืมด้วยตนเองได้ ๒.๖. สามารถแสดงสื่อวีดิทัศน์/สื่อมัลติมีเดียที่ใช้ในการอบรมให้ตรงกับข้อหาที่กระทำความผิด ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และสอดคล้องตามระยะเวลาที่กำหนด ๒.๗ สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ไม่น้อยกว่า ๕,๐๐๐ ผู้ใช้ในเวลาเดียวกัน โดยที่ระบบยังสามารถดำเนินการได้เป็นปกติอย่างต่อเนื่องและราบรื่น ๒.๘ สามารถปฏิสัมพันธ์กับผู้ฝึกอบรมในระหว่างฝึกอบรมได้ เช่น การถาม-ตอบ หรือวิธีการอื่น เพื่อติดตามการฝึกอบรมเป็นระยะๆ พร้อมจัดเก็บข้อมูลการปฏิสัมพันธ์ได้ ๒.๙ สามารถประเมินผลผู้เข้ารับการอบรมหลังจากการอบรมเสร็จสิ้นแต่ละหลักสูตร/วิชา โดยให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบ (post-test) หรือโดยวิธีการอื่นๆ ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดได้ ๒.๑๐ สามารถแสดงผลการทดสอบ (post-test) ให้ผู้ทดสอบทราบทันทีที่การทดสอบเสร็จสิ้น ๒.๑๑ สามารถจัดเก็บข้อมูลประวัติการอบรมและผลการทดสอบของผู้เข้ารับการอบรม ไม่น้อยกว่า ๑ ปี ๒.๑๒ สามารถจัดการอบรมการใช้งานระบบให้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจ และสามารถใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ <u>สำหรับผู้ดูแลระบบ</u> ๒.๑๒ สามารถบริหารจัดการข้อมูลลงทะเบียนสมาชิกและการสมัครเข้ารับการอบรมได้ ๒.๑๓ สามารถกำหนดชื่อหลักสูตรและวิชา และระยะเวลาอบรม รวมทั้งกำหนดแบบทดสอบที่ใช้ในการประเมินผลการอบรม เช่น จำนวนชุดแบบทดสอบ จำนวนข้อในแบบทดสอบ ระยะเวลาการทดสอบ เกณฑ์การทดสอบที่ถือว่าผ่าน ฯลฯ

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
		๒.๑๔ สามารถนำเข้าสื่อวีดิทัศน์ที่ใช้สำหรับการอบรมแต่ละหลักสูตร/วิชา/ข้อหาความผิดตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เพื่อจัดเก็บ/จัดสร้างเป็นฐานข้อมูลการเรียนรู้เกี่ยวกับการขับรถ ๒.๑๕ สามารถจัดการและซ่อมบำรุงสื่อวีดิทัศน์ รวมทั้งสามารถแก้ไข ปรับปรุง และบริหารจัดการเนื้อหาและการแสดงผลต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับปัจจัยและเงื่อนไขได้ และสามารถจัดเก็บข้อมูลประวัติการทำรายการต่างๆ ได้ ๒.๑๖ สามารถบริหารจัดการนำเข้า/แก้ไข/ปรับปรุงข้อมูลแบบทดสอบเพื่อใช้ประเมินผลผู้รับการฝึกอบรมได้ ๒.๑๗ สามารถสอบถามข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อย ดังนี้ - สอบถามการตัดคะแนนความประพฤติผู้ขับรถสาธารณะ - สอบถามตารางการอบรมคืนคะแนนของผู้ขับรถสาธารณะ - สอบถามตารางการอบรมของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถทุกชนิดทุกประเภท - สอบถามผลการอบรมทุกชนิด ทุกประเภท - สอบถามประวัติการบันทึก/แก้ไข/เปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆ ของผู้ดูแลระบบ - สอบถามประวัติการปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้ฝึกอบรมกับระบบอบรม - สอบถามอื่นๆ ไม่เกิน ๕ โปรแกรม ๒.๑๘ สามารถพิมพ์รายงานและข้อมูลสถิติต่างๆ เป็นอย่างน้อย ดังนี้ - รายงานรายละเอียดผู้ขับรถสาธารณะที่ถูกตัดคะแนนความประพฤติ - รายงานสถิติการตัดคะแนนความประพฤติผู้ขับรถสาธารณะรายวัน/รายเดือน/รายปี - รายงานผู้ที่ต้องเข้ารับการอบรมจากการประมวลผลที่เชื่อมโยงข้อมูลมาจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และระบบรับเรื่องร้องเรียนและระบบตรวจการเปรียบเทียบปรับทั่วไทย (รายวัน/สัปดาห์/เดือน/ไตรมาส/ปี) - รายงานผลการอบรมทุกชนิด ทุกประเภท แยกเป็นรายบุคคล แยกตามชนิดใบอนุญาตขับรถ แยกตามประเภทการอบรม (รายวัน/สัปดาห์/เดือน/ไตรมาส/ปี) - รายงานสถิติจำนวนผู้เข้าอบรมทุกชนิด ทุกประเภท แยกตามประเภทการอบรม รายวัน/สัปดาห์/เดือน/ไตรมาส/ปี) - รายงานสถิติจำนวนผู้เข้ารับการอบรม จำนวนผู้เข้าอบรมผ่านโรงเรียนสอนขับรถ - รายงานอื่นๆ ไม่เกิน ๕ รายงาน

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
		๓. พัฒนาระบบบน Mobile Application บนระบบปฏิบัติการ IOS และ Android เพื่อสืบค้นคะแนนความประพฤติและการอบรมเพื่อสืบค้นคะแนนการกระทำความผิด โดยมีคุณลักษณะอย่างน้อย ดังนี้ ๓.๑ สามารถตรวจสอบผู้ใช้งานระบบต้องลงทะเบียนสมาชิกก่อนใช้งาน ๓.๒ ผู้ใช้งานสามารถกำหนดรหัสผ่านและแก้ไขข้อมูลของตนเองได้ ๓.๓ สามารถสืบค้นคะแนนความประพฤติที่ถูกตัดเนื่องจากกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ๓.๔ สามารถสืบค้นข้อมูลของตนเองเท่านั้น ยกเว้นเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกสามารถสืบค้นข้อมูลของผู้ขับรถได้ทุกคนตามที่ได้รับมอบหมาย ๓.๕ สามารถจัดเก็บประวัติการเข้าใช้งานของสมาชิก และตรวจสอบข้อมูลประวัติการใช้งานย้อนหลังได้ ๓.๖ สอบถามการอบรม หลักสูตร วิชา ระยะเวลาในการอบรม ผลการอบรม ๔. พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบต่างๆ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ ๔.๑ เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบเปรียบเทียบปรับทั่วไทยและรับเรื่องร้องเรียน ๑๕๘๔ ของกรมการขนส่งทางบก โดยประมวลผลและบันทึกตัดคะแนนผู้ขับรถสาธารณะ (รถแท็กซี่และรถโดยสาร) ที่กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ๔.๒ เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบสารสนเทศของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยสามารถรับข้อมูลผู้ขับรถที่ถูกตัดคะแนนความประพฤติตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ๔.๓ เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบอบรมระบบขอรับใบอนุญาตขับรถและอบรมคืนคะแนนการกระทำความผิดของกรมการขนส่งทางบก โดยส่งข้อมูลผู้ขับรถ ข้อหาความผิด หลักสูตรระยะเวลาอบรมเพื่อคืนคะแนน และอื่นๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ๔.๔ เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบอบรมขอรับใบอนุญาตขับรถและอบรมคืนคะแนนการกระทำความผิดของกรมฯ โดยรับข้อมูลผลการอบรมคืนคะแนน ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
		๔.๕ เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบสารสนเทศของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยรับ-ส่งข้อมูลผู้ขับรถที่ได้รับการอบรมเพื่อคืนคะแนนตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ๔.๖ เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบสารสนเทศของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยรับ-ส่งข้อมูลผู้ขับรถที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตกรณีถูกตัดคะแนนครบเกณฑ์ที่กำหนด ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ๔.๗ เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยรับข้อมูลผู้ขับรถที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาต ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ๔.๘ เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบฐานข้อมูลกลางของกรมฯ (MDM) โดยส่งข้อมูลใบอนุญาตขับรถหรือผู้ขับรถที่ถูกพักใช้/เพิกถอน ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ๔.๙ เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบการอบรมผู้ขอคืนคะแนนการกระทำความผิดระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ๔.๑๐ ระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบต่างๆ ใช้การแลกเปลี่ยนข้อมูลรูปแบบ web service และมีมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยข้อมูลที่ดี มีการเข้ารหัส user and password หรือดีกว่า ๔.๑๑ สามารถจัดเก็บข้อมูล Log รับ-ส่งข้อมูลกับระบบต่างๆ และสามารถตรวจสอบข้อมูลดังกล่าวย้อนหลังได้ ๔.๑๒. ในการออกแบบระบบ สามารถครอบคลุมการปฏิบัติงานของทุกหน่วยในกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งให้ระบบมีความยืดหยุ่นสามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับโครงการอื่นหรือการเพิ่มข้อมูลต่างๆ ได้ในอนาคต ๕. ในการจัดเก็บข้อมูลประวัติของประชาชนให้คำนึงถึงความปลอดภัยในการจัดเก็บข้อมูล โดยถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ อย่างเคร่งครัด ๖. จัดให้มีการประชาสัมพันธ์การดำเนินการที่ประชาชนต้องรับรู้เกี่ยวกับระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ประชาชนสามารถดำเนินการในเรื่องดังกล่าวได้อย่างถูกต้อง โดยเผยแพร่ผ่านช่องทางการประชาสัมพันธ์ของกรมการขนส่งทางบก ๗. อื่นๆ ตามความต้องการของผู้ใช้งาน

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
๒. ค่าเช่า Cloud Server สำหรับพัฒนา ทดสอบ และ ติดตั้งใช้งาน	๑,๗๒๘,๐๐๐	๒. จัดเช่า Cloud Server สำหรับพัฒนา ทดสอบ และติดตั้งใช้งาน ดังนี้ จำนวน ๘ ชุด ๒.๑ Application Server จำนวน ๒ ชุด ๒.๒ Web Service Server จำนวน ๒ ชุด ๒.๓ Mobile Application Server จำนวน ๒ ชุด ๒.๔ Database Server จำนวน ๒ ชุด
รวมจำนวนเงิน ที่ขอรับจัดสรร	๙,๘๙๔,๕๐๐	เก้าล้านแปดแสนเก้าหมื่นสี่พันห้าร้อยบาทถ้วน

ความเห็นคณะกรรมการพิจารณา

คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้มีการประชาสัมพันธ์การดำเนินการที่ประชาชนต้องรับรู้เกี่ยวกับระบบอบรมและจัดการ คะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ประชาชนสามารถดำเนินการในเรื่องดังกล่าวได้อย่างถูกต้อง โดยเผยแพร่ผ่านช่องทางการประชาสัมพันธ์ของ กรมการขนส่งทางบก

๒. ให้มีการอบรมการใช้งานระบบให้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจ และสามารถใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. ในการออกแบบระบบ ควรออกแบบให้ครอบคลุมการปฏิบัติงานของทุกหน่วยในกรมการขนส่ง ทางบก รวมทั้งให้ระบบมีความยืดหยุ่นสามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับโครงการอื่นหรือการเพิ่มข้อมูล ต่างๆ ได้ในอนาคต

๔. ในการจัดเก็บข้อมูลประวัติของประชาชนให้คำนึงถึงความปลอดภัยในการจัดเก็บข้อมูล โดยถือ ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ อย่างเคร่งครัด

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาต ขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในวงเงิน ๙,๘๙๔,๕๐๐ บาท และให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการ ตามความเห็นของคณะกรรมการพิจารณาฯ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินการดำเนินโครงการพัฒนาระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาต ขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในวงเงิน ๙,๘๙๔,๕๐๐ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม

.....
.....
.....

/วาระที่ ๕.๒.๑.๒...

วาระที่ ๕.๒.๑.๒ กลยุทธ์ : การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

ลำดับ	โครงการ	การขอรับจัดสรรปี ๖๓		เอกสาร แนบวาระที่
		ผลผลิต	ตัวชี้วัด	
(๑)	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ การเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อ รองรับภารกิจเกี่ยวกับการ บังคับใช้กฎหมาย (ศทส.) ๑๕,๑๙๒,๐๐๐.- ระยะเวลา ๑๐ เดือน โครงการใหม่	ผลผลิต : มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลและ ระบบสารสนเทศที่มี ประสิทธิภาพ	ด้านปริมาณ : ๑. มีโปรแกรมระบบเชื่อมโยงข้อมูล ๒. มีระบบบริหารจัดการฐานข้อมูลและระบบ สารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ ๓. มีเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสมรรถนะสูงและอุปกรณ์ เครือข่าย ด้านคุณภาพ : สามารถตรวจสอบรถที่กระทำผิดกฎหมาย ลดจำนวน การกระทำผิด ลดจำนวนอุบัติเหตุ เกิดความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนน	๕.๒.๑.๒ (๑)

โดยโครงการมีรายละเอียด ดังนี้

/วาระที่ ๕.๒.๑.๒ (๑)...

วาระที่ ๕.๒.๑.๒ (๑) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อรองรับภารกิจเกี่ยวกับการ บังคับใช้กฎหมาย

ตามที่ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ได้ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อรองรับภารกิจเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย จำนวนเงิน ๑๕,๑๙๒,๐๐๐ บาท และฝ่ายเลขานุการได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ซึ่งคณะกรรมการกองทุนฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้ผู้ได้รับจัดสรรดังนี้

คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้มีการอบรมการใช้งานระบบให้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจ และสามารถใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. ในการออกแบบระบบ ควรออกแบบให้ครอบคลุมการปฏิบัติงานของทุกหน่วยในกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งให้ระบบมีความยืดหยุ่นสามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับโครงการอื่นหรือการเพิ่มข้อมูลต่างๆ ได้ในอนาคต

๓. ในการจัดเก็บข้อมูลประวัติของประชาชนให้คำนึงถึงความปลอดภัยในการจัดเก็บข้อมูล โดยถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ อย่างเคร่งครัด

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อรองรับภารกิจเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ในวงเงิน ๑๕,๑๙๒,๐๐๐ บาท และให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการพิจารณา ก่อนนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับจัดสรร : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

จำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร : ๑๕,๑๙๒,๐๐๐ บาท

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของ กปถ.

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง
กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๑ :

กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

หลักการและเหตุผล :

กรมการขนส่งทางบกเป็นส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ตามพันธกิจหลักประการหนึ่งในการที่จะพัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัย โดยมีวิสัยทัศน์ในการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย ซึ่งในแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบกระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนา การให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ

/เพื่อเข้าสู่...

เพื่อเข้าสู่ระบบราชการ ๔.๐ มุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์ในการพัฒนากระบวนการที่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของผู้รับบริการ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว โปร่งใสและตรวจสอบได้ โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมเป็นตัวขับเคลื่อนการดำเนินงานให้องค์กรมีความคล่องตัว สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานได้อย่างรวดเร็ว และก้าวทันต่อสถานการณ์ของโลกที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา มีการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพ

ดังนั้น ด้วยภารกิจของกรมการขนส่งทางบกภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีภารกิจหน้าที่ในการควบคุม กำกับ ดูแลการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัยในทุกมิติ ได้ดำเนินการตามนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยเฉพาะนโยบายเร่งด่วนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้ดำเนินการตรวจสอบอย่างเคร่งครัดสำหรับรถที่กระทำผิดกฎหมาย โดยเฉพาะรถที่มีการสวมแผ่นป้ายทะเบียนปลอม หรือดัดแปลงรถให้มีสี/สภาพรถผิดไปจากที่ได้แจ้งจดทะเบียนไว้กับกรมการขนส่งทางบก เพื่อประโยชน์ในทางมิชอบจนอาจทำให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน

กรมการขนส่งทางบกจึงมีแนวคิดในการพัฒนาระบบเพื่อใช้ในการตรวจสอบข้อมูลรถที่กระทำผิดกฎหมายดังกล่าว เพื่อเพิ่มศักยภาพการตรวจจับรถกระทำผิด และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการตรวจสอบข้อมูล โดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามาช่วยในการพัฒนาทั้งในส่วนของอุปกรณ์การให้บริการ กระบวนการในการให้บริการ และการใช้งานข้อมูลสำหรับการติดตามผลและนำมาสนับสนุนการพัฒนาแผนกลยุทธ์เพื่อให้บรรลุพันธกิจขององค์กร

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและให้บริการข้อมูลแก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๒. เพื่อให้มีระบบฐานข้อมูลและระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการข้อมูลและเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานให้สามารถดำเนินการตรวจสอบรถที่กระทำผิดกฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๓. เพื่อเป็นแนวทางในการลดจำนวนรถที่มีการดัดแปลงรถให้มีสี/สภาพรถผิดไปจากที่ได้แจ้งจดทะเบียนไว้กับกรมการขนส่งทางบก เป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการดัดแปลงดังกล่าว เพื่อป้องกันและเพิ่มขีดความสามารถในการตรวจสอบรถที่มีการสวมแผ่นป้ายทะเบียนปลอม

การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

การพัฒนาระบบสารสนเทศและระบบสำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลในโครงการ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลสำหรับการบังคับใช้กฎหมาย เพิ่มขีดความสามารถในการตรวจสอบ และติดตามรถที่กระทำผิดในการปลอมแปลงแผ่นป้ายทะเบียน หรือดัดแปลงสี/สภาพรถได้ ทำให้ปริมาณรถที่กระทำผิดจะลดลง นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลและระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

- ด้านปริมาณ : ๑. มีโปรแกรมระบบเชื่อมโยงข้อมูล
๒. มีระบบบริหารจัดการฐานข้อมูลและระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ
๓. มีเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายสมรรถนะสูงและอุปกรณ์เครือข่าย

/ด้านคุณภาพ...

ด้านคุณภาพ : สามารถตรวจสอบรถที่กระทำผิดกฎหมาย ลดจำนวนการกระทำผิด ลดจำนวนอุบัติเหตุ เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๐ เดือน

สถานที่ดำเนินโครงการ : หน่วยงานของกรมการขนส่งทางบกส่วนกลาง

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

๑. กรมการขนส่งทางบกมีระบบเชื่อมโยงข้อมูลและระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพสามารถรองรับการตรวจสอบข้อมูลรถที่กระทำผิดกฎหมาย

๒. หน่วยงานภาครัฐสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลหรือนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ เพื่อกำหนดนโยบายและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๓. ประชาชนเกิดความรู้สึกลปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น จากจำนวนรถที่กระทำผิดกฎหมายลดลง

๔. สามารถขับเคลื่อนเทคโนโลยีในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ โดยใช้เทคโนโลยีให้เกิดประโยชน์ในทางสร้างสรรค์เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนประเทศไปสู่ไทยแลนด์ ๔.๐ อันจะทำให้ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

แผนงาน/แผนเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินงาน	วัน เดือน ปี	เบิกจ่ายเงิน (บาท)
เดือนที่ ๑ - ๒	๑. ขอความเห็นชอบโครงการจากคณะกรรมการบริหารระบบคอมพิวเตอร์กระทรวงคมนาคม	-	-
เดือนที่ ๒	๒. จัดทำ TOR	-	-
เดือนที่ ๓ - ๕	๓. จัดซื้อจ้างและลงนามในสัญญา	-	-
เดือนที่ ๖ - ๘	๔. ผู้รับจ้างดำเนินงานตามสัญญา - จ้างพัฒนา ระบบการเชื่อมโยงข้อมูล - จ้างพัฒนาออกแบบฐานข้อมูลและ	เดือนที่ ๘	๑๕,๑๙๒,๐๐๐
เดือนที่ ๙	๕. ประเมินผลการดำเนินงาน	-	-
เดือนที่ ๑๐	๖. สรุปปิดโครงการ	-	-

/ประมาณการ...

ประมาณการรายจ่าย (จำแนกตามผลผลิต)

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
ผลผลิต มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลและระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ		
๑. ค่าพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูล	๑,๔๔๘,๗๐๐	๑.๑. ระบบสามารถให้บริการข้อมูลแบบ Rest API Service ได้ ๑.๒. สามารถรับส่งข้อมูลด้วย Protocol แบบ HTTP/HTTPS และสามารถเข้ารหัสข้อมูลที่ใช้ในการรับส่งด้วย Private/Public Key Infrastructure ได้ ๑.๓. สามารถรับส่งข้อมูลด้วยการใช้ Mime Type แบบ application/json ได้ ๑.๔. พัฒนาโดยใช้ HTTP Method พื้นฐาน GET และ POST ในการบริการ Service ได้ ๑.๕. พัฒนาแบบ API (Application Programming Interface) สามารถปรับปรุงเวอร์ชันของการให้บริการ Service ได้ ๑.๖. มีระบบยืนยันตัวตนที่ใช้ในการรับส่งข้อมูลโดยใช้ JSON Web Token (JWT) ตามมาตรฐานได้ ๑.๗. พัฒนาชุดคำสั่งโปรแกรมเพื่อให้บริการข้อมูลรถยนต์จากระบบให้บริการข้อมูลด้วยเทคโนโลยีแบบ Rest API Service โดยมีคุณลักษณะเฉพาะดังนี้ ๑.๗.๑. พัฒนาชุดคำสั่งโปรแกรมโดยใช้ภาษาโปรแกรม Java, Golang หรือ Python อย่างใดอย่างหนึ่งได้ ๑.๗.๒. ชุดโปรแกรมต้องสามารถรองรับการทำงานได้ทั้งแบบ Client/Server และ Web Application ได้ ๑.๗.๓. พัฒนาระบบการให้บริการข้อมูลรถยนต์ โดยระบบจะต้องมีการจัดเก็บข้อมูลการเรียกใช้งานที่มีการร้องขอเข้ามาเพื่อใช้ในการตรวจสอบภายหลังได้ ๑.๗.๔. สามารถให้บริการการตรวจสอบข้อมูลรถยนต์ว่าถูกต้องหรือไม่ได้ ๑.๗.๕. สามารถให้บริการข้อมูลรถยนต์ โดยมีข้อมูลอย่างน้อยดังนี้ - ข้อมูลผู้ครอบครองรถยนต์ ประกอบด้วย ชื่อ นามสกุล เลขบัตรประชาชน เลขหนังสือเดินทาง ชื่อบริษัทเลขจดทะเบียนนิติบุคคล เป็นต้น - ข้อมูลที่อยู่ของผู้ครอบครองรถยนต์ ประกอบด้วย บ้านเลขที่ ถนน ตำบล อำเภอ จังหวัด รหัสไปรษณีย์ เป็นต้น - ข้อมูลรายละเอียดรถยนต์ ประกอบด้วย หมวดทะเบียน เลขทะเบียน สี ยี่ห้อ ประเภทรถ เป็นต้น ๑.๗.๖. ระบบสามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับโครงการอื่นได้ในอนาคต ๑.๗.๗. มีมาตรฐานความปลอดภัยในการจัดเก็บข้อมูลโดยถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ และพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
๒. เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและอุปกรณ์เครือข่าย	๒,๓๕๒,๐๐๐	๑.๑. เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายประสิทธิภาพสูง จำนวน ๒ เครื่อง ๑.๒. เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย แบบที่ ๑ จำนวน ๑ เครื่อง ๑.๓. อุปกรณ์กระจายสัญญาณ (L๒ Switch) ขนาด ๒๔ ช่อง แบบที่ ๒ จำนวน ๒ เครื่อง ๑.๔. อุปกรณ์กระจายสัญญาณ (KVM Switch) จำนวน ๑ เครื่อง
๓. ค่าซอฟต์แวร์ระบบบริหารจัดการฐานข้อมูล	๑๑,๒๓๕,๐๐๐	
๔. การฝึกอบรมและเอกสารคู่มือจำนวน ๒ หลักสูตร	๑๐๖,๓๐๐	๑. หลักสูตรการพัฒนาระบบ Web Service และระบบ ฐานข้อมูล จำนวน ๒ วัน ๒. หลักสูตรผู้ควบคุมและดูแลระบบ จำนวน ๒ วัน
รวมจำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร	๑๕,๑๙๒,๐๐๐.-	

ความเห็นคณะกรรมการพิจารณา

คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้มีการอบรมการใช้งานระบบให้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจ และสามารถใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. ในการออกแบบระบบ ควรออกแบบให้ครอบคลุมการปฏิบัติงานของทุกหน่วยในกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งให้ระบบมีความยืดหยุ่นสามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับโครงการอื่นหรือการเพิ่มข้อมูลต่างๆ ได้ในอนาคต

๓. ในการจัดเก็บข้อมูลประวัติของประชาชนให้คำนึงถึงความปลอดภัยในการจัดเก็บข้อมูล โดยถือปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ อย่างเคร่งครัด

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อรองรับภารกิจเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ในวงเงิน ๑๕,๑๙๒,๐๐๐ บาท และให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการพิจารณา ก่อนนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินการดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อรองรับภารกิจเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ในวงเงิน ๑๕,๑๙๒,๐๐๐ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม

/วาระที่ ๕.๒.๒...

**วาระที่ ๕.๒.๒ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๓)**

วาระที่ ๕.๒.๒ (๑) โครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

ตามที่กรมการขนส่งทางราง ได้ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ จำนวนเงิน ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท และฝ่ายเลขานุการได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ซึ่งคณะกรรมการกองทุนฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้ผู้ได้รับจัดสรรดังนี้

๑. ในการศึกษาให้คำนึงถึงสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟเมื่อเทียบกับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปีที่ผ่านมา และเพิ่มเติมข้อมูลในด้านความเสียหายของทรัพย์สินและผลกระทบที่เกี่ยวข้องด้วย

๒. ให้ทบทวนค่าใช้จ่ายโครงการและความจำเป็นของค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์เพื่อประโยชน์และความคุ้มค่า

๓. ให้มีการวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันที่ก่อให้เกิดอันตรายบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เพื่อหามาตรการและแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน ณ จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ จึงมีมติให้ทบทวนการดำเนินโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้แล้วเสร็จก่อนพิจารณาอนุมัติในคราวต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : กรมการขนส่งทางราง

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๒๙,๕๐๐,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัจจุบันประเทศไทยมีการขยายตัวของเมืองเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีความต้องการในการเดินทาง และปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น มีการใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเป็นคมนาคมขนส่งหลักในการเดินทาง ทำให้เกิดปัญหาการจราจร ปัญหาหมอกควัน ตลอดจนปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนซึ่งเกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน โดยจากข้อมูล 3 ฐาน ระบบข้อมูลคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (POLIS) ระบบทะเบียนมรณบัตรและสาเหตุการตายของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงสาธารณสุข และระบบข้อมูลการเรียกสินไหมทดแทน ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (Eclaim) พบว่าในปี 2562 ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 19,904 คนต่อปี อีกทั้งยังมีผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก รัฐบาลจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการดูแลผู้พิการดังกล่าวซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศ

/พลเอก ประยุทธ์...

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒ โดยนโยบายสำคัญนโยบายหนึ่งคือการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรถไฟความเร็วสูง ปรับปรุงระบบรถไฟขนาดราง ๑ เมตรเป็นระบบไฟฟ้า สนับสนุนโครงข่ายการขนส่งทางรางซึ่งเป็นระบบขนส่งที่มีความปลอดภัย ให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุดังกล่าว

การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเพื่อให้ประชาชนสามารถเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปใช้ระบบขนส่งทางรางตามนโยบายของรัฐบาล จะสามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพในภาพรวม อย่างไรก็ตาม จะส่งผลให้มีจำนวนรถไฟที่ผ่านจุดตัดทางถนนและทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาในภาพรวมทั้งระบบโดยคำนึงถึงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจุบันมีจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศทั้งสิ้น ๒,๖๘๔ แห่ง แบ่งเป็นจุดตัดต่างระดับ ๔๐๖ แห่ง จุดเสมอระดับ ๒,๒๗๘ แห่ง โดยจุดตัดเสมอระดับที่ได้รับอนุญาตมีจำนวน

๑,๖๕๗ แห่ง และจุดตัดเสมอระดับประเภททางลักผ่าน จำนวน ๖๒๑ แห่ง ทั้งนี้ จากสถิติในช่วงระหว่างปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ พบว่ามีอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟเกิดขึ้น ๓๘๓ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต ๑๓๘ ราย และมีผู้บาดเจ็บ ๓๗๑ ราย โดยในกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ส่งผลให้รถจักรยานหรือรถดีเซลรางได้รับความเสียหายและตกราง ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเนื่องจากต้องปิดซ่อมบำรุงทางรถไฟที่ได้รับความเสียหาย และเก็บกู้รถที่ตกราง ส่งผลกระทบต่อการให้บริการผู้โดยสารและสินค้าในภาพรวมของประเทศ ซึ่งสร้างความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และงบประมาณภาครัฐ และความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟจะเพิ่มสูงขึ้น หากมีการพัฒนาระบบโครงข่ายระบบรางมากขึ้นตามที่กล่าวข้างต้น แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ได้กำหนดให้มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง โดยมีเป้าหมายในการลดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนนจาก ๔.๗๒ เหลือ ๔.๐๗ ครั้งต่อการเดินทางหนึ่งพันล้านคน-กิโลเมตร และลดอุบัติเหตุร้ายแรงทางรางจาก ๐.๓๘๖๔ เหลือ ๐.๑๙๐๐ ครั้ง/ล้านกิโลเมตร-เที่ยว ภายในปี ๒๕๖๔ พร้อมทั้งกำหนดแนวทางการคัดเลือกโครงการที่จะได้รับการสนับสนุน ได้แก่โครงการที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงแก้ไขอันตราย การปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เป็นต้น

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... ได้กำหนดหน้าที่และอำนาจของกรมการขนส่งทางราง ในการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และการเชื่อมต่อการขนส่ง การเดินทางในระบบอื่นๆ ตลอดจนการจัดทำร่างแผนแม่บทด้านการพัฒนาการขนส่งทางราง ทั้งในเขตเมือง และปริมณฑลที่เกี่ยวข้อง ในระหว่างเมือง และในระหว่างภูมิภาค ดังนั้น เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับการประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม จึงเห็นควรให้มีโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เพื่อกำหนดมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟของประเทศ พร้อมทั้งเสนอแนวทางการปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟให้มีกายภาพที่เหมาะสม โดยแบ่งเป็นระยะดำเนินการเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว ตลอดจนศึกษาแนวทางการประกาศหรือปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาล นโยบายของกระทรวงคมนาคม และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

จากข้อมูล ๓ ฐาน ระบบข้อมูลคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (POLIS) ระบบทะเบียนมรณบัตร และสาเหตุการตายของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงสาธารณสุข และระบบข้อมูลการเรียกสินไหมทดแทนของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (Eclaim) พบว่าในปี ๒๕๖๒ ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง ๑๙,๙๐๔ คนต่อปี อีกทั้งยังมีผู้บาดเจ็บและผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก รัฐบาลจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการดูแลผู้บาดเจ็บและผู้พิการดังกล่าว ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศ

เมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติ พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนหนึ่งเกิด ณ บริเวณจุดตัดระหว่างทางถนนและทางรถไฟ โดยปัจจุบันมีจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศทั้งสิ้น ๒,๖๘๔ แห่ง แบ่งเป็นจุดตัดต่างระดับ ๔๐๖ แห่ง จุดเสมอระดับ ๒,๒๗๘ แห่ง โดยจุดตัดเสมอระดับที่ได้รับอนุญาตมีจำนวน ๑,๖๕๗ แห่ง และจุดตัดเสมอระดับประเภททางลักผ่าน จำนวน ๖๒๑ แห่ง

ลักษณะทางกายภาพ	ประเภททางผ่าน	จำนวน (แห่ง)	คิดเป็น (ร้อยละ)
จุดตัดต่างระดับ	ทางข้ามทางรถไฟ (Overpass)	๑๙๒	๗.๑๖
	ทางลอดทางรถไฟ (Underpass)	๒๑๔	๗.๙๗
จุดตัดเสมอระดับ	เครื่องกั้นมีพนักงาน (ก.๐ – ก.๔)	๔๔๐	๑๖.๓๙
	เครื่องกั้นอัตโนมัติ (ข.๑ – ข.๒)	๙๘๕	๓๖.๗๐
	คานยก (กั้นโดยเอกชน/ท้องถิ่น)	๖	๐.๒๒
	ป้ายจราจร (ค.)	๒๒๖	๘.๔๒
	ทางลักผ่าน	๖๒๑	๒๓.๑๔
รวม		๒,๖๘๔	๑๐๐

ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ มีอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟและทางถนนจำนวน ๓๘๓ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บรวม ๓๗๑ ราย และผู้เสียชีวิต ๑๓๘ ราย หรือเฉลี่ยในแต่ละปีเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ ปีละประมาณ ๗๗ ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ ๗๔ ราย มีผู้เสียชีวิต ๒๘ ราย

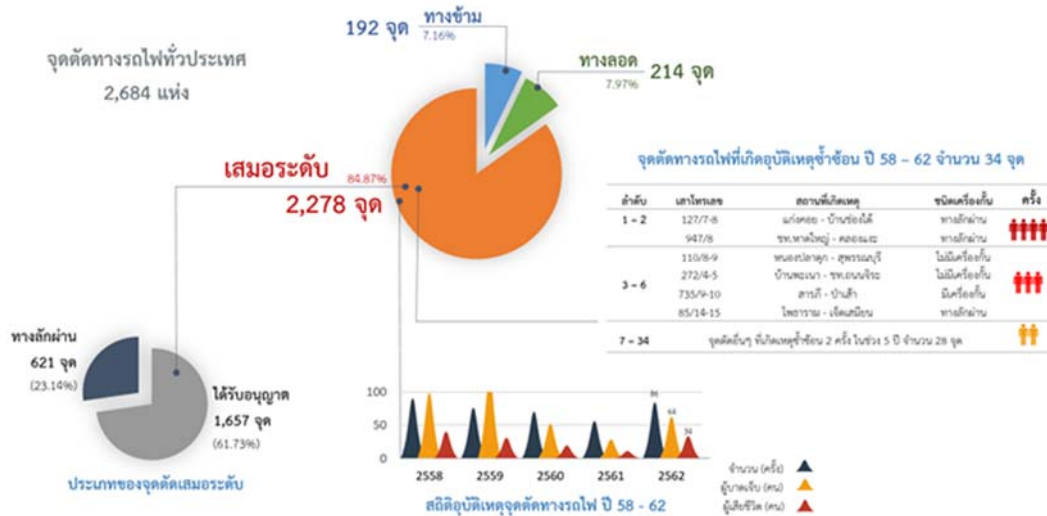
ปีงบประมาณ	๒๕๕๘			๒๕๕๙			๒๕๖๐			๒๕๖๑			๒๕๖๒		
	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย
ไม่มีเครื่องกั้น	๓๔	๖๐	๒๒	๒๕	๑๘	๖	๑๘	๑๖	๖	๖	๔	๒	๘	๑๙	๑๒
ทางลักผ่าน	๓๔	๒๘	๑๓	๓๑	๔๘	๑๔	๒๗	๑๙	๗	๒๓	๑๓	๖	๓๙	๒๔	๑๓
มีเครื่องกั้น	๒๔	๑๒	๖	๒๑	๕๙	๑๒	๒๑	๑๔	๗	๒๓	๑๒	๓	๓๓	๑๘	๙
ข้างทาง	-	-	-	-	-	-	๕	๔	-	-	-	-	-	-	-
ล้ำมาในเขตทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	๕	-	-	๖	๓	๐
รวม	๙๒	๑๐๐	๔๑	๗๗	๑๒๕	๓๒	๗๑	๕๓	๒๐	๕๗	๒๙	๑๑	๘๖	๖๔	๓๔

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าจุดตัดทางถนนและทางรถไฟหลายแห่งมีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนบ่อยครั้ง โดยเมื่อพิจารณาสถิติช่วงระหว่างปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ พบว่ามีจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า ๑ ครั้ง มีมากถึง ๓๔ จุด โดยจุดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือช่วง แยกคอย – บ้านช่องใต้ บริเวณเสาโทรเลข ๑๒๗/๗-๘ และบริเวณชุมทางหาดใหญ่ – คลองแงะ บริเวณเสาโทรเลข ๙๔๗/๘ ซึ่งมีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนมากถึง ๔ ครั้ง

ลำดับ	เสาโทรเลข	สถานที่เกิดเหตุ	ชนิดเครื่องกัน	ครั้ง
๑	๑๒๗/๗-๘	แก่งคอย - บ้านช่องใต้	ทางลักผ่าน	๔
๒	๙๔๗/๘	ขท.หาดใหญ่ - คลองแงะ	ทางลักผ่าน	๔
๓	๑๑๐/๘-๙	หนองปลาตุก - สุพรรณบุรี	ไม่มีเครื่องกัน	๓
๔	๒๗๒/๔-๕	บ้านพะเนา - ขท.ถนนจิระ	ไม่มีเครื่องกัน	๓
๕	๗๓๕/๙-๑๐	สารภี - ป่าเส้า	มีเครื่องกัน	๓
๖	๘๕/๑๔-๑๕	โพธาราม - เจ็ดเสมียน	ทางลักผ่าน	๓
๗	๑๐๑/๙	พานทอง - ชลบุรี	มีเครื่องกัน	๒
๘	๑๑๔ / ๗	ท่าเรือร้อย - กาญจนบุรี	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๙	๑๓๕/๘-๙	บ้านช่องใต้ - หินซ้อน	ทางลักผ่าน	๒
๑๐	๑๔๕/๕-๖	เพชรบุรี - บางจาก	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๑๑	๑๕๕/๑๕-๑๖	เพชรบุรี - เขาทโมน	มีเครื่องกัน	๒
๑๒	๑๖๐/๓-๔	เพชรบุรี - เขาทโมน	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๑๓	๒๐๑/๗-๘	หัวหวาย - ดงมะกู	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๑๔	๒๐๖/๒-๓	ห้วยทรายใต้ - หัวหิน	ทางลักผ่าน	๒
๑๕	๒๕๙/๑๒-๑๓	ภูเขาลาด - นครราชสีมา	มีเครื่องกัน	๒
๑๖	๒๖๐/๒	นครราชสีมา - ภูเขาลาด	ทางลักผ่าน	๒
๑๗	๓๘๓/๑๓-๑๔	พิษณุโลก - บึงพระ	ทางลักผ่าน	๒
๑๘	๔๑๗ / ๑๑-๑๒	ลำชี - สุรินทร์	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๑๙	๔๓๖/๗-๘	ท่าพระ - บ้านแฮด	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๐	๔๕๑ / ๑๖	ศีขรภูมิ - กระโดนค้อ	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๑	๕๐๐/๗	วิสัย - สวี	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๒	๕๖๑ / ๑๒-๑๓	หนองขอนกว้าง - หนองตะไก่	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๒	๕๖๑ / ๑๒-๑๓	หนองขอนกว้าง - หนองตะไก่	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๓	๖๕๘/๑-๒	บ้านทุ่งโพธิ์ - ศิริรัฐนิคม	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๔	๖๕๘/๓-๔	บ้านนา - เขาพลู	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๕	๖๘/๖-๕	สระโกสินารายณ์ - ขท.หนองปลาตุก	ทางลักผ่าน	๒
๒๖	๖๘๗ / ๑๔-๑๕	พรุพี - บ้านส้อง	มีเครื่องกัน	๒
๒๗	๖๙๓/๔-๕	บ้านส้อง - พรุกระแซง	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๒๘	๗๓๕ / ๑๗	สารภี - ป่าเส้า	มีเครื่องกัน	๒
๒๙	๗๕/๖	มาบพระจันทร์ - บ้านม้า	ทางลักผ่าน	๒
๓๐	๗๗๕/๑-๒	ที่วัง - ห้วยยอด	ไม่มีเครื่องกัน	๒
๓๑	๘๒๗/๙-๑๐	ตรัง	ทางลักผ่าน	๒
๓๒	๘๓/๕	พานทอง - ดอนสนั่น	มีเครื่องกัน	๒
๓๓	๘๓๔/๗-๘	กันตัง - ตรัง	มีเครื่องกัน	๒
๓๔	๙๐ / ๗-๘	สุพรรณบุรี - ขท. หนองปลาตุก	มีเครื่องกัน	๒

/สรุปภาพรวม...

สรุปภาพรวมข้อมูลจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ



เพื่อลดอุบัติเหตุดังกล่าว จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟของประเทศ เพื่อพิจารณาแนวทางการปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟให้มีกายภาพที่เหมาะสม โดยแบ่งเป็นระยะดำเนินการเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว ตลอดจนศึกษาแนวทางการประกาศหรือปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของจุดตัดทางรถไฟ และลดอุบัติเหตุของจุดตัดดังกล่าว สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาล และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

วัตถุประสงค์ :

๑. ศึกษาสาเหตุ ตลอดจนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่ผ่านมา และแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและทางรถไฟ ที่เกิดขึ้นจากจุดตัดทางถนนและทางรถไฟอย่างยั่งยืน

๒. จัดทำแผนปฏิบัติการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยเสนอปัญหาที่พบแนวทางการแก้ไขและปรับปรุงพัฒนาจุดตัดทั่วประเทศ แบ่งระยะเวลาดำเนินการออกเป็นระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว พร้อมกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินการ

๓. ออกแบบรายละเอียดการปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟสำหรับจุดตัดที่ต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงในระยะเร่งด่วนและจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ พร้อมทั้งประมาณราคางบประมาณค่าก่อสร้างและค่าอุปกรณ์จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ รวมถึงการนำเสนอตัวอย่างนวัตกรรมต่างๆ ที่น่าสนใจในการแก้ไขปัญหาหรือลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๔. จัดทำมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๕. จัดทำฐานข้อมูลทะเบียนประวัติจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ของจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศ โดยมีข้อมูลตำแหน่งของจุดตัด เสาโทรเลขใกล้เคียง ประเภทของจุดตัด รูปแบบของจุดตัด ปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๖. เสนอและปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อมทั้งนำเสนอแนวทางการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุเชิงลึก มีระบบข้อมูล ตลอดจนเครื่องมือและคู่มือในการสอบสวนอุบัติเหตุ มาใช้ประกอบในการศึกษากรณีเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ซึ่งจะช่วยให้เห็นแบบแผนปัญหาเชิงโครงสร้าง เพื่อให้เกิดกลไกการสอบสวนและการเก็บข้อมูลเชิงลึกต่อไป

๗. ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ส่งเสริมให้หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ร่วมพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุง จุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกำหนดมาตรฐานต่างๆ ให้มีความหลากหลายและมีความยืดหยุ่นสอดคล้อง กับบริบทของแต่ละพื้นที่ รวมถึงประชาสัมพันธ์ปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและ ทางรถไฟให้ประชาชนสามารถรับรู้ สร้างความเข้าใจ และตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทาง ถนนและทางรถไฟ เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน

กรอบแนวคิดการขับเคลื่อนงาน

โครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ



ขอบเขตการดำเนินงาน :

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและดำเนินการสำรวจตามแนวจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ในเส้นทางรถไฟทางเดียว และรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยมีขอบเขตของงานที่ที่ปรึกษาต้องดำเนินการ ประกอบด้วยงานต่างๆ อย่างน้อย ดังนี้

งานส่วนที่ ๑ ศึกษาประเภทของจุดตัดทางรถไฟ ตลอดจนแนวทางและหลักการก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟทั้งในประเทศและต่างประเทศ แนวทางปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ รวมถึงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยประกอบด้วย

๑.๑ ศึกษาประเภทของจุดตัดทางรถไฟ ตลอดจนแนวทางและหลักการก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟทั้งในประเทศและต่างประเทศ แนวทางปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ รวมถึงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยประกอบด้วย

- ๑) ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป
- ๒) ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ๓) ประเทศอังกฤษ
- ๔) ประเทศญี่ปุ่น
- ๕) ประเทศจีน

/๖) ประเทศออสเตรเลีย๓...

๖) ประเทศออสเตรเลีย

๗) ประเทศอาเซียน

๘) ประเทศไทย

๑.๒ ทบทวนแผนงาน/ โครงการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และการป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ผ่านมาในประเทศไทย

๑.๓ รวบรวมข้อมูลการขนส่งระหว่างเมืองของประเทศไทย ประกอบด้วย รถไฟทางเดียว และรถไฟทางคู่ ทั้งที่เปิดให้บริการแล้วรวมถึงอยู่ระหว่างศึกษาโครงการ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างน้อย ดังนี้

๑) ข้อมูลแนวเส้นทาง

๒) ข้อมูลตำแหน่งจุดตัดทางรถไฟ

๓) ข้อมูลประเภทจุดตัดทางรถไฟ

๔) ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อุบัติเหตุทางรถไฟ และอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๑.๔ ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และความเสียหายที่เกิดขึ้น

งานส่วนที่ ๒ จัดทำแผนปฏิบัติการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อมออกแบบรายละเอียดการปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟสำหรับจุดตัดที่ต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงในระยะเร่งด่วนและจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ จัดทำมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ตลอดจนนำเสนอตัวอย่างนวัตกรรมต่างๆ ที่น่าสนใจในการแก้ไขปัญหาหรือลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๒.๑ ศึกษา สำนักรูปแบบ ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ สภาพปัญหาของจุดตัดทางรถไฟ และเก็บข้อมูลสภาพการจราจร (Traffic Moment) ของจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศ

๒.๒ จัดทำแผนปฏิบัติการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เสนอปัญหาที่พบ แนวทางการแก้ไขและปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศเพื่อเพิ่มความปลอดภัย โดยแบ่งระยะเวลาดำเนินการออกเป็นระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว พร้อมกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินการตลอดจนหน่วยงานที่รับผิดชอบ

๒.๓ ออกแบบรายละเอียดการปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ สำหรับจุดตัดที่ต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงในระยะเร่งด่วนและจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ พร้อมทั้งประมาณราคางบประมาณค่าก่อสร้างและค่าอุปกรณ์จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ถ้ามี)

๒.๔ จัดทำมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังนี้

๑) มาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่มีความเหมาะสม และปลอดภัย

๒) แนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อม Checklist รายละเอียดการตรวจสอบความปลอดภัย

๓) เกณฑ์ในการพิจารณาการอนุญาตเพิ่มจุดตัดทางถนนและทางรถไฟใหม่

๔) เกณฑ์ที่ใช้กำหนดรูปแบบประเภทจุดตัด และประเภทของเครื่องกั้นจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่เหมาะสม

๕) นำเสนอตัวอย่างนวัตกรรมต่างๆ ที่น่าสนใจในการแก้ไขปัญหาหรือลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ อย่างน้อย ๑ นวัตกรรม

/๖) การดำเนิน...

๖) การดำเนินการต่างๆ ให้มีการเปิดโอกาสให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ร่วมพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกำหนดมาตรฐานต่างๆ ให้มีความหลากหลายและมีความยืดหยุ่นสอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่

งานส่วนที่ ๓ จัดทำฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ และระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ของจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ

๓.๑ ศึกษารูปแบบการจัดเก็บข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ และอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟในประเทศไทย

๓.๒ กำหนดชนิดของข้อมูลที่จะจัดทำฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ

๓.๓ จัดทำฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ และระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ของจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ โดยจำแนกตามประเภทของจุดตัด รูปแบบของจุดตัด ปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ระยะเวลาดำเนินการปรับปรุงแก้ไขตามแผนปฏิบัติการฯ ตลอดจนข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๔ เป็นที่ปรึกษาช่วยฝึกอบรมการใช้งานฐานข้อมูลและระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ให้แก่กรมการขนส่งทางรางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

งานส่วนที่ ๔ เสนอและปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อมทั้งนำเสนอแนวทางการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุเชิงลึก มีระบบข้อมูล ตลอดจนเครื่องมือและคู่มือในการสอบสวนอุบัติเหตุ มาใช้ประกอบในการศึกษากรณีเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ซึ่งจะช่วยให้เห็นแบบแผนปัญหาเชิงโครงสร้าง เพื่อให้เกิดกลไกการสอบสวนและการเก็บข้อมูลเชิงลึกต่อไป

๔.๑ ศึกษากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คณะกรรมการ/คณะทำงาน ที่เกี่ยวข้องกับจุดตัดทางถนน และทางรถไฟของประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงข้อจำกัดของกฎหมาย ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมาย

๔.๒ เสนอปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย ลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๔.๓ นำเสนอแนวทางการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุเชิงลึก มีระบบข้อมูล ตลอดจนเครื่องมือและคู่มือในการสอบสวนอุบัติเหตุ มาใช้ประกอบในการศึกษากรณีเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ซึ่งจะช่วยให้เห็นแบบแผนปัญหาเชิงโครงสร้าง เพื่อให้เกิดกลไกการสอบสวนและการเก็บข้อมูลเชิงลึกต่อไป

๔.๔ เป็นที่ปรึกษาช่วยในการจัดเตรียมเอกสาร ข้อมูล และประชุมชี้แจงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

งานส่วนที่ ๕ ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ส่งเสริมให้หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ร่วมพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกำหนดมาตรฐานต่างๆ ให้มีความหลากหลายและมีความยืดหยุ่นสอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่ รวมถึงประชาสัมพันธ์ปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟให้ประชาชนสามารถรับรู้ สร้างความเข้าใจ และตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน

๕.๑ จัดทำแผนและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ดังนี้

๑) ดำเนินการผลิตสื่อเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการในรูปแบบต่างๆ เพื่อใช้ประกอบในการจัดกิจกรรมโครงการ

๒) จัดสัมมนาเพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมอย่างน้อย ๓ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๑๐๐ คน โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและภาคประชาชน องค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการ และผู้ได้รับผลกระทบ

๓) จัดประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ร่วมพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกำหนดมาตรฐานต่างๆ ให้มีความหลากหลายและมีความยืดหยุ่นสอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่ และปลูกจิตสำนึกด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ จำนวนอย่างน้อย ๕ ครั้ง กลุ่มเป้าหมายครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน

๔) ดำเนินการผลิตสโปตโฆษณาทางโทรทัศน์ ความยาวไม่เกิน ๓๐ วินาที เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ และเสริมสร้างค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ จำนวน ๒ ตอน เผยแพร่ออกอากาศทางสถานีโทรทัศน์ดิจิทัลอย่างน้อยตอนละ ๒ ครั้ง และเผยแพร่ทางสังคมออนไลน์ Facebook ผ่าน Fan page ที่ได้รับความนิยมระดับสูงอย่างน้อย ๕ เพจ

๕) ดำเนินการผลิตสารคดีทางโทรทัศน์ ความยาวไม่เกิน ๕ นาที เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ และเสริมสร้างค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ จำนวน ๒ ตอน โดยเผยแพร่ทางสังคมออนไลน์ Facebook ผ่าน Fan page ที่ได้รับความนิยมระดับสูงอย่างน้อย ๕ เพจ

๖) จัดทำเว็บไซต์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ และเสริมสร้างค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการ และประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์เว็บไซต์ต่างๆ

๕.๒ การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญและระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ และ/หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๕.๓ ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่งเอกสารสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อยและการสัมมนา จำนวน ๒๐ ชุด ส่งให้กรมการขนส่งทางรางภายใน ๑๕ วัน หลังจากกิจกรรมดังกล่าวแล้วเสร็จ

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟและถนน

ด้านปริมาณ : แผนปฏิบัติการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศ ๒,๒๗๘ จุด โดยระยะเร่งด่วนไม่น้อยกว่า ๓๔ จุด

ด้านคุณภาพ : ๑. แผนปฏิบัติการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยเสนอปัญหาที่พบแนวทางการแก้ไขและปรับปรุงพัฒนาจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ แบ่งระยะเวลาดำเนินการออกเป็นระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว พร้อมกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินการ

๒. แบบรายละเอียดการปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ สำหรับจุดตัดที่ต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงในระยะเร่งด่วน พร้อมทั้งประมาณราคางบประมาณค่าก่อสร้างและค่าอุปกรณ์จุดตัดทางรถไฟ

๓. มาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๔. ฐานข้อมูลทะเบียนประวัติจุดตัดทางรถไฟ ระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ของจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ โดยมีข้อมูลตำแหน่งของจุดตัดเสาโทรเลขใกล้เคียง ประเภทของจุดตัด รูปแบบของจุดตัด ปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนข้อมูลอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

๕. แนวทางปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อมแนวทางการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟในเชิงลึก

๖. นวัตกรรมต่าง ๆ ที่น่าสนใจในการแก้ไขปัญหาหรือลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแนวทางในการแก้ไขกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศ โดยแบ่งระยะเวลาการดำเนินการเป็นระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๒. มีมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๓. มีร่างกฎหมาย/แนวทางการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อควบคุม/กำกับดูแล จุดตัดทางถนนและทางรถไฟและทางลัดผ่านทั่วประเทศ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๔. มีฐานข้อมูลจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยเฉพาะจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

๕. ยอดผู้พิการและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟลดลง ภาครัฐไม่ต้องสูญเสียงบประมาณเพื่อดูแลผู้พิการ และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

ระยะเวลาดำเนินการ : ๒๒ เดือน (ศึกษา ๑๕ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ในเส้นทางรถไฟทางเดี่ยวและรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : กรมการขนส่งทางราง

รายละเอียดค่าใช้จ่าย

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๑๑,๓๒๐,๑๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๔,๖๓๕,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๑๓,๕๔๔,๙๐๐
รวม		๒๙,๕๐๐,๐๐๐

/๑. ค่าบุคลากรหลัก...

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	กลุ่มวิชาชีพ	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก						
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมระบบราง	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ ๑๕ ปี	๑	๑๕	๑๙๓,๓๐๐	๒,๘๙๙,๕๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมระบบราง	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๒,๐๐๐	๘๑๖,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมขนส่งและจราจร	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๒,๐๐๐	๘๑๖,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธา	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๒,๐๐๐	๘๑๖,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบ อาณัติสัญญาณและ โทรคมนาคม	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๒,๐๐๐	๘๑๖,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยการขนส่ง	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๐,๗๐๐	๘๐๕,๖๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๗	๑๐๐,๗๐๐	๗๐๔,๙๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้าน สิ่งแวดล้อม	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๕	๑๐๐,๗๐๐	๕๐๓,๕๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี สารสนเทศทางภูมิศาสตร์	เทคโนโลยี สารสนเทศฯ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๖	๑๕๑,๕๐๐	๙๐๙,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมและการ ประชาสัมพันธ์	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๐,๗๐๐	๘๐๕,๖๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบการ เดินรถไฟ	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๖	๑๐๒,๐๐๐	๖๑๒,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการสำรวจ	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๒,๐๐๐	๘๑๖,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก						๑๑,๓๒๐,๑๐๐

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
วิศวกรผู้ช่วย/ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ช่วยด้านการมีส่วนร่วมฯ	๙	๑๕	๓๐,๐๐๐	๔,๐๕๐,๐๐๐
พนักงานธุรการ	๒	๑๕	๑๒,๐๐๐	๓๖๐,๐๐๐
เลขานุการโครงการ	๑	๑๕	๑๕,๐๐๐	๒๒๕,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				๔,๖๓๕,๐๐๐

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ		จำนวน	หน่วย	หน่วยละ	รวมเป็นเงิน (บาท)
ค่าสำรวจจุดตัดทางรถไฟ (สำรวจจุดตัดละ ๑ วัน)					
๑	ค่าแรงเจ้าหน้าที่สำรวจจุดตัดทางรถไฟ ๑ คน	๒,๒๗๘	จุดตัด	๕๐๐	๑,๑๓๙,๐๐๐
๒	ค่าแรงเจ้าหน้าที่นับรถสองทิศทาง ๒ คน (๓๕๐ x ๒)	๒,๒๗๘	จุดตัด	๗๐๐	๑,๕๙๔,๖๐๐
๓	ค่าเช่ารถ	๒,๒๗๘	จุดตัด	๙๕๐	๒,๑๖๔,๑๐๐
๔	ค่าน้ำมัน	๒,๒๗๘	จุดตัด	๓๕๐	๗๙๗,๓๐๐
๕	ค่าที่พัก ๓ คน (จุดตัดที่ไม่อยู่ใน กทม และปริมณฑล)	๒,๑๙๘	จุดตัด	๑,๖๐๐	๓,๕๑๖,๘๐๐
รวมค่าใช้จ่ายในการสำรวจจุดตัดทางรถไฟ					๙,๒๑๑,๘๐๐
ค่าจัดอบรมสัมมนา รับฟังความคิดเห็นประชาชน					
๑	ค่าจัดอบรม สัมมนา ฯ (รับฟังความคิดเห็นประชาชน) ๑๐๐ คน (ค่าเช่าสถานที่เอกชน จัดเต็มวัน ๑ วัน /ค่าอาหาร ๑๐๐ คน ๑ มื้อ/ค่าอาหารว่าง ๑๐๐ คน รวมถึงค่าเดินทางและค่าที่พัก)	๓	ครั้ง	๒๐๐,๐๐๐	๖๐๐,๐๐๐
๒	ค่าจัดอบรม สัมมนา ฯ กลุ่มย่อยในแต่ละพื้นที่ ๕ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน (ค่าเช่าสถานที่เอกชน จัดเต็มวัน ๑ วัน /ค่าอาหาร ๕๐ คน ๑ มื้อ/ค่าอาหารว่าง ๕๐ คน รวมถึงค่าเดินทางและค่าที่พัก)	๕	ครั้ง	๑๒๐,๐๐๐	๖๐๐,๐๐๐
๓	ค่าจัดทำสื่ออุปกรณ์ในการอบรม ๘ ครั้ง	๑	เหมา	๔๐,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
๔	ค่าจัดแต่งสถานที่	๘	ครั้ง	๒๕,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายในการสัมมนา					๑,๔๔๐,๐๐๐
ประชาสัมพันธ์					
๑	ค่าผลิตสโปตโทรทัศน์ ความยาว ๓๐ วินาที	๒	ตอน	๑๐๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
๒	เผยแพร่สโปตโทรทัศน์ผ่านช่องโทรทัศน์ดิจิทัล ๒ ตอน ตอนละ ๒ ครั้ง	๔	ครั้ง	๓๕,๐๐๐	๑๔๐,๐๐๐
๓	เผยแพร่สโปตโทรทัศน์ผ่าน facebook fanpage ที่ได้รับความนิยมระดับสูง ๕ เพจ	๒	ตอน	๒๗๕,๐๐๐	๕๕๐,๐๐๐
๔	ค่าผลิตสารคดีโทรทัศน์ ความยาว ๓ นาที	๒	ตอน	๖๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
๕	เผยแพร่สารคดีโทรทัศน์ผ่าน facebook fanpage ที่ได้รับความนิยมระดับสูง ๕ เพจ	๒	ตอน	๒๗๕,๐๐๐	๕๕๐,๐๐๐
๖	ค่าออกแบบและจัดทำเว็บไซต์โครงการ	๑	เหมา	๑๐๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
๗	ค่าบริหารจัดการข้อมูลประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ ทางเว็บไซต์	๑๕	เดือน	๓๘,๐๐๐	๕๗๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์					๒,๒๓๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายจัดทำรายงาน					
๑	รายงานเบื้องต้น (Inception Report)	๒๕	เล่ม	๗๐๐	๑๗,๕๐๐
๒	รายงานความก้าวหน้า (Progress Report ๑)	๒๕	เล่ม	๗๐๐	๑๗,๕๐๐

รายการ		จำนวน	หน่วย	หน่วยละ	รวมเป็นเงิน (บาท)
๓	รายงานฉบับกลาง (Interim Report)	๒๕	เล่ม	๘๐๐	๒๐,๐๐๐
๔	รายงานความก้าวหน้า ๒ (Progress Report ๒)	๒๕	เล่ม	๘๐๐	๒๐,๐๐๐
๕	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	๒๕	เล่ม	๘๐๐	๒๐,๐๐๐
๖	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และเอกสารที่เกี่ยวข้อง	๓๕	เล่ม	๑,๐๐๐	๓๕,๐๐๐
๗	รายงานฉบับสรุปผู้บริหาร (Executives Summary Report)	๗๐	เล่ม	๘๐๐	๕๖,๐๐๐
๘	รายละเอียดแบบแปลนฯ จุดตัดทางรถไฟที่ต้องเร่งดำเนินการ	๓๕	เล่ม	๘๐๐	๒๘,๐๐๐
๙	มาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟฯ	๗๐	เล่ม	๘๐๐	๕๖,๐๐๐
๑๐	รายงานทั้งหมดในลักษณะ Digital Report	๑๐๐	แผ่น	๒๐๐	๒๐,๐๐๐
	อยู่ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) ที่บันทึกแบบ E-Book พร้อมคำอธิบาย				
๑๑	รายงานไฟล์ข้อมูลของโครงการที่สามารถแก้ไขได้ Portable Hard Disk	๓	อัน	๒,๕๐๐	๗,๕๐๐
๑๒	ค่าจัดทำวีดิทัศน์รายละเอียดของโครงการ ๒ ๔ และ ๗ นาที	๑	เหมา	๑๙๐,๖๐๐	๑๙๐,๖๐๐
รวมค่าใช้จ่ายจัดทำรายงาน					๔๘๘,๑๐๐
ค่าใช้จ่ายสำนักงานและวัสดุสิ้นเปลือง					
๑	ค่าเช่าสำนักงาน	๑๕	เดือน	๒๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๒	ค่าสาธารณูปโภค	๑๕	เดือน	๑๐,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
๓	ค่าโทรศัพท์ภายในประเทศ	๑๕	เดือน	๗,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐
๔	ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	๑๕	เดือน	๘,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายสำนักงานและวัสดุสิ้นเปลือง					๖๗๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง					๑๔,๐๔๔,๙๐๐

/แผนการดำเนิน...

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	เปอร์เซ็นต์การเบิกจ่าย
เดือนที่ ๑	จัดทำ MOU	เดือนที่ ๑	๒๙,๕๐๐,๐๐๐ บาท (หลังจากลงนามใน MOU)
เดือนที่ ๒	จัดทำ TOR จัดซื้อจัดจ้าง และได้รับความเห็นชอบจาก ผู้มีอำนาจลงนาม		
เดือนที่ ๓ - ๕	จัดซื้อจัดจ้างและลงนามสัญญาจ้าง		
เดือนที่ ๖	รายงานเบื้องต้น (Inception Report)		
เดือนที่ ๙	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑)		
เดือนที่ ๑๒	รายงานฉบับกลาง (Interim Report)		
เดือนที่ ๑๕	รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒)		
เดือนที่ ๑๗	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)		
เดือนที่ ๒๐	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)		
เดือนที่ ๒๑	ตรวจรับงาน		
เดือนที่ ๒๒	สรุปปิดโครงการ		

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๒.๒ (๑)

ความเห็นคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็นให้ดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

๑. ให้มีการนำเสนอแนวทางการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Accident Investigation) มีระบบข้อมูล ตลอดจนเครื่องมือและคู่มือในการสอบสวนอุบัติเหตุ มาใช้ประกอบในการศึกษากรณีเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟด้วย ซึ่งจะทำให้เห็นแบบแผนปัญหาเชิงโครงสร้าง เพื่อให้เกิดกลไกการสอบสวนและการเก็บข้อมูลเชิงลึกต่อไป

๒. ให้มีการส่งเสริมให้หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา เพื่อพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกำหนดมาตรฐานต่างๆ ให้มีความหลากหลายและความยืดหยุ่น สอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน

๓. ให้มีการนำเสนอตัวอย่างนวัตกรรมต่างๆ ที่น่าสนใจในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เช่น การติดตั้งเสา CCTV/ระบบเซ็นเซอร์พลังงานแสงอาทิตย์เพื่อการแจ้งเตือน หรือเป็นระบบตรวจจับผู้กระทำความผิด ณ จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต

๔. ให้มีการศึกษาการออกแบบกันชนด้านหน้าของรถไฟ เพื่อลดการบาดเจ็บ การเสียชีวิต และความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ในวงเงิน ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

/ข้อพิจารณา...

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ในวงเงิน ๒๙,๕๐๐,๐๐๐ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๕.๓...

ตัวชี้วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓					เปรียบเทียบค่าเกณฑ์วัดกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒		สิ่งที่ต้องดำเนินการ
			ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕	ระดับ ๓ คะแนน	ระดับ ๕ คะแนน	
ด้านที่ ๑ การเงิน		๑๐								
๑.๑ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ (ตัวชี้วัดเดิม) *ตัวชี้วัดที่ขออุทธรณ์		๑๐								- สขจ.รายงานทุกเดือน - สรปรายงานกรมฯ ทุกเดือน - สรปรายงานคณะกรรมการทราบทุกครั้ง
- ส่วนกลาง	ร้อยละ	๕	๖๕.๐	๖๗.๕	๗๐.๐	๗๑.๐	๗๒.๐	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๘	
- ส่วนภูมิภาค	ร้อยละ	๕	๕๐.๐	๕๒.๕	๕๕.๐	๕๖.๕	๕๘.๐	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒	ลดลงร้อยละ ๑	
(พิจารณาจากการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ โดยคำนวณจากยอดเงินที่จัดเก็บได้จริงเทียบกับยอดเงินประมูลรวมทั้งหมดจากการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถในปีบัญชี ๒๕๖๓)										
ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		๒๕								
๒.๑ การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน (ตัวชี้วัดรวม) (ตัวชี้วัดใหม่)	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	-	-	- ต้องมีแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนประจำปี ๒๕๖๓ - เสนอคณะอนุกำกับฯ - ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ
(พิจารณาจากระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศของทุนหมุนเวียนเพื่อจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานด้านการเงินและ										

ตัวชี้วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓					เปรียบเทียบค่าเกณฑ์วัด กับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒		สิ่งที่ต้องดำเนินการ	
			ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕	ระดับ ๓ คะแนน	ระดับ ๕ คะแนน		
ไม่ใช้การเงินสำหรับใช้ในการประเมินผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) ของทุนหมุนเวียนได้สำเร็จ)											- แบบสอบถามต้องได้รับการ
๒.๒ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ตัวชี้วัดเดิม)	ร้อยละ	๑๐								พิจารณาร่วมกับกรมบัญชีกลาง และทริส ภายในไตรมาสที่ ๒	
๒.๒.๑ ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประชุมหลายเลขทะเบียนรถ	ร้อยละ	๒.๕	๙๑.๐๐	๙๒.๕๐	๙๔.๐๐	๙๕.๕๐	๙๗.๐๐	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒	- ทอดแบบสอบถามให้ ๓ กลุ่มเป้าหมายแล้ว ยกเว้น ผู้พิการที่ยังไม่ได้เปิดรับจัดสรร	
๒.๒.๓ ความพึงพอใจของหน่วยงานที่ขอรับเงินสนับสนุนจากกองทุนฯ	ร้อยละ	๒.๕	๙๑.๐๐	๙๒.๕๐	๙๔.๐๐	๙๕.๕๐	๙๗.๐๐	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒	- อยู่ระหว่างรวบรวมเก็บแบบสอบถามที่ได้ทอดไปแล้ว	
๒.๒.๔ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุน *ตัวชี้วัดที่ขออุทธรณ์	ร้อยละ	๒.๕	๙๑.๐๐	๙๒.๕๐	๙๔.๐๐	๙๕.๕๐	๙๗.๐๐	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒		
(พิจารณาจากระดับความพึงพอใจโดยคำนวณจากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมากและมากที่สุดเทียบกับจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด และควรมีข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถามที่สุ่มตัวอย่างผลการสำรวจได้ เช่น e-Mail หรือเบอร์โทร รวมถึงการสำรวจต้องครอบคลุมในประเด็นต่างๆ อย่างน้อย เช่น ด้านการให้บริการ กระบวนการหรือขั้นตอน สิ่งอำนวยความสะดวก คุณภาพบริการ และอื่นๆ ที่เกี่ยวกับดำเนินงานกองทุน)											
๒.๓ จำนวนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ และรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ (ตัวชี้วัดเดิม)	ครั้ง	๑๐	ผล การ ดำเนิน งาน ปี บัญชี ๒๕๖๒	ลดลง จากผล การ ดำเนิน งาน ปีบัญชี ๒๕๖๒ ร้อยละ ๑	ลดลง จากผล การ ดำเนิน งาน ปีบัญชี ๒๕๖๒ ร้อยละ ๒	ลดลง จากผล การ ดำเนิน งาน ปีบัญชี ๒๕๖๒ ร้อยละ ๓	ลดลง จากผล การ ดำเนิน งาน ปีบัญชี ๒๕๖๒ ร้อยละ ๔	เกณฑ์วัดเดิม	เกณฑ์วัดเดิม	- รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ (รถบัส) และรถตู้โดยสารสาธารณะ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ จากสำนักสถิติภาพการขนส่งทางบก	
(พิจารณาจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ (รถบัส) และรถตู้โดยสารสาธารณะ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ โดยใช้ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ)											
ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ		๓๐									
๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ (ตัวชี้วัดเดิม) *ตัวชี้วัดที่ขออุทธรณ์	ร้อยละ	๒๐ (เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ ๑๐)	๑	๒	๓	๔	๕	เกณฑ์วัดเดิม	เกณฑ์วัดเดิม	- ต้องมีการติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการเป็นประจำทุกเดือน - เสนอคณะอนุติดตามฯ หรืออนุพิจารณา/อนุวิจัยฯ	
(พิจารณาจากระดับความสำเร็จในการดำเนินการหรือติดตามและประเมินผลโครงการทั้งหมดที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๓ โดยโครงการจะถือว่าแล้วเสร็จก็ต่อเมื่อโครงการดังกล่าวต้องดำเนินการให้ได้ผลผลิต/ผลลัพธ์ ณ สิ้นปีบัญชี ๒๕๖๓ ตรงตามเป้าหมายทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพตามที่ระบุไว้ในแผนงาน)											- สรุปรายงานคณะกรรมการทราบทุกครั้ง
๓.๒ ระดับความสำเร็จในการปรับปรุงหลักเกณฑ์การสนับสนุนเงินค่าอุปกรณ์หรือให้ความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒ (ตัวชี้วัดใหม่)	ร้อยละ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	-	-	<u>หลักเกณฑ์</u> - เสนอคณะอนุช่วยเหลือผู้พิการฯ - คณะกรรมการเห็นชอบ	
(พิจารณาจากระดับความสำเร็จในการทบทวนและปรับปรุงหลักเกณฑ์การสนับสนุนเงินค่าอุปกรณ์ หรือให้ความช่วยเหลือผู้พิการฯ ต้องครอบคลุมตั้งแต่การขอรับสนับสนุนการอนุมัติ การติดตามและตรวจสอบภายหลังการได้รับอนุมัติตามพันธกิจที่ ๒)											- กรมาฯ ประกาศ <u>การจัดสรรเงิน</u> - คณะอนุช่วยเหลือผู้พิการฯ อนุมัติ - คณะกรรมการทราบ
๓.๓ ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการหนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถที่มีอายุหนี้เกินกว่า ๑ ปี ขึ้นไป (ตัวชี้วัดใหม่) *ตัวชี้วัดที่ขออุทธรณ์	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	-		- กรมาฯ เห็นชอบแผนภายในไตรมาส ๑ แล้ว - กำหนดเป็นตัวชี้วัด ชสจ. - สรุปรายงานกรมาฯ ทุกเดือน	

ตัวชี้วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓					เปรียบเทียบค่าเกณฑ์วัด กับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒		สิ่งที่ต้องดำเนินการ
			ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕	ระดับ ๓ คะแนน	ระดับ ๕ คะแนน	
(พิจารณาจากความสำเร็จในการดำเนินการบริหารจัดการหนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถที่มีอายุหนี้เกินกว่า ๑ ปี ขึ้นไป ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) โดยมีเป้าหมายจำนวนหนี้ที่ลดลงตามแผนบริหารจัดการหนี้ ต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๒๐ ของหนี้ที่มีอายุเกินกว่า ๑ ปี ขึ้นไป ณ วันที่ ๓๐ ก.ย. ๖๒										และคณะกรรมการทราบทุกครั้ง
ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน (ทุนที่อยู่ระหว่างพัฒนาการบริหารจัดการ)		๑๕								
๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (ตัวชี้วัดเดิม)	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	เกณฑ์วัดเดิม	เกณฑ์วัดเดิม	- ต้องมีแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยงปี ๒๕๖๓ - เสนอคณะอนุกำกับ - ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ
๔.๒ การตรวจสอบภายใน (ตัวชี้วัดเดิม) *ตัวชี้วัดที่ขอותרณ์ (ทุนหมุนเวียนที่ใช้ตรวจสอบภายในจากหน่วยงานต้นสังกัด) เพิ่มเกณฑ์ประเด็นย่อยที่ใช้ในการพิจารณา ข้อ ๔. การรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อการวางแผนตรวจสอบ	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	เกณฑ์วัดเดิม	เกณฑ์วัดเดิม	- ต้องมีกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายใน - เสนอคณะอนุกำกับ - ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ
๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล (ตัวชี้วัดเดิม) (กรณีที่ ๑ ทุนที่มีระบบแล้ว)	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	เกณฑ์วัดเดิม	เกณฑ์วัดเดิม	- ต้องมีแผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปี - เสนอคณะอนุกำกับฯ
ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง		๑๐								
๕.๑ บทบาทคณะกรรมการทุนหมุนเวียน (ตัวชี้วัดเดิม)	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	เกณฑ์วัดเดิม	เกณฑ์วัดเดิม	- ต้องมีแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปี - เสนอคณะอนุยุทธศาสตร์ฯ ภายใน มิ.ย. ๒๕๖๓ - ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ภายใน ก.ค. ๖๓
๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล (ตัวชี้วัดเดิม) (ทุนที่อยู่ระหว่างพัฒนาการบริหารจัดการ) *ตัวชี้วัดที่ขอותרณ์	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	ตัดประเด็นย่อยที่ใช้ในการพิจารณาเรื่องโครงสร้างของปี ๒๕๖๒ ออก		
๑.ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental) ในการบริหารทรัพยากรบุคคล										
๑.๑ มาตรฐานกำหนดตำแหน่งและคำบรรยายลักษณะงาน	ระดับ	๑๕	๑	๒	๓	๔	๕	จัดทำมาตรฐานกำหนดตำแหน่งแล้วเสร็จ และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฯ และจัดทำคำบรรยายลักษณะงานคิดว่าจ้างบุคลากรเป็นร้อยละ ๑๐๐	คำบรรยายลักษณะงานได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหารทุนหมุนเวียนและนำไปใช้ประโยชน์ในการสรรหาคัดเลือกว่าจ้างบุคลากรครบตามเป้าหมาย	- ต้องมีมาตรฐานกำหนดตำแหน่งและคำบรรยายลักษณะงาน - เสนอคณะอนุกำกับฯ - ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ

ตัวชี้วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓					เปรียบเทียบค่าเกณฑ์วัด กับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒		สิ่งที่ต้องดำเนินการ
			ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕	ระดับ ๓ คะแนน	ระดับ ๕ คะแนน	
									ประจำปีที่กำหนด	
๑.๒ การประเมินผลการปฏิบัติงาน	ระดับ	๑๕	๑	๒	๓	๔	๕	กำหนดตัวชี้วัดในระดับผู้บริหารระดับสูงและผู้บริหารสายงานและใช้ในการประเมินผลการทำงานและการปฏิบัติงาน	- ผ่านระดับ ๓ หรือ ๔ คะแนน - ใช้ประโยชน์จากผลประเมินในการพิจารณาผลตอบแทน/เลื่อนขั้น/เลื่อนตำแหน่ง - ใช้ประโยชน์จากผลประเมินในการพัฒนาบุคลากร	
๒. การจัดทำและดำเนินการตามแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (๒.๑) การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ *ตัวชี้วัดที่ขออุทธรณ์	ระดับ ระดับ	๗๐ ๓๕	 ดำเนินการตามแผนร้อยละ ๘๐	 ดำเนินการตามแผนร้อยละ ๙๐	 ดำเนินการตามแผนร้อยละ ๑๐๐	 ดำเนินการตามแผนร้อยละ ๑๐๐ โดยที่ผลดีกว่าเป้าหมาย	 ดำเนินการตามแผนร้อยละ ๑๐๐ โดยที่ผลดีกว่าเป้าหมาย	 เกณฑ์วัดเดิม	 เกณฑ์วัดเดิม	- ต้องมีแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการประจำปี - เสนอคณะอนุกำกับฯ - ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ
(๒.๑) แผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลประจำปี	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	เกณฑ์วัดเดิม	เกณฑ์วัดเดิม	- ต้องมีแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการประจำปี - เสนอคณะอนุกำกับฯ - ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ
ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง		๑๐								
(ตัวชี้วัดร่วม) (แยกออกจากด้านที่ ๒ เดิม เพื่อให้เกิดความชัดเจนขึ้น)										
๖.๑ การใช้จ่ายเงินตามแผนการใช้จ่ายที่ได้รับอนุมัติ (ตัวชี้วัดเดิม จากเดิมเป็นคำว่า “เบิก”)	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	เกณฑ์วัดเดิม	เกณฑ์วัดเดิม	๑. การรายงานทางการเงิน : ให้นำเข้าและส่งข้อมูลบทลงรายเดือน และแผน-ผลรายรับและรายจ่ายรายเดือน ภายในวันที่ ๑๐ ของเดือนถัดไป ๒. จัดส่งรายงานรายรับและการใช้จ่ายเงินฯ ภายใน ๖๐ วัน

ตัวชี้วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ค่าเกณฑ์วัด ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓					เปรียบเทียบค่าเกณฑ์วัด กับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒		สิ่งที่ต้องดำเนินการ
			ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕	ระดับ ๓ คะแนน	ระดับ ๕ คะแนน	
										นับแต่วันสิ้นปี (๓๐ พ.ย. ๒๕๖๓)
* การดำเนินการตามแนวปฏิบัติของระบบ NBMS :										
๖.๒ การดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของทุนหมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ตัวชี้วัดเดิม แต่กำหนดเกณฑ์ใหม่)	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	ในปีบัญชี ๒๕๖๓ ไม่มีการให้คะแนนระดับ ๓ คะแนน	ทุนหมุนเวียนสามารถดำเนินการจ่ายเงินและรับเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ได้ร้อยละ ๑๐๐ ของกิจกรรมการรับ-จ่ายทั้งหมด (ครบถ้วนทุกกิจกรรม)	- ต้องส่งแผนปฏิบัติงานด้านการเงิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - เสนอคณะอนุยุทธศาสตร์ฯ ภายใน มิ.ย. ๒๕๖๓ - ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ ภายใน ส.ค. ๒๕๖๓
(พิจารณาจากร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของทุนหมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์)										

ในการนี้ จากการที่ได้มีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID- ๑๙) ทำให้มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของกิจกรรมโครงการต่าง ๆ ของประเทศ กรมบัญชีกลาง จึงได้มีหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุดที่ กค ๐๔๐๖.๓/ว ๘๓ ลงวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ แจ้งให้กรมการขนส่งทางบก (กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน) พิจารณาดำเนินการกรณีการบริหารจัดการทุนหมุนเวียนในรอบปีบัญชี ๒๕๖๓ ได้รับผลกระทบจากมาตรการป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ที่ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ได้ โดยให้นำเสนอปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ต่อคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนพิจารณาให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และให้แจ้งต่อกรมบัญชีกลางภายในเดือนแรกของไตรมาสที่ ๔ (กรกฎาคม ๒๕๖๓) ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๓ (๑)

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยฝ่ายเลขานุการ ได้พิจารณารายละเอียดและเกณฑ์การประเมินผลของตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงฯ แล้วเห็นว่า มีตัวชี้วัดที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามขั้นตอน กระบวนการ ค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามเกณฑ์การประเมินผลที่กรมบัญชีกลางกำหนด เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) จึงเห็นควรปรับรายละเอียดตัวชี้วัดที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) รวมทั้งสิ้นจำนวน ๖ ตัวชี้วัด โดยสรุปข้อมูลตัวชี้วัดที่ขออุทธรณ์การดำเนินงานตามเกณฑ์การประเมินและขอปรับเกณฑ์การประเมินผลฯ ดังนี้

/สรุปตัวชี้วัด...

สรุปตัวชี้วัดของ กปถ. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่จะขออุทธรณ์ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-๑๙				
ลำดับ	เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	กรณีขออุทธรณ์ปรับตัวชี้วัด	หมายเหตุ
ด้านที่ ๑ การเงิน				
๑	ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมุลหมายเลขทะเบียนรถ			
	ส่วนกลาง	ร้อยละ	ขอปรับลดร้อยละค่าเกณฑ์วัด ในแต่ละระดับคะแนน	ขอปรับเกณฑ์คะแนนในแต่ละระดับทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และปรับค่าเกณฑ์วัด
	ส่วนภูมิภาค	ร้อยละ	ขอปรับลดร้อยละค่าเกณฑ์วัด ในแต่ละระดับคะแนน	
ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย				
๒	ตัวชี้วัดที่ ๒.๒ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย			
	๒.๒.๔ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากกองทุนฯ	ร้อยละ	ขอปรับจำนวนกลุ่มเป้าหมายที่จะแบบสอบถามที่ทอดไปกลุ่มเป้าหมายลงเหลือไม่น้อยกว่า ๑๐๐ ชุด	ตามแผนเดิมตั้งกลุ่มเป้าหมายที่จะทอดแบบสอบถาม จำนวน ๔๕๕ ชุด
ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ				
๓	ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจาก กปถ.	ระดับ	ขอเปลี่ยนเกณฑ์วัดในระดับคะแนนที่ ๔ และ ๕	เกณฑ์วัดในระดับที่ ๑-๓ คงเดิม
๔	ตัวชี้วัดที่ ๓.๓ ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการหนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถที่มีอายุหนี้เกินกว่า ๑ ปีขึ้นไป	ระดับ	ขอเปลี่ยนเกณฑ์วัด จากเกณฑ์การประเมินที่เป็น "ระดับ" ความสำเร็จ เป็นเกณฑ์ "ร้อยละ" ในแต่ละระดับคะแนน โดยกำหนดค่าเป้าหมายแต่ละระดับคะแนนเป็นร้อยละ เนื่องจากวิธีการจัดเก็บเปลี่ยนไปจากแผนการดำเนินงานที่วางไว้	เนื่องจากไม่สามารถดำเนินการตามแผนบริหารจัดการหนี้ค้างเกินกว่า ๑ ปี โดยวางแผนจะนำออกประมูลใหม่เป็นการเฉพาะกิจ หรือออกประมูลใหม่ในห้องพร้อมการประมูลปกติ (เพราะดำเนินการได้เฉพาะการประมูลทางอินเทอร์เน็ตเท่านั้น)
ด้านที่ ๔ การบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน				
ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน				
๕	๑. การปฏิบัติงานตรวจสอบ	ระดับ	ขอปรับลดแผนตรวจสอบกองทุนฯ จากเดิม ๘ แห่ง (ส่วนกลาง ๑ แห่ง ส่วนภูมิภาค ๗ แห่ง) เหลือ ๓ แห่ง (ส่วนกลาง ๑ แห่ง ส่วนภูมิภาค ๒ แห่ง) เนื่องจากมีการขออนุมัติปรับเปลี่ยนเป็นตรวจสอบในเรื่องอื่นของกรมการขนส่งทางบกแล้ว	ยกเลิกการตรวจสอบ ๕ แห่ง ในส่วนภูมิภาค ได้แก่ สขจ.หนองบัวลำภู, สขจ.หนองคาย, สขจ.แพร่, สขจ.ศรีสะเกษ และ สขจ.ยะลา เนื่องจากไม่สามารถเดินทางไปต่างจังหวัดได้
ด้านที่ ๕ คณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง				
ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล				
(๑) ระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจัดการทรัพยากรบุคคล				
๖	๑.๑) การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓	ระดับ	ขอปรับลดแผนปฏิบัติการประจำปี จากเดิม ๙ แผนงาน คงเหลือ ๖ แผนงาน	ขอลดกิจกรรม/โครงการที่ต้องดำเนินการตามแผนออกไป ๓ แผน ซึ่งเป็นเรื่องการจัดประชุมสัญจร และการอบรมสัมมนาที่ต้องมีการเดินทางมาร่วมกันออก

ดังมีรายละเอียดผลการดำเนินงานพร้อมปัญหาอุปสรรคในแต่ละตัวชี้วัดที่ขอปรับเกณฑ์การประเมินผลฯ ตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๓ (๒)

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะอนุกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมมีมติ เห็นชอบการอุทธรณ์ตัวชี้วัดและขอปรับเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส โควิด-๑๙ (COVID-๑๙) ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงและให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอ คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

มติที่ประชุม.....
.....
.....

วาระที่ ๕.๔ การดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

วาระที่ ๕.๕.๑ การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมิน
ผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ
ใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกระทรวงการคลังและกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้
รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ การ
พัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์ผลกระทบของทุนหมุนเวียน (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) ซึ่ง
เป็นการวัดระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานด้าน
การเงินและไม่ใช้การเงินสำหรับใช้ในการประเมินผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ
(Impact) ของทุนหมุนเวียนได้แล้วเสร็จ ดังนี้

จัดทำรายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ และเสนอ ต่อคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ	เทียบเท่าระดับ ๑
จัดทำแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ระยะยาว (๓-๕ ปี) และประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ พร้อมทั้งเสนอต่อคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนเพื่อให้ความเห็นชอบ	เทียบเท่าระดับ ๒
ทุนหมุนเวียนดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ได้ร้อยละ ๗๕ ของโครงการ/กิจกรรมทั้งหมด	เทียบเท่าระดับ ๓
ทุนหมุนเวียนดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ได้ร้อยละ ๑๐๐ ของโครงการ/กิจกรรมทั้งหมด	เทียบเท่าระดับ ๔
ทุนหมุนเวียนดำเนินงานบรรลุตามเป้าหมายของแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ประจำปี บัญชี ๒๕๖๓ สำเร็จร้อยละ ๑๐๐ ของตัวชี้วัดทั้งหมด	เทียบเท่าระดับ ๕

หมายเหตุ : แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ของทุนหมุนเวียนจะต้องแสดงให้เห็นถึงคุณภาพแผนการ
ดำเนินงาน ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยตัวชี้วัดระบบงาน กระบวนการ ตัวชี้วัดผลผลิต ตัวชี้วัดผลลัพธ์
ตัวชี้วัดผลกระทบ

กองทุนฯ ได้วิเคราะห์และระบุผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบ จากวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจ
ของกองทุนฯ รวมทั้งได้สรุปผลระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงาน และข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของ
กองทุนในปัจจุบัน พบว่า กองทุนฯ มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนา
ระบบงานของกองทุนฯ และมีระบบเครือข่ายที่ครอบคลุมเชื่อมโยงภายในกองทุนฯ สำนักงานขนส่งจังหวัด
และบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก แต่ขาดการบริหารจัดการ และการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
มาใช้ในการบริหารงานอย่างเต็มศักยภาพ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบการจัดการข้อมูลให้ทันสมัยครบถ้วน
ทุกงานภายใน สปถ. เพื่อให้สามารถสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ให้มีประสิทธิภาพมาก
ขึ้น ดังนั้น จึงจำเป็นต้องนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีอยู่ มาใช้ในการบริหารจัดการข้อมูลให้ทันสมัย
ปลอดภัยเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีการ
กำหนดแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ดังนี้

๑. เป้าหมาย : ข้อมูลครบถ้วน เชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกองทุนฯ

๒. เป้าประสงค์ตามพันธกิจ :

พันธกิจที่ ๑ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับแผนงาน/โครงการที่เคยได้รับการจัดสรร พร้อมทั้งรายละเอียดการอภิบาลทาง หลักเกณฑ์การขอรับจัดสรร

พันธกิจที่ ๒ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศผู้พิการเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ สามารถตรวจสอบสิทธิการยื่นขอรับจัดสรร

พันธกิจที่ ๓ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับผลการวิจัยที่เคยได้รับการจัดสรร พร้อมทั้งรายละเอียดการอภิบาลทาง หลักเกณฑ์ การขอรับจัดสรร

พันธกิจที่ ๔ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศรองรับการจัดประมุขในรูปแบบออนไลน์ และเชื่อมโยงกันเป็นระบบ สามารถตรวจสอบ ติดตามได้

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

ปี ๒๕๖๓ : จัดทำ/ปรับปรุง/แก้ไข/เชื่อมโยงข้อมูลระบบงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ปี ๒๕๖๔ : พัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้ตอบโจทย์ด้านการใช้งานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ปี ๒๕๖๕ : มีระบบฐานข้อมูลที่ครบถ้วน เชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียว

นอกจากนี้ กองทุนฯ ได้กำหนดแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ขึ้น โดยเป็นการจัดทำ/ปรับปรุง/แก้ไข/เชื่อมโยงข้อมูลของโปรแกรมประยุกต์ระบบงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์ ซึ่งมีกำหนดการแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๓ จำนวน ๓ แผนงาน ดังนี้

๑) ระบบงานเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ของกรมการขนส่งทางบก ผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์ โดยต้องสามารถตรวจสอบข้อมูลผ่าน MDM Service ก่อนว่ามี การจดทะเบียนไปแล้วหรือไม่ ซึ่งหากตรวจพบว่ามี การจดทะเบียนไปแล้ว ระบบฯ ต้องไม่อนุญาตให้ทำการ ยกเลิกได้

๒) ระบบการจัดเก็บข้อมูลประวัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการต่าง ๆ ได้ โดยให้ผู้ใช้งานที่ได้รับ อนุญาตทำการแก้ไขและเรียกดูประวัติการแก้ไขได้

๓) ระบบสามารถรองรับการสร้างใบนำจ่ายเงิน View Payments สำหรับจ่ายเงินผ่านระบบ ธนาคารในรูปแบบต่าง ๆ ที่ผู้รับจ้างกำหนด

โดยได้จัดทำผังแสดงแผนการพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ดังนี้

/แนวทางการ...

แนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และประจำปีบัญชี 2563



โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. รายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ตามเอกสาร
แนบวาระที่ ๕.๔.๑ (๑)

๒. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ตามเอกสารแนบ
วาระที่ ๕.๔.๑ (๒)

๓. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามเอกสารแนบ
วาระที่ ๕.๔.๑ (๓)

โดยในการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ ๒.๑ การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และ
ผลกระทบของทุนหมุนเวียน กองทุนฯ ได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และ
ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่
๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูลข้างต้น ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ได้พิจารณาแล้ว
มีความเห็นว่า เห็นควรให้เพิ่มเติมรายละเอียดของขั้นตอนการดำเนินงาน ระยะเวลา กรอบวงเงินงบประมาณ
ของการจัดทำแผนการพัฒนาระบบสารสนเทศ และเพิ่มเติมระบบฐานข้อมูลสารสนเทศของกองทุนฯ ให้มี
ความสัมพันธ์กับระบบของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้แผนการพัฒนาระบบฯ มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น
และมีมติเห็นชอบรายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์
และผลกระทบของทุนหมุนเวียน โดยให้ฝ่ายเลขานุการรับข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการไปดำเนินการ
ก่อนนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๑. รายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ

๒. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

๓. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๕.๔.๒...

วาระที่ ๕.๔.๒ การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกระทรวงการคลังและกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน ตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) โดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นทุนหมุนเวียนที่ใช้เกณฑ์การประเมินสำหรับทุนที่อยู่ระหว่างพัฒนาการบริหารจัดการ ซึ่งเป็นการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารความเสี่ยงได้กำหนดเกณฑ์การประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

๑) สภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การจัดให้มีระบบข้อร้องเรียน ช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนและการจัดทำรายงานสรุปเกี่ยวกับข้อร้องเรียนภายในองค์กรนำเสนอผู้บริหารขององค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ ๗)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	มีการระบุช่องทางรับข้อร้องเรียนและมีการจัดทำรายงานสรุปนำเสนอเป็นรายปี
ระดับ ๒ คะแนน	มีการระบุช่องทางรับข้อร้องเรียนและเสนอแนวทางแก้ไขพร้อมทั้งมีการจัดทำรายงานสรุปนำเสนอเป็นรายปี
ระดับ ๓ คะแนน	มีการระบุช่องทางรับข้อร้องเรียนและมีการจัดทำรายงานสรุปนำเสนอเป็นรายไตรมาส
ระดับ ๔ คะแนน	มีการระบุช่องทางรับข้อร้องเรียนและเสนอแนวทางแก้ไขพร้อมทั้งมีการจัดทำรายงานสรุปนำเสนอเป็นรายไตรมาส
ระดับ ๕ คะแนน	มีการระบุช่องทางรับข้อร้องเรียนและเสนอแนวทางแก้ไขพร้อมทั้งมีการจัดทำรายงานสรุปนำเสนอเป็นรายเดือน

๒) การกำหนดวัตถุประสงค์การบริหารความเสี่ยง

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การจัดทำ/ทบทวนคู่มือการบริหารความเสี่ยง (น้ำหนัก : ร้อยละ ๘)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่มีการจัดทำ/ทบทวนคู่มือการบริหารความเสี่ยง
ระดับ ๒ คะแนน	ทุนหมุนเวียนอยู่ระหว่างจัดทำ/ทบทวนคู่มือการบริหารความเสี่ยง
ระดับ ๓ คะแนน	คู่มือการบริหารความเสี่ยงของทุนหมุนเวียนแล้วเสร็จ โดยมีองค์ประกอบที่ดีของคู่มือครบถ้วน
ระดับ ๔ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๓ และคู่มือการบริหารความเสี่ยงผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๔ และเผยแพร่คู่มือบริหารความเสี่ยงให้กับผู้บริหารและพนักงานในองค์กร

๓) การระบุความเสี่ยงระดับองค์กร

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การระบุความเสี่ยงระดับองค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๕)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	มีการระบุปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กรแต่ไม่สอดคล้องกับกระบวนการควบคุมภายใน
ระดับ ๒ คะแนน	มีการระบุปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร โดยมีเกณฑ์การพิจารณากระบวนการควบคุมภายในที่เพียงพอควบคู่ไปกับการระบุความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๓ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๒ และการระบุปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กรได้พิจารณาถึงระดับความเสี่ยงที่เหลืออยู่ (Residual Risk) หลังจากการควบคุมภายใน
ระดับ ๔ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๓ และปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กรมีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายประจำปีของทุนหมุนเวียน
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๔ และสามารถแสดงถึงความเชื่อมโยงระหว่างปัจจัยเสี่ยงที่เหลืออยู่ในปีก่อนหน้ากับปีประเมินได้ชัดเจน

๔) การประเมินความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๕)

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร

(ระดับความรุนแรง = โอกาส x ผลกระทบ)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่มีการประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๒ คะแนน	มีการประเมินเฉพาะโอกาสหรือผลกระทบของความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๓ คะแนน	มีการประเมินทั้งโอกาสและผลกระทบ <u>ครบทุก</u> ความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๔ คะแนน	มีการประเมินทั้งโอกาสและผลกระทบ <u>ครบทุก</u> ความเสี่ยงระดับองค์กร โดยใช้ฐานข้อมูลทุนหมุนเวียนในการพิจารณา
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๔ รวมถึงมีการจัดทำแผนภาพความเสี่ยงระดับองค์กร (Risk Profile)

๕) การตอบสนองความเสี่ยง

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร

(น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๕)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยง
ระดับ ๒ คะแนน	มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยงมากกว่าร้อยละ ๕๐ ของความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๓ คะแนน	มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยง <u>ครบทุก</u> ปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๔ คะแนน	มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยง <u>ครบทุก</u> ปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร โดยมีการวิเคราะห์ Cost-Benefit ในแต่ละทางเลือก
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๔ รวมถึงแผนบริหารความเสี่ยงผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน

๖) กิจกรรมการควบคุมภายใน

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : ผู้บริหารทุนหมุนเวียนและผู้บริหารระดับรองมีการสอบทานรายงานทางการเงินและรายงานที่ไม่ใช่ทางการเงิน (น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๐) เป็นการรายงานผลรายไตรมาสและรายเดือน ไม่ใช่เกณฑ์ที่ใช้ประเมินของการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยงฯ

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่มีการสอบทานรายงาน
ระดับ ๒ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงินหรือที่ไม่ใช่ทางการเงิน <u>ครบทุก</u> ไตรมาส
ระดับ ๓ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงินและที่ไม่ใช่ทางการเงิน <u>ครบทุก</u> ไตรมาส
ระดับ ๔ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงิน <u>ครบทุก</u> ไตรมาส และมีการสอบทานที่มีความถี่มากกว่ารายงานไตรมาส
ระดับ ๕ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงิน <u>ครบทุก</u> ไตรมาสและมีการสอบทานเป็นรายเดือน <u>ครบ ๑๒</u> เดือน

๗) สารสนเทศและการสื่อสาร

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การใช้สารสนเทศเพื่อสนับสนุนการติดตามการดำเนินกิจกรรมตามแผนการบริหารความเสี่ยง (น้ำหนัก : ร้อยละ ๒๕)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่สามารถดำเนินงานตามแผนบริหารความเสี่ยงได้
ระดับ ๒ คะแนน	สามารถดำเนินงานตามแผนบริหารความเสี่ยงได้มากกว่าร้อยละ ๕๐ ของแผน
ระดับ ๓ คะแนน	ดำเนินงานตามแผนบริหารความเสี่ยงได้ครบถ้วน ครบทุกปัจจัยเสี่ยง
ระดับ ๔ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๓ และความเสี่ยงระดับองค์กรลดลงได้มากกว่าร้อยละ ๕๐ ของเป้าหมายรวมตามแผนความเสี่ยง
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๓ และระดับความรุนแรงของปัจจัยเสี่ยงสามารถลดลงได้ตามเป้าหมายที่กำหนด

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

๑. จัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง โดยมีองค์ประกอบของคู่มือบริหารความเสี่ยงที่ตีประกอบด้วย

๑.๑ โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงขององค์กร

๑.๒ นโยบาย วัตถุประสงค์ของการบริหารความเสี่ยง

๑.๓ การระบุความเสี่ยง

๑.๔ การระบุถึงระดับความรุนแรงและการจัดลำดับของความเสี่ยงจากผลการวิเคราะห์ความเสียหาย

๑.๕ การกำหนด/คัดเลือกวิธีการจัดการต่อความเสี่ยงที่ระบุไว้ โดยพิจารณาถึงผลกระทบและโอกาสที่จะเกิดค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ที่ได้ (Cost-Benefit) และระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ของความเสี่ยงที่เหลืออยู่ (Residual Risk) ขององค์กร

๑.๖ การจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงและการประเมินผลการบริหารความเสี่ยง

* ในกรณีที่มิมีคู่มือบริหารความเสี่ยงอยู่แล้ว ให้มีการทบทวนคู่มือบริหารความเสี่ยงทุกปี หรือในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารความเสี่ยง

ทั้งนี้ กองทุนฯ มีการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงอยู่แล้ว และได้มีการทบทวนและจัดทำคู่มือบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยได้นำประเด็นความเสี่ยงที่เหลือของปีงบประมาณที่ผ่านมา และรวบรวมข้อมูลความเสี่ยงและสาเหตุหรือปัจจัยของความเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกกองทุนฯ ที่ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายผลลัพธ์ของกองทุนฯ ตามหลักเกณฑ์ของ COSO ERM ประกอบด้วย ๑. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) ๒. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operation Risk) ๓. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk) ๔. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance Risk) พร้อมทั้งมีการกำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์การบริหารความเสี่ยง ระบุความเสี่ยงระดับองค์กร และประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร (ระดับความรุนแรง = โอกาสของการเกิดความเสี่ยง x ผลกระทบ) จากนั้นได้จัดทำแผนภูมิความเสี่ยง (Risk Profile) เพื่อแสดงสถานะของระดับความรุนแรงของปัจจัยเสี่ยงโดยรวมเป็นพิกัดของโอกาสและผลกระทบ ให้เห็นภาพรวมการกระจายตัวของปัจจัยเสี่ยงองค์กร และขอบเขตของความรุนแรงที่องค์กรยอมรับได้ เพื่อให้องค์กรได้กำหนดเป้าหมายในภาพรวมว่าจะต้องบริหารความเสี่ยงจนมีระดับความรุนแรงลดลงตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

/๒. การกำหนด...

๒. การกำหนดแผนการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร เป็นการตอบสนองความเสี่ยง โดยมีการกำหนดแผนบริหารความเสี่ยงครบทุกปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร โดยมีการวิเคราะห์ Cost-Benefit ในแต่ละทางเลือก ซึ่งแผนบริหารความเสี่ยงต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการกองทุนฯ โดยได้กำหนดแผนบริหารความเสี่ยงแล้ว

ดังมีรายละเอียดแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๔.๒

โดยในการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน กองทุนฯ ได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูลข้างต้น ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่า ในปีงบประมาณถัดไปให้ดำเนินการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง และคู่มือบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มต้นปีงบประมาณ เพื่อให้สามารถดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมีมติเห็นชอบแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๕.๔.๓...

วาระที่ ๕.๔.๓ การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน กรณีที่ ๒ ทุณหมุนเวียนที่ใช้หน่วยตรวจสอบภายในจากหน่วยงานต้นสังกัด

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกระทรวงการคลังและกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) โดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นทุนหมุนเวียนที่ใช้เกณฑ์การประเมินกรณีที่ ๒ ทุนหมุนเวียนที่ใช้หน่วยตรวจสอบภายในจากหน่วยงานต้นสังกัด ซึ่งเป็นการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารความเสี่ยงได้กำหนดเกณฑ์การประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

ประเด็น ย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
๑. การปฏิบัติงานตรวจสอบ	๔๕	ทุนหมุนเวียนไม่ได้รับการตรวจสอบจากผู้ตรวจสอบภายในส่วนราชการต้นสังกัด	-	ทุนหมุนเวียนได้รับการตรวจสอบจากผู้ตรวจสอบภายในส่วนราชการต้นสังกัดและได้รับรายงานผลการตรวจสอบและนำเสนอรายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน	-	ทุนหมุนเวียนได้รับการตรวจสอบจากผู้ตรวจสอบภายในส่วนราชการต้นสังกัดและได้รับรายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนและคณะกรรมการฯ ได้มอบนโยบายการปฏิบัติงานของทุนหมุนเวียนที่สอดคล้องกับรายงานผลการตรวจสอบ
๒. การประชุมปิดการตรวจสอบ	๑๕	ไม่ได้รับการตรวจสอบ/ไม่มีการประชุมปิดการตรวจสอบ	มีการประชุมปิดการตรวจสอบแต่ไม่ครบทุกเรื่อง/ครั้งที่ได้รับการตรวจสอบ	ผู้บริหารทุนหมุนเวียนเข้าร่วมประชุมปิดการตรวจสอบกับผู้ตรวจสอบภายในครบทุกเรื่อง/ครั้งที่ได้รับการตรวจสอบ	ผู้บริหารทุนหมุนเวียนเข้าร่วมประชุมปิดการตรวจสอบภายในครบทุกเรื่อง/ครั้งที่ได้รับการตรวจสอบและกำหนดแนวทางการแก้ไขการปฏิบัติงานตามข้อเสนอแนะได้อย่างชัดเจนแต่ไม่ครบทุกข้อเสนอแนะ	ผู้บริหารทุนหมุนเวียนเข้าร่วมประชุมปิดการตรวจสอบกับผู้ตรวจสอบภายในครบทุกเรื่อง/ครั้งที่ได้รับการตรวจสอบและกำหนดแนวทางแก้ไขการปฏิบัติงานตามข้อเสนอแนะได้อย่างชัดเจนและครบถ้วนทุกข้อเสนอแนะ

/๓. การปฏิบัติงาน...

ประเด็นย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
๓. การปฏิบัติงานตาม ข้อเสนอแนะ	๓๕	ทุนหมุนเวียนไม่ มีการปฏิบัติงาน ตาม ข้อเสนอแนะที่ผู้ ตรวจสอบได้ให้ ไว้ในรายงานผล การตรวจสอบ	มีการปฏิบัติ ตาม ข้อเสนอแนะ แต่แก้ไขแล้ว เสร็จช้ากว่า ระยะเวลาที่ กำหนด	มีการปฏิบัติตาม ข้อเสนอแนะแต่ แก้ไขแล้วเสร็จช้า กว่าระยะเวลาที่ กำหนดและ รายงานผลดังกล่าว ต่อที่ประชุม คณะกรรมการ บริหารทุน หมุนเวียนเพื่อ พิจารณา	มีการปฏิบัติตาม ข้อเสนอแนะแล้ว แก้ไขแล้วได้ตาม ระยะเวลาที่ กำหนด	มีการปฏิบัติตาม ข้อเสนอแนะและ แก้ไขแล้วได้ตาม ระยะเวลาที่กำหนด และรายงานผล ดังกล่าวต่อที่ ประชุม คณะกรรมการ บริหารทุน หมุนเวียนเพื่อ พิจารณา
๔. การรายงานผลการ บริหารความเสี่ยงเพื่อ การวางแผนตรวจสอบ	๕	ไม่มีการรายงาน ผลการบริหาร ความเสี่ยงให้แก่ ผู้ตรวจสอบ ภายในต้นสังกัด รับทราบ/ รายงานผลการ บริหารความ เสี่ยงประจำปีให้ ผู้ตรวจสอบ ภายในต้นสังกัด รับทราบแต่ รายงานมี องค์ประกอบไม่ ครบ	-	-	-	รายงานผลการ บริหารความเสี่ยง ประจำปีที่มี องค์ประกอบของ รายงานครบถ้วน ให้ผู้ตรวจสอบ ภายในต้นสังกัด รับทราบ

เงื่อนไข :

ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน เรื่อง มาตรฐานการเงิน การจัดซื้อจัด
จ้าง การบริหารพัสดุ การบัญชี การรายงานทางการเงิน และการตรวจสอบภายในของทุนหมุนเวียน
กำหนดให้

๑. หน่วยงานของรัฐที่มีทุนหมุนเวียนและคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน ต้องมีการกำหนด/
ทบทวนรูปแบบการตรวจสอบภายในของทุนหมุนเวียน เพื่อให้มั่นใจว่าทุนหมุนเวียนมีระบบการตรวจสอบ
ภายในที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของทุนหมุนเวียน

และ ๒. คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนต้องจัดให้มีกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายในที่มี
องค์ประกอบอย่างน้อยประกอบด้วยวัตถุประสงค์ อำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบ การรายงาน และมาตรฐาน
คุณธรรมและจริยธรรมในการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนขอบเขตการปฏิบัติงานของผู้ตรวจสอบ
ภายใน

หากทุนหมุนเวียนหรือคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนไม่ดำเนินการ หรือดำเนินการไม่ครบถ้วนตาม
เงื่อนไขทั้ง ๒ ประเด็น จะถูกปรับลดคะแนนตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน ประเด็นละ ๐.๕๐๐๐
คะแนน

ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	
ข้อเสน	รายละเอียดการดำเนินการ
ระดับ ๓ คณะ หมื่นเวียน รับการ จสอบจาก ตรวจสอบ ยในส่วน ชการต้น งักดและ บรายงาน ผลการ จสอบและ นำเสนอ งานผล ตรวจสอบ ต่อ กรรมการ บริหารทุน หมื่นเวียน	กลุ่มตรวจสอบภายในได้ดำเนินการตามแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีแผนตรวจสอบภายในกองทุนเพื่อ ใช้ถน จำนวน ๘ แห่ง ดังนี้ ๑. ตรวจสอบด้านบัญชี ทางการเงิน และทรัพย์สิน และด้านการบริหารและดำเนินงานของกองทุนฯ ของส่วนกลาง คือ สนร. ๒. ตรวจสอบด้านการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการลูกหนี้ค่าหมายเลขทะเบียนรถ ประเภท รถ.๑, รถ.๒ และ รถ.๓ ของ สขจ (๑) สขจ.นราธิวาส (๒) สขจ.หนองบัวลำภู (๓) สขจ.หนองคาย (๔) สขจ.แม่ฮ่องสอน (๕) สขจ.แพร่ (๖) สขจ.ศรีสะเกษ (๗) สขจ.ยะลา ต่อมาได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ประกอบกับประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องแนวทางก การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลให้การปฏิบัติงานภาคสนามที่จะเดินทางไปตรวจ การประเมินความเสี่ยงตามแผนที่กำหนดไม่ได้ กลุ่มตรวจสอบภายใน จึงได้มีหนังสือที่ คค ๐๔๐๓/๑๗๕ ลงวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖ แผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งได้รับอนุมัติให้ปรับเปลี่ยนแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. พฤษภาคม ๒๕๖๓ (โดยไม่สามารถไปตรวจสอบที่ สขจ.หนองบัวลำภู สขจ.หนองคาย สขจ.แพร่ สขจ.ศรีสะเกษ และ สขจ.ยะลา ได กองทุนฯ ๓ แห่ง ได้แก่ ส่วนกลาง ๑ แห่ง คือ สนร. และ สขจ. ๒ แห่ง ได้แก่ สขจ.นราธิวาส และ สขจ.แม่ฮ่องสอน โดยจังหวัดที่ไม่ การตรวจสอบและปรับเป็นการตรวจสอบในเรื่องอื่นของกรมการขนส่งทางบก

/๒. การประชุม...

ประเด็นย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	
		ระดับ คะแนน	รายละเอียดการดำเนินการ
๒. การประชุม ปิดการ ตรวจสอบ	๑๕	ระดับ ๒ คะแนน มีการประชุม ปิดการ ตรวจสอบ <u>แต่ไม่ครบ</u> ทุกเรื่อง/ครั้ง ที่ได้รับการ ตรวจสอบ	- มีการประชุมปิดการตรวจสอบกับเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๐.๐๐ น. และ สขจ.แม่ฮ่องสอน ได้มีหนังสือที่ มส ๐๐๑๒/๘ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๖๓ ส่งเอกสารประกอบการตรวจสอบเพิ่มเติมแล้ว ซึ่งผลการตรวจสอบปรากฏว่า การปฏิบัติงานส่วนใหญ่ถูกต้อง เป็นไปตามระเบียบและหลักเกณฑ์ที่กำหนด - มีการประชุมปิดการตรวจสอบกับเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง (ขสจ.นราธิวาส มาอบรมที่ ขบ.) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ เวลา ๑๔.๐๐ น. สรุปได้ว่า การปฏิบัติงานส่วนใหญ่ถูกต้อง - สนร. อยู่ระหว่างการรายงานปิดตรวจ แต่ยังไม่ได้ประชุม
๓. การ ปฏิบัติงานตาม ข้อเสนอแนะ	๓๕	ระดับ ๑ คะแนน ทุนหมุนเวียน ไม่มีการ ปฏิบัติงาน ตาม ข้อเสนอแนะ ที่ผู้ตรวจสอบ ได้ให้ไว้ใน รายงานผล การ ตรวจสอบ	● กลุ่มตรวจสอบภายในได้เดินทางไปตรวจสอบการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการลูกหนี้ค่าหมายเลขทะเบียนรถของ สขจ. แม่ฮ่องสอน ประเภท รย.๑ หมวดอักษร กค และ รย.๓ หมวดอักษร บง ตั้งแต่เริ่มดำเนินการรับเงินค่าหลักประกันการประมูล ในวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ จนถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ระหว่างวันที่ ๑๕ - ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๒ พบว่า ด้วยข้อจำกัดของอัตรากำลังในการปฏิบัติงานของงานบริหารงานทั่วไป ทำให้การตรวจสอบ เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบที่สำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งการละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย และคำสั่งที่กรมการขนส่งทางบกได้แจ้งเวียนให้ถือปฏิบัติ จะทำให้ไม่ทราบว่ามีข้อผิดพลาดเคลื่อนในการปฏิบัติงาน และเป็นจุดอ่อนที่อาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางราชการได้โดยง่าย ดังนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการนำแบบพิมพ์ใบเสร็จรับเงินไปใช้ในทางมิชอบ หรือนำส่งเงินที่จัดเก็บไม่ครบถ้วน จึงมีความเห็น ดังนี้ ๑. เห็นสมควรให้ขนส่งจังหวัดแม่ฮ่องสอนกำกับดูแลผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษรให้ตรวจสอบจำนวนเงินที่จัดเก็บและนำส่งกับหลักฐานและรายการที่บันทึกไว้ในระบบงาน กปถ. ว่า ถูกต้องครบถ้วนหรือไม่ เมื่อได้ตรวจสอบความถูกต้องแล้ว ให้ผู้ตรวจแสดงยอดรวมเงินรับตามใบเสร็จรับเงินทุกฉบับและ/หรือรายงานซึ่งเป็นหลักฐานการรับชำระเงินที่ได้รับในวันนั้นทุกฉบับ ไว้ในสำเนาใบเสร็จรับเงินหรือรายงานซึ่งเป็นหลักฐานการรับชำระเงินฉบับสุดท้าย และลงลายมือชื่อกำกับไว้ด้วย ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการเบิกเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการนำเงินส่งคลัง พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๓

/๒. เห็นสมควร...

ประเด็น ย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	
		ระดับ คะแนน	รายละเอียดการดำเนินการ
			๒. เห็นสมควรให้หัวหน้างานบริหารงานทั่วไป กำกับดูแล ให้คำแนะนำ แก่ เจ้าหน้าที่พัสดุ และเจ้าพนักงานการเงินและบัญชีของ กปถ. ในการปฏิบัติงาน ให้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการเบิกเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการนำเงินส่งคลัง พ.ศ. ๒๕๖๒ หนังสือ กรรมการขนส่งทางบกที่ คค ๐๔๑๖.๔/ว.๑๐๑๕๗ ลงวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ เรื่องซักซ้อมแนวทางการใช้ และการควบคุมใบเสร็จรับเงินที่ออกด้วย เครื่องคอมพิวเตอร์ และหนังสือที่ คค ๐๔๐๓/ว ๗๕๗ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๑ เรื่องการควบคุมการใช้แบบพิมพ์ใบเสร็จรับเงินกองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อย่างเคร่งครัด (๑) ให้ผู้ควบคุม ดูแล และเก็บรักษาใบเสร็จรับเงิน ควบคุมดูแลการรับ จ่ายใบเสร็จรับเงินของ กปถ. และตัดจ่ายใบเสร็จรับเงินให้ผู้ใช้ใบเสร็จรับเงินใน จำนวนที่เหมาะสม โดยบันทึกข้อมูลการรับจ่ายในทะเบียนคุมใบเสร็จรับเงินให้ ครบถ้วนตรงกับหลักฐานการรับจาก สรร. และใบเบิกใบเสร็จรับเงินที่ หบจ. อนุมัติ พร้อมลงลายมือชื่อผู้เบิก (รับ) ผู้จ่าย ทั้งนี้ หบจ. ต้องตรวจสอบความ ถูกต้องครบถ้วนของใบเสร็จรับเงินอย่างสม่ำเสมอ (๒) ทุกสิ้นวัน ให้ หบจ. เป็นผู้ตรวจสอบการบันทึกข้อมูลในทะเบียนคุม การใช้ใบเสร็จรับเงิน และตรวจนับใบเสร็จรับเงินคงเหลือให้ครบถ้วนถูกต้อง • มีการเข้าตรวจสอบการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการลูกหนี้ค่า หมายเลขทะเบียนรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดนราธิวาส ประเภท รย.๑ หมวดอักษร กค ระหว่างวันที่ ๒๔-๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ โดยตรวจสอบการ ปฏิบัติงานตั้งแต่เริ่มดำเนินการรับเงินค่าหลักประกันการประมูลระหว่างวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๑ จนถึงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ โดยให้สำนักงานขนส่ง จังหวัดนราธิวาสดำเนินการตามข้อเสนอแนะ ดังนี้ ๑) เห็นควรให้ สขจ. นราธิวาส ตรวจสอบข้อเท็จจริง ข้อ ๒ - ๔ และรายงาน ผลเสนอ อชบ. พิจารณาสั่งการต่อไป ๒) เห็นควรให้ สขจ.นราธิวาส กำกับดูแลให้เจ้าพนักงานการเงินและบัญชี ผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ตรวจสอบการรับและนำส่งเงิน ถือปฏิบัติตามระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการเบิกเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บ รักษาเงิน

/และการนำ...

ประเด็นย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	
		ระดับคะแนน	รายละเอียดการดำเนินการ
			และการนำเงินส่งคลัง พ.ศ. ๒๕๖๒ และหนังสือที่ คค ๐๔๑๖.๔/ว.๑๐๑๕๗ ลงวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ และหนังสือที่ คค ๐๔๐๓/ว ๗๕๗ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๑ โดยเคร่งครัด ๓) เห็นควรให้ ขสจ.นราธิวาส เร่งรัดการค้นหาใบเสร็จรับเงินที่สูญหาย และกรณีไม่พบให้ชี้แจงข้อเท็จจริง โดยยังไม่มีรายงานผลการปฏิบัติงานตามข้อเสนอแนะมา
๔. การรายงานผลการ บริหารความเสี่ยงเพื่อ การวางแผน ตรวจสอบ	๕	ระดับ ๑ คะแนน ไม่มีการรายงานผล การบริหารความ เสี่ยงให้แก่ผู้ ตรวจสอบภายใน ต้นสังกัดรับทราบ/ รายงานผลการ บริหารความเสี่ยง ประจำปีให้ผู้ตรวจ สอบภายในต้น สังกัดรับทราบแต่ รายงานมี องค์ประกอบ ไม่ครบ	อยู่ระหว่างการจัดทำคู่มือบริหารความเสี่ยงเพื่อการวางแผน ตรวจสอบ

โดยการรายงานผลการดำเนินงานดังกล่าว เป็นรายงานข้อมูลเบื้องต้น โดยเป็นผลการดำเนินงาน ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ซึ่งกองทุนฯ จะได้ติดตามผลการดำเนินงานที่แล้วเสร็จ และจะนำเสนอให้ทราบต่อไป

นอกจากการดำเนินการตามเกณฑ์การประเมินผลดังกล่าว กองทุนฯ ได้มีการดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนด (ซึ่งหากดำเนินการไม่ครบถ้วนตามเงื่อนไขจะถูกปรับลดคะแนนตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน ประเด็นละ ๐.๕๐๐๐ คะแนน)

เงื่อนไขที่ ๑ การกำหนด/ทบทวนรูปแบบการตรวจสอบภายในของทุนหมุนเวียน

ในการตรวจสอบภายในกองทุนฯ นั้น กรมการขนส่งทางบก ได้มอบหมาย “กลุ่มตรวจสอบภายใน กรมการขนส่งทางบก” ทำหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินงานตามที่มีบทบัญญัติในกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรมการการบริบาลกองทุนและ การใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๕๗ เนื่องจากกองทุนฯ เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก จึงได้ใช้โครงสร้างและอัตรากำลังของกลไกบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

/แผนภูมิ...

แผนภูมิโครงสร้างและอัตรากำลัง กรรมการขนส่งทางบก

กลุ่มตรวจสอบภายใน	ขรก. - 13
นักวิชาการตรวจสอบภายใน (ขพ)	พรก. -
	ลจป. -

นักวิชาการตรวจสอบภายใน (ปก/ชก/ขพ) 10
เจ้าพนักงานธุรการ (ปง/ชง) 2

ซึ่งจากโครงสร้างกลุ่มตรวจสอบภายในของกรรมการขนส่งทางบก ถือเป็น โครงสร้างของงานตรวจสอบภายในของกองทุนฯ ด้วย โดยเป็นการใช้อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของกรรมการขนส่งทางบกให้ปฏิบัติงานกองทุนฯ โดยกลุ่มตรวจสอบภายในของกรมฯ ทำหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินงานของกองทุนฯ ตามที่มีบทบัญญัติในกฎกระทรวงฯ หมวด ๕ การบัญชีและการตรวจสอบ ข้อ ๒๓ ซึ่งกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในกรรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่ตรวจสอบแล้วรายงานผลการตรวจสอบในกรณีดังต่อไปนี้ ให้อธิบดีทราบอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

(๑) บัญชีทางการเงินและทรัพย์สิน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบว่า คณะกรรมการได้ปฏิบัติทางการเงินและทรัพย์สินถูกต้องตามระเบียบและข้อบังคับที่กำหนดไว้ หลักฐานและเอกสารทางการเงินมีความถูกต้องและสมบูรณ์ การบันทึกรายการบัญชี รวมทั้งรายงานทางการเงินได้ปฏิบัติตามหลักการและนโยบายบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

(๒) การบริหารและดำเนินงาน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบว่า คณะกรรมการได้บริหารและดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์และนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

เงื่อนไขที่ ๒ การจัดให้มีกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายใน

กองทุนฯ ได้มีการทบทวนและจัดทำกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายในกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน กรณีทุนหมุนเวียนที่ใช้หน่วยตรวจสอบภายในจากหน่วยงานต้นสังกัด โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

๑. คำนิยาม
๒. วัตถุประสงค์
๓. สายการบังคับบัญชา
๔. อำนาจหน้าที่
๕. ความรับผิดชอบ
๖. การรายงาน
๗. มาตรฐานคุณธรรมและจริยธรรมในการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน
๘. ขอบเขตการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน

ซึ่งกฎบัตรตรวจสอบภายในฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ มีรายละเอียดเช่นเดียวกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๔.๓

/โดยในการ...

โดยในการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน กรณีที่ ๒ ทุณหมุนเวียนที่ใช้หน่วยตรวจสอบภายในจากหน่วยงานต้นสังกัด กองทุนฯ ได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูลข้างต้น ซึ่งคณะอนุกรรมการกำกับฯ พิจารณาแล้ว จึงมีมติเห็นชอบการจัดทำกฎบัตรตรวจสอบภายในกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบกฎบัตรตรวจสอบภายในกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

มติที่ประชุม.....
.....
.....

วาระที่ ๕.๔.๔ การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล ประเด็น
ย่อยที่ ๑ แผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปี

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน ตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) เป็นการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจัดการสารสนเทศและดิจิทัล โดยมีรายละเอียดเกณฑ์การประเมินผลที่เกี่ยวกับการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔ และแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากการจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔ ที่มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม แผนปฏิบัติการระยะยาวทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์สำคัญ โดยสามารถตอบสนองต่อความต้องการของทุนหมุนเวียนได้อย่างครบถ้วน และการจัดให้มีแผนพัฒนาดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔ ที่มีองค์ประกอบหลักที่ดีครบถ้วน ทั้งนี้ หากทุนหมุนเวียนไม่มีโครงสร้างทุนหมุนเวียน (หน่วยงาน/ฝ่าย) ที่รับผิดชอบด้าน IT ของทุนหมุนเวียนโดยตรง และ/หรือใช้หน่วยงานของต้นสังกัดทุนหมุนเวียนสามารถใช้แผนฯ ต้นสังกัดได้ อย่างไรก็ตาม ทุนหมุนเวียนต้องสรุปแผนฯ ที่เกี่ยวข้องกับทุนหมุนเวียนที่สามารถแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการระยะยาว ทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์สำคัญและต้องสรุปแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปีที่สามารถแสดงให้เห็นถึงการมีองค์ประกอบหลักที่ดีครบถ้วน

ประเด็นย่อย ที่ใช้พิจารณา	น้ำหนัก (%)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
๑.๑ มีการจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) ที่มีความสอดคล้องกับแผนแผนปฏิบัติการระยะยาวทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์	๕	ไม่มี การจัดทำ/ ทบทวน แผนปฏิบัติการ ดิจิทัล (ระยะยาว)	มีการจัดทำ/ ทบทวนแผนฯ <u>แต่ไม่สอดคล้อง</u> ตามแผนดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจ และสังคมของ ประเทศไทย และ <u>ไม่ตอบสนอง</u> และ <u>สนับสนุน</u> ต่อแผนปฏิบัติการ ระยะยาว ทั้งวิสัยทัศน์ การกิจ รวมทั้ง กลยุทธ์ของ ทุนหมุนเวียน	มีการจัดทำ/ทบทวน แผนฯ <u>ที่สอดคล้อง</u> ตามแผนดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจและ สังคมของประเทศ ไทยและ <u>ตอบสนอง</u> และ <u>สนับสนุน</u> ต่อแผนแผนปฏิบัติ การระยะยาว ทั้งวิสัยทัศน์ การกิจ รวมทั้ง กลยุทธ์ของ ทุนหมุนเวียน	มีการจัดทำ/ทบทวน แผนฯ <u>ที่สอดคล้อง</u> ตาม แผนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ ไทยและ <u>ตอบสนองและ</u> <u>สนับสนุน</u> ต่อ แผนแผนปฏิบัติการระยะ ยาว ทั้งวิสัยทัศน์ การกิจ รวมทั้ง กลยุทธ์ของทุนหมุนเวียน และมีการระบุโครงการที่ เกี่ยวข้อง ^๑ ๒ ประเด็น	มีการจัดทำ/ทบทวน แผนฯ <u>ที่สอดคล้อง</u> ตามแผนดิจิทัลเพื่อ เศรษฐกิจและสังคม ของประเทศไทยและ <u>ตอบสนองและ</u> <u>สนับสนุน</u> ต่อแผน แผนปฏิบัติการระยะ ยาว ทั้งวิสัยทัศน์ การกิจ รวมทั้ง กลยุทธ์ของทุน หมุนเวียน และมีการ ระบุโครงการที่ เกี่ยวข้อง ^๑ ๔ ประเด็น
๑.๒ แผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ มีองค์ประกอบหลักที่ดีครบถ้วน	๕	ไม่มี การจัดทำ แผนปฏิบัติการ ดิจิทัลประจำปี	มีการจัดทำ แผนปฏิบัติการ ดิจิทัลประจำปีที่มี องค์ประกอบหลัก ^๒ ที่ดี แต่ ไม่ครบถ้วน ตามที่กำหนด	มีการจัดทำ แผนปฏิบัติการ ดิจิทัลประจำปี ที่มีองค์ประกอบ หลัก ^๒ ที่ดี ครบถ้วน ตามที่กำหนด	มีการจัดทำแผนปฏิบัติ การดิจิทัลประจำปี ที่มีองค์ประกอบหลัก ^๒ ที่ดี ครบถ้วนตามที่ กำหนด และมี องค์ประกอบเพิ่มเติม ^๓ ๑ ประเด็น	มีการจัดทำแผนปฏิบัติ การดิจิทัลประจำปี ที่มีองค์ประกอบหลัก ^๒ ที่ดี ครบถ้วนตามที่ กำหนด และมี องค์ประกอบเพิ่มเติม ^๓ ๒ ประเด็น

/หมายเหตุ...

หมายเหตุ :

๑. โครงการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ๑. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ และ/หรือ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
๒. โครงการสำหรับประชาชน/ผู้ให้บริการได้รับความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ
๓. โครงการการจัดให้มีระบบสารสนเทศและ/หรือระบบดิจิทัล ที่สนับสนุนการบริหารจัดการทุนหมุนเวียน
๔. โครงการจัดให้มีระบบสารสนเทศและ/หรือระบบดิจิทัล เพื่อช่วยการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกที่เหมาะสมกับทุนหมุนเวียน

๒. องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ๑. แผนงาน/โครงการ ๒. เป้าหมาย ๓. ขั้นตอนการดำเนินงาน
๔. ระยะเวลา ๕. งบประมาณ และ ๖. ผู้รับผิดชอบ

๓. องค์ประกอบเพิ่มเติม ได้แก่ ๑. การจัดกลุ่มและลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ และ
๒. ตัวชี้วัดที่แสดงความสำเร็จและผลลัพธ์ที่คาดหวังครบทุกแผนงาน/โครงการที่ดำเนินการ

ในการนี้ กองทุนฯ ได้มีการทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔ (ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๔) ที่มีความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์ของกองทุนฯ ทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์สำคัญ และจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่มีองค์ประกอบครบถ้วน เรียบร้อยแล้ว โดยมีโครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

๑. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ และ/หรือ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
๒. โครงการสำหรับประชาชน/ผู้ให้บริการได้รับความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ
๓. โครงการจัดให้มีระบบสารสนเทศที่สนับสนุนการบริหารจัดการทุนหมุนเวียน
๔. โครงการจัดให้มีระบบสารสนเทศเพื่อช่วยการสื่อสารภายในและภายนอกที่เหมาะสมกับทุนหมุนเวียน

โดยมีองค์ประกอบหลักของแผนปฏิบัติการประจำปี ได้แก่ ๑. แผนงาน/โครงการ ๒. เป้าหมาย ๓. ขั้นตอนการดำเนินงาน ๔. ระยะเวลา ๕. งบประมาณ และ ๖. ผู้รับผิดชอบ รวมถึงมีองค์ประกอบเพิ่มเติม ได้แก่ ๑. การจัดกลุ่มและลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ และ ๒. ตัวชี้วัดที่แสดงความสำเร็จและผลลัพธ์ที่คาดหวังครบทุกแผนงาน/โครงการที่ดำเนินการ

จากการวิเคราะห์สถานการณ์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและนำมาสู่การกำหนดกลยุทธ์และเป้าหมายในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สามารถแบ่งออกเป็นแผนการดำเนินการโครงการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ จำแนกออกเป็น ๓ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเสริมสร้างศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑

๑. มีโครงสร้างเทคโนโลยีดิจิทัลที่ใช้ร่วมกันอย่างปลอดภัย คุ่มค่า มีประสิทธิภาพ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน สามารถติดต่อสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทั้งภายในและภายนอกกองทุนฯ ให้รับรู้ข่าวสารได้อย่างรวดเร็ว

๒. มีระบบการบริหารและจัดการระบบเครือข่ายที่มีมาตรฐานเพื่อช่วยกำกับ วิเคราะห์และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระบบเครือข่าย ระบบรักษาความปลอดภัยของระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายเพื่อป้องกันการบุกรุกและระบบสำรองข้อมูลที่สามารถจัดเก็บข้อมูลที่สำคัญขององค์กรได้อย่างมีมาตรฐานและเป็นระบบ

/๓. มีระบบ...

๓. มีระบบสารสนเทศ ระบบเครือข่าย ที่สามารถรองรับภารกิจได้อย่างต่อเนื่องสอดคล้องต่อความต้องการของผู้ใช้งาน รวมถึงสามารถจัดสรรทรัพยากรเครือข่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

๔. มีสถาปัตยกรรมองค์กร ซึ่งออกแบบและพัฒนาระบบสารสนเทศและการเชื่อมโยงข้อมูลที่ต้องการในอนาคต

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๑

๑. จัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีให้มีจำนวนพอเพียง สามารถรองรับการปฏิบัติตามภารกิจ

๒. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้น สามารถรองรับการปฏิบัติงานและการขยายตัวของข้อมูลทุกภารกิจของกองทุนฯ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการกองทุนอย่างเป็นระบบเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒

๑. เพื่อให้กองทุนฯ มีระบบสารสนเทศที่มีความพร้อมในการสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. มีระบบสารสนเทศที่สามารถใช้ฐานข้อมูลร่วมกัน มีความสะดวกในการปฏิบัติภารกิจของบุคลากรและสนับสนุนการตัดสินใจในการกำหนดนโยบาย วางแผนของผู้บริหาร คณะกรรมการฯ และบุคลากรของกองทุนฯ

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๒

๑. พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารจัดการงานภายในกองทุนฯ ให้มีความครบถ้วน และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบที่เกี่ยวข้องได้

๒. ปรับปรุงระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ให้รองรับการทำงานภายใต้เทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้า และเพิ่มช่องทางการสื่อสารที่มีความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง น่าเชื่อถือ และทันต่อเวลา

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาองค์ความรู้และเพิ่มศักยภาพของบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล **เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๓**

๑. การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๓

๑. การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยมีสรุปแผนผังภาพรวมแผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

/แผนปฏิบัติการ...

แผนปฏิบัติการดิจิทัลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ “ขับเคลื่อนการบริหารงานตามภารกิจของกองทุน ผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มศักยภาพของการให้บริการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง”

พันธกิจด้าน
สารสนเทศ

พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพเชิงดิจิทัลอย่างเพียงพอ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของกองทุนฯ

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ใช้งานได้ต่อเนื่อง มีความมั่นคงปลอดภัย และตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอก

พัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจของกองทุนฯ รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมวลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์
เทคโนโลยีดิจิทัล

๑. การเสริมสร้างศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการกองทุนอย่างเป็นระบบเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒

๓. การพัฒนาองค์ความรู้และเพิ่มศักยภาพของบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าประสงค์

๑. มีโครงสร้างเทคโนโลยีดิจิทัลที่ใช้ร่วมกันอย่างปลอดภัย คุ่มค่า มีประสิทธิภาพ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน สามารถติดต่อสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทั้งภายในและภายนอกกองทุนฯ ให้รับรู้ข่าวสารได้อย่างรวดเร็ว

๒. มีระบบการบริหารและจัดการระบบเครือข่ายที่มีมาตรฐานเพื่อช่วยกำกับวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระบบเครือข่าย ระบบรักษาความปลอดภัยของระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายเพื่อป้องกันการบุกรุกและระบบสำรองข้อมูลที่สามารถจัดเก็บข้อมูลที่สำคัญขององค์กรได้อย่างมีมาตรฐานและเป็นระบบ

๓. มีระบบสารสนเทศ ระบบเครือข่าย ที่สามารถรองรับภารกิจได้อย่างต่อเนื่อง สอดคล้องต่อความต้องการของผู้ใช้งาน รวมถึงสามารถจัดสรรทรัพยากรเครือข่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

๔. มีสถาปัตยกรรมองค์กร ซึ่งออกแบบและพัฒนาระบบสารสนเทศและการเชื่อมโยงข้อมูลที่ต้องการในอนาคต

๑. เพื่อให้กองทุนฯ มีระบบสารสนเทศที่มีความพร้อมในการสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. มีระบบสารสนเทศที่สามารถใช้ฐานข้อมูลร่วมกัน มีความสะดวกในการปฏิบัติงานของบุคลากรและสนับสนุนการตัดสินใจในการกำหนดนโยบาย วางแผนของผู้บริหาร คณะกรรมการฯ และบุคลากรของกองทุนฯ

๑. การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์

๑. จัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีให้มีจำนวนพอเพียง สามารถรองรับการปฏิบัติตามภารกิจ

๒. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้น สามารถรองรับการปฏิบัติงานและการขยายตัวของข้อมูลทุกภารกิจของกองทุนฯ

๑. พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารจัดการงานภายในกองทุนฯ ให้มีความครบถ้วน และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบที่เกี่ยวข้องได้

๒. ปรับปรุงระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ให้รองรับการทำงานภายใต้เทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้าและเพิ่มช่องทางการสื่อสารที่มีความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง น่าเชื่อถือ และทันต่อเวลา

การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยมีรายละเอียด

๑) แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๔.๔ (๑)

๒) แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านดิจิทัล ตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๔.๔ (๒)

โดยในการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล ประเด็นย่อยที่ ๑ แผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปี กองทุนฯ ได้นำเสนอต่อที่ประชุม คณะอนุกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูลข้างต้น ซึ่ง คณะอนุกรรมการกำกับฯ พิจารณาแล้ว เห็นว่า แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนฯ ควรมีความสัมพันธ์กับ ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศของกองทุนฯ และในการจัดทำแผนปฏิบัติการแต่ละด้านของกองทุนฯ ควรจัดทำ ในรูปแบบเดียวกัน เช่น จำนวนบทของแผนปฏิบัติการแต่ละด้านควรมีจำนวนเท่ากัน และมีมติเห็นชอบ แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านดิจิทัล โดยให้ฝ่ายเลขานุการรับข้อเสนอแนะของ คณะอนุกรรมการฯ ไปดำเนินการก่อนนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการกองทุนฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๑. แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

๒. แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านดิจิทัล

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๕.๔.๕...

วาระที่ ๕.๔.๕ การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการทุนหมุนเวียน ประเด็นย่อยที่ ๑ การจัดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔

วาระที่ ๕.๔.๕ (๑) การกำหนดทิศทางการยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของทุนหมุนเวียน

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 ที่มีองค์ประกอบครบถ้วนมีคุณภาพ 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

โดยมีรายละเอียดเกณฑ์การประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

/๑. การจัดให้..

๑. การจัดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔

ประเด็นย่อยที่ใช้ พิจารณา	น้ำหนัก (%)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
๑) การกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของทุนหมุนเวียน	๑๐	คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนไม่มีการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ของทุนหมุนเวียน	-	คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนรับทราบและเห็นชอบทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ที่ผู้บริหารทุนหมุนเวียนนำเสนอ	-	คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนพิจารณาให้ความเห็นชอบทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ที่ผู้บริหารทุนหมุนเวียนนำเสนอโดยมีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ
๒) การจัดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ที่มีคุณภาพและระบุองค์ประกอบสำคัญครบถ้วน	๑๐	แผนปฏิบัติการระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีมีองค์ประกอบไม่ครบถ้วนสมบูรณ์	แผนปฏิบัติการระยะยาวหรือแผนปฏิบัติการประจำปีมีองค์ประกอบครบถ้วน	แผนปฏิบัติการระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีมีองค์ประกอบครบถ้วน	แผนปฏิบัติการระยะยาวหรือแผนปฏิบัติการประจำปีมีคุณภาพและสามารถนำไปใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ	แผนปฏิบัติการระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีมีคุณภาพและสามารถนำไปใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ
๓) ระยะเวลาการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๔	๑๐	เห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ภายในเดือนที่ ๒ ของปีบัญชีถัดไป	เห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ภายในเดือนแรกของปีบัญชีถัดไป	เห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ๑ เดือนก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไป	เห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ๒ เดือนก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไป	ทุนหมุนเวียนจัดส่งแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ให้กระทรวงการคลัง ๑ เดือน ก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไป

หมายเหตุ : ๑) ประเมินผลหัวข้อ ๔.๑ จากแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนพร้อมข้อเสนอแนะ และเอกสารที่เกี่ยวข้องอื่น

๒) แผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) หรือแผนงานระยะยาวเพื่อใช้ในปีต่อไปประกอบด้วยเนื้อหาที่สำคัญ ได้แก่

๑. วิสัยทัศน์ ๒. พันธกิจ ๓. วัตถุประสงค์ นโยบาย/เป้าประสงค์ ๔. ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ๕. ยุทธศาสตร์ ๖. เป้าหมายหลัก และ ๗. รายละเอียดการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่ครบถ้วนทั้ง ๔ ด้าน

๓) แผนปฏิบัติการประจำปีหรือแผนการดำเนินงานระยะสั้นเพื่อใช้ในปีต่อไป ประกอบด้วยเนื้อหาที่สำคัญ ได้แก่

๑. วัตถุประสงค์ ๒. เป้าหมาย ๓. ขั้นตอน ๔. ระยะเวลา ๕. งบประมาณ ค่าใช้จ่าย หรือเงินลงทุน ๖. ผู้รับผิดชอบ และ ๗. ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผนงาน/โครงการ

/ในปีงบประมาณ...

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้มีคำสั่งที่ ๑/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณากำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนกองทุนฯ ให้สามารถตอบสนองยุทธศาสตร์ชาติ และสัมฤทธิ์ผลตามภารกิจและวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ โดยคณะกรรมการนโยบายฯ ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานฯ เพื่อช่วยปฏิบัติหน้าที่ในการทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการหรือแผนดำเนินงานประจำปีของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยได้มีการดำเนินการประชุมคณะกรรมการฯ และคณะทำงานฯ จำนวน ๓ ครั้ง ดังนี้

• **ประชุมคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์ฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันศุกร์ที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๓** โดยคณะกรรมการฯ มีความเห็น ดังนี้

๑. พิจารณาทบทวนกลยุทธ์ที่แสดงให้เห็นจุดมุ่งหมายของโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินฯ เช่น โครงการด้านความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ โครงการด้านระบบ GPS โครงการด้านหมวกนิรภัย โครงการรถจักรยานยนต์ เป็นต้น และการนำเงินรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ให้มีการประชาสัมพันธ์สื่อสารสู่สาธารณะให้รู้จักและรับรู้การดำเนินงานของกองทุนฯ มากขึ้น

๒. พิจารณากลยุทธ์ด้านการบริหารจัดการระดับพื้นที่ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการกระจายเงินรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ เพื่อใช้ในโครงการด้านความปลอดภัย โครงการด้านการศึกษาวิจัยฯ และการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ให้มากขึ้น

๓. พิจารณากลยุทธ์ที่จะสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้ประมูลหมายเลขทะเบียนรถ โดยมีช่องทางการแสดงความคิดเห็นและรายงานผลการใช้จ่ายเงินรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถในแต่ละปี เช่น การสร้างแอปพลิเคชัน รายงานผลว่ากองทุนฯ ได้นำเงินรายได้จากการประมูลไปใช้จ่ายในพันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนฯ อย่างไร เพื่อสร้างแนวร่วมให้เกิดข้อคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและนำมาเป็นข้อมูลประกอบการคำอธิบายชี้แจงหากต้องมีการนำส่งเงินส่วนหนึ่งคืนคลัง

๔. ให้ทบทวนแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ของกองทุนฯ ให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ที่ได้มีการทบทวนแผนให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ของกระทรวงคมนาคม รวมถึงให้ทบทวนการเชื่อมโยงกับแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๕. เห็นควรให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานฯ โดยมอบหมายให้นายแพทย์อนุชา เป็นประธานคณะทำงาน และให้ฝ่ายเลขานุการไปกำหนดตัวบุคคลที่จะเข้าร่วมเป็นคณะทำงานฯ เพื่อดำเนินการทบทวนการวิเคราะห์ SWOT เดิม จากปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ของกองทุนฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่เกิดขึ้น เช่น ปัจจุบันมีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-๑๙) ส่งผลให้การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด และทำให้ไม่สามารถดำเนินการด้านการจัดงานประมูลหมายเลขทะเบียนรถได้ตามแผนที่กำหนดไว้ ก่อนนำเสนอให้คณะกรรมการฯ พิจารณาเห็นชอบแผนฯ ต่อไป

และมีมติเห็นชอบให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานฯ เพื่อทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการหรือแผนดำเนินงานประจำปีของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถดำเนินการเป็นไปตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ได้ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณา และนำเสนอคณะกรรมการฯ ให้ความเห็นชอบ ภายในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ โดยให้ฝ่ายเลขฯ รับความเห็นของคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการต่อไป

/• ประชุม...

• **ประชุมคณะทำงานทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันพุธที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๓** โดยคณะทำงานทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการหรือแผนดำเนินงานประจำปีของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้ดำเนินการ ดังนี้

๑. ทบทวนวิเคราะห์ SWOT เดิม ตามพันธกิจของ กปถ. ของแผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ (ฉบับที่ ๓ ทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๒) คณะทำงานฯ ได้มีการทบทวน SWOT ในปีที่ผ่านมา และตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอแล้ว จึงมีความเห็นให้มีการแก้ไข เพิ่มเติม บางประเด็นที่ยังไม่ครบถ้วน **และได้มีการพิจารณา SWOT ภารกิจของกองทุนฯ เป็นภาพรวม** โดยมีมติที่ประชุม เห็นชอบการวิเคราะห์ SWOT ตามพันธกิจและยุทธศาสตร์ รวมถึงการวิเคราะห์ SWOT ในภาพรวมตามภารกิจของกองทุนฯ เพื่อนำไปกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ เป้าหมายหลัก และเป้าประสงค์ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของกองทุนฯ ต่อไป

๒. การกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของกองทุนหมุนเวียน โดยคณะทำงานฯ มีความเห็นว่า

๑) สถิติการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยอันดับหนึ่งเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ และได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจแก้ไขปัญหาคือคณะกรรมการรถจักรยานยนต์ เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ปัญหาและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งศึกษาแนวทางและคู่มือการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์จากแหล่งต่าง ๆ เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหา และจัดแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ ก่อนให้ภาคส่วนอื่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการให้เกิดผลลัพธ์ในทางปฏิบัติต่อไป โดยมีมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ ๗ มาตรการหลัก ได้แก่

(๑) มาตรการด้านผู้ใช้ถนน เห็นควรให้มีการกำหนดมาตรการให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยการปลูกจิตสำนึกให้กับเยาวชนก่อนที่จะเข้ารับการออกใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ ผ่านโครงการต่าง ๆ รวมทั้งประชาชน ชุมชน ผู้ประกอบการโรงงาน บริษัทต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการสร้างคนให้มีความพร้อมก่อนการขับรถจักรยานยนต์ให้ถูกต้อง การสร้างแรงจูงใจในการขับขี่ปลอดภัย รวมไปถึงการส่งเสริมให้มีการใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

(๒) มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ โดยเน้นเรื่องการเพิ่มทักษะของผู้ขับขี่ การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการพัฒนาความรู้ และทักษะในการขับรถจักรยานยนต์ การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับขี่ รวมถึงการจำแนกประเภทของใบอนุญาตขับรถในประเทศไทย เพื่อให้เหมาะสมกับรถจักรยานยนต์ในแต่ละขนาดเครื่องยนต์ และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

(๓) มาตรการด้านมาตรฐานยานพาหนะ โดยนำแนวทางตามกฎหมายในทวีปยุโรปมาใช้กับประเทศไทย โดยได้กำหนดแผนการออกร่างประกาศส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย (ระบบเบรก + ABS) (การติดตั้งโคมไฟ) ดำเนินการจัดทำมาตรฐานอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้าย ดำเนินการจัดทำมาตรฐานอุปกรณ์มองภาพเพื่อให้สามารถมองเห็นจุดอับสายตา สำหรับรถบรรทุก และรถโดยสาร

(๔) มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน เน้นถึงสิ่งที่หน่วยงานภาครัฐจะต้องปรับปรุง/จัดให้มีถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ บริเวณข้างถนน และในเขตทางที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องไปดำเนินการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การแก้ไขปัญหารoad shoulder/ทางแยก การแก้ไขปัญหาคอนกรีตในเมืองและชุมชน การแก้ไขเฉพาะแห่ง เช่น บริเวณที่สะพานแคบ สะพาน/อุโมงค์ทางข้ามแยก ทางโค้ง การปรับปรุงเขตปลอดภัยข้างทาง (Clear Zone) การมุ่งเน้นเปลี่ยนพาหนะการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้น และการส่งเสริมให้มีการพัฒนาโครงข่ายถนนสำหรับเมือง/ชุมชน โดยคำนึงถึงความปลอดภัย

(๕) มาตรการด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ได้กำหนดแนวทางในการลดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย การจัดทำกฎกระทรวงเพื่อควบคุมความเร็วของรถให้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ การออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ การแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ เกี่ยวกับการนำรถจักรยานยนต์ไปใช้สำหรับให้บริการเช่า และการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจจับการไม่สวมหมวกนิรภัยโดยอัตโนมัติ

(๖) มาตรการด้านประชาสัมพันธ์ ซึ่งที่ผ่านมาหลายหน่วยงานได้มีการประชาสัมพันธ์และผลิตสื่อต่าง ๆ มากมาย แต่การรณรงค์จะอยู่ในช่วงที่มีการเดินทางจำนวนมาก เช่น ช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เป็นต้น ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ ไม่ได้เกิดเฉพาะช่วงการเดินทางจำนวนมากเท่านั้น โดยจะเสริมในประชาสัมพันธ์ทุกช่วงเวลา

(๗) มาตรการด้านการตอบสนองหลังจากเกิดเหตุ จะเป็นมาตรการเพิ่มเติมในส่วนของการศึกษา วิจัย เพื่อนำไปประกอบการพัฒนาหรือนำวัตกรรมมาใช้เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

๒) เมื่อกระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่ปลอดภัยในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ประกอบกับเพื่อให้สอดคล้องกับข้อสังเกตของคณะทำงานจัดทำบันทึกข้อตกลงและประเมินการดำเนินงานทุนหมุนเวียนต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ คือ กองทุนฯ ควรมีการจัดทำแผนการควบคุม เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยมีมาตรการให้ผู้ขับขี่มีวินัยในการขับรถ ดังนั้นจึงเห็นควรกำหนดทิศทางการยุทธศาสตร์ของกองทุนฯ หรือเป้าหมายหลักในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี หรือแผนปฏิบัติการ ๓ ปี ที่มุ่งเน้นไปที่การลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นหลัก

ทิศทางการยุทธศาสตร์ :

๑. Safety Vehicle คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลยานพาหนะโดยเฉพาะจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

๒. Safety Mindset คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของการมีใบขับขี่

๓. Community-driven คือ การส่งเสริมการมีส่วนร่วม และดึงพลังชุมชนเพื่อเป็นหลักในการขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ และความปลอดภัยบนท้องถนน



เป้าหมายหลัก : ทุกพื้นที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๑๐ อย่างต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี

• ประชุมคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์ฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันอังคารที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ โดยคณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นและขอแก้ไขข้อความการกำหนดทิศทางการยุทธศาสตร์ฯ จากที่คณะทำงานฯ ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑. พิจารณาโดยประเมินสัดส่วนในการจัดสรรเงินที่ใช้ดำเนินการในแต่ละพันธกิจ เช่น การพิจารณาจัดสรรเงินเพื่อสนับสนุนกลยุทธ์ในเชิงป้องกันมากกว่าเชิงตั้งรับ โดยมีเป้าหมายเรื่องรถจักรยานยนต์เป็นหลักให้มากขึ้น

๒. พิจารณาการใช้ฐานข้อมูลจากกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ซึ่งมีฐานข้อมูลผู้พิการที่ประสบภัยอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทั้งในปัจจุบันและอดีต ว่าสามารถนำข้อมูลมาใช้อบsoleteจากการวิเคราะห์ SWOT พันธกิจที่ ๒ ของอุปสรรค/ภาวะคุกคาม ในข้อ ๒ ผู้พิการที่ประสบอุบัติเหตุล่วงเลยระยะเวลานาน ไม่สามารถหาหลักฐานในการเกิดอุบัติเหตุมาใช้อประกอบการขอรับจัดสรรอุปกรณ์ฯ ได้หรือไม่

๓. พิจารณาการทบทวนหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ฯ ให้มีข้อหลักเกณฑ์ที่พิจารณาตามลำดับของสถานการณ์การเกิดเหตุ เช่น พิจารณาลำดับการจัดสรรเงินให้แก่ผู้พิการที่พิการจากการเป็นเหยื่อหรือผู้รับเหตุที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ก่อนพิจารณาจัดสรรให้ผู้พิการที่พิการจากการเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

๔. รวบรวมผลการดำเนินงานโครงการด้านการศึกษาวิจัยฯ ทั้งหมด เพื่อเป็นเครื่องมือในการจัดการงานด้านการศึกษาวิจัยโดยรวมเป็นกลุ่มของโครงการที่มีลักษณะเดียวกัน ให้เป็นฐานข้อมูลในการค้นคว้าศึกษาผลการวิจัยที่ผ่านมา ในการนำไปใช้เป็นประโยชน์ พัฒนาต่อยอดและเป็นกรณีศึกษาโครงการที่มีลักษณะเดียวกัน หรือการนำมาเป็นข้อมูลสนับสนุนเพื่อออกเป็นกฎ ระเบียบ หลักเกณฑ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อไป

๕. เห็นควรให้มีกลยุทธ์เกี่ยวกับการประเมินผลการศึกษาโครงการด้านการศึกษาวิจัยฯ บรรจุอยู่ในพันธกิจที่ ๓ ที่เป็นพันธกิจเกี่ยวข้องกับการจัดสรรเงินโครงการด้านการศึกษาวิจัย

๖. เห็นควรให้มีการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงจากการปรับหลักเกณฑ์การประมวลมาเป็นทางอินเทอร์เน็ต เพื่อวิเคราะห์ความเสี่ยงในการลดลงของรายได้จากการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ ในการใช้เป็นข้อมูลให้มีกลยุทธ์ตั้งรับและแนวทางป้องกันต่อไป

๗. เห็นควรให้เปลี่ยนคำของทิศทางยุทธศาสตร์ ๓ ปี ข้อที่ ๒ จาก Safety mindset เป็น Safety mind/Safety Culture

๘. พิจารณาการออกแบบสื่อที่ใช้ในการอบรมในการขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยสามารถตอบโต้คนรุ่นใหม่ที่ต้องการขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ เช่น การทำสื่อเพื่ออบรมให้ความรู้ออนไลน์

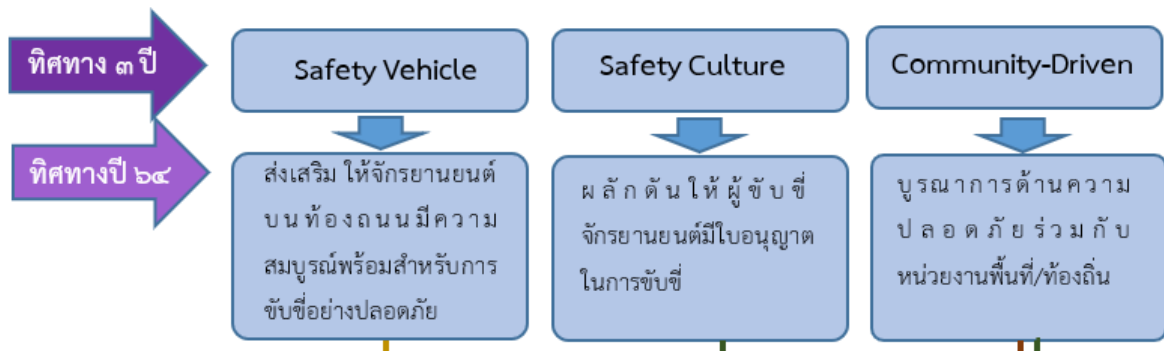
จึงมีมติเห็นชอบการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของทุนหมุนเวียน โดยให้ฝ่ายเลขาฯ รับความเห็นคณะอนุกรรมการฯ ไปดำเนินการต่อไป

ทิศทางยุทธศาสตร์ :

๑. **Safety Vehicle** คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลยานพาหนะโดยเฉพาะจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

๒. **Safety Culture** คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของการมีใบขับขี่

๓. **Community-driven** คือ การส่งเสริมการมีส่วนร่วม และดึงพลังชุมชนเพื่อเป็นหลักในการขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ และความปลอดภัยบนท้องถนน



เป้าหมายหลัก : ทุกพื้นที่ที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลงร้อยละ ๑๐ อย่างต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณา**ให้ความเห็นชอบ**การกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ โดยขอให้**มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ**ต่อไปด้วย

มติที่ประชุม.....

.....

.....

วาระที่ ๕.๔.๕ (๒) การทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว ๓ ปี และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ
พ.ศ. ๒๕๖๔

คณะทำงานฯ ได้มีการทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว ๓ ปี และแผนปฏิบัติการประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ดังนี้

การทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย และแผนปฏิบัติการ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการ
ประจำปี

แผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔ (ฉบับที่ ๓ ทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	การพิจารณาทบทวน ของคณะทำงานฯ
แผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ (ฉบับที่ ๓ ทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	เปลี่ยนชื่อ เป็น “แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)” เพื่อให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติ ราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)
๑. ค่านิยม วิสัยทัศน์ พันธกิจ และวัตถุประสงค์ ๑.๑ ค่านิยม กปถ. “ความสุขทั่วไทย ส่งความปลอดภัยให้ทุกคน” Happiness for All	๑.๑ คงเดิม
๑.๒ วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All	๑.๒ คงเดิม
ไม่มีการระบุเป้าหมายหลักของกองทุนฯ ทำให้ดำเนินการไม่ครบถ้วนตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ จึงได้รับการ ประเมินผลการดำเนินงานในระดับ ๒.๐๐๐๐ คะแนน	๑.๓ เป้าหมายหลัก ทุกพื้นที่ที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อน ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจาก อุบัติเหตุลดลง ร้อยละ ๑๐ อย่าง ต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี
๑.๓ พันธกิจ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีพันธกิจตาม กฎหมาย ๔ ประการ ดังนี้ ๑.๓.๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้าน ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก ๑.๓.๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการ ประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจาก ค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คຸ້ມຄອງຜູ້ປະສບຮັຍຈາກຣົດ พ.ศ. ๒๕๓๕ ๑.๓.๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัย	๑.๔ คงเดิม

แผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔ (ฉบับที่ ๓ ทบพน ปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	การพิจารณาทบทวน ของคณะทำงานฯ
ในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน ๑.๓.๔ สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	
๑.๔ วัตถุประสงค์ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน	๑.๕ คงเดิม
๒. เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป้าประสงค์ที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เป้าประสงค์ที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน เป้าประสงค์ที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ เป้าประสงค์ที่ ๕ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น	คงเดิม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การพิจารณาทบทวน ของฝ่ายเลขาฯ
เป้าประสงค์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	เป้าประสงค์ที่ ๑ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย	กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ	กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย	กลยุทธ์ที่ ๓ เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่ง ทางถนน อย่างปลอดภัย

กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง	กลยุทธ์ที่ ๔ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง	กลยุทธ์ที่ ๕ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๖ การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๗ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	การพิจารณาบทวนของฝ่ายเลขาฯ
เป้าประสงค์ที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	เป้าประสงค์ที่ ๒ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	กลยุทธ์ที่ ๑ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ
กลยุทธ์ที่ ๒ การนำอุปกรณ์ที่มีนวัตกรรมใหม่มาช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ	ยกเลิก
กลยุทธ์ที่ ๓ การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ	กลยุทธ์ที่ ๒ การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ

/ประเด็นยุทธศาสตร์...

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การพิจารณาทบทวนของฝ่ายเลขาฯ
เป้าประสงค์ที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน	เป้าประสงค์ที่ ๓ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๑ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ ๒ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๓ การวิจัยเชิงประจักษ์เพื่อสืบค้นความจริงเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ยกเลิก

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง	การพิจารณาทบทวนของฝ่ายเลขาฯ
เป้าประสงค์ที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ	เป้าประสงค์ที่ ๔ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การบริหารจัดการกองทุนตามพันธกิจ	กลยุทธ์ที่ ๑ การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
กลยุทธ์ที่ ๒ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน	กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
กลยุทธ์ที่ ๕ การบริหารทรัพยากรบุคคล	
กลยุทธ์ที่ ๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล	กลยุทธ์ที่ ๓ การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
กลยุทธ์ที่ ๔ บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน	กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างภาพลักษณ์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ	การพิจารณาทบทวนของฝ่ายเลขาฯ
เป้าประสงค์ที่ ๕ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น	เป้าประสงค์ที่ ๕ คงเดิม
กลยุทธ์ที่ ๑ การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ	กลยุทธ์ที่ ๑ การบริหารจัดการประมูลอย่างโปร่งใสเป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างคุณค่าของหมายเลขทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล	กลยุทธ์ที่ ๒ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลอย่างมีประสิทธิภาพ
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างภาพลักษณ์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ย้ายไปอยู่ที่ยุทธศาสตร์ที่ ๔ เพิ่มเป็นข้อกลยุทธ์ที่ ๔

ดังรายละเอียดปรากฏตามผังภาพรวม “แผนปฏิบัติการ ๓ ปี กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕”

/ภาพรวมแผน...

วิสัยทัศน์ กปด.	วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All				
เป้าหมายหลัก	ทุกพื้นที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อนใบขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ อย่างต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี				
กรอบทิศทาง	๑. Safety Vehicle ๒. Safety Mindset ๓. Community-Driven				
พันธกิจ กปด.	สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก	สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕	สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน	สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมาณหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	
ยุทธศาสตร์ กปด.	๑. การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	๒. การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	๓. การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	๔. การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง	๕. การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
เป้าประสงค์	การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน	กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ	การจัดเก็บรายได้จากการประมาณหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น
กลยุทธ์	๑.การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย ๒.การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ ๓.เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย ๔.การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง ๕.การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง ๖.การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่ ๗.การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย	๑. การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ ๒. การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ	๑. การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑. การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๓. การควบคุม กำกับ ติดตาม การดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๔ การเสริมสร้างภาพลักษณ์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑. การบริหารจัดการประมวลอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย ๒. การจัดเก็บรายได้จากการประมวลอย่างมีประสิทธิภาพ

โดยมีรายละเอียด

๑. แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ตามเอกสารแนบ ๕.๔.๕ (๑)

๒. แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ตามเอกสารแนบ ๕.๔.๕ (๒)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๑. แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

๒. แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๕.๔.๖...

วาระที่ ๕.๔.๖ การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล ประเด็นย่อยที่ ๒
ข้อ ๑.๒ การจัดทำทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และ
แผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี พ.ศ. ๒๕๖๔

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๕ การบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) เป็นการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลโดยในประเด็นย่อยที่เกี่ยวกับการจัดทำและดำเนินงานตามแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล และการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (ร้อยละ ๗๐) โดยพิจารณาจากความสอดคล้องของแผนฯ ต่อยุทธศาสตร์การดำเนินงานของทุนหมุนเวียน ซึ่งการจัดทำแผนบริหารทรัพยากรบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ได้พิจารณาประเด็นต่าง ๆ

- การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน/ภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค (SWOT) ด้านทรัพยากรบุคคล สภาวะปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของการบริหารทรัพยากรบุคคลของทุนหมุนเวียน
- การนำปัจจัยสำเร็จ ปัญหา/อุปสรรค จากการดำเนินงานในอดีตมาใช้เป็นปัจจัยนำเข้าหนึ่งในการจัดทำ/ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลระยะยาว
- การแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงและการสนับสนุนยุทธศาสตร์หลักของทุนหมุนเวียน
- ระยะเวลาของแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลระยะยาวมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ทุนหมุนเวียน
- ยุทธศาสตร์ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล เช่น ยุทธศาสตร์ด้านการวัดและประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียน ยุทธศาสตร์ด้านการบริหารอัตรากำลัง และยุทธศาสตร์ด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคล
- การกำหนดเป้าหมายที่สามารถวัดและติดตามประเมินผลของแต่ละยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน
- การแปลงแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลประจำปี

นอกจากนี้ การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านทรัพยากรบุคคลมีองค์ประกอบอย่างน้อย ดังนี้

๑. ชื่อแผนงาน ๒. เป้าประสงค์ ๓. ชื่อหน่วยงานและผู้รับผิดชอบ ๔. งบประมาณ ๕. ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินในแต่ละขั้นตอนที่ชัดเจน ๖. เป้าหมายที่ท้าทาย ๗. ตัวชี้วัดและค่าเกณฑ์วัดที่มีคุณภาพ และสามารถนำไปติดตามและประเมินผลได้จริง โดยเกณฑ์การประเมินผลในแต่ละระดับคะแนน มีดังนี้

ประเด็นย่อย ที่ใช้พิจารณา	น้ำหนัก (%)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
(๑.๒) การจัดทำ/ ทบทวนแผนการ บริหารทรัพยากร บุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	๓๕	ไม่มีการจัดทำ/ ทบทวนแผนการ บริหารทรัพยากร บุคคล (ระยะยาว) ^๒ และแผนปฏิบัติการ ฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	จัดทำ/ทบทวน แผนการบริหาร ทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ หรือ แผนปฏิบัติการฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้ว เสร็จภายในปี บัญชี	จัดทำ/ทบทวน แผนการบริหาร ทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ และ แผนปฏิบัติการฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้ว เสร็จภายในปีบัญชี	จัดทำ/ทบทวน แผนการบริหาร ทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ และ แผนปฏิบัติการฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้วเสร็จภายในปี บัญชีและได้รับความ เห็นชอบจาก คณะกรรมการ บริหารทุนหมุนเวียน	จัดทำ/ทบทวนแผนการ บริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ และแผนปฏิบัติ การฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้วเสร็จภายในปีบัญชีและ ได้รับความเห็นชอบจากคณะ กรรมการบริหารทุนหมุนเวียน รวมทั้งมีการสื่อสารให้ ผู้บริหารและหน่วยงานภายใน ทุนหมุนเวียนที่เกี่ยวข้อง รับทราบภายในปีบัญชี ๒๕๖๓

หมายเหตุ :

๑ การคำนวณร้อยละความสำเร็จในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ พิจารณาเฉพาะแผนปฏิบัติการฯ ที่มีการดำเนินงานได้ครบถ้วนและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒ แผนยุทธศาสตร์ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล ควรพิจารณาประเด็นต่าง ๆ

- การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน/ภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค (SWOT) ด้านทรัพยากรบุคคล สภาวะปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตของการบริหารทรัพยากรบุคคลของทุนหมุนเวียน
- การนำปัจจัยสำเร็จ ปัญหา/อุปสรรค จากการดำเนินงานในอดีตมาใช้เป็นปัจจัยนำเข้าหนึ่งในการจัดทำ/ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล
- การแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยง และการสนับสนุนยุทธศาสตร์หลักของทุนหมุนเวียน
- ระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์ด้านบริหารทรัพยากรบุคคลมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ทุนหมุนเวียน
- ยุทธศาสตร์ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล เช่น ยุทธศาสตร์ด้านการวัดและประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียน ยุทธศาสตร์ด้านการบริหารอัตรากำลัง และยุทธศาสตร์ด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคล
- การกำหนดเป้าหมายที่สามารถวัดและติดตามประเมินผลของแต่ละยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน
- การแปลงแผนยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลประจำปี

ทั้งนี้ หากแผนปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลระยะยาว ไม่มีการพิจารณาในประเด็นข้างต้น จะมีการปรับลดคะแนนประเด็นละ ๐.๕๐๐๐ คะแนน จากคะแนนที่ได้จากการประเมินผลสำหรับตัวชี้วัดนี้

๓ แผนปฏิบัติการด้านทรัพยากรบุคคล ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ควรมีองค์ประกอบอย่างน้อย ดังนี้ ๑. ชื่อแผนงาน ๒. เป้าประสงค์ ๓. ชื่อหน่วยงานและชื่อผู้รับผิดชอบ ๔. งบประมาณ ๕. ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินในแต่ละขั้นตอนที่ชัดเจน ๖. เป้าหมายที่ท้าทาย ๗. ตัวชี้วัดและค่าเกณฑ์วัดที่มีคุณภาพและสามารถนำไปติดตามและประเมินผลได้จริง

๔ คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนหรือคณะอนุกรรมการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งและมอบหมาย

๕ การสื่อสารให้ผู้บริหารและหน่วยงานภายใน ให้ดำเนินการตามช่องทางดำเนินการที่เพียงพอและเหมาะสม โดยอย่างน้อยต้องดำเนินการตามช่องทางดังนี้ ๑) หนังสือเวียน ๒) การประชุมชี้แจง เป็นต้น

ในการนี้ กองทุนฯ ได้ดำเนินการทบทวนแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) โดยพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ตามเกณฑ์การประเมินผลที่กรมบัญชีกลางกำหนด ซึ่งได้จัดทำทบทวนแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ที่ตอบสนองต่อกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ เพิ่มประสิทธิภาพการวัดและการประเมินผลการดำเนินงาน

กลยุทธ์ ๑.๑ กำหนดตัวชี้วัดระดับบุคคลและการประเมินผลการปฏิบัติราชการประจำปี

เป้าประสงค์ : มีการกำหนดตัวชี้วัดระดับบุคคลและระบบประเมินผลการปฏิบัติงานรายบุคคลที่ครอบคลุมบุคลากรทุกคนที่ปฏิบัติงานให้กับกองทุน

/ยุทธศาสตร์ที่...

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาระบบการวางแผนและการบริหารอัตรากำลัง**กลยุทธ์ ๒.๑ ทบทวนและจัดทำคำบรรยายลักษณะงาน**

เป้าประสงค์ : มีการวิเคราะห์งานตามพันธกิจและภารกิจที่สำคัญของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสำหรับใช้ทบทวน/ปรับปรุงคำบรรยายลักษณะงาน เพื่อประโยชน์ในการสรรหา คัดเลือกบุคลากร ให้สอดคล้องกับภารกิจของกองทุนฯ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ เสริมสร้างศักยภาพและพัฒนาทรัพยากรบุคคล**กลยุทธ์ ๓.๑ พัฒนาศักยภาพคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง**

เป้าประสงค์ : คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ ตามที่ได้รับแต่งตั้งได้รับการพัฒนาความรู้ความสามารถที่เกี่ยวข้องกับทุนหมุนเวียน ได้เห็นการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ และปัญหา/อุปสรรคต่างๆ ในการดำเนินงาน เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการ

กลยุทธ์ ๓.๒ พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ

เป้าประสงค์ : เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการประมูลหมายเลขทะเบียนรถได้รับการพัฒนาสมรรถนะและทักษะวิชาชีพให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถบริหารจัดการงานประมูลหมายเลขทะเบียนรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุวัตถุประสงค์ในการนำรายได้เข้ากองทุนฯ ให้เพิ่มมากขึ้นและสามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี

กลยุทธ์ ๓.๓ พัฒนาศักยภาพ และส่งเสริมความรู้ บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เป้าประสงค์ : บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้รับการพัฒนาสมรรถนะและทักษะให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี

กลยุทธ์ ๓.๔ เตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติงานของกองทุนฯ เพื่อให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

เป้าประสงค์ : มีคู่มือการที่รวบรวมกฎ ระเบียบ หลักเกณฑ์ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของกองทุนฯ สำหรับเรียนรู้และพัฒนาสมรรถนะสร้างความเข้าใจการทำงานให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี

กลยุทธ์ ๓.๕ พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถการเรียนรู้และพัฒนาตนเอง

เป้าประสงค์ : บุคลากรได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของบุคคล**กลยุทธ์ ๔.๑ เสริมสร้างแรงจูงใจให้บุคลากรมีความผาสุกและผูกพันกับองค์กร**

เป้าประสงค์ : บุคลากรมีความรู้ ทักษะ สมรรถนะ สามารถปฏิบัติงานได้มีประสิทธิภาพ มีขวัญและกำลังใจที่ดีในการปฏิบัติงาน

โดยมีสรุปแผนผังภาพรวมแผนปฏิบัติการด้านบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

/ภาพรวม...

ภาพรวม แผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

วิสัยทัศน์ <u>กปถ.</u>	วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All				
ยุทธศาสตร์ <u>กปถ.</u>	การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง	การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
ยุทธศาสตร์ HR	เพิ่มประสิทธิภาพการวัดและการประเมินผลการดำเนินงาน	พัฒนาระบบการวางแผนและการบริหารอัตรากำลัง	เสริมสร้างศักยภาพและพัฒนาทรัพยากรบุคคล		พัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของบุคคล
เป้าประสงค์	มีการกำหนดตัวชี้วัดระดับบุคคลและระบบประเมินผลการปฏิบัติงานรายบุคคลที่ครอบคลุมบุคลากรทุกคนที่ปฏิบัติงานให้กับกองทุน	มีการวิเคราะห์งานตามพันธกิจและภารกิจที่สำคัญของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสำหรับใช้ทบทวน/ปรับปรุงคำบรรยายลักษณะงานเพื่อประโยชน์ในการสรรหาคัดเลือกบุคลากร ให้สอดคล้องกับภารกิจของกองทุนฯ	๑. คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ ตามที่ได้รับแต่งตั้งได้รับการพัฒนาความรู้ความสามารถที่เกี่ยวข้องกับทุนหมุนเวียน ๒. คณะกรรมการกองทุน และคณะอนุกรรมการ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง ได้เห็นการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ และปัญหา/อุปสรรคต่างๆ ในการดำเนินงาน เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการ ๓. เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการประมวลหมายเลขทะเบียนรถได้รับการพัฒนาสมรรถนะและทักษะวิชาชีพให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถบริหารจัดการงานประมวลหมายเลขทะเบียนรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุวัตถุประสงค์ในการนำรายได้เข้ากองทุนฯ ให้เพิ่มมากขึ้นและสามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี ๔. บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้รับการพัฒนาสมรรถนะและทักษะให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี ๕. มีคู่มือการที่รวบรวมกฎ ระเบียบ หลักเกณฑ์ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของกองทุนฯ สำหรับเรียนรู้และพัฒนาสมรรถนะสร้างความเข้าใจการทำงานให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี ๖. บุคลากรได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง		๑. บุคลากรมีความรู้ ทักษะ สมรรถนะสามารถปฏิบัติงานได้มีประสิทธิภาพ มีขวัญและกำลังใจดีในการปฏิบัติงาน
กลยุทธ์	๑. กำหนดตัวชี้วัดระดับบุคคลและการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี	๑. ทบทวนและจัดทำคำบรรยายลักษณะงาน	๑. พัฒนาศักยภาพคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง ๒. พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ ๓. พัฒนาศักยภาพ และส่งเสริมความรู้ บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๔. เตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติงานของกองทุนฯ เพื่อให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ๕. พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถการเรียนรู้และพัฒนาตนเอง		๑. เสริมสร้างแรงจูงใจให้บุคลากรมีความผูกพันกับองค์กร

โดยมีรายละเอียด

๑) แผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๔.๖ (๑)

๒) แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๔.๖ (๒)

โดยในการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล ประเด็นย่อยที่ ๒ ข้อ ๑.๒ การจัดทำทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี พ.ศ. ๒๕๖๔ กองทุนฯ ได้นำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูลข้างต้น ซึ่งคณะกรรมการกำกับฯ พิจารณาแล้ว เห็นว่าในการจัดทำแผนปฏิบัติการแต่ละด้านของกองทุนฯ ควรจัดทำในรูปแบบเดียวกัน เช่น จำนวนบทของแผนปฏิบัติการแต่ละด้านควรมีจำนวนเท่ากัน จึงมีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๑. แผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

๒. แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๕.๕...

วาระที่ ๕.๕ การจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสำหรับดำเนินโครงการ ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่

ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ SWOT ตามภารกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พบว่า กองทุนฯ มีจุดอ่อน (Weakness) ดังนี้

๑. ยังไม่มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน รวมทั้งเป้าหมายที่ท้าทายในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี ทำให้มีโครงการหลากหลาย และไม่ไปในทิศทางเดียวกัน

๒. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่

๓. ยังไม่มีการมอบอำนาจในการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง

๔. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในส่วนกลาง อาจขาดความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ได้

ซึ่งที่ประชุมคณะทำงานฯ ได้มีการพิจารณาจุดอ่อนของกองทุนฯ แล้ว เห็นชอบให้มีการดำเนินการ ดังนี้

๑. ให้มีการกำหนดทิศทางการดำเนินงานในระดับพื้นที่ เพื่อให้สามารถจัดสรรเงินได้เป็นไปตามเป้าหมายหลักของวิสัยทัศน์ในแต่ละปี โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีเป้าประสงค์ คือ การผลักดันให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับการเรียนรู้ มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัยครอบคลุมทุกพื้นที่ และลดอุบัติเหตุและอัตราการตายจากรถจักรยานยนต์

๒. ให้มีการพิจารณากรอบเงินที่จะจัดสรรให้ทุกจังหวัดในส่วนภูมิภาค เพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยตามพันธกิจที่ ๑ โดยประมาณการกรอบเงินจากรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละจังหวัด ในอัตราร้อยละ ๑๕ ของรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละจังหวัด แต่สามารถใช้งบประมาณได้จากยอดการจัดเก็บที่สามารถจัดเก็บได้จริง ซึ่งการคำนวณกรอบเงินจะพิจารณาจากยอดรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละจังหวัดในไตรมาสที่ ๓ (ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ของปีปัจจุบัน) เพื่อกำหนดกรอบเงินของปีงบประมาณถัดไป โดยจะสามารถอนุมัติจัดสรรเงินให้ตามจำนวนเงินที่จัดเก็บได้จากยอดรายได้ และจะกำหนดกรอบให้ปีต่อไปหรือต่อครั้งที่มีการประมูล ในกรณี จังหวัดที่ไม่ได้มีการจัดการประมูลเป็นประจำทุกปี ให้ใช้วงเงินที่ได้รับจัดสรรจนกว่าจะมีการประมูลครั้งถัดไป ทั้งนี้ หากใช้จ่ายงบประมาณที่อนุมัติจัดสรรให้ไม่หมด จะต้องส่งคืนเงินที่เหลือให้กับกองทุนฯ

๓. ให้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด เพื่อให้การบริหารงานกองทุนฯ ประจำจังหวัด สามารถปฏิบัติงานได้อย่างคล่องตัวและดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง เหมาะสม และสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ โดยให้มีคณะอนุกรรมการฯ ประจำจังหวัด ประกอบด้วย

(๑) ผู้ว่าราชการจังหวัด	ประธานอนุกรรมการ
(๒) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด	อนุกรรมการ
(๓) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง	อนุกรรมการ
(๔) ทางหลวงชนบทจังหวัด	อนุกรรมการ
(๕) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	อนุกรรมการ
(๖) สาธารณสุขจังหวัด	อนุกรรมการ
(๗) ศึกษาธิการจังหวัด	อนุกรรมการ
(๘) ประชาสัมพันธ์จังหวัด	อนุกรรมการ

/(๙) นายกองคการ...

- | | |
|--|------------------------|
| (๙) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด | อนุกรรมการ |
| (๑๐) สภาเด็กและเยาวชนจังหวัด | อนุกรรมการ |
| (๑๑) แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด | อนุกรรมการ |
| (๑๒) ขนส่งจังหวัด | อนุกรรมการและเลขานุการ |

โดยมีอำนาจหน้าที่ และวาระการดำรงตำแหน่ง ดังนี้

๑) พิจารณาการขอรับจัดสรรและกลั่นกรองคำขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เป็นไปตามทิศทางที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กำหนด เพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในพื้นที่จังหวัด โดยเฉพาะการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (มาจากการกำหนดทิศทางตามเป้าหมายหลักของกองทุนฯ)

๒) พิจารณานุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นไปตามหลักเกณฑ์การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด (หลักเกณฑ์เดียวกับที่คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนใช้พิจารณาแต่ตัดบางส่วน รายละเอียดตามเอกสารแนบ ๕.๕ (๒))

๓) พิจารณานุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามข้อ ๑๖ (๑) แห่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ ในวงเงินไม่เกิน ๒ แสนบาท ต่อ ๑ คำขอ

๔) แต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการ และ/หรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณาหรือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะอนุกรรมการมอบหมาย

๕) ปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมอบหมาย

๖) รายงานผลการพิจารณาให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทราบ

๗) ให้คณะอนุกรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่ง ๑ ปี นับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง และให้คณะอนุกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไป จนกว่าคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจะมีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการชุดใหม่ขึ้นมาปฏิบัติหน้าที่แทน ในกรณีที่อนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้มีการแต่งตั้งผู้อื่นเป็นอนุกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่างลง ทั้งนี้ ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของผู้ซึ่งตนแทน

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการ

๑) ยกร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด ตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๕ (๑)

๒) ยกร่างหลักเกณฑ์การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาจัดสรรเงินกองทุนฯ ของคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด ตามเอกสารแนบวาระที่ ๕.๕ (๒)

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้ฝ่ายเลขานุการฯ พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์ กฎ ระเบียบ ในการจะตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด โดยปรึกษากับสำนักกฎหมาย เพื่อไม่ให้ขัดต่อกฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์

/๒. พิจารณา...

๒. พิจารณารายละเอียดระเบียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักฐานการเบิกจ่ายเงินของโครงการ ในกรณีที่มีหน่วยงานอื่นร่วมบูรณาการจัดทำโครงการเพื่อขอรับจัดสรรเงิน

๓. พิจารณารายละเอียดวิธีการหรือหลักเกณฑ์ ในการจัดสรรวงเงินให้แก่ละพื้นที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัด เช่น

(๑) การจัดสรรวงเงินให้เป็นร้อยละตามรายได้จากการจัดเก็บหนี้ที่ได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละพื้นที่จังหวัด

(๒) การจัดสรรวงเงินโดยพิจารณาจากจังหวัดที่เป็นจุดพื้นที่เสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

(๓) การจัดสรรเงินแบบถัวเฉลี่ย โดยแบ่งตามกลุ่มเขตพื้นที่จังหวัดตามรายได้จากการประมูลเพื่อให้บางจังหวัดที่ไม่ได้มีการจัดงานประมูลบ่อยครั้งได้รับจัดสรรเงินอย่างทั่วถึง

จึงมีมติเห็นชอบในร่างหลักการการจัดสรรในส่วนภูมิภาคเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในพื้นที่ โดยให้ฝ่ายเลขาฯ แก้ไขเพิ่มเติมตามความเห็นคณะกรรมการฯ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการกองทุนฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการได้ยกร่างแนวทางในการจัดสรรวงเงินให้แก่ละพื้นที่ ดังนี้

๑. คำนวนจากยอดการประมูลหรือยอดการจัดเก็บรายได้ของการประมูลครั้งที่ผ่านมาของแต่ละจังหวัด

๑.๑ ร้อยละ ๑๕ ของยอดการประมูล

๑.๒ ร้อยละ ๒๐ ของยอดการจัดเก็บ

๑.๓ ร้อยละ ๓๐ ของยอดการจัดเก็บ

๒. คำนวนจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของปีงบประมาณที่ผ่านมา ในวงเงินร้อยละ ๑๐ ของกรอบวงเงินประจำปี

๒.๑ จัดสรรเงินตามร้อยละการเกิดอุบัติเหตุของพื้นที่เทียบกับการเกิดอุบัติเหตุของทั้งประเทศแบบรายจังหวัด

๒.๒ จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุของพื้นที่เทียบกับการเกิดอุบัติเหตุของทั้งประเทศ แบบอิงกลุ่ม

๓. คำนวนจากยอดประมูลและสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ในวงเงินร้อยละ ๑๐ ของกรอบวงเงินประจำปี โดยแบ่งน้ำหนักจากการคำนวณยอดประมูล ร้อยละ ๕๐ และจากการคำนวณสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๕๐

๓.๑ จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ร้อยละ ๕๐ และยอดการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๕๐ แบบรายจังหวัด

๓.๒ จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ร้อยละ ๕๐ และยอดการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๕๐ แบบอิงกลุ่ม

โดยมีรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระ ๕.๕ (๓)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๖...

วาระที่ ๖ เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)

มติที่ประชุม

.....

.....