สารบัญรายงานการประชุม
คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓
วันศุกร์ที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๔.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๒ ชั้น ๔ กระทรวงคมนาคม

ระเบียบวาระที่	เรื่อง
๑	**เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ**
๒	**เรื่องรับรองรายงานการประชุม** รายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๓
๓	**เรื่องเพื่อทราบ** ๓.๑ การประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารจัดการหนี้ ๓.๒ รายงานการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำเดือนมีนาคม ๒๕๖๓ ๓.๓ รายงานผลการตรวจสอบงบการเงินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ๓.๔ รายงานผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่อยู่ระหว่างดำเนินงาน ประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๓ ๓.๕ รายงานการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของคณะอนุกรรมการฯ กองทุนฯ ๓.๖ รายงานผลการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามเกณฑ์การประเมินผลของกรมบัญชีกลาง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ๓.๗ การติดตามระบบการบริหารจัดการและผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน (ไตรมาสที่ ๒)
๔	**เรื่องเพื่อพิจารณา** **๔.๑ ขอปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓** **๔.๒ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓** **๔.๒.๑ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๑) :** (๑) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช (เกี่ยวกับสนามทดสอบ) **(สขจ. นครศรีธรรมราช)** **๔.๒.๒ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๓) :** (๑) โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน **(กรมควบคุมโรค)** (๒) โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety Information System: RSIS) **(มูลนิธิกรมควบคุมโรค)** (๓) โครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน **(มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย)** (๔) โครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ **(กรมการขนส่งทางราง)** (๕) โครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน **(สนค.)** (๖) โครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ **(สนค.)**

ระเบียบวาระที่	เรื่อง
	๔.๓ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน **๔.๓.๑ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๑) :** (๑) โครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ **(สขพ.๒)** (๒) โครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพผ่านระบบสารสนเทศ(จัดทำระบบรายงานผลการตรวจสภาพของ ตรอ. ผ่านระบบออนไลน์) **(สนว.)** (๓) โครงการปรับปรุงศูนย์สอนขับรถ อ.ลำลูกกา ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) **(สนภ.)** **๔.๓.๒ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) :** (๑) โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะและความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ **(สปค.)** (๒) โครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก) **(ศบร.)**
๕	**เรื่องอื่น ๆ**

สรุปมติที่ประชุม
คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ วันศุกร์ที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๔.๐๐ น.

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
๑	**เรื่องประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ**	ให้ฝ่ายเลขานุการรายงานผลการดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในการประชุมครั้งที่ผ่านมา ให้คณะกรรมการฯ ทราบในการประชุมคราวต่อไป **มติที่ประชุม** รับทราบ และให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการตามข้อสั่งการต่อไป	๓
๒	**เรื่องรับรองรายงานการประชุม**		๔
	รายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๓	รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๓	๔
๓	**เรื่องเพื่อทราบ**		๕
๓.๑	การประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารจัดการหนี้	เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป	๕-๑๐
๓.๒	รายงานการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำเดือนมีนาคม ๒๕๖๓	เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป	๑๑
๓.๓	รายงานผลการตรวจสอบงบการเงินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒	เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป	๑๒
๓.๔	รายงานผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่อยู่ระหว่างดำเนินงาน ประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๓	เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป	๑๓-๑๘
๓.๕	รายงานการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของคณะอนุกรรมการฯ กองทุนฯ	เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป	๑๙-๒๑
๓.๖	รายงานผลการประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามเกณฑ์การประเมินผลของกรมบัญชีกลาง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป	๒๒-๒๙
๓.๗	การติดตามระบบการบริหารจัดการและผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน (ไตรมาสที่ ๒)	รับทราบ การติดตามระบบการบริหารจัดการและผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน (ไตรมาสที่ ๒)	๓๐-๔๐
๔	**เรื่องเพื่อพิจารณา**		๔๑
๔.๑	**ขอปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓**	อนุมัติปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓ สำหรับพันธกิจที่ ๓ จากเดิม ๑๐% เป็น ๑๙% โดยปรับจากพันธกิจที่ ๑	๔๑-๔๔

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
๔.๒	**การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๑ และ ๓)**		๔๕
๔.๒.๑	**การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๑)**		๔๖
๔.๒.๑ (๑)	ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช (เกี่ยวกับสนามทดสอบ)	**ขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช :** ขอเพิ่มเติมรายละเอียดค่าใช้จ่ายจากเดิมในการประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ เห็นชอบในวงเงิน ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งเป็นเพียงค่าก่อสร้างสนามทดสอบขับรถเท่านั้น ไม่รวมค่าตอบแทนคณะกรรมการและผู้ควบคุมงานก่อสร้าง จำนวนเงิน ๑๙๓,๙๕๐ บาท เป็นไปตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ **ความเห็นคณะกรรมการฯ** คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้ ๑. ให้เพิ่มเติมรายละเอียดค่าใช้จ่าย ค่าตอบแทนประชุมคณะกรรมการและผู้ควบคุมงานก่อสร้าง จำนวนเงิน ๑๙๓,๙๕๐ บาท ๒. ให้เร่งรัดการดำเนินการในขั้นตอนกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างและลงนามสัญญา เพื่อให้มีการผูกพันเงินภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ๓. ให้ปรับตัวชี้วัด ที่แสดงจำนวนรถที่จดทะเบียนกับผู้ที่ทำใบอนุญาตขับรถและจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่สอดรับกัน เพื่อแสดงให้เห็นถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่เพิ่มขึ้น ภายหลังจากที่ดำเนินโครงการนี้แล้ว ๔. ในการประเมินผลโครงการในภาพรวมให้วิเคราะห์ข้อมูลผู้ที่ได้รับใบขับขี่ภายใน ๓ ปีที่ผ่านมา เปรียบเทียบกับข้อมูลผู้ทำใบขับขี่หลังจากที่สนามทดสอบขับรถดำเนินการสร้างแล้วเสร็จ **มติที่ประชุม** อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ (เกี่ยวกับสนามทดสอบ) โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในวงเงิน ๑๗,๑๙๓,๙๕๐ บาท ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	๔๗-๕๔

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
๔.๒.๒	**การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๓)**		๕๕
๔.๒.๒ (๑)	โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน	**ความเห็นคณะกรรมการฯ** คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้ ๑. เพื่อให้เกิดการพัฒนาและการขับเคลื่อนนโยบาย เห็นควรให้จัดทำแผนพัฒนาในเรื่องสถานที่สำหรับการจัดตั้งศูนย์การตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์สำหรับผู้ขอรับใบขับขี่ ๒. ให้คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ มีการติดตามรายงานความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนด้วย **มติที่ประชุม** อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ในวงเงิน ๔๔,๑๔๐,๕๕๐ บาท ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ และคณะกรรมการฯ ทั้งนี้ การเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	๕๕-๗๖
๔.๒.๒ (๒)	โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety Information System: RSIS)	**ความเห็นคณะกรรมการฯ** คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้ ๑. ให้กรมควบคุมโรค เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการและเป็นผู้ขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนนโยบายด้านการบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางทางถนน ๒. ให้ขอรับจัดสรรเงินในภาพรวมทั้งหมดตามแผนการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงานสู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจและผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนน อย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety information System: RSIS) เพื่อให้การศึกษาวิจัยบรรลุถึงผลลัพธ์สุดท้ายที่จะเกิดขึ้นสามารถนำระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน **มติที่ประชุม** ให้ผู้ขอรับจัดสรรทบทวนการดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงานสู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจและผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety information System: RSIS) โดยให้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้แล้วเสร็จ ก่อนนำเสนอขอรับจัดสรรในคราวต่อไป	๗๗-๙๖

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
๔.๒.๒ (๓)	โครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน	**ความเห็นของคณะกรรมการฯ** คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้กรมการขนส่งทางบก โดยสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ เพื่อให้มีหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนนโยบายให้เกิดการนำไปปฏิบัติอย่างยั่งยืน และให้บูรณาการการศึกษาโครงการร่วมกับมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย เพื่อให้มีผู้เชี่ยวชาญในการศึกษาวิจัยด้านการพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “Yours Network” ให้เกิดผลลัพธ์และบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ **มติที่ประชุม** อนุมัติให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ในวงเงิน ๑๗,๓๓๔,๕๐๐ บาท และให้กรมการขนส่งทางบก โดยสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ โดยบูรณาการการศึกษาโครงการร่วมกับมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย	๙๗-๑๑๐
๔.๒.๒ (๔)	โครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ	**ความเห็นคณะกรรมการฯ** คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้ ๑. ในการศึกษาให้คำนึงถึงสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟเมื่อเทียบกับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติหตุทางถนนในปีที่ผ่านมา และเพิ่มเติมข้อมูลในด้านความเสียหายของทรัพย์สินและผลกระทบที่เกี่ยวข้องด้วย ๒. ให้ทบทวนค่าใช้จ่ายโครงการและความจำเป็นของค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์เพื่อประโยชน์และความคุ้มค่า ๓. ให้มีการวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันที่ก่อให้เกิดอันตรายบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟเพื่อหามาตรการและแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน ณ จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ **มติที่ประชุม** ให้ทบทวนการดำเนินโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้แล้วเสร็จก่อนพิจารณาอนุมัติในคราวต่อไป	๑๑๑-๑๒๔
๔.๒.๒ (๕)	โครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน	**ความเห็นคณะกรรมการฯ** คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้ ๑. เห็นควรให้ปรับตัวชี้วัดด้านปริมาณ จำนวนรถที่ได้รับ Q Mark เป็นร้อยละเท่าใดของรถที่จดทะเบียน และตัวชี้วัดด้านคุณภาพ เป็น อัตราการเกิดอุบัติเหตุของ	๑๒๕-๑๓๗

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ลดลงร้อยละเท่าใด ๒. เห็นควรให้ควรศึกษาผลตอบแทน สิทธิ์ประโยชน์เพื่อเป็นแรงจูงใจ ให้กับผู้ประกอบการขนส่งขอรับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพิ่มขึ้น ๓. เห็นควรให้ปรับรายละเอียดค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามระเบียบราชการ **มติที่ประชุม** อนุมติให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน ในวงเงิน ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการ ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	
๔.๒.๒ (๖)	โครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	**ความเห็นคณะกรรมการ** คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้ ๑. เห็นควรให้ศึกษาเพิ่มเติมในประเด็นการศึกษาแนวทางการรวบรวมและจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก เช่น ประเภทสินค้าและปริมาณการขนส่ง ซึ่งแต่ละภูมิภาคมีลักษณะเฉพาะของสินค้าที่ขนส่งแตกต่างกัน เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปประเมินความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนในแต่ละภูมิภาคของประเทศไทย ๒. เห็นควรให้ปรับรายละเอียดค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามระเบียบราชการ **มติที่ประชุม** อนุมติให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ในวงเงิน ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการ ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	๑๓๘-๑๕๐
๔.๓	**การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**		๑๕๑
๔.๓.๑	**การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๑) จำนวน ๓ โครงการ**		๑๕๑

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
๔.๓.๑ (๑)	ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒	**มติที่ประชุม** อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓** ตามที่เสนอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	๑๕๔-๑๖๐
๔.๓.๑ (๒)	ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงและระบบรายงานผลการตรวจสภาพผ่านระบบสารสนเทศ(จัดทำระบบรายงานผลการตรวจสภาพของ ตรอ. ผ่านระบบออนไลน์)	**มติที่ประชุม** อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้งการตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถ ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงและระบบรายงานผลการตรวจสภาพผ่านระบบสารสนเทศ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๓** ตามความเห็นคณะอนุกรรมการฯ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	๑๖๑-๑๖๙
๔.๓.๑ (๓)	ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการปรับปรุงศูนย์สอนขับรถ อ.ลำลูกกา ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver)	**มติที่ประชุม** อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการปรับปรุงศูนย์สอนขับรถ อ.ลำลูกกา ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓** ตามที่เสนอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	๑๗๐-๑๗๔
๔.๓.๒	**การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) จำนวน ๒ โครงการ**		๑๗๕
๔.๓.๒ (๑)	ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔	**มติที่ประชุม** อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคมระยะที่ ๔ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓** ตามที่เสนอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	๑๗๗-๑๘๒
๔.๓.๒ (๒)	ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก	**มติที่ประชุม** อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของรถโดยสารและรถบรรทุก จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓** ตามที่เสนอ และให้ผู้ได้รับจัดสรรรับข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการ	๑๘๓-๑๘๙

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		ด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนไป พิจารณาดำเนินการ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	

รายงานการประชุม
คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓
วันศุกร์ที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๔.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๒ ชั้น ๔ กระทรวงคมนาคม

ผู้มาประชุม

๑. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)	ประธานกรรมการ
๒. นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร	ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๓. พล.ต.ต.วีรพัฒน์ ศิวะแพทย์	ผู้บังคับการกองแผนงานความมั่นคง ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
๔. นายจุมพฏ วรรณฉัตรสิริ	ผู้อำนวยการศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณะภัย เขต ๑ ปทุมธานี รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๕. นางนงนุช ตันติธรรม	นักวิชาการสาธารณสุขเชี่ยวชาญ ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
๖. นายปัญญา ชูพานิช	รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการ
๗. นางสาวสุณีย์ มงคลเลิศพาณิช	นักวิชาการคลังชำนาญการพิเศษ ผู้แทนกรมบัญชีกลาง	กรรมการ
๘. นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	กรรมการและเลขานุการ
๙. นางจันทิรา บุรุษพัฒน์	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายปฏิบัติการ)	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๐. นายยงยุทธ นาคแดง	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ)	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๑. นางสาวจตุพร พูลแสง	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบทะเบียนและภาษีรถ แทน ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๒. นางสาวทวีพร เพิ่มทวี	หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถน	ผู้ช่วยเลขานุการ

ผู้ไม่มาประชุม

๑. นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์	ผู้ทรงคุณวุฒิ	ติดราชการ

/ผู้เข้าร่วม...

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายชีพ น้อมเศียร	ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์	กรมการขนส่งทางบก
๒. นายธีรพงศ์ งามเอก	ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒	กรมการขนส่งทางบก
๓. นางสาวรัตนา อิทธิอมร	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า	กรมการขนส่งทางบก
๔. นายนุตนันทน์ นุตาลัย	ผู้อำนวยการศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS	กรมการขนส่งทางบก
๕. นางสาวนิสากร ชาติศิริ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ	กรมการขนส่งทางบก
๖. นายสุรเชษฐ คล้ายแจ้ง	หัวหน้ากลุ่มสื่อสารเพื่อความปลอดภัย	กรมการขนส่งทางบก
๗. นางสาวสุรัสดา นิปริยาย	หัวหน้ากลุ่มกำกับและติดตามการเดินรถ	กรมการขนส่งทางบก
๘. นางสาวอรุณี ศรีวัฒนเวช	หัวหน้าฝ่ายบริหาร สำนักบริหารการคลังและรายได้	กรมการขนส่งทางบก
๙. นายสมพงษ์ ผิวทอง	หัวหน้างานประมูลหมายเลขทะเบียนรถ	กรมการขนส่งทางบก
๑๐. นางจินต์จุฑา ตีรถะ	หัวหน้างานติดตามและประเมินผล	กรมการขนส่งทางบก
๑๑. นางสาวรัตนา หวังโภคา	หัวหน้างานแผนงานโครงการ	กรมการขนส่งทางบก
๑๒. นางสาวณัฐนันท์ พรหมเส็น	หัวหน้าส่วนการเงินและบัญชีเงินกองทุนฯ	กรมการขนส่งทางบก
๑๓. นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง	นักประชาสัมพันธ์ชำนาญการ	กรมการขนส่งทางบก
๑๔. นายณฐกฤต ทองสว่างรัตน์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	กรมการขนส่งทางบก
๑๕. นายธันยวีร์ เชิดชู	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	กรมการขนส่งทางบก
๑๖. นางสาวณปภัช ธรรมคันธี	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการขนส่งทางบก
๑๗. นางสาวพัชรภรณ์ จารุพันธ์	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการขนส่งทางบก
๑๘. นางสาวชรัญญา วงษ์อุทัย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการขนส่งทางบก
๑๙. นายนพปฎล นุชน้อมบุญ	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการขนส่งทางบก
๒๐. นางสาวธนภัค สงครามชัย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการขนส่งทางบก
๒๑. นางสาวชรินทร สนั่นศรีสาคร	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการขนส่งทางบก
๒๒. นายภานุสักก์ ตระกูลศรี	วิศวกรรมเครื่องกลปฏิบัติการ	กรมการขนส่งทางบก
๒๓. นางสาวศิยาพร สงศิริ	เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน	กรมการขนส่งทางบก
๒๔. นางสาวอังฆะณี ศรีวิชัย	เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน	กรมการขนส่งทางบก
๒๕. นายเติมศักดิ์ เนียมบุญชัย	เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน	กรมการขนส่งทางบก
๒๖. นายปริยะ เวสสบุตร	ผู้อำนวยการกองกลาง	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๒๗. นางสาวปุณิกา จันเทวี	นักจัดการงานทั่วไปชำนาญการ	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๒๘. นายแพทย์อเนก มุ่งอ้อมกลาง	ผู้อำนวยการสถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง	กรมควบคุมโรค
๒๙. นายไผท สิงห์คำ	นายแพทย์ชำนาญการ	กรมควบคุมโรค
๓๐. นางสาวสมรักษ์ ศิริเขตรกรณ์	พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ	กรมควบคุมโรค
๓๑. นายพานนท์ ศรีสุวรรณ	นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ	กรมควบคุมโรค
๓๒. นางสาวกิตติ์ธัญญา ทอเพ็งภูมาลัย	นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ	กรมควบคุมโรค
๓๓. นางสาวกมลวัทน์ สุขสุเมฆ	นักวิจัย	กรมควบคุมโรค
๓๔. นายนันทพันธ์ เกิดพร้อม	นักวิจัย	กรมควบคุมโรค
๓๕. นายทยากร จันทรางศุ	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ	กรมการขนส่งทางราง

/๓๖. นายศุภฤกษ์...

๓๖. นายศุภฤกษ์ สุดยอดประเสริฐ	วิศวกรโยธาชำนาญการ	กรมการขนส่งทางราง
๓๗. นายนรินทร์ จาตุรพิศานุกูล	วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	กรมการขนส่งทางราง
๓๘. นางสาวอุษนิศา จิกยอง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญงาน	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๓๙. นางสาวนนทลี ศรีมโน	เจ้าพนักงานการเงินและบัญชีชำนาญงาน	กรมบัญชีกลาง
๔๐. ร้อยตำรวจเอกบริพนธ์ วิชิตชลชัย	นายเวร (สบ.๑)	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
๔๑. นายวรโชค ไชยวงศ์	อาจารย์	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
๔๒. นายแพทย์พันศักดิ์ อัศววงศ์เกษม	นายแพทย์ชำนาญการ	มูลนิธิกรมควบคุมโรค
๔๓. นางสาวจินตนา มโนรถกุล	ผู้ช่วยผู้จัดการ	มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
๔๔. นางสาวดารารัตน์ ช้างด้วง	นักวิชาการแผนเยาวชนกับความปลอดภัยทางถนน	มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
๔๕. นายสโรชพันธุ์ สุภาวรรณ์	นักวิชาการแผนงานการจัดการกลไกความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่	มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
๔๖. นางสาวสุพิชญา กาญจนนุกูล	นักวิชาการขนส่ง	สำนักงานกองทุนฯ
๔๗. นางสาวสุภัสศร ประจบ	นักวิชาการขนส่ง	สำนักงานกองทุนฯ
๔๘. นางสาวชุติกาญจน์ ลือวิชนะ	นักวิชาการขนส่ง	สำนักงานกองทุนฯ
๔๙. นายไกรวิทย์ พระสว่าง	นักวิชาการขนส่ง	สำนักงานกองทุนฯ
๕๐. นางสาวภัคศรัณย์ รื่นรมย์	นักวิชาการขนส่ง	สำนักงานกองทุนฯ
๕๑. นางสาวอรธิดา ลีละเกียรติ	นักวิชาการขนส่ง	สำนักงานกองทุนฯ
๕๒. นางสาวสุจิตรา เปรมวิทยะภูริ	นักวิชาการเงินและบัญชี	สำนักงานกองทุนฯ
๕๓. นางสาวปัทมพร สุแดงน้อย	นักวิชาการเงินและบัญชี	สำนักงานกองทุนฯ
๕๔. นางสาวชุตานันท์ สุขคง	เจ้าหน้าที่ระบบงานคอมพิวเตอร์	สำนักงานกองทุนฯ
๕๕. นางสาวภาณุมาศ เฟื่องฟู	เจ้าพนักงานขนส่ง	สำนักงานกองทุนฯ
๕๖. นางสาวบุษกร ณ ลำพูน	เจ้าหน้าที่ขนส่ง	สำนักงานกองทุนฯ

เริ่มประชุมเวลา ๑๔.๐๐ น.

วาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ให้ฝ่ายเลขานุการรายงานผลการดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในการประชุมครั้งที่ผ่านมา ให้คณะกรรมการฯ ทราบในการประชุมคราวต่อไป

มติที่ประชุม รับทราบ และให้ฝ่ายเลขานุการดำเนินการตามข้อสั่งการต่อไป

/วาระที่ ๒...

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๓

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๒ กระทรวงคมนาคม นั้น ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมฯ ดังกล่าวแล้ว โดยฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ ให้แก่คณะกรรมการฯ ทุกท่านพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ โดยระบุว่า หากมีข้อแก้ไขประการใดกรุณาแจ้งให้ฝ่ายเลขานุการฯ ทราบภายในกำหนด ๗ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือ ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ จะได้จัดทำบันทึกรายงานการประชุมฉบับที่แก้ไขแล้วเสนอคณะกรรมการในการประชุมครั้งถัดไป หากไม่ขอแก้ไขภายในกำหนดจะขอถือว่าท่านได้ให้ความกรุณารับรองรายงานการประชุมฯ นี้แล้ว และปรากฏว่าไม่มีคณะกรรมการฯ ท่านใดขอแก้ไขรายงานการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม

มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๓

/วาระที่ ๓...

วาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

วาระที่ ๓.๑ การประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารจัดการหนี้

๑. <u>การประมูลหมายเลขทะเบียนรถที่ผ่านมา</u>

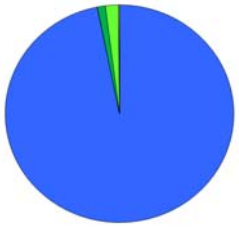
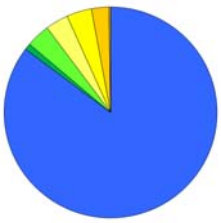
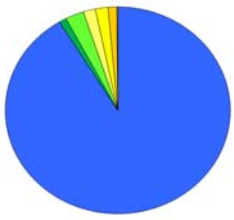
กรมการขนส่งทางบก ได้นำหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนออกประมูลเป็นการทั่วไป ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๔๖ จนถึง วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ ปรากฏผล ดังนี้

/๒. รายได้...

๒. รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และหนี้ค้างชำระในภาพรวม ณ วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓

รายการ	ส่วนกลาง	ส่วนภูมิภาค	รวม	เพิ่มขึ้น(+) ลดลง(-) จากเดือน ต.ค. ๖๒
รายได้	๑๐,๗๖๒.๕๕	๙,๙๐๔.๕๕	๒๐,๖๖๗.๑๐	๓๘๓.๙๗
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๖๒๕.๖๑	๙,๗๓๒.๔๖	๒๐,๓๕๘.๐๗	๓๓๙.๖๗
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๓๖.๙๔	๑๗๒.๐๙	๓๐๙.๐๓	๔๔.๓๐
รับชำระแล้ว	๑๐,๓๐๙.๒๙	๘,๓๐๗.๗๘	๑๘,๖๑๗.๐๗	๖๘๙.๗๔
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๒๙๑.๒๖	๘,๒๙๖.๕๖	๑๘,๕๘๗.๘๒	๖๘๐.๔๑
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๘.๐๓	๑๑.๒๒	๒๙.๒๕	๙.๓๓
หนี้ค้างชำระ	๔๕๓.๒๕	๑,๕๙๖.๗๖	๒,๐๕๐.๐๑	- ๓๐๕.๗๙
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๓๓๔.๓๔	๑,๔๓๕.๘๙	๑,๗๗๐.๒๓	- ๓๔๐.๗๖
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๑๘.๙๑	๑๖๐.๘๗	๒๗๙.๗๘	๓๔.๙๗

๒.๑ หนี้ค้างชำระค่าหมายเลข จำแนกตามอายุหนี้ ณ วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓

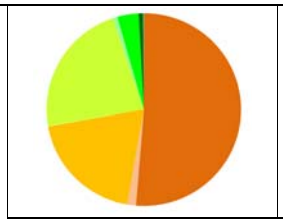
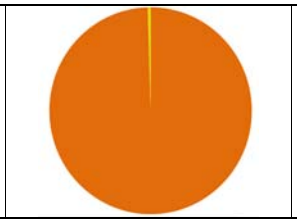
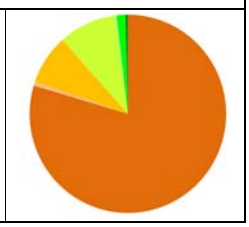
จำแนกตามอายุหนี้	ส่วนกลาง		ส่วนภูมิภาค		รวม	
	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%
รายได้ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๖๒๕.๖๑	๑๐๐	๙,๗๓๒.๔๖	๑๐๐	๒๐,๓๕๘.๐๗	๑๐๐
รับชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๒๙๑.๒๖	๙๖.๘๕	๘,๒๙๖.๕๖	๘๕.๒๕	๑๘,๕๘๗.๘๒	๙๑.๓๐
หนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ	**๓๓๔.๓๔**	**๓.๑๕**	**๑,๔๓๕.๘๙**	**๑๔.๗๕**	**๑,๗๗๐.๒๓**	**๘.๗๐**
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน	๓.๑๐	๐.๐๓	๐.๖๒	๐.๐๑	๓.๗๒	๐.๐๒
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๓๐ วัน แต่ไม่เกิน ๑๘๐ วัน	๑๑๙.๕๕	๑.๑๒	๙๓.๓๓	๐.๙๖	๒๑๒.๘๘	๑.๐๕
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๑๘๐ วัน แต่ไม่เกิน ๖๐๐ วัน	๑๙๕.๓๓	๑.๘๔	๓๕๑.๔๕	๓.๖๑	๕๔๖.๗๘	๒.๖๙
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๖๐๐ วัน แต่ไม่เกิน ๔ ปี	๑๔.๔๔	๐.๑๔	๓๓๘.๒๔	๓.๔๘	๓๕๒.๖๘	๑.๗๓
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๔ ปี แต่ไม่เกิน ๖ ปี	๐.๐๐	๐.๐๐	๓๖๙.๘๗	๓.๘๐	๓๖๙.๘๗	๑.๘๒
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกิน ๖ ปี แต่ไม่เกิน ๘ ปี	๐.๐๐	๐.๐๐	๒๕๕.๒๕	๒.๖๒	๒๕๕.๒๕	๑.๒๕
กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกิน ๘ ปี แต่ไม่เกิน ๑๐ ปี	๐.๐๐	๐.๐๐	๒๔.๙๓	๐.๒๕	๒๔.๙๓	๐.๑๒
กลุ่มลูกหนี้ผ่อนชำระ	๑.๙๒	๐.๐๒	๒.๒๐	๐.๐๒	๔.๑๒	๐.๐๒
เทียบหนี้ค้างชำระ ณ ๓๐ ก.ย.๖๒ กับ ๓๐ เม.ย. ๖๓	๔.๒๑% ลดลง ๑.๒๖		๑๖.๑๒% ลดลง ๒.๐๙		๙.๙๒ % ลดลง ๑.๗๐	
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 เม.ย. ๖๓	๕๓๒ หมวด	๐.๖๔ ลบ./หมวด	๖๙๕ หมวด	๒.๐๗ ลบ./หมวด	๑,๒๒๗ หมวด	๑.๔๕ ลบ./หมวด
๓๐ เม.ย. ๖๓						

/๒.๒ <u>หนี้ค้าง</u>...

๒.๒ หนี้ค้างชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ จำแนกตามกระบวนการดำเนินการ

จำแนกตามกระบวนการดำเนินการ	ส่วนกลาง		ส่วนภูมิภาค		รวม	
	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%
ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถทั้งหมด	๑๓๖.๙๔	๑๐๐	๑๗๒.๐๙	๑๐๐	๓๐๙.๐๓	๑๐๐
รับชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๘.๐๓	๑๓.๑๗	๑๑.๒๒	๖.๕๒	๒๙.๒๕	๙.๔๗
หนี้ค้างชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๑๘.๙๑	๘๖.๘๓	๑๖๐.๘๗	๙๓.๔๘	๒๗๙.๗๘	๙๐.๕๓
ระหว่างรวบรวมเอกสารและข้อมูล	๖๓.๖๘	๔๖.๕๐	๑๖๐.๑๖	๙๓.๐๗	๒๒๓.๘๔	๗๒.๔๓
ระหว่างจัดทำหนังสือส่งดำเนินการทางกฎหมาย	๑.๖๕	๑.๒๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๑.๖๕	๐.๕๓
ระหว่างดำเนินการของสำนักงานอัยการ	๒๒.๐๕	๑๖.๑๐	๐.๐๔	๐.๐๒	๒๒.๐๙	๗.๑๕
ลูกหนี้เสียชีวิต (อยู่ระหว่างสืบหาทายาท)	๐.๐๑	๐.๐๑	๐.๖๓	๐.๓๗	๐.๖๔	๐.๒๑
ลูกหนี้ล้มละลาย (ยื่นพิทักษ์ทรัพย์แล้ว)	๐.๑๐	๐.๐๗	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๑๐	๐.๐๓
ระหว่างบังคับคดี	๒๕.๔๔	๑๘.๕๘	๐.๐๔	๐.๐๒	๒๕.๔๘	๘.๒๕
ผ่อนชำระส่วนต่าง	๐.๙๐	๐.๖๖	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๙๐	๐.๒๙
ทำสัญญาประนีประนอมยอมความ	๓.๙๗	๒.๙๐	๐.๐๐	๐.๐๐	๓.๙๗	๑.๒๘
หนี้มูลค่าน้อย (ส่งเรื่องถึงกระทรวงการคลังขอตัดหนี้สูญ)	๐.๒๐	๐.๑๕	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๒๐	๐.๐๖
รับชำระท่วมส่วนต่าง อัยการคืนเรื่อง (อยู่ระหว่างหารือกรมบัญชีกลางเพื่อปรับปรุงบัญชี)	๐.๗๘	๐.๕๗	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๗๘	๐.๒๕
ระหว่างการปรับปรุงบัญชีลูกหนี้ส่วนต่าง	๐.๑๓	๐.๐๙	๐.๐๐	๐.๐๐	๐.๑๓	๐.๐๔

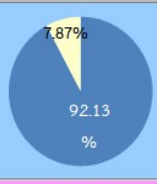
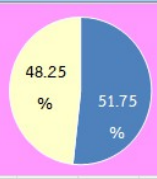
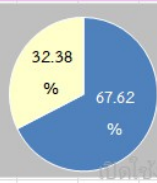
หมายเหตุ : จังหวัดที่มีหนี้ส่วนต่างค้างชำระมีอยู่ ๔๑ จังหวัด ได้แก่ กระบี่, กาญจนบุรี, ขอนแก่น, จันทบุรี, ชลบุรี, ชัยภูมิ, ชุมพร, เชียงราย, เชียงใหม่, ตรัง, นครนายก, นครปฐม, นครราชสีมา, นครศรีธรรมราช, นครสวรรค์, นนทบุรี, บุรีรัมย์, ปราจีนบุรี, พระนครศรีอยุธยา, พัทลุง, พิษณุโลก, เพชรบูรณ์, แพร่, ภูเก็ต,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

/๓. การบริหาร...

๓. <u>การบริหารจัดการหนี้เก่า</u>

ผลการบริหารจัดการหนี้เก่า (หนี้ก่อนบริหารจัดการหนี้) ณ วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ เป็นดังนี้

การดำเนินการ	หนี้เก่า (ณ 30 ก.ย. 2558)			หนี้เก่า (ณ 30 เม.ย. 63)				กราฟวงกลม จัดเก็บหนี้ค้างชำระได้ หนี้คงเหลือ ณ 30 เม.ย. 63
	รายได้สะสม 2546-2558 (ลบ.)	จัดเก็บรายได้ (ลบ.)	หนี้ค้าง 2546-2558 (ลบ.)	จัดเก็บได้ (ลบ.)	จัดเก็บได้ (%)	หนี้ค้างชำระ (ลบ.)	หนี้ค้างชำระ (%)	
ส่วนกลาง	7,421.04	6,406.40	1,014.64	934.74	92.13	79.90	7.87	
ส่วนภูมิภาค	6,334.20	4,768.33	1,565.87	810.30	51.75	755.57	48.25	
รวม	13,755.24	11,174.73	2,580.51	1,745.04	67.62	835.47	32.38	

๔. <u>การบริหารจัดการหนี้เกิน ๑ ปี</u>

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

ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓

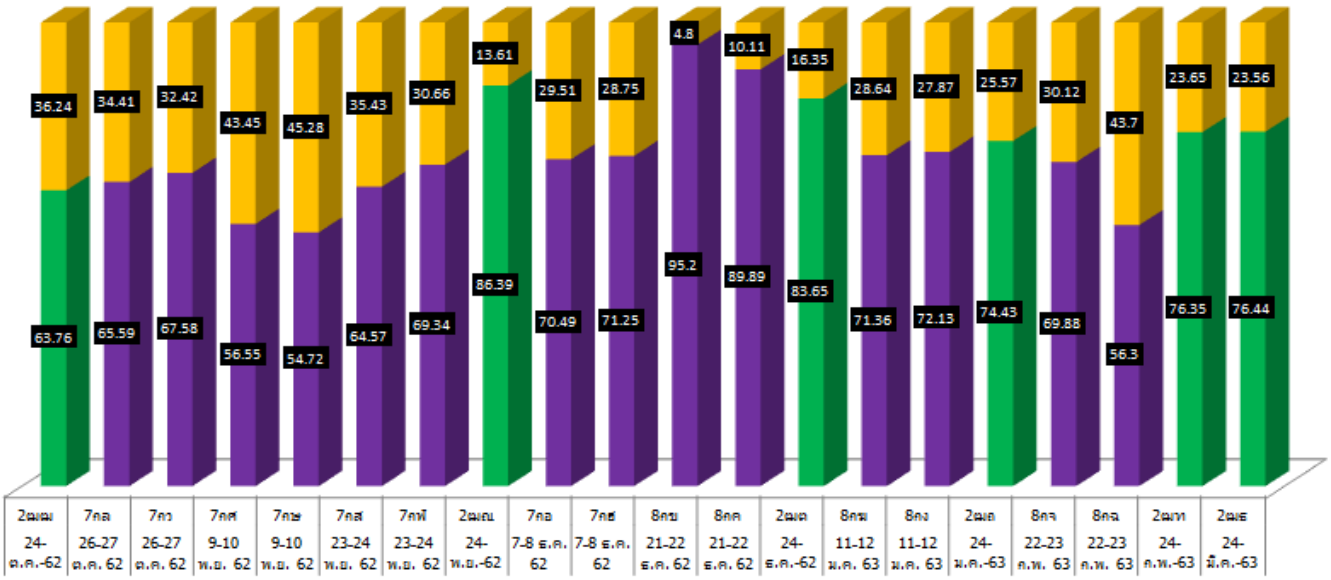
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562				ณ วันที่ 30 เมษายน 2563						คะแนนตัวชี้วัด
ราคาประมูล	ชำระแล้ว	จำนวนค้างชำระ		ค้างชำระค่าเลข		ค้างส่วนต่าง		จัดเก็บหนี้ได้		
		เงิน	เลข	เงิน	เลข	เงิน	เลข	เงิน	ร้อยละ	
1,378,968,148	137,891,199	1,241,076,949	17,560	1,067,618,699	14,320	38,654,497	783	134,803,753	10.86	5.00

/๕. <u>การจัดเก็บ</u>...

๕. การจัดเก็บหนี้จากการประมูลปี ๖๓ (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓)

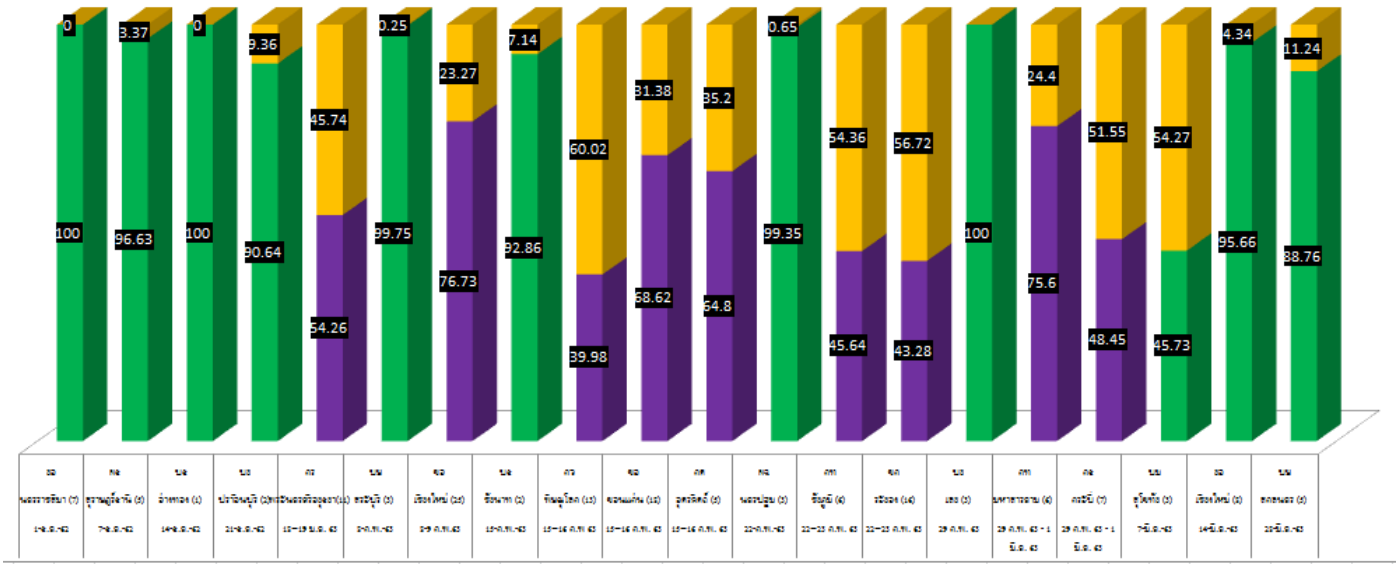
ส่วนกลาง (ตามตัวชี้วัด ระดับ ๕=มากกว่า ๗๒% , ระดับ ๔=มากกว่า ๗๑% , ระดับ ๓=มากกว่า ๗๐%)

ลำดับ	ยอดประมูล				ยอดจัดเก็บ		ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน		ค้างชำระเกิน ๓๐ วัน	
	วัน เดือน ปี	หมวด	รายได้		เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ
๑	๒๔-ต.ค.-๖๒	๒ฒฒ	๓,๒๓๘,๒๕๒		๒,๐๖๔,๕๔๘	๖๓.๗๖	๐	๐.๐๐	๑,๑๗๓,๗๐๔	๓๖.๒๔
๒	๒๖–๒๗ ต.ค. ๖๒	๗กล	๑๘,๓๘๗,๗๘๐		๑๒,๐๖๐,๒๙๔	๖๕.๕๙	๐	๐.๐๐	๖,๓๒๗,๔๘๖	๓๔.๔๑
๓	๒๖–๒๗ ต.ค. ๖๒	๗กว	๑๘,๕๙๔,๖๓๖		๑๒,๕๖๗,๐๙๒	๖๗.๕๘	๐	๐.๐๐	๖,๐๒๗,๕๔๔	๓๒.๔๒
๔	๙–๑๐ พ.ย. ๖๒	๗กศ	๑๖,๙๙๖,๗๕๙		๙,๖๑๒,๑๔๔	๕๖.๕๕	๐	๐.๐๐	๗,๓๘๔,๖๑๕	๔๓.๔๕
๕	๙–๑๐ พ.ย. ๖๒	๗กษ	๑๘,๕๔๕,๙๘๐		๑๐,๑๔๗,๔๕๒	๕๔.๗๒	๐	๐.๐๐	๘,๓๙๘,๕๒๘	๔๕.๒๘
๖	๒๓–๒๔ พ.ย. ๖๒	๗กส	๑๗,๓๓๘,๗๗๘		๑๑,๑๙๕,๒๗๐	๖๔.๕๗	๐	๐.๐๐	๖,๑๔๓,๕๐๘	๓๕.๔๓
๗	๒๓–๒๔ พ.ย. ๖๒	๗กห	๑๕,๙๗๖,๔๓๓		๑๑,๐๗๗,๙๘๑	๖๙.๓๔	๐	๐.๐๐	๔,๘๙๘,๔๕๒	๓๐.๖๖
๘	๒๔-พ.ย.-๖๒	๒ฒณ	๑,๒๙๓,๕๖๗		๑,๑๑๗,๕๖๗	๘๖.๓๙	๐	๐.๐๐	๑๗๖,๐๐๐	๑๓.๖๑
๙	๗–๘ ธ.ค. ๖๒	๗กอ	๑๗,๕๕๘,๘๘๐		๑๒,๓๗๗,๓๓๐	๗๐.๔๙	๐	๐.๐๐	๕,๑๘๑,๕๕๐	๒๙.๕๑
๑๐	๗–๘ ธ.ค. ๖๒	๗กฮ	๑๕,๙๕๗,๕๕๖		๑๑,๓๖๙,๔๖๓	๗๑.๒๕	๐	๐.๐๐	๔,๕๘๘,๐๙๓	๒๘.๗๕
๑๑	๒๑–๒๒ ธ.ค. ๖๒	๘กข	๒๓,๑๕๘,๖๔๑		๒๒,๐๔๗,๓๘๕	๙๕.๒๐	๐	๐.๐๐	๑,๑๑๑,๒๕๖	๔.๘๐
๑๒	๒๑–๒๒ ธ.ค. ๖๒	๘กค	๒๑,๙๖๙,๐๕๑		๑๙,๗๔๗,๗๐๒	๘๙.๘๙	๐	๐.๐๐	๒,๒๒๑,๓๔๙	๑๐.๑๑
๑๓	๒๔-ธ.ค.-๖๒	๒ฒต	๑,๒๗๘,๐๐๐		๑,๐๖๙,๑๐๐	๘๓.๖๕	๐	๐.๐๐	๒๐๘,๙๐๐	๑๖.๓๕
๑๔	๑๑–๑๒ ม.ค. ๖๓	๘กฆ	๒๓,๗๕๘,๙๙๐		๑๖,๙๕๕,๑๓๔	๗๑.๓๖	๐	๐.๐๐	๖,๘๐๓,๘๕๖	๒๘.๖๔
๑๕	๑๑–๑๒ ม.ค. ๖๓	๘กง	๒๓,๕๔๓,๙๖๖		๑๖,๙๘๒,๙๒๘	๗๒.๑๓	๐	๐.๐๐	๖,๕๖๑,๐๓๘	๒๗.๘๗
๑๖	๒๔-ม.ค.-๖๓	๒ฒถ	๑,๑๒๙,๓๘๙		๘๔๐,๖๐๑	๗๔.๔๓	๐	๐.๐๐	๒๘๘,๗๘๘	๒๕.๕๗
๑๗	๒๒–๒๓ ก.พ. ๖๓	๘กจ	๒๕,๔๗๑,๒๔๔		๑๗,๘๐๐,๒๑๖	๖๙.๘๘	๐	๐.๐๐	๗,๖๗๑,๐๒๘	๓๐.๑๒
๑๘	๒๒–๒๓ ก.พ. ๖๓	๘กฉ	๒๔,๙๗๐,๑๕๗		๑๔,๐๕๗,๘๓๘	๕๖.๓๐	๐	๐.๐๐	๑๐,๙๑๒,๓๑๙	๔๓.๗๐
๑๙	๒๔ ก.พ. ๖๓	๒ฒท	๑,๐๔๙,๖๐๑		๘๐๑,๔๐๑	๗๖.๓๕	๐	๐.๐๐	๒๔๘,๒๐๐	๒๓.๖๕
๒๐	๒๔ มี.ค. ๖๓	๒ฒธ	๘๓๑๖๓๒		๖๓๕,๗๐๐	๗๖.๔๔	๐	๐.๐๐	๑๙๕,๙๓๒	๒๓.๕๖
รวม			**๒๙๑,๐๔๙,๒๙๒**		**๒๐๔,๕๒๗,๑๔๖**	๗๐.๒๗	๐	๐.๐๐	**๘๖,๕๒๒,๑๔๖**	**๒๙.๗๓**



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)	ยจ	๑-ธ.ค.-๖๒	๑,๑๔๗,๒๐๐	๑,๑๔๗,๒๐๐	๑๐๐.๐๐	๐	๐.๐๐	๐	๐.๐๐
๒	สุราษฎร์ธานี (๕)	ผธ	๗-ธ.ค.-๖๒	๖๖๘,๕๓๖	๖๔๖,๐๓๖	๙๖.๖๓	๐	๐.๐๐	๒๒,๕๐๐	๓.๓๗
๓	อ่างทอง (๑)	บธ	๑๔-ธ.ค.-๖๒	๘๐๕,๖๐๐	๘๐๕,๖๐๐	๑๐๐.๐๐	๐	๐.๐๐	๐	๐.๐๐
๔	ปราจีนบุรี (๒)	บย	๒๑-ธ.ค.-๖๒	๙๕๗,๐๐๐	๘๖๗,๔๐๐	๙๐.๖๔	๐	๐.๐๐	๘๙,๖๐๐	๙.๓๖
๕	พระนครศรีอยุธยา(๑๑)	กร	๑๘–๑๙ ม.ค. ๖๓	๑๕,๕๙๔,๖๖๕	๘,๔๖๐,๙๐๐	๕๔.๒๖	๐	๐.๐๐	๗,๑๓๓,๗๖๕	๔๕.๗๔
๖	สระบุรี (๓)	บษ	๘-ก.พ.-๖๓	๖๘๑,๔๕๗	๖๗๙,๗๕๗	๙๙.๗๕	๐	๐.๐๐	๑,๗๐๐	๐.๒๕
๗	เชียงใหม่ (๒๕)	ขอ	๘-๙ ก.พ.๖๓	๒๑,๑๒๙,๐๐๑	๑๖,๒๑๒,๑๐๑	๗๖.๗๓	๐	๐.๐๐	๔,๙๑๖,๙๐๐	๒๓.๒๗
๘	ชัยนาท (๒)	บธ	๑๕-ก.พ.-๖๓	๗๒๓,๑๒๐	๖๗๑,๕๑๐	๙๒.๘๖	๐	๐.๐๐	๕๑,๖๑๐	๗.๑๔
๙	พิษณุโลก (๑๓)	กว	๑๕–๑๖ ก.พ ๖๓	๙,๙๔๘,๐๐๐	๓,๙๗๖,๙๐๐	๓๙.๙๘	๐	๐.๐๐	๕,๙๗๑,๑๐๐	๖๐.๐๒
๑๐	ขอนแก่น (๑๘)	ขจ	๑๕–๑๖ ก.พ. ๖๓	๑๗,๐๐๗,๙๙๙	๑๑,๖๗๑,๖๙๙	๖๘.๖๒	๐	๐.๐๐	๕,๓๓๖,๓๐๐	๓๑.๓๘
๑๑	อุตรดิตถ์ (๕)	กต	๑๕–๑๖ ก.พ. ๖๓	๗,๒๑๑,๐๐๐	๔,๖๗๓,๐๐๐	๖๔.๘๐	๐	๐.๐๐	๒,๕๓๘,๐๐๐	๓๕.๒๐
๑๒	นครปฐม (๓)	ผฉ	๒๒-ก.พ.-๖๓	๑,๒๖๙,๒๐๐	๑,๒๖๑,๐๐๐	๙๙.๓๕	๐	๐.๐๐	๘,๒๐๐	๐.๖๕
๑๓	ชัยภูมิ (๖)	กท	๒๒–๒๓ ก.พ. ๖๓	๑๑,๓๘๑,๖๖๖	๕,๑๙๔,๒๐๐	๔๕.๖๔	๐	๐.๐๐	๖,๑๘๗,๔๖๖	๕๔.๓๖
๑๔	ระยอง (๑๖)	ขก	๒๒–๒๓ ก.พ. ๖๓	๑๖,๒๒๕,๖๘๑	๗,๐๒๓,๐๐๒	๔๓.๒๘	๐	๐.๐๐	๙,๒๐๒,๖๗๙	๕๖.๗๒
๑๕	เลย (๓)	บย	๒๙ ก.พ. ๖๓	๙๓๘,๔๔๒	๙๓๘,๔๔๒	๑๐๐.๐๐	๐	๐.๐๐	๐	๐.๐๐
๑๖	มหาสารคาม (๖)	กท	๒๙ ก.พ. ๖๓ - ๑ มี.ค. ๖๓	๑๐,๔๖๗,๐๐๐	๗,๙๑๓,๔๐๐	๗๕.๖๐	๐	๐.๐๐	๒,๕๕๓,๖๐๐	๒๔.๔๐
๑๗	กระบี่ (๗)	กธ	๒๙ ก.พ. ๖๓ - ๑ มี.ค. ๖๓	๑๑,๒๐๖,๐๐๐	๕,๔๒๙,๖๐๐	๔๘.๔๕	๐	๐.๐๐	๕,๗๗๖,๔๐๐	๕๑.๕๕
๑๘	สุโขทัย (๓)	บม	๗ มี.ค. ๖๓	๑,๕๓๐,๖๓๑	๖๙๙,๘๙๖	๔๕.๗๓	๐	๐.๐๐	๘๓๐,๗๓๕	๕๔.๒๗
๑๙	เชียงใหม่ (๘)	ยจ	๑๔ มี.ค. ๖๓	๘๘๘,๐๕๐	๘๔๙,๕๕๐	๙๕.๖๖	๐	๐.๐๐	๓๘,๕๐๐	๔.๓๔
๒๐	สกลนคร (๕)	บษ	๒๘ มี.ค. ๖๓	๕๙๖,๑๐๒	๕๒๙,๑๐๑	๘๘.๗๖	๐	๐.๐๐	๖๗,๐๐๑	๑๑.๒๔
รวม				๑๓๐,๓๗๖,๓๕๐	๗๙,๖๕๐,๒๙๔	๖๑.๐๙	๐	๐.๐๐	๕๐,๗๒๖,๐๕๖	๓๘.๙๑



จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป

/วาระที่ ๓.๒...

วาระที่ ๓.๒ รายงานการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำเดือนมีนาคม ๒๕๖๓

ตามที่กำหนดให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน นำเสนอรายงานการรับจ่ายเงินและเงินคงเหลือประจำเดือนของกองทุนฯ ให้คณะกรรมการฯ ทราบ นั้น

ฝ่ายเลขาฯ ขอนำเสนอรายงานการรับจ่ายเงินและเงินคงเหลือประจำเดือนมีนาคม ๒๕๖๓ รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป

/วาระที่ ๓.๓...

วาระที่ ๓.๓ รายงานผลการตรวจสอบงบการเงินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๑๐/๒ วรรคท้าย บัญญัติให้สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี และประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของกองทุนฯ โดยให้แสดงความคิดเห็นเป็นข้อวิเคราะห์ว่าการใช้จ่ายดังกล่าวเป็นไปตามวัตถุประสงค์และได้ผลตามเป้าหมายเพียงใด และตามกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ 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 ๐๐๓๗/๐๕๙๓ ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๓ รายงานการตรวจสอบรายงานการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยไม่มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะต่อกองทุนฯ แต่อย่างใด ทั้งนี้ สำหรับรายงานการประเมินผลการใช้จ่ายและทรัพย์สินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ หากกองทุนฯ ได้รับรายงานจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแล้ว จะนำเสนอให้ทราบและพิจารณาในคราวต่อไป ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป

/วาระที่ ๓.๔...

วาระที่ ๓.๔ รายงานผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่อยู่ระหว่างดำเนินงานประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๓

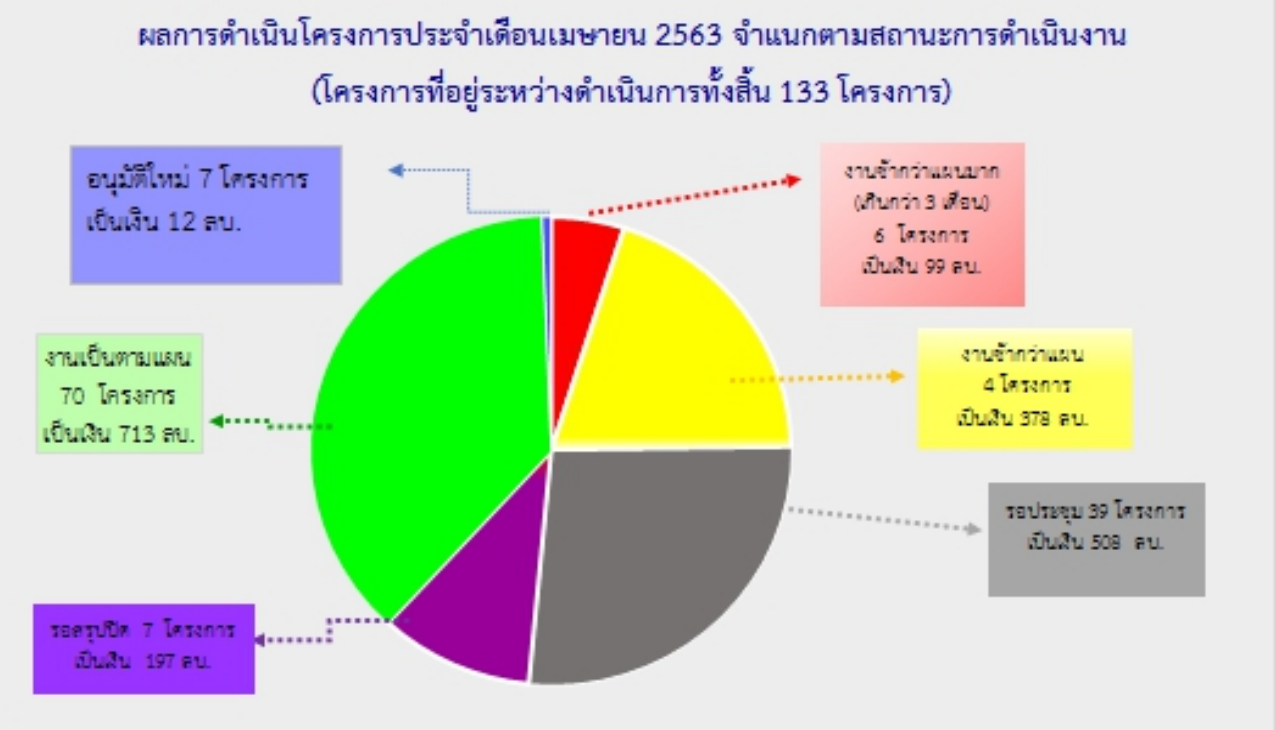
แผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๔๗ - ๒๕๖๓ มีจำนวน ๑,๓๒๔ โครงการ ยกเลิก ๖๑ โครงการ คงเหลือ ๑,๒๖๓ โครงการ โดยเป็นแผนงาน/โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นแล้ว ๑,๑๓๐ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินงาน ๑๓๓ โครงการ ดังนี้

ปีงบประมาณ	จำนวนแผนงาน/โครงการ	ยกเลิกโครงการ	คงเหลือ	ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้ว	อยู่ระหว่างดำเนินงานตามโครงการ	ปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ	หมายเหตุ
๒๕๔๗ – ๒๕๕๗	๖๕๕	๒๒	๖๓๓	๖๓๓	-	-	
๒๕๕๘	๗๕	๙	๖๖	๖๕	๑	๑	- อยู่ระหว่างผู้รับจ้างรายใหม่ดำเนินงานส่วนที่เหลือต่อสิ้นสุด ๓๐ เม.ย. 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	๙	๑๓๙	๑๒๓	๑๖	๔	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๐ เม.ย. ๖๓ - ๓๐ ต.ค.๖๓ รวม ๑๖ โครงการ
๒๕๖๓	๑๐๔	๑	๑๐๓	๓	๑๐๐	๓๐	
รวม	**๑,๓๒๔**	**๖๑**	**๑,๒๖๓**	**๑,๑๓๐**	**๑๓๓**	**๓๙**	

/โดยโครงการ...

โดยโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ทั้ง ๑๓๓ โครงการ สามารถแบ่งได้ ดังต่อไปนี้

สถานะโครงการ	จำนวนโครงการ	ปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ	กลยุทธที่ 1 การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธที่ 2 การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย	กลยุทธที่ 3 การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ	กลยุทธที่ 4 การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย	กลยุทธที่ 5 การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง	กลยุทธที่ 6 การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและ	กลยุทธที่ 7 การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธที่ 8 การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธที่ 9 การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัย	พันธกิจที่3
1. โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน	10											
1.1 โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนเกินกว่า 3 เดือน	6		1	-	4	-	-	-	1	-	-	-
1.2 โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน	4		-	2	1	-	-	-	-	-	-	1
2. โครงการรอประชุมปรับแผนการดำเนินงาน/แผนการเบิกจ่ายเงิน/ขอยกเลิกโครงการ	39	39	5	5	7	6	3	1	3	2		7
3. โครงการที่รอสรุปปิดโครงการ	7											
3.1 โครงการที่รอสรุปปิดโครงการ แต่การเบิกจ่ายเงินไม่เป็นไปตามแผน	3		1	-	-	-	2	-	-	-	-	-
3.2 โครงการที่รอสรุปปิดโครงการ และการเบิกจ่ายเงินเป็นไปตามแผน	4		-	2	1	-	1	-	-	-	-	
5. โครงการที่การดำเนินงานเป็นไปตามแผน	70											
5.1 โครงการที่การดำเนินงานเป็นไปตามแผน แต่การเบิกจ่ายเงินไม่เป็นไปตามแผน	24		5	1	2	1	9	2	2	-	1	1
5.2 โครงการที่การดำเนินงาน และการเบิกจ่ายเงินเป็นไปตามแผน	46		16	4	7	3	8	-	2	1	-	5
6. โครงการที่อนุมัติใหม่	7		-	-	3	1	-		1		2	-
รวมจำนวนโครงการ	94	39	28	14	25	11	23	3	9	3	3	14



รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๔ (๑)

/จากการติดตาม...

จากการติดตามผลการดำเนินการของโครงการตามพันธกิจที่ ๑ และพันธกิจที่ ๓ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการทั้ง ๑๓๓ โครงการ ประจำเดือนเมษายน ๒๕๖๓ ปรากฏผล ดังนี้

๑. โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน ๑๐ โครงการ
๒. โครงการที่รอประชุม จำนวน ๓๙ โครงการ
๓. โครงการที่รอสรุปปิดโครงการ จำนวน ๗ โครงการ
๔. โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๗๐ โครงการ
๕. โครงการที่อนุมัติใหม่ จำนวน ๗ โครงการ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน 10 โครงการ						
1	โครงการบำรุงรักษาและซ่อมแซมระบบตรวจสภาพรถทั่วประเทศ เพื่อรักษามาตรฐานการตรวจสภาพรถ ประจำปีงบประมาณ 2563	สนว.	6 /08/ 62 - 5/12/ 63	19,100,000	-52.50	ไม่เป็นไปตามแผน อยู่ระหว่างลงนามในสัญญาจ้าง **ตามแผน** ต้องดำเนินการซ่อมบำรุงแก้ไขระบบตามสัญญาครั้งที่ 2 **รายงานผลเดือน มี.ค.:** ไม่เป็นไปตามแผน อยู่ระหว่างประกาศผู้ชนะการประกวดราคา
2	โครงการติดตั้งระบบตรวจสภาพรถของสำนักงานขนส่ง 5 แห่ง เพื่อให้การตรวจสภาพรถเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ	สนว.	10 /09/ 62 - 9 /12/ 63	37,500,000	-28.75	ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ขั้นตอนพิจารณาผลการประกวดราคา **ตามแผน** ผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญา (ติดตั้งระบบตรวจสภาพรถของสำนักงานขนส่ง 5 แห่ง) **รายงานผลเดือน มี.ค..:** ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ขั้นตอนประกาศเชิญชวนเมื่อวันที่ 30 มี.ค. 63 และกำหนดยื่นข้อเสนอภายในวันที่ 17 เม.ย. 63
3	โครงการยกระดับระบบตรวจสภาพรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา แห่งที่ 2	สนว.	10 /09/ 62 - 9 /12/ 63	14,049,600	-28.75	ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ขั้นตอนพิจารณาผลการประกวดราคา **ตามแผน** ผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญา (ติดตั้งระบบตรวจสภาพรถ) **รายงานผลเดือน มี.ค.:** ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง ขั้นตอนประกาศเชิญชวนประกาศประกวดราคา เมื่อวันที่ 30 มี.ค. 63 กำหนดยื่นข้อเสนอภายในวันที่ 17 เม.ย. 63
4	โครงการยกระดับระบบตรวจสภาพรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ เพื่อให้การตรวจสภาพรถเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ	สนว.	10 /09/ 62 - 9 /12/ 63	9,517,700	-23.75	ไม่เป็นไปตามแผน -อยู่ระหว่างทำสัญญาจ้าง ประกาศผู้ชนะการเสนอราคา เมื่อวันที่ 13 เม.ย. 63 **ตามแผน** ผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญา จัดหาเครื่องตรวจสภาพรถด้านความปลอดภัย เป็นแบบอัตโนมัติ **รายงานผลเดือน มี.ค.:** ไม่เป็นไปตามแผน - พิจารณาผลเรียบร้อยแล้ว ส่งเรื่องไปที่พัสดุ
5	โครงการยกระดับการทดสอบที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง และจุดยึดเข็มขัดนิรภัยของรถโดยสารให้มีมาตรฐานความปลอดภัยตามข้อกำหนดสหประชาชาติ	สนว.	14 /11/ 62 - 13 /11/ 64	70,888,600	-5.00	ไม่เป็นไปตามแผน อยู่ระหว่างคณะกรรมการพิจารณาผลดำเนินการสรุปผลการประกวดราคา **ตามแผน** ต้องได้ผู้รับจ้างแล้ว **รายงานผลเดือน มี.ค.:** อยู่ระหว่างประกาศประกวดราคา

/๖. โครงการ...

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
6	โครงการยกระดับกระบวนการต่อและออกใบอนุญาต เพื่อยกระดับคุณภาพผู้ขับรถ ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) ผลผลิตที่ 1 KIOSK = 62,675,500 บาท ผลผลิตที่ 2 E-Licensing = 227,101,200 บาท ส่วนที่ 1 = 15,738,200 บาท ส่วนที่ 2 = 211,363,000 บาท ผลผลิตที่ 3 E-Learning = 7,031,000 บาท ผลผลิตที่ 4 E-Classroom 2 = 5,317,000 บาท	สนภ.	• 1 /07/ 61 - 26 /04/ 62 • ปรับเป็นสิ้นสุด 28 /02/ 63 • ปรับเป็นสิ้นสุด 8 /05/ 63	302,124,700	-0.72	ไม่เป็นไปตามแผน ผลผลิตที่ 1 ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ผลผลิตที่ 2 ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว ผลผลิตที่ 3 อยู่ระหว่างตรวจรับงานงวดที่ 5 ผลผลิตที่ 4 อยู่ระหว่างตรวจรับงานงวดที่ 4 **ตามแผน** ต้องตรวจรับและประเมินผลตามตัวชี้วัด และสรุปปิดโครงการ **รายงานผลเดือน มี.ค..:** เป็นไปตามแผน
7	โครงการยกระดับมาตรฐานคุณภาพการอบรม ตามแนวทางการยกระดับคุณภาพผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Deiver)	สนภ.	1 /02/ 63 - 31 /11/ 63	2,848,000	-5.00	ไม่เป็นไปตามแผน - ประกาศลงในระบบจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐเรียบร้อยแล้ว และกำหนดวันยื่นเอกสารประกวดราคา วันที่ 30 เม.ย. 63 ตามแผน ต้องดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างเรียบร้อยแล้ว **รายงานผลเดือน มี.ค.:** เป็นไปตามแผน
8	โครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	สนภ.	19 /04/ 62- 18 /02/ 63 • ปรับเป็นสิ้นสุด 14 /05/ 63	2,648,000	-3.00	**ไม่เป็นไปตามแผน** - คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้ตรวจสอบรายละเอียดในรายงานฉบับสมบูรณ์เป็นเบื้องต้นแล้ว โดยได้มีข้อเสนอแนะและข้อสังเกตให้คณะที่ปรึกษาฯ นำไปปรับปรุงแก้ไขก่อนนำมาส่งอีกครั้ง **ตามแผน** ต้องตรวจรับรายงานฉบับสมบูรณ์และเบิกจ่ายเงินงวดที่ 4 เรียบร้อยแล้ว **รายงานผลเดือน มี.ค.:** เป็นไปตามแผน
9	โครงการนำร่องจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม	สนภ.	6 /08/ 62 - 5/11/63	3,577,140	-37.56	ไม่เป็นไปตามแผน -กระทรวงคมนาคมยังไม่สามารถจัดจ้างลูกจ้างและที่ปรึกษา (ผู้เชี่ยวชาญ) ได้เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 และจากเหตุดังกล่าวได้ทำการปรับลดวงเงิน และปรับตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่จะปฏิบัติงานจริง ส่วนการคืนเงินส่วนต่างที่ปรับลดวงเงินที่ขอรับจัดสรร จำนวน 3,731,140 บาท อยู่ระหว่างดำเนินการโอนคืน ขบ. ผ่านระบบ GFMIS **ตามแผน** ที่ปรึกษาและลูกจ้างฯ ต้องปฏิบัติงาน ณ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม **รายงานผลเดือน มี.ค.:** ไม่เป็นไปตามแผน ยังไม่ได้ลูกจ้าง จัดทำข้อสอบแล้ว เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 ทำให้ต้องเลื่อนการรับสมัครและการสอบเข้าทำงานออกไป
10	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสภาพรถเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	สขพ.5	• 1 /10/ 61 - 30 /09/ 62 • ปรับเป็นสิ้นสุด 30 /09/ 63	15,990,000	-45.00	ไม่เป็นไปตามแผน ขณะนี้อยู่ระหว่างก่อสร้างเสาโครงสร้างลิฟต์ชั้น 2 และจัดการปัญหาเรื่องกองดินที่เหลือจากการก่อสร้าง ซึ่งทางผู้รับจ้างจะขอสงวนสิทธิ์ขยายระยะเวลาก่อสร้างในส่วนนี้ออกไป ได้แก้ไขสัญญาขยายเวลาไป 112 วัน สิ้นสุดเป็นวันที่ 15 พ.ค. 63 **ตามแผน** ต้องดำเนินตามสัญญาแล้วเสร็จและตรวจรับงานแล้ว **รายงานผลเดือน มี.ค..:** ไม่เป็นไปตามแผน - ดำเนินการตอกเสาเข็มในส่วนที่เพิ่มเติมเรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งย้ายแนวท่อระบายน้ำซึ่งทับซ้อนกับแบบก่อสร้าง - อยู่ระหว่างการขึ้นโครงสร้างฐานรากของอาคารตรวจสภาพรถ

/รอสรุปปิด...

จากแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๔๗ – ๒๕๖๓ ที่ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๑,๑๓๐ โครงการ นั้น เป็นโครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นและรายงานผลการสรุปปิดการดำเนินงานตามโครงการ ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๓ จำนวน ๙ โครงการ มีรายละเอียด ดังนี้

ปีงบประมาณ	โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นและสรุปปิดแล้ว	โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นและสรุปปิด ณ เมษายน ๒๕๖๓	รวมโครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้น
๒๕๔๗ – ๒๕๕๗	๖๓๓	-	**๖๓๓**
๒๕๕๘	๖๕	-	๖๕
๒๕๕๙	๖๑	-	๖๑
๒๕๖๐	๘๙	-	๘๙
๒๕๖๑	๑๕๔	๒	๑๕๖
๒๕๖๒	๑๑๘	๕	๑๒๓
๒๕๖๓	๑	๒	๓
รวม	**๑,๑๒๑**	**๙**	**๑,๑๓๐**

โดยโครงการที่ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้ว ณ เดือนเมษายน ๒๕๖๒ จำนวน ๙ โครงการ มีรายละเอียด ดังนี้

ลำดับ	กลยุทธ์	รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร	การประชุมครั้งที่	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	ใช้ไป	คงเหลือ	ด้านปริมาณ	ด้านคุณภาพ
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง											
	กลยุทธ์ที่ 2 การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย										
1	2	631061	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการออกใบอนุญาตขับรถ ด้านการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี	สขจ.อุดรธานี	คณะอนุฯ ครั้งที่ 8/2562 15 พ.ย. 62	16/11/62 - 15/5/63	462,400.00	462,400.00	-	100.00	100.00
2	2	621114	โครงการพัฒนาระบบการออกหนังสือรับรองผ่านการอบรมหลักสูตรการขับรถ ที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย เพื่อยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถสู่มาตรฐานสากล	สนภ.	คณะอนุฯ ครั้งที่ 1/2562 2 พ.ค. 62	2/5/62 - 1/4/63 ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด 4/5/63	885,750.00	885,700.00	50.00	100.00	100.00
	กลยุทธ์ที่ 4 การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย										
3	4	631088	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับ ดูแล โรงเรียนสอนขับรถเอกชนที่กรมการขนส่งทางบกให้การรับรอง	สนภ.	คณะอนุฯ ครั้งที่ 1/2563 31 ม.ค.63	1/2/63 - 31/1/64	1,924,500.00	714,920.00	1,209,580.00	75.00	66.67
	กลยุทธ์ที่ 7 การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน										
4	7	611071	โครงการจัดหารถลักษณะพิเศษดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน	สนภ.	คณะกรรมการฯ ครั้งที่ 8/2560 18 ธ.ค.60	18/12/60 - 30/9/61 ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด 31/12/61	10,648,800.00	10,595,100.00	53,700.00	100.00	100.00

/๕. โครงการ...

ลำดับ	กลยุทธ์	รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร	การประชุมครั้งที่	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	ใช้ไป	คงเหลือ	ด้านปริมาณ	ด้านคุณภาพ
	กลยุทธ์ที่ 8 การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน										
5	8	621079	โครงการด่านชุมชนเพื่อความปลอดภัยทางถนนจังหวัดบึงกาฬ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562	สขจ.บึงกาฬ	คณะอนุฯ ครั้งที่ 7/2561 17 ส.ค. 61	1 /10/61 - 30/9/62 ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด 15/1/63	2,312,670.00	1,678,452.09	634,217.91	100.00	100.00
ยุทธศาสตร์ที่ 3											
	กลยุทธ์ที่ 1 การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน										
6		623005	โครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล	สนค.	คณะอนุวิจัยฯ ครั้งที่ 5/2561 20 พ.ย. 61	1/12/61 - 30/9/62 ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด 17/3/63	4,600,000.00	4,591,780.00	8,220.00	100.00	100.00
7		613010	โครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	กบส.	คณะอนุวิจัยฯ ครั้งที่ 3/2561 4 ก.ค. 61	5/7/61 - 4/7/62 -ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด 9/2/63 -ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด 16/4/63	4,995,500.00	4,788,380.00	207,120.00	100.00	100.00
8		623003	โครงการศึกษาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสำหรับผู้สูงอายุที่มีใบอนุญาตขับรถ	สนภ.	คณะอนุวิจัยฯ ครั้งที่ 4/2561 15 ส.ค.61	16/8/61 - 15/8/62 ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด 13/4/63	4,184,000.00	4,132,600.00	51,400.00	100.00	100.00

ความเห็นคณะอนุกรรมการติดตามฯ

ฝ่ายเลขานุการได้นำเสนอข้อมูลการสรุปปิดโครงการ (One page) เห็นชอบรายงานผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้น จำนวน ๘ โครงการ และในส่วนโครงการโครงการบำรุงรักษาระบบและอุปกรณ์ในการออกใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์พร้อมระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนแล้ว ปรากฏว่ารายงานผลการดำเนินการตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คือ ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถสามารถขับรถได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย โดยประเมินจากแบบติดตามการเกิดอุบัติเหตุของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถไปแล้ว แห่งละไม่น้อยกว่า ๕๐๐ คน ยังมีความคลาดเคลื่อนและไม่ตรงกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้ในตัวชี้วัด คณะอนุกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้ฝ่ายเลขานุการมีหนังสือแจ้ง ศทส. จัดทำข้อมูลรายงานผลตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพใหม่ และให้ฝ่ายเลขานุการแจ้งแนวทางการจัดเก็บข้อมูลดังกล่าว จึงมีมติให้ ศทส. ไปดำเนินการแก้ไขรายงานผลการดำเนินการตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพให้ถูกต้อง และจัดส่งให้ฝ่ายเลขานุการ เพื่อนำเสนอรายงานการสรุปปิดโครงการต่อที่ประชุมอีกครั้ง และในส่วนโครงการที่ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้วแต่ผลการเบิกจ่ายยังไม่แล้วเสร็จ ให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการเบิกจ่ายเงินให้ครบถ้วนโดยเร็ว

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๔ (๒)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป

/วาระที่ ๓.๕....

วาระที่ ๓.๕ รายงานการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของคณะอนุกรรมการฯ กองทุนฯ

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้ออกคำสั่งที่ ๒/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และคำสั่งที่ ๓/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามข้อ ๑๖(๑) (คณะอนุกรรมการพิจารณาฯ) และข้อ ๑๖(๓) (คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ) แห่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ ในวงเงินไม่เกิน ๕ ล้านบาท ต่อ ๑ คำขอ และให้รายงานผลการพิจารณาให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทราบ นั้น

ในการนี้ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้มีการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินแผนงานโครงการด้านความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ – ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ ดังนี้

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓								
พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณ		จำนวนเงินอนุมัติ (บาท)	จำนวนโครงการอนุมัติ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)	จำนวนเงินเห็นชอบในหลักการ (บาท)	จำนวนโครงการเห็นชอบ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)
	สัดส่วน	จำนวนเงิน(บาท)						
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัยฯ	๖๔%	๑,๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐	๑,๐๔๓,๕๕๔,๗๒๖	๙๙	๓๖๔,๔๔๕,๒๗๔	๕๙,๐๐๔,๗๙๖	๔๙	๓๐๕,๔๔๐,๔๗๘
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๔๓,๑๙๔,๗๐๐	๒๒		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย			๓๔๘,๒๓๗,๘๙๐	๓๔		๕๗,๓๖๒,๗๙๖	๔๘	
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			๒๑๕,๖๐๕,๕๐๐	๑๖		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย			๘,๔๙๘,๕๐๐	๑๑		๑,๖๔๒,๐๐๐	๑	
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			๓๗๕,๐๗๕,๒๙๖	๑๙		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			๗๑,๕๐๐,๐๐๐	๕		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน			๑๖๘,๔๒๔,๒๔๐	๗		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๕๕๔,๓๐๐	๓		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๒,๕๘๔,๓๐๐	๓		-	-	
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยฯ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๒๒,๒๑๓,๒๐๐	๕	๑๙๗,๗๘๖,๘๐๐	๓๙๐,๒๗๘,๘๓๐	๑๖	-๑๗๒,๔๗๒,๐๓๐
พันธกิจที่ ๔ การประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๖%	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐	๓๓๕,๘๓๕,๔๕๖	๘	๑๖,๑๖๔,๕๔๔	๕,๗๑๘,๐๐๐	๑	๑๐,๔๔๖,๕๔๔
รวมเงิน	๑๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๑,๔๐๑,๖๐๓,๓๘๒	๑๑๒	๗๙๘,๓๙๖,๖๑๘	๔๕๕,๐๐๑,๖๒๖	๖๖	๓๔๓,๓๙๔,๙๗๒

โดยในเดือนเมษายน ๒๕๖๓ ฝ่ายเลขานุการได้มีการประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อควมปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำหรับพันธกิจที่ ๑ จำนวน ๗ โครงการ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๑๒,๑๙๗,๘๐๐ บาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

/กลยุทธ์ ๓...

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุมครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
กลยุทธ์ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ					
๑	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสภาพรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครนายก	สขจ. นครนายก	อนุกรรมการพิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๑,๑๔๗,๘๐๐	ผลผลิต : เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสภาพรถโดยการพัฒนาให้สถานที่ อุปกรณ์ และสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสภาพรถให้สามารถดำเนินการตรวจสสภาพได้อย่างมีมาตรฐานเที่ยงตรง
๒	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสภาพรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดตาก สาขาอำเภอแม่สอด	สขจ.ตาก สาขาอำเภอแม่สอด	อนุกรรมการพิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๔๙๓,๕๐๐	ผลผลิต : เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสภาพรถโดยการพัฒนาสถานที่เพิ่มช่องทางเข้าเพื่อให้รถพ่วงและรถกึ่งพ่วงเข้ารับการตรวจสภาพรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๓	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมระบบตรวจสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ ๑	สขจ. ขอนแก่น แห่งที่ ๑	อนุกรรมการพิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๔๙๘,๐๐๐	ผลผลิต : จัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบตรวจสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ ๑ โดยจัดซื้อครุภัณฑ์ และจัดหาอินเตอร์เน็ต
กลยุทธ์ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย					
๔	โครงการพัฒนาระบบควบคุม ตรวจสอบ และติดตามรถ TAXI เพื่อความปลอดภัยผ่านแอพพลิเคชั่น ระยะที่ ๑ (ระบบที่ต้องมีการดำเนินการต่อเนื่อง)	ศทส.	อนุกรรมการพิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๕,๐๐๐,๐๐๐	ผลผลิต : พัฒนา Mobile Application สำหรับใช้ติดตามรถ TAXI และข้อมูลของผู้ขับรถ
กลยุทธ์ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน					
๕	โครงการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อการพัฒนากรอบการศึกษาวิจัย และโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	สนท.	อนุกรรมการพิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๒,๙๑๕,๐๐๐	ผลผลิต : อบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อการระดมความคิด ของบุคลากรกรมการขนส่งทางบกระดับขนส่งจังหวัด และหัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง หรือนักวิชาการขนส่ง ในส่วนภูมิภาค ร่วมกับมหาวิทยาลัย พร้อมทั้งการเพิ่มพูนองค์ความรู้ในการพัฒนากรอบการศึกษาวิจัย และการจัดทำแผนงานโครงการด้านความปลอดภัย โดยมี สขจ. จังหวัดละ ๒ คน รวม ๑๕๒ คน และ มหาวิทยาลัย ๗๖ คน รวมทั้งสิ้น ๒๒๘ คน อบรม ๘ รุ่น

/๖. โครงการ...

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	การประชุมครั้งที่	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลผลิต / กิจกรรม
๖	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้บังคับบัญชาระดับต้นของกรมการขนส่งทางบก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กจท.	อนุกรรมการพิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๑,๐๖๐,๙๐๐	<u>ผลผลิต</u> : จัดการฝึกอบรมหลักสูตรการบริหารสำหรับผู้บังคับบัญชาระดับต้น ให้แก่ ๑. ข้าราชการตำแหน่งประเภทวิชาการ ระดับชำนาญการพิเศษ และระดับชำนาญการ จำนวน ๒๕ คน ๒. ข้าราชการตำแหน่งประเภททั่วไป ระดับอาวุโส และระดับชำนาญงาน จำนวน ๒๕ คน
๗	โครงการพัฒนาศักยภาพผู้บริหารงานขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กจท.	อนุกรรมการพิจารณาฯ ๓/๖๓ ๒๗ เม.ย. ๖๓	๑,๐๘๒,๖๐๐	<u>ผลผลิต</u> : จัดการประชุมเชิงวิชาการผู้บริหารงานขนส่ง โดยมีผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย ผู้อำนวยการสำนัก/กอง/ศูนย์ในส่วนกลาง และขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ รวมจำนวน ๑๑๐ คน
รวม ๗ โครงการ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น				**๑๒,๑๙๗,๘๐๐**	

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป

/วาระที่ ๓.๖...

วาระที่ ๓.๖ 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 โดย**มีผลประเมินตนเอง คะแนนรวม ๔.๖๐๔๒ คะแนน** จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่

ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนนประเมินตนเอง	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
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 ผู้บริหารทุนหมุนเวียน 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) โดย**มีผลประเมินเบื้องต้น คะแนนรวม ๓.๓๒๒๑ คะแนน** (ลดลงจากผลประเมินตนเอง ๑.๒๘๒๑ คะแนน) จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่

ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนนเบื้องต้น	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	คะแนนประเมินตนเอง	ผลต่างคะแนนตนเอง-เบื้องต้น
๑. การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	๐.๓๙๓๑	๓.๙๓๑๐	-
๒. การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	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. การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร 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) ซึ่งในการขออุทธรณ์คะแนนผลการประเมิน ได้มีการประสานทางโทรศัพท์กับบริษัททริสฯ และจัดทำคำชี้แจงเหตุผลและจัดส่งเอกสารหลักฐานประกอบเพิ่มเติม โดยขออุทธรณ์คะแนนผลการประเมินด้านที่ ๓, ๔ และ ๕ และ**มีผลประเมินคะแนนที่ขออุทธรณ์คะแนนรวม ๔.๒๒๓๘ คะแนน** (ขอเพิ่มขึ้นจากผลประเมินเบื้องต้น ๐.๙๐๑๗ คะแนน) จำแนกเป็นแต่ละด้าน ได้แก่

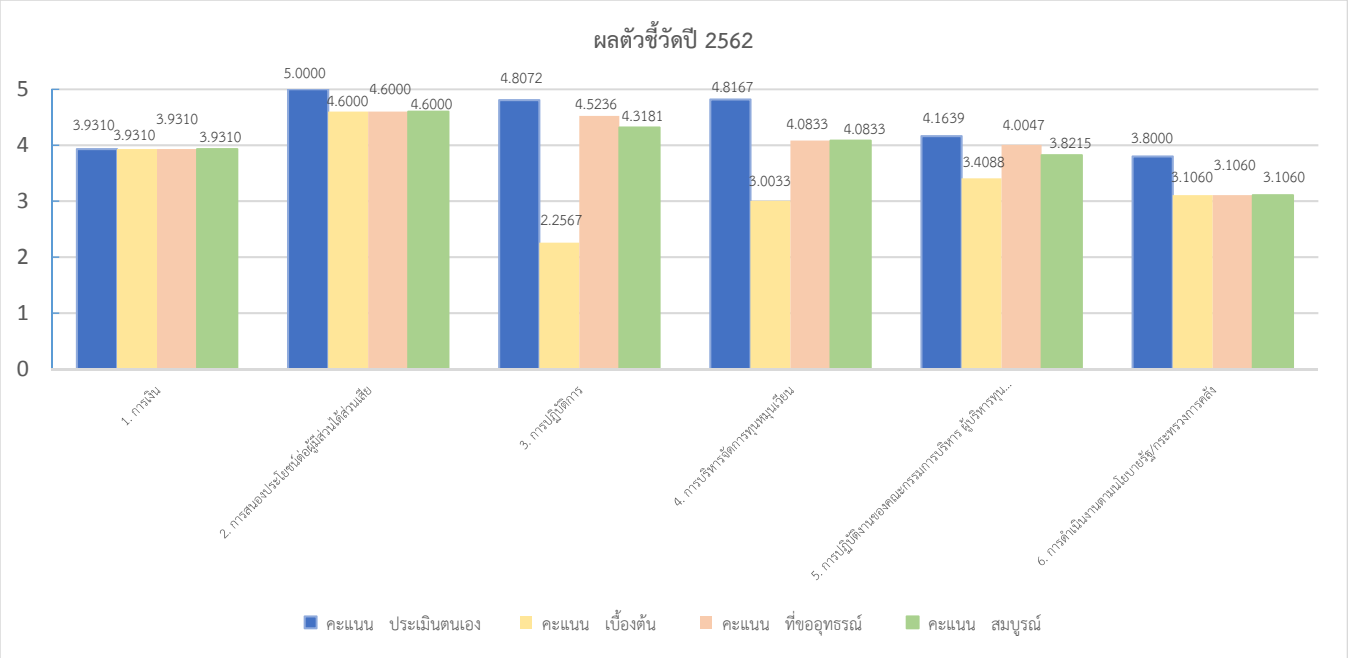
ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนนเบื้องต้น	คะแนนที่ขออุทธรณ์	ผลต่างคะแนนอุทธรณ์-เบื้องต้น
๑. การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐	-
๒. การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๒๕	๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐	-
๓. การปฏิบัติการ * **(ขออุทธรณ์)**	๓๐	๒.๒๕๖๗	๔.๕๒๓๖	๒.๒๖๖๙
๔. การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน * **(ขออุทธรณ์)**	๑๕	๓.๐๐๓๓	๔.๐๘๓๓	๑.๐๘๐๐
๕. การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารผู้บริหารทุนหมุนเวียนฯ * **(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

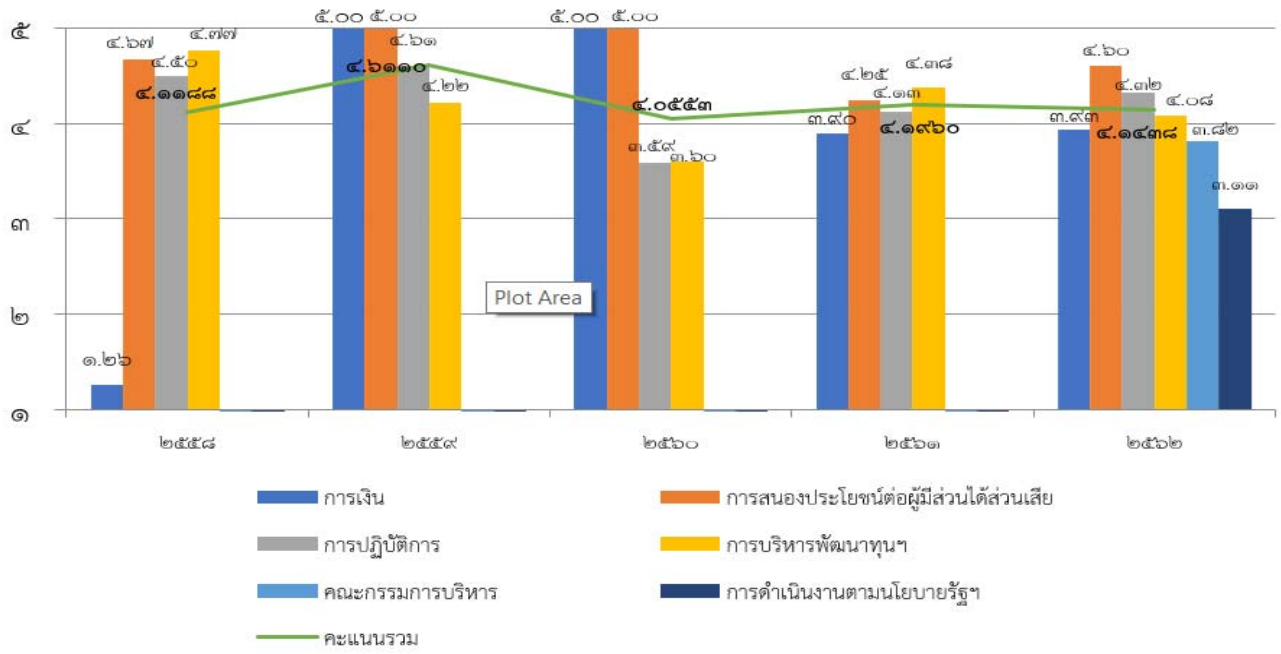
ด้านที่	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนนเบื้องต้น	คะแนนที่ขออุทธรณ์	คะแนนสมบูรณ์	ผลต่างคะแนนสมบูรณ์–เบื้องต้น	ผลต่างคะแนนสมบูรณ์–อุทธรณ์
๑. การเงิน	๑๐	๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐	**๓.๙๓๑๐**	-	-
๒. การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๒๕	๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐	**๔.๖๐๐๐**	-	-
๓. การปฏิบัติการ	๓๐	๒.๒๕๖๗	๔.๕๒๓๖	**๔.๓๑๘๑**	๒.๐๖๑๔	-๐.๒๐๕๕
๔. การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน	๑๕	๓.๐๐๓๓	๔.๐๘๓๓	**๔.๐๘๓๓**	๑.๐๘๐๐	-
๕. การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารผู้บริหารทุนหมุนเวียนฯ	๑๐	๓.๔๐๘๘	๔.๐๐๔๗	**๓.๘๒๑๕**	๐.๔๑๒๗	-๐.๑๘๓๒
๖. การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/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					หลังอุทธรณ์
			ระดับ ๑	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕	ต.ค.๖๑-ก.ย.๖๒	ผลเบื้องต้น	อุทธรณ์	คะแนนที่ได้	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	คะแนนเพิ่มขึ้น
ด้านที่ ๑ การเงิน		๑๐							๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐	๓.๙๓๑๐		-
๑.๑ ยอดประมูลหมายเลขทะเบียนรถประจำปีบัญชี ๒๕๖๒		๕											
- ส่วนกลาง	ล้านบาท	๒.๕	๗๐๔	๗๒๖	๗๔๘	๗๗๐	๗๙๖	๗๓๘.๓๖๐๐	๒.๕๖๑๘	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๒.๕๖๑๘	๐.๐๖๔๐	
- ส่วนภูมิภาค	ล้านบาท	๒.๕	๘๑๗	๘๕๖	๘๙๕	๙๓๔	๙๗๓	๙๐๑.๓๓๐๐	๓.๑๖๒๓	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๓.๑๖๒๓	๐.๐๗๙๑	
๑.๒ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ		๕											
- ส่วนกลาง	ร้อยละ	๒.๕	๕๖	๕๘	๖๐	๖๒	๖๔	๗๓.๗๙๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
- ส่วนภูมิภาค	ร้อยละ	๒.๕	๔๗	๕๐	๕๓	๕๖	๕๙	๖๔.๙๖๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		๒๕							๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐	๔.๖๐๐๐		-
๒.๑ การจัดทำรายงานวิเคราะห์ผู้ใช้บริการหลักและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งทางตรงและทางอ้อมของทุนหมุนเวียน	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/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๒.๒ ความพึงพอใจของผู้พิการที่ขอรับความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒	ร้อยละ	๒.๕	๘๕.๐๐	๘๗.๕๐	๙๐.๐๐	๙๒.๕๐	๙๕.๐๐	๙๘.๐๓๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๒.๓ ความพึงพอใจของหน่วยงานที่ขอรับเงินสนับสนุนจากกองทุนฯหน่วยงานที่ขอรับเงินสนับสนุน	ร้อยละ	๒.๕	๘๕.๐๐	๘๗.๕๐	๙๐.๐๐	๙๒.๕๐	๙๕.๐๐	๙๘.๒๑๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	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/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๑๒๕๐	
๒.๓ จำนวนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่และรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ	คัน	๑๐	๑,๕๑๐	๑,๔๙๕	๑,๔๘๐	๑,๔๖๕	๑,๔๕๐	๑,๔๑๙.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๕๐๐๐	
ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ		๓๐							๒.๒๕๖๗	๔.๕๒๓๖	๔.๓๑๘๑		๒.๐๖๑๔
๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจาก กปถ.	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	๙๔.๓๗๐๐	๑.๐๐๐๐	๔.๗๑๘๕	๓.๗๗๔๐	๐.๑๑๓๒	
๓.๓.๔ กระบวนการจัดสรรเงินสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ร้อยละ	๒	๘๐	๘๕	๙๐	๙๕	๑๐๐	๙๓.๖๙๐๐	๑.๐๐๐๐	๔.๐๕๔๑	๓.๖๓๘๐	๐.๐๗๒๘	
ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน		๑๕							๒.๒๕๖๗	๔.๐๘๓๓	๔.๐๘๓๓		๑.๘๒๖๖
๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๔๐๐๐	๒.๙๑๐๐	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 การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๐๕๐๐	๓.๔๕๐๐	๔.๐๕๐๐	๔.๐๕๐๐	๐.๒๐๒๕	
ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง		๑๐							๓.๐๐๓๓	๔.๐๐๔๗	๓.๘๒๑๕		๐.๘๑๘๒
๕.๑ บทบาทคณะกรรมการทุนหมุนเวียน	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๓๐๐๐	๔.๐๘๐๐	๔.๓๖๖๓	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											
- ร้อยละการเบิกจ่าย<u>งบลงทุน</u>ที่เกิดขึ้นจริงเทียบกับแผนการเบิกจ่าย<u>งบลงทุน</u> ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒	ร้อยละ	๑.๕	๙๒	๙๔	๙๖	๙๘	๑๐๐	๗.๐๖๐๐	๑.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๑.๐๐๐๐	๐.๐๑๕๐	
- ร้อยละการเบิกจ่าย<u>ภาพรวม</u>ที่เกิดขึ้นจริงเทียบกับแผนการเบิกจ่าย<u>ภาพรวม</u> ประจำปีบัญชี ๒๕๖๒	ร้อยละ	๑.๕	๙๒	๙๔	๙๖	๙๘	๑๐๐	๗๘.๗๔๐๐	๑.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	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/ไม่อุทธรณ์	๑.๐๐๐๐	๐.๐๑๐๐	
- การบันทึกรายงานการรับจ่าย และการใช้จ่ายเงินฯ งวดสิ้นปีบัญชี ๒๕๖๒	ระดับ	๑	ไม่สามารถดำเนินงาน	-	-	-	ดำเนินการได้สำเร็จ	๕.๐๐๐๐	๕.๐๐๐๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	๕.๐๐๐๐	๐.๐๕๐๐	
๖.๓ การดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของทุนหมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	ระดับ	๕	๑	๒	๓	๔	๕	๔.๔๑๒๐	๔.๔๑๒๐	ยื่น/ไม่อุทธรณ์	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 ยอดประมูลหมายเลขทะเบียนรถประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ - ส่วนกลาง - ส่วนภูมิภาค		 ๒.๕๖๑๘ ๓.๑๖๒๓	ส่วนกลาง มียอดรายได้ด้อยกว่าเป้าหมาย เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว มีผู้ครอบครองป้ายทะเบียนอยู่ค่อนข้างทั่วถึง ทำให้มีผู้สนใจการประมูลหมายเลขทะเบียนรถน้อยลง ทำให้รายได้ลดลง สำหรับในส่วนภูมิภาค มียอดรายได้เป็นไปตามเป้าหมาย เนื่องจากมีการจัดการประมูลครั้งแรก คือ จังหวัดแม่ฮ่องสอน และอำเภอเบตง จังหวัดยะลา ทำให้มียอดประมูลหมายเลขทะเบียนรถในจังหวัดดังกล่าวมีราคาสูง
๑.๒ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ - ส่วนกลาง - ส่วนภูมิภาค		 ๕.๐๐๐๐ ๕.๐๐๐๐	ทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค สามารถจัดเก็บเงินรายได้จากการประมูลได้ดีกว่าเป้าหมาย เนื่องจากมีการดำเนินการตามหลักเกณฑ์การบริหารจัดการหนี้อย่างเคร่งครัด และมีการจัดกิจกรรมจูงใจให้ผู้ประมูลชำระค่าหมายเลขในวันที่ทำการประมูล เช่น ให้สิทธิ์ในการชิงรางวัลหรือแจกของที่ระลึก/ของชำร่วย เป็นต้น
ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	**๒๕**	**๔.๖๐๐๐**	
๒.๑ การจัดทำรายงานวิเคราะห์ผู้ใช้บริการหลักและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งทางตรงและทางอ้อมของทุนหมุนเวียน		๓.๐๐๐๐	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของทุนหมุนเวียน ประกอบด้วย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน ได้แก่ ลูกจ้างกองทุนฯ ข้าราชการ ผู้บริหาร ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิด ได้แก่ ร่วมประมูลหมายเลขทะเบียน ผู้พิการที่ขอรับอุปกรณ์ฯ หน่วยงานที่ขอรับเงินจัดสรรจากกองทุนฯ และผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ผู้เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ สื่อมวลชน แต่การนำข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไปใช้ประกอบการทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย และแผนยุทธศาสตร์ ตลอดจนแผนปฏิบัติการประจำปีของทุนหมุนเวียน ยังไม่ชัดเจน
๒.๒ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๒.๒.๑ ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ๒.๒.๒ ความพึงพอใจของผู้พิการที่ขอรับความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒ ๒.๒.๓ ความพึงพอใจของหน่วยงานที่ขอรับเงินสนับสนุนจากกองทุนฯหน่วยงานที่ขอรับเงินสนับสนุน ๒.๒.๔ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุน		๕.๐๐๐๐	เป็นการวัดความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อ กปถ. โดยแบ่งเป็น ๔ กลุ่ม ซึ่งมีผลการดำเนินงานในระดับ ๕ คะแนน (ตามเกณฑ์กำหนดให้ร้อยละ ๙๐) ทั้ง ๔ กลุ่ม โดยมีผลความพึงพอใจในระดับมากและมากที่สุดสูงกว่าร้อยละ ๙๐ ของจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด
๒.๓ จำนวนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่และรถตู้โดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ		๕.๐๐๐๐	จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ ๖๒๐ ครั้ง และรถตู้โดยสารสาธารณะ ๗๙๙ ครั้ง รวมทั้งสิ้น ๑,๔๑๙ ครั้ง ของ สตช. ในปีบัญชี ๒๕๖๒ ลดลงจากปี ๒๕๖๑ จำนวน ๙๑ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๖.๐๒ จึงมีผลการดำเนินงานดีกว่าเป้าหมาย

/ด้านที่ ๓...

ด้าน/ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน	ประเด็นสำคัญจากการประเมินผล
ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ	**๓๐**	**๔.๖๐๐๐**	
๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณจาก กปถ.		๔.๕๗๔๕	กองทุนฯ สามารถติดตามโครงการที่ได้ครบถ้วนร้อยละ ๑๐๐ และจัดทำรายงานและประเมินผลโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๑๗๑ โครงการ และมีโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จตามกำหนดเวลาและมีผลลัพธ์เป็นไปตามเป้าหมายจำนวน ๒๕๘ โครงการ จากจำนวนโครงการที่ติดตามทั้งสิ้น ๒๘๒ โครงการ คิดเป็นร้อยละ ๙๑.๔๙ จึงมีผลการดำเนินงานดีกว่าเป้าหมายมาก เนื่องจากคณะอนุกรรมการติดตามและประเมินผลฯ มีการติดตามความก้าวหน้าของโครงการและให้ข้อเสนอแนะกรณีที่โครงการไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนเป็นประจำ
๓.๒ ระดับความสำเร็จในการวิจัยเพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน		๓.๕๐๐๐	กองทุนฯ มีการแต่งตั้งผู้รับผิดชอบศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการศึกษาและพัฒนาสร้างระบบฐานข้อมูลผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ และกำหนดกรอบแนวคิดของระบบฐานข้อมูลผู้พิการฯ แล้วเสร็จ โดยสามารถระบุฐานข้อมูลด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ประเภทข้อมูล แหล่งที่มาของข้อมูล แต่การกำหนดแนวทางการเชื่อมโยงฐานข้อมูลหรือวิธีการจัดเก็บข้อมูลยังไม่ชัดเจน และยังไม่สามารถจัดทำรายละเอียดร่างขอบเขตของโครงการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและพัฒนาสร้างระบบฐานข้อมูลผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน ระยะที่ ๑ ได้
๓.๓ การดำเนินงานตามข้อตกลงระดับการให้บริการ (SLA) ๓.๓.๑ กระบวนการจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ๓.๓.๒ กระบวนการจัดเก็บและบริหารจัดการหนี้ ๓.๓.๓ กระบวนการจัดสรรเงินช่วยเหลือผู้พิการฯ ๓.๓.๔ กระบวนการจัดสรรเงินสนับสนุนโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน		 ๔.๙๐๐๐ ๔.๖๔๐๐ ๓.๗๗๔๐ ๓.๗๗๔๐	- กระบวนการจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ดีกว่าเป้าหมาย - กระบวนการจัดเก็บและบริหารจัดการหนี้ สามารถดำเนินการตามข้อตกลงระดับการให้บริการได้เฉลี่ยร้อยละ ๙๘.๗๐ - กระบวนการจัดสรรเงินช่วยเหลือผู้พิการฯ ไม่สามารถจัดสรรเงินช่วยเหลือผู้พิการฯ ได้เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีร้องเรียนการส่งมอบอุปกรณ์ฯ จึงได้ปรับปรุงกระบวนการทำงานและดำเนินการอื่น ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินการตามข้อตกลงระดับการให้บริการได้เฉลี่ยร้อยละ 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 การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน	**๑๕**	**๔.๐๘๓๓**	
๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน		๔.๔๐๐๐	ภาพรวมในด้านการบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียนมีผลการดำเนินงานดีกว่าเป้าหมาย โดยมีการดำเนินงานตามเกณฑ์ที่กำหนดครบถ้วนตามเป้าหมาย **แต่มีบางประเด็นตามตัวชี้วัดที่ยังไม่สามารถดำเนินการตามเกณฑ์ในระดับ ๕ คะแนน** ได้แก่ **(๑) การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน** ในประเด็นของประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร ยังไม่แสดงถึงการพิจารณาโดยใช้ฐานข้อมูลในอดีตเพื่อกำหนดเป็นค่าเป้าหมายทั้งระดับโอกาสและผลกระทบ และในประเด็นการตอบสนองความเสี่ยง กองทุนฯ มีการกำหนดกิจกรรม/แผนบริหารปัจจัยเสี่ยงครบทุกปัจจัย แต่การวิเคราะห์ Cost-Benefit ยังไม่แสดงให้เห็นถึงการเปรียบเทียบในแต่ละทางเลือก เพื่อกำหนดทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด **(๒) การตรวจสอบภายใน** ในประเด็นของการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน และประเด็นการประเมินการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะที่ระบุในรายงานผลการตรวจสอบ เนื่องจากผู้บริหารกองทุนฯ ไม่ได้เข้าร่วมประชุมการปิดตรวจกับผู้ตรวจสอบ ซึ่งกองทุนฯ มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบแต่แก้ไขล่าช้ากว่าระยะเวลาที่กำหนดและรายงานผลดังกล่าวต่อคณะกรรมการกองทุนฯ **(๓) การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล** ในประเด็นของแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๓ ยังไม่สมบูรณ์ เนื่องจากการจัดกลุ่มและลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ ไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์จัดกลุ่มและลำดับความสำคัญที่ชัดเจนและเป็นระบบ รวมถึงตัวชี้วัดที่แสดงความสำเร็จและผลลัพธ์ที่คาดหวัง ส่วนใหญ่มีแต่ตัวชี้วัดแสดงความสำเร็จของแผนงาน/โครงการ รวมถึงไม่แสดงเป้าหมายของตัวชี้วัดที่เป็นตัวเลข ในส่วนของระบบการบริหารจัดการสารสนเทศยังไม่มีการประเมินผลลัพธ์ที่แสดงว่าผู้บริหารมีการเข้าใช้งานผ่านระบบอย่างเต็มศักยภาพ
๔.๒ การตรวจสอบภายใน		๓.๘๐๐๐	
๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล		๔.๐๕๐๐	
ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง	**๑๐**	**๔.๐๘๓๓**	
๕.๑ บทบาทคณะกรรมการทุนหมุนเวียน		๔.๓๐๐๐	คณะกรรมการบริหารฯ สามารถกำกับดูแลทุนหมุนเวียน มีผลการดำเนินงานสูงกว่าปีที่ผ่านมา หรือแสดงเป็นส่วนต่างของผลคะแนน ๐.๐๘ คะแนน
๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล		๓.๓๔๓๐	การเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ไม่ครบตามแผน ซึ่งดำเนินการได้ร้อยละ ๘๘.๘๙ และไม่มีการนำปัจจัยสำเร็จ ปัญหา อุปสรรคจากการดำเนินงานในอดีตมาจัดทำทบทวนแผนยุทธศาสตร์ และไม่มีการแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงและสนับสนุนยุทธศาสตร์

/ด้านที่ ๖...

ด้าน/ตัวชี้วัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	คะแนน	ประเด็นสำคัญจากการประเมินผล
ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง	**๑๐**	**๓.๑๐๖๐**	
๖.๑ การเบิกจ่ายเงินตามแผนการเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ - ร้อยละการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้นจริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายงบลงทุนประจำปีบัญชี ๒๕๖๒ - ร้อยละการเบิกจ่ายภาพรวมที่เกิดขึ้นจริงเทียบกับแผนการเบิกจ่ายภาพรวมประจำปีบัญชี ๒๕๖๒		๑.๐๐๐๐ ๑.๐๐๐๐	- ผลการดำเนินงานประเมินจากการใช้จ่ายตามแผนการใช้จ่ายที่ได้รับอนุมัติ ดังนี้ (๑) กองทุนฯ มีแผนการใช้จ่ายงบลงทุนเท่ากับ ๖,๕๙๖,๕๓๓ บาท สามารถใช้ได้จริง ๔๖๕,๘๙๓ บาท **คิดเป็นร้อยละ ๗.๐๖** (๒) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีแผนการใช้จ่ายภาพรวมเท่ากับ ๑,๗๕๒,๒๖๗,๔๓.๙๖ บาท และสามารถใช้ได้จริง ๑,๓๗๙,๗๐๑,๒๔๕.๑๓ บาท **คิดเป็นร้อยละ ๗๘.๗๔** ตามเป้าหมายในระดับ ๕ คะแนน ต้องใช้จ่ายได้ตามมติ ครม.
๖.๒ การรายงานทางการเงิน - การนำเข้าข้อมูลงบทดลองรายเดือน - การบันทึกรายงานการรับจ่าย และการใช้จ่ายเงินฯ งวดสิ้นปีบัญชี ๒๕๖๒		๑.๐๐๐๐ ๕.๐๐๐๐	กองทุนฯ มีการส่งรายงานการรับจ่ายและการใช้จ่ายเงินฯ โดย - บันทึกข้อมูลให้กรมบัญชีกลางครบถ้วนครบเพียง ๓ เดือน (ตามเป้าหมายระดับ ๕ คะแนน ต้องครบถ้วน ครบ ๑๒ เดือน) - บันทึกรายงานการรับและการใช้จ่ายเงินฯ งวดสิ้นปีบัญชี ๒๕๖๒
๖.๓ การดำเนินงานตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของทุนหมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์		๔.๔๑๒๐	กองทุนฯ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ มีรายการรับเงิน จำนวน ๕ รายการ และมีรายการจ่ายเงิน จำนวน ๑๒ รายการ รวมทั้งสิ้น ๑๗ รายการ กองทุนฯ สามารถดำเนินการจ่ายเงินและรับเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ (ผ่านระบบ KTB Corporate Online ระบบ GFMIS การโอนเงินผ่านธนาคาร และเครื่อง EDC) จำนวน ๑๖ รายการ คิดเป็นร้อยละ ๙๔.๑๒ โดยยังไม่สามารถดำเนินการจ่ายเงินค่าธรรมเนียมศาลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ เนื่องจากยังไม่มีระบบรองรับ

ดังมีรายละเอียดรายงานผลการประเมิน (ฉบับสมบูรณ์) ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๖

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม เนื่องจากระยะเวลาในการประชุมไม่เพียงพอ จึงให้นำเรื่องเพื่อทราบดังกล่าว มานำเสนอในการประชุมครั้งถัดไป

/วาระที่ ๓.๗...

วาระที่ ๓.๗ การติดตามระบบการบริหารจัดการและผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน (ไตรมาสที่ ๒)

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 ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ จาก กปถ.

๓. ระบบบริหารความเสี่ยง ได้แก่
- ตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

๔. ระบบบริหารจัดการสารสนเทศ ได้แก่
- ตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล

๕. ระบบบริหารทรัพยากรบุคคล ได้แก่
- ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล

/ด้านที่ ๑...

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 กปถ.	**ตัวชี้วัดที่ ๓.๒** ระดับความสำเร็จในการปรับปรุงหลักเกณฑ์การสนับสนุนเงินค่าอุปกรณ์ หรือให้ความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒	**ตัวชี้วัดที่ ๓.๓** ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการหนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถที่มีอายุหนี้เกิน ๑ ปีขึ้นไป
ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน	**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 การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง	**ตัวชี้วัดที่ ๖.๑** การเบิกจ่ายเงินตามแผนการเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ	**ตัวชี้วัดที่ ๖.๒** การดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของทุนหมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	

/โดยพิจารณา...

โดยพิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน มีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญของทุนหมุนเวียน และกำหนดเกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานเป็น ๕ ระดับ ดังนี้

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
คณะกรรมการมีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญของทุนหมุนเวียนอย่างครบถ้วนและเพียงพอ	๒๕	มีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญทั้งสิ้น ๑ ด้าน เป็นรายไตรมาส	มีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญทั้งสิ้น ๒ ด้าน เป็นรายไตรมาส	มีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญทั้งสิ้น ๓ ด้าน เป็นรายไตรมาส	มีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญทั้งสิ้น ๔ ด้าน เป็นรายไตรมาส	**มีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญทั้งสิ้น ๕ ด้าน เป็นรายไตรมาส**

<u>หมายเหตุ</u> : ผลการปฏิบัติงานที่สำคัญของทุนหมุนเวียน ประกอบด้วย ๑.ผลการดำเนินงานด้านการเงิน ๒.ผลการดำเนินงานด้านไม่ใช่การเงินตามวัตถุประสงค์และภารกิจของทุนหมุนเวียน ๓.ระบบบริหารความเสี่ยง ๔.ระบบบริหารจัดการสารสนเทศ และ ๕. ระบบบริหารทรัพยากรบุคคล **ทั้งนี้ การติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญ ควรมีการติดตามผลอย่างช้าภายในสิ้นไตรมาสถัดไป**

*** กรณีที่คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนมีการประชุมน้อยกว่ารายไตรมาส กำหนดให้สามารถใช้การเวียนเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบพร้อมมอบข้อสังเกตต่อผลการปฏิบัติงานที่สำคัญทั้ง ๕ ด้าน ได้ตามความเหมาะสม**

ในการนี้ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จึงขอรายงานภาพรวมผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ไตรมาสที่ ๒ (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓) โดยเป็นรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ดังนี้

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๒/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓)	ผลการดำเนินงานเทียบกับเกณฑ์วัด
ด้านที่ ๑ การเงิน		**๑๐**		
๑.๑ อัตราส่วนการจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ		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**	อยู่ระหว่างการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ	**๑.๐๐๐๐**

/ตัวชี้วัดที่ ๒.๒...

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๒/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓)	ผลการดำเนินงานเทียบกับเกณฑ์วัด
ตัวชี้วัดที่ ๒.๒ ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		**๑๐**	แบบสอบถามได้รับความเห็นชอบจากกรมบัญชีกลางและบริษัทที่ปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๓	-
๒.๒.๑ ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถ	ร้อยละ	๒.๕		
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 ๒ จำนวน ๗๓๓ ครั้ง	-
ด้านที่ ๓ การปฏิบัติการ		**๓๐**		
ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ระดับความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายโครงการที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจาก กปถ.	ระดับ	๒๐	สามารถดำเนินการติดตามและประเมินผลโครงการได้ร้อยละ ๑๐๐ ของจำนวนโครงการทั้งหมด โดยนำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาขอรับจัดสรรฯ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓	**๓.๐๐๐๐**
๓.๒ ระดับความสำเร็จในการปรับปรุงหลักเกณฑ์การสนับสนุนเงินค่าอุปกรณ์ หรือให้ความช่วยเหลือตามพันธกิจที่ ๒	ระดับ	๕	จัดทำร่างระเบียบฯ แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างนำเสนอต่อคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อขอความเห็นชอบ ซึ่งยังไม่ได้มีการกำหนดวันเวลาการในการประชุม	**๒.๐๐๐๐**
๓.๓ ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการหนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถที่มีอายุหนี้เกินกว่า ๑ ปีขึ้นไป	ระดับ	๕	กองทุนฯ อยู่ระหว่างดำเนินการตามแนวทางการบริหารจัดการหนี้ค้างชำระที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บริหาร แต่เนื่องจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) จึงไม่สามารถจัดการประมูลได้ตามแผนที่กำหนดไว้	**๒.๐๐๐๐**

/ด้านที่ ๔...

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๒/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓)	ผลการดำเนินงานเทียบกับเกณฑ์วัด
ด้านที่ ๔ การบริหารพัฒนาทุนหมุนเวียน		**๑๕**		
ตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน		**๕**		
(๑) สภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน การจัดให้มีระบบข้อร้องเรียน ช่องทางการรับข้อร้องเรียนและการจัดทำรายงานสรุปเกี่ยวกับข้อร้องเรียนภายในองค์กรนำเสนอผู้บริหารองค์กร	ระดับ	๗	กองทุนฯ ได้ดำเนินการรับข้อร้องเรียน โดยมีการช่องทางรับข้อร้องเรียน ได้แก่ ๑) เว็บไซต์ http://roadsafefund.dlt.go.th ๒) โทรศัพท์หมายเลข ๐-๒๒๗๑-๘๘๘๘ และ Call Center หมายเลข ๑๕๘๔ ๓) ตู้รับความคิดเห็น ๔) เอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีการจัดทำรายงานผลการรับเรื่องร้องเรียนของกองทุนฯ สรุปและนำเสนอผู้บังคับบัญชาเป็นลำดับชั้นทราบเรียบร้อยแล้วเป็นประจำทุกเดือน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๒ – มีนาคม ๒๕๖๓	**๕.๐๐๐๐**
(๒) การกำหนดวัตถุประสงค์การบริหารความเสี่ยง การจัดทำ/ทบทวน คู่มือการบริหารความเสี่ยง	ระดับ	๘	กองทุน ฯ อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลในปีที่ผ่านมา โดยจะมีการทบทวนคู่มือการบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อนำมาจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ให้มีองค์ประกอบของคู่มือบริหารความเสี่ยงที่ดีครบถ้วน	**๑.๐๐๐๐**
(๓) การระบุความเสี่ยงระดับองค์กร การระบุความเสี่ยงระดับองค์กร	ระดับ	๑๕	กองทุน ฯ อยู่ระหว่างดำเนินการให้ครบถ้วนตามระดับ ๔ และให้สามารถแสดงถึงความเชื่อมโยงระหว่างปัจจัยเสี่ยงที่เหลืออยู่ในปีก่อนหน้ากับปีที่ประเมินได้ชัดเจน	**๑.๐๐๐๐**
(๔) การประเมินความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร การประเมินความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร (ระดับความรุนแรง = โอกาส x ผลกระทบ)	ระดับ	๑๕	กองทุน ฯ อยู่ระหว่างดำเนินการรวบรวมข้อมูลการประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร (ระดับความรุนแรง = โอกาส x ผลกระทบ) ให้ครบทุกความเสี่ยงระดับองค์กร	**๑.๐๐๐๐**
(๕) การตอบสนองความเสี่ยง การกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร	ระดับ	๑๕	กองทุน ฯ อยู่ระหว่างดำเนินการกำหนดแผนบริหารความเสี่ยงครบทุกปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร โดยมีการวิเคราะห์ Cost-Benefit ในแต่ละทางเลือก	**๑.๐๐๐๐**

/(๖) กิจกรรม...

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๒/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓)	ผลการดำเนินงานเทียบกับเกณฑ์วัด
(๖) กิจกรรมการควบคุมภายใน ผู้บริหารทุนหมุนเวียนและผู้บริหารระดับรองมีการสอบทานรายงานทางการเงินและรายงานที่ไม่ใช่ทางการเงิน	ระดับ	๑๐	กองทุนฯ ได้จัดทำรายงานนำเสนอผู้บริหารและคณะกรรมการกองทุนฯ ทราบและพิจารณาเป็นประจำทุกเดือน ดังนี้ ๑. รายงานทางการเงิน ได้จัดทำรายงานการรับ-จ่าย และเงินคงเหลือประจำเดือนของกองทุนฯ ๒. รายงานที่ไม่ใช่การเงินได้จัดทำรายงานผลการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ (เลขสวย) ในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ทั้งนี้ ได้จัดทำข้อมูลรายงานผลการติดตาม ระบบบริหารจัดการที่สำคัญ และผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของกองทุนฯ เป็นรายไตรมาส นำเสนอต่อคณะกรรมการกองทุนฯ ทราบ โดยสรุปผลการปฏิบัติงานที่สำคัญตามภารกิจของกองทุนฯ แบ่งเป็น ๕ ด้าน ดังนี้ ๑) ผลการดำเนินงานด้านการเงิน ๒) ผลการดำเนินงานด้านไม่ใช่การเงินตามวัตถุประสงค์และภารกิจของกองทุนฯ 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 จะมีการประเมินผลการควบคุมภายในของกองทุนฯ 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**

/ตัวชี้วัดที่ ๔.๒...

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๒/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓)	ผลการดำเนินงานเทียบกับเกณฑ์วัด
ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน		**๕**		
๑. การปฏิบัติงานตรวจสอบ	ระดับ	๔๕	กลุ่มตรวจสอบภายในได้เริ่มดำเนินการตรวจสอบส่วนการเงินกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งขณะนี้ดำเนินการตรวจสอบเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการออกรายงานผลการตรวจ	**๑.๐๐๐๐**
๒. การประชุมปิดการตรวจสอบ	ระดับ	๑๕	กลุ่มตรวจสอบภายในได้เริ่มดำเนินการตรวจสอบส่วนการเงินกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งขณะนี้ดำเนินการตรวจสอบเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการออกรายงานผลการตรวจ	**๑.๐๐๐๐**
๓. การปฏิบัติงานตามข้อเสนอแนะ	ระดับ	๑๕	กลุ่มตรวจสอบภายในได้เริ่มดำเนินการตรวจสอบส่วนการเงินกองทุนฯ ตั้งแต่วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งขณะนี้ดำเนินการตรวจสอบเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการออกรายงานผลการตรวจ	**๑.๐๐๐๐**
๔. การรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อการวางแผนตรวจสอบ	ระดับ	๕	กองทุนฯ อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลในปีที่ผ่านมา โดยจะมีการทบทวนคู่มือการบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อนำมาจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ให้มีองค์ประกอบของคู่มือบริหารความเสี่ยงที่ดีครบถ้วน โดยจะรายงานผลการบริหารความเสี่ยงประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ให้ผู้ตรวจสอบภายใน กลุ่มตรวจสอบภายในทราบ ภายในไตรมาสที่ ๓ เพื่อผู้ตรวจสอบภายในจะได้นำไปกำหนดแผนการตรวจสอบภายใน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ต่อไป	**๑.๐๐๐๐**
ตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล		**๕**		
(๑) แผนปฏิบัติการดิจิทัลและแผนปฏิบัติการประจำปี - มีการจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) ที่มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการระยะยาว ทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ที่สำคัญ	ระดับ	๕	อยู่ระหว่างทบทวนแผนแม่บทสารสนเทศและแผนปฏิบัติการสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓ เพื่อตอบสนองและสนับสนุนต่อแผนยุทธศาสตร์ ทั้งวิสัยทัศน์ ภารกิจ รวมทั้ง กลยุทธ์ของกองทุนฯ	**๑.๐๐๐๐**
- แผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๔ มีองค์ประกอบหลักที่ดีครบถ้วน	ระดับ	๕	อยู่ระหว่างทบทวนแผนแม่บทสารสนเทศและแผนปฏิบัติการสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี ๒๕๖๔	**๑.๐๐๐๐**

/(๒) การบริหาร...

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๒/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓)	ผลการดำเนินงานเทียบกับเกณฑ์วัด
(๒) การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล		**๕**		
๒.๑ ระบบการบริหารจัดการสารสนเทศที่สนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร (EIS/MIS)				
- ความเพียงพอของระบบการบริหารจัดการสารสนเทศที่สนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร (EIS/MIS)	ระดับ	๓๕	กองทุนฯ มีการนำเสนอสารสนเทศที่ง่ายต่อการตัดสินใจ ในรูปแบบกราฟแสดงผลข้อมูลและมีการเปรียบเทียบข้อมูลกับปีที่ผ่านมา นำเสนอต่อคณะกรรมการกองทุนฯ เป็นประจำทุกครั้ง ได้แก่ - แผนและผลการประมูลหมายเลขทะเบียนรถประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - รายงานการจัดเก็บรายได้จากการประมูลทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค - รายงานการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำทุกเดือน - รายงานผลการใช้จ่ายเงิน และผลการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำทุกเดือน - การติดตามระบบการบริหารจัดการและผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน ทุกไตรมาส - ผู้บริหารสามารถเข้าใช้งานระบบกองทุนฯ เพื่อเข้าดูรายงานผลต่าง ๆ ของกองทุนฯ ได้ และมีการประเมินผลการเข้าใช้ระบบของผู้บริหาร	**๒.๐๐๐๐**
๒.๒ ระบบสารสนเทศสนับสนุนผู้ใช้บริการภายในทุนหมุนเวียน				
- ระบบสารสนเทศที่สนับสนุนผู้ใช้บริการภายในทุนหมุนเวียน	ระดับ	๒๕	กองทุนฯ มีระบบงานกองทุนฯ ที่สนับสนุนการทำงานของบุคลากรภายใน ในการลดขั้นตอนและอำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการ โดยบันทึกข้อมูลและเรียกดูรายงานจากระบบงานกองทุนฯ และสามารถนำข้อมูลมาใช้วิเคราะห์และจัดทำรายงานนำเสนอผู้บริหารได้	**๓.๐๐๐๐**
๒.๓ ระบบสารสนเทศสนับสนุนผู้ใช้บริการภายนอกทุนหมุนเวียน และตอบสนองต่อนโยบายด้านดิจิทัล รวมทั้งนโยบายต่าง ๆ ที่สำคัญของภาครัฐ				
- ระบบสารสนเทศสนับสนุนผู้ใช้บริการภายนอกทุนหมุนเวียน	ระดับ	๒๕	กองทุนฯ มีระบบสารสนเทศที่สนับสนุนผู้ใช้บริการภายนอก ได้แก่ ๑. เว็บไซต์ http://tabienrod.dlt.go.th ใช้สนับสนุนการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ - ระบบบริหารจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ รย.๑, รย.๒ และ รย.๓ แบบออนไลน์ - ระบบการนำหมายเลขทะเบียนออกประมูลใหม่แบบออนไลน์ ๒. เว็บไซต์ http://roadsafefund.dlt.go.th สำหรับเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์กองทุนฯ เพื่อให้ประชาชนเข้ามาสืบค้นข้อมูล ได้แก่	**๓. ๐๐๐๐**

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๒/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓)	ผลการดำเนินงานเทียบกับเกณฑ์วัด
			- ข้อมูลเกี่ยวกับกองทุนฯ - โครงการช่วยเหลือผู้พิการที่ประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน - กิจกรรมด้านการณรงค์ลดอุบัติเหตุทางถนน - งานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน - ข้อมูลเกี่ยวกับการประมูลหมายเลขทะเบียนรถและสถิติการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ	
ด้านที่ ๕ คณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง **ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการทุนหมุนเวียน** **(๑) การจัดให้มีหรือทบทวนแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว (๓-๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๓**		**๕** **๓๐**		
- การกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของทุนหมุนเวียน	ระดับ	๑๐	อยู่ระหว่างกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของทุนหมุนเวียน และจะนำเสนอคณะกรรมการกองทุนฯ ภายในเดือน ก.ค. ๒๕๖๓	**๑.๐๐๐๐**
- การจัดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ – ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ที่มีคุณภาพและระบุองค์ประกอบสำคัญ ครบถ้วน	ระดับ	๑๐	อยู่ระหว่างทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	**๑.๐๐๐๐**
- ระยะเวลาการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	ระดับ	๑๐	อยู่ระหว่างทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	**๑.๐๐๐๐**
(๒) การติดตามระบบการบริหารจัดการที่สำคัญ และผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน - คณะกรรมการมีการติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญของทุนหมุนเวียนอย่างครบถ้วนและเพียงพอ	ระดับ	๒๕	ติดตามผลการปฏิบัติงานที่สำคัญทั้งสิ้น ๕ ด้าน ได้แก่ ๑)ด้านการเงิน ๒)ด้านไม่ใช่การเงิน ๓)รบบบริหารความเสี่ยง ๔)ระบบบริหารจัดการสารสนเทศ และ ๕)ระบบบริหารทรัพยากรบุคคล	**๕.๐๐๐๐**

/(๓) การจัดให้...

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๒/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓)	ผลการดำเนินงานเทียบกับเกณฑ์วัด
(๓) การจัดให้มีระบบประเมินผู้บริหารทุนหมุนเวียน - การจัดให้มีระบบประเมินผลภายในทุนหมุนเวียน	ระดับ	๒๕	กองทุนฯ มีการกำหนดตัวชี้วัดในระดับผู้บริหารระดับสูงและผู้บริหารสายงาน ๓ ระดับ และกำหนดตัวชี้วัดในบุคลากรทุกระดับของทุนหมุนเวียนและใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานพิจารณาผลตอบแทน/เลื่อนขั้น/เลื่อนตำแหน่ง	**๕.๐๐๐๐**
(๔) การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย - มีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศที่ครบถ้วน	ระดับ	๑๐	กองทุนฯ ได้มีการเปิดเผยข้อมูลทั้งทางสื่อสิ่งพิมพ์ รายงานประจำปี website และช่องทางอื่น ๆ โดยมีการนำเสนอข้อมูล ได้แก่ ๑. ข้อมูลสารสนเทศด้านการเงินและการบริหารงบประมาณ ๒. ข้อมูลการดำเนินงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน ๓. โครงสร้างการบริหารของทุนหมุนเวียน ๔. ข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับคณะกรรมการและผู้บริหารทุนหมุนเวียน ๕. วัตถุประสงค์จัดตั้ง พันธกิจ และวิสัยทัศน์๖. ภาพรวมแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว และแผนปฏิบัติการประจำปี ๗. โครงการลงทุนที่สำคัญ (ถ้ามี) ๘. การจัดซื้อจัดจ้างและการประกาศประกวดราคา (ถ้ามี) ๙. นโยบายการกำกับดูแลองค์การที่ดี ๑๐. การดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล หรือนโยบายของกระทรวงต้นสังกัด ๑๑. กฎ มติ ค.ร.ม. ข้อบังคับ คำสั่ง หนังสือเวียน ระเบียบ แบบแผนนโยบาย เพื่อให้เอกชนที่เกี่ยวข้องได้ทราบ และ ๑๒. สถานที่ติดต่อเพื่อขอรับข้อมูลข่าวสาร และคำแนะนำในการติดต่อกับทุนหมุนเวียน	**๕.๐๐๐๐**
(๕) ผลสำเร็จจากการกำกับดูแลทุนหมุนเวียนของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน - ผลสำเร็จจากการกำกับดูแลทุนหมุนเวียนของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน	ระดับ	๑๐	รอผลดำเนินการ สิ้นปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อนำมาเทียบกับผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	
ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล **(๑) ปัจจัยพื้นฐาน (Fundamental) ในการบริหารทรัพยากรบุคคล**		**๕**		
- มาตรฐานกำหนดตำแหน่งและคำบรรยายลักษณะงาน	ระดับ	๑๕	กองทุนฯ อยู่ระหว่างทบทวนมาตรฐานกำหนดตำแหน่งและคำบรรยายลักษณะงาน	**๑.๐๐๐๐**
- การประเมินผลการปฏิบัติงาน	ระดับ	๑๐	กองทุนฯ มีการกำหนดตัวชี้วัดในระดับผู้บริหารระดับสูงและผู้บริหารสายงาน ๓ ระดับ และกำหนดตัวชี้วัดในบุคลากรทุกระดับของทุนหมุนเวียนและใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงาน พิจารณาผลตอบแทน/เลื่อนขั้น/เลื่อนตำแหน่ง	**๔.๐๐๐๐**

/(๒) การจัดทำ...

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ไตรมาส ๒/๒๕๖๓ (ข้อมูล ณ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓)	ผลการดำเนินงานเทียบกับเกณฑ์วัด
(๒) การจัดทำและดำเนินงานตามแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลประจำปี		๒๐		
(๑) ระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจัดการทรัพยากรบุคคล		๗๐		
(๑.๑) การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓	ระดับ	๓๕	อยู่ระหว่างดำเนินการให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓	๑.๐๐๐๐
(๑.๒) การจัดทำ/ทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการฯประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	ระดับ	๓๕	อยู่ระหว่างทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการฯประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ เพื่อจัดทำแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการฯประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	๑.๐๐๐๐
ด้านที่ ๖ การดำเนินงานตามนโยบายของรัฐ/กระทรวงการคลัง (ตัวชี้วัดร่วม)		๑๐		
ตัวชี้วัดที่ ๖.๑ การเบิกจ่ายเงินตามแผนการเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ	ระดับ	๕	(๑) แผนการเบิกกจ่ายงบลงทุนทั้งหมดอยู่ที่ ๕,๗๘๔,๒๒๓ บาท สามารถเบิกจ่ายได้จริง ๗๙,๗๒๓ บาท **คิดเป็นร้อยละ ๑.๓๘** (๒) แผนการเบิกจ่ายภาพรวมอยู่ที่ ๑,๕๐๒,๑๕๑,๖๔๗.๑๑ บาท สามารถเบิกจ่ายได้จริง ๙๘๓,๕๒๓,๔๘๔.๒๐ บาท **คิดเป็นร้อยละ ๖๕.๔๗**	๑.๐๐๐๐
ตัวชี้วัดที่ ๖.๒ การดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบการจ่ายเงิน และการรับเงินของทุนหมุนเวียนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	ระดับ	๕	กองทุนฯ ดำเนินการจ่ายเงินและรับเงินผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ครบถ้วนทุกกิจกรรม - การรับเงิน กิจกรรมที่ยังไม่สามารถดำเนินการผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ คือ การรับเงินค่าหลักประกันในการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการรับชำระค่าประมูลหมายเลขทะเบียนรถ - การจ่ายเงิน กิจกรรมที่ยังไม่สารถดำเนินการผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ คือ การจ่ายค่าธรรมเนียมศาล	๑.๐๐๐๐

ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๗

ทั้งนี้ กองทุนฯ ได้จัดส่งรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (ไตรมาส ๒) พร้อมกับตอบชี้แจงข้อสังเกตต่อกองทุนฯ ตามแบบฟอร์มที่กำหนด ส่งให้กรมบัญชีกลางทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ แล้ว

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม รับทราบ การติดตามระบบการบริหารจัดการและผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน (ไตรมาสที่ ๒)

/วาระที่ ๔...

วาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๔.๑ ขอปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

ตามที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๔/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๒ ได้พิจารณาสถานะทางการเงินของกองทุนฯ ซึ่งมีเงินที่สามารถนำมาใช้จ่ายได้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ทั้งสิ้นประมาณ ๒,๗๑๐,๓๔๔,๗๗๓.๙๑ บาท และจากข้อมูลการจัดสรรเงินในปีงบประมาณที่ผ่านๆ มาอยู่ในช่วงไม่เกิน ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ในเบื้องต้น จึงมีมติอนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับจัดสรรเป็นค่าใช้จ่าย ดังนี้

- **พันธกิจที่ ๑** สนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก **สัดส่วน ๖๕% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๑,๔๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท**
- **พันธกิจที่ ๒** สนับสนุนเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน **สัดส่วน ๑๐% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท**
- **พันธกิจที่ ๓** สนับสนุนและส่งเสริมด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน **สัดส่วน ๑๐% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท**
- **พันธกิจที่ ๔** เป็นค่าใช้จ่ายในการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ **สัดส่วน ๑๕% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๓๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท**

ต่อมาในการประชุมคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๘/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ ได้อนุมัติปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี ๒๕๖๓ เป็นดังนี้

- **พันธกิจที่ ๑** สนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก **สัดส่วน ๖๔% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๑,๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท**
- **พันธกิจที่ ๒** สนับสนุนเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน **สัดส่วน ๑๐% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท**
- **พันธกิจที่ ๓** สนับสนุนและส่งเสริมด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน **สัดส่วน ๑๐% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท**
- **พันธกิจที่ ๔** เป็นค่าใช้จ่ายในการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ **สัดส่วน ๑๖% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท**

และได้มีการอนุมัติจัดสรรเงินให้ดำเนินโครงการไปแล้ว ดังนี้

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓					
พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณ		จำนวนแผนงาน/โครงการ	จำนวนเงินอนุมัติ	คงเหลือวงเงินงบประมาณที่จะจัดสรรได้
	สัดส่วน	จำนวนเงิน(บาท)			
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัยฯ	๖๔%	๑,๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐	๙๓	๑,๐๓๑,๕๘๔,๙๒๖	๓๗๖,๔๑๕,๐๗๔
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๒๒	๔๓,๑๙๔,๗๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย			๑๔	๑๔๘,๒๑๗,๘๙๐	
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			๑๓	๒๑๓,๔๖๖,๒๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย			๑๐	๓,๔๙๙,๓๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			๑๙	๓๘๕,๐๗๕,๒๙๖	
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			๔	๗๓,๔๐๐,๐๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน			๗	๑๖๕,๗๓๖,๔๔๐	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๓	๕๕๔,๓๐๐	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๑	๔๔๐,๘๐๐	
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๐	-	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยฯ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๕	๒๒,๒๑๓,๒๐๐	๑๙๗,๗๘๖,๘๐๐
พันธกิจที่ ๔ การประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๖%	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐	๘	๓๓๕,๘๓๕,๔๕๖	๑๖,๑๖๔,๕๔๔
รวมเงิน	๑๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๖	๑,๓๘๙,๖๓๓,๕๘๒	๘๑๐,๓๖๖,๔๑๘

ณ ปัจจุบัน มีผู้เสนอแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามพันธกิจที่ ๑ และ ๓ เป็นจำนวนมาก ซึ่งได้มีการอนุมัติจัดสรร เห็นชอบให้จัดสรรเงินและให้นำเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติ และเห็นชอบในหลักการให้ดำเนินโครงการแต่ให้ผู้ขอรับจัดสรรนำไปแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดก่อนนำเสนอคณะอนุกรรมการพิจารณาอีกครั้ง ดังนี้

๑) การขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามพันธกิจที่ ๑ จำนวน ๕๖ โครงการ รวมเป็นเงิน ๗๑,๒๐๒,๕๙๖ บาท แบ่งได้ดังนี้

- อนุมัติจัดสรร จำนวน ๗ โครงการ เป็นเงิน ๑๒,๑๙๗,๘๐๐ บาท
- เห็นชอบให้จัดสรรเงินและให้นำเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติ จำนวน ๑ โครงการ เป็นเงิน ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- เห็นชอบในหลักการให้ดำเนินโครงการแต่ให้ผู้ขอรับจัดสรรนำไปแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดก่อนนำเสนอคณะอนุกรรมการพิจารณาอีกครั้ง จำนวน ๔๘ โครงการ เป็นเงิน ๔๒,๐๐๔,๗๙๖ บาท

๒) การขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามพันธกิจที่ ๓ จำนวน ๑๖ โครงการ รวมเป็นเงิน ๓๙๐,๒๗๘,๘๓๐ บาท แบ่งได้ดังนี้

- เห็นชอบให้จัดสรรเงินและให้นำเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติ จำนวน ๗ โครงการ เป็นเงิน ๑๕๖,๗๗๙,๔๕๐ บาท และผู้ขอรับจัดสรรขอนำเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติในการประชุมครั้งถัดไป จำนวน ๑ โครงการ เป็นเงิน ๒๓,๐๙๔,๐๐๐ บาท
- เห็นชอบในหลักการให้ดำเนินโครงการแต่ให้ผู้ขอรับจัดสรรนำไปแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดก่อนนำเสนอคณะอนุกรรมการพิจารณาอีกครั้ง จำนวน ๙ โครงการ เป็นเงิน ๒๑๐,๔๐๕,๓๘๐ บาท

สรุปได้ดังนี้

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓								
พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณ		จำนวนเงินอนุมัติ (บาท)	จำนวนโครงการอนุมัติ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)	จำนวนเงินเห็นชอบในหลักการ (บาท)	จำนวนโครงการเห็นชอบ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)
	สัดส่วน	จำนวนเงิน(บาท)						
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัยฯ	๖๔%	๑,๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐	๑,๐๔๓,๕๕๔,๗๒๖	๙๙	๓๖๔,๔๔๔,๔๗๔	๕๙,๐๐๔,๗๙๖	๔๙	๓๐๕,๔๓๙,๖๗๘
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๔๓,๑๙๔,๗๐๐	๒๒		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย			๑๔๘,๒๑๗,๘๙๐	๑๕		๕๗,๓๖๒,๗๙๖	๔๘	
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			๒๑๕,๖๐๕,๕๐๐	๑๖		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย			๘,๔๙๘,๕๐๐	๑๑		๑,๖๔๒,๐๐๐	๑	
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			๗๙๕,๐๗๕,๒๙๖	๑๙		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			๗๑,๕๐๐,๐๐๐	๔		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน			๑๖๘,๕๒๔,๒๔๐	๗		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๕๕๔,๓๐๐	๓		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๒,๕๘๔,๓๐๐	๓		-	๐	
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยฯ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๒๒,๒๑๓,๒๐๐	๕	๑๙๗,๗๘๖,๘๐๐	๓๙๐,๒๗๘,๘๓๐	๑๖	-๑๗๒,๔๗๒,๐๓๐
พันธกิจที่ ๔ การประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๖%	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐	๓๓๕,๘๓๕,๔๕๖	๘	๑๖,๑๖๔,๕๔๔	-	๐	๑๖,๑๖๔,๕๔๔
รวมเงิน	๑๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๑,๔๐๑,๖๐๓,๓๘๒	๑๑๒	๗๙๘,๓๙๕,๘๑๘	๔๔๙,๒๘๓,๖๒๖	๖๕	๓๔๙,๑๑๒,๑๙๒

แต่เนื่องจากกรอบวงเงินงบประมาณของการสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) มีวงเงิน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท และได้อนุมัติจัดสรรเงินไปแล้ว จำนวนเงิน ๒๒,๒๑๓,๒๐๐ บาท คงเหลือวงเงินงบประมาณที่จะจัดสรรได้ จำนวน ๑๙๗,๗๘๖,๘๐๐ บาท ซึ่งไม่เพียงพอกับแผนงานโครงการที่ขอรับจัดสรร แต่เมื่อพิจารณากรอบวงเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ยังมีวงเงินคงเหลือเพียงพอ

/ดังนั้น...

ดังนั้น เพื่อให้สามารถสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้จ่ายเงินกองทุน จึงขอปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับการดำเนินงานตามพันธกิจที่ ๓ เพิ่มเติม โดยปรับจากพันธกิจที่ ๑ ที่ยังมีกรอบวงเงินงบประมาณคงเหลือ จำนวน ๓๐๕,๔๔๐,๔๗๘ บาท โดยรายละเอียดของการขอปรับสัดส่วนกรอบวงเงินในครั้งนี้เป็นดังนี้

<u>สัดส่วนเดิม</u>

- พันธกิจที่ ๑ สัดส่วน ๖๔% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๑,๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- พันธกิจที่ ๓ สัดส่วน ๑๐% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

<u>ปรับสัดส่วนเป็น</u> (เพิ่ม/ลดจากเดิม ๙% เป็นเงิน ๑๙๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท)

- พันธกิจที่ ๑ สัดส่วน ๕๕% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๑,๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
- พันธกิจที่ ๓ สัดส่วน ๑๙% ของกรอบวงเงิน เป็นเงิน ๔๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

โดยเมื่อปรับสัดส่วนภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณเดิม คือ ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท จะเป็นดังนี้

จากการปรับสัดส่วนดังกล่าวข้างต้น จะเป็นกรอบวงเงิน และวงเงินคงเหลือในแต่ละพันธกิจ 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/แผนงานด้านความปลอดภัยฯ	**๕๕%**	**๑,๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐**	๑,๐๔๓,๕๕๔,๗๒๖	๙๙	๑๖๖,๔๔๔,๔๗๔	๕๙,๐๐๔,๗๙๖	๔๙	**๑๐๗,๔๓๙,๖๗๘**
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๔๓,๓๙๔,๗๐๐	๒๒		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย			๓๔๘,๒๓๗,๘๙๐	๓๔		๕๗,๓๖๒,๗๙๖	๔๘	
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			๒๑๕,๖๐๕,๕๐๐	๑๖		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย			๘,๔๙๘,๕๐๐	๓๓		๓,๖๔๒,๐๐๐	๓	
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			๓๙๕,๐๗๕,๒๙๖	๑๙		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			๗๑,๔๐๐,๐๐๐	๔		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน			๑๖๘,๕๒๔,๒๔๐	๗		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๕๕๔,๓๐๐	๓		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๒,๕๘๔,๓๐๐	๓		-	-	
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	๐	-	-	๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยฯ	**๑๙%**	**๔๑๘,๐๐๐,๐๐๐**	๒๒,๒๑๓,๒๐๐	๕	๓๙๕,๗๘๖,๘๐๐	๓๙๐,๒๗๘,๘๓๐	๑๖	**๕,๕๐๗,๙๗๐**
พันธกิจที่ ๔ การประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๖%	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐	๓๓๕,๘๓๕,๔๕๖	๘	๑๖,๑๖๔,๕๔๔	-	๐	๑๖,๑๖๔,๕๔๔
รวมเงิน	๑๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๑,๔๐๑,๖๐๓,๓๘๒	๑๑๒	๗๙๘,๓๙๕,๘๑๘	๔๔๙,๒๘๓,๖๒๖	๖๕	๓๔๙,๑๑๒,๑๗๒

ความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ

คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วเพื่อให้สามารถสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้จ่ายเงินกองทุน จึงเห็นชอบการขอปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับพันธกิจที่ ๓ ตามที่เสนอ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

/ข้อพิจารณา...

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓ สำหรับพันธกิจที่ ๓ จากเดิม ๑๐% เป็น ๑๙% โดยปรับจากพันธกิจที่ ๑

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม อนุมัติปรับสัดส่วนกรอบวงเงินงบประมาณของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓ สำหรับพันธกิจที่ ๓ จากเดิม ๑๐% เป็น ๑๙% โดยปรับจากพันธกิจที่ ๑

/วาระที่ ๔.๒...

วาระที่ ๔.๒ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๑ และ ๓)

ตามที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้อนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินการจัดสรรเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนนตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก (พันธกิจที่ ๑) ค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๒) ค่าใช้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) และค่าใช้จ่ายในการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถการบริหารงานกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นอันจำเป็นของกองทุน (พันธกิจที่ ๔) และได้มีการอนุมัติจัดสรรเงินให้ดำเนินโครงการไปแล้ว ดังนี้

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓					
พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณ		จำนวนเงินอนุมัติ (บาท)	จำนวนโครงการอนุมัติ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)
	สัดส่วน	จำนวนเงิน(บาท)			
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัยฯ	**๕๕%**	**๑,๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐**	**๑,๐๔๓,๕๕๔,๗๒๖**	**๙๙**	**๑๖๖,๔๔๔,๔๗๔**
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๔๓,๑๙๔,๗๐๐	๒๒	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย			๑๔๘,๒๑๗,๘๙๐	๑๔	
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			๒๑๕,๖๐๕,๕๐๐	๑๖	
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย			๘,๔๙๘,๕๐๐	๑๑	
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			๓๘๕,๐๗๕,๒๙๖	๑๙	
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			๗๑,๔๐๐,๐๐๐	๔	
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน			๑๖๘,๔๒๔,๒๔๐	๗	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครอข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๕๕๔,๓๐๐	๓	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๒,๕๘๔,๓๐๐	๓	
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	**๑๐%**	**๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐**	-	**๐**	-
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยฯ	**๑๙%**	**๔๑๘,๐๐๐,๐๐๐**	**๒๒,๒๑๓,๒๐๐**	**๕**	**๓๙๕,๗๘๖,๘๐๐**
พันธกิจที่ ๔ การประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	**๑๖%**	**๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐**	**๓๓๕,๘๓๕,๔๕๖**	**๘**	**๑๖,๑๖๔,๕๔๔**
รวมเงิน	**๑๐๐%**	**๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐**	**๑,๔๐๑,๖๐๓,๓๘๒**	**๑๑๒**	**๗๙๘,๓๙๕,๘๑๘**

ในการนี้ มีผู้เสนอแผนงานโครงการเพื่อขอรับจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๗ โครงการ ประกอบด้วย

- โครงการดำเนินการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๑) จำนวน ๑ โครงการ รายละเอียดตามวาระที่ ๔.๒.๑ (๑)
- โครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) จำนวน ๖ โครงการ รายละเอียดตามวาระที่ ๔.๒.๒ (๑) – (๖)

ดังนี้

/วาระที่ ๔.๒.๑...

วาระที่ ๔.๒.๑ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๑)

วาระที่ ๔.๒.๑ (๑) ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช (เกี่ยวกับสนามทดสอบ)

ลำดับ	โครงการ	การขอรับจัดสรรปี ๖๓		หมายเหตุ
		ผลผลิต	ตัวชี้วัด	
๑.	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช (เกี่ยวกับสนามทดสอบ) **(นครศรีธรรมราช)** **๑๗,๐๐๐,๐๐๐.-** ระยะเวลา ๑๙ เดือน	**ผลผลิต :** เพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ (เกี่ยวกับสนามทดสอบ)	**ด้านปริมาณ :** มีสถานที่สำหรับอบรมและทดสอบขับรถที่มีมาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด **ด้านคุณภาพ :** ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ได้จริง ในอนาคตอย่างถูกต้อง โดยประเมินจากการติดตามการเกิดอุบัติเหตุของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถไปแล้ว **<u>ไม่น้อยกว่า ๕๐๐ คน</u>** ในระยะเวลา ๑ เดือน	(เอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑ (๑))

โดยโครงการมีรายละเอียด ดังนี้

/ตามที่สำนักงาน...

ตามที่สำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช ได้ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวนเงิน ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท และฝ่ายเลขานุการ ได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันจันทร์ที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้เพิ่มเติมรายละเอียดในหลักการและเหตุผล แสดงให้เห็นถึงเหตุผลความจำเป็นในการสร้างสนามทดสอบขับรถอย่างชัดเจน

๒. ให้จัดทำรายละเอียดรายการค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินโครงการแต่ละรายการให้ครบถ้วนชัดเจน

๓. ให้ตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้างสนามทดสอบขับรถให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

๔. ให้สำรวจและวิเคราะห์จำนวนรถที่ต้องการเข้ารับการทดสอบกับจำนวนบุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราชที่มีอยู่ในปัจจุบัน สามารถรองรับบริการที่เพิ่มขึ้นได้เพียงพอหรือไม่

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช (เกี่ยวกับสนามทดสอบ) ในวงเงิน ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ เรียบร้อยแล้ว ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับจัดสรร : สำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช

จำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร : ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของ กปถ.

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ : พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๑ :

กลยุทธ์ที่ ๒ : การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย

หลักการและเหตุผล :

การพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทยถึงแม้จะมีการพัฒนาไปได้มากเพียงใด แต่ปัญหาจากอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนก็ยังมีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งเกิดจากทักษะในการขับรถที่ถูกต้อง หรือการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยเป็นองค์ประกอบสำคัญ ดังนั้น การทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถเพื่อให้ได้ผู้ขับขี่ที่ผ่านเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนดเทียบเคียงมาตรฐานสากล จึงเป็นภารกิจเร่งด่วนที่หน่วยงานกรมการขนส่งทางบกจะต้องดำเนินการ ซึ่งการพัฒนายกระดับสนามทดสอบขับรถให้ได้มาตรฐานทันสมัย แม่นยำ เชื่อถือได้ และสามารถทำการทดสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับรองรับประชาชนผู้มาขอรับบริการ จึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง อีกทั้ง ตามที่กรมการขนส่งทางบกได้เห็นชอบแผนยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) ในการประชุมกรมการขนส่งทางบก ครั้งที่ ๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ซึ่งภายใต้แผนดังกล่าวเป็นการดำเนินการในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๑ – ๒๕๖๔ เพื่อตอบสนองนโยบายประเทศไทยที่ได้ให้ความสำคัญต่อประเด็นการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างยิ่ง โดยรัฐบาลยังเคยประกาศให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๑ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ภายใต้กรอบปฏิญญามอสโก และกำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นนโยบายหลักในการยกระดับคุณภาพบริการด้านสาธารณสุขและสุขภาพของประชาชน และเพื่อรองรับแผน

ยุทธศาสตร์ประเทศด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และรองรับยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมด้านการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ตลอดจนรองรับยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก ด้านการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ โดยที่โครงการก่อสร้างสนามทดสอบขับรถให้มีพื้นที่ใช้ประโยชน์ขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการทดสอบขับรถให้ได้มาตรฐานยิ่งขึ้น ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรธรรมราช เป็นโครงการภายใต้แผนยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) ซึ่งถือเป็นการยกระดับด้านสถานที่และอุปกรณ์ให้มีประสิทธิภาพและมาตรฐานยิ่งขึ้น

สำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกรมการขนส่งทางบก หน่วยงานหนึ่ง ที่มีภารกิจหลักในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการออกใบอนุญาตขับรถให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ซึ่งจากสถิติสามปีย้อนหลัง (ปี พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๒) ที่ผ่าน สำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช ได้ทำการออกใหม่ใบอนุญาตขับรถตาม พ.ร.บ. รถยนต์ เฉลี่ยปีละ ๑๐,๔๗๕ ราย ออกใหม่ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก เฉลี่ยปีละ ๗๘๑ ราย ซึ่งในแต่ละรายจะต้องผ่านการทดสอบตามหลักเกณฑ์ และมาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เนื่องจากในปัจจุบันสนามทดสอบขับรถที่ใช้อยู่ได้ก่อสร้างและใช้งานมาเป็นเวลานาน มีสภาพเก่า ชำรุด บนพื้นที่คับแคบขนาดประมาณ ๑ ไร่เศษ อีกทั้งการจัดท่าทดสอบขับรถที่ได้จัดทำไว้ในสนามทดสอบนั้น ยังไม่ครบถ้วนตามระเบียบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด จึงเป็นอุปสรรค์อย่างยิ่งต่อความไม่สะดวกในการจัดท่าทดสอบเพื่อทำการทดสอบให้ได้อย่างมีคุณภาพและมีความเหมาะสม ตลอดจนความมีมาตรฐานโดยสมบูรณ์ภายใต้หลักเกณฑ์ตามระเบียบที่กำหนดได้ เนื่องจาก

๑. สนามทดสอบขับรถมีพื้นที่คับแคบบนพื้นที่ ๑ ไร่เศษ ไม่สะดวกต่อการจัดท่าทดสอบและดำเนินการทดสอบตามหลักเกณฑ์ให้เหมาะสม และมีมาตรฐานอย่างสมบูรณ์ได้ อีกทั้งได้ก่อสร้างติดอยู่กับพื้นที่อาคาร โรงตรวจสภาพรถ จึงก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรระหว่างรถที่จะนำเข้ารับการตรวจสภาพกับรถที่จะเข้าสนามทดสอบ ขับรถเพื่อทำการทดสอบ และมักจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง

๒. ไม่สามารถรองรับการดำเนินการจัดทำสนามทดสอบขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิคส์ (e - driving) ในการรองรับยกระดับมาตรฐานสนานทดสอบขับรถให้เท่าเทียมกับหน่วยงานอื่น ๆ หรือเทียบเคียงเท่ากับสนามทดสอบขับรถของโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะได้เป็นมาตรฐานเดียวกันตามแนวทางที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

๓. ปัจจุบันการทดสอบขับรถลากจูง ต้องใช้พื้นที่บริเวณลานจอดรถ และพื้นผิวทางการจราจรบริเวณด้านนอกสนามทดสอบขับรถ เนื่องจากสนามทดสอบขับรถมีพื้นที่คับแคบไม่เพียงพอ ประกอบกับไม่สะดวกต่อการดำเนินการทดสอบขับรถให้ถูกต้องสมบูรณ์ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดได้ อีกทั้งอาจจะก่อให้เกิดอันตรายในระหว่างการทดสอบได้ง่าย

๔. สำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช ได้มีการก่อสร้างจุดบริการเลื่อนล้อต่อภาษี (Drive Thru for tax) บริเวณพื้นที่ลานจอดรถด้านหน้าอาคารสำนักงาน ทำให้มีพื้นที่ลานจอดรถลดน้อยลงไม่สามารถให้บริการประชาชนได้อย่างเพียงพอ ดังนั้น หากมีการก่อสร้างสนามทดสอบขับรถใหม่ที่มีมาตรฐานยิ่งขึ้น ก็จะทำการปรับปรุงพื้นที่สนามทดสอบขับรถเดิม ให้เป็นที่จอดรถไว้สำหรับบริการประชาชนที่มาติดต่อราชการให้ได้อย่างเพียงพอ และสามารถบรรเทาสภาพปัญหาการจราจรภายในสำนักงานฯ ให้มีความคล่องตัวและลดความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติได้เป็นอย่างดียิ่ง

สำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช พิจารณาแล้วเห็นว่า จากสถิติสามปีที่ผ่านมามีการออกใหม่ใบอนุญาตขับรถให้กับผู้ที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบรวมกันเฉลี่ยปีละไม่ต่ำกว่า ๑๑,๐๐๐ ราย และคาดว่าในแต่ละปีก็จะมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่เนื่องจากดำเนินการทดสอบขับรถ สนามทดสอบที่ใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่มีความพร้อมและไม่ได้มาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด จึงเห็นสมควรให้ทำการก่อสร้าง

สนามทดสอบขับรถตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด บนพื้นที่ว่างเปล่าแห่งใหม่ ซึ่งจะมีขนาดใหญ่กว่าพื้นที่เดิมจะสามารถยกมาตรฐาน และมีความน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น สามารถทำการทดสอบขับรถที่มีขนาดใหญ่ได้ด้วย อีกทั้งยังเป็นการทดแทนการใช้ประโยชน์จากสนามทดสอบขับรถเดิม โดยที่ยังคงใช้กรอบอัตรากำลังบุคลากรที่เคยปฏิบัติงานอยู่เดิม ซึ่งจะไม่มีผลกระทบต่ออัตรากำลังในการปฏิบัติงานปัจจุบัน ตำแหน่ง พื้นที่ว่างเปล่าจะอยู่ภายในบริเวณด้านหลังอาคารที่พักอาศัยข้าราชการ ขนาดเนื้อที่ประมาณ ๕ ไร่ ประกอบกับเป็นพื้นที่ภายในที่เป็นกรรมสิทธิ์การใช้งานของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งยังมิได้ใช้ประโยชน์แต่อย่างใด และอยู่ในสภาพปล่อยทิ้งให้เป็นที่รกร้างว่างเปล่า สำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช จึงได้จัดทำโครงการก่อสร้างสนามทดสอบขับรถขนาดใหญ่ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการทดสอบขับรถให้ได้มาตรฐานยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นโครงการที่สามารถรองรับการจัดให้มีความพร้อมและมีมาตรฐานอื่นอีกหลายประการ โดยเฉพาะกิจกรรมที่อยู่ภายใต้แผนยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) อีกด้วย

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ของเจ้าหน้าที่ให้สามารถให้บริการประชาชนให้ได้รับความสะดวก สบาย และรวดเร็วยิ่งขึ้น

๒. เพื่อสร้างมาตรฐานในการทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

๓. เพื่อสร้างความพร้อมในด้านอาคารสถานที่ และอุปกรณ์ในการดำเนินงานด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพในการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับประชาชนผู้มาขอรับบริการ ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนเอง และสังคมต่อไป

๔. เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการออกใบอนุญาตขับรถ หรือใบอนุญาตผู้ประจำรถให้กับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ หรือใบอนุญาตผู้ประจำรถ และสังคมโดยรวม

๕. เพื่อยกระดับด้านคุณภาพการทดสอบให้มีมาตรฐาน สามารถคัดกรองคนลงสู่ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

สำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช มีสนามทดสอบขับรถที่ทันสมัย มีมาตรฐานเทียบเคียงกับหน่วยงานอื่น หรือโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นมาตรฐานเดียวกัน และสามารถทำการทดสอบ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ หรือขอรับใบอนุญาตผู้ประจำรถ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดได้กับรถทุกขนาด ทุกชนิด ซึ่งผู้ผ่านการทดสอบจะได้มีทักษะ หรือเทคนิคในการขับรถ หรือการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัยแก่ตนเอง และบุคคลอื่น ต่อไป

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : เพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ (เกี่ยวกับสนามทดสอบ)

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : มีสถานที่สำหรับอบรมและทดสอบขับรถที่มีมาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

ด้านคุณภาพ : ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปใช้ได้จริง ในอนาคตอย่างถูกต้อง โดยประเมินจากการติดตามการเกิดอุบัติเหตุของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถไปแล้ว ไม่น้อยกว่า ๕๐๐ คน ในระยะเวลา ๑ เดือน

/ระยะเวลา...

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๙ เดือน

สถานที่ดำเนินโครงการ : สำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : สำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

๑. ยกระดับการทดสอบขับรถ เพื่อคัดกรองผู้ขับรถให้ได้มาตรฐานเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด สามารถใช้รถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

๒. เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ประชาชนได้รับความสะดวก สบาย และรวดเร็ว ในการขอรับบริการด้านใบอนุญาตขับรถ และผู้ประจำรถ เป็นการสร้างความรู้สึกที่ดีแก่ผู้ที่มาขอรับบริการ

๓. การทดสอบขับรถเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชน และสังคมโดยรวมในเรื่องมาตรฐานการออกใบอนุญาตขับรถ

๔. ผู้ที่ผ่านเกณฑ์การทดสอบจะได้รับใบอนุญาตขับรถ และมีทักษะในการขับรถทีดี สร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับตนเองและสังคมโดยรวมยิ่งขึ้น

๕. มีความพร้อมด้านอาคารสถานที่ และอุปกรณ์ในการดำเนินงานด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ สามารถเพิ่มศักยภาพในการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับประชาชนผู้มาขอรับบริการได้มากยิ่งขึ้น

แผนงาน/แผนเงิน

แผนการดำเนินงาน		**แผนการเบิกจ่ายเงิน**	
วัน เดือน ปี	**การดำเนินงาน**	**วัน เดือน ปี**	**เบิกจ่ายเงิน (บาท)**
เดือนที่ ๑	๑. อนุมัติ TOR	-	-
เดือนที่ ๒ – ๔	๒. จัดหาผู้รับจ้างและลงนามในสัญญาจ้าง	-	-
เดือนที่ ๕ – ๑๖	๓. ผู้รับจ้างดำเนินงานตามสัญญา และดำเนินการก่อสร้างตามรูปแบบรายการก่อสร้างและเงื่อนไขที่กำหนด ภายในระยะเวลาไม่เกิน ๓๖๐ วัน	-	-
เดือนที่ ๑๗	๔. ตรวจรับงาน และเบิกจ่ายเงิน	เดือนที่ ๑๗	๑๗,๐๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๘	๕. ประเมินผลโครงการ	-	-
เดือนที่ ๑๙	๖. สรุปปิดโครงการ	-	-

/ประมาณการ...

ประมาณการรายจ่าย (จำแนกตามผลผลิต)

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ	
<u>ผลผลิต</u> : สร้างมาตรฐานในการออกใบอนุญาตขับรถ (เกี่ยวกับสนามทดสอบ)			
ค่าก่อสร้าง (ข้อมูลจากแบบ ปร. ๕)			
รายการ	**ค่าก่อสร้างทั้งหมด รวมเป็นเงิน (บาท)**	FACTOR F	**ค่าวัสดุก่อสร้างและค่าแรง**
๑. งานรื้อถอนท่อระบายน้ำ, คันหิน, ถนน ค.ส.ล. และอื่น ๆ	๓๐๐,๕๙๐.๘๐	-	- งานถางป่าขุดตอ พร้อมตัดเกรดปรับระดับ ๑๗๐,๕๙๐.๘๐ บาท - รื้อถอนรางระบายน้ำ, ท่อระบายน้ำ, และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ๓๐,๐๐๐.๐๐ บาท - รื้อถอนพื้นถนน ค.ส.ล. และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ๑๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท รวม ๓๐๐,๕๙๐.๘๐ บาท
๒. งานปรับระดับดินเดิมพร้อมบดอัดแน่น	๑,๖๗๒,๒๒๓.๐๐	๑.๒๔๕๐	- ตัดเกรดปรับระดับ ๒๓๑,๖๕๑.๔๕ บาท - งานถมดิน ๖๘๔,๐๐๐.๐๐ บาท - บดอัดแน่นดินถม ๔๒๗,๕๐๐.๐๐ บาท รวม ๑,๓๔๓,๑๕๑.๔๕ บาท
๓. งานก่อสร้างห้องน้ำสาธารณะ ๑ หลัง	๑,๒๙๕,๐๐๐.๐๐	๑.๒๔๕๐	- งานโครงสร้าง ๑๖๑,๘๙๓.๐๙ บาท - งานสถาปัตยกรรม ๔๗๗,๑๓๖.๒๙ บาท - งานสุขภัณฑ์และระบบสุขาภิบาล ๖๒๕,๓๐๗.๔๘ บาท - งานระบบไฟฟ้า ๓๐,๗๐๗.๙๓ บาท รวม ๑,๐๔๐,๑๙๖.๖๑ บาท
๔. งานอาคารที่พักผู้สอบขับรถ ๑ หลัง	๑,๑๑๘,๐๐๐.๐๐	๑.๐๗๐๐ (งานครุภัณฑ์) ๑.๒๔๕๐ (งานก่อสร้าง)	- งานโครงสร้าง ๓๑๑,๒๒๒.๖๑ บาท - งานสถาปัตยกรรม ๖๒๖,๖๒๑.๒๐ บาท - งานระบบไฟฟ้าและอุปกรณ์ไฟฟ้า ๓๖,๖๒๑.๖๘ บาท - งานครุภัณฑ์ ๑๓๔,๔๐๐ บาท รวม ๙๑๗,๑๐๓.๒ บาท
๕. งานถนนคอนกรีตเสริมเหล็กและอื่น ๆ	๘,๑๙๙,๙๐๐.๐๐	๑.๒๓๕๐	- ถนน ค.ส.ล. หนา ๐.๒๐ ม. จำนวน ๗,๖๐๐ ตร.ม. เป็นเงิน ๗,๗๕๙,๖๐๐ บาม - คันหิน ค.ส.ล. จำนวน ๘๕๐ ม. เป็นเงิน ๔๔๐,๓๐๐ บาท รวม ๖,๖๓๙,๕๙๕.๑๔ บาท
๖. งานเขียนเครื่องหมายจราจร	๔๕๖,๒๙๒.๐๐	๑.๒๔๕๐	- งานเขียนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางด้วยสีเทอร์โมพลาสติก ๒๖๖,๕๐๐ บาท - งานติดตั้งป้ายแนะนำสถานที่และป้ายจราจรพร้อมอุปกรณ์ประกอบ ๑๐๐,๐๐๐ บาท รวม ๓๖๖,๕๐๐ บาท
๗. งานระบบระบายน้ำ	๓,๐๑๔,๒๗๐.๐๐	๑.๒๔๕๐	- ท่อ คสล. dia ๐.๓๐ ม. จำนวน ๒๕๐ ม. ๔๔๓,๒๕๐ บาท - บ่อพัก คสล. แบบ B จำนวน ๓๐ บ่อ สำหรับท่อ คสล. dia ๐.๓๐ ม. ๑๓๖,๙๒๐ บาท

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ	
			- ท่อ คสล. dia ๐.๖๐ ม. จำนวน ๕๙๐ ม. ๑,๔๖๓,๒๐๐ บาท - บ่อพัก คสล. แบบ A จำนวน ๗๐ บ่อ สำหรับท่อ คสล. dia ๐.๖๐ ม. ๙๗๐,๙๐๐ บาท รวม ๒,๔๒๑,๑๐๐.๔๐ บาท
๘. งานระบบน้ำใช้ภายนอกอาคารพร้อมอุปกรณ์	๒๘,๔๘๔.๐๐	๑.๒๔๕๐	- มิเตอร์เมนวัดน้ำประปา ๒,๑๕๐ บาท - ค่าธรรมเนียม ๑,๐๐๐ บาท - อุปกรณ์ประกอบต่าง ๆ ๒,๕๐๐ บาท - ท่อ PE dia ๑” ๘,๑๙๐ บาท - ข้อต่อ อุปกรณ์ท่อ ๒,๘๖๐บาท - งานทดสอบ ทำความสะอาด ๗๘๐ บาท - ท่อเหล็กเคลือบสังกะสี dia ๒” สำหรับท่อ PE ๔,๗๑๘.๘๘ บาท - ก๊อกสนาม ๖๘๐ รวม ๒๒,๘๗๘.๘๘ บาท
๙. งานระบบไฟฟ้าภายนอกอาคารพร้อมอุปกรณ์	๗๒,๒๑๐.๐๐	๑.๒๔๕๐	- งานเดินสายไฟจากอาคารพักอาศัยไปยังอาคารห้องน้ำสาธารณะและอาคารพักคอย ๓๕,๐๐๐ บาท - งานติดตั้งตู้โหลดเซ็นเตอร์พร้อมอุปกรณ์ ๒๓,๐๐๐ บาท รวม ๕๘,๐๐๐ บาท
๑๐. งานรายการเบ็ดเตล็ด	๘๔๓,๒๓๘.๐๐	๑.๒๔๕๐	- งานปูบล็อกทางเท้า ๒๙๙,๓๐๐ บาท - งานถมดินปลูกหญ้าตามแบบ ๓๗๘,๐๐๐ บาท รวม ๖๗๗,๓๐๐ บาท
รวมจำนวนเงินค่าก่อสร้างเป็นเงินทั้งสิ้น	**๑๗,๐๐๐,๒๐๗.๘๐**	[redacted]	
รวมจำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร	**๑๗,๐๐๐,๐๐๐**		

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๑ (๑)

/ความเห็น...

ความเห็นคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ

คณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้เพิ่มเติมรายละเอียดในหลักการและเหตุผล แสดงให้เห็นถึงเหตุผลความจำเป็นในการสร้างสนามทดสอบขับรถอย่างชัดเจน

๒. ให้จัดทำรายละเอียดรายการค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินโครงการแต่ละรายการให้ครบถ้วนชัดเจน

๓. ให้ตรวจสอบรูปแบบการก่อสร้างสนามทดสอบขับรถให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

๔. ให้สำรวจและวิเคราะห์จำนวนรถที่ต้องการเข้ารับการทดสอบกับจำนวนบุคลากรของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราชที่มีอยู่ในปัจจุบัน สามารถรองรับบริการที่เพิ่มขึ้นได้เพียงพอหรือไม่

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช (เกี่ยวกับสนามทดสอบ) ในวงเงิน ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช (เกี่ยวกับสนามทดสอบ) ในวงเงิน ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

ขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช : ขอเพิ่มเติมรายละเอียดค่าใช้จ่ายจากเดิมในการประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ เห็นชอบในวงเงิน ๑๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งเป็นเพียงค่าก่อสร้างสนามทดสอบขับรถเท่านั้น ไม่รวมค่าตอบแทนคณะกรรมการและผู้ควบคุมงานก่อสร้าง จำนวนเงิน ๑๙๓,๙๕๐ บาท เป็นไปตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ

ความเห็นคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้เพิ่มเติมรายละเอียดค่าใช้จ่าย ค่าตอบแทนประชุมคณะกรรมการและผู้ควบคุมงานก่อสร้าง จำนวนเงิน ๑๙๓,๙๕๐ บาท

๒. ให้เร่งรัดการดำเนินการในขั้นตอนกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างและลงนามสัญญา เพื่อให้มีการผูกพันเงิน ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

๓. ให้ปรับตัวชี้วัด ที่แสดงจำนวนรถที่จดทะเบียนกับผู้ที่ทำใบอนุญาตขับรถและจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่สอดรับกัน เพื่อแสดงให้เห็นถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่เพิ่มขึ้น ภายหลังจากที่ดำเนินโครงการนี้แล้ว

๔. ในการประเมินผลโครงการในภาพรวมให้วิเคราะห์ข้อมูลผู้ที่ได้รับใบขับขี่ภายใน ๓ ปีที่ผ่านมาเปรียบเทียบกับ ข้อมูลผู้ทำใบขับขี่หลังจากที่สนามทดสอบขับรถดำเนินการสร้างแล้วเสร็จ

/มติที่ประชุม...

มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขอรับใบอนุญาตขับรถ (เกี่ยวกับสนามทดสอบ) โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในวงเงิน ๑๗,๑๙๓,๙๕๐ บาท ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๒.๒...

วาระที่ ๔.๒.๒ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๓)

วาระที่ ๔.๒.๒ (๑) โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ตามที่กรมควบคุมโรค ได้ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน จำนวนเงิน ๔๔,๑๔๐,๕๕๐ บาท และฝ่ายเลขานุการได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันพุธที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

๑. ให้เพิ่มวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยเพื่อให้เกิดข้อเสนอเชิงนโยบายและแนวทางในการพัฒนาการประเมินอย่างเป็นระบบ และสามารถต่อยอดโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. ให้ศึกษาวิจัยเพิ่มเติมในประเด็น ดังต่อไปนี้

๑) ให้ศึกษาวิจัยด้านการประเมินสมรรถนะของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่ออกใบอนุญาตขับรถทราบถึงสมรรถนะของผู้ขับขี่ และการใช้ยาที่ออกฤทธิ์ทำให้มีอาการง่วงซึม หรืออาจทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง

๒) ให้ศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของสุขภาพ/โรคประจำตัว เช่น ตาบอดสี โรคลมชัก ลมบ้าหมู ภาวะทางจิตเวช เป็นต้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนในระดับมาตรฐานสากลมากขึ้น

๓) ให้ศึกษาการตรวจประเมินสุขภาพผู้สูงอายุเพื่อขอรับใบอนุญาต ด้านหลักเกณฑ์และข้อกำหนดต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติ

๔) ให้ศึกษาระเบียบ และกฎหมายว่าด้วยอำนาจของกรมการขนส่งทางบกในการบริหารจัดการด้านการประเมินสุขภาพของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

๕) ให้ศึกษาด้านข้อมูลเชิงบุคคลที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์โดยไม่ผิดจริยธรรมทางการแพทย์ เพื่อพัฒนาระบบให้เกิดการเชื่อมโยงเรื่องสุขภาพระหว่างสาธารณสุขและการคมนาคม

๖) ให้เพิ่มขั้นตอนในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ เพื่อให้กรมการขนส่งทาบกมีแนวทางในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการประเมินสุขภาพเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถต่อไปด้วย

๓. ในส่วนของการจัดตั้งศูนย์ Medical Fitness to drive จะมีเครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์ ให้มีการพิจารณาเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องมือและอุปกรณ์ดังกล่าวด้วย

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในวงเงิน ๔๔,๑๔๐,๕๕๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

/หน่วยงานที่...

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : กรมควบคุมโรค

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔๔,๑๔๐,๕๕๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

๑) ปฏิญญามอสโกให้ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ "ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน"

องค์กรสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติได้มีการประชุมครั้งที่ ๖๔ เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๓ โดยได้รับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโกโดยประกาศให้ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) เป้าหมายตามกรอบปฏิญญามอสโกคือลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยการลดอุบัติเหตุนั้นมีกรอบการดำเนินงานที่สำคัญ ๕ เสาหลัก ดังนี้ ๑) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building Management Capacity) ๒) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence Road Design and Network Management) ๓) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence Vehicle Safety Design) ๔) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence Road User Behavior) ๕) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve Post Crash Care) ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกองค์การสหประชาชาติ จึงมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลก โดยมีกำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามกรอบปฏิญญามอสโกไว้ ๘ ประการได้แก่

๑) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย มีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย

๒) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ มีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง

๓) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตราย (Black Spot) มีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด

๔) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

๕) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

๖) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย

๗) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ ได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

๘) พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ ประเทศไทยได้ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมประกาศเจตนารมณ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๖๓ โดยพร้อมเพรียงกันกับทุกประเทศทั่วโลก และสถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กรมควบคุมโรคได้เตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนาศูนย์ต้นแบบการประเมินความพร้อมทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ โดยในปีแรกจะสร้างเครือข่ายและจัดตั้งศูนย์ medical fitness to drive เพื่อทดลองทดสอบสมรรถนะผู้ขับขี่ตามแนวทางการตรวจประเมินความพร้อมทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ พร้อมทั้งพัฒนาจัดทำฐานข้อมูลผู้ขับขี่เพื่อใช้เชื่อมโยงกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อเพิ่มการเฝ้าระวังให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น

๒) สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้น

รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยปี พ.ศ.๒๕๖๑ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ๒๕๖๒) มีจำนวนครั้งและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น โดยในปีพ.ศ. ๒๕๖๑ มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ๗๙,๑๑๗ ครั้ง เพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๖ ปี (ปีพ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) ร้อยละ ๗.๑๓ มีจำนวนเสียชีวิต ๘,๓๖๖ คน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๒๖ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ๓ อันดับแรกได้แก่ รถจักรยานยนต์ร้อยละ ๑๙.๓๘ รถยนต์นั่งร้อยละ ๑๔.๒๕ และรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ร้อยละ ๙.๔๑ จำแนกอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะเป็น ๔ ประเภทได้แก่ รถแท็กซี่ รถตู้ รถโดยสารขนาดใหญ่และรถสามล้อเครื่อง พบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ รถโดยสารสาธารณะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั่วประเทศ ๓,๘๗๖ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ ๑.๘๕ ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งประเทศ อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะเกิดจากรถแท็กซี่มากที่สุด ๑,๙๔๑ ครั้ง ซึ่งส่วนใหญ่ให้บริการในกรุงเทพมหานคร โดยมีโดยสารสาธารณะขนาดเล็ก (รถตู้) ๙๑๑ ครั้ง รถโดยสารขนาดใหญ่ ๗๔๐ ครั้ง ซึ่งทั้งสองประเภทให้บริการระหว่างเมือง และรถสามล้อเครื่อง ๒๘๔ ครั้ง สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในปี ๒๕๖๒ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ ๑ ของประเทศ (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ,๒๕๖๒) พบว่าเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง อัตราส่วนชายต่อหญิง ๕.๙๙ : ๑ กลุ่มอายุที่มีการเสียชีวิตสูงสุดคือกลุ่มอายุ ๑๖ - ๓๕ ปี ร้อยละ ๕๖ ซึ่งเป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน ช่วงเวลาการเสียชีวิตเกิดจากอุบัติเหตุมากที่สุดคือช่วงเวลา ๒๒.๐๐ – ๖.๐๐ น. ร้อยละ ๔๘ ส่วนพื้นที่เขตที่มีจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ เขตบางบอน รองลงมาคือ เขตบางขุนเทียน เขตประเวศ เขตคลองเตย และเขตบางกะปิ

๓) อุบัติเหตุทางถนนสร้างความสูญเสียที่ประเมินเป็นมูลค่าสูงมาก

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจรจากพื้นที่ในจังหวัดสระบุรี ด้วยวิธีการประเมินความเต็มใจที่จะจ่ายในการลดอุบัติเหตุทางถนนของคนในพื้นที่พบว่า การเสียชีวิตมีมูลค่าเท่ากับประมาณ ๑๐ ล้านบาทต่อราย ในขณะที่การบาดเจ็บสาหัสมีมูลค่าเท่ากับประมาณ ๓ ล้านบาทต่อราย (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, ๒๕๖๐) อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอันดับต้นในประเทศไทยที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน จากรายงานภาระโรคและการบาดเจ็บของประชากรไทย พ.ศ.๒๕๕๗ พบว่าอุบัติเหตุเป็นสาเหตุหลักของการสูญเสียปีสุขภาวะ เนื่องมาจากการตายก่อนวัยอันควรโดย พบในเพศชาย กลุ่มอายุ ๑๕-๒๙ ปี และ ๓๐-๔๔ ปี สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้ประเมินมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปี ๒๕๕๔-๒๕๕๖ เฉลี่ยต่อปีเท่ากับ ๕๔๕,๔๓๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) โดยเฉลี่ยแล้วเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ ๑ ครั้ง จะมีผู้เสียชีวิต ๐.๔๒ รายพิการ ๐.๐๓ ราย บาดเจ็บสาหัส ๐.๗๙ ราย บาดเจ็บเล็กน้อย ๒.๗๖ ราย คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียครั้งละประมาณ ๒.๓ ล้านบาท ดังนั้นความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๕ จึงมีมูลค่าสูงถึงกว่า ๑๗,๒๕๐ ล้านบาท (ถิรยุทธ ลิมานนท์และคณะ, ๒๕๕๗) จากการศึกษาความสูญเสียของจังหวัดแพร่ พบว่าการเกิดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๓ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิต ความเสียหายของทรัพย์สิน ค่ารักษาพยาบาลและค่าสูญเสียการขาดงานของผู้ป่วยและผู้ดูแล

เท่ากับ ๑๕๔,๘๔๐,๗๕๒ บาท อำเภอเด่นชัย มีค่าความสูญเสียมากที่สุดเท่ากับ ๓๘,๗๙๗,๙๐๒ บาท รวมความสูญเสียเฉพาะค่ารักษาพยาบาลในแต่ละปีเท่ากับ ๒.๙-๓.๑ ล้านบาท (วาสนา เขื่อนแก้ว, ๒๕๕๓)

๔) ผลการศึกษาวิจัยด้านการประเมินสุขภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนมีความแตกต่างหลากหลาย

มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนมีหลากหลาย เช่นมาตรการที่มุ่งไปที่ยานพาหนะ สิ่งแวดล้อมและถนนได้แก่ การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตราย (Black Spot) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยมี มาตรการที่มุ่งไปยังผู้ขับขี่ เช่นส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่ ซึ่งจะเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนหนึ่งเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และมีปัจจัยที่ส่งผลต่อสมรรถนะการขับขี่ เช่น การมองเห็น ความเมื่อยล้า การได้ยิน การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการใช้สารเสพติด เป็นต้น การหาแนวทางป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุจึงมีความสำคัญมาก โดยเฉพาะแนวทางป้องกันในระดับบุคคลที่เป็นผู้ขับขี่ ซึ่งในหลายประเทศได้กำหนดให้มีการตรวจคัดกรองสุขภาพและสมรรถภาพของร่างกาย เพื่อใช้ประกอบการขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

ประเทศออสเตรเลีย การดำเนินมาตรฐานตามข้อบังคับของกฎหมายในประเทศออสเตรเลียให้ความสำคัญในการสร้างความปลอดภัยบนถนนและลดอุบัติเหตุ ได้ดำเนินการสร้างมาตรฐานในการตรวจกรองผู้ขับขี่รถสาธารณะอย่างเข้มข้น โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักคือ Austroads และ National Transport Commission ได้กำหนดการประเมินสมรรถนะสำหรับการขับขี่ของประเทศออเตรเลีย (Austroads, National Transport Commission, ๒๐๑๗) หากจะรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ต้องมีการประเมินผ่าน Driver Licensing Authority (DLA) ประกอบด้วย มาตรฐานทางการแพทย์ มาตรฐานกฎข้อบังคับ และสอบภาคปฏิบัติของการขับขี่ ผู้ขับขี่จะต้องมีการประเมินการเจ็บป่วย และทดสอบสมรรถนะต่าง ๆ ตามข้อกำหนด คือ ๑) Vasovagal syncope ๒) Cardiovascular condition กลุ่มโรคหัวใจ ๓) Diabetes mellitus (เบาหวาน) ๔) Hearing loss and deaf sleep การได้ยินและการหลับ ๕) Musculoskeletal conditions โรคเกี่ยวกับกระดูกและกล้ามเนื้อ ๖) Neurological conditions โรคระบบประสาทและสมอง ๗) Psychiatric conditions โรคทางจิตเวช ๘) Sleep disorders กลุ่มอาการทางการนอน ๙) Substance misuse (including alcohol, illicit drugs and prescription drug misuse) การใช้สารเสพติด ๑๐) Vision and eye disorders การมองเห็นและโรคทางตา

ประเทศสหราชอาณาจักร ในการออกใบอนุญาตขับขี่ มีการจัดมาตรฐานการตรวจสุขภาพเป็น ๒ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ ๑ รถยนต์ (category B) และ มอเตอร์ไซค์ กลุ่มที่ ๒ รถบรรทุกขนาดใหญ่ (category C) และ รถบัสโดยสาร (category D) โดยทั่วไปแล้วมาตรฐานการตรวจสุขภาพในกลุ่มที่ ๒ จะสูงกว่ากลุ่มที่ ๑ เนื่องจากขนาดรถ น้ำหนักบรรทุก และระยะเวลาที่ใช้ในการขับขี่ โดยกำหนดอายุในการขับขี่ คือกลุ่มที่ ๑ การอนุญาตขับขี่โดยทั่วไป อายุขั้นต่ำที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ได้ คือ ๑๖ ปี โดยไม่มีการกำหนดอายุสูงสุดในการขับขี่ แต่เมื่ออายุ ๗๐ ปีขึ้นไป ต้องมีการตรวจซ้ำทุก ๓ ปี และกลุ่มที่ ๒ อายุขั้นต่ำที่ได้รับสิทธิขับขี่ คือ ๒๑ ปีสำหรับรถบรรทุก (category C) และ ๒๔ ปี สำหรับรถโดยสาร (category D) อายุ ๔๕ ปีขึ้นไปต้องมีการตรวจซ้ำทุก ๕ ปี อายุ ๖๕ ปีขึ้นไปต้องมีการตรวจซ้ำทุกปี (Driver Vehicle Licensing Agency, ๒๐๑๙)

ประเทศอิสราเอล การศึกษาเชิงทดลองในคนขับรถบรรทุกของกองทัพประเทศอิสราเอล พบว่าการทดสอบความเมื่อยล้าโดยใช้การตรวจรูม่านตา (papillary activity) และการเปลี่ยนทิศทางการมองเห็นอย่างรวดเร็ว (saccade velocity) เพื่อหาความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการนอนหลับที่มีการตอบแบบสอบถาม ๑๕ ข้อนั้น มีประสิทธิผลในการช่วยลดอุบัติเหตุแก่คนขับรถบรรทุกที่ผ่าน การคัดกรอง โดยคาดการณ์ว่าคนขับรถบรรทุกที่ผ่านการคัดกรอง มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจำนวน ๑๐ วันต่อการขับรถ ๑,๐๐๐ วัน ขณะที่ผู้ไม่ผ่านการคัดกรองมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ ๒๓ วันต่อการขับรถ ๑,๐๐๐ วัน กล่าวคือ ช่วยลดอุบัติเหตุลงได้ร้อยละ ๑.๓ โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในการทดลอง คือ การนอนหลับน้อยกว่า ๗ ชั่วโมง การมีคุณภาพการนอนหลับย่ำแย่ การดื่มแอลกอฮอล์และใช้ยานอนหลับ (ชุติมา คำดีและคณะ ,๒๕๕๖)

ประเทศสหรัฐอเมริกา ตรวจคัดกรองสายตา ๔ ประเภทคือ ความชัดเจนในการมองเห็น (visual acuity) การทดสอบลานสายตาทางกว้าง (horizontal field) การแยกความแตกต่างของความมือสว่าง (contrast sensitivity) และความไวจากการมองเห็นแสงจ้าและแสงสะท้อน (glare sensitivity) โดยการศึกษาเชิงสังเกตเปรียบเทียบจำนวนผู้สูงอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุก่อนและหลังการบังคับใช้กฎหมายให้มีการตรวจสายตาในการขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในผู้มีอายุ ๘๐ ปีขึ้นไป ภายหลังการบังคับใช้กฎหมายพบว่าการตรวจคัดกรองความชัดเจนในการมองเห็น สามารถลดจำนวนผู้สูงอายุที่เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุได้ร้อยละ ๑๗ ส่วนรายงานการวิจัยที่ศึกษาแบบย้อนหลัง ซึ่งพบว่าหากมีการทดสอบเพื่อแยกความแตกต่างของความมืด-สว่าง เพิ่มจากเดิมที่มีการตรวจความชัดเจนในการมองเห็น และการทดสอบลานสายตาทางกว้าง พบว่าการทดสอบแบบใหม่ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้นโดยเฉพาะในผู้ขับขี่อายุ ๖๖-๗๕ ปี และ ๗๖ ปีขึ้นไป (ชุติมา คำดีและคณะ ,๒๕๕๖)

จากการทบทวนงานวิจัยในต่างประเทศส่วนใหญ่มีรายงานศึกษาในกลุ่มผู้สูงอายุ กลุ่มประชากรทั่วไปและผู้ขับขี่รถสาธารณะ แต่จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยที่พบว่ากลุ่มอายุที่มีการเสียชีวิตสูงสุดคือกลุ่มอายุ ๑๖ - ๒๕ ปีรองลงมาคือกลุ่มอายุ ๒๖ - ๓๕ ปี ซึ่งเป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน และเกิดกับรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มวัยรุ่นส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่ที่คึกคะนอง ขับขี่ด้วยความประมาท ไม่สวมหมวกนิรภัย (ต้องหาปัญหาในผู้ที่ขับขี่รถสาธารณะ เพื่อเน้นความจำเป็นลดอัตราตายจากสาเหตุผู้ขับขี่รถสาธารณะ) พฤติกรรมเหล่านี้ไม่เกี่ยวกับมาตรการคัดกรองสุขภาพที่กล่าวมาและจากการทบทวนยังพบการตรวจสภาพความเมื่อยล้าของร่างกายในผู้ขับขี่รถสาธารณะและการติดตั้งเครื่องมือวัดระดับแอลกอฮอล์ล็อกสตาร์ทว่ามีประสิทธิผลในต่างประเทศจึงควรได้นำมาศึกษาความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของการใช้มาตรการทั้งสองในบริบทของประเทศไทย

๕) การตรวจคัดกรองและสมรรถภาพของร่างกายผู้ขับขี่ในประเทศไทยมีข้อจำกัด

ประเทศไทยได้กำหนดให้มีการคัดกรองสุขภาพด้วยใบรับรองแพทย์ โดยใบรับรองแพทย์ซึ่งแพทยสภาได้กำหนดแบบมาตรฐานของใบรับรองแพทย์ สำหรับผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม ออกให้กับผู้ขอรับบริการตรวจสุขภาพ เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๑ เป็นต้นมาและได้กำหนดโรคต้องห้าม ได้แก่ โรคจิต หรือจิตฟั่นเฟือน หรือปัญญาอ่อน อาการของการติดยาเสพติดให้โทษ อาการของโรคพิษสุราเรื้อรัง โรคเรื้อนในระยะติดต่อหรือในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจของสังคม วัณโรคในระยะอันตราย โรคเท้าช้างในระยะที่ปรากฏอาการเป็นที่รังเกียจของสังคม ซึ่งในส่วนนี้เป็นส่วนของแพทย์เป็นผู้รับรองและให้ความเห็น และมีส่วนของผู้ขอ ที่ต้องรับรองสุขภาพของตนเอง โดยแจ้งโรคประจำตัว อุบัติเหตุและผ่าตัด เคยเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล ประวัติอื่นๆที่สำคัญ ด้านการตรวจสมรรถภาพของร่างกายซึ่งตรวจโดยเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกก่อนออกใบอนุญาต ได้แก่ การทดสอบตาบอดสี การทดสอบปฏิกิริยาในการตัดสินใจ การทดสอบสายตาทางลึก การทดสอบสายตาทางกว้างในการขอและต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ทุก ๕ ปี

จากการทบทวนจะพบช่องว่างที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงในการขับขี่คือยังมีประชากรบางส่วนที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตลอดชีพจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ.๒๕๔๖ ซึ่งประชากรกลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรอีกด้วยสาเหตุจากการไม่ได้รับการตรวจเช็คสมรรถภาพร่างกายซ้ำและการตรวจคัดกรองสุขภาพโดยเฉพาะการตรวจคัดกรองความชัดเจนในการมองเห็น ความเสื่อมสภาพของการได้ยิน สมรรถภาพปอด โรคลมชัก ภาวะหยุดหายใจขณะนอนหลับ รวมถึงภาวะโรคเรื้อรังอื่น ๆ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น โรคเบาหวาน ความดัน โรคหัวใจขาดเลือด หลอดเลือดสมอง โรคจิตเภท เป็นต้น นอกจากนี้ผู้โดยสารยังมีความเสี่ยงโดยเฉพาะในพื้นที่เมืองใหญ่และแหล่งท่องเที่ยวมีประชากรเป็นจำนวนมากที่ใช้บริการรถสาธารณะ เช่น รถตู้ รถแท็กซี่ รถเมล์ และรถทัวร์ ซึ่งจะต้องมีดูแลการเฝ้าระวังทั้งด้านความปลอดภัย และด้านสุขภาพอนามัย ที่มีความเสี่ยงทั้งโรคระบบทางเดินหายใจจากมลพิษบนท้องถนน โรคติดต่อทางเดินหายใจ เช่น วัณโรค ไข้หวัดใหญ่

กระทรวงสาธารณสุขให้ความสำคัญต่อเรื่องการพัฒนาสมรรถนะผู้ขับขี่โดยได้มีคำสั่งจัดตั้งคณะกรรมการระดับกระทรวงเพื่อจัดทำแนวทางการทำใบขับขี่ให้เป็นสากลมีมาตรฐานที่เพียงพอ อ้างอิงจากการตรวจสุขภาพเพื่อทำใบขับขี่ของประเทศต่างๆที่พัฒนาแล้ว โดยรพ.นพรัตนราชธานี กรมการแพทย์ ได้เคยเปิดบริการตรวจสุขภาพให้ผู้ขับขี่แต่ไม่ครบวงจรและไม่ได้ขยายผลการตรวจไปยังหน่วยบริการอื่น ๆ การตรวจสุขภาพสำหรับแพทย์ผู้ออกใบรับรองแพทย์ในหน่วยบริการ ยังคงเป็นการตรวจที่มุ่งตรวจโรคที่กำหนดในใบรับรองแพทย์เท่านั้น ซึ่งไม่เพียงพอสำหรับเป็นหลักประกันด้านสุขภาพของผู้ขับขี่ ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ และยังเป็นการตรวจที่แยกส่วนกันระหว่างสาธารณสุขกับกรมการขนส่ง อีกทั้งการตรวจสุขภาพเพื่อประเมินสุขภาพและสมรรถนะก่อนการขับขี่ในปัจจุบันยังไม่มีแนวทางที่เป็น National Guideline และมีศูนย์รองรับการให้บริการตรวจแบบครบวงจรก่อนออกใบอนุญาตขับขี่ และยังขาดการเชื่อมโยงข้อมูลสมรรถนะของผู้ขับขี่ระหว่างสาธารณสุขกับคมนาคม จึงเกิดช่องว่างที่มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนในระยะยาว

ข้อมูลในประเทศไทยยังให้ความสำคัญกับการคัดกรองเรื่องของสุขภาพของผู้ขับขี่ที่อาจส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุน้อย โดยความปลอดภัยในการให้บริการรถสาธารณะพบว่า ผู้ประกอบการรถโดยสารส่วนใหญ่ไม่มีการประเมินความพร้อมของผู้ขับขี่และรถโดยสารก่อนออกให้บริการ (จเรย์ พูลผล, ๒๕๕๘) จากการศึกษา Medical interventions to reduce motor vehicle collisions จะพบผู้ขับขี่ที่มีอาการป่วยหรือมีโรคประจำตัวต่างๆ อย่างน้อย ๑ โรค ประมาณร้อยละ ๔๕ มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนการขับขี่กว่าบุคคลทั่วไป (Donald A. Redelmeier, ๒๐๑๔) ได้แก่ ๑) โรคสมองเสื่อม ๒.๙๒ เท่า ๒) โรคหลอดเลือดสมอง ๓.๕๐ เท่า ๓) โรคซึมเศร้า ๘.๗๕ เท่า ๔) โรคลมชัก ๕.๙๒ เท่า ๕) โรคเบาหวาน ๔.๔๙ เท่า และ ๖) โรคพิษสุราเรื้อรัง ๗.๒๔ เท่า หากดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์ต้นแบบการประเมินความพร้อมทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ ซึ่งสามารถ คัดกรองผู้ที่มีโรคประจำตัวและอาการป่วยประเมินผลที่สามารถดำเนินการได้จากเฉพาะผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (รถโดยสาธารณะขนาดเล็กและรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ จำนวน ๑,๖๕๑ ครั้ง) คิดเป็นร้อยละ ๓๐ จะลดปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวน ๔๙๕ ครั้งต่อปี ลดผู้เสียชีวิต ๒๐๗.๙ ราย ผู้พิการ ๑๔.๘๕ ราย บาดเจ็บสาหัส ๓๙๑.๐๕ ราย บาดเจ็บเล็กน้อย ๑,๓๖๖.๒ ราย **สามารถลดมูลค่าความเสียหายได้ประมาณ ๑,๑๓๘,๕๐๐,๐๐๐ บาทต่อปี**

กรมควบคุมโรคและตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ทั้ง ๕ เสาหลักของประเทศ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์โดยชมรมแพทย์เวชศาสตร์ป้องกันแขนงเวชศาสตร์การจราจรได้มีมติเห็นพ้องถึงความจำเป็นที่ต้องมีการประเมินความพร้อมทางการแพทย์ก่อนการขับขี่ และนับว่าเป็นโครงการที่มีความคุ้มค่า ช่วยลดผลกระทบทางด้านสุขภาพและเศรษฐกิจของประเทศได้มากกว่าปีละ ๑,๑๓๘,๕๐๐,๐๐๐ บาทต่อปี จึงมอบให้สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง ร่วมกับกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ทำการศึกษา วิจัย พัฒนาต้นแบบ รวมถึงความเป็นไปได้ที่จะดำเนินการทั้งประเทศ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีศูนย์ต้นแบบที่มีการจัดให้บริการอย่างครบวงจร เพื่อประเมินความพร้อมในการขับขี่เป็นแห่งแรกของประเทศ (Medical fitness to drive) โดยเริ่มในกลุ่มผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะในพื้นที่เมืองใหญ่และแหล่งท่องเที่ยว เพื่อยกระดับกระบวนการตรวจสุขภาพ และประเมินความสมบูรณ์ของร่างกาย (Fitness) ทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ อย่างเข้มข้นตามที่กฎหมายกำหนด ก่อนออกใบอนุญาตขับขี่ หรือ fitness to drive ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมให้ผู้ขับขี่สามารถขับรถได้อย่างปลอดภัย อันจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนลดลง รวมถึงทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารปลอดภัยจากโรคและภัยสุขภาพ

/ความจำเป็น...

ความจำเป็นในการศึกษาวิจัย

ข้อมูลในประเทศไทยยังให้ความสำคัญกับการคัดกรองเรื่องของสุขภาพของผู้ขับขี่ที่อาจส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุน้อย โดยความปลอดภัยในการให้บริการรถสาธารณะพบว่า ผู้ประกอบการรถโดยสารส่วนใหญ่ไม่มีการประเมินความพร้อมของผู้ขับขี่และรถโดยสารก่อนออกให้บริการ (จเรย์ พูลผล, ๒๕๕๘) จากการศึกษา Medical interventions to reduce motor vehicle collisions จะพบผู้ขับขี่ที่มีอาการป่วยหรือมีโรคประจำตัวต่างๆ อย่างน้อย ๑ โรค ประมาณร้อยละ ๔๕ มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนการขับขี่กว่าบุคคลทั่วไป (Donald A. Redelmeier, ๒๐๑๔) ได้แก่ ๑) โรคสมองเสื่อม ๒.๙๒ เท่า ๒) โรคหลอดเลือดสมอง ๓.๕๐ เท่า ๓) โรคซึมเศร้า ๘.๗๕ เท่า ๔) โรคลมชัก ๕.๙๒ เท่า ๕) โรคเบาหวาน ๔.๔๙ เท่า และ ๖) โรคพิษสุราเรื้อรัง ๗.๒๔ เท่า หากดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์ต้นแบบการประเมินความพร้อมทางด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ ซึ่งสามารถคัดกรองผู้ที่มีโรคประจำตัวและอาการป่วยประเมินผลที่สามารถดำเนินการได้จากเฉพาะผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (รถโดยสาธารณะขนาดเล็กและรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ จำนวน ๑,๖๕๑ ครั้ง) คิดเป็นร้อยละ ๓๐ จะลดปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวน ๔๙๕ ครั้งต่อปี ลดผู้เสียชีวิต ๒๐๗.๙ ราย ผู้พิการ ๑๔.๘๕ ราย บาดเจ็บสาหัส ๓๙๑.๐๕ ราย บาดเจ็บเล็กน้อย ๑,๓๖๖.๒ รายสามารถลดมูลค่าความเสียหายได้ประมาณ ๑,๑๓๘,๕๐๐,๐๐๐ บาทต่อปี และมีระบบเฝ้าระวังติดตามสุขภาพของผู้ขับขี่เพื่อเป็นการเฝ้าระวังเชิงป้องกันและสร้างความตระหนักรู้ให้กับผู้ขับขี่ให้ขับขี่แบบปลอดภัยในอนาคต

กรมควบคุมโรคและตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการป้องกันอุบัติเหตุ ทั้ง ๕ เสาหลักของประเทศ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์โดยชมรมแพทย์เวชศาสตร์ป้องกันแขนงเวชศาสตร์การจราจรได้มีมติเห็นพ้องถึงความจำเป็นที่ต้องมีการประเมินความพร้อมทางการแพทย์ก่อนการขับขี่ และนับว่าเป็นโครงการที่มีความคุ้มค่า ช่วยลดผลกระทบทางด้านสุขภาพและเศรษฐกิจของประเทศได้มากกว่าปีละ ๑,๑๓๘,๕๐๐,๐๐๐ บาทต่อปี จึงมอบให้สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง ร่วมกับกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ทำการศึกษา วิจัย พัฒนาต้นแบบ รวมถึงความเป็นไปได้ที่จะดำเนินการทั้งประเทศ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีศูนย์ต้นแบบที่มีการจัดให้บริการอย่างครบวงจร เพื่อประเมินความพร้อมในการขับขี่เป็นแห่งแรกของประเทศ (Medical fitness to drive) โดยเริ่มในกลุ่มผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะในพื้นที่เมืองใหญ่และแหล่งท่องเที่ยว เพื่อยกระดับกระบวนการตรวจสุขภาพ และประเมินความสมบูรณ์ของร่างกาย (Fitness) ทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ อย่างเข้มข้นตามที่กฎหมายกำหนด ก่อนออกใบอนุญาตขับขี่ หรือ fitness to drive ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมให้ผู้ขับขี่สามารถขับรถได้อย่างปลอดภัย อันจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนลดลง รวมถึงทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารปลอดภัยจากโรคและภัยสุขภาพ

วัตถุประสงค์ :

โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นโครงการวิจัยและพัฒนา โดยการนำองค์ความรู้ทางเวชศาสตร์ป้องกัน แขนงเวชศาสตร์การจราจรมาใช้บูรณาการร่วมกับสำนักวิชาชีพอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นการพัฒนาศูนย์ต้นแบบเพื่อทดลองนำร่องหารูปแบบบริการเชิงป้องกันด้านสุขภาพที่มีผลต่อการขับขี่ยานพาหนะ เพื่อปรับให้เหมาะสมกับประเทศไทย โดยพัฒนาระบบบริการให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่ระหว่างสาธารณสุขกับคมนาคมในการเฝ้าระวังความเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในระยะยาว พัฒนาแนวทางทางการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพ พร้อมทั้งประเมินผลสำเร็จ ความคุ้มค่า คุ้มทุน ก่อนขยายผลเป็นนโยบายในระดับประเทศต่อไป ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลัก คือ

/๑.เพื่อให้เกิด...

๑.เพื่อให้เกิดข้อเสนอเชิงนโยบายและแนวทางในการพัฒนาการประเมินอย่างเป็นระบบ และสามารถต่อยอดโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. เพื่อพัฒนาแนวทางการประเมินสมรรถนะของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ

๓. เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่ ระหว่างกรมควบคุมโรคกับกรมการขนส่งทางบก ในการเฝ้าระวังความเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในระยะยาว

๔. เพื่อประเมินความคุ้มค่า ความเป็นไปได้ของการประเมินสมรรถนะของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถอย่างเป็นระบบ (Medical Fitness to Drive)

ขอบเขตการดำเนินงาน :

โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นโครงการวิจัยและพัฒนา โดยการนำองค์ความรู้ทางเวชศาสตร์ป้องกัน แขนงเวชศาสตร์การจราจรมาใช้บูรณาการร่วมกับสำนักวิชาชีพอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเวชศาสตร์การจราจรเป็นศาสตร์แขนงใหม่ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาสุขภาพ ที่นำศาสตร์ความรู้ทางการแพทย์มาใช้วางแผนการป้องกันการบาดเจ็บและทุพพลภาพ ลดอัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจร เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้ขับขี่รถโดยสารรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งเป็นการออกแบบระบบบริการแบบใหม่ที่ครบวงจร โดยนำอุปกรณ์การตรวจมาใช้ทดสอบสมรรถนะทางการแพทย์ของผู้ขับขี่ เพื่อให้เกิดความแม่นยำมากขึ้น

ขอบเขตการศึกษาวิจัย เพื่อพัฒนาระบบให้เกิดการเชื่อมโยงเรื่องสุขภาพระหว่างกระทรวงสาธารณสุขและกระทรวงคมนาคม โดยเป็นการศึกษาโดยใช้พื้นที่ ศูนย์สาธิตบริการของสถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง พื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ทดลองบริการนำร่อง ด้านประชากรกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย

๑. กลุ่มพนักงานขับรถโดยสาธารณะขนาดใหญ่ ขนาดเล็ก และ/หรือรถบรรทุก

๒. กลุ่มผู้สูงอายุเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ

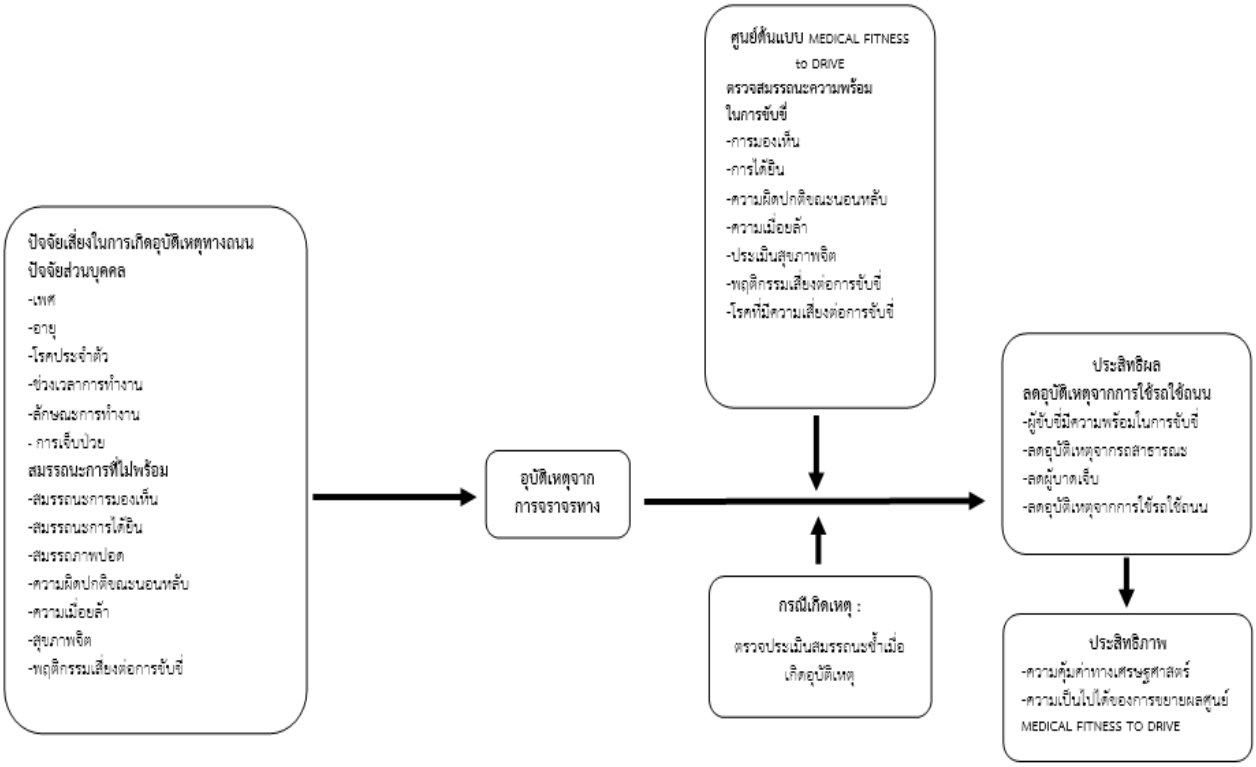
๓. กลุ่มที่มีโรคเรื้อรัง/ โรคประจำตัว เช่น ตาบอดสี โรคลมชัก ลมบ้าหมู ภาวะทางจิตเวช เป็นต้น

๔. กลุ่มประชาชนทั่วไป จำนวน ๓,๐๐๐ คน

มีพัฒนาการเชื่อมโยงระบบข้อมูลระหว่างกันของสาธารณสุขกับกรมการขนส่งทางบก และนำผลการทดลองไปพัฒนาเป็นแนวทางการตรวจสมรรถนะทางการแพทย์ของผู้ขับขี่ของประเทศ (National Guideline) ประเมินความคุ้มค่า ความเป็นไปได้ของการจัดตั้งศูนย์ต้นแบบการตรวจสมรรถนะความพร้อมในการขับขี่ครบวงจร สำหรับผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกขนาดใหญ่ของประเทศ เพื่อการขยายผลต่อไป

/กรอบแนวคิด...

กรอบแนวคิดการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์
ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive)
เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน



วิธีการวิจัย

โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นโครงการวิจัยและพัฒนา การทดลองนำร่องในครั้งนี้ ใช้ศูนย์สาธิตบริการของสถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง เป็นพื้นที่ทดลองบริการนำร่อง กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย ๓ กลุ่มดังนี้

๑. กลุ่มพนักงานขับรถโดยสาธารณะขนาดใหญ่ ขนาดเล็ก และ/หรือรถบรรทุก
๒. กลุ่มผู้สูงอายุ เพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ
๓. กลุ่มที่มีโรคเรื้อรัง/ โรคประจำตัว เช่น ตาบอดสี โรคลมชัก ลมบ้าหมู ภาวะทางจิตเวช เป็นต้น และ
๔. กลุ่มประชาชนทั่วไป

มีรายการตรวจสมรรถนะทางการแพทย์ ดังนี้

๑. อาการวูบ หมดสติ
๒. อาการของโรคหัวใจ
๓. โรคเบาหวาน
๔. การสูญเสียการได้ยิน
๕. ความผิดปกติของกล้าเนื้อและกระดูก รวมถึงภาวะทุพพลภาพ
๖. ภาวะระบบประสาท
๗. ภาวะทางจิตเวช
๘. การพึ่งพาสารเสพติด
๙. ภาวะการผิดปกติด้านการนอน
๑๐. ปัญหาการมองเห็น
๑๑. การตรวจปอด

ภายหลังการตรวจเสร็จ แพทย์จะออกใบรับรองการตรวจร่างกายให้กับผู้ขับขี่ เพื่อใช้ประกอบการออกใบอนุญาตที่กรมการขนส่งในลำดับต่อไป

เก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบคัดกรองสุขภาพ ประวัติการเจ็บป่วย และผลการตรวจสมรรถนะทางการแพทย์ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและสถิติเชิงอนุมาน

ขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย

โครงการวิจัยและพัฒนานี้ ประกอบด้วย ๔ ระยะ ดังนี้

- ระยะที่ ๑ การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สังเคราะห์งานวิจัยด้วยวิธีการทบทวนวรรณกรรมอย่างเป็นระบบ
- ระยะที่ ๒ นำผลการศึกษาในระยะที่ ๑ ออกแบบและพัฒนา

๒.๑ <u>พัฒนาแนวทางทางการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัย ในผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศ ทั้งนี้ศึกษาระเบียบ และกฎหมายว่าด้วยอำนาจของกรมการขนส่งทางบกในการบริหารจัดการด้านการประเมินสุขภาพของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ</u>

๒.๒ พัฒนาระบบข้อมูลให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่ ในการเฝ้าระวังความเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในระยะยาว

๒.๓ พัฒนาศักยภาพบุคลากร (Capacity Building) ด้านเวชศาสตร์การจราจร โดยการอบรมหลักสูตรระยะสั้น

- ระยะที่ ๓ การนำรูปแบบการพัฒนาใหม่ ทดลองใช้และประเมินผลการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัย ในผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศ
- ระยะที่ ๔ การปรับปรุงรูปแบบการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัย ในผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศ สรุปผลและรายงานผลการวิจัย จัดทำรายงานผลงาน นำเสนอรูปแบบ/ ข้อเสนอนโยบายเชิงนโยบาย <u>การพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกมีแนวทางในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการประเมินสุขภาพเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ</u> โดยกระบวนการดำเนินงาน ประกอบไปด้วย

๑. การลงนามทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒. ออกแบบ Medical Fitness to drive การคัดกรองสุขภาพและสมรรถนะทางร่างกายเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย และปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ

๓. ทดสอบระบบบริการ

๔. <u>จัดตั้งและเปิดศูนย์ต้นแบบ Medical Fitness to Drive ที่มีเครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์ ที่มีแนวทางการบำรุงรักษาและซ่อมแซม</u>

๕. เสริมสร้างศักยภาพบุคลากร (Capacity Building) ของหน่วยงาน โดยการส่งอบรมหลักสูตรระยะสั้น

๖. จัดทำฐานข้อมูลผู้ขับขี่ และจัดจ้างทำโปรแกรมประมวลผลการทดสอบเพื่อประกอบการทำใบขับขี่ (ออนไลน์ไปถึง กรมการขนส่งทางบก)

๗. รณรงค์ส่งเสริมสมรรถนะการขับขี่ที่ดีแก่ผู้ขับขี่และส่งเสริมความปลอดภัยในการโดยสารผู้โดยสารรถสาธารณะในกรุงเทพมหานคร Kick off campaign

๘. บริการตรวจสมรรถนะทางกายและคัดกรองสุขภาพ ผู้ขับรถยนต์โดยสารสาธารณะ

/๙. พัฒนาความ...

๙. พัฒนาความตระหนักรู้ด้านสุขภาพที่มีผลต่อการขับขี่

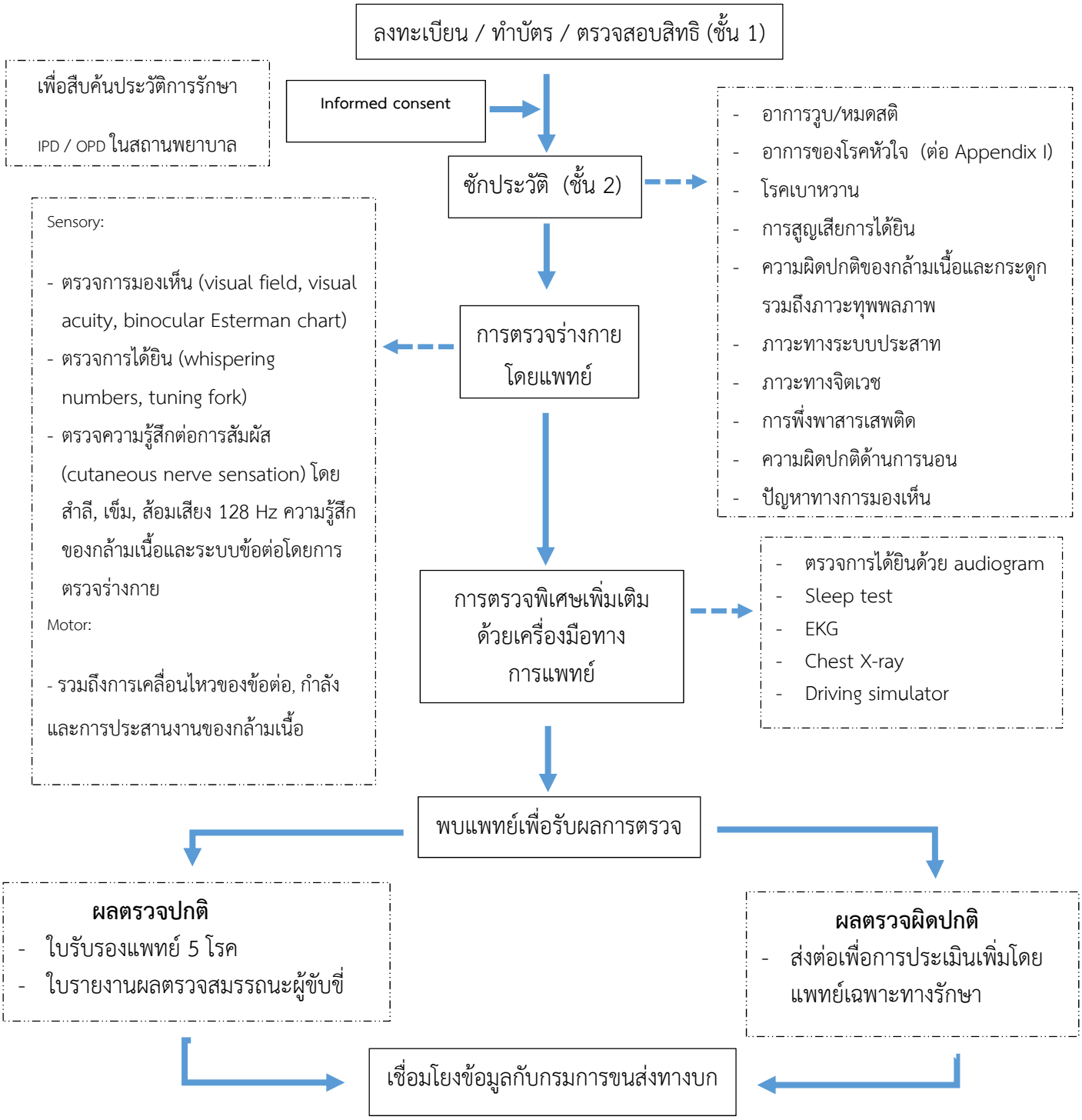
๑๐. กำหนดแนวทางการตรวจประเมินความพร้อมเพื่อการขับขี่ปลอดภัยโดยแพทย์และผู้เชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ

๑๑. ติดตามประเมินผลผลโครงการ

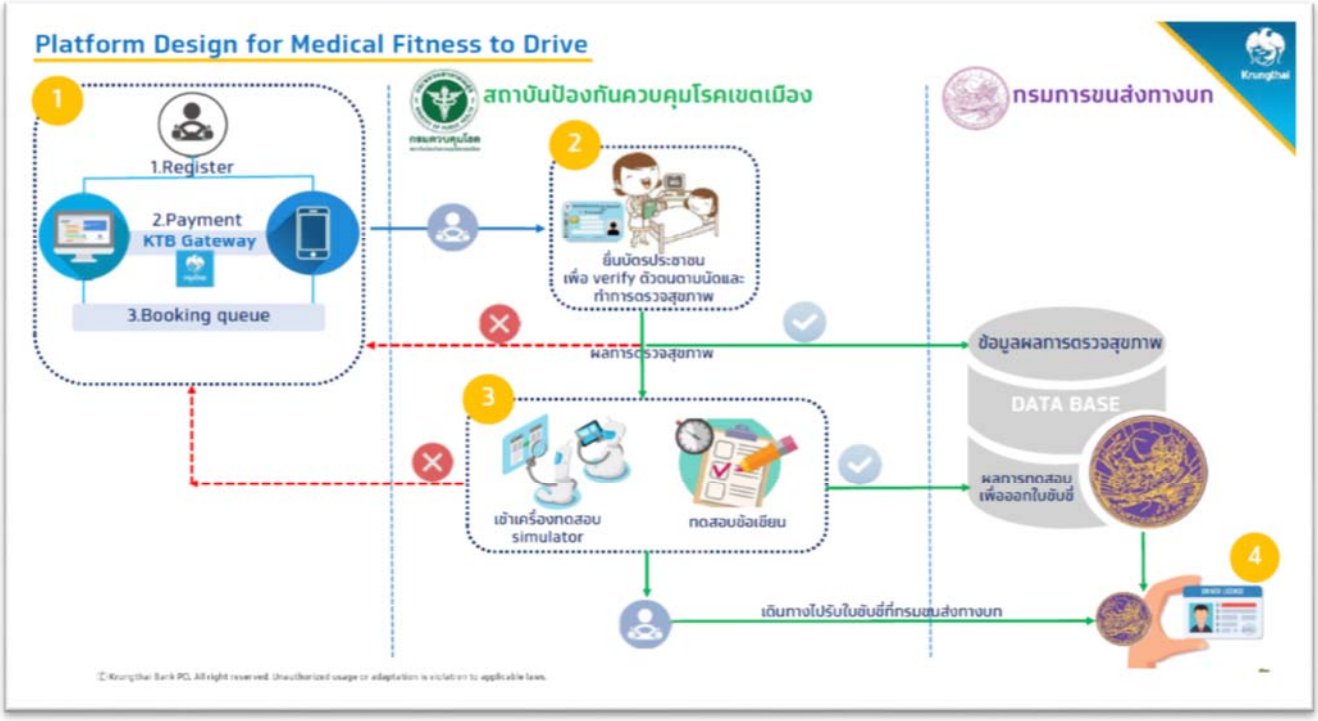
๑๒. จัดทำรายงานผลงาน-คู่มือแนวทาง Medical Fitness to Drive

การบริการตรวจสมรรถนะทางกายและคัดกรองสุขภาพ ผู้ขับรถยนต์โดยสารสาธารณะ มีขั้นตอนดังนี้

รูปแบบขั้นตอนการรับบริการคลินิก Medical fitness to Drive
สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กรมควบคุมโรค



การให้บริการดังกล่าวจะดำเนินการออกแบบให้เป็นระบบออนไลน์ ซึ่งผู้ขับขี่สามารถลงทะเบียนเพื่อเข้ารับการตรวจล่วงหน้า พร้อมนัดวันเข้ารับการตรวจสมรรถนะ โดยพัฒนาระบบฐานข้อมูลสุขภาพผู้ขับขี่ให้เชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของกรมการขนส่ง ซึ่งข้อมูลที่จะเชื่อมโยงกันจะเป็นเฉพาะข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการเฝ้าระวังเพื่อการออกใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น



รูปตารางแสดงการพัฒนาระบบข้อมูล Medical Fitness to drive

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ด้านปริมาณ :

๑. ศูนย์ต้นแบบตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ในผู้ขับขี่ (Medical Fitness to Drive)

๒. ระบบข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่ที่เชื่อมโยงกันระหว่างกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

๓. กลุ่มพนักงานขับรถโดยสาธารณะขนาดใหญ่ ขนาดเล็ก และ/หรือรถบรรทุก ๒. กลุ่มผู้สูงอายุเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ ๓. กลุ่มที่มีโรคเรื้อรัง/ โรคประจำตัว เช่น ตาบอดสี โรคลมชัก ลมบ้าหมู ภาวะทางจิตเวช เป็นต้น และ ๔. กลุ่มประชาชนทั่วไป จำนวน ๓,๐๐๐ คน ได้รับการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพในการขับขี่ (Medical Fitness to Drive Guideline)

ด้านคุณภาพ :

๑. แพทย์ที่ผ่านการอบรมเป็นแพทย์เวชศาสตร์การจราจร มีความรู้สามารถประเมินความพร้อมด้านสุขภาพในการขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive Guideline)

๒. คู่มือ/แนวทางการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพในการขับขี่ (Medical Fitness to Drive Guideline)

<u>๓. มีแนวทางในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการประเมินสุขภาพ เพื่อขอรับอนุญาตขับรถ</u>

/ประโยชน์ที่...

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

ประโยชน์ที่มีต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

โครงการดังกล่าวสามารถก่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

๑. ผลต่อผู้ขับขี่รถโดยสาร รถโดยสารสาธารณะโดยตรง : ผู้ขับขี่รถโดยสารที่เป็นประชาชนทั่วไป กลุ่มผู้สูงอายุ ผู้ป่วยโรคเรื้อรัง ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะได้รับการประเมินสุขภาพ และรับทราบสภาวะสุขภาพของตนเองที่มีผลต่อการขับขี่ สร้างความตระหนักของผู้ขับขี่ให้เกิดความระมัดระวังในการขับขี่ หลีกเลี่ยงการขับขี่หากรู้ผลการตรวจสุขภาพว่าตนเองมีความเสี่ยงด้านสุขภาพที่มีผลต่อการขับขี่ รวมถึงการปฏิบัติตนให้ปลอดภัยเมื่อต้องขับขี่รถโดยสารสาธารณะ

๒. ผลต่อประชาชน ผู้โดยสาร ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น เมื่อผู้ขับขี่มีความพร้อมด้านร่างกายในการขับขี่ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพจะน้อยลง ส่งผลให้จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลง ลดการสูญเสียชีวิต พิการ ทุพพลภาพจากอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล

๓. ค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับอุบัติเหตุ ผู้ใช้รถใช้ถนนจึงมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น นอกจากนี้แล้วยังก่อให้เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อม

๔. การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งก่อให้เกิดซากรถที่ได้รับความเสียหาย ถนนเกิดความเสียหาย สิ่งแวดล้อมในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเสียหาย หากลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้ จะช่วยลดความเสียหายบริเวณที่เกิดเหตุได้ เป็นผลดีต่อสิ่งแวดล้อม

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย

๑. จำนวนการบาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยรถสาธารณะลดลงในพื้นที่เป้าหมาย

๒. ศูนย์ต้นแบบการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ สามารถสร้างเครือข่ายและขยายผลเป็นแนวทางการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพในการขับขี่ (Medical fitness to drive) ระดับชาติ เพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนน

๓. มีระบบข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่ สามารถตรวจจับปัญหา และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยรถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้วได้อย่างยั่งยืน

<u>๔. มีแนวทางในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการประเมินสุขภาพ เพื่อขอรับอนุญาตขับรถ สามารถนำแนวทางดังกล่าวไปขยายผลในกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้วในทุกกลุ่มของประเทศไทย</u>

๕. รับทราบข้อจำกัดของ ระบบ กลไกของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่มีผลต่อการตรวจสมรรถนะผู้ขับรถโดยสาธารณะ เพื่อนำไปปรับปรุงนโยบายของรัฐบาล ในการปฏิรูปลดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนในประเทศไทย

/ระยะเวลา...

ระยะเวลาดำเนินการ : ๓๓ เดือน (ศึกษา ๓๐ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ :

- สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง ๒๔/๕๖ ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ๑๐๒๒๐
- มูลนิธิเวชศาสตร์ป้องกันศึกษา ๓๘ หมู่ ๔ ถนนติวานนท์ ตำบลตลาดขวัญ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี ๑๑๐๐๐

ผู้รับผิดชอบโครงการ : กรมควบคุมโรค

รายละเอียดค่าใช้จ่าย

ลำดับ	รายละเอียด	รวมเป็นจำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	**๑,๗๔๐,๐๐๐**
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	**๑,๔๔๐,๐๐๐**
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	**๔๐,๙๖๐,๕๕๐**
รวม		**๔๔,๑๔๐,๕๕๐**

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก					
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๓๐	๑๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านเวชศาสตร์จราจร	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๓๐	๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านอาชีวเวชศาสตร์	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๓๐	๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการทำคู่มือ/ แนวทางปฏิบัติ	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๓	๖	๕,๐๐๐	๙๐,๐๐๐
นักวิจัย	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๗	๓๐	๕,๐๐๐	๑,๐๕๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก					**๑,๗๔๐,๐๐๐**

/๒. ค่าบุคลากร

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๗	๖	๑๕,๐๐๐	๖๓๐,๐๐๐
เลขานุการโครงการ	๑	๓๐	๑๕,๐๐๐	๔๕๐,๐๐๐
พนักงานพิมพ์ดีด/เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๑	๓๐	๑๒,๐๐๐	๓๖๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				**๑,๔๔๐,๐๐๐**

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สังเคราะห์งานวิจัย ด้วยวิธีการทบทวนวรรณกรรมอย่างเป็นระบบ เพื่อจัดทำแนวทางทางการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศ				
๑.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดการประชุมระดมความคิด เพื่อสร้างและกำหนดมาตรฐาน จำนวน ๒ ครั้ง				๑๕๙,๘๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๒๐ คน X ๑๗๐ บาท X ๑ วัน X ๒ ครั้ง)	๒๐	คน	๑๗๐	๖,๘๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๒๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๒๐	คน	๕๐๐	๒๐,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๑๐ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าที่พัก (๒๐ คน X ๘๐๐ บาท X ๑ คืน X ๒ ครั้ง)	๒๐	คน	๘๐๐	๓๒,๐๐๐
ค่าวัสดุอุปกรณ์	๑	ครั้ง	๕๐๐	๕๐๐
ค่าถ่ายเอกสาร	๑	ครั้ง	๕๐๐	๕๐๐
๑.๒ ค่าใช้จ่ายในการถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะแก่บุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุข/ สาขาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑ ครั้ง				๖๒๔,๐๐๐
ค่าตอบแทนวิทยากร (๘๐๐ บาท X ๓๕ ชม. X ๑ ครั้ง)	๓๕	ชั่วโมง	๘๐๐	๒๘,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๕๐ คน X ๖๐๐ บาท X ๕ วัน X ๑ ครั้ง)	๕๐	คน	๖๐๐	๑๕๐,๐๐๐
ค่าที่พัก - ห้องพักคู่ (๔๐ คน X ๘๐๐ บาท X ๔ คืน) - ห้องพักเดี่ยว (๑๐ คน X ๑,๕๐๐ บาท X ๔ คืน)	 ๔๐ ๑๐	 คน คน	 ๘๐๐ ๑,๕๐๐	 ๑๒๘,๐๐๐ ๖๐,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าเช่าห้องประชุม	๕	วัน	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๕๐ คน X ๑,๕๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๕๐	คน	๑,๕๐๐	๗๕,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๒๕ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๒๕	คน	๕,๐๐๐	๑๒๕,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (๕๐ คน X ๘๐ บาท X ๕ วัน)	๕๐	คน	๘๐	๒๐,๐๐๐
ค่าวัสดุอุปกรณ์	๑	ครั้ง	๑,๐๐๐	๑,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม	๑	ครั้ง	๒,๐๐๐	๒,๐๐๐
ค่ากระเป๋าสำหรับใส่เอกสารการประชุม	๕๐	คน	๒๐๐	๑๐,๐๐๐
<u>รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๑</u>				**๗๘๓,๘๐๐**
๒. การดำเนินงานวิจัย จัดทำแนวทางการประเมินสมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ (Medical Fitness to Drive) ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว ทั้ง ๕ ภาค ประเทศไทย				
๒.๑ ค่าใช้จ่ายดำเนินงานลงพื้นที่การทำวิจัย จำนวน ๕ ครั้ง				๙๓๒,๕๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (๑๕ คน X ๒๔๐ บาท X ๕ วัน X ๕ ครั้ง)	๑๕	คน	๒๔๐	๙๐,๐๐๐
ค่าที่พัก (๑๕ คน X ๘๐๐ บาท X ๔ คืน X ๕ ครั้ง)	๑๕	คน	๘๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม (๕,๐๐๐ บาท X ๕ วัน X ๕ ครั้ง)	๕	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๒๕,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๕ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๕	คน	๕,๐๐๐	๑๒๕,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๑๕ คน X ๒,๕๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๑๕	คน	๒,๕๐๐	๑๘๗,๕๐๐
ค่าเช่ารถตู้ (๒ คัน X ๒,๐๐๐ บาท X ๕ วัน X ๕ ครั้ง)	๒	คัน	๒,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (๒ คัน X ๖,๐๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๒	คัน	๖,๐๐๐	๖๐,๐๐๐
ค่าถ่ายเอกสาร (๑,๐๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๕	ครั้ง	๑,๐๐๐	๕,๐๐๐
๒.๒ ค่าใช้จ่ายในการประชุมวิเคราะห์ข้อมูล จำนวน ๒ ครั้ง				๑๓๓,๕๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๒๕ คน X ๑๗๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๒๕	คน	๑๗๐	๘,๕๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๒๕ คน X ๕๐๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๒๕	คน	๕๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๑๐ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒.๓ ค่าใช้จ่ายการจัดประชุมเครือข่ายทางด้านเวชศาสตร์การจราจร (Traffic Medicine) เพื่อเผยแพร่หลักการประเมินสมรรถนะผู้ขับขี่ยานยนต์ จำนวน ๑ ครั้ง				๙๒,๒๕๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๒๕ คน X ๑๗๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๒๕	คน	๑๗๐	๔,๒๕๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๒๕ คน X ๕๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๒๕	คน	๕๐๐	๑๒,๕๐๐
ค่าเครื่องบินโดยสาร (๑๕ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๑๕	คน	๕,๐๐๐	๗๕,๐๐๐
ค่าถ่ายเอกสาร	๑	ครั้ง	๕๐๐	๕๐๐
<u>รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๒</u>				**๑,๑๕๘,๒๕๐**
๓. ประชุมคณะทำงานออกแบบ Medical Fitness to Drive การคัดกรองสุขภาพ และสมรรถนะทางร่างกายเพื่อการขับขี่ ที่ปลอดภัย และปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๒ ครั้ง				
๓.๑ ประชุมคณะทำงาน				๗๗,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๕๐ คน X ๑๗๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๕๐	คน	๑๗๐	๑๗,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๕๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๒ ครั้ง)	๕๐	คน	๕๐๐	๕๐,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม	๒	วัน	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
๓.๒ ลงนามทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างกระทรวง ภาคีเครือข่าย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง				-
<u>รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๓</u>				**๗๗,๐๐๐**
๔. ค่าใช้จ่ายในการศึกษาดูงานต่างประเทศของคณะทำงานร่วม กรมควบคุมโรค-กรมขนส่งทางบก				๑,๒๖๓,๐๐๐
ค่าของที่ระลึก	๑	แห่ง	๓,๐๐๐	๓,๐๐๐
ค่าโดยสารเครื่องบินระหว่างประเทศ (๑๐ คน X ๔๐,๐๐๐ บาท X ๒ เที่ยว)	๑๐	คน	๔๐,๐๐๐	๘๐๐,๐๐๐
ค่าที่พัก (๑๐ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๕ วัน)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๒๕๐,๐๐๐
ค่าพาหนะในต่างประเทศ (๑๐ คน X ๒,๐๐๐ บาท X ๕ วัน)	๑๐	คน	๒,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (๑๐ คน X ๒,๑๐๐ บาท X ๕ วัน)	๑๐	คน	๒,๑๐๐	๑๐๕,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เท่าที่จำเป็นและจ่ายจริง			๕,๐๐๐	๕,๐๐๐
<u>รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๔</u>				**๑,๒๖๓,๐๐๐**
๕. พัฒนาศูนย์ต้นแบบ Medical Fitness to drive				
๕.๑ พัฒนาระบบข้อมูลให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่				๕,๘๕๒,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
เครื่องคอมพิวเตอร์	๕	เครื่อง	๓๐,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
เครื่องสำรองไฟ	๕	เครื่อง	๖,๐๐๐	๓๐,๐๐๐
เครื่องพริ้นเตอร์	๒	เครื่อง	๑๕,๐๐๐	๓๐,๐๐๐
เครื่องคอมพิวเตอร์ notebook	๒	เครื่อง	๒๒,๐๐๐	๔๔,๐๐๐
เครื่องเซิร์ฟเวอร์	๑	เครื่อง	๓๕๐,๐๐๐	๓๕๐,๐๐๐
เครื่องสำรองไฟเซิร์ฟเวอร์	๑	เครื่อง	๓๒,๐๐๐	๓๒,๐๐๐
เครื่องสแกนเนอร์	๒	เครื่อง	๑๘,๐๐๐	๓๖,๐๐๐
ตู้ lack สำหรับวางเครื่องเซิร์ฟเวอร์	๑	ตู้	๘๐,๐๐๐	๘๐,๐๐๐
ค่าเชื่อมโยงโครงข่าย	๑	งาน	๑๐๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายในการจ้างทำโปรแกรม ประมวลผลการทดสอบแบ่งเป็น ๓ phase	๑	โปรแกรม	๕,๐๐๐,๐๐๐	๕,๐๐๐,๐๐๐
๕.๒ จัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ ทดสอบเครื่องมือ ทดสอบระบบบริการ Medical Fitness to drive				๒๗,๕๐๐,๐๐๐
ห้อง sleep lab test พร้อมเครื่องมือ	๑	ห้อง	๑,๕๐๐,๐๐๐	๑,๕๐๐,๐๐๐
ห้องตรวจตรวจสมรรถภาพการได้ยิน พร้อมเครื่องมือและอุปกรณ์	๒	ห้อง	๑,๐๐๐,๐๐๐	๒,๐๐๐,๐๐๐
ห้องทดสอบสมรรถนะในการขับขี่รถยนต์พร้อมเครื่องและอุปกรณ์	๑	ห้อง	๑๒,๕๐๐,๐๐๐	๑๒,๕๐๐,๐๐๐
เครื่องมือตรวจสมรรถภาพการมองเห็น	๒	เครื่อง	๑,๐๐๐,๐๐๐	๒,๐๐๐,๐๐๐
เครื่องตรวจสมรรถภาพการทำงานของปอด	๒	เครื่อง	๒๕๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐
ระบบ x-ray	๑		๙,๐๐๐,๐๐๐	๙,๐๐๐,๐๐๐
๕.๓ การเสริมสร้างศักยภาพบุคลากร (Capacity Building)				๑,๐๐๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายสำหรับฝึกอบรมบุคลากร (๒๐ คน X ๕๐,๐๐๐ บาท X ๑ หลักสูตร)	๒๐	คน	๕๐,๐๐๐	๑,๐๐๐,๐๐๐
๕.๔ เปิดตัวศูนย์ต้นแบบ Medical Fitness to Drive				๓๐๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายในการจัดงาน				๓๐๐,๐๐๐
๕.๕ บริการตรวจสมรรถนะทางการและการคัดกรองสุขภาพ				๘๐๐,๐๐๐
ค่าพาหนะกลุ่มเป้าหมาย (๓,๐๐๐ คน X ๒๐๐ บาท X ๑ หลักสูตร)	๓,๐๐๐	คน	๒๐๐	๖๐๐,๐๐๐
ค่าวัสดุทางการแพทย์ และวัสดุที่ใช้ในการตรวจสมรรถภาพ				๒๐๐,๐๐๐
<u>รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๕</u>				**๓๕,๔๕๒,๐๐๐**

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๖. พัฒนาความตระหนักรู้ด้านสุขภาพที่มีผลต่อการขับขี่ของผู้ขับขี่ จำนวน ๕ ครั้ง				๔๐๙,๕๐๐
ค่าตอบแทนวิทยากร (๓ คน X ๖๐๐ บาท X ๒ ชม. X ๕ ครั้ง)	๑	คน	๖๐๐	๑๘,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๖๐ คน X ๖๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๖๐	คน	๖๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๖๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๖๐	คน	๕๐๐	๑๕๐,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม	๕	วัน	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าที่พักวิทยากร (๓ คน X ๘๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๓	คน	๘๐๐	๑๒,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม	๖๐	คน	๒๐๐	๑๒,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่จำเป็น				๑๒,๕๐๐
<u>รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๖</u>				**๔๐๙,๕๐๐**
๗. รณรงค์ส่งเสริมสมรรถนะการขับขี่ปลอดภัย				๓๐๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายในการจัดกิจกรรม				๓๐๐,๐๐๐
<u>รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๗</u>				**๓๐๐,๐๐๐**
๘. ประเมินผลการประเมินความพร้อมด้านสุขภาพที่มีผลต่อสมรรถนะในการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยในผู้ใช้รถใช้ถนนของประเทศ				
๘. ๑ กำหนดแนวทางการตรวจประเมินความพร้อมเพื่อการขับขี่ปลอดภัย โดยแพทย์ผู้เชี่ยวชาญ/ ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน ๓ ครั้ง				๑๑๔,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๓๐ คน X ๖๐๐ บาท X ๓ ครั้ง)	๓๐	คน	๖๐๐	๕๔,๐๐๐
ค่าพาหนะเดินทาง (๓๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๓ ครั้ง)	๓๐	คน	๕๐๐	๔๕,๐๐๐
ค่าเช่าสถานที่	๓	วัน	๕,๐๐๐	๑๕,๐๐๐
๘. ๒ ติดตามประเมินผล จำนวน ๕ ครั้ง				๒๖๑,๕๐๐
วิทยากรกระบวนการ (๒ คน X ๖๐๐ บาท X ๖ ชม. X ๕ ครั้ง)	๒	คน	๖๐๐	๓๖,๐๐๐
ค่าเดินทางวิทยากรกระบวนการ (๒ คน X ๕๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๒	คน	๕๐๐	๕,๐๐๐
ค่าที่พักวิทยากรกระบวนการ (๒ คน X ๘๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๒	คน	๘๐๐	๘,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม (๓๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)	๓๐	คน	๕๐๐	๗๕,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง	๓๐	คน	๖๐๐	๙๐,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
(๓๐ คน X ๖๐๐ บาท X ๕ ครั้ง)				
ค่าเช่าห้องประชุม	๕	วัน	๕,๐๐๐	๕,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม (๕ ครั้ง)	๓๐	คน	๒๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายอื่นๆที่จำเป็น (๕ ครั้ง)				๑๒,๕๐๐
<u>รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๘</u>				**๓๗๕,๕๐๐**
๙. กิจกรรมเวทีสัมมนา Medical fitness to Drive เพื่อเตรียมขยายผลโครงการ				๒๑๖,๕๐๐
ค่าตอบแทนวิทยากร (๕ คน X ๖๐๐ บาท X ๖ ชม. X ๑ ครั้ง)	๕	คน	๖๐๐	๑๘,๐๐๐
ค่าเดินทางวิทยากร (๕ คน X ๕๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๕	คน	๕๐๐	๒,๕๐๐
ค่าที่พักวิทยากร และผู้เข้าประชุม (๒๕ คน X ๘๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๒๕	คน	๘๐๐	๒๐,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม (๖๐ คน X ๕๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๖๐	คน	๕๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าอาหารกลางวันและอาหารว่าง (๖๐ คน X ๖๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๖๐	คน	๖๐๐	๓๖,๐๐๐
ค่าโดยสารเครื่องบิน (๒๐ คน X ๕,๐๐๐ บาท X ๑ ครั้ง)	๒๐	คน	๕,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าเช่าห้องประชุม	๑	วัน	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
<u>รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๙</u>				**๒๑๖,๕๐๐**
๑๐. บริหารโครงการและการจัดทำรายงานผลการศึกษา				
๑๐.๑ ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ				๖๐๐,๐๐๐
ค่าเดินทางในการติดต่อประสานงาน	๓๐	เดือน	๒,๐๐๐	๖๐,๐๐๐
ค่าเครื่องเขียน/เครื่องใช้สำนักงาน	๓๐	เดือน	๘,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ค่าติดต่อสื่อสาร	๓๐	เดือน	๑๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๑๐.๒ ค่าจัดทำสื่อวิดีทัศน์				๒๐๐,๐๐๐
ค่าจัดทำวีดีทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ	๓	ชุด		๒๐๐,๐๐๐
๑๐.๓ ค่าจัดทำรายงานผลการศึกษาต่างๆ				๑๒๕,๐๐๐
รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
ค่าจัดทำคู่มือ/แนวทางปฏิบัติ	๕๐	ชุด	๕๐๐	๒๕,๐๐๐
รายงานการดำเนินงานขั้นกลาง (Interim Report) (รายงาน Progress ๒ ครั้ง)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๓๐,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD (Final Report)	๒๐	ชุด	๑,๕๐๐	๓๐,๐๐๐
รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)	๒๐	ชุด	๑,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
<u>รวมค่าใช้จ่ายรายการ ๑๐</u>				**๙๒๕,๐๐๐**
รวมค่าใช้จ่ายตรง				**๔๐,๙๖๐,๕๕๐**

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	**การดำเนินการ**	**วัน เดือน ปี**	**รายการ**
เดือนที่ ๑	จัดทำสัญญา	-	-
เดือนที่ ๓	รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	-	
เดือนที่ ๖	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑ (Progress Report)	เดือนที่ ๗	๓,๓๘๖,๐๕๐
เดือนที่ ๑๒	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒ (Progress Report)		
เดือนที่ ๑๘	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๓ (Progress Report)	เดือนที่ ๑๙	๓๗,๙๕๔,๐๐๐
เดือนที่ ๒๔	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๔ (Progress Report)		
เดือนที่ ๒๙	รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๕ (Progress Report)	เดือนที่ ๓๐	๑,๗๔๔,๕๐๐
เดือนที่ ๓๐	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	เดือนที่ ๓๓	๑,๐๕๖,๐๐๐
เดือนที่ ๓๑	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) รายงานบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)	-	-
เดือนที่ ๓๒	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๓๓	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๒ (๑)

ความเห็นคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ

คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้เพิ่มวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยเพื่อให้เกิดข้อเสนอเชิงนโยบายและแนวทางในการพัฒนาการประเมินอย่างเป็นระบบ และสามารถต่อยอดโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. ให้ศึกษาวิจัยเพิ่มเติมในประเด็น ดังต่อไปนี้

๑) ให้ศึกษาวิจัยด้านการประเมินสมรรถนะของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่ออกใบอนุญาตขับรถทราบถึงสมรรถนะของผู้ขับขี่ และการใช้ยาที่ออกฤทธิ์ทำให้มีอาการง่วงซึม หรืออาจทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง

๒) ให้ศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของสุขภาพ/โรคประจำตัว เช่น ตาบอดสี โรคลมชัก ลมบ้าหมู ภาวะทางจิตเวช เป็นต้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนในระดับมาตรฐานสากลมากขึ้น

/๓) ให้ศึกษา...

๓) ให้ศึกษาการตรวจประเมินสุขภาพผู้สูงอายุเพื่อขอรับใบอนุญาต ด้านหลักเกณฑ์และข้อกำหนดต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติ

๔) ให้ศึกษาระเบียบ และกฎหมายว่าด้วยอำนาจของกรมการขนส่งทางบกในการบริหารจัดการด้านการประเมินสุขภาพของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

๕) ให้ศึกษาด้านข้อมูลเชิงบุคคลที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์โดยไม่ผิดจริยธรรมทางการแพทย์ เพื่อพัฒนาระบบให้เกิดการเชื่อมโยงเรื่องสุขภาพระหว่างสาธารณสุขและการคมนาคม

๖) ให้เพิ่มขั้นตอนในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ เพื่อให้กรมการขนส่งทาบกมีแนวทางในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการประเมินสุขภาพเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถต่อไปด้วย

๓. ในส่วนของการจัดตั้งศูนย์ Medical Fitness to drive จะมีเครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์ให้มีการพิจารณาเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องมือและอุปกรณ์ดังกล่าวด้วย

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในวงเงิน ๔๔,๑๔๐,๕๕๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในวงเงิน ๔๔,๑๔๐,๕๕๐ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

ความเห็นคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑. เพื่อให้เกิดการพัฒนาและการขับเคลื่อนนโยบาย เห็นควรให้จัดทำแผนพัฒนาในเรื่องสถานที่สำหรับการจัดตั้งศูนย์การตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์สำหรับผู้ขอรับใบขับขี่

๒. ให้คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ มีการติดตามรายงานความก้าวหน้าในการดำเนินโครงการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนด้วย

มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ในวงเงิน ๔๔,๑๔๐,๕๕๐ บาท ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ และคณะกรรมการฯ ทั้งนี้ การเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๒.๒ (๒)...

วาระที่ ๔.๒.๒ (๒) โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety Information System: RSIS)

ตามที่มูลนิธิกรมควบคุมโรค ได้ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety Information System: RSIS) จำนวนเงิน ๒๖,๓๐๔,๔๐๐ บาท และฝ่ายเลขานุการได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันพุธที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นให้เพิ่มเติมประเด็นในการศึกษาวิจัย ดังนี้

๑. จุดศึกษาข้อมูลในระดับพื้นที่ควรเลือกพื้นที่ที่มีการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน หลายระดับตั้งแต่พื้นที่ที่เข้มแข็ง ไปจนถึงพื้นที่ที่มีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ยังค่อนข้างน้อย เพื่อให้ผลการศึกษามีปัจจัยการวิเคราะห์ที่ครอบคลุมทุกประเด็น เพิ่มความหลากหลายของข้อมูล เพื่อการบูรณาการในพื้นที่นำไปสู่ข้อเสนอระดับนโยบาย และสามารถนำผลการศึกษาไปขยายผลต่อได้อย่างแท้จริง

๒. ให้มีการศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์จากระบบในเชิงการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่

๓. ให้มีการออกแบบระบบให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อเพิ่มช่องทางระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

๔. ให้มีการออกแบบระบบให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในแต่ละระดับ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน

๕. ให้มีการออกแบบระบบการสั่งการข้อมูล ให้ข้อมูลจากต้นเหตุมีการสั่งการไปถึงศูนย์ข้อมูลกลางที่ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้มีช่องทางการแจ้งเหตุและข้อมูลจากประชาชน เพื่อให้สามารถจัดการความเสี่ยงก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ เทียบเคียงกับกรณี COVID-๑๙ ที่ประชาชนแจ้งเหตุไปยังผู้เกี่ยวข้อง เมื่อพบเจอความเสี่ยงที่จะติดเชื้อ ทำให้สามารถจัดการความเสี่ยงได้ทันก่อนติดเชื้อ

จึงมติเห็นชอบให้ชอบจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety Information System: RSIS) ในวงเงิน ๒๖,๖๐๔,๔๐๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

/หน่วยงานที่...

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : มูลนิธิกรมควบคุมโรค

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๒๖,๓๐๔,๔๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาที่สำคัญ ที่สร้างความสูญเสียและคุณภาพชีวิตของประชาชนไทยจากข้อมูลการบูรณาการ ๓ ฐาน ปี ๒๕๕๔ – ๒๕๖๒ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย ๒๐,๐๐๐ คน/ปี คิดเป็นวันละ ๖๐ คน/วัน มีผู้บาดเจ็บมากกว่า ๑ ล้านคนต่อปี และต้องนอนรักษาในโรงพยาบาลอีกกว่า ๒๐๐,๐๐๐ คน/ปี ยังมีผู้พิการอีกปีละ ๙,๐๐๐ คน ซึ่งแนวโน้มของปัญหายังอยู่ในอัตราที่สูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งไม่เกิน ๑๐ ต่อประชากรแสนคน แนวโน้มการลดลงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงทรงตัวไม่ลดลง ประกอบกับจำนวนยานพาหนะและการสัญจรเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติมโตทางเศรษฐกิจ การบังคับใช้กฎหมายยังมีข้อจำกัดทั้งด้านกำลังคนและการใช้เทคโนโลยี การดำเนินการในระดับพื้นที่ระดับชุมชน/บุคคล ยังมีน้อย ประชาชนและชุมชนยังไม่ตระหนัก

ข้อมูลผู้เสียชีวิตเป็นข้อมูลที่สำคัญมากด้านหนึ่งที่สะท้อนขนาดของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศและระดับจังหวัด ข้อมูลผู้เสียชีวิตที่สามารถคัดแยกกรณีเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ อาทิ ข้อมูลมรณบัตรของกรมการปกครอง ข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ข้อมูลของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ข้อมูลการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บในโรงพยาบาลเครือข่ายเฝ้าระวัง เป็นต้น แต่ในปัจจุบันข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับด้านอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มีการจัดเก็บและเผยแพร่มาจากหลายหน่วยงาน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดทำข้อมูลที่แตกต่างกันไปตามภารกิจหลักของหน่วยงานนั้น นอกจากนี้นิยามการจัดเก็บผู้เสียชีวิตในระบบข้อมูลและความครอบคลุมเชิงพื้นที่ทำให้ข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในแต่ละฐานมีความแตกต่างกันไปในแง่จำนวนและรายละเอียดตัวแปร เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากฐานข้อมูลต่างๆ พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตในฐานข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตายมีจำนวน ๑๓,๗๖๖ ราย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ ซึ่งเป็นจำนวนที่มากที่สุดของทุกฐานข้อมูล ยังพบความแตกต่างกับข้อมูลตัวเลขการตายที่องค์การอนามัยโลกได้ประมาณการไว้จำนวน ๒๖,๓๑๒ รายอยู่มาก

<u>จากข้อจำกัดด้านข้อมูลดังกล่าว ทำให้ภาคีเครือข่ายด้านการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีแนวคิดในการจัดทำฐานข้อมูลภายในประเทศให้มีความถูกต้องแม่นยำขึ้น รวมไปถึงการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน</u> จึงได้ดำเนินการบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการจราจรในประเทศไทยโดยใช้ข้อมูลจาก ๓ หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด

กระทรวงสาธารณสุขโดยกรมควบคุมโรค ในฐานะประธานคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูล และการติดตามประเมินผล ภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ศึกษาหาแนวทางบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนน ตั้งแต่ปี ๒๕๕๖ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วนและครอบคลุมมากที่สุด และได้จัดทำโปรแกรมบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนนแบบสำเร็จรูป ซึ่งดำเนินการบูรณาการข้อมูล ตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ – จนถึงปัจจุบัน รายละเอียดตาม website http://dip.ddc.moph.go.th/new/ ทำให้ได้ตัวเลขการเสียชีวิตใกล้เคียงกับที่องค์การอนามัยโลกได้ประมาณการไว้ แต่เป็นการดำเนินงานในส่วนกลาง ได้มีความพยายามในการบูรณาการข้อมูล

ในระดับจังหวัด พบว่าบางจังหวัดสามารถดำเนินการได้เป็นอย่างดี มีการนำข้อมูลจากหลายหน่วยงานมาบูรณาการตรวจสอบความซ้ำซ้อนกัน ทุกเดือนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน นำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีระบบรายงานข้อมูลที่สามารถให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้บูรณาการและใช้ประโยชน์ร่วมกันในพื้นที่

ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรมีความซับซ้อน โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องและส่งผลกระทบหลายปัจจัย ดังนั้นการใช้ข้อมูลเพื่อตรวจจับ ชี้วัด สะท้อนสถานการณ์และสภาพปัญหา วิเคราะห์ สนับสนุนการตัดสินใจกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหา รวมถึงการประเมินติดตามผล จึงเป็นรากฐานสำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ให้สามารถดำเนินการอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Result focused) ได้

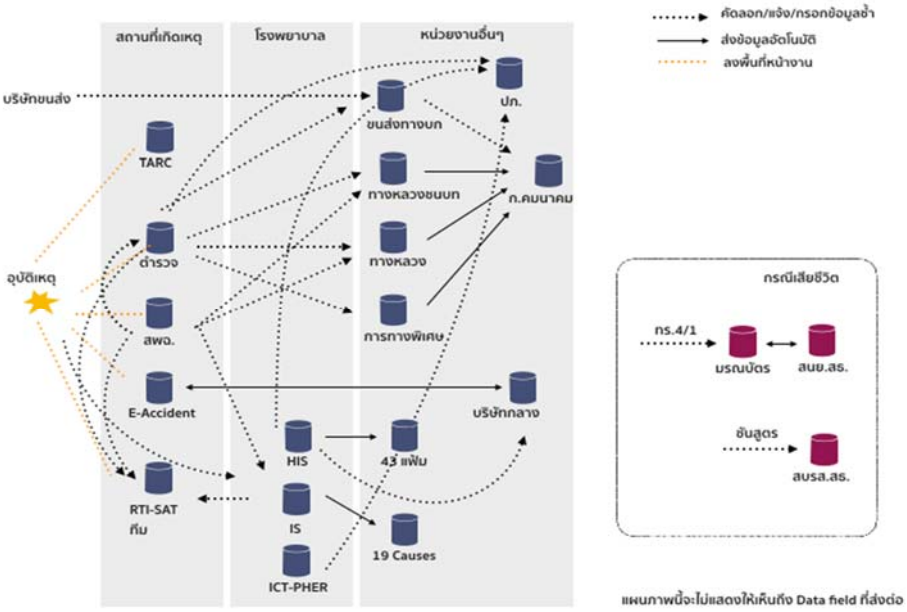
เมื่อพิจารณาสถานการณ์การดำเนินงานด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่ผ่านมา พบว่ามีหลายหน่วยงานจากทั้งภาครัฐและเอกชน ที่มีวิสัยทัศน์ พันธกิจ และนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในด้านกระทรวงคมนาคม มีนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในการจราจร ทั้งในด้านรถ ถนน และคน ได้แก่ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถ การตรวจสอบทางวิศวกรรมในการสร้างถนน สนับสนุนการศึกษาเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ การปรับมาตรฐานการออกใบขับขี่ ส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการดำเนินงานตามนโยบายเหล่านี้ ล้วนต้องการข้อมูลเพื่อใช้ในการตั้งเป้าหมาย วิเคราะห์ ออกแบบมาตรการส่งเสริมนโยบาย รวมไปถึงการติดตามประเมินผล ที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมมีการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานภายใน ที่มีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนคลอบคลุมอุบัติเหตุที่เกิดบนทางหลวง ทางหลวงชนบท อุบัติเหตุจากรถสาธารณะ และอุบัติเหตุสำคัญ เพื่อใช้ประกอบการดำเนินงาน สอดคล้องกับข้อเสนอแนะจากการประชุมวิชาการ โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม ที่ว่า จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องนำเทคโนโลยีมาใช้กับงานด้านวิศวกรรมจราจรและด้านการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานด้านจราจร

อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานตามนโยบายข้างต้น ยังต้องการข้อมูลที่มีความคลอบคลุมในส่วนข้อมูลอุบัติเหตุโดยรถส่วนตัว และอุบัติเหตุบนทางหลวงท้องถิ่น ที่มีความยาวมากกว่า ๗๐% ของความยาวถนนในประเทศไทย เพื่อเติมเต็มข้อมูลให้สามารถวิเคราะห์สถานการณ์และประเมินผลได้ตรงจริง นำไปสู่การสนับสนุนการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิผล ซึ่งการจะมีข้อมูลเพิ่มขึ้น จะนำมาซึ่งความต้องการทรัพยากรเพื่อบริหารจัดการข้อมูล ทั้งในด้านการเก็บ การรวบรวม การจัดเตรียม และการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งข้อมูลทั้งหมด เกิดขึ้นในระดับพื้นที่ ถูกจัดเก็บ รวบรวม บริหารจัดการโดยหลายหน่วยงานแยกกัน หรือ ร่วมกันบางหน่วยงานในพื้นที่ และแต่ละหน่วยจะแยกกันรายงานเข้าสู่ระบบข้อมูลรายงานอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานตนต่อไป

เมื่อพิจารณาสถานการณ์ที่ผ่านมาของระบบข้อมูลรายงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ระบบเก็บข้อมูลถูกสร้างมาจากความต้องการรายงานข้อมูลของภาคส่วนต่างๆ แยกกัน อาทิ องค์การอนามัยโลก ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ที่รับผิดชอบดูแลงานอุบัติเหตุระดับประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับอำนวยการ ฯลฯ จึงเกิดระบบข้อมูลขึ้นตอบวัตถุประสงค์เฉพาะส่วนงาน หรือตอบความต้องการเฉพาะกิจเฉพาะช่วงเวลา (Ad hoc) ไม่มีการตกลงและร่วมออกแบบในภาพรวม ดังนั้น ปัจจุบันจึงมีระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนกว่า ๑๐ ระบบ จากกว่า ๑๐ หน่วยงาน (ดังแสดงในภาพ) แต่ไม่สามารถรวบรวมเชื่อมโยงระหว่างกันเพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อยอดเชิงลึกได้ กระบวนการเก็บข้อมูลของหน่วยงานระดับปฏิบัติการ ทั้งการเก็บข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ มีความซ้ำซ้อน และไม่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ การตรวจสอบย้อนกลับยังคงทำได้ยาก ส่งผลกระทบต่อคุณภาพข้อมูลในหลายมิติ อาทิ ความครบถ้วน ถูกต้อง ทันเวลา อีกทั้งเป็นภาระงานของบุคลากรระดับปฏิบัติการในการเก็บข้อมูลเข้าหลายระบบอีกด้วย ด้วยสถานการณ์เช่นนี้ เมื่อแนวโน้มของระบบข้อมูลในอนาคตจะมีมากขึ้นเรื่อยๆ

ตามความต้องการที่หลากหลายหรือเฉพาะเจาะจงมากขึ้น บุคลากรระดับปฏิบัติการย่อมมีภาระงานเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งกระทบต่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน อีกทั้งความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการการบูรณาการระบบข้อมูลยิ่งทำได้ยากขึ้นเช่นเดียวกัน

แผนภาพการบันทึกข้อมูลของระบบข้อมูลต่างๆ ในประเทศไทย



แม้บุคลากรระดับปฏิบัติการในพื้นที่จะเป็นผู้เก็บข้อมูล แต่การนำข้อมูลไปใช้เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจออกนโยบาย วางแผนบริหารทรัพยากร และการประเมินผลการปรับปรุงปรับใช้นโยบายในพื้นที่ยังไม่ได้ถูกดำเนินการอย่างเต็มที่ เนื่องมาจากหลายสาเหตุ อาทิ ความพร้อมของช่องทางหรือเครื่องมือที่ช่วยสนับสนุนการนำข้อมูลไปใช้งาน ความเข้มแข็งและชัดเจนของกลไกการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงทักษะการวิเคราะห์ข้อมูล การจัดการความรู้และการสื่อสารองค์ความรู้เพื่อผลักดันนโยบายเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่

นอกจากนี้ ด้วยโครงสร้างการบริหารงานอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน จัดสรรให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบด้านข้อมูลเป็นหน้าที่ของเสาหลักที่ ๖ โดยกรมควบคุมโรค <u>กองป้องกันการบาดเจ็บ</u>เป็นเลขานุการ ซึ่งบทบาทดังกล่าวเป็นภารกิจที่ใช้ทรัพยากร ความเชี่ยวชาญเฉพาะ และอำนาจในการติดตามเรียกขอข้อมูลสูง ในประเทศที่เป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก บทบาทดังกล่าวมักอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน Lead Agency ทำให้โครงสร้างงานด้านระบบข้อมูลสามารถทำงานสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานนำได้สะดวก มีอำนาจในการติดตามข้อมูลข้ามหน่วยงาน รวมถึงมีบุคลากรด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้สามารถวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทั้งเชิงลึกและเชิงการบริหารจัดการได้คล่องตัว

ดังนั้น แนวคิดในการพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยทางถนนในอนาคต จะถูกออกแบบย้อนกลับคู่ขนานจากพื้นที่สู่ระดับอำนวยการ โดยเริ่มบูรณาการตั้งแต่จุดกำเนิดข้อมูลในพื้นที่ไปจนถึงการจัดระเบียบระบบข้อมูลต่างๆ รวบรวมและเชื่อมต่อเป็นข้อมูลระดับประเทศที่น่าเชื่อถือ โดยแนวคิดมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ระบบข้อมูลจะถูกออกแบบเริ่มจากธรรมชาติของข้อมูลและข้อเท็จจริง ร่วมกับความต้องการใช้ข้อมูลของบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน คู่ขนานกับทิศทางความต้องการของความปลอดภัยทางถนนของโลก ซึ่งหมายรวมถึงพลเมืองในพื้นที่ และสอดคล้องกับกระบวนการทำงานของผู้ปฏิบัติการ ผ่านการตรวจสอบและรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับพื้นที่ แล้วจึงส่งต่อไปยังระดับอำนวยการของหน่วยงานที่สังกัดและฐานข้อมูลระดับประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือกันในเชิง Area base เป็น Model ในการจัดการพื้นที่จากหลายภาคีที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้หน่วยงานแต่ละระดับนำข้อมูลไปใช้งานต่อยอดได้ตามวัตถุประสงค์ของตน

เมื่อความต้องการใช้ข้อมูลเปลี่ยนแปลงตลอด ระบบข้อมูลควรมีลักษณะเป็น ระบบนิเวศของข้อมูล กล่าวคือ ยืดหยุ่น เปิดกว้าง และมีส่วนร่วม ระบบต้องมีความยืดหยุ่นในการปรับแต่ง และเรียกใช้ โดยเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ (Fact) ทำให้สามารถรองรับความต้องการข้อมูลที่เปลี่ยนแปลงในอนาคตได้ดีขึ้น เปิดกว้างในการเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับระบบข้อมูลอื่น ๆ เพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์และสนับสนุนการตัดสินใจ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคส่วน มีการแบ่งปันข้อมูลพื้นฐาน ร่วมกันเพิ่มเติมและตรวจสอบจากหน่วยงานระดับพื้นที่ที่เกี่ยวข้องตามความเชี่ยวชาญของหน่วยงาน มีความร่วมมือจากภาคประชาชน โดยพลเมืองหรือแม้แต่ประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในการรายงาน เข้าถึง วิเคราะห์ และผลักดันนโยบาย <u>ทั้งการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นไปแล้วในรูปแบบมัลติมีเดีย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตอบสนองหลังเกิดเหตุ เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยง รายงานเหตุการณ์ที่เกือบจะเกิดการชน (near-miss) เพื่อเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์สาเหตุ จัดการความเสี่ยง ป้องกันเหตุเกือบจะชน (near-miss) อันจะนำไปสู่การลดความเสี่ยงและป้องกันการชน</u> เพื่อดูแลกันและกันในชุมชน ทำให้ระบบข้อมูลสามารถดำเนินการได้อย่างยั่งยืน

เพื่อให้สามารถพัฒนาระบบนิเวศของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนได้ตามแนวคิดดังกล่าว โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ จึงมุ่งเน้นการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ถูกต้อง มีคุณภาพ สามารถบูรณาการข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการปฏิบัติการ ลดภาระการเก็บข้อมูลของบุคลากร ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน คู่ขนานไปกับการส่งเสริมให้มีกระบวนการจัดการและสื่อสารองค์ความรู้ เพื่อสามารถนำข้อมูลไปสนับสนุนการตัดสินใจในระดับพื้นที่ได้ และพัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศที่มีความยั่งยืน รวมถึง ออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ เพื่อทำหน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และคณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อน ระบบข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ป้องกัน ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตามประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ในทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธ์ศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

ความจำเป็นในการศึกษาวิจัย

๑. ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนกว่า ๑๐ ระบบ จากกว่า ๑๐ หน่วยงาน แต่ยังไม่สามารถรวบรวม เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันเพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อยอดเชิงลึกได้ในระดับที่น่าพอใจ ดังนั้น เพื่อสร้างประเทศไทยให้มีความปลอดภัยทางถนนมากขึ้นกว่าในอดีต หน่วยงานรัฐที่มีส่วนรับผิดชอบในระดับประเทศจำเป็นต้องพัฒนาระบบข้อมูลและการบริหารข้อมูลของประเทศ ให้สามารถสนับสนุนการตัดสินใจออกนโยบาย วางแผนบริหารทรัพยากร และการประเมินผลนโยบาย และยุทธศาสตร์เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับพื้นที่ และในระดับภาพรวมของประเทศได้ดีขึ้น

๒. ระบบข้อมูลนี้ควรให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา มีระบบนิเวศของข้อมูลที่ยืดหยุ่น เปิดกว้าง และมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน เป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ (fact) สืบค้นย้อนหลังได้ รองรับการเก็บข้อมูลโดยบุคลากรระดับปฏิบัติการจากหลากหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนตลอดจนจากพลเมืองที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทั่วประเทศได้ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลปฐมภูมิจากพื้นที่และนำไปสู่การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกเพื่อการพัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์ในระดับพื้นที่เองและระดับประเทศได้อย่างต่อเนื่อง มีกระบวนการบริหารข้อมูลเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนและป้องกันความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งสามารถรองรับความต้องการใช้ข้อมูลที่หลากหลายหรือเปลี่ยนแปลง หรือเฉพาะเจาะจงมากขึ้นในอนาคตด้วย

๓. จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบการบริหารข้อมูลโดยเน้นบูรณาการและการเชื่อมโยงข้อมูลตั้งแต่ระดับพื้นที่จนถึงระดับประเทศ คำนึงถึงความประหยัดคุ้มค่าและความยั่งยืนของระบบ ความใช้งานง่ายและการลดภาระงานของบุคลากรระดับปฏิบัติการในพื้นที่ เพิ่มการมีส่วนร่วมของหน่วยงานข้างเคียงและภาคประชาชน เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารและจัดเก็บข้อมูล สร้างความน่าเชื่อถือ และการใช้ประโยชน์จากข้อมูลอย่างกว้างขวางโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชน

โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติฯ (RSIS) นี้วางแผนดำเนินการไว้ ๓ ปี (สรุปดังภาพ) ในวงเงินงบประมาณรวม ๖๕,๘๖๒,๔๐๐ บาท ในที่นี้ จะนำเสนอเฉพาะรายละเอียดแผนงานกิจกรรมและงบประมาณในปีที่ ๑ เป็นเงิน ๒๖,๓๐๔,๔๐๐ บาท เท่านั้น ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการพิจารณาจัดสรรเงินสนับสนุนการศึกษาวิจัย

โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติฯ มุ่งเน้นการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ พัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ และออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

ระบบข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยทางถนน จะถูกออกแบบย้อนกลับคู่ขนานจากพื้นที่สู่ระดับอำนวยการ โดยเริ่มจากบูรณาการตั้งแต่จุดกำเนิดข้อมูลในพื้นที่ จัดระเบียบระบบข้อมูลต่าง ๆ รวบรวมและเชื่อมต่อเป็นข้อมูลระดับประเทศที่น่าเชื่อถือ ภายใต้แนวคิดการออกแบบ ดังนี้

- ออกแบบตามธรรมชาติของข้อมูลและข้อเท็จจริง ร่วมกับความต้องการใช้ข้อมูลของผู้ปฏิบัติงานคู่ขนานกับทิศทางความต้องการความปลอดภัยทางถนนของโลก รวมถึงพลเมืองในพื้นที่ และสอดคล้องกับกระบวนการปฏิบัติงาน ผ่านการตรวจสอบและรับรองจากหน่วยงานในระดับพื้นที่ แล้วจึงส่งต่อไปยังระดับอำนวยการของหน่วยงานที่สังกัด และฐานข้อมูลระดับประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือในเชิง Area base เป็น Model ในการจัดการพื้นที่จากหลายภาคีที่เกี่ยวข้อง

/เมื่อความต้องการ...

• เมื่อความต้องการใช้ข้อมูลเปลี่ยนแปลงตลอด ระบบข้อมูลควรมีลักษณะเป็น ระบบนิเวศของข้อมูล คือ ยืดหยุ่น เปิดกว้าง และมีส่วนร่วม ระบบต้องมีความยืดหยุ่นในการปรับแต่ง และเรียกใช้ โดยเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ (Fact) ทำให้รองรับความต้องการข้อมูลที่เปลี่ยนแปลงในอนาคตได้ดีขึ้น และเปิดกว้างในการเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับระบบอื่น ๆ เพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์และตัดสินใจ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคส่วน มีการแบ่งปันข้อมูลพื้นฐาน ร่วมกันเพิ่มเติมและตรวจสอบจากหน่วยงานระดับพื้นที่ตามความชำนาญ มีความร่วมมือจากภาคพลเมือง โดยพลเมืองหรือแม้แต่ประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในการรายงาน เข้าถึง วิเคราะห์ และผลักดันนโยบาย เพื่อดูแลกันและกันในชุมชน ทำให้ระบบข้อมูลสามารถดำเนินการได้อย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ถูกต้อง มีคุณภาพ สามารถบูรณาการได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการปฏิบัติการ ลดภาระการเก็บข้อมูลของบุคลากร ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน และสามารถพัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศที่มีความยั่งยืน รวมถึงเกิดแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยระดับประเทศ เพื่อทำหน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และคณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อนระบบข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ป้องกันอุบัติเหตุ ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตามประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพ และมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ในทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

วัตถุประสงค์ :

๑. ศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ถูกต้อง มีคุณภาพ สามารถบูรณาการข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการปฏิบัติการ ลดภาระการเก็บข้อมูลของบุคลากร ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน คู่ขนานไปกับการส่งเสริมให้มีกระบวนการจัดการและสื่อสารองค์ความรู้ เพื่อสามารถนำข้อมูลไปสนับสนุนการตัดสินใจในระดับพื้นที่ได้

๒. ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

๓. พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ ที่มีความยั่งยืนและเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่

๔. ออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ เพื่อทำหน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และคณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อนระบบข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ป้องกัน ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตามประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ในทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

โดยทั้งหมด จะบูรณาการกันเป็นระบบนิเวศของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน มีความยืดหยุ่นและเปลี่ยนแปลงได้ เพื่อให้รองรับกับความต้องการที่แตกต่างกันไปในแต่ละผู้ใช้งานแต่ละพื้นที่ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

<u>วัตถุประสงค์เฉพาะของโครงการระยะที่ ๑ (ปีแรกในจำนวนทั้งสิ้น ๓ ปี)</u> : (**โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติฯ :** ระยะศึกษา ออกแบบ พัฒนาและทดสอบต้นแบบระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ของกลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ; National Feasibility & Local Prototype)

/๑. ศึกษาสถาน...

๑. ศึกษาสถานการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ในระดับพื้นที่ อาทิ มิติการเก็บและบริหารจัดการข้อมูล มิติการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ มิตินโยบายและการจัดการของรัฐ และมิติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

๒. ศึกษาทิศทางความปลอดภัยทางถนนระดับโลก

๓. ศึกษาและวิเคราะห์หน้าที่รับผิดชอบต่องานด้านอุบัติเหตุทางถนน ความต้องการใช้งาน แลกเปลี่ยน แบ่งปันข้อมูล ระหว่างหน่วยงานระดับอำนวยการ

๔. วิเคราะห์ความต้องการของระบบ เพื่อตอบสนองการนำข้อมูลไปใช้ในระดับโลก ระดับประเทศ และระดับพื้นที่ โดยกำหนดช่องว่างในการพัฒนา (Gap Analysis)

๕. พัฒนาข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และรองรับการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๖. พัฒนาต้นแบบระดับพื้นที่ และติดตั้งเพื่อทดสอบระบบต้นแบบอย่างน้อย ๑ จังหวัด

๗. <u>ศึกษาพื้นที่เพิ่มเติมอย่างน้อย ๓ จังหวัด โดยเลือกจังหวัดที่มีศักยภาพแตกต่างจากจังหวัดนำร่องที่ติดตั้งระบบต้นแบบข้างต้น เพื่อเข้าใจบริบทที่มีความหลากหลายในแต่ละพื้นที่ นำไปสู่การออกแบบระบบที่ใช้งานได้จริงและสามารถรองรับรูปแบบที่มีความหลากหลายของแต่ละพื้นที่</u>

๘. ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารูปแบบ/กลไกระบบการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

ขอบเขตการดำเนินงาน :

ขอบเขตระดับพื้นที่

จุดศึกษาในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่าจังหวัดละ ๑๐ จุดศึกษา อาทิ

- สถานีตำรวจภูธร
- ศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน ๑๙๑ จังหวัด
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
- ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉิน
- หน่วยกู้ภัย
- ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลในจังหวัด
- ทีมสอบสวนอุบัติเหตุ
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด
- ฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- แพทย์ชันสูตร
- แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท
- สำนักทะเบียนท้องถิ่น
- สำนักงานขนส่งจังหวัด

มิติการศึกษาในระดับพื้นที่ ศึกษา ทำการศึกษาไม่น้อยกว่า ๓ มิติ อาทิ

- มิติการเก็บและบริหารจัดการข้อมูล
- มิติการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่
- มิติด้านนโยบายของรัฐในพื้นที่
- มิติการจัดการของรัฐในพื้นที่
- มิติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

/<u>ระดับประเทศ</u>...

ระดับประเทศ

จุดศึกษาหน่วยงานในระดับอำนวยการ จะทำการศึกษาหน่วยงานผู้รับผิดชอบทั้ง ๖ เสาตามบทบาทความรับผิดชอบ ไม่น้อยกว่า ๘ หน่วยงาน ดังตัวอย่างต่อไปนี้

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
- กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
- กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม
- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ
- กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
- หน่วยงานด้านการวิจัย อาทิ ไทยโรดส์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC)
- หน่วยงานด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ อาทิ สำนักระบาดวิทยา (หน่วย SRRT)
- หน่วยงานสนับสนุนป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.)

วิธีการวิจัย

โครงการนี้มีระยะเวลาการดำเนินโครงการทั้งสิ้น ๓ ปี โดยจะนำเสนอแนวทางการดำเนินงานแยกรายปี โดยแบ่งกิจกรรมหลักออกเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ การดำเนินการระดับพื้นที่ และการดำเนินการระดับประเทศ โดยทั้งสองกิจกรรมหลักจะดำเนินการคู่ขนานกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการศึกษาและการออกแบบที่ครบคลุมครบถ้วนขึ้น (ในที่นี้จะนำเสนอเฉพาะรายละเอียดของโครงการในปีที่ ๑ เท่านั้น)

ปีที่ ๑ : โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติฯ : ระยะศึกษา ออกแบบ พัฒนาและทดสอบต้นแบบระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ของกลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ; National Feasibility & Local Prototype(

๑. การดำเนินงานระบบด้านข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยบนท้องถนนระดับพื้นที่

๑.๑. วิเคราะห์และเปรียบเทียบลักษณะร่วม ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่ทำการศึกษา เพื่อหาแนวคิดและโครงสร้างที่ใช้ในการออกแบบระบบให้มีความเป็นหนึ่งเดียวกันหากแต่ยืดหยุ่นไปตามความเฉพาะของพื้นที่

๑.๒. วิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนา กำหนด Gap จัดทำข้อเสนอ (Requirement) การพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๑.๓. พัฒนาระบบต้นแบบระดับพื้นที่ จากข้อเสนอการออกแบบในปีก่อน พร้อมทดสอบและติดตั้งอย่างน้อย ๑ จังหวัดนำร่อง รวมถึงรวบรวมผลการประเมินและข้อเสนอเพื่อการพัฒนาในระยะต่อไป

๑.๔. ลงพื้นที่ เก็บข้อมูลลักษณะร่วม ลักษณะเฉพาะ เพื่อพัฒนาข้อเสนอการออกแบบกลไกเพื่อขยายผลพร้อมทดลองใช้งาน ให้เกิดการขยายผลในระดับพื้นที่ไม่น้อยกว่า ๓ จังหวัด โดยเลือกจังหวัดที่มีศักยภาพในด้านการจัดการข้อมูลเพื่อการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนแตกต่างกัน ด้วยกลไกเครือข่ายความร่วมมือระหว่างรัฐ/เครือข่ายเอกชน/โครงข่ายพลเมืองอาสาในระดับพื้นที่

๒. การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

๒.๑. ศึกษาทิศทางความปลอดภัยทางถนนของโลก อาทิ ทิศทางขององค์การอนามัยโลก องค์การสหประชาชาติ ธนาคารโลก (World Bank) ประเทศที่เป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงประเทศที่กำลังพัฒนาความปลอดภัยทางถนนที่มีลักษณะร่วมกับประเทศไทย เพื่อให้เห็นทั้งเป้าหมายในอนาคต และเกิดการเปรียบเทียบเพื่อการพัฒนา (Benchmark)

/๒.๒ ทบทวนและ...

๒.๒. ทบทวนและถอดบทเรียนโครงการด้านการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เคยมีการพัฒนา เพื่อเรียนรู้จุดแข็ง จุดอ่อน ช่องโหว่ของกลไกเดิม เพื่อใช้ในการปิดจุดเสี่ยงในการพัฒนา

๒.๓. นำผลการศึกษาในระดับโลกและระดับประเทศไปใช้ในการออกแบบระบบข้อมูลในระดับพื้นที่ รวมทั้งร่างจุดเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่กับระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

๒.๔. ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารูปแบบ/กลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ทั้งในมิติด้านเทคนิค ด้านการจัดการ ด้านการดำเนินการ และด้านโครงสร้างการบริหาร เป็นต้น เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจแก่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ ในการกำหนดทิศทางของโครงสร้างระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

๒.๕. <u>เข้าพูดคุยกับหน่วยงานเอกชน หรือหน่วยงานรัฐอันอยู่นอกเหนือคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ที่มีศักยภาพในการสนับสนุนระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อหาความร่วมมือ รวมทั้งพิจารณาโมเดลการใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่เป็นไปได้</u>

๒.๖. ประชุมรายงานสถานการณ์ความคืบหน้า กับคณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อหาความร่วมมือ และปรับกลยุทธ์การบูรณาการข้อมูลระหว่างกระทรวง ได้ราบรื่นและบรรลุผล

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ๑. ผลการศึกษาทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก เพื่อใช้สำหรับการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่รองรับการใช้ประโยชน์จากข้อมูลเพื่อบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนตามทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของโลก

๒. ผลการศึกษาความต้องการของหน่วยงาน ๖ เสาหลัก ในการเก็บข้อมูลและใช้งานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นหนึ่งในองค์ประกอบการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ระบบสอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงาน ๖ เสาหลัก

๓. ผลการศึกษาสถานการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

ด้านคุณปริมาณ : เกิดการขยายผลในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่า ๕ จังหวัด ด้วยกลไกเครือข่ายความร่วมมือระหว่าง รัฐ-เครือข่ายเอกชน/โครงข่ายพลเมืองอาสาในระดับพื้นที่ พร้อมรายงานสถานการณ์ด้านข้อมูลและการจัดการความปลอดภัยทางถนน ไม่น้อยกว่า ๕ จังหวัด ข้างต้น

ด้านคุณภาพ : ๑. เกิดข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานข้อมูลและมาตรฐานการเชื่อมโยง/เชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงาน ด้านอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นแบบมาตรฐานในการเชื่อมโยงระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ เป็นระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ที่หน่วยงานสามารถเชื่อมโยงและเชื่อมต่อข้อมูลได้

๒. เกิดข้อเสนอความเป็นไปได้ ในการพัฒนารูปแบบ/กลไก/ระบบการบริหารจัดการ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เพื่อใช้สำหรับพัฒนาต่อยอดเป็นแบบโครงสร้าง/กลไก การบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เพื่อให้ประเทศมีและใช้ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน

/ประโยชน์ที่...

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

สนับสนุนนโยบายของกระทรวงคมนาคม

๑. สนับสนุนการทำงานของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (Transport Road Safety Center) ด้วยข้อมูลจากหลายหน่วยงาน หลายระบบ ทั้งข้อมูลอุบัติเหตุในรูปแบบข้อมูลตัวอักษรและข้อมูลเชิงประจักษ์ เพื่อสนับสนุนการผลักดันนโยบาย ออกแบบมาตรการ วางแผนการปฏิบัติการ จัดสรรทรัพยากร ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์

๒. ระบบสามารถพัฒนาให้เชื่อมต่อกับ Traffic Operation Center (TOC) ได้ในอนาคต เพื่อให้มีข้อมูลที่ครอบคลุม สนับสนุนระบบการบริหารจัดการอุบัติการณ์ (Incident Management System) ในด้านการแจ้งเหตุแบบอัตโนมัติเพื่อเข้าช่วยเหลือเหตุและแจ้งเหตุต่อประชาชนผู้ใช้ถนน สนับสนุนระบบสืบสวนอุบัติเหตุจากข้อมูลหลายมิติที่ได้รับการเติมจากหลายหน่วยงาน ณ จุดเกิดเหตุ รวมถึงสนับสนุนการวางแผนการควบคุมการจราจรอย่างปลอดภัยโดยอ้างอิงจากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเดิม

๓. สนับสนุนการตรวจสอบทางวิศวกรรมในการสร้างถนน โดยมีข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเดิมในบริบทต่าง ๆ ประกอบการออกแบบถนนให้ความปลอดภัยในแต่ละบริบท รวมถึงติดตามการเกิดเหตุเพื่อนำไปสู่ปรับปรุงถนน

๔. สนับสนุนการศึกษาเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ โดยมีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเดิมในหลายบริบทเพื่อใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ในบริบทต่าง ๆ นำไปสู่ออกแบบหลักสูตรหรือวิธีการในการปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยง การระบุกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยง การเฝ้าระวังและตอบสนองพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การแจ้งเตือนบนป้ายถนนหากตรวจพบพฤติกรรมเสี่ยงเดิม การแจ้งเตือนบนป้ายถนนหากมีการเปลี่ยนแปลงบริบทที่ความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้น เป็นต้น

๕. สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ผ่านการใช้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งการปรับปรุงข้อกำหนดในกฎหมายให้เข้ากับบริบทการเกิดอุบัติเหตุของไทย การวางแผนกำหนดจุดตรวจ การตรวจสอบการกระทำผิดผ่านข้อมูลเชิงประจักษ์ รวมถึงประเมินผลจากตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุ

สนับสนุนนโยบายของกรมการขนส่งทางบก

๑. สนับสนุนพันธกิจการพัฒนาระบบและนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐาน และมีปลอดภัย โดยมีข้อมูลในการใช้พัฒนาระบบ ออกแบบนวัตกรรม จัดสรรทรัพยากรและการลงทุน และติดตามการเกิดเหตุเพื่อนำมาปรับปรุงระบบและนวัตกรรมให้มีประสิทธิผล เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น

๒. สนับสนุนแผนการทำงานเชิงรุกด้านความปลอดภัย ผ่านข้อมูลที่ครบถ้วน หลายมิติ จากหลายหน่วยงานที่ร่วมกันเติมข้อมูล โดยมีข้อมูลใช้ประกอบการการออกแบบหลักสูตรการอบรมทักษะการขับขี่ที่ปลอดภัย มีข้อมูลใช้ประกอบการสืบค้นองค์ประกอบของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

๓. สนับสนุนการตัดสินใจปรับมาตรฐานการออกใบขับขี่ โดยการใช้ข้อมูลอุบัติเหตุเดิม วิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ออกแบบหลักสูตรการขับขี่ที่ปลอดภัย ออกแบบมาตรฐานการออกใบขับขี่ไปจนถึงติดตามผลลัพธ์จากการปรับมาตรฐาน

๔. ระบบสามารถพัฒนาให้เชื่อมต่อกับศูนย์บริหารจัดการเดินรถ GPS ได้ในอนาคต เพื่อสร้างระบบขนาดใหญ่ นำไปสู่การกำกับควบคุมพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย <u>ผ่านการวิเคราะห์รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นจากข้อมูลอุบัติเหตุในระบบ เพื่อใช้ตรวจจับและควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงโดยใช้ระบบ GPS นำไปสู่การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในรูปแบบและบริบทใกล้เคียงเดิม</u> การจัดสรรทรัพยากรเพื่อเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจากบริบทการเกิดเหตุจากอุบัติเหตุในอดีตและสภาพการจราจรปัจจุบัน

/อีกทั้งยัง...

อีกทั้งยังสนับสนุนข้อเสนอแนะต่อแนวทางการบรรเทาหรือลดผลกระทบของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จากการประชุมทางวิชาการเพื่อระดมความคิดและรับฟังความคิดเห็นผู้บริหารระดับสูง โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม

• มีข้อมูลบูรณาการที่ใช้ได้ตั้งแต่ในระดับพื้นที่ อำเภอ จังหวัด สนับสนุนข้อเสนอแนะที่ว่า “ควรร่วมมือกันในเชิง Area base เพื่อให้เกิด Model การจัดการพื้นที่โดยกระทรวงคมนาคม ร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง โดยอาจกำหนดพื้นที่ที่มีความพร้อมเพื่อพัฒนาโครงการนำร่อง (Pilot Project) ในการจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนนตามแนวทางของที่ประชุม” เช่น การใช้ข้อมูล วิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุรายตำแหน่ง (Location-base) เพื่อออกแบบแนวทาง มาตรการ และผลักดันนโยบาย เพื่อป้องกันการเกิดเหตุ ณ ตำแหน่งจุดเกิดเหตุเดิมร่วมกันจากหลายหน่วยงาน เช่น การกำหนดจุดตั้งด่านตรวจในการเกิดเหตุเดิม หรือการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเพื่อลดความเสี่ยงในจุดที่เคยเกิดเหตุ

๕. มีข้อมูลสนับสนุนข้อเสนอแนะที่ว่า “การออกข้อกำหนด/มาตรฐานยานพาหนะ ควรดำเนินการแบบเบ็ดเสร็จอย่างเป็นระบบ เนื่องจากมีผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการ”

๖. สนับสนุนข้อเสนอแนะ “จำเป็นอย่างยิ่งต้องนำเทคโนโลยีมาใช้กับงานด้านวิศวกรรมจราจรและด้านการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานด้านจราจร”

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๕ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๑๒ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : จุดศึกษาในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่าจังหวัดละ ๑๐ จุดศึกษา และจุดศึกษาหน่วยงานในระดับอำนวยการ จะทำการศึกษาหน่วยงานผู้รับผิดชอบทั้ง ๖ เสาตามบทบาทความรับผิดชอบไม่น้อยกว่า ๘ หน่วยงาน ดังตัวอย่างต่อไปนี้

ผู้รับผิดชอบโครงการ : มูลนิธิกรมควบคุมโรค

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๗,๖๖๙,๒๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๘,๑๓๖,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๖,๗๗๑,๒๐๐
๔	ค่าครุภัณฑ์	๓,๗๒๘,๐๐๐
รวม		**๒๖,๓๐๔,๔๐๐**

/๑. ค่าบุคลากร...

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑	๖	๘๕,๐๐๐	๕๑๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบงาน (Operation Management)	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๒	๖	๕๘,๙๐๐	๗๐๖,๘๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัย	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๘๗,๘๐๐	๕๒๖,๘๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๕๘,๙๐๐	๓๕๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบสารสนเทศ	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๙๗,๒๐๐	๕๘๓,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบระบบสารสนเทศ	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบข้อมูลสุขภาพ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๕๘,๙๐๐	๓๕๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบระบบงาน (Operations Design)	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๔๕,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านงานอุบัติเหตุทางถนน	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๕๘,๒๐๐	๓๔๙,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๕๘,๒๐๐	๓๔๙,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาโปรแกรม (Front-end)	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาโปรแกรม (Back-end)	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาส่วนเชื่อมต่อฐานข้อมูล	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยข้อมูล	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการทดสอบระบบ	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๖	๗๘,๙๐๐	๔๗๓,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารความเสี่ยง	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๖	๕๘,๙๐๐	๓๕๓,๔๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก					**๗,๖๖๙,๒๐๐**

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาระบบงาน	๔	๑๒	๓๐,๐๐๐	๑,๔๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านระบบสารสนเทศ	๔	๑๒	๓๐,๐๐๐	๑,๔๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาโปรแกรม (Front-end)	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาโปรแกรม (Back-end)	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาส่วนเชื่อมต่อฐานข้อมูล	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการทดสอบระบบ	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านความปลอดภัยข้อมูล	๒	๑๒	๓๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
เจ้าหน้าที่ธุรการ	๒	๑๒	๑๒,๐๐๐	๒๘๘,๐๐๐
เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี	๒	๑๒	๑๒,๐๐๐	๒๘๘,๐๐๐
เลขานุการ	๒	๑๒	๑๕,๐๐๐	๓๖๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				**๘,๑๓๖,๐๐๐**

/๓. ค่าใช้จ่ายตรง...

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓.ค่าใช้จ่ายตรง				
๓.๑ ค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				
ค่าถ่ายเอกสาร	๑๒	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ค่าวัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	๑๒	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
ค่าเดินทางติดต่อสื่อสาร	๑๒	เดือน	๒๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	๑๒	เดือน	๒๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ค่าเช่าพื้นที่ประมวลผลข้อมูล	๑๒	เดือน	๖,๕๐๐	๗๘,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				**๙๑๘,๐๐๐**
๓.๒ ค่าจ้างและค่าใช้สอย				
๓.๒.๑ ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการระดมความคิดในพื้นที่ ๑ วัน ๓๐ ที่นั่ง	**๕**	**ครั้ง**		**๕๓๑,๐๐๐**
ค่าเดินทางคณะทำงาน โดยเครื่องบิน (ไป-กลับ)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท) ๑๐ คน	๒๐	คน-คืน	๘๐๐	๑๖,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน ประชุม ๑ วัน เตรียมงาน ๑ วัน	๒๐	คน-วัน	๒๔๐	๔,๘๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๓	วัน	๑,๘๐๐	๕,๔๐๐
ค่าน้ำมัน	๓	วัน	๑,๐๐๐	๓,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน-วัน	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน-วัน	๔๐๐	๑๒,๐๐๐
รวม ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการระดมความคิดในพื้นที่				**๑๐๖,๒๐๐**
๓.๒.๒ ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการออกแบบระบบในพื้นที่	**๕**	**ครั้ง**		**๔๑๔,๒๐๐**
ค่าเดินทางคณะทำงาน โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๘	คน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๘	คน-คืน	๘๐๐	๖,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน คณะทำงาน ประชุม ๑ วัน เตรียมงาน ๑ วัน	๑๖	คน-วัน	๒๔๐	๓,๘๔๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๒	วัน	๑,๘๐๐	๓,๖๐๐
ค่าน้ำมัน	๒	วัน	๑,๐๐๐	๒,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน	๔๐๐	๑๒,๐๐๐
รวม ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการออกแบบระบบในพื้นที่				**๘๒,๘๔๐**
๓.๒.๓ ค่าใช้สอยเดินทางเพื่อทดสอบและติดตั้งระบบ	**๓**	**ครั้ง**		**๒๘๔,๔๐๐**

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
(ครั้งละ ๖ คน ๔ วัน ๓ คืน ๑ จังหวัด ๓ ครั้ง)				
ค่าเดินทางคณะทำงาน โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่ (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๓๐	คน-คืน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน	๔๐	คน-วัน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๔	วัน	๑,๘๐๐	๗,๒๐๐
ค่าน้ำมัน	๔	วัน	๑,๐๐๐	๔,๐๐๐
รวม ค่าใช้สอยเดินทางเพื่อทดสอบและติดตั้งระบบ				**๙๔,๘๐๐**
๓.๒.๔ ค่าจัดประชุมเพื่อสอนการใช้งานระบบ (๔๐ ที่นั่ง รวมค่าเดินทางคณะทำงาน)	**๑**	**ครั้ง**		**๑๐๔,๔๐๐**
ค่าเดินทางคณะทำงานโดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
ค่าที่พัก (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๑๐	คน-คืน	๘๐๐	๘,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน ประชุม ๑ วัน เตรียมงาน ๑ วัน	๒๐	คน-วัน	๒๔๐	๔,๘๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๒	วัน	๑,๘๐๐	๓,๖๐๐
ค่าน้ำมัน	๒	วัน	๑,๐๐๐	๒,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๔๐	คน	๕๐๐	๒๐,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๔๐	คน	๔๐๐	๑๖,๐๐๐
รวม ค่าจัดประชุมเพื่อสอนการใช้งานระบบ				**๑๐๔,๔๐๐**
๓.๒.๕ ค่าจัดประชุมประชาพิจารณ์ ๙๐ ที่นั่ง	**๔**	**ครั้ง**		**๑,๒๒๖,๔๐๐**
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด โดยเครื่องบิน	๓๐	คน	๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
ค่าที่พักผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด (๑ คืนๆ ละ ๒,๒๐๐ บาท)	๓๐	คน-คืน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๙๐	คน	๑,๑๐๐	๙๙,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม กทม.	๖๐	คน	๔๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าอุปกรณ์ประชุม				๙,๖๐๐
รวม ค่าจัดประชุมประชาพิจารณ์ ๙๐ ที่นั่ง				**๓๐๖,๖๐๐**
๓.๒.๖ ค่าจัดประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (๓๐ ที่นั่ง)	**๔**	**ครั้ง**		**๕๔๒,๔๐๐**
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๑๕	คน	๕,๐๐๐	๗๕,๐๐๐
ค่าที่พักผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๑๕	ห้อง	๘๐๐	๑๒,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน	๑,๑๐๐	๓๓,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม กทม.	๑๕	คน	๔๐๐	๖,๐๐๐
ค่าอุปกรณ์ประชุม				๙,๖๐๐
รวม ค่าจัดประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน				**๑๓๕,๖๐๐**
รวม ค่าจ้างและค่าใช้สอย				**๓,๑๐๒,๘๐๐**
๓.๓ ค่าใช้จ่ายเก็บข้อมูล				
ค่าเก็บข้อมูลหน่วยงานในกรุงเทพและปริมณฑล ๒๐ ครั้งๆ ละ ๖,๕๐๐ บาท	๒๐	ครั้ง	๖,๕๐๐	๑๓๐,๐๐๐
๓.๓.๑ ค่าลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะสั้น (๘คน ๒วัน ๑คืน ๓จังหวัด จังหวัดละ ๔ ครั้ง ครั้งละ ๓-๔ หน่วยงาน)	**๒๐**	**ครั้ง**		**๑,๒๙๖,๘๐๐**
ค่าเดินทางคณะทำงาน โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๘	คน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๘	คน-คืน	๘๐๐	๖,๔๐๐
ค่าตอบแทนผู้ให้ข้อมูล	๑๘	คน	๕๐๐	๙,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน	๑๖	คน	๒๔๐	๓,๘๔๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๒	วัน	๑,๘๐๐	๓,๖๐๐
ค่าน้ำมัน	๒	วัน	๑,๐๐๐	๒,๐๐๐
รวม ค่าลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะสั้น				**๖๔,๘๔๐**
๓.๓.๒ ค่าลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะยาว (๘คน ๕วัน ๔คืน ๓จังหวัด จังหวัดละ ๑ ครั้ง)	**๘**	**ครั้ง**		**๙๑๓,๖๐๐**
ค่าเดินทางคณะทำงาน โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๘	คน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๓๒	คน-คืน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าตอบแทนผู้ให้ข้อมูล	๕๐	คน	๕๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน ๘ คน ๕ วัน	๔๐	คน-วัน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๕	วัน	๑,๘๐๐	๙,๐๐๐
ค่าน้ำมัน	๕	วัน	๑,๐๐๐	๕,๐๐๐
รวม ลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะยาว				**๑๑๔,๒๐๐**
ค่าประเมินระบบฐานข้อมูลหน่วยงาน ๑๐ ครั้ง	๑๐	ครั้ง	๗,๕๐๐	๗๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายการเก็บข้อมูล				**๒,๔๑๕,๔๐๐**

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓.๔ ค่าจัดทำรายงาน และเอกสารผลการศึกษา				
รายงานเริ่มต้นการศึกษา	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
รายงานความก้าวหน้าโครงการ ครั้งที่ ๑	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
รายงานความก้าวหน้าโครงการ ครั้งที่ ๒	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
รายงานความก้าวหน้าโครงการ ครั้งที่ ๓	๓๐	ชุด	๑,๐๐๐	๓๐,๐๐๐
รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) + CD	๓๐	ชุด	๑,๕๐๐	๔๕,๐๐๐
รายงานสำหรับผู้บริหาร + CD	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าจัดทำวิดิทัศน์สรุปผลการศึกษา	๑	ชุด	๒๐๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
รวมค่าจัดทำรายงานและเอกสารผลการศึกษา				**๓๓๕,๐๐๐**
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ (บุคลากรหลัก+บุคลากรสนับสนุน+ค่าใช้จ่ายตรง)				**๒๖,๓๐๔,๔๐๐**

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	**การดำเนินการ**	**วัน เดือน ปี**	**รายการ**
เดือนที่ ๑	จัดทำสัญญา	-	-
เดือนที่ ๒	รายงานการศึกษาขั้นต้น	เดือนที่ ๓	๓,๙๔๕,๖๖๐
เดือนที่ ๔	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑	เดือนที่ ๕	๖,๕๗๖,๑๐๐
เดือนที่ ๗	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒	เดือนที่ ๘	๙,๒๐๖,๕๔๐
เดือนที่ ๑๐	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒	เดือนที่ ๑๑	๓,๙๔๕,๖๖๐
เดือนที่ ๑๓	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final	เดือนที่ ๑๔	๒,๖๓๐,๔๔๐
เดือนที่ ๑๔	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๑๕	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๒ (๒)

/ความเห็นคณะ...

ความเห็นคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ

คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็นให้เพิ่มเติมประเด็นในการศึกษาวิจัย ดังนี้

๑. จุดศึกษาข้อมูลในระดับพื้นที่ควรเลือกพื้นที่ที่มีการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน หลายระดับตั้งแต่พื้นที่ที่เข้มแข็ง ไปจนถึงพื้นที่ที่มีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ยังค่อนข้างน้อย เพื่อให้ผลการศึกษามีปัจจัยการวิเคราะห์ที่ครอบคลุมทุกประเด็น เพิ่มความหลากหลายของข้อมูล เพื่อการบูรณาการในพื้นที่นำไปสู่ข้อเสนอระดับนโยบาย และสามารถนำผลการศึกษาไปขยายผลต่อได้อย่างแท้จริง

๒. ให้มีการศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์จากระบบในเชิงการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่

๓. ให้มีการออกแบบระบบให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อเพิ่มช่องทางระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

๔. ให้มีการออกแบบระบบให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในแต่ละระดับ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบริหารจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน

๕. ให้มีการออกแบบระบบการสั่งการข้อมูล ให้ข้อมูลจากต้นเหตุมีการสั่งการไปถึงศูนย์ข้อมูลกลางที่ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้มีช่องทางการแจ้งเหตุและข้อมูลจากประชาชน เพื่อให้สามารถจัดการความเสี่ยงก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ เทียบเคียงกับกรณี COVID-๑๙ ที่ประชาชนแจ้งเหตุไปยังผู้เกี่ยวข้อง เมื่อพบเจอความเสี่ยงที่จะติดเชื้อ ทำให้สามารถจัดการความเสี่ยงได้ทันก่อนติดเชื้อ

จึงมติเห็นชอบให้ชอบจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety Information System: RSIS) ในวงเงิน ๒๖,๖๐๔,๔๐๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety Information System: RSIS) ในวงเงิน ๒๖,๖๐๔,๔๐๐ บาท

/จึงขอเสนอ...

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

ความเห็นคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑. ให้กรมควบคุมโรค เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการและเป็นผู้ขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนนโยบายด้านการบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางทางถนน

๒. ให้ขอรับจัดสรรเงินในภาพรวมทั้งหมดตามแผนการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงานสู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนน อย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety information System: RSIS) เพื่อให้การศึกษาวิจัยบรรลุถึงผลลัพธ์สุดท้ายที่จะเกิดขึ้น สามารถนำระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน

มติที่ประชุม ให้ผู้ขอรับจัดสรรทบทวนการดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety information System: RSIS) โดยให้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้แล้วเสร็จ ก่อนนำเสนอขอรับจัดสรรในคราวต่อไป

/วาระที่ ๔.๒.๒ (๓)....

วาระที่ ๔.๒.๒ (๓) โครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน "YOURS Network" อย่างยั่งยืน

ตามที่มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย ได้ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน "YOURS Network" อย่างยั่งยืน จำนวนเงิน ๑๗,๓๓๔,๕๐๐ บาท และฝ่ายเลขานุการได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็นให้ดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

๑. ให้เพิ่มวัตถุประสงค์ ด้านบทบาทในการดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่ายในระดับพื้นที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อเป็นแนวทางในการให้แต่ละจังหวัดนำไปขยายผลต่อไป

๒. ให้มีการประเมินชุดความรู้ที่จะนำไปใช้ในการดำเนินงานด้านเครือข่ายเยาวชน "Yours Network" เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิภาพของชุดความรู้ที่จะสามารถทำให้เด็กมีความเสี่ยงด้านการเกิดอุบัติเหตุลดลง

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน "YOURS Network" อย่างยั่งยืน ในวงเงิน ๑๗,๓๓๔,๕๐๐ บาท และให้ ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๑๗,๓๓๔,๕๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

สืบเนื่องจากการดำเนินโครงการศึกษาถอดบทเรียนการดำเนินงานตามโครงการเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน "YOURS Network" โดยมหาวิทยาลัยนเรศวร พบว่า มี ๕ ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสนับสนุนให้การขับเคลื่อนโครงการฯ ประสบความสำเร็จ และเกิดความยั่งยืนในระยะยาว ประกอบด้วย (๑) สร้างแกนนำเยาวชนและมีโครงสร้างการจัดการ (node) ที่มีพลัง เพื่อออกไปขยายเครือข่ายการทำงานในพื้นที่ (๒) บูรณาการความร่วมมือกับกลไกจัดการหน่วยงานต่างๆ (๓) ผลักดันประเด็นความปลอดภัยทางถนนเข้าสู่ระบบการเรียนการสอนในสถานศึกษา เพื่อปลูกฝังความรู้และแนวปฏิบัติที่ถูกต้องอย่างต่อเนื่อง สร้างวินัยปฏิบัติ ด้านความปลอดภัยทางถนน (๔) กำหนดผู้ประสานงานหลักที่ชัดเจน โดยควรเป็นบุคคลที่มีทักษะการประสานงานได้รอบด้าน และมีเวลาเพียงพอต่อการดูแลโครงการ เพื่อเป็นคนกลางเชื่อมประสานทุกฝ่าย (๕) สร้างการรับรู้แก่สังคม สื่อสารข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องในทุกช่องทาง เพื่อให้เกิดการตื่นตัวในระดับสังคม นำไปสู่การตระหนักและให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกันในภาพรวม

จากปัจจัยดังกล่าวนำมาสู่ข้อสรุปสำคัญ ได้แก่ (๑) สร้างกลุ่มเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ที่มีพลังโดยเฉพาะการเฝ้าระวังและสะท้อนความเสี่ยงการเดินทางบนถนนของเด็กและเยาวชน อย่างต่อเนื่อง (๒) พัฒนาและบูรณาการเข้ากับกลไกต่าง ๆ เพื่อการทำงานที่เข้มแข็ง ต่อเนื่อง ได้แก่ กลไก ศปถ.ระดับพื้นที่ สถาบันการศึกษา โดยเน้นการสร้างสภาพแวดล้อมในการเปลี่ยนพฤติกรรมที่อยู่ในระบบ เช่น การมีหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน ระบบจัดการความเสี่ยงเด็กและเยาวชนในโรงเรียน ชุมชน ฯลฯ (๓) จัดการความรู้พื้นที่ต้นแบบเพื่อนำไปสู่ภาพรวมของการขับเคลื่อนงานในภาพรวม

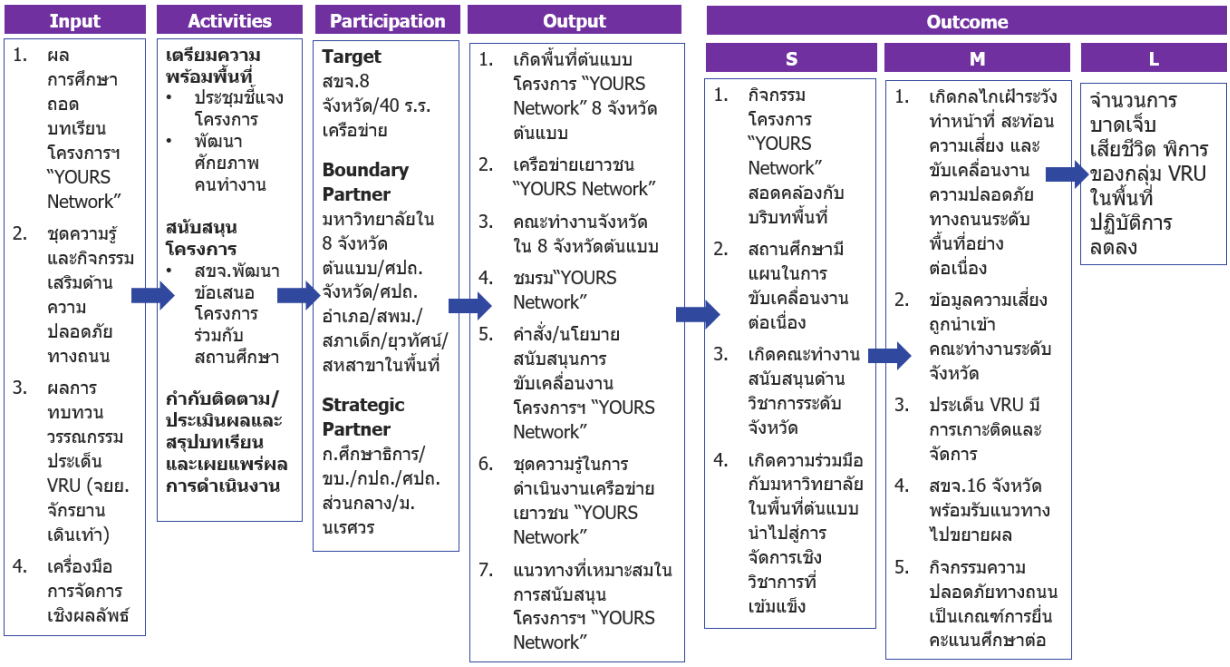
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) ในฐานะหน่วยงานวิชาการที่ดำเนินด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง มีจุดเน้นในการผลักดันข้อเสนอนโยบายและพัฒนาชุดความรู้เพื่อขับเคลื่อนกลไกการทำงานระดับพื้นที่ ให้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถจัดการความเสี่ยงเชิงประเด็นที่สำคัญ โดยเฉพาะประเด็นเด็กและเยาวชน (อายุ ๑๐-๑๙ ปี) ที่พบมีแนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ข้อมูลการตาย ๓ ฐานในปี ๒๕๖๐ เด็กและเยาวชน ๑๐-๑๙ ปีเสียชีวิตถึง ๓,๓๓๖ คน หรือคิดเป็น ๙.๑๔ คน/วัน อายุ ๑๐-๑๔ ปี ๗๒๗ คน อายุ ๑๕-๑๙ ปี ๒,๖๐๙ คน ที่สำคัญคือแนวโน้มการเสียชีวิตในกลุ่มนี้เพิ่มขึ้น ๒๘% เมื่อเทียบกับปี พ.ศ.๒๕๕๖ โดยพบว่าส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๘๗) เป็นการเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเด็กและเยาวชนจะมีความเสี่ยงสูงเพราะขาดความพร้อมด้านร่างกาย วุฒิภาวะ การเรียนรู้ทักษะและการตัดสินใจ นอกจากนี้ยังมีความเสี่ยงจากการเดินเท้า การขี่จักรยาน ทั้งระหว่างไปโรงเรียนและนอกเวลาเรียน

งานสัมมนาวิชาการระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ ๑๔ เมื่อวันที่ ๗-๘ สิงหาคม ๒๕๖๒ โดยการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) และ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส) ได้นำประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มที่มีสภาวะเปราะบาง (vulnerable road users: VRUs) ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยาน คนเดินเท้า มาเป็นธีมงานและนำไปสู่ข้อเสนอนโยบายที่สำคัญคือ มาตรการความปลอดภัยของกลุ่ม VRUs โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ และการผลักดันให้เกิดความปลอดภัยของเด็กและเยาวชน ผ่านกลไกศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่

ดังนั้นมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย จึงได้เล็งเห็นความสำคัญของการบูรณาการเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ที่เกิดขึ้นจากโครงการระยะที่ ๑ ให้สามารถขับเคลื่อนงานร่วมกับกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ซึ่งมีในทุกพื้นที่ จึงจัดทำข้อเสนอโครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน โดยนำผลการศึกษาโครงการฯ “YOURS Network” มาเป็นแนวทางในการดำเนินงานเพื่อยกระดับการทำงานของเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ไปสู่กลไกเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยงและขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

/โดยมีกรอบ...

โดยมีกรอบแนวคิดในการขับเคลื่อนงาน ดังนี้



เป้าหมายสุดท้ายของการขับเคลื่อนงานคือ สามารถลดพฤติกรรมเสี่ยง ลดจำนวนอุบัติเหตุการบาดเจ็บ เสียชีวิต และพิการ ในกลุ่มเด็กและเยาวชนจากการใช้รถจักรยานยนต์และความเสี่ยงอื่น ๆ โดยอาศัยการพัฒนาเครือข่ายเยาวชน "YOURS Network" ให้สามารถจัดการข้อมูล สร้างระบบเฝ้าระวังและจัดการความเสี่ยงในระดับพื้นที่อย่างต่อเนื่อง โดยบูรณาการเข้ากับกลไกของศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนจังหวัด/อำเภอ ควบคู่ไปกับการสนับสนุนและให้คำปรึกษาเชิงวิชาการ การกำหนดมาตรการนโยบายระดับพื้นที่ ของสถาบันการศึกษาในระดับพื้นที่

การจะไปถึงเป้าหมายดังกล่าว จำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพสำนักงานขนส่งจังหวัด (สขจ.) ใน ๘ จังหวัดต้นแบบ สถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีความพร้อมในการขับเคลื่อนงานเครือข่ายเยาวชน "YOURS Network" ทั้งในด้านการวิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงของพื้นที่ การออกแบบกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของเด็กและเยาวชน ตลอดจนการผลักดันให้เกิดคณะทำงานระดับจังหวัดภายใต้กลไก ศปถ.จังหวัด เพื่อทำหน้าที่กลไกวิชาการ กำกับ ติดตาม สนับสนุนการทำงาน

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการแบ่งออกเป็น ๔ ส่วน ได้แก่ การเตรียมความพร้อมพื้นที่ปฏิบัติการ กระบวนการพัฒนาข้อเสนอโครงการ การกำกับติดตามประเมินผล และสรุปบทเรียนการดำเนินงาน โดยมี สขจ. ๘ จังหวัดต้นแบบ และ๔๐ สถานศึกษาเป็นกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงาน มีเครือข่ายมหาวิทยาลัย เครือข่ายเด็กและเยาวชน ศปถ. จังหวัด ศปถ.อำเภอ สหสาขา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นภาคีปฏิบัติการ และมีกระทรวงศึกษาธิการ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มหาวิทยาลัยนเรศวร เป็นภาคียุทธศาสตร์สนับสนุนการดำเนินงาน

สำหรับทุนความรู้เพื่อเป็นข้อมูลนำเข้า ได้แก่ ผลการศึกษาการถอดบทเรียนโครงการเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน "YOURS Network" ชุดความรู้กิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน ผลการทบทวนวรรณกรรมประเด็นผู้มีสภาวะเปราะบางในการใช้ถนนถนน (vulnerable road users: VRUs) และเครื่องมือจัดการเชิงผลลัพธ์

/ความจำเป็น...

ความจำเป็นในการศึกษาวิจัย

จากสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มเด็กเยาวชน ที่ยังคงความรุนแรง ประกอบกับภาคส่วนต่างๆ ยังไม่ได้มีแผนแก้ไขเชิงระบบอย่างเป็นเชิงรูปธรรม ในขณะที่มีข้อค้นพบสำคัญจากการถอดบทเรียนปัจจัยความสำเร็จภายใต้โครงการเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” พบว่า ช่องว่างสำคัญในการดำเนินงานเครือข่ายเยาวชนคือรูปแบบการดำเนินงานขาดการมีส่วนร่วมของเยาวชน ขาดข้อมูลสะท้อนความเสี่ยงระดับพื้นที่ การจัดการที่นำไปสู่ระบบ-กลไกที่มีอยู่เพื่อให้มีความต่อเนื่อง ในขณะที่โจทย์สำคัญได้แก่ การเดินทางที่ไม่ปลอดภัย ทั้งการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ และขาดระบบรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัย ในขณะเดียวกันยังไม่มีการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนในระบบการศึกษาปกติที่ครอบคลุมความเสี่ยงทุกช่วงวัย ดังนั้นสิ่งที่จำเป็นต้องเร่งดำเนินการ ได้แก่ การพัฒนากลไกรองรับการทำงานระยะยาวที่เข้มแข็ง มีหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน ตลอดจนพัฒนาและขยายแผนงานเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมที่ต่อเนื่อง เพื่อให้ผลการศึกษาดังกล่าวมีการนำไปดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรมมีแนวปฏิบัติที่ชัดเจน จึงจำเป็นต้องจัดทำโครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน เพื่อยกระดับการทำงานของเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ไปสู่กลไกเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง ดำเนินกิจกรรมที่สอดคล้องกับสภาพปัญหาในพื้นที่ <u>ทำให้เกิดการขับเคลื่อนประเด็นความปลอดภัยในการเดินทาง การจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา รวมถึงการยกระดับบทบาทการทำงานของสำนักงานขนส่งจังหวัด ในการทำงานแบบมุ่งผลลัพธ์ สามารถบริหารเครือข่าย ระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการขับเคลื่อนโครงการ “YOURS Network” มีการเกาะติดและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเชิงระบบต่อไป</u>

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network”ไปสู่กลไกเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่

๒. เพื่อพัฒนาพื้นที่ต้นแบบในการดำเนินงานเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” โดยใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ใน ๘ จังหวัดต้นแบบ ขับเคลื่อนงาน

๓. เพื่อพัฒนาชุดความรู้ในการดำเนินงานเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” โดยเฉพาะชุดความรู้ในการทำงานกับกลไกระดับพื้นที่สำหรับนักวิชาการขนส่งจังหวัด และชุดความรู้วิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงเพื่อให้สถานศึกษาสามารถเลือกใช้ชุดความรู้ได้เหมาะสมกับปัญหาตามบริบทของพื้นที่

๔. เพื่อผลักดันให้สถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการมีการจัดตั้งชมรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้การจัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สามารถปฏิบัติได้อย่างต่อเนื่องและมีความยั่งยืนต่อไป

๕. เกิดความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและเครือข่ายเยาวชน (สภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทย สถาบัยยุวทัศน์แห่งประเทศไทย) โดยเน้นให้มหาวิทยาลัยในพื้นที่ต้นแบบ เกิดข้อกำหนดให้กิจกรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นเกณฑ์ในการยื่นคะแนนเข้าศึกษาต่อในระดับมหาวิทยาลัย

๖. เพื่อเตรียมความพร้อมสำนักงานขนส่งจังหวัดที่มีโอกาสขยายการดำเนินโครงการเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน“YOURS Network” ในอนาคต

<u>๗. เพื่อยกระดับบทบาทการทำงานของสำนักงานขนส่งจังหวัด ในการทำงานแบบมุ่งผลลัพธ์ สามารถบริหารเครือข่าย ระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการขับเคลื่อนโครงการ “YOURS Network”</u>

/ขอบเขตการ...

ขอบเขตการดำเนินงาน :

ขอบเขตด้านเนื้อหา : โครงการวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเกิดรูปแบบ แนวทาง การดำเนินงานเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” รวมถึงชุดความรู้ในการทำงานกับกลไกระดับพื้นที่สำหรับนักวิชาการขนส่งจังหวัด และชุดความรู้วิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงโดยเฉพาะประเด็นผู้มีสภาวะเปราะบางในการใช้ถนน (vulnerable road users: VRUs) ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยาน คนเดินเท้า เพื่อให้สถานศึกษาสามารถเลือกใช้ชุดความรู้ได้เหมาะสมกับปัญหาตามบริบทของพื้นที่

ขอบเขตด้านพื้นที่ : ๘ จังหวัดต้นแบบ ครอบคลุมทุกภาคของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดจันทบุรี จังหวัดนครนายก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดสกลนคร จังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดสงขลา โดยคัดเลือกจากจังหวัดที่มีกลไก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (กลไก ศปถ.จังหวัด) เข้มแข็ง มีประเด็นผู้มีสภาวะเปราะบางในการใช้ถนน (vulnerable road users: VRUs) ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยาน คนเดินเท้า เป็นปัญหาสำคัญของพื้นที่มีเครือข่ายมหาวิทยาลัยและสหสาขาเป็นแนวร่วม และสำนักงานขนส่งจังหวัดมีความพร้อมในการดำเนินงาน

วิธีการวิจัย : วิจัยเชิงปฏิบัติการ เน้นการมีส่วนร่วมของคนทำงาน สถานศึกษา ชุมชน มหาวิทยาลัย สหสาขาผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยเฉพาะเด็กและเยาวชนซึ่งเป็นเจ้าของปัญหา โดยขับเคลื่อนงานผ่านกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (กลไก ศปถ.จังหวัด)

ขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย

ขั้นที่ ๑ (๖ เดือน) ทบทวนวรรณกรรม พัฒนาชุดความรู้ พัฒนาเครื่องมือในการวิเคราะห์ปัญหาและพัฒนาคณะทำงานจาก ๘ จังหวัดต้นแบบให้มีความรู้ ความเข้าใจ มีทักษะที่จำเป็นเพียงพอต่อการขับเคลื่อนโครงการ (๑๖ สขจ. ที่สนใจดำเนินโครงการ “YOURS Network” มาร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้)

พัฒนาชุดความรู้ และเตรียมความพร้อมคนทำงาน

๑. ประเมินและเตรียมความพร้อมพื้นที่

๑) คัดเลือก ๘ จังหวัดต้นแบบ โดยการทบทวนบริบทของจังหวัดที่มีความพร้อมในการดำเนินงาน มี ศปถ.จังหวัดที่เข้มแข็ง มีประเด็นผู้มีสภาวะเปราะบางในการใช้ถนน (vulnerable road users: VRUs) ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยาน คนเดินเท้า เป็นปัญหาสำคัญของพื้นที่ มีเครือข่ายมหาวิทยาลัยและสหสาขาเป็นแนวร่วม และสำนักงานขนส่งจังหวัดมีความพร้อมในการดำเนินงาน

๒) จัดทำแบบประเมินความพร้อม ๘ จังหวัดต้นแบบก่อนดำเนินงาน (ทีมวิจัยทำผ่านกูเกิลแพลตฟอร์ม)

๓) จัดประชุมชี้แจงโครงการ อบรมเพื่อเติมความรู้ ทำความเข้าใจ เครื่องมือ และออกแบบแผนงานร่วมกันให้ผู้แทน ๘ จังหวัดต้นแบบ (สขจ., ศปถ.จังหวัด, สภาเด็ก, ยุวทัศน์ฯ, มหาวิทยาลัย) + ๑๖ สขจ. มาร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ๑ ครั้ง (กรุงเทพฯ)

๔) ทีมวิจัยลงพื้นที่สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งคณะทำงานระดับจังหวัด (สขจ., ศปถ.จังหวัด, สภาเด็ก, ยุวทัศน์ฯ, มหาวิทยาลัย) และประสานความร่วมมือไปยังมหาวิทยาลัยใน ๘ จังหวัด เพื่อผลักดันให้กิจกรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นเกณฑ์ในการยื่นคะแนนเข้าศึกษาต่อในระดับมหาวิทยาลัย (๘ จังหวัดๆ ละ ๒ วัน)

/๒. จัดทำชุด...

๒. จัดทำชุดความรู้

๑) ทบทวนวรรณกรรม (สถานการณ์อุบัติเหตุ เครื่องมือวิเคราะห์ความเสี่ยง ชุดความรู้ กิจกรรมเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน) โดยเฉพาะประเด็นผู้มีสภาวะเปราะบางในการใช้ถนน (vulnerable road users: VRUs)

๒) จัดทำชุดความรู้ความปลอดภัยทางถนน (ประถม มัธยม อาชีวะ) และคู่มือปฏิบัติงานเพื่อใช้เป็นเครื่องมือการทำงานร่วมกันของคณะทำงานระดับจังหวัด

ขั้นที่ ๒ (๘ เดือน) จังหวัดต้นแบบ ๘ แห่ง และสถานศึกษาร่วมออกแบบกิจกรรม พัฒนาข้อเสนอโครงการ นำเสนอโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนโครงการเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” และดำเนินงานตามแผน โดยคณะทำงานระดับจังหวัด ภายใต้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ทำหน้าที่ให้คำปรึกษาด้านวิชาการ กำกับติดตามโครงการ เป็นเวทีในการร่วมวิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยง โดยเฉพาะประเด็นผู้มีภาวะเปราะบางในการใช้รถใช้ถนน และกำหนดแนวทาง มาตรการในการป้องกันแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม

พัฒนาข้อเสนอโครงการและดำเนินงานตามแผน

๑. จังหวัดต้นแบบ ๘ จังหวัด และสถานศึกษา (๑ จังหวัด รับผิดชอบ ๕ โรงเรียน) ทบทวนข้อมูลความเสี่ยงระดับพื้นที่ เพื่อออกแบบกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของเด็กและเยาวชน พัฒนาข้อเสนอโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนโครงการเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” นำเสนอโครงการฯ ต่อทีมวิจัยและคณะทำงานระดับจังหวัด เพื่อรับข้อเสนอแนะและปรับปรุงโครงการ

๒. จังหวัดต้นแบบ ๘ จังหวัด ส่งข้อเสนอโครงการที่ปรับแก้เรียบร้อยแล้วให้ทีมวิจัยดำเนินการทำสัญญาให้ทุนโครงการฯ หลังจากได้รับงบประมาณ จึงเริ่มดำเนินตามแผนกิจกรรมที่วางไว้

๓. ทีมวิจัยลงพื้นที่ประชุมร่วมกับคณะทำงานระดับจังหวัดใน ๘ จังหวัดต้นแบบ เพื่อติดตามผลการขับเคลื่อนแผน และรับข้อเสนอแนะจากคณะทำงานระดับจังหวัดสู่การรายงานส่วนกลางเพื่อร่วมหาแนวทางสนับสนุนการดำเนินงาน และลงติดตามความก้าวหน้าสถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ (๘ จังหวัดๆ ละ ๓ วัน)

๔. สนับสนุนให้สถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการจัดตั้งชมรม “YOURS Network” เพื่อขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง(ดำเนินการภายใต้งบประมาณ ๓๐,๐๐๐ บาท)

ขั้นที่ ๓ (๔ เดือน) จัดเวทีนำเสนอผลการดำเนินงาน สรุปบทเรียน <u>และประเมินผลการดำเนินงานโดยเฉพาะความเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการจัดการความเสี่ยงภายใต้การดำเนินงานโครงการฯ เพื่อปรับปรุงการกระบวนการทำงานในระดับพื้นที่ให้ดีขึ้น</u> และเตรียมขยายผลการดำเนินงานไปยังพื้นที่อื่นๆ ต่อไป (๑๖ สขจ. ที่สนใจดำเนินโครงการ “YOURS Network” มาร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้)

แสดง/เสนอผล การดำเนินงานผ่านการสรุปบทเรียน (วิเคราะห์ วิพากษ์เพื่อปรับปรุงการกระบวนการทำงานในระดับพื้นที่)

๑. เชิญคณะทำงานระดับจังหวัด ๑ จังหวัด เข้าร่วมประชุม ศปถ.ส่วนกลาง เพื่อรายงานผลการดำเนินงาน ๑ ครั้ง (จัดที่กรุงเทพฯ)

๒. จัดมหกรรมเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network”เพื่อนำเสนอบทเรียนความสำเร็จและสร้างการรับรู้ในวงกว้าง (จัดในพื้นที่)

๓. จัดกิจกรรม SITE VISIT เพื่อติดตามผลการทำงาน โดยทีมผู้บริหารส่วนกลาง อย่างน้อย ๒ จังหวัดต้นแบบ

๔. จัดเวทีสัมมนาให้ ๘ จังหวัดต้นแบบ นำเสนอผลการดำเนินงาน สรุปบทเรียน ประเมินผลการดำเนินงานสกัดบทเรียนสำคัญเพื่อการนำไปขยายผลต่อไป (๑๖ สขจ. ร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้)

/๕. สังเคราะห์...

๕. สังเคราะห์ชุดความรู้ในการดำเนินงานเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” โดยเฉพาะชุดความรู้ในการทำงานกับกลไกระดับพื้นที่ เป็นโมเดลการทำงาน สำหรับนักวิชาการขนส่งจังหวัด และชุดความรู้วิเคราะห์ข้อมูลความเสี่ยงเพื่อให้สถานศึกษาสามารถเลือกใช้ชุดความรู้ได้เหมาะสมกับปัญหาตามบริบทของพื้นที่ และจัดทำข้อเสนอแนะและแนวทางที่เหมาะสมในการสนับสนุนโครงการเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” ให้แก่กรมการขนส่งทางบก

๖. คณะทำงานระดับจังหวัดประชุมสรุป ติดตามงาน เตรียมแผนขยายผล ประชุมอย่างน้อยปีละ ๓ ครั้งๆ ครั้งสุดท้ายเน้นการเตรียมขอรับทุนดำเนินงานต่อเนื่องจาก กปถ. (คณะทำงานจังหวัดเป็นผู้จัดประชุม ภายใต้งบประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ บาท)

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน

ด้านคุณปริมาณ : เกิดเครือข่ายเยาวชน“YOURS Network” ๔๐ แห่ง ในสถานศึกษาทั้งระดับประถม มัธยม อาชีวะครอบคลุม ๘ จังหวัด ๔ ภูมิภาคทั่วประเทศ

ด้านคุณภาพ : มีชุดความรู้ที่เป็นคู่มือปฏิบัติงานของ สขจ.ตามแนวทาง “YOURS Network” และชุดความรู้สำหรับสถานศึกษาในระดับประถม มัธยม อาชีวะ

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. เกิดชุดความรู้ (คู่มือ-แนวทาง) ในการดำเนินงานเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” โดยเฉพาะชุดความรู้ในการทำงานกับกลไกระดับพื้นที่ การบริหารเครือข่ายและโครงการ สำหรับนักวิชาการขนส่งจังหวัด และชุดความรู้ความปลอดภัยทางถนน (ประถม มัธยม อาชีวะ) เพื่อให้สถานศึกษาสามารถเลือกใช้ชุดความรู้ได้เหมาะสมกับปัญหาตามบริบทของพื้นที่

๒. เกิดกิจกรรมภายใต้โครงการเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” สอดคล้องกับสภาพปัญหาในพื้นที่ และถูกออกแบบโดยการมีส่วนร่วมของเด็กและเยาวชนซึ่งเป็นเจ้าของปัญหา

๓. เกิดเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ทำหน้าที่กลไกเฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ใน ๘ จังหวัดต้นแบบ

๔. เกิดชมรม “YOURS Network” ในสถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ ๔๐ แห่ง มีจุดแข็งคือขับเคลื่อนตามโจทย์ VRU (vulnerable road user) ทำหน้าที่จัดการข้อมูล เฝ้าระวัง สะท้อนความเสี่ยง และผลักดันข้อเสนอ มาตรการเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในกลุ่มเด็กและเยาวชนในสถานศึกษา ชุมชน

๕. เกิดคณะทำงานด้านความปลอดภัยของเด็กและเยาวชน ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ใน ๘ จังหวัดต้นแบบ โดยมีเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network” ร่วมเป็นคณะทำงาน

๖. เกิดสื่อและช่องทางในการเผยแพร่ เพื่อสร้างการรับรู้การขับเคลื่อนเครือข่ายเยาวชน “YOURS Network”

๗. เกิดข้อเสนอแนะที่เหมาะสมในการสนับสนุนโครงการเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” บทบาทและแนวทางการทำงานที่เหมาะสมของสำนักงานขนส่งจังหวัด ให้แก่กรมการขนส่งทางบก

/ระยะเวลา...

ระยะเวลาดำเนินการ : ๒๑ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๑๘ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ๘ จังหวัดต้นแบบ ครอบคลุมทุกภาคของประเทศไทย ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดจันทบุรี จังหวัดนครนายก จังหวัดอุดรธานี จังหวัดสกลนคร จังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดสงขลา

ผู้รับผิดชอบโครงการ : มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๓,๙๐๕,๕๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๓,๐๙๖,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๑๐,๓๓๓,๐๐๐
รวม		**๑๗,๓๓๔,๕๐๐**

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก					
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ ๑๕ ปี	๑	๑๘	๘๕,๐๐๐	๑,๕๓๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ ๑๕ ปี	๑	๑๒	๖๐,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านเด็กและเยาวชน	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๘	๗๓,๐๖๐	๕๘๔,๔๘๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการกลไกพื้นที่	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๘	๗๓,๐๖๕	๕๘๔,๕๒๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการถอดบทเรียนและประเมินผล	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๗	๖๙,๕๐๐	๔๘๖,๕๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก					**๓,๙๐๕,๕๐๐**

/๒. ค่าบุคลากร...

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
ผู้ช่วยนักวิจัย	๔	๑๘	๓๐,๐๐๐	๒,๑๖๐,๐๐๐
เจ้าหน้าที่การเงินการบัญชี	๑	๑๘	๒๕,๐๐๐	๔๕๐,๐๐๐
เลขานุการโครงการ	๑	๑๘	๑๕,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
เจ้าหน้าที่ประสานงานและจัดประชุม	๑	๑๘	๑๒,๐๐๐	๒๑๖,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				**๓,๐๙๖,๐๐๐**

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวนเงิน	จำนวนคน/ชิ้น	จำนวนวัน/เดือน	ครั้ง/จังหวัด	จำนวนเงิน (บาท)
๓. ค่าใช้จ่ายตรง					
๓.๑ ระยะที่ ๑ พัฒนาชุดความรู้และเตรียมความพร้อมคนทำงาน					**๑,๗๑๘,๔๐๐**
๑) พัฒนาชุดความรู้และคู่มือปฏิบัติงานเพื่อใช้เป็นเครื่องมือการทำงานร่วมกันของคณะทำงานระดับจังหวัด	**๑๕๐,๐๐๐**	**๒**	**-**	**-**	**๓๐๐,๐๐๐**
๒) จัดประชุมชี้แจงโครงการ อบรมเติมความรู้ ให้ ๘ จังหวัดต้นแบบ และผู้แทน ศปถ. ๘ จังหวัด + ๑๖ สขจ. (จัด ๒ วัน ที่กรุงเทพฯ)					**๗๔๖,๔๐๐**
- ค่าวิทยากร บรรยายคนละ ๔ ชม. ต่อวัน	๑,๒๐๐	๒	๒	๔	๑๙,๒๐๐
- ค่าเดินทางโดยเครื่องบินจากจังหวัดพิษณุโลก เชียงใหม่ สงขลา อุดรธานี สกลนคร และบุรีรัมย์	๕,๐๐๐	๙	๑	๖	๒๗๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางจากจังหวัดจันทบุรี และนครนายก	๒,๕๐๐	๖	๑	๒	๓๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางโดยเครื่องบิน ๑๖ จังหวัดใกล้เคียง	๕,๐๐๐	๑	๑	๑๖	๘๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางทีมวิจัย ๑๐ คน สภาเด็ก และยุวทัศน์	๕๐๐	๒๔	๒	๑	๒๔,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๗๕๐	๙๖	๒	๑	๑๔๔,๐๐๐
- ค่าสถานที่รวมการตกแต่งและโสตทัศนูปกรณ์ อาหารกลางวัน และอาหารว่าง ๒ มื้อ สำหรับ ๑๒๘ คน วันละ ๘๙,๖๐๐ บาท	๘๙,๖๐๐	๑	๒	๑	๑๗๙,๒๐๐
๓) ลงพื้นที่สนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งคณะทำงานระดับจังหวัดและประสานความร่วมมือไปยังมหาวิทยาลัยใน ๘ จังหวัด (จังหวัดละ ๒ วัน)					**๖๗๒,๐๐๐**
- ค่าเดินทางทีมวิจัย ๖ จังหวัดโดยเครื่องบิน	๕,๐๐๐	๑๐	๑	๖	๓๐๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางทีมวิจัย ๒ จังหวัดโดยรถตู้	๔,๐๐๐	๑	๒	๒	๑๖,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๑๐	๓	๘	๑๙๒,๐๐๐

รายการ	จำนวนเงิน	จำนวนคน/ชิ้น	จำนวนวัน/เดือน	ครั้ง/จังหวัด	จำนวนเงิน (บาท)
- ค่าอาหารจัดประชุมร่วมกับ ศปถ. / ขนส่ง / มหาวิทยาลัย (อาหารกลางวัน + อาหารว่าง ๒ มื้อ)	๑๙๐	๑๕	๒	๘	๔๕,๖๐๐
- ค่าจัดประชุม (ค่าห้องประชุม + ค่าโสตฯ)	๕,๐๐๐	๑	๒	๘	๘๐,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๑๐	๒	๘	๓๘,๔๐๐
๓.๒ ระยะที่ ๒ จังหวัดต้นแบบพัฒนาข้อเสนอโครงการเพื่อขอรับทุนและดำเนินงานตามแผน					**๔,๐๗๐,๘๒๐**
๑) จังหวัดต้นแบบ ๘ แห่ง และสถานศึกษา พัฒนาข้อเสนอโครงการ และนำเสนอโครงการฯ ต่อทีมวิจัย คณะทำงานระดับจังหวัด (จัดที่ ศปถ. จังหวัด ๒ วัน)					**๑,๐๔๒,๗๒๐**
- ค่าเดินทางทีมวิจัย (๘ คน) และเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกส่วนกลาง (๑๐ คน) ๖ จังหวัด โดยเครื่องบิน	๕,๐๐๐	๑๘	๑	๖	๕๔๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางทีมวิจัย (๘ คน) และเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกส่วนกลาง (๑๐ คน) ๒ จังหวัด โดยรถตู้ ๒ คัน	๔,๐๐๐	๒ (คัน)	๒	๒	๓๒,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๑๘	๒	๘	๒๓๐,๔๐๐
- ค่าอาหารประชุมพัฒนาและนำเสนอข้อเสนอ	๑๙๐	๓๐	๒	๘	๙๑,๒๐๐
- ค่าจัดประชุม (ค่าห้องประชุม + ค่าโสตฯ)	๕,๐๐๐	๑	๒	๘	๘๐,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๑๘	๒	๘	๖๙,๑๒๐
๒) จังหวัดต้นแบบ ๘ แห่ง ส่งข้อเสนอโครงการที่ปรับแก้เรียบร้อยแล้ว ให้ทีมวิจัยจัดทำสัญญาให้ทุนโครงการฯ หลังจากได้รับงบประมาณ จึงเริ่มดำเนินตามแผนกิจกรรมที่วางไว้	**๒๕๐,๐๐๐**	**๑**	**๑**	**๘**	**๒,๐๐๐,๐๐๐**
๓) ทีมวิจัยลงพื้นที่ร่วมกับคณะทำงานระดับจังหวัด เพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน ติดตามความก้าวหน้าสถานศึกษา ที่เข้าร่วมโครงการ (จังหวัดละ ๓ วัน)					**๕๗๓,๖๐๐**
- ค่าเดินทางทีมวิจัย ๖ จังหวัดโดยเครื่องบิน	๕,๐๐๐	๑๐	๑	๖	๓๐๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางทีมวิจัย ๒ จังหวัดโดยรถตู้	๔,๐๐๐	๑	๓	๒	๒๔,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๑๐	๓	๘	๑๙๒,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๑๐	๓	๘	๕๗,๖๐๐
๔) สัมมนาระดมความคิดเห็น ความร่วมมือกับมหาวิทยาลัย เพื่อกำหนดให้กิจกรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นเกณฑ์ในการยื่นคะแนนเข้าศึกษาต่อในระดับมหาวิทยาลัย (จัดที่กรุงเทพฯ ๑ วัน)					**๔๕๔,๕๐๐**
- ค่าเดินทางโดยเครื่องบินจากจังหวัดพิษณุโลก เชียงใหม่ สงขลา อุดรธานี สกลนคร และบุรีรัมย์	๕,๐๐๐	๙	๑	๖	๒๗๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางจากจังหวัดจันทบุรี และนครนายก	๒,๕๐๐	๙	๑	๒	๔๕,๐๐๐
- ค่าเดินทางทีมวิจัย ๑๕ คน สภาเด็ก และยุวทัศน์	๕๐๐	๑๗	๑	๑	๘,๕๐๐
- ค่าที่พัก	๗๕๐	๗๒	๑	๑	๕๔,๐๐๐
- ค่าสถานที่รวมการตกแต่งและโสตทัศนูปกรณ์ อาหารกลางวันและอาหารว่าง ๒ มื้อ สำหรับ ๑๑๐ คน	๗๗,๐๐๐	๑	๑	๑	๗๗,๐๐๐

รายการ	จำนวนเงิน	จำนวนคน/ชิ้น	จำนวนวัน/เดือน	ครั้ง/จังหวัด	จำนวนเงิน (บาท)
๓.๓ ระยะที่ ๓ นำเสนอผลการดำเนินงาน สรุปบทเรียน และประเมินผลการดำเนินงาน					**๔,๐๕๖,๒๘๐**
๑) เชิญคณะทำงานระดับจังหวัด ๑ จังหวัด เข้าประชุม ศปถ. ส่วนกลาง เพื่อรายงานผลการดำเนินงาน ๑ ครั้ง (ที่กรุงเทพ)					**๑๒,๐๘๐**
- ค่าเดินทาง	๕,๐๐๐	๒	๑	๑	๑๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๒	๑	๑	๑,๖๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๒	๑	๑	๔๘๐
๒) จัดมหกรรมเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำเสนอบทเรียนความสำเร็จ และประชาสัมพันธ์โครงการสร้างการรับรู้ในวงกว้าง (จัด ๔ ภาค)					**๘๓๐,๒๐๐**
- ค่าเดินทางทีมวิจัย (๑๐ คน) และเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๑๐ คน) ๓ ภาค โดยเครื่องบิน	๕,๐๐๐	๒๐	๑	๓	๓๐๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางทีมวิจัย (๑๐ คน) และเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๑๐ คน) ๑ ภาค โดยรถตู้	๓,๕๐๐	๒	๑	๑	๗,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๒๐	๒	๓	๙๖,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๒๐	๑	๔	๑๙,๒๐๐
- ค่าจัดงาน / จัดทำสื่อแสดงผลงาน ๔๐ โรงเรียน	๑๐,๐๐๐	๔๐	๑	๑	๔๐๐,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	๒,๐๐๐	๑	๑	๔	๘,๐๐๐
๓) จัดกิจกรรม SITE VISIT เพื่อติดตามผลการทำงาน โดยทีมผู้บริหารส่วนกลาง อย่างน้อย ๒ จังหวัดต้นแบบ					**๒๑๒,๔๐๐**
- ค่าเดินทาง โดยเครื่องบิน	๕,๐๐๐	๑๕	๑	๒	๑๕๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๘๐๐	๑๕	๒	๒	๔๘,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทาง	๒๔๐	๑๕	๒	๒	๑๔,๔๐๐
๔) จัดสัมมนา ๘ จังหวัดต้นแบบ นำเสนอผลการดำเนินงาน สรุปบทเรียน สำคัญเพื่อการนำไปขยายผลต่อไป (สขจ. ๑๖ จังหวัด ร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้) จัดที่กรุงเทพฯ ๒ วัน					**๑,๔๖๗,๖๐๐**
- ค่าวิทยากร ๒ คน บรรยายคนละ ๔ ชม. ต่อวัน	๑,๒๐๐	๒	๒	๔	๑๙,๒๐๐
- ค่าเดินทางโดยเครื่องบินจากจังหวัดพิษณุโลก เชียงใหม่ สงขลา อุดรธานี สกลนคร และบุรีรัมย์	๕,๐๐๐	๒๐	๑	๖	๖๐๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางจากจังหวัดจันทบุรี และนครนายก	๒,๕๐๐	๒๐	๑	๒	๑๐๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางโดยเครื่องบินจาก ๑๖ จังหวัดใกล้เคียง	๕,๐๐๐	๒	๑	๑๖	๑๖๐,๐๐๐
- ค่าเดินทางทีมวิจัย ๑๐ คน สภาเด็ก และยุวทัศน์	๕๐๐	๑๒	๒	๑	๑๒,๐๐๐
- ค่าที่พัก	๗๕๐	๑๙๒	๒	๑	๒๘๘,๐๐๐
- ค่าสถานที่รวมการตกแต่งและโสตทัศนูปกรณ์ อาหารกลางวันและอาหารว่าง ๒ มื้อ สำหรับ ๒๐๖ คน วันละ ๑๔๔,๒๐๐ บาท	๑๔๔,๒๐๐	๑	๒	๑	๒๘๘,๔๐๐

รายการ	จำนวนเงิน	จำนวนคน/ชิ้น	จำนวนวัน/เดือน	ครั้ง/จังหวัด	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าใช้จ่ายในการจัดทำสื่อและอื่นๆ					**๑,๕๓๔,๐๐๐**
๓.๔ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ (คลิป ๔ ภาค)	๒๐๐,๐๐๐	๑	-	-	๒๐๐,๐๐๐
๓.๕ ค่าใช้จ่ายในการจัดเพจเฟซบุ๊คโครงการ "YOURS Network" เพื่อเชื่อมประสานเครือข่าย เผยแพร่ชุดความรู้ภายใต้โครงการ และไลฟ์สด ๒- ๓ ครั้ง (ดำเนินงานตลอดโครงการ)	๒๐๐,๐๐๐	๑	-	-	๒๐๐,๐๐๐
๓.๖ ค่าวัสดุสิ้นเปลือง/วัสดุสำนักงาน/ค่าถ่ายเอกสาร	๒๐,๐๐๐	-	๑๘	-	๓๖๐,๐๐๐
๓.๗ ค่าติดต่อสื่อสาร/ส่งไปรณีย์/ค่าโทรศัพท์	๑๐,๐๐๐	-	๑๘	-	๑๘๐,๐๐๐
๓.๘ ค่าเช่าพื้นที่สำนักงานและค่าสาธารณูปโภค	๑๘,๐๐๐	-	๑๘	-	๓๒๔,๐๐๐
๓.๙ ค่าเช่าเครื่องใช้สำนักงาน/อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ๑๐ ชุด	๑๕,๐๐๐	-	๑๘	-	๒๗๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่ายในการจัดทำรายงาน					**๔๘๗,๕๐๐**
๔.๑ รายงานเริ่มต้นการศึกษา	๕๐๐	๑๕	-	-	๗,๕๐๐
๔.๒ รายงานการดำเนินงานขั้นกลาง ครั้งที่ ๑	๕๐๐	๑๕	-	-	๗,๕๐๐
๔.๓ รายงานการดำเนินงานขั้นกลาง ครั้งที่ ๒	๕๐๐	๑๕	-	-	๗,๕๐๐
๔.๔ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	๑,๐๐๐	๑๕	-	-	๑๕,๐๐๐
๔.๕ รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD	๑,๕๐๐	๑๐๐	-	-	๑๕๐,๐๐๐
๔.๖ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร	๑,๐๐๐	๑๐๐	-	-	๑๐๐,๐๐๐
๔.๗ วีดีทัศน์ สรุปภาพรวมโครงการ ๒, ๔, ๗ นาที	๒๐๐,๐๐๐	๑	-	-	๒๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง					**๑๐,๓๓๓,๐๐๐**
รวมงบประมาณทั้งสิ้น					**๑๗,๓๓๔,๕๐๐**

/แผนการ...

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	**การดำเนินการ**	**วัน เดือน ปี**	**รายการ**
เดือนที่ ๑	จัดทำและลงนามในบันทึกข้อตกลงระหว่างกรมการขนส่งทางบกและมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)	เดือนที่ ๒	-
เดือนที่ ๒	จัดส่งรายงานเริ่มต้นการศึกษา	เดือนที่ ๓	ร้อยละ ๒๐
เดือนที่ ๗	จัดส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๑	เดือนที่ ๘	ร้อยละ ๔๐
เดือนที่ ๑๕	จัดส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๒	เดือนที่ ๑๖	ร้อยละ ๒๐
เดือนที่ ๑๘	จัดส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ และร่างรายงานฉบับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๙	-
เดือนที่ ๑๙	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD รายงนฉบับผู้บริหาร	เดือนที่ ๒๐	ร้อยละ ๒๐
เดือนที่ ๒๐	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๒๑	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๒ (๓)

ความเห็นคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ

คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็นให้ดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

๑. ให้เพิ่มวัตถุประสงค์ ด้านบทบาทในการดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่ายในระดับพื้นที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อเป็นแนวทางในการให้แต่ละจังหวัดนำไปขยายผลต่อไป

๒. ให้มีการประเมินชุดความรู้ที่จะนำไปใช้ในการดำเนินงานด้านเครือข่ายเยาวชน “Yours Network” เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิภาพของชุดความรู้ที่จะสามารถทำให้เด็กมีความเสี่ยงด้านการเกิดอุบัติเหตุลดลง

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน ในวงเงิน ๑๗,๓๓๔,๕๐๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน ในวงเงิน ๑๗,๓๓๔,๕๐๐ บาท

/จึงขอเสนอ...

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

ความเห็นของคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้กรมการขนส่งทางบก โดยสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ เพื่อให้มีหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนนโยบายให้เกิดการนำไปปฏิบัติอย่างยั่งยืน และให้บูรณาการการศึกษาโครงการร่วมกับมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย เพื่อให้มีผู้เชี่ยวชาญในการศึกษาวิจัยด้านการพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “Yours Network” ให้เกิดผลลัพธ์และบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มติที่ประชุม อนุมัติให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ในวงเงิน ๑๗,๓๓๔,๕๐๐ บาท และให้กรมการขนส่งทางบก โดยสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ โดยบูรณาการการศึกษาโครงการร่วมกับมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

/วาระที่ ๔.๒.๒ (๔)...

วาระที่ ๔.๒.๒ (๔) โครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

ตามที่กรมการขนส่งทางราง ได้ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ จำนวนเงิน ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท และฝ่ายเลขานุการได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันพุธที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นให้ดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

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

๒. ให้มีการส่งเสริมให้หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา เพื่อพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกำหนดมาตรฐานต่างๆ ให้มีความหลากหลายและมีความยืดหยุ่น สอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน

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

๔. ให้มีการศึกษาการออกแบบกันชนด้านหน้าของรถไฟ เพื่อลดการบาดเจ็บ การเสียชีวิต และความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้น

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

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : กรมการขนส่งทางราง

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัจจุบันประเทศไทยมีการขยายตัวของเมืองเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีความต้องการในการเดินทาง และปริมาณการจราจรเพิ่มมากขึ้น มีการใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเป็นคมนาคมขนส่งหลักในการเดินทาง ทำให้เกิดปัญหาการจราจร ปัญหามลภาวะ ตลอดจนปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนซึ่งเกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน โดยจากข้อมูล ๓ ฐาน ระบบข้อมูลคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (POLIS) ระบบทะเบียนมรณบัตรและสาเหตุการตายของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงสาธารณสุข และระบบข้อมูลการเรียกสินไหมทดแทน ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (EClaim) พบว่าในปี

๒๕๖๒ ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน สูงถึง ๑๙,๙๐๔ คนต่อปี อีกทั้งยังมีผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก รัฐบาลจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการดูแลพิการดังกล่าวซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศ

จากข้อมูล ๓ ฐาน ระบบข้อมูลคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (POLIS) ระบบทะเบียนมรณบัตรและสาเหตุการตายของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงสาธารณสุข และระบบข้อมูลการเรียกสินไหมทดแทน ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (EClaim) พบว่าในปี ๒๕๖๒ ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง ๑๙,๙๐๔ คนต่อปี อีกทั้งยังมีผู้บาดเจ็บและผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก รัฐบาลจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการดูแลผู้บาดเจ็บและผู้พิการดังกล่าว ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศเมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติ พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนหนึ่งเกิด ณ บริเวณจุดตัดระหว่างทางถนนและทางรถไฟ โดยปัจจุบันมีจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศทั้งสิ้น ๒,๖๘๔ แห่ง แบ่งเป็นจุดตัดต่างระดับ ๔๐๖ แห่ง จุดเสมอระดับ ๒,๒๗๘ แห่ง โดยจุดตัดเสมอระดับที่ได้รับอนุญาตมีจำนวน ๑,๖๕๗ แห่ง และจุดตัดเสมอระดับประเภททางหลักผ่านจำนวน 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

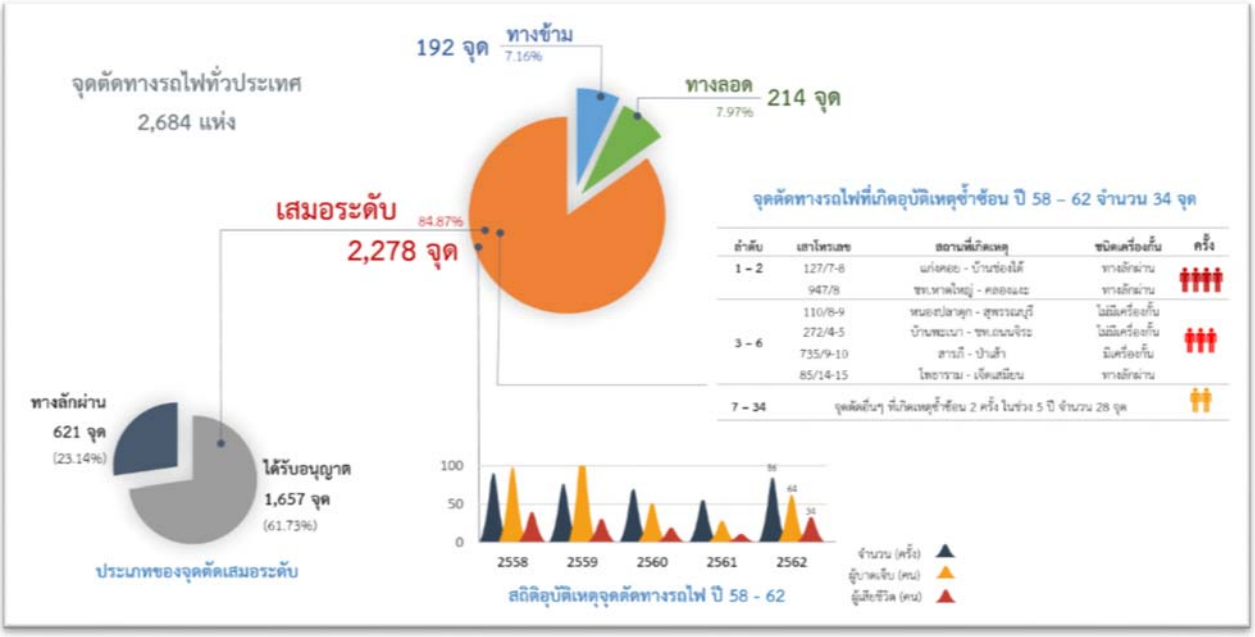
ปีงบ / ทางผ่าน	๒๕๕๘			๒๕๕๙			๒๕๖๐			๒๕๖๑			๒๕๖๒		
	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย
ไม่มีเครื่องกั้น	๓๔	๖๐	๒๒	๒๕	๑๘	๖	๑๘	๑๖	๖	๖	๔	๒	๘	๑๙	๑๒
ทางลักผ่าน	๓๔	๒๘	๑๓	๓๑	๔๘	๑๔	๒๗	๑๙	๗	๒๓	๑๓	๖	๓๙	๒๔	๑๓

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

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

/สรุปภาพรวม...

สรุปภาพรวมข้อมูลจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ



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

การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยตามนโยบายของรัฐบาลนอกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเพื่อให้ประชาชนสามารถเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปใช้ระบบขนส่งทางรางแล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการพัฒนาในภาพรวมทั้งระบบโดยคำนึงถึงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจุบันมีจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศทั้งสิ้น ๒,๖๘๔ แห่ง แบ่งเป็นจุดตัดต่างระดับ ๔๐๖ แห่ง จุดเสมอระดับ ๒,๒๗๘ แห่ง โดยจุดตัดเสมอระดับที่ได้รับอนุญาตมีจำนวน ๑,๖๕๗ แห่ง และจุดตัดเสมอระดับประเภททางลักผ่าน จำนวน ๖๒๑ แห่ง ทั้งนี้จากสถิติในช่วงระหว่างปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ พบว่ามีอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟเกิดขึ้น ๓๘๓ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต ๑๓๘ ราย และมีผู้บาดเจ็บ ๓๗๑ ราย ซึ่งสร้างความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และงบประมาณภาครัฐ

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ได้กำหนดให้มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง โดยมีเป้าหมายในการลดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนนจาก ๔.๗๒ เหลือ ๔.๐๗ ครั้งต่อการเดินทางหนึ่งพันล้านคัน-กิโลเมตร และลดอุบัติเหตุร้ายแรงทางรางจาก ๐.๓๘๖๔ เหลือ ๐.๑๙๐๐ ครั้ง/ล้านกิโลเมตร-เที่ยว ภายในปี ๒๕๖๔ พร้อมทั้งกำหนดแนวทางการคัดเลือกโครงการที่จะได้รับการสนับสนุน ได้แก่โครงการที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงแก้ไขอันตราย การปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เป็นต้น

/กรมการขนส่ง...

กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม จึงเห็นควรให้มีโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางทางถนนและทางรถไฟของประเทศ เพื่อพิจารณาแนวทางการปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟให้มีกายภาพที่เหมาะสม โดยแบ่งเป็นระยะดำเนินการเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว ตลอดจนศึกษาแนวทางการประกาศหรือปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และลดอุบัติเหตุของจุดตัดดังกล่าว สอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาล และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

วัตถุประสงค์ :

๑. ศึกษาสาเหตุ ตลอดจนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟที่ผ่านมา และแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและทางรถไฟ ที่เกิดขึ้นจากจุดตัดทางถนนและทางรถไฟอย่างยั่งยืน

๒. จัดทำแผนปฏิบัติการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยเสนอปัญหาที่พบแนวทางการแก้ไขและปรับปรุงพัฒนาจุดตัดทั่วประเทศ แบ่งระยะเวลาดำเนินการออกเป็นระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว พร้อมกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินการ

๓. <u>ออกแบบรายละเอียดการปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟสำหรับจุดตัดที่ต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงในระยะเร่งด่วนและจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ พร้อมทั้งประมาณราคางบประมาณค่าก่อสร้างและค่าอุปกรณ์จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ รวมถึงการนำเสนอตัวอย่างนวัตกรรมต่างๆ ที่น่าสนใจในการแก้ไขปัญหาหรือลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ</u>

๔. จัดทำมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

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

๖. <u>เสนอและปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อมทั้งนำเสนอแนวทางการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุเชิงลึก มีระบบข้อมูล ตลอดจนเครื่องมือและคู่มือในการสอบสวนอุบัติเหตุ มาใช้ประกอบในการศึกษากรณีเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ซึ่งจะทำให้เห็นแบบแผนปัญหาเชิงโครงสร้าง เพื่อให้เกิดกลไกการสอบสวนและการเก็บข้อมูลเชิงลึกต่อไป</u>

๗. <u>ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ส่งเสริมให้หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ร่วมพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกำหนดมาตรฐานต่างๆ ให้มีความหลากหลายและมีความยืดหยุ่นสอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่ รวมถึงประชาสัมพันธ์ปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟให้ประชาชนสามารถรับรู้ สร้างความเข้าใจ และตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน</u>

/กรอบแนวคิด..

ขอบเขตการดำเนินงาน :

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาและดำเนินการสำรวจตามแนวจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ในเส้นทางรถไฟทางเดี่ยว และรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยมีขอบเขตของงานที่ที่ปรึกษาต้องดำเนินการ ประกอบด้วยงานต่างๆ อย่างน้อย ดังนี้

๑.๑ <u>ศึกษาประเภทของจุดตัดทางรถไฟ ตลอดจนแนวทางและหลักการก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟทั้งในประเทศและต่างประเทศ แนวทางปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ รวมถึงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยประกอบด้วย</u>

๑) ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป
๒) ประเทศสหรัฐอเมริกา
๓) ประเทศอังกฤษ
๔) ประเทศญี่ปุ่น
๕) ประเทศจีน
๖) <u>ประเทศออสเตรเลีย</u>
๗) ประเทศในอาเซียน
๘) ประเทศไทย

๑.๒ ทบทวนแผนงาน/ โครงการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และการป้องกันอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่ผ่านมาในประเทศไทย

๑.๓ รวบรวมข้อมูลการขนส่งระบบรางระหว่างเมืองของประเทศไทย ประกอบด้วย รถไฟทางเดี่ยวและรถไฟทางคู่ ทั้งที่เปิดให้บริการแล้วรวมถึงอยู่ระหว่างศึกษาโครงการ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างอย่างน้อยดังนี้

/๑) ข้อมูลแนว...

๑) ข้อมูลแนวเส้นทาง

๒) ข้อมูลตำแหน่งจุดตัดทางรถไฟ

๓) ข้อมูลประเภทจุดตัดทางรถไฟ

๔) ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ

๕) ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

๑.๔ ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และความเสียหายที่เกิดขึ้น

งานส่วนที่ ๒ <u>จัดทำแผนปฏิบัติการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อมออกแบบรายละเอียดการปรับปรุงกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟสำหรับจุดตัดที่ต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงในระยะเร่งด่วนและจุดตัดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ จัดทำมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ คู่มือการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ตลอดจนนำเสนอตัวอย่างนวัตกรรมต่างๆ ที่น่าสนใจในการแก้ไขปัญหาหรือลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ</u>

๒.๑ <u>ศึกษา สำรวจรูปแบบ ความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ สภาพปัญหาของจุดตัดทางรถไฟ และเก็บข้อมูลสภาพการจราจร (Traffic Moment) ของจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศ</u>

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

๒.๕ นำเสนอตัวอย่างนวัตกรรมต่างๆ ที่น่าสนใจในการแก้ไขปัญหาหรือลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ อย่างน้อย ๑ นวัตกรรม

๒.๖ การดำเนินการต่างๆ ให้มีการเปิดโอกาสให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ร่วมพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกำหนดมาตรฐานต่างๆ ให้มีความหลากหลายและมีความยืดหยุ่นสอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่

/งานส่วนที่ ๓...

งานส่วนที่ ๓ จัดทำฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ และระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ของจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ

๓.๑ ศึกษารูปแบบการจัดเก็บข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ และอุบัติเหตุจุดตัดทางรถไฟในประเทศไทย

๓.๒ กำหนดชนิดของข้อมูลที่จะจัดทำฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ

๓.๓ จัดทำฐานข้อมูลจุดตัดทางรถไฟ และระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ของจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศ โดยจำแนกตามประเภทของจุดตัด รูปแบบของจุดตัด ปริมาณการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ระยะเวลาดำเนินการปรับปรุงแก้ไขตามแผนปฏิบัติการฯ ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓.๔ เป็นที่ปรึกษาช่วยฝึกอบรมการใช้งานฐานข้อมูลและระบบแผนที่สารสนเทศออนไลน์ให้แก่กรมการขนส่งทางรางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

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

๔.๔ เป็นที่ปรึกษาช่วยในการจัดเตรียมเอกสาร ข้อมูล และประชุมชี้แจงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

งานส่วนที่ ๕ ดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ส่งเสริมให้หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ร่วมพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกำหนดมาตรฐานต่างๆ ให้มีความหลากหลายและมีความยืดหยุ่นสอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่ รวมถึงประชาสัมพันธ์ปลูกฝังค่านิยมด้านความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟให้ประชาชนสามารถรับรู้ สร้างความเข้าใจ และตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน

๕.๑ จัดทำแผนและดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ดังนี้

๑) ดำเนินการผลิตสื่อเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการในรูปแบบต่างๆ เพื่อใช้ประกอบในการจัดกิจกรรมโครงการ

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

/๓) จัดประชุม...

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

๔) ดำเนินการผลิตสปอตโฆษณาทางโทรทัศน์ 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 พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์โครงการและประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์เว็บไซต์ต่างๆ

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 ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๕. แนวทางปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ พร้อมแนวทางการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟในเชิงลึก

๖. นวัตกรรมต่าง ๆ ที่น่าสนใจในการแก้ไขปัญหาหรือลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

/ประโยชน์ที่...

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแนวทางในการแก้ไขกายภาพจุดตัดทางถนนและทางรถไฟทั่วประเทศ โดยแบ่งระยะเวลาการดำเนินการเป็นระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๒. มีมาตรฐานจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ และแนวทางการตรวจสอบความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

๓. มีร่างกฎหมาย/แนวทางการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อควบคุม/กำกับดูแล จุดตัดทางถนนและทางรถไฟและทางลักผ่านทั่วประเทศ 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	๑๔,๐๔๔,๙๐๐
รวม		**๓๐,๐๐๐,๐๐๐**

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
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	วิศวกรรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๒,๐๐๐	๘๑๖,๐๐๐

ตำแหน่ง	กลุ่มวิชาชีพ	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยการขนส่ง	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๐,๗๐๐	๘๐๕,๖๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๗	๑๐๐,๗๐๐	๗๐๔,๙๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๕	๑๐๐,๗๐๐	๕๐๓,๕๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	เทคโนโลยีสารสนเทศฯ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๖	๑๕๑,๕๐๐	๙๐๙,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์	งานวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๐ ปี	๑	๘	๑๐๐,๗๐๐	๘๐๕,๖๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบการเดินรถไฟ	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**

รายการ		จำนวน	หน่วย	หน่วยละ	รวมเป็นเงิน (บาท)
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	ค่าผลิตสปอตโทรทัศน์ ความยาว ๓๐ วินาที	๒	ตอน	๑๐๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
๒	เผยแพร่สปอตโทรทัศน์ผ่านช่องโทรทัศน์ดิจิทัล ๒ ตอน ตอนละ ๒ ครั้ง	๔	ครั้ง	๓๕,๐๐๐	๑๔๐,๐๐๐
๓	เผยแพร่สปอตโทรทัศน์ผ่าน facepage fanpage ที่ได้รับความนิยมระดับสูง ๕ เพจ	๒	ตอน	๒๗๕,๐๐๐	๕๕๐,๐๐๐
๔	ค่าผลิตสารคดีโทรทัศน์ ความยาว ๓ นาที	๒	ตอน	๖๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
๕	เผยแพร่สารคดีโทรทัศน์ผ่าน facepage fanpage ที่ได้รับความนิยมระดับสูง ๕ เพจ	๒	ตอน	๒๗๕,๐๐๐	๕๕๐,๐๐๐
๖	ค่าออกแบบและจัดทำเวบไซต์โครงการ	๑	เหมา	๑๐๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
๗	ค่าบริหารจัดการข้อมูลประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ ทางเวบไซต์	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
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

รายการ		จำนวน	หน่วย	หน่วยละ	รวมเป็นเงิน (บาท)
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	ค่าจัดทำวีดีทัศน์รายละเอียดของโครงการ 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					**๖๔๕,๐๐๐**
รวมค่าใช้จ่ายตรง					**๑๔,๐๔๔,๙๐๐**

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	เปอร์เซ็นต์การเบิกจ่าย
เดือนที่ ๑	จัดทำสัญญา	เดือนที่ ๑	๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (หลังจากลงนามในสัญญา)
เดือนที่ ๒	จัดทำ TOR จัดซื้อจัดจ้าง และได้รับความเห็นชอบจากผู้มีอำนาจลงนาม		
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 ๔.๒.๒ (๔)

/ความเห็น...

ความเห็นคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ

คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็นให้ดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

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

๒. ให้มีการส่งเสริมให้หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา เพื่อพิจารณาแนวทางการออกแบบปรับปรุงจุดตัดทางถนนและทางรถไฟและกำหนดมาตรฐานต่างๆ ให้มีความหลากหลายและมีความยืดหยุ่น สอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน

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

๔. ให้มีการศึกษาการออกแบบกันชนด้านหน้าของรถไฟ เพื่อลดการบาดเจ็บ การเสียชีวิต และความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้น

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

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ ในวงเงิน ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

ความเห็นคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ในการศึกษาให้คำนึงถึงสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟเมื่อเทียบกับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติหตุทางถนนในปีที่ผ่านมา และเพิ่มเติมข้อมูลในด้านความเสียหายของทรัพย์สินและผลกระทบที่เกี่ยวข้องด้วย

๒. ให้ทบทวนค่าใช้จ่ายโครงการและความจำเป็นของค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์เพื่อประโยชน์และความคุ้มค่า

๓. ให้มีการวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันที่ก่อให้เกิดอันตรายบริเวณจุดตัดทางถนนและทางรถไฟเพื่อหามาตรการและแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน ณ จุดตัดทางถนนและทางรถไฟ

มติที่ประชุม ให้ทบทวนการดำเนินโครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ โดยให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนก่อนนำเสนอขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลออภัยในการใช้รถใช้ถนนในคราวต่อไป

/วาระที่ ๔.๒.๒ (๕)...

วาระที่ ๔.๒.๒ (๕) โครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน

ตามที่สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก ได้ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน จำนวนเงิน ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท และฝ่ายเลขานุการได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันพุธที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นให้ดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

๑. ให้แสดงผลลัพธ์ที่คาดหวังของการวิจัยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้เห็นภาพรวมแผนการดำเนินการของกรมการขนส่งทางบก เกี่ยวกับการพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อนำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. ให้ศึกษาพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) โดยการสร้างการรับรู้รวมถึงสร้างความเชื่อมั่น ให้ภาพลักษณ์ Q Mark เป็นที่ยอมรับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน ในวงเงิน ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาอันดับต้นๆของประเทศไทยที่ก่อให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินอย่างมหาศาล จากสถิติขององค์การอนามัยโลก(WTO) และคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับเอเชียและแปซิฟิก(UNESCAP) ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๙ พบว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ ๓๒.๗ ราย ต่อแสนประชากร (ตารางที่ ๑) อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุทางถนนไม่ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ที่ประสบภัยเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมอย่างมหาศาล เพราะการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวสูญเสียผลิตภาพ ส่งผลต่อผลผลิตภาพรวมของประเทศ โดยข้อมูลจากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการ

เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจร ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๕๖ พบว่า มูลค่าของอุบัติเหตุเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ ๕๔๕,๔๓๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) (ตารางที่ ๒)

ตารางที่ ๑ สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน)

ประเทศ	ปี พ.ศ.				
	2553	2554	2555	2556	2559
กัมพูชา	18.7	18.7	17.5	17.4	17.8
ไทย	39.2	39.2	36	36.2	32.7
บรูไน	7.5	11.8	8	8.1	No data
พม่า	19.8	19.7	20.3	20.3	19.9
ฟิลิปปินส์	4.4	8.4	5.2	10.5	12.3
มาเลเซีย	25.1	24.7	24.4	24	23.6
ลาว	14.5	14.4	14.4	14.3	16.6
เวียดนาม	24.1	24	24.4	24.5	26.4
สิงคโปร์	5.1	4.7	3.5	3.6	2.8
อินโดนีเซีย	17.4	17.1	16	15.3	12.2

ตารางที่ ๒ การคำนวณมูลค่าจากอุบัติเหตุทางถนน

TDRI

การคำนวณมูลค่าจากอุบัติเหตุทางถนน

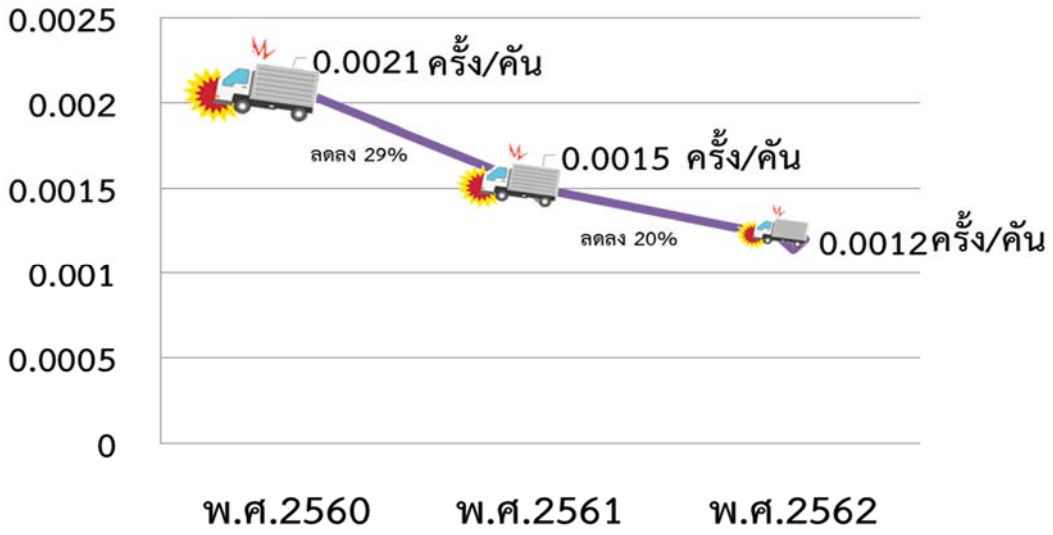
ปี	จำนวนผู้เสียชีวิต[1] (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส[2] (คน)	มูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิต (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียจากการบาดเจ็บ (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียโดยรวม (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียโดยรวม (เมื่อปรับอัตราเงินเฟ้อโดย CPI[3] 2556 = 100) (ล้านบาท)	อัตราส่วนต่อ GDP[4]
2556	21,814	107,123	218,140	321,369	539,509	533,263	5.83%
2555	22,284	110,777	222,840	322,331	555,171	536,996	6.03%
2554	22,745	104,725	227,450	314,175	541,625	508,594	6.13%
เฉลี่ย	22,281	107,542	222,810	322,625	545,435	526,284	6.00%

[1] ที่มา: ข้อมูล 3 ฐาน
[2] ที่มา: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
[3] ที่มาของข้อมูล CPI: ธนาคารแห่งประเทศไทย
[4] ที่มาของข้อมูล GDP: ธนาคารแห่งประเทศไทย

แม้ว่าอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล แต่คนจำนวนมากก็ยังขาดความตระหนักรู้ถึงภัยจากอุบัติทางถนนต่อตนเองและสังคมโดยรวม ทางหนึ่งที่จะช่วยลดปัญหาเหล่านี้ได้ คือการสร้างความตระหนักรู้ในด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนทุกคน ดังนั้น หากผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักว่าตนมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากเท่าใด ก็จะยิ่งระมัดระวังพฤติกรรมในการขับขี่มากเท่านั้น

/ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑...

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ กรมการขนส่งทางบกได้เริ่มดำเนินการจัดทำโครงการพัฒนายกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ขึ้นเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาและพัฒนาให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางในปี ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒ พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ลดลงร้อยละ ๒๙ และร้อยละ ๒๐ ตามลำดับ ซึ่งมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง (รูปที่ ๑) จากการที่ผู้ประกอบการขนส่งมีนโยบายและการดำเนินการด้านความปลอดภัยและการรักษาสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจนมีการจัดการเดินรถที่ประสิทธิภาพทั้งในด้านความพร้อมของตัวรถและพนักงานขับรถ ซึ่งลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนส่งผลให้สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่งในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ



รูปที่ ๑ อัตราการเกิดอุบัติเหตุของ<u>ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง</u>ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพฯ (Q Mark)

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้พัฒนายกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก(Q Mark) โดยพิจารณาให้การรับรองครอบคลุมทั้งผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางและรถบรรทุกส่วนบุคคลตามวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนโดยมีข้อกำหนดต่างๆที่ครอบคลุมการทำงานใน ๕ ด้าน ได้แก่ ด้านองค์กร ด้านปฏิบัติการขนส่ง ด้านพนักงาน ด้านยานพาหนะ และด้านลูกค้าและภายนอกซึ่งมาตรฐาน Q Mark นี้ จะเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าตามแผนการพัฒนาของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) และยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกในประเด็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

จากสถิติผู้ประกอบการขนส่งทั่วประเทศ ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ มีผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่ได้รับการรับรองมาตรฐานจำนวน ๔๐๐ ราย คิดเป็นร้อยละ ๑.๒๙ มีรถในบัญชีรวม ๕๙,๒๙๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๑๗.๒๖ จากจำนวนรถบรรทุกไม่ประจำทางทั่วประเทศ (ตารางที่ ๓) และมีผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่ได้รับการรับรองมาตรฐานจำนวน ๑๓ ราย คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๐๑ มีรถในบัญชี ๕๑๑ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๖ จากจำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลทั่วประเทศ (ตารางที่ ๔)

/ตารางที่ ๓...

ตารางที่ ๓ สถิติจำนวนผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพฯ (Q Mark)

สถิติผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง(รถ๗๐)	ได้รับรอง Q	จากทั้งหมด	คิดเป็นร้อยละ
จำนวนผู้ประกอบการ (ราย)	๔๐๐ (ผู้ประกอบการที่ได้รับ Q สะสม ๕๖๖ ราย)	๓๑,๐๓๐ (ข้อมูล กสถ. ณ วันที่ ๓๑ มี.ค. ๖๓)	๑.๒๙
จำนวนรถในบัญชี (คัน)	๕๙,๒๙๐	๓๔๓,๔๙๒ (ข้อมูล กสถ. ณ วันที่ ๓๑ มี.ค. ๖๓)	๑๗.๒๖

ตารางที่ ๔ สถิติจำนวนผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพฯ (Q Mark)

สถิติผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล(รถ๘๐)	ได้รับรอง Q	จากทั้งหมด	คิดเป็นร้อยละ
จำนวนผู้ประกอบการ (ราย)	๑๓	๓๕๓,๖๓๑ (ข้อมูล กสถ. ณ วันที่ ๓๑ มี.ค. ๖๓)	๐.๐๑
จำนวนรถในบัญชี (คัน)	๕๑๑	๘๑๐,๒๕๑ (ข้อมูล กสถ. ณ วันที่ ๓๑ มี.ค. ๖๓)	๐.๐๖

อย่างไรก็ตามตลอดระยะเวลาการดำเนินการตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๑ – ๒๕๖๒ พบว่ามีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งยื่นสมัครเพื่อขอรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ใหม่เฉลี่ย ๕๐ ราย/ปี จากจำนวนผู้ประกอบการทั้งประเทศ และมีผู้ประกอบการที่ได้รับรองมาตรฐานคุณภาพฯ ทำการสมัครขอรับมาตรฐานคุณภาพฯต่อเนื่องเพียงร้อยละ ๑๕ จากจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพฯทั้งหมด ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งเกิดจากผู้ประกอบการขนส่งผู้ว่าจ้างและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (Stakeholder) เช่น กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม สภาหอการค้า บริษัทผู้ผลิตสินค้า ฯลฯ ยังขาดความรู้ความเข้าใจและไม่เห็นประโยชน์จากการเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ที่จะช่วยยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน โดยผู้ประกอบการขนส่งจะมีการวางแผนเชิงป้องกันเพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งในแง่ของการตรวจสอบและบำรุงรักษารถให้พร้อมใช้งานอย่างปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา การบริหารจัดการพนักงานขับรถให้ขับขี่อย่างปลอดภัยหรือการดำเนินมาตรการควบคุมพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย การตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมต่างๆ ล้วนส่งผลให้อุบัติเหตุบนท้องถนนลดลงได้อย่างแท้จริง

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการโครงการดังกล่าวเป็นไปอย่างต่อเนื่องและสัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้กรมการขนส่งทางบกจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินการศึกษาเพื่อยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก โดยการพัฒนาแนวทางการจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อสนับสนุน/ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก(Q Mark) ครอบคลุมทั้งประเทศ รวมทั้งสร้างเครือข่ายร่วมกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ(กลุ่มประเทศ CLMV) ที่ปัจจุบันมีการขยายตัวด้านการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนอย่างต่อเนื่อง โดยโครงการดังกล่าวนี้จะทำให้การดำเนินการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพมีความปลอดภัยและลดความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินการขนส่งได้

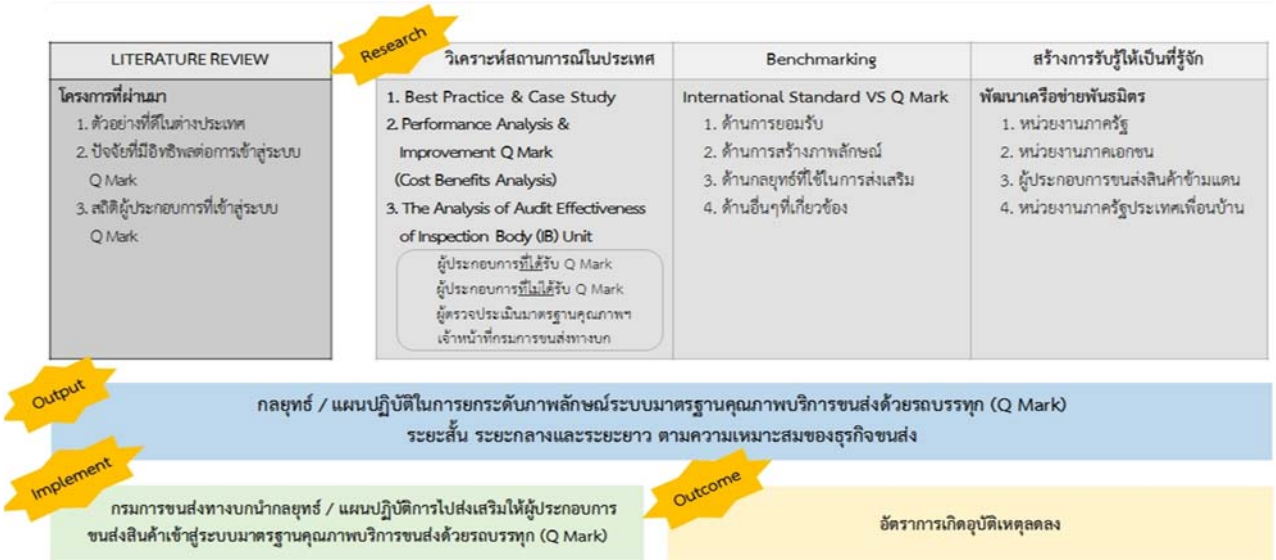
/วัตถุประสงค์...

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกมีกลยุทธ์/แผนปฏิบัติการในการเสริมสร้างภาพลักษณ์และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับสังคม

๒. เพื่อมุ่งเป้าเพิ่มความปลอดภัยและลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน รวมทั้งดำเนินการสร้างเครือข่ายพันธมิตรในการสร้างความร่วมมือเพื่อร่วมกันพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย

<u>กรอบแนวคิดการขับเคลื่อนงาน</u>



ขอบเขตการศึกษา :

<u>๑. ศึกษาวิเคราะห์และสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแนวทางหรือกลยุทธ์ในการพัฒนาและยกระดับภาพลักษณ์ของระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคต</u>

<u>๒. ศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าเพื่อนำมาวิเคราะห์แนวทางหรือกลยุทธ์ในการยกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก(Q Mark) ให้สอดคล้องตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ว่าจ้าง</u>

<u>๓. ศึกษาและวิเคราะห์ความคุ้มค่า(ต้นทุน/ผลตอบแทน) ของผู้ประกอบการขนส่งเมื่อเข้าสู่ระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก(Q Mark) เพื่อหาแนวทางการพัฒนาศักยภาพระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก(Q Mark)</u>

๔. ศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพของหน่วยตรวจประเมินอิสระเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาให้สอดคล้องสถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคต

<u>๕. ศึกษาแนวทางการพัฒนามาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก(Q Mark) ในต่างประเทศ</u>

๖. ศึกษาแนวทางการสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อขยายฐานการรับรองผู้ประกอบการที่ขอรับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)

๗. จัดทำกลยุทธ์/แผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุน/ส่งเสริมความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน

๘. ดำเนินการจัดทำสื่อสนับสนุนการประชาสัมพันธ์มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อดำเนินการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูล

/ตัวชี้วัด...

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาและกลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน

ด้านคุณปริมาณ : มีการจัดทำกลยุทธ์/แผนปฏิบัติการ ในการยกระดับภาพลักษณ์และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)

ด้านคุณภาพ : กรมการขนส่งทางบก สามารถนำกลยุทธ์/แผนปฏิบัติการไปส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เข้าสู่ระบบมาตรฐาน Q Mark เพื่อเสริมสร้างระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. กรมการขนส่งทางบกมีกลยุทธ์/แผนปฏิบัติการในการเสริมสร้างภาพลักษณ์และส่งเสริมสนับสนุน ให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกเห็นความสำคัญของระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน

๒. กรมการขนส่งทางบก มีองค์ความรู้ที่จะสามารถนำไปใช้เผยแพร่ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓. เกิดการพัฒนาด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีการต่อยอดการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีระบบ และมีประสิทธิภาพ

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๕ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๙ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ทั่วประเทศ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ค่าจ้างบุคลากรหลัก	๕,๑๕๓,๖๕๐
๒	ค่าจ้างบุคลากรสนับสนุน	๑,๗๐๗,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๗,๑๓๙,๓๕๐
รวม		**๑๔,๐๐,๐๐๐**

/๑. ค่าบุคลากร...

๑. ค่าบุคลากรหลัก

รายการ	จำนวนที่ปรึกษา (คน)	วุฒิ	ประสบการณ์ (ปี)	ระยะเวลา (เดือน)	เงินเดือน	รวมเงิน
บุคลากรหลัก						**๕,๑๕๓,๖๕๐**
ผู้จัดการโครงการ	๑	เอก	๑๑-๑๕	๙	๑๓๕,๐๐๐	๑,๒๑๕,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการตลาด	๑	เอก	๕-๑๐	๙	๑๐๒,๒๖๓	๙๒๐,๓๖๖
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการจัดการเชิงกลยุทธ์	๑	เอก	๕-๑๐	๘	๑๐๔,๐๐๐	๘๓๒,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านเศรษฐศาสตร์	๑	เอก	๕-๑๐	๘	๑๐๒,๒๖๑	๘๑๘,๐๘๔
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านสถิติและการวิเคราะห์	๑	โท	๕-๑๐	๘	๗๐,๕๐๐	๕๖๔,๐๐๐
ผู้เชียวชาญ ด้านการขนส่ง	๑	โท	๕-๑๐	๗	๕๓,๐๐๐	๓๗๑,๐๐๐
ผู้เชียวชาญ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	๑	โท	๕-๑๐	๖	๗๒,๒๐๐	๔๓๓,๒๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน

รายการ	จำนวนที่ปรึกษา (คน)	วุฒิ	ประสบการณ์ (ปี)	ระยะเวลา (เดือน)	เงินเดือน	รวมเงิน
บุคลากรสนับสนุน						**๑,๗๐๗,๐๐๐**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการตลาด	๑	ตรี	๕	๙	๓๐,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการจัดการเชิงกลยุทธ์	๑	ตรี	๕	๘	๓๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านเศรษฐศาสตร์	๑	ตรี	๕	๘	๓๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านสถิติและการวิเคราะห์	๑	ตรี	๕	๘	๓๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชียวชาญ ด้านการขนส่ง	๑	ตรี	๕	๗	๓๐,๐๐๐	๒๑๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	๑	ตรี	๕	๖	๓๐,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
เลขานุการโครงการ	๑	ตรี	๕	๙	๑๕,๐๐๐	๑๓๕,๐๐๐
พนักงานพิมพ์ดีด/เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๒	ตรี	๕	๘	๑๒,๐๐๐	๑๙๒,๐๐๐

/๓. ค่าใช้จ่ายตรง...

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

งบรายจ่าย	จำนวน	หน่วย	รวม	รวม (บาท)
๓. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	**จำนวน**	**หน่วย**	**รวม**	**๗,๑๓๙,๓๕๐**
๓.๑ ค่าใช้จ่ายในการศึกษาความคุ้มค่า (ต้นทุน/ผลตอบแทน) เมื่อเข้าสู่ระบบมาตรฐาน Q Mark			รวม	**๑,๐๙๑,๓๒๐**
๓.๑.๑ ค่าใช้จ่ายในการลงพื้นที่เก็บข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๕๐ ราย ครั้งละ ๑ ราย (กลาง(๒๐),ตะวันออก(๑๐),ตะวันตก (๑๐),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๑๐)			รวม	**๗๕๔,๐๐๐**
- ค่ายานพาหนะและน้ำมันสำหรับการเก็บข้อมูล (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท * ๒ วัน)	๕๐	ครั้ง	๒,๕๐๐	๒๕๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๕๐	ครั้ง	๑,๒๐๐	๓๖๐,๐๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๓ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๕๐	ครั้ง	๒๔๐	๑๔๔,๐๐๐
๓.๑.๒ ค่าใช้จ่ายในการลงพื้นที่เก็บข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน ๓๐ ราย ภาคละ ๓ วัน ๒ คืน แบ่งจำนวนภาคละ ๒ ครั้ง (เหนือ(๑๐),ใต้ (๑๐),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๑๐))			รวม	**๓๓๗,๓๒๐**
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๖ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๖	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมันสำหรับการเก็บข้อมูล (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท * ๓ วัน)	๖	ครั้ง	๒,๕๐๐	๔๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๒ คืน)	๖	ครั้ง	๑,๒๐๐	๘๖,๔๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยง (๖ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๓ วัน)	๖	ครั้ง	๒๔๐	๒๕,๙๒๐
๓.๒ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำข้อมูลเพื่อหาแนวทางการจัดทำกลยุทธ์เกี่ยวกับมาตรฐาน Q Mark ของกรมการขนส่งทางบก			รวม	**๑,๑๒๔,๖๖๐**
๓.๒.๑ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจข้อมูลและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการขนส่งเกี่ยวกับมาตรฐาน Q Mark เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๔๘ ราย ครั้งละ ๑ รายๆละ ๒ วัน ๑ คืน (กลาง(๑๒),ตะวันออก(๑๐),ตะวันตก (๑๐),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๘))			รวม	**๗๒๓,๘๔๐**
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๔๘	ครั้ง	๒,๕๐๐	๒๔๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๔๘	ครั้ง	๑,๒๐๐	๓๔๕,๖๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๖ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๒ วัน)	๔๘	ครั้ง	๒๔๐	๑๓๘,๒๔๐
๓.๒.๒ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจข้อมูลและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการขนส่งเกี่ยวกับมาตรฐาน Q Mark เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน ๑๒ ราย ภาคละ ๓ วัน ๒ คืน (เหนือ(๔),ใต้(๔),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๔))			รวม	**๑๖๘,๖๖๐**
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๖ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๓	ครั้ง	๕,๐๐๐	๙๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๓ วัน)	๓	ครั้ง	๒,๕๐๐	๒๒,๕๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๒ คืน)	๓	ครั้ง	๑,๒๐๐	๔๓,๒๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยงสำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก (๓ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๓ วัน)	๓	ครั้ง	๒๔๐	๑๒,๙๖๐
๓.๒.๓ ค่าใช้จ่ายในการศึกษา Best Practice ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกในประเทศ เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๗ รายๆละ ๑ ครั้งๆละ ๒ วัน ๑ คืน			รวม	**๑๐๕,๕๖๐**
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๗	ครั้ง	๕,๐๐๐	๓๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๗	ครั้ง	๑,๒๐๐	๕๐,๔๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยง (๖ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๒วัน)	๗	ครั้ง	๒๔๐	๒๐,๑๖๐

งบรายจ่าย	จำนวน	หน่วย	รวม	รวม (บาท)
๓.๒.๔ ค่าใช้จ่ายในการศึกษา Best Practice ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกในประเทศ เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน ๓ รายๆละ ๑ ครั้งๆละ ๒ วัน ๑ คืน (เหนือ(๑),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๑),ใต้(๑))			รวม	**๑๒๖,๖๐๐**
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๖ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๓	ครั้ง	๕,๐๐๐	๙๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๓	ครั้ง	๒,๕๐๐	๑๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๓	ครั้ง	๑,๒๐๐	๒๑,๖๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยง (๖ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๒วัน)	๓	ครั้ง	๒๔๐	๘,๖๔๐
๓.๓ ค่าใช้จ่ายในการศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพหน่วยตรวจประเมินอิสระในประเทศ			รวม	**๖๐๐,๑๖๐**
๓.๓.๑ ค่าใช้จ่ายในการสัมภาษณ์เชิงลึก In-depth Interview ของผู้ประกอบการขนส่งที่มีต่อหน่วยตรวจประเมินและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๒๔ ราย ๆละ ๑ ครั้งๆละ ๒ วัน ๑ คืน			รวม	**๓๖๑,๙๒๐**
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒๔	ครั้ง	๒,๕๐๐	๑๒๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๑ คืน)	๒๔	ครั้ง	๑,๒๐๐	๑๗๒,๘๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยง (๓ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๒วัน)	๒๔	ครั้ง	๒๔๐	๖๙,๑๒๐
๓.๓.๒ ค่าใช้จ่ายในการสัมภาษณ์เชิงลึก In-depth Interview ของผู้ประกอบการขนส่งที่มีต่อหน่วยตรวจประเมินและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จำนวน ๖ ราย ภาคละ ๓ วัน ๒ คืน (ใต้(๓),ตะวันออกเฉียงเหนือ(๓))			รวม	**๑๑๒,๔๔๐**
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๖ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๖๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๓ วัน)	๒	ครั้ง	๒,๕๐๐	๑๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท*๒ คืน)	๒	ครั้ง	๑,๒๐๐	๒๘,๘๐๐
- ค่าเบี้ยเลี้ยง (๖ คนๆ ละ ๒๔๐ บาท * ๓ วัน)	๒	ครั้ง	๒๔๐	๘,๖๔๐
๓.๓.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อรวบรวมข้อมูลและหาแนวทางการพัฒนาการตรวจประเมิน จำนวน ๑ ครั้งๆละไม่น้อยกว่า ๖๐ คน ในพื้นที่ภาคตะวันออก				**๑๒๕,๘๐๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาเหมาจ่าย (อาหาร ๒ มื้อ เบรค ๒ มื้อ)	๖๐	คน	๘๐๐	๔๘,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๖๐	ชุด	๗๐	๔,๒๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๕ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๑	ครั้ง	๒,๕๐๐	๒๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก จำนวน ๖๐ คน				
- พักเดี่ยว ๘ คนๆละ ๑,๒๐๐ บาท *๑ คืน	๑	ครั้ง	๑,๒๐๐	๙,๖๐๐
- พักคู่ ๕๒ คนๆละ ๗๕๐ บาท * ๑ คืน	๑	ครั้ง	๗๕๐	๓๙,๐๐๐
๓.๔ ค่าใช้จ่ายในการศึกษาจากต่างประเทศเพื่อหาข้อมูล Benchmarking ในด้านต่างๆ			รวม	**๒,๔๘๓,๐๐๐**
๓.๔.๑ ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษาในการศึกษามาตรฐานสากลที่ได้รับการยอมรับและการพัฒนาศักยภาพหน่วยตรวจประเมินอิสระในต่างประเทศ (ที่ปรึกษา ๖ คน เดินทาง ๖ วัน)			รวม	**๘๖๗,๐๐๐**
- ค่าตั๋วเครื่องบินไปกลับชั้นประหยัด	๖	คน	๗๕,๐๐๐	๔๕๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก ๔ คืน	๖	คน	๗,๕๐๐	๑๘๐,๐๐๐
- ค่าอาหาร	๔	วัน	๓,๐๐๐	๗๒,๐๐๐
- ของทีระลึกให้กับหน่วยงานที่เข้าพบหารือ	๔	ชิ้น/ทริป	๓,๐๐๐	๑๒,๐๐๐

งบรายจ่าย	จำนวน	หน่วย	รวม	รวม (บาท)
- ค่าล่ามแปลภาษา	๕	วัน	๑๐,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะสำหรับเดินทางศึกษาข้อมูล (เหมาจ่าย)	๕	วัน	๒๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
- ค่า Taxi เดินทางไปสนามบิน	๖	คน/ครั้ง	๕๐๐	๓,๐๐๐
๓.๔.๒ ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษาในการสร้างการรับรู้ในระบบมาตรฐาน Q Mark ที่กลุ่มประเทศ CLMV (เดินทาง ๑๐ คน เดินทาง ๔ วัน)			รวม	**๑,๖๑๖,๐๐๐**
- ค่าตั๋วเครื่องบินไปกลับชั้นประหยัดไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	๑๐	คน	๑๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก ประเภท ก. ๒ ประเทศ (กัมพูชา) ๓ คืน	๑๐	คน	๖,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก ประเภท ข. ๒ ประเทศ (เวียดนามและเมียนมา) ๓ คืน	๑๐	คน	๔,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก ประเภท ค. ๑ ประเทศ (สปป.ลาว) ๓ คืน	๑๐	คน	๒,๔๐๐	๗๒,๐๐๐
- ค่าอาหาร	๔	วัน	๓,๐๐๐	๒๘๘,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานประเทศเพื่อนบ้าน	๒๐	คน/ครั้ง	๑,๒๐๐	๙๖,๐๐๐
- ของทีระลึกให้กับหน่วยงานที่เข้าพบหารือ	๔	ชิ้น/ทริป	๓,๐๐๐	๔๘,๐๐๐
- ค่าล่ามแปลภาษา	๒	วัน	๔,๐๐๐	๓๒,๐๐๐
- ค่า Taxi เดินทางไปสนามบิน	๑๐	คน/ครั้ง	๕๐๐	๒๐,๐๐๐
- ค่าเช่ารถ + น้ำมัน ใช้ในพื้นที่และเดินทางข้ามไปยังฝั่งต่างเพื่อนบ้าน ๔ วัน	๑	คัน	๕,๐๐๐	๘๐,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการติดต่อ ประสานงานกับหน่วยงาน/องค์กรในต่างประเทศ			๑๕,๐๐๐	๖๐,๐๐๐
๓.๕ ค่าใช้จ่ายในการศึกษาแนวทางการสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อขยายฐานการรับรอง			รวม	**๑๗๔,๐๐๐**
๓.๕.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ จำนวน ๒ ครั้งๆละ ๕๐ คน				**๘๗,๐๐๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาเหมาจ่าย (อาหาร ๒ มื้อ เบรก ๒ มื้อ)	๕๐	คน	๑,๖๐๐	๘๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๕๐	ชุด	๑๔๐	๗,๐๐๐
๓.๕.๒ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ ร่วมกับหน่วยงานภาคเอกชน จำนวน ๒ ครั้งๆละ ๕๐ คน				**๘๗,๐๐๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาเหมาจ่าย (อาหาร ๒ มื้อ เบรก ๒ มื้อ)	๕๐	คน	๑,๖๐๐	๘๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๕๐	ชุด	๑๔๐	๗,๐๐๐
๓.๖ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่			รวม	**๑,๖๖๖,๒๑๐**
๓.๖.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดอบรมการทำ Digital Marketing ให้แก่เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก จำนวน ๓๕ คน อบรม ๓ วัน (Marketing ๑ วัน, Digital Marketing ๑ วัน, Workshop ๑ วัน)			รวม	**๙๒,๗๐๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาเหมาจ่าย (อาหาร ๒ มื้อ เบรก ๒ มื้อ)	๓๐	คน	๒,๔๐๐	๗๒,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๓๐	ชุด	๒๑๐	๖,๓๐๐
- ค่าวิทยากร (หน่วยงานภาคเอกชน ท่านละ ๖ ชม. ชม.ละ ๑๒๐๐ บาท)	๒	คน	๗,๒๐๐	๑๔,๔๐๐
๓.๖.๒ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ และสนับสนุนจัดการองค์ความรู้ฯ			**รวม**	**๗๖๒,๖๑๐**
- จัดทำวีดีทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ ประเภท ๒ นาที, ๔ นาที และ ๗ นาที (ภาษาไทย)	๓	ชุด	๓๐,๐๐๐	๙๐,๐๐๐

งบรายจ่าย	จำนวน	หน่วย	รวม	รวม (บาท)
- จัดทำวีดีทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ ประเภท ๒ นาที, ๔ นาที และ ๗ นาที (ภาษาอังกฤษ)	๓	ชุด	๓๖,๖๐๐	๑๐๙,๘๐๐
- อุปกรณ์สำหรับจัดแสดงนิทรรศการ	๑	ชุด	๔๐,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
- แผ่นพับ A๔ พับครึ่งเป็น A๕ กระดาษปอนด์ ๘๐ gsm.	๓๐๐	แผ่น	๒	๖๐๙
- อินโฟกราฟฟิกส์	๑	ชุด	๑๒,๒๐๑	๑๒,๒๐๑
- คู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ฉบับภาษาไทย	๕๐๐	เล่ม	๕๐๐	๒๕๐,๐๐๐
- คู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ฉบับภาษาอังกฤษ	๑๐๐	เล่ม	๕๐๐	๕๐,๐๐๐
- คู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- คู่มือผู้ตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)	๑๔๐	เล่ม	๕๐๐	๗๐,๐๐๐
- คู่มือผู้ตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- คู่มือหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB)	๑๐๐	เล่ม	๕๐๐	๕๐,๐๐๐
- คู่มือหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- คู่มือกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน	๑๐๐	เล่ม	๕๐๐	๕๐,๐๐๐
- คู่มือกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
๓.๖.๓ ค่าจัดทำผลรายงานการศึกษาฉบับต่างๆ			รวม	**๒๐๗,๐๐๐**
- รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	๑๕	ชุด	๕๐๐	๗,๕๐๐
- รายงานผลการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report)	๑๕	ชุด	๕๐๐	๗,๕๐๐
- ร่างรายงานผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	๑๕	ชุด	๘๐๐	๑๒,๐๐๐
- รายงานผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์ (Final Report)	๑๐๐	ชุด	๑,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
- บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	๑๐๐	ชุด	๘๐๐	๘๐,๐๐๐
๓.๖.๔ ค่าใช้จ่ายในการสัมมนาปิดโครงการ			รวม	**๑๐๘,๙๐๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาเหมาจ่าย (อาหาร ๒ มื้อ เบรก ๒ มื้อ)	๑๐๐	คน	๘๐๐	๘๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๑๐๐	ชุด	๗๐	๗,๐๐๐
- ค่าวิทยากร (หน่วยงานภาครัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	คน	๑,๘๐๐	๓,๖๐๐
- ค่าวิทยากร (หน่วยงานภาคเอกชน ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๑๒๐๐ บาท)	๓	คน	๓,๖๐๐	๑๐,๘๐๐
- ค่าของที่ระลึกให้วิทยากร	๕	คน	๑,๕๐๐	๗,๕๐๐
๓.๖.๕ ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ			รวม	**๔๙๕,๐๐๐**
- ค่าเครื่องเขียน/วัสดุสำนักงาน	๙	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๓๕,๐๐๐
- ค่าเดินทางในการติดต่อประสานงาน	๙	เดือน	๑๐,๐๐๐	๙๐,๐๐๐
- ค่าถ่ายเอกสาร	๙	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๓๕,๐๐๐
- ค่าโทรศัพท์และติดต่อสื่อสาร	๙	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๓๕,๐๐๐

/แผนการดำเนิน...

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	**การดำเนินการ**	**วัน เดือน ปี**	**รายการ**
เดือนที่ ๑	จัดทำขอบเขตของงาน (TOR)	-	-
เดือนที่ ๒-๔	ดำเนินการจัดจ้างและลงนามในสัญญา	เดือนที่ ๕	๒,๑๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๕	ส่งมอบรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	เดือนที่ ๖	๔,๗๖๐,๐๐๐
เดือนที่ ๙	ส่งมอบรายงานการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report)	เดือนที่ ๑๐	๒,๙๗๕,๐๐๐
เดือนที่ ๑๑	ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และส่งมอบร่างบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary)	เดือนที่ ๑๒	๒,๙๗๕,๐๐๐
เดือนที่ ๑๓	ส่งมอบรายงานผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	เดือนที่ ๑๔	๑,๑๙๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๔	ตรวจรับผลการศึกษา	เดือนที่ ๑๕	-
เดือนที่ ๑๕	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒.๒ (๕)

ความเห็นคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ

คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็นให้ดำเนินการเพิ่มเติม ดังนี้

๑. ให้แสดงผลลัพธ์ที่คาดหวังของการวิจัยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้เห็นภาพรวมแผนการดำเนินการของกรมการขนส่งทางบก เกี่ยวกับการพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อนำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. ให้ศึกษาพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) โดยการสร้างการรับรู้รวมถึงสร้างความเชื่อมั่น ให้ภาพลักษณ์ Q Mark เป็นที่ยอมรับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน ในวงเงิน ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

/ข้อพิจารณา...

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน ในวงเงิน ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

ความเห็นคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑. ควรมีการประเมินผลการดำเนินการศึกษาโครงการและอัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)

๒. ให้ศึกษาผลตอบแทน สิทธิ์ประโยชน์เพื่อเป็นแรงจูงใจ ให้กับผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อให้มีการขอรับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพิ่มขึ้น

๓. ให้ปรับรายละเอียดค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามระเบียบการเบิกจ่ายเงินของทางราชการที่เกี่ยวข้อง

มติที่ประชุม อนุมติให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน ในวงเงิน ๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๒.๒ (๖)...

วาระที่ ๔.๒.๒ (๖) โครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

ตามที่สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก ได้ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ จำนวนเงิน ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท และฝ่ายเลขานุการได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันพุธที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ ซึ่งคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นให้เพิ่มเติมประเด็นในการศึกษาวิจัย ดังนี้

๑. ให้ศึกษาวิจัยโดยอ้างอิงกรอบความร่วมมือต่าง ๆ ทั้งระดับอาเซียนและระดับโลก ในเรื่องของอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) รวมถึงศึกษาช่องว่าง (Gap) ระหว่างมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบกกับมาตรฐานสากล เพื่อให้ประเทศไทยมีมาตรฐานที่เทียบเท่าหรือสูงกว่ากรอบความร่วมมือดังกล่าว

๒. ให้ศึกษาเกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบรถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง เพื่อลดการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รวมถึงการออกแบบระบบการจัดการของเสียที่เกิดขึ้นระหว่างกระบวนการขนส่งสินค้า ที่อาจส่งผลให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น

และมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ในวงเงิน ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป นั้น

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

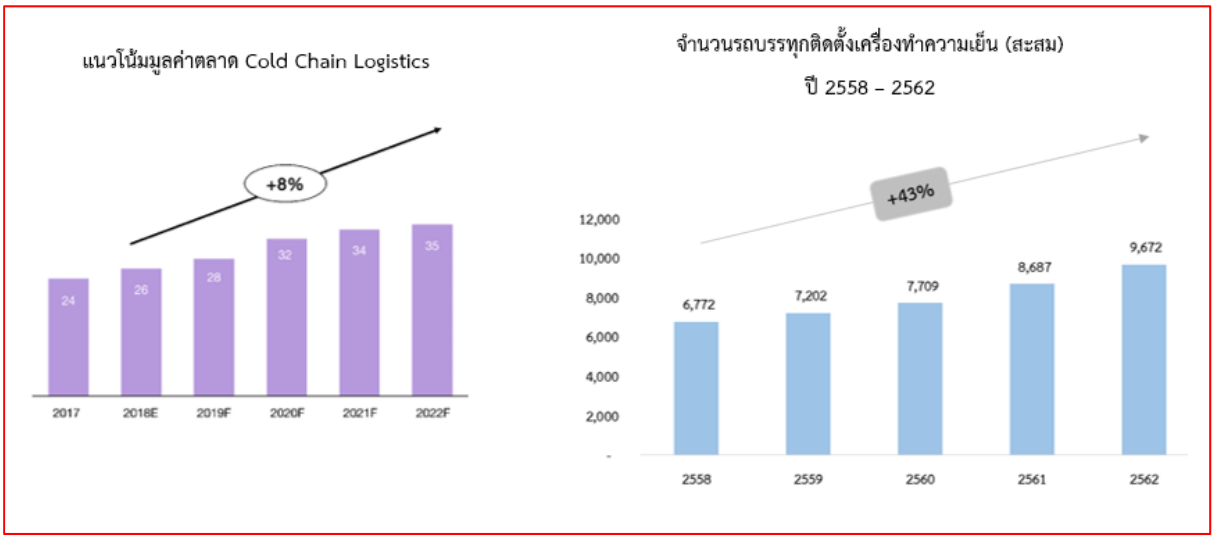
ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย ในปี ๒๕๕๘ รัฐบาลมีนโยบายให้ประเทศไทยเป็นครัวของโลกหรือนโยบายครัวไทยสู่ครัวโลก (Thai Kitchen to the World) และในปี ๒๕๖๑ รัฐบาลสนับสนุนให้มีโครงการจัดตั้งระเบียงผลไม้ภาคตะวันออก (Eastern Fruit Corridor) ในพื้นที่ภาคตะวันออก เพื่อให้ประเทศไทยเป็นแหล่งผลิตปละส่งออกผลไม้ที่มีคุณภาพและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ด้วยเหตุนี้ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) จึงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีมูลค่าตลาดประมาณ ๒.๖ หมื่นล้านบาท และมีแนวโน้มเติบโตร้อยละ ๘ CAGR ในอีก ๒ ปีข้างหน้า (๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) (ข้อมูลจาก Economic Intelligence Center (EIC) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)) ปัจจัยเหล่านี้ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารทั้งเพื่อการจำหน่ายในประเทศและการส่งออก/นำเข้าเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถบรรทุกที่มีการติดตั้งเครื่องทำความเย็นจากปี ๒๕๕๘ ถึงปี ๒๕๖๒ สูงถึงร้อยละ ๔๓ ซึ่งในปัจจุบันมีปริมาณรถบรรทุกที่มีการติดตั้งเครื่องทำความเย็นอยู่ที่ ๑๐,๐๖๑ คัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๙๑ ของจำนวนรถบรรทุกทั่วประเทศ (๑,๑๐๘,๙๗๗ คัน) (ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ ๗ เมษายน ๒๕๖๓)



การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถบรรทุกดังกล่าวบนท้องถนน อาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนตามไปด้วย หากผู้ประกอบการไม่ความตระหนักถึงความสำคัญด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งสร้างความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก เช่น การขนส่งปลาและอาหารทะเลอื่นๆ ที่มีการปล่อยน้ำเมือกลงสู่พื้นผิวถนน ทำให้ผิวถนนมีความลื่นมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อผิวถนนอยู่ในสภาพเปียก ซึ่งส่งผลให้รถยนต์ที่ขับผ่านช่วงถนนดังกล่าวด้วยความเร็วเกิดการเสียหลักหลุดออกนอกเส้นทางจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ คุณภาพของสินค้าเกษตรและอาหารมีความแปรผันตามระยะเวลาในการขนส่ง กล่าวคือ คุณภาพของสินค้าจะแย่ลงตามระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งหากไม่มีระบบการจัดการขนส่งที่ดี จึงทำให้พนักงานขับรถมักใช้ความเร็วในการส่งมอบสินค้า ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากยิ่งขึ้น

/สาเหตุสำคัญ...

สาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุเหล่านี้ มาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งขาดความรู้ความเข้าใจและข้อมูลที่สนับสนุนในการวิเคราะห์และวางแผนการขนส่งเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนได้อย่างยั่งยืน เช่น

๑) ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงของสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนที่จะช่วยป้องกันและแก้ไขปัญหาจากอุบัติเหตุบนท้องถนน เช่น คุณภาพของถนน จุดพักรถบรรทุก จุดกระจายสินค้า และจุดเสี่ยง/จุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในเส้นทางสำคัญที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถใช้ข้อมูลดังกล่าวในการวางแผนก่อนการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒) การเชื่อมโยงเครือข่ายผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ว่าจ้าง/ผู้ใช้บริการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือกันในการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารบนท้องถนน

๓) การวิเคราะห์แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารทั้งระบบ (ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ)

๔) ทักษะและความชำนาญของผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถ เช่น ความชำนาญในเส้นทางการขนส่ง การจัดการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และการวางแผนและแจ้งให้พนักงานขับรถทราบล่วงหน้าถึงจุดเสี่ยง/จุดอันตรายบนเส้นทางที่จะทำการขนส่ง

ด้วยเหตุนี้ การพัฒนาและส่งเสริมการสร้างฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ การสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาทักษะของผู้ประกอบการขนส่งจึงมีส่วนสำคัญในการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ดังนั้น สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาทักษะของผู้ประกอบการและการสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการที่มีศักยภาพในการให้บริการขนส่งที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยการนำเอามาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ของกรมการขนส่งทางบกมาประยุกต์ใช้ รวมถึงการสร้างฐานข้อมูล (Database) ที่เหมาะสมและสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะเป็นการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งสินค้าทางถนน และเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในระดับสากลต่อไป

กรอบแนวคิดการขับเคลื่อนงาน

Input	Activities	Output	Outcome
1. ผลการศึกษาโครงการพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก (ปี 2561) 2. ผลการทบทวนวรรณกรรมในด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ	1. วิเคราะห์ศักยภาพและปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาศักยภาพด้านความปลอดภัยของผู้ประกอบการ โดยการนำเอามาตรฐาน Q Mark และ Q Cold Chain มาประยุกต์ใช้ 2. สร้างฐานข้อมูล (Database) สำหรับวิเคราะห์เส้นทาง (GIS) การขนส่งที่เหมาะสมและปลอดภัย 3. ศึกษาเครือข่ายเส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ 4. ส่งเสริมให้เกิดการสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการที่มีศักยภาพด้านความปลอดภัย	1. จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่มีคุณภาพที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark และ Q Cold Chain 2. ฐานข้อมูล (Database) สำหรับการช่วยวิเคราะห์เส้นทางการขนส่งสินค้าที่เหมาะสมและมีความปลอดภัย 3. เครือข่ายผู้ประกอบการที่มีศักยภาพด้านความปลอดภัย	1. กรมการขนส่งทางบกสามารถสร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยผ่านมาตรฐาน Q Mark และ Q Cold Chain 2. กรมการขนส่งทางบกมีฐานข้อมูล (Database) ในการพัฒนาระบบระบุจุดเสี่ยง/จุดอันตรายและสิ่งอำนวยความสะดวกทั่วประเทศสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 3. การสร้างเครือข่ายความร่วมมือกันระหว่างผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร เพื่อพัฒนาศักยภาพด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน

๒. เพื่อรวบรวมและจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร สำหรับการวิเคราะห์เส้นทางที่มีความเหมาะสม ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓. เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพและปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาศักยภาพด้านความปลอดภัยของผู้ประกอบการ โดยการนำเอาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) มาประยุกต์ใช้

ขอบเขตการศึกษา :

๑. <u>ศึกษา วิเคราะห์ และสำรวจข้อมูลต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการพัฒนาและยกระดับด้านความปลอดภัยสำหรับระบบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก โดยรวมถึงการศึกษากรอบความร่วมมือต่างๆ ด้านโซ่อุปทานการขนส่ง การศึกษามาตรฐานรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ ทั้งในระดับอาเซียนและระดับสากล เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap) ระหว่างมาตรฐานของประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันกับมาตรฐานสากล</u>

๒. ศึกษาแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือกันระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) เพื่อยกระดับการขนส่งสินค้าทางถนนที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน

๓. ศึกษาแนวทางการรวบรวมและจัดเก็บฐานข้อมูล (Database) ด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารที่เหมาะสม เช่น จำนวนและประเภทรถ เครือข่ายเส้นทางการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก/เครือข่ายบนเส้นทาง และจุดอันตราย/จุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำข้อมูลไปวางแผนการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๔. ศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพและปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาศักยภาพด้านความปลอดภัยของผู้ประกอบการ โดยการนำเอาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) มาประยุกต์ใช้

๕. ดำเนินการจัดทำรายงานผลการศึกษาและองค์ความรู้ (Knowledge Management: KM) ด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยและยั่งยืน

ด้านคุณปริมาณ : ๑. จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ไม่น้อยกว่า ๑๐ ราย

/๒. ฐานข้อมูล...

๒. ฐานข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร สำหรับการวิเคราะห์เส้นทางที่มีความเหมาะสม ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓. จำนวนเครือข่ายผู้ประกอบการที่มีศักยภาพในการให้บริการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย จำนวนไม่น้อยกว่า ๓ เครือข่าย

๔. คู่มือการยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร

ด้านคุณภาพ : กรมการขนส่งทางบกสามารถนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาวางแผนพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

๑. กรมการขนส่งทางบกมีฐานข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร เพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

๒. กรมการขนส่งทางบกมีแนวทางในการพัฒนาศักยภาพด้านความปลอดภัยของผู้ประกอบการโดยการนำเอาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) มาประยุกต์ใช้

๓. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องมีการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อยกระดับการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๙ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๑๐ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ทั่วประเทศ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ค่าจ้างบุคลากรหลัก	๗,๗๔๗,๔๐๐
๒	ค่าจ้างบุคลากรสนับสนุน	๒,๘๘๐,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๑๔,๓๗๒,๖๐๐
รวม		**๒๕,๐๐๐,๐๐๐**

/๑. ค่าบุคลากร...

๑. ค่าบุคลากรหลัก

งบรายจ่าย	จำนวน (คน)	วุฒิ	ประสบการณ์ (ปี)	ระยะเวลา (เดือน)	เงินเดือน	รวม (บาท)
บุคลากรหลัก						**๗,๗๔๗,๔๐๐**
ผู้จัดการโครงการ	๑	เอก	๑๑-๑๕	๑๐	๑๒๕,๐๐๐	๑,๒๕๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเกษตรและอาหาร	๑	โท	๑๑-๑๕	๑๐	๘๐,๐๐๐	๘๐๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการจัดการเชิงกลยุทธ์	๑	โท	๑๑-๑๕	๑๐	๑๐๐,๓๐๐	๑,๐๐๓,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการตลาด	๑	โท	๑๑-๑๕	๘	๑๐๐,๓๐๐	๘๐๒,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านกฎหมาย/กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ	๑	โท	๕-๑๐	๗	๕๖,๐๐๐	๓๙๒,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านมาตรฐานและความปลอดภัยในระบบโลจิสติกส์	๑	โท	๕-๑๐	๑๐	๕๘,๐๐๐	๕๘๐,๐๐๐
ผู้เชียวชาญ ด้านวิศวกรรมศาสตร์และการวางแผนการขนส่ง	๑	โท	๑๑-๑๕	๑๐	๗๖,๗๐๐	๗๖๗,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านสารสนเทศภูมิศาสตร์	๑	โท	๑๑-๑๕	๙	๘๘,๐๐๐	๗๙๒,๐๐๐
ผู้เชียวชาญ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	๑	โท	๕-๑๐	๑๐	๗๒,๒๐๐	๗๒๒,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการสถิติและการวิเคราะห์	๑	โท	๕-๑๐	๙	๗๑,๐๐๐	๖๓๙,๐๐๐

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

งบรายจ่าย	จำนวน (คน)	วุฒิ	ประสบการณ์ (ปี)	ระยะเวลา (เดือน)	เงินเดือน	รวม (บาท)
บุคลากรสนับสนุน						**๒,๘๘๐,๐๐๐**
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเกษตรและอาหาร	๑	ตรี	๕	๑๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการจัดการเชิงกลยุทธ์	๑	ตรี	๕	๑๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านการตลาด	๑	ตรี	๕	๘	๓๐,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านกฎหมาย/กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ	๑	ตรี	๕	๗	๓๐,๐๐๐	๒๑๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านมาตรฐานและความปลอดภัยในระบบโลจิสติกส์	๑	ตรี	๕	๑๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านวิศวกรรมศาสตร์และการวางแผนการขนส่ง	๑	ตรี	๕	๑๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านสารสนเทศภูมิศาสตร์	๑	ตรี	๕	๙	๓๐,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	๑	ตรี	๕	๑๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ ด้านสถิติและการวิเคราะห์	๑	ตรี	๕	๙	๓๐,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐
เลขานุการโครงการ	๑	ตรี	๕	๑๐	๑๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
พนักงานพิมพ์ดีด/เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๒	ตรี	๕	๑๐	๑๒,๐๐๐	๒๔๐,๐๐๐

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

งบรายจ่าย	จำนวน	หน่วย	รวม	รวม (บาท)
๓. ค่าใช้จ่ายตรง				**๑๔,๓๗๒,๖๐๐**
๓.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ IB ๑๖๐ คน (อบรมผู้ตรวจ ๑ ครั้ง (๑๐๐ คน) และ อบรมหัวหน้าผู้ตรวจ ๑ ครั้ง (๖๐ คน))			รวม	**๒๒๗,๖๕๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร) (สำหรับผู้เข้าร่วมงานและวิทยากร)	๑๖๕	คน	๙๕๐	๑๕๖,๗๕๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา	๑๖๐	ชุด	๗๐	๑๑,๒๐๐
- ค่ากระเป๋าหรือสิ่งที่ใช้บรรจุเอกสารประกอบการสัมมนา	๑๖๐	ชุด	๔๐	๖,๔๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรของรัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓,๖๐๐	๗,๒๐๐
- ค่าวิทยากร ๓ ท่าน (บุคลากรภาคเอกชน ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๑,๒๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๑๐,๘๐๐	๒๑,๖๐๐
- ค่าที่พักสำหรับวิทยากร (๕ ท่านๆ ละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๗,๒๕๐	๑๔,๕๐๐
๓.๒ ค่าใช้จ่ายในการอบรม นวก. ขนส่ง ๑๐๐ คน				**๕๐๓,๔๐๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร) (สำหรับผู้เข้าร่วมงานและวิทยากร)	๑๐๕	คน	๙๕๐	๙๙,๗๕๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๑	ครั้ง	๕,๐๐๐	๕,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา	๑๐๐	ชุด	๗๐	๗,๐๐๐
- ค่ากระเป๋าหรือสิ่งที่ใช้บรรจุเอกสารประกอบการสัมมนา	๑๐๐	ชุด	๔๐	๔,๐๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรภาครัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๑	ครั้ง	๓,๖๐๐	๓,๖๐๐
- ค่าวิทยากร ๓ ท่าน (บุคลากรภาคเอกชน ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๑,๒๐๐ บาท)	๑	ครั้ง	๑๐,๘๐๐	๑๐,๘๐๐
- ค่าที่พักนักวิชาการขนส่ง (๒ คน/ห้อง)	๑๐๐	คน	๙๐๐	๙๐,๐๐๐
- ค่าที่พักสำหรับวิทยากร (๑ คน/ห้อง)	๕	คน	๑,๔๕๐	๗,๒๕๐
- ค่าเดินทางของนักวิชาการขนส่ง	รายละเอียดตามเอกสารแนบ ก.			๒๗๖,๐๐๐
๓.๓ ค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนผู้ประกอบการเข้าระบบการรับรอง ๑๐ ราย			รวม	**๒๓๗,๐๐๐**
๓.๓.๑ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจกรรม เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๕ ครั้ง				**๖๘,๕๐๐**
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๕	ครั้ง	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๕	ครั้ง	๕,๐๐๐	๔๓,๕๐๐
๓.๓.๒ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจกรรม เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน ๕ ครั้ง				**๑๖๘,๕๐๐**
- ค่าเครื่องบินโดยสาร ไป-กลับ (๔ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๕	ครั้ง	๒๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๕	ครั้ง	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๕	ครั้ง	๘,๗๐๐	๔๓,๕๐๐
๓.๔ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเส้นทาง ๔ เส้น (เดินทางภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน)			รวม	**๘๐๙,๐๐๐**
๓.๔.๑ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเส้นทางภายในประเทศ จำนวน ๒ ครั้ง				**๘๑,๒๐๐**
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๔ วัน)	๒	ครั้ง	๑๐,๐๐๐	๒๐,๐๐๐

งบรายจ่าย	จำนวน	หน่วย	รวม	รวม (บาท)
- ค่าที่พัก (๖ คนๆ ละ ๑,๔๕๐ บาท*๓ คืน)	๒	ครั้ง	๒๖,๑๐๐	๕๒,๒๐๐
- ค่าของสมนาคุณในการดูงาน (๓ แห่งๆละ ๑,๕๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๔,๕๐๐	๙,๐๐๐
๓.๔.๒ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเส้นทางภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน จำนวน ๒ เส้นทาง				**๗๒๗,๘๐๐**
- ค่าเครื่องบินโดยสาร ไป (จากไทย)-กลับ (จากต่างประเทศ) (คณะที่ปรึกษา ๖ คนๆละ ๑๐,๐๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๖๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน สำหรับการเดินทางในประเทศ (๑ คันๆ ละ ๒,๕๐๐ บาท*๔ วัน)	๒	ครั้ง	๑๐,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะสำหรับการเดินทางศึกษาข้อมูลในต่างประเทศ (เหมาจ่าย) (๒๐,๐๐๐ บาท*๔ วัน)	๒	ครั้ง	๘๐,๐๐๐	๑๖๐,๐๐๐
- ค่าวิทยากรการศึกษาดูงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ๓ แห่ง (๓ คน คนละ ๓ ชั่วโมง ชั่วโมงละ ๑,๒๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๑๐,๘๐๐	๒๑,๖๐๐
- ค่าของสมนาคุณในการดูงานในไทยและต่างประเทศ (๖ แห่งๆละ ๑,๕๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๙,๐๐๐	๑๘,๐๐๐
- ค่าล่ามแปลภาษา (๑๕,๐๐๐ บาท*๔ วัน)	๒	ครั้ง	๖๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
- ค่าที่พักในประเทศ (คณะที่ปรึกษา ๖ คนๆละ ๑,๔๕๐ บาท* ๓ คืน)	๒	ครั้ง	๒๖,๑๐๐	๕๒,๒๐๐
- ค่าที่พักในต่างประเทศ (คณะที่ปรึกษา ๖ คนๆ ละ ๖,๐๐๐ บาท * ๓ คืน)	๒	ครั้ง	๑๐๘,๐๐๐	๒๑๖,๐๐๐
๓.๕ ค่าใช้จ่ายในการจัด workshop ๔ ครั้งในเส้นทางที่มีศักยภาพ				**๓๕๘,๑๐๐**
๓.๕.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๒ ครั้ง (รวม ๖๐ คน)			รวม	**๑๔๙,๐๕๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร) (สำหรับผู้เข้าร่วมงานและวิทยากร)	๖๕	คน	๙๕๐	๖๑,๗๕๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๖๐	ชุด	๗๐	๔,๒๐๐
- ค่ากระเป๋าหรือสิ่งที่ใช้บรรจุเอกสารประกอบการสัมมนา	๖๐	ชุด	๔๐	๒,๔๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรของรัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓,๖๐๐	๗,๒๐๐
- ค่าวิทยากร ๓ ท่าน (บุคลากรภาคเอกชน ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๑,๒๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๑๐,๘๐๐	๒๑,๖๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- ค่าที่พักสำหรับวิทยากร (๕ ท่านๆ ละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๗,๒๕๐	๑๔,๕๐๐
- ค่าที่พักที่ปรึกษา (๖ คนๆละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๘,๗๐๐	๑๗,๔๐๐
๓.๕.๒ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน ๒ ครั้ง (รวม ๖๐ คน)			รวม	**๒๐๙,๐๕๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร) (สำหรับผู้เข้าร่วมงานและวิทยากร)	๖๕	คน	๙๕๐	๖๑,๗๕๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๖๐	ชุด	๗๐	๔,๒๐๐
- ค่ากระเป๋าหรือสิ่งที่ใช้บรรจุเอกสารประกอบการสัมมนา	๖๐	ชุด	๔๐	๒,๔๐๐

งบรายจ่าย	จำนวน	หน่วย	รวม	รวม (บาท)
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรของรัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓,๖๐๐	๗,๒๐๐
- ค่าวิทยากร ๓ ท่าน (บุคลากรภาคเอกชน ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๑,๒๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๑๐,๘๐๐	๒๑,๖๐๐
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๖ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓๐,๐๐๐	๖๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- ค่าที่พักสำหรับวิทยากร (๕ ท่านๆ ละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๗,๒๕๐	๑๔,๕๐๐
- ค่าที่พักที่ปรึกษา (๖ คนๆละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๘,๗๐๐	๑๗,๔๐๐
๓.๖ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพื่อศึกษาดูงานในต่างประเทศ (ที่ปรึกษา ๖ คน เดินทาง ๗ วัน)				**๙๘๘,๕๐๐**
- ค่าเครื่องบินโดยสารชั้นประหยัด	๖	คน	๖๐,๐๐๐	๓๖๐,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คืนๆละ ๖,๐๐๐ บาท)	๖	คน	๓๖,๐๐๐	๒๑๖,๐๐๐
- ค่าอาหาร (๖ คนๆละ ๒,๕๐๐ บาท)	๗	วัน	๑๕,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐
- ค่าล่ามแปลภาษา	๖	วัน	๒๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะสำหรับการเดินทางศึกษาข้อมูล (เหมาจ่าย)	๖	วัน	๓๐,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
- ค่าของสมนาคุณในการดูงาน	๕	แห่ง	๑,๕๐๐	๗,๕๐๐
๓.๗ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้แก่ stakeholder เพื่อสร้างเครือข่าย			รวม	**๓๕๘,๗๐๐**
๓.๗.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้แก่ stakeholder เพื่อสร้างเครือข่าย เดินทางโดยรถยนต์ จำนวน ๒ ครั้ง (รวม ๖๐ คน)			รวม	**๑๔๙,๐๕๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร) (สำหรับผู้เข้าร่วมงานและวิทยากร)	๖๕	คน	๙๕๐	๖๑,๗๕๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๖๐	ชุด	๗๐	๔,๒๐๐
- ค่ากระเป๋าหรือสิ่งที่ใช้บรรจุเอกสารประกอบการสัมมนา	๖๐	ชุด	๔๐	๒,๔๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรของรัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓,๖๐๐	๗,๒๐๐
- ค่าวิทยากร ๓ ท่าน (บุคลากรภาคเอกชน ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๑,๒๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๑๐,๘๐๐	๒๑,๖๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- ค่าที่พักสำหรับวิทยากร (๕ ท่านๆ ละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๗,๒๕๐	๑๔,๕๐๐
- ค่าที่พักที่ปรึกษา (๖ คนๆละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๘,๗๐๐	๑๗,๔๐๐
๓.๗.๒ ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้แก่ stakeholder เพื่อสร้างเครือข่าย เดินทางโดยเครื่องบิน จำนวน ๒ ครั้ง (รวม ๖๐ คน)			รวม	**๒๐๙,๖๕๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร) (สำหรับผู้เข้าร่วมงานและวิทยากร)	๖๕	คน	๙๕๐	๖๑,๗๕๐
- ค่าจ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าเช่าอุปกรณ์)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๖๐	ชุด	๗๐	๔,๒๐๐

งบรายจ่าย	จำนวน	หน่วย	รวม	รวม (บาท)
- ค่ากระเป๋าหรือสิ่งที่ใช้บรรจุเอกสารประกอบการสัมมนา	๖๐	ชุด	๕๐	๓,๐๐๐
- ค่าวิทยากร ๒ ท่าน (บุคลากรของรัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๖๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓,๖๐๐	๗,๒๐๐
- ค่าวิทยากร ๓ ท่าน (บุคลากรภาคเอกชน ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๑,๒๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๑๐,๘๐๐	๒๑,๖๐๐
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๖ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๒	ครั้ง	๓๐,๐๐๐	๖๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- ค่าที่พักสำหรับวิทยากร (๕ ท่านๆ ละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๗,๒๕๐	๑๔,๕๐๐
- ค่าที่พักที่ปรึกษา (๖ คนๆละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๒	ครั้ง	๘,๗๐๐	๑๗,๔๐๐
๓.๘ ค่าใช้จ่ายในการ Coaching ผู้ประกอบการ ๑๐ ราย			**รวม**	**๑,๑๘๕,๐๐๐**
๓.๘.๑ ค่าใช้จ่ายในการ Coaching ผู้ประกอบการ ๕ ราย รายละ ๕ ครั้ง (เดินทางโดยรถยนต์)			รวม	**๓๔๒,๕๐๐**
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒๕	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๒๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๒๕	ครั้ง	๘,๗๐๐	๒๑๗,๕๐๐
๓.๘.๒ ค่าใช้จ่ายในการ Coaching ผู้ประกอบการ ๕ ราย รายละ ๕ ครั้ง (เดินทางโดยเครื่องบิน)			รวม	**๘๔๒,๕๐๐**
- ค่าเครื่องบิน ไป-กลับ (๔ คนๆละ ๕,๐๐๐ บาท)	๒๕	ครั้ง	๒๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐
- ค่ายานพาหนะและน้ำมัน (๑ คันๆละ ๒,๕๐๐ บาท*๒ วัน)	๒๕	ครั้ง	๕,๐๐๐	๑๒๕,๐๐๐
- ค่าที่พัก (๖ คนๆละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๒๕	ครั้ง	๘,๗๐๐	๒๑๗,๕๐๐
๓.๙ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำฐานข้อมูล			**รวม**	**๔,๘๕๐,๐๐๐**
- ค่าใช้จ่ายในการเก็บรวบรวมข้อมูล (ทั้ง secondary data และ primary data)	เหมาจ่าย		๑,๙๕๐,๐๐๐	๑,๙๕๐,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการวิเคราะห์ GIS Model, Mapping และตรวจสอบความถูกต้องภาคสนาม	เหมาจ่าย		๙๕๐,๐๐๐	๙๕๐,๐๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโปรแกรมในระบบ online และการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ TDSC ของกรมฯ	เหมาจ่าย		๑,๙๕๐,๐๐๐	๑,๙๕๐,๐๐๐
๓.๑๐ ค่าใช้จ่ายสื่อประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ และสนับสนุนจัดการองค์ความรู			**รวม**	**๗๑,๖๕๐**
- อุปกรณ์สำหรับจัดแสดงนิทรรศการ (Backdrop และ Roll-up)	๑	ชุด	๕๐,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
- แผ่นพับ A๔ พับครึ่งเป็น A๕ กระดาษปอนด์ ๘๐ gsm.	๒๕๐	แผ่น	๒	๕๐๐
- ค่าออกแบบ (Artwork) (อุปกรณ์สำหรับจัดแสดงนิทรรศการ, แผ่นพับ, อินโฟกราฟฟิกส์ หน้าปกรายงานและหน้าปกคู่มือ และหน้าโปรแกรมที่เชื่อมโยงกับระบบ TDSC)	๑	ชุด	๒๑,๑๕๐	๒๑,๑๕๐
๓.๑๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำรายงานผลการศึกษา			รวม	**๔,๓๓๖,๔๐๐**
- รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	๑๖	เล่ม	๖๐๐	๙,๖๐๐
- รายงานการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report)	๑๖	เล่ม	๘๐๐	๑๒,๘๐๐
- ร่างรายงานขั้นสุดท้าย (Draft Final Report)	๑๖	เล่ม	๑,๐๐๐	๑๖,๐๐๐
- รายงานผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์ (Final Report)	๑๐๐	เล่ม	๑,๕๐๐	๑๕๐,๐๐๐
- บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	๑๐๐	เล่ม	๑,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐

งบรายจ่าย	จำนวน	หน่วย	รวม	รวม (บาท)
- อุปกรณ์บันทึกข้อมูลสำหรับรายงานผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์และรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร	๑๐๐	แผ่น	๔๐	๔,๐๐๐
- รายงานผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์ ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๕,๐๐๐	๕,๐๐๐
- บทสรุปสำหรับผู้บริหาร ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๔,๐๐๐	๔,๐๐๐
- คู่มือการยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร	๑,๐๐๐	เล่ม	๑,๕๐๐	๑,๕๐๐,๐๐๐
- คู่มือการยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร ในรูปแบบหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (eBook)	๑	ชุด	๕,๐๐๐	๕,๐๐๐
- อุปกรณ์บันทึกข้อมูลสำหรับคู่มือการยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร	๑,๐๐๐	แผ่น	๔๐	๔๐,๐๐๐
- คู่มือมาตรฐานการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ฉบับภาษาไทย	๑,๐๐๐	เล่ม	๑,๕๐๐	๑,๕๐๐,๐๐๐
- คู่มือมาตรฐานการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ฉบับภาษาอังกฤษ	๕๐๐	เล่ม	๑,๕๐๐	๗๕๐,๐๐๐
- ค่าแปลเอกสารคู่มือมาตรฐานการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) จากภาษาไทยเป็นภาษาอังกฤษ	๒๐๐	หน้า	๓๐๐	๖๐,๐๐๐
- จัดทำวีดีทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ ประเภท ๒ นาที, ๔ นาที และ ๗ นาที (ภาษาไทย)	๓	ชุด	๒๕,๐๐๐	๗๕,๐๐๐
- จัดทำวีดีทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ ประเภท ๒ นาที, ๔ นาที และ ๗ นาที (ภาษาอังกฤษ)	๓	ชุด	๓๕,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐
๓.๑๒ ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาปิดโครงการ			รวม	**๒๗๗,๒๐๐**
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอาหาร) (สำหรับผู้เข้าร่วมงานและวิทยากร)	๒๑๐	คน	๙๕๐	๑๙๙,๕๐๐
- ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา (ค่าอุปกรณ์)	๑	ครั้ง	๕,๐๐๐	๕,๐๐๐
- เอกสารประกอบการสัมมนา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๒๐๐	ชุด	๗๐	๑๔,๐๐๐
- ค่ากระเป๋าหรือสิ่งที่ใช้บรรจุเอกสารประกอบการสัมมนา	๒๐๐	ชุด	๔๐	๘,๐๐๐
- ค่าวิทยากรช่วงเช้า ๕ ท่าน (หน่วยงานภาคเอกชน ท่านละ ๓ ชม. ชม.ละ ๑,๒๐๐ บาท)	๕	คน	๓,๖๐๐	๑๘,๐๐๐
- ค่าวิทยากรช่วงบ่าย ๕ ท่าน (หน่วยงานภาครัฐ ท่านละ ๓ ชม. ชม. ละ ๖๐๐ บาท)	๕	คน	๑,๘๐๐	๙,๐๐๐
- ค่าที่พักสำหรับวิทยากร (๖ ท่านๆ ละ ๑,๔๕๐ บาท*๑ คืน)	๑	ครั้ง	๘,๗๐๐	๘,๗๐๐
- ค่าของสมนาคุณวิทยากร	๑๐	คน	๑,๕๐๐	๑๕,๐๐๐
๓.๑๓ ค่าดำเนินงานในสำนักงาน				**๑๗๐,๐๐๐**
- ค่าเครื่องเขียน/วัสดุสิ้นเปลือง	๑๐	เดือน	๑,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- ค่าถ่ายเอกสาร	๑๐	เดือน	๑,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
- ค่าติดต่อสื่อสาร (สำหรับบุคลากรหลักและบุคลากรสนับสนุน จำนวน ๒๑ ท่าน)	๑๐	เดือน	๑๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	**การดำเนินการ**	**วัน เดือน ปี**	**รายการ**
เดือนที่ ๑	จัดทำขอบเขตของงาน (TOR)	-	-
เดือนที่ ๒-๔	เสนอขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการ ดังนี้ - คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ กรมการขนส่งทางบก - คณะกรรมการบริหารและจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ กระทรวงคมนาคม	-	-
เดือนที่ ๕-๗	ดำเนินการจัดจ้างและลงนามสัญญา	-	-
เดือนที่ ๘	ส่งมอบรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	เดือนที่ ๙	๕,๐๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๑	ส่งมอบรายงานการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report)	เดือนที่ ๑๒	๗,๕๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๕	ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และส่งมอบร่างบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary)	เดือนที่ ๑๖	๗,๕๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๗	ส่งมอบรายงานผลการศึกษาฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	เดือนที่ ๑๘	๕,๐๐๐,๐๐๐
เดือนที่ ๑๘	ตรวจรับผลการศึกษาโครงการฯ และประเมินผลโครงการ	-	-
เดือนที่ ๑๙	สรุปผลการดำเนินโครงการ	-	-

ความเห็นคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ

คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็นให้เพิ่มเติมประเด็นในการศึกษาวิจัย ดังนี้

๑. ให้ศึกษาวิจัยโดยอ้างอิงกรอบความร่วมมือต่าง ๆ ทั้งระดับอาเซียนและระดับโลก ในเรื่องของอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) รวมถึงศึกษาช่องว่าง (Gap) ระหว่างมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบกกับมาตรฐานสากล เพื่อให้ประเทศไทยมีมาตรฐานที่เทียบเท่าหรือสูงกว่ากรอบความร่วมมือดังกล่าว

๒. ให้ศึกษาเกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบรถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง เพื่อลดการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รวมถึงการออกแบบระบบการจัดการของเสียที่เกิดขึ้นระหว่างกระบวนการขนส่งสินค้า ที่อาจส่งผลให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในวงเงิน ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

/ข้อพิจารณา...

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ในวงเงิน ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

ความเห็นคณะกรรมการ

คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑. ให้ศึกษาเพิ่มเติมในประเด็นการศึกษาแนวทางการรวบรวมและจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก เช่น ประเภทสินค้าและปริมาณการขนส่ง ซึ่งแต่ละภูมิภาคมีลักษณะเฉพาะของสินค้าที่ขนส่งแตกต่างกัน เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปประเมินความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนในแต่ละภูมิภาคของประเทศไทย

๒. ให้ปรับรายละเอียดค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามระเบียบการเบิกจ่ายเงินของทางราชการที่เกี่ยวข้อง

มติที่ประชุม อนุมติให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ในวงเงิน ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ ทั้งนี้ ในการเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๓...

วาระที่ ๔.๓ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

วาระที่ ๔.๓.๑ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๑) จำนวน ๓ โครงการ

โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลาดำเนินโครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้กับกรม (กรณีมีการจัดซื้อจัดจ้าง)	ขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเป็น	หมายเหตุ
(๑) โครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ **ผูกพัน** ๑๕,๙๗๖,๐๐๐ บาท **เบิกจ่าย** ๔,๕๓๘,๗๗๖ บาท **ผูกพันค้างจ่าย** ๑๑ ,๔๓๗,๒๒๔ บาท **คงเหลือส่งคืนกองทุนฯ** ๒,๐๒๔,๐๐๐ บาท (รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๑ (๑))	สขพ.๒	**๑๘,๐๐๐,๐๐๐.-**	• ๑ ก.ค. ๖๑ – ๓๐ ก.ย. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ มี.ค. ๖๓ • ส่งหนังสือขอปรับเวลา ที่ คค ๐๔๑๒.๑/๓๘๘ ลว. ๒๔ มี.ค. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขาฯ)	๑. สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๗๗/๒๕๖๒ ลว. ๑๗ เม.ย. ๖๒ เริ่มดำเนินการนับจากวันที่แจ้งให้เริ่มทำงานเมื่อวันที่ ๑๐ มิ.ย. ๖๒ ให้แล้วเสร็จภายใน ๒๑๐ วัน สิ้นสุดวันที่ ๖ ม.ค. ๖๓ ๒. บันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญา ลว. ๒ เม.ย. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด **๓๑ พ.ค. ๖๓**	• **สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว** - ผู้รับจ้างได้ดำเนินการปรับปรุงอาคารศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร พื้นที่ ๒ และส่งมอบงานทั้งหมดแล้ว - มีการแก้ไขแบบคู่สัญญา ซึ่งเป็นการแก้ไขเปลี่ยนแปลง เพิ่ม/ลดงาน เป็นบันทึกข้อตกลง ฉบับ ลว. ๒ เม.ย. ๖๓ - อยู่ระหว่างกรรมการตรวจรับพัสดุ ให้เป็นไปตามสัญญาที่แก้ไขและเบิกจ่ายเงินให้กับผู้รับจ้างต่อไป • **สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ** เนื่องจากการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ผู้ควบคุมงาน และผู้รับจ้าง มีมติให้แก้ไข ปรับปรุงแบบและสัญญาจ้าง โดยมีรายละเอียดที่เพิ่ม/ลด ของงานให้สอดคล้องกับการใช้งานปัจจุบัน และเกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้พื้นที่
		ทำงาน	๑๙ เดือน	ดำเนินการตามสัญญา ๒๑๐ วัน (๗ เดือน) และส่งมอบงานแล้ว	คงเดิม	
		แก้ไขสัญญา	-	-	๒ เดือน (เพิ่มขึ้น)	
		ตรวจรับ/ประเมินผล	๑ เดือน	-	๑ เดือน (ลดลง)	
		สรุปปิด	๑ เดือน			
(๒) โครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ **ผู้รับจ้างรายที่ ๑** **ผูกพัน** ๓๔,๓๐๐,๐๐๐ บาท **เบิกจ่าย** ๓๐,๘๗๐,๐๐๐ บาท **คงเหลือ** ๓,๔๓๐,๐๐๐ บาท **ผู้รับจ้างรายที่ ๒** **ผูกพัน** ๓,๓๕๐,๐๐๐ บาท **เบิกจ่าย** ๖๗๐,๐๐๐ บาท **ผูกพันค้างจ่าย** ๒,๖๘๐,๐๐๐ บาท **คงเหลือส่งคืนกองทุนฯ** ๘๕๑,๔๐๐ บาท	สนว.	**๓๕,๐๗๑,๔๐๐.-**	• ๑๑ ก.พ. ๕๘ - ๑๐ ธ.ค. ๕๘ • ปรับเป็นสิ้นสุด - ๓๐ มิ.ย. ๖๐ - ๓๐ ก.ย. ๖๐ - ๓๑ พ.ค. ๖๑ - ๓๐ ก.ย. ๖๑ - ๓๑ ธ.ค. ๖๑ - ๓๑ พ.ค. ๖๒ - ๓๑ ต.ค. ๖๒ - **๓๐ เม.ย. ๖๓** • ส่งหนังสือขอปรับเวลาการดำเนินโครงการให้ฝ่ายเลขาฯ เมื่อวันที่ ๒๔ เม.ย.๖๓	๑. ผู้รับจ้างรายเดิม ตามสัญญาครั้งที่ ๑ ในวงเงิน ๓๔,๓๐๐,๐๐๐ บาท สิ้นสุด ๑๙ เม.ย. ๕๙ ๒. จัดหาผู้รับจ้างรายใหม่ ทำงานที่เหลือต่อ ตามสัญญาครั้งที่ ๒ เลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๑๐๔/๒๕๖๑ ลว.๒๑ พ.ค. ๖๑ ในวงเงิน ๓,๓๕๐,๐๐๐ บาท ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐ วัน สัญญาสิ้นสุดวันที่ ๑๙ ส.ค. ๖๑	ขอเป็นสิ้นสุด **๓๑ ต.ค. ๖๓**	• **สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว** งวดงานที่ ๑ ผู้รับจ้างดำเนินงานตามสัญญาจ้าง งวดที่ ๑ สำรวจความต้องการของผู้ว่าจ้าง ศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างฐานข้อมูล , Source Code , Network Diagram ของระบบงานที่มีอยู่เดิม พร้อมทั้งได้ดำเนินการขอรับการจัดสรรคลาวด์ กลางภาครัฐ (GDCC Cloud Service) ซึ่งอยู่ระหว่างรอการตอบรับ • **สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ** - เนื่องจาก Sever ที่กรมการขนส่งทางบกจัดหาให้ผู้รับจ้าง ไม่สามารถรับข้อมูลที่ส่งเข้ามาในระบบได้อย่างเพียงพอ ที่ผ่านจึงได้ดำเนินการขอรับการจัดสรรคลาวด์ กลางภาครัฐ (GDCC Cloud Service) ซึ่งอยู่ระหว่าง สนง.คณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.) จัดเตรียม Cloud Server เพื่อรองรับระบบและย้ายระบบรายงานผลฯ เข้าสู่ Cloud Server ของ GDCC จากนั้น ผู้รับจ้างจึงจะสามารถดำเนินการงวดงานที่ ๒ และ ๓ ได้ - จากการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เมื่อวันที่ ๑๖ เม.ย. ๖๓ มีมติให้จัดหา
		-จัดหา Cloud Server ให้กับระบบรายงานผล - ตรวจสอบพื้นที่ Cloud Server และย้ายข้อมูลเพื่อส่งมอบพื้นที่ระบบให้ผู้รับจ้าง	กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ดำเนินการก่อนส่งมอบให้ผู้รับจ้างดำเนินการต่อ	ศทส. จะเป็นผู้ดำเนินการจัดหาคลาดว์เอกชนแทน เนื่องจากได้รับอนุมัติจัดสรรเงินจาก กปถ. แล้ว โดยประมาณเวลาการจัดซื้อจัดจ้าง ๓ เดือน	ศทส. จะเป็นผู้ดำเนินการจัดหาคลาดว์เอกชน ใช้เวลา ๓ เดือน	

โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลาดำเนินโครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้กับกรม (กรณีมีการจัดซื้อจัดจ้าง)	ขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเป็น	หมายเหตุ
(รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๑ (๒))		ทำงานตามสัญญาจ้างที่เหลือต่อ	๓ เดือน (ตามสัญญา จำนวน ๙๐ วัน โดยส่งงานงวดที่ ๑ - ๔๕ วัน เมื่อ ๑๙ ส.ค. ๖๑ คงเหลืองาน ๒ งวด อีก ๔๕ วัน ได้แก่ งวดที่ ๒ - ๓๐ วัน งวดที่ ๓ - ๑๕ วัน)	- งวดงานที่ ๑ ผู้รับจ้างดำเนินงานตามสัญญาจ้าง งวดที่ ๑ สำรวจความต้องการของผู้ว่าจ้าง ศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างฐานข้อมูล , Source Code , Network Diagram ของระบบงานที่มีอยู่เดิม - งวดงานที่ ๒ ส่งมอบระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถฯ ที่ปรับปรุงพัฒนาตาม TOR เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และใช้ทรัพยากรของระบบฯให้น้อยลง รวมถึงปรับปรุงการเชื่อมต่อกับระบบงานทะเบียนและภาษีรถให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น - งวดงานที่ ๓ อบรมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง	ลดลง ๑ เดือน	Cloud Server อย่างเร่งด่วน ไม่ต้องรอคลาวด์กลางภาครัฐ (GDCC Cloud Service) โดยในการจัดหาจะมีโครงการสนับสนุนการบริหารความปลอดภัยด้วยระบบอินเตอร์เน็ตของทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ของ ศทส. ซึ่งได้รับจัดสรรเงินจาก กปถ. ในวงเงิน ๒๓,๒๕๐,๗๕๐ บาท ที่มีผลผลิตที่ ๒ เกี่ยวกับการเช่าระบบแม่ข่ายคอมพิวเตอร์แบบคลาวด์ (Cloud Server) สำหรับระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถและสถานติดตั้งตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงผ่านระบบสารสนเทศไว้แล้ว ซึ่งให้ ศทส. เป็นผู้จัดหาผู้รับจ้างคลาดว์เอกชนแทน - ระยะเวลาการจัดหา Cloud Server ศทส. จะเป็นผู้ดำเนินการ โดยใช้เงิน กปถ. ที่ขอรับจัดสรรในผลผลิตที่ ๒ ของโครงการที่ ศทส. ได้รับจัดสรรแล้ว และใช้เวลาจัดซื้อจัดจ้าง ภายใน ๓ เดือน) - เมื่อได้มีการเช่าระบบแล้ว กรมการขนส่งทางบกจะย้ายข้อมูลการตรวจสภาพรถมายัง Cloud Server ของภาคเอกชน จึงจะสามารถส่งมอบระบบให้ผู้รับจ้างดำเนินการปรับปรุงพัฒนาตาม TOR และเชื่อมต่อกับระบบงานทะเบียนและภาษีรถบนระบบ MDM ของกรมการขนส่งทางบกในงวดงานที่ ๒ และ ๓ ต่อไปได้ - หากภายหลัง ได้รับคลาวด์กลางภาครัฐ (GDCC Cloud Service) แล้ว จะทำการยกเลิกการเช่าคลาวด์เอกชน และใช้งานระบบคลาวด์กลางภาครัฐแทน
		ตรวจรับประเมินผล/สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม	
(๓) โครงการปรับปรุงศูนย์สอนขับรถ อ.ลำลูกกา ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) **ผูกพัน** ๓๘,๕๐๑,๐๐๐ บาท **เบิกจ่าย** ๒๓,๑๐๐,๐๐๐ บาท **ผูกพันค้างจ่าย** ๑๕,๔๐๑,๐๐๐ บาท **คงเหลือส่งคืนกองทุนฯ** ๑,๒๙๕,๖๑๗ บาท (รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๑ (๓))	สนภ.	**๓๙,๗๙๖,๖๑๗.-**	• ๑ มี.ค. ๖๑ – ๓๑ ธ.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด **๓๐ เม.ย. ๖๓**	สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๕๘/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ ก.พ. ๖๒ ระยะเวลาดำเนินงาน ๓๖๐ วัน สิ้นสุดวันที่ ๖ ก.พ. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด **๓๑ ส.ค. ๖๓**	• **สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว** - ดำเนินการตามสัญญาจ้างครบถ้วนแล้ว ดังนี้ งวดงานที่ ๑ งานรื้อถอนส่วนประกอบอาคารเดิม งวดงานที่ ๒ งานปรับปรุงอาคารหอพัก งวดงานที่ ๓ งานก่อสร้างช่องลิฟท์ งวดงานที่ ๔ งานระบบไฟฟ้า ประปาภายนอกอาคาร งวดงานที่ ๕ งานครุภัณฑ์ประกอบอาคาร • **สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ** - เนื่องจากมีการแก้ไขแบบและตำแหน่งการติดตั้งลิฟต์โดยสาร รวมถึงปริมาณงานก่ออิฐผนัง และงานฉาบปูนเรียบผนังเพิ่มจากรูปแบบรายการกำหนดเพื่อความมั่นคงแข็งแรงจึงทำให้การดำเนินงานล่าช้ากว่าสัญญาจ้าง - ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ
		ทำงาน	๒๔ เดือน	ดำเนินการตามสัญญา ๓๖๐ วัน (๑๒ เดือน)	๒๖ เดือน (เพิ่มขึ้น ๒ เดือน)	
		แก้ไขสัญญา	-	แก้ไขสัญญาขยายระยะเวลาสิ้นสุดจากเดิม ๑๑๗ วัน.	-เพิ่ม๑๑๗วัน	
		ตรวจรับ/ประเมินผล	๑ เดือน	-	คงเดิม	
		สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม	

โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลาดำเนินโครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้กับกรม (กรณีมีการจัดซื้อจัดจ้าง)	ขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเป็น	หมายเหตุ
						ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๘ ธ.ค. ๖๒ มีมติให้แก้ไขแบบตำแหน่งการติดตั้งลิฟต์ โดยสารเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งานปัจจุบัน ไม่ให้กระทบกับโครงสร้างหลักของอาคารเดิม คณะกรรมการตรวจรับพัสดุ พิจารณาแล้วเห็นควรให้ขยายระยะเวลาการก่อสร้าง รวมเป็นระยะเวลา ๑๑๗ วัน จึงทำให้ไม่สามารถตรวจรับงานตามสัญญาได้

โดยรายละเอียดการปรับระยะเวลามี ดังนี้

/วาระที่ ๔.๓.๑ (๑)...

วาระที่ ๔.๓.๑ (๑) ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒
(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ
ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

ผูกพัน	๑๕,๙๗๖,๐๐๐ บาท
จ่ายแล้ว	๔,๕๓๘,๗๗๖ บาท
คงเหลือ	๑๑,๔๓๗,๒๒๔ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒
ปรับระยะเวลาครั้งที่ ๑ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓
ปรับระยะเวลาครั้งที่ ๒ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานด้านใบอนุญาตขับรถ และผู้ประจำรถของเจ้าหน้าที่ให้สามารถให้บริการประชาชนให้ได้รับความสะดวก สบาย และรวดเร็วยิ่งขึ้น

๒. เพื่อสร้างมาตรฐานในการอบรม และทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

๓. เพื่อสร้างความพร้อมในด้านอาคารสถานที่ และอุปกรณ์ในการดำเนินงานด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพในการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับประชาชนผู้มาขอรับบริการ ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนเอง และสังคมต่อไป

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : ปรับปรุงอาคารสำนักงานให้เป็นศูนย์ในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาต ขับรถและผู้ประจำรถ ของ สขพ.๒

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : การปรับปรุงห้องอบรมและอาคารสำนักงานแล้วเสร็จตามสัญญาจ้าง

ด้านคุณภาพ : ประชาชนมีความรู้และมีจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย ร้อยละ ๑๐๐

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. กลุ่มออกแบบและควบคุมการก่อสร้างทำการสำรวจพื้นที่ เพื่อทำการออกแบบและประมาณราคาการก่อสร้าง

๒. ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุฯ

๑) เสนอขออนุมัติจัดซื้อจัดจ้าง

๒) ประกวดราคา

๓) ทำสัญญา

๓. ดำเนินงานตามสัญญาจ้าง

๔. ตรวจรับงาน

๕. ส่งมอบพัสดุที่จัดซื้อจัดจ้าง

๔. สรุปรายงานผลการดำเนินโครงการ

/กิจกรรมที่...

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุฯ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ พิจารณาแล้ว เห็นว่า โครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ จากเดิมที่ได้กำหนดแผนการดำเนินโครงการโดยมีระยะเวลาตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๑ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ และขอปรับแผนการดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ สิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๓ แต่การดำเนินการมีความล่าช้า เนื่องจากไม่เป็นไปตามแผน

๑. เรื่องการตรวจสอบ ออกแบบ และประมาณราคาโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ทำหนังสือถึงกลุ่มออกแบบและควบคุมการก่อสร้างขอความร่วมมือตรวจสอบ ออกแบบ และประมาณราคาตามหนังสือ ที่ คค ๐๔๑๒.๑/๙๑๒ ลงวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๑ และกลุ่มออกแบบฯ ได้ดำเนินการส่งแบบ ปร.๔, ปร.๕ ให้ส่วนพัสดุและแผ่นป้ายทะเบียนรถตามหนังสือ ที่ คค ๐๔๐๔/๑๔๓๔ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๑ ส่วนพัสดุฯ ได้ดำเนินการประกวดราคาด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) ได้ผู้รับจ้าง คือ บริษัท ไอคอน สมาร์ท จำกัด โดยเสนอราคาเป็นเงินทั้งสิ้น ๑๕,๙๗๖,๐๐๐.๐๐ บาท (สิบห้าล้านเก้าแสนเจ็ดหมื่นหกพันบาทถ้วน) และได้ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๒

๒. เรื่องการส่งมอบพื้นที่ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ได้มีหนังสือถึงสำนักวิศวกรรมยานยนต์ เรื่องการขอใช้อาคารศูนย์สาธิตการตรวจสภาพรถของสำนักวิศวกรรมยานยนต์ เพื่อปรับปรุงเป็นศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ตามหนังสือที่ คค ๐๔๑๒.๑/๑๖๕๙ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๐ และหนังสือที่ คค ๐๔๑๒.๑/๖๒๐ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒ และสำนักวิศวกรรมยานยนต์ได้มีหนังสือถึงสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ แจ้งว่า ไม่มีความจำเป็นที่จะใช้ประโยชน์ของอาคารศูนย์สาธิตการตรวจสภาพรถแล้ว จึงเห็นควรมอบพื้นที่พร้อมอาคารให้สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ได้ใช้ประโยชน์ต่อไป ตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๘.๑/๔๙๒๕ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒ และสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ได้มีหนังสือถึงส่วนพัสดุฯ แจ้งการส่งมอบพื้นที่ดำเนินการปรับปรุงอาคารตามโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ โดยให้ผู้รับจ้างเข้าพื้นที่ดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๖๒

๓. ผู้รับจ้าง (บริษัท ไอคอน สมาร์ท จำกัด) ทำหนังสือเลขที่ IS๑๒๐๗-D๐๐๒/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เปิดประชุมเพื่อปรึกษาหารือเรื่องปัญหางานและงานเพิ่มงานลดงานปรับปรุงอาคารโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ อ้างถึง สัญญาจ้างเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๗๗/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๒ ในระหว่างทำงานบริษัทฯ ได้พบ และได้รับแจ้งจากผู้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับปัญหาหน้างานและงานเพิ่มงานลดที่ต้องปรึกษาหารือเพื่อหาข้อสรุปอันจะเป็นประโยชน์สูงสุดกับเจ้าของงานมากที่สุด ดังต่อไปนี้

๑) งานลดเครื่องปรับอากาศใหม่ โดยใช้เครื่องปรับอากาศเดิม จำนวน ๑๙ เครื่อง

๒) งานแก้ไขรูปแบบงานสถาปัตยกรรม LINE A/๒-๙

๓) งานติดตั้งราวบันไดสแตนเลส

๔) งานลดท่า S, W, V ห้องน้ำเดิม

/๕) งานติดตั้ง...

๕) งานติดตั้งท่อเมนรับท่อระบบน้ำฝนเดิมจากหลังคา

๖) งานเทคอนกรีตปิดช่องแสงหลังคาเดิม

๗) งานเจาะ CORING รูระบายน้ำฝนกันสาดและดาดฟ้า เพื่อแก้ไขปัญหาท่าน้ำตันที่ทำให้เกิดน้ำรั่วในระยะเวลา

๘) งานปรับรูปแบบ RAMP ทางเข้าอาคาร

๙) งานปรับระดับทางเท้ารอบอาคาร

๑๐) งานอื่น ๆ ที่อาจจะมี

๔. ประธานคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เชิญคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ผู้ควบคุมงาน ผู้รับจ้าง มาประชุมโครงการปรับปรุงอาคารศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ เพื่อเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ถูกต้องตามระเบียบของทางราชการ ในวันพฤหัสบดีที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๒ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุมสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ตามวาระที่ ๓ เรื่องเปลี่ยนรูปแบบรายการ และงานลด งานเพิ่ม ไม่สอดคล้องกับการใช้งานปัจจุบัน ต้องมีการแก้ไขแบบปรับปรุง โดยตรวจสอบตามที่ผู้รับจ้างแจ้งและได้ประสานงานกับผู้ออกแบบ (กอส.) แล้วพบกว่าต้องการให้มีการแก้ไขแบบบางรายการเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งานปัจจุบัน สะดวกกับการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด จากการตรวจสอบเบื้องต้น สรุปรายการงานลด - งานเพิ่ม ดังนี้

๑) งานลดเครื่องปรับอากาศใหม่ โดยใช้เครื่องปรับอากาศเดิม จำนวน ๑๙ เครื่อง

๒) งานแก้ไขรูปแบบงานสถาปัตยกรรม

๓) งานติดตั้งราวบันไดเพิ่ม

๔) ลดงานท่าระบบสุขาภิบาล

๕) งานติดตั้งท่อเมนรับท่อระบบน้ำฝนเดิมจากหลังคา

๖) งานเทคอนกรีตปิดช่องแสงหลังคาเดิม

๗) งานเจาะ CORING รูระบายน้ำฝนกันสาดและดาดฟ้า เพื่อแก้ไขปัญหาท่าน้ำตัน

๘) งานปรับรูปแบบทางลาดเข้าอาคาร

๙) งานปรับระดับทางเท้ารอบอาคาร

๑๐) แก้ไขข้อความงวดงานภายในสัญญา

มติที่ประชุม เห็นชอบเปลี่ยนแปลงรูปแบบปรับปรุงรายการบางรายการเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งานปัจจุบัน และเสนอเรื่องเปลี่ยนแปลงให้กลุ่มออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง สรุปรายการเพิ่ม – ลดปริมาณงาน พร้อมนำเสนอท่าน อขบ. พิจารณาให้ความเห็นชอบแบบที่แก้ไขก่อนสิ่งเรื่อให้ สพด. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

๕. ตามหนังสือที่ คค๐๔๑๒.๓/๕๗ ลงวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่องพิจารณาแก้ไขสัญญาจ้างเหมาปรับปรุงอาคารตามโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) คณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ผู้ควบคุมงาน และผู้รับจ้าง มีมติให้แก้ไขแบบปรับปรุงรายการบางรายการเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งานปัจจุบัน สะดวกกับการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตามรายละเอียดดังนี้

๑) งานครุภัณฑ์ เครื่องปรับอากาศ มีงานเพิ่ม – งานลด
๒) งานรื้อถอนผนังเดิมและตัดทุบผนังเดิม มีงานเพิ่ม ไม่มีงานลด
๓) งานติดตั้งราวสแตนเลส มีงานเพิ่ม ไม่มีงานลด
๔) งานระบบสุขาภิบาล มีงานเพิ่ม – งานลด
๕) งานเดินท่อรับน้ำฝน มีงานเพิ่ม ไม่มีงานลด
๖) งานเทคอนกรีตปิดช่องแสงหลังคา มีงานเพิ่ม ไม่มีงานลด
๗) งาน CORING รูระบายน้ำฝนกันสาด และดาดฟ้า งานเพิ่ม ไม่มีงานลด
๘) งานปรับปรุงแบบห้องอบรม พรบ.ชั้น ๓ LINE ๑-๔ มีงานเพิ่ม – งานลด
๙) งานครุภัณฑ์โสตและเฟอร์นิเจอร์ ชั้น ๑-๓ มีงานเพิ่ม – งานลด
๑๐) งานป้ายชื่อห้อง ชั้น ๑-๓ มีงานเพิ่ม – งานลด
๑๑) ระบบระบายอากาศ ชั้น ๑-๓ ติดตั้งพัดลมระบายอากาศติดฝ้าเพดาน มีงานเพิ่ม ไม่มีงานลด
๑๒) งานก่อสร้างทางลาดผู้พิการ มีงานเพิ่ม ไม่มีงานลด

จากการแก้ไขแบบปรับปรุง ตามแบบเลขที่ ๓๐๒๙R/๒๕๖๓ จำนวน ๒๒ แผ่น เป็นการแก้ไขเปลี่ยนแปลงในรายละเอียดของการก่อสร้างให้ดำเนินตามสภาพพื้นที่จริง มีการใช้งานที่ดีขึ้นค่างานและระยะเวลาการก่อสร้างไม่เปลี่ยนแปลง ผู้รับจ้างยินดีดำเนินการโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มราชการไม่เสียประโยชน์แต่อย่างใด และโปรดพิจารณานำเสนอท่าน อขบ. อนุมัติแก้ไขสัญญาจ้างเหมาปรับปรุงอาคารตามโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) ต่อไป

๖. ตามหนังสือที่ คค๐๔๐๔.๔/๑๕๑ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ กลุ่มออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง สำนักงานเลขานุการกรม ทำหนังสือถึง ลนก. เพื่อโปรดนำเสนอท่าน อขบ. พิจารณาให้ความเห็นชอบการแก้ไขแบบปรับปรุงอาคารตามโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) ในวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ลนก. ลงนามเสนอ รอบ. เพื่อโปรดนำเสนอท่าน อขบ. พิจารณาให้ความเห็นชอบแก้ไขแบบปรับปรุงฯ ในวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ และ รอบ. ลงนามเพื่อเสนอท่าน อขบ. เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบการแก้ไขแบบปรับปรุงฯ และในวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ท่าน อขบ. ลงนาม เห็นชอบการแก้ไขแบบปรับปรุงอาคารโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ และดำเนินการตามระเบียบต่อไป

๗. ขั้นตอนการประเมินผล ท่าน อขบ. ลงนามอนุมัติให้แก้ไขแบบปรับปรุงอาคารโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ เรียบร้อยแล้ว สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ จะต้องทำการประเมินผลการดำเนินการโดยใช้ระยะเวลา ๑๕ วัน ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ถึง ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓

๘. ขั้นตอนสรุปปิดโครงการ เมื่อสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ทำการประเมินผลการดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ต้องดำเนินการทำสรุปโครงการให้กับเรื่องการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ โดยใช้ระยะเวลา ๑๕ วัน ตั้งแต่วันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ถึง ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ :

๑. กลุ่มออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง ทำหนังสือ เลขที่ คค ๐๔๐๔.๔/๑๙๔ ลงวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ถึงส่วนพัสดุและแผ่นป้ายทะเบียนรถ เรื่อง ขอส่งแบบแก้ไขงานปรับปรุงศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒. ส่วนพัสดุและแผ่นป้ายทะเบียนรถ ทำหนังสือ เลขที่ คค ๐๔๑๖.๖/๑๘๖๘ ลงวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๓ ถึง สำนักบริหารการคลังและรายได้ เรื่อง ขอส่งแบบแก้ไขงานปรับปรุงศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ในวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๓ ส่งหนังสือไปยังท่าน อขบ. พิจารณาลงนามอนุมัติ เพื่อนำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓. ขั้นตอนการประเมินผลโครงการ ท่าน อขบ ลงนามอนุมัติให้แก้ไขแบบปรับปรุงอาคารโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ เรียบร้อยแล้ว สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ จะต้องทำการ ประเมินผลโครงการ การดำเนินการโดยใช้ระยะเวลา ๑ เดือน ตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๓ ถึง ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓

๔. ขั้นตอนสรุปปิดโครงการ เมื่อสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ทำการประเมินผลการดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ต้องดำเนินการทำสรุปโครงการให้กับเรื่องการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ โดยใช้ระยะเวลา ๑ เดือน ตั้งแต่ วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ถึง ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓

การขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ :

ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓** โดยมีแผนการดำเนินโครงการ ดังนี้

/แผนการดำเนินงาน...

แผนงานดำเนินงานโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2

กิจกรรมที่ปฏิบัติ	2562							2563					หมายเหตุ
	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	
งวดที่ 1 งานรื้อถอน และดำเนินการรื้อถอนพื้นที่ปรับปรุงและบริเวณส่วนที่เกี่ยวเนื่อง ขนย้านเศษวัสดุออกนอกพื้นที่	ดำเนินการแล้ว เสร็จสิ้นแล้ว 16-30 1 15												
งวดที่ 2.1 ผู้รับจ้างส่งแผนงานปรับปรุงพร้อมแบบ Shop drawing งานโครงสร้าง,งานระบบไฟฟ้า – สื่อสาร,งานระบบปรับอากาศและงานระบบสุขาภิบาลที่มีวิศวกรรับรองให้ คณะกรรมการตรวจรับพัสดุและทำการตอกเข็มพร้อมเทพื้น คสล. ชั้น 1 แล้วเสร็จโดยยังไม่กรุวัสดุผิว (ภายใน 80 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่มทำงานตามสัญญา)	16 15												
งวดที่ 2.2 ดำเนินการปรับปรุงห้องทำงานชั้น 3 (งานพื้น ผนัง ฝ้าเพดาน) แล้วเสร็จได้ปริมาณงานไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 (ภายใน 120 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่มทำงานตามสัญญา)	16 15 16 15										1 15		
งวดที่ 2.3 ทำการปรับปรุงพร้อมส่วนตกแต่งทั้งหมด (งานพื้น ผนัง ฝ้าเพดาน) แล้วเสร็จทั้งหมด (ภายใน 150 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่มทำงานตาม	16 15 16 15										1 15		
งวดที่ 2.4 ทำกาปรับปรุงกันซึมดาดฟ้า แล้วเสร็จทั้งหมด (ภายใน 210 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่มทำงานตาม	16 16 15							15 16 15			1 15		
งวดที่ 3 งานจัดทำและติดตั้งป้ายตัวอักษรและสัญลักษณ์ติดตั้งป้ายตัวอักษรและสัญลักษณ์ภายในห้องทำงานชั้น 3 แล้วเสร็จทั้งหมด (ภายใน 180 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่มทำงานตามสัญญา)	16 15 16							15			1 15		
งวดที่ 4.1 เดินสายสัญญาณและงานระบบต่าง ๆ ของงาน แล้วเสร็จทั้งหมด โดยยังไม่ต้องติดตั้งอุปกรณ์ (ภายใน 150 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่ม	16 15 16 15										1 15		
งวดที่ 4.2 ติดตั้งอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าสื่อสารตามตำแหน่งที่ระบุในแบบแล้วเสร็จทั้งหมดพร้อมทดสอบระบบให้ใช้งานได้ (ภายใน 180 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่มทำงานตามสัญญา)	16 15 16							15 15			1 15		
งวดที่ 5.1 ส่งมอบครุภัณฑ์เครื่องปรับอากาศและพัดลมระบายอากาศเข้าพื้นที่ โดยยังไม่ต้องติดตั้ง (ภายใน 180 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่มทำงานตามสัญญา)	16 15 16							15			1 15		
งวดที่ 5.2 ติดตั้งครุภัณฑ์เครื่องปรับอากาศและพัดลมระบายอากาศตามตำแหน่งที่ระบุในแบบแล้วเสร็จทั้งหมดพร้อมทดสอบระบบให้ใช้งานได้ (ภายใน 210 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่มทำงานตามสัญญา)	16 15 16 15										1 15		
งวดที่ 6 งานโสตทัศนูปกรณ์ติดตั้งครุภัณฑ์โสตทัศนูปกรณ์แล้วเสร็จตามตำแหน่งที่ระบุในแบบพร้อมทดสอบระบบให้ใช้งานได้ (ภายใน 210 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่มทำงานตามสัญญา)	16 15 16 15										1 15		
งวดที่ 7.1 ส่งมอบครุภัณฑ์ลอยตัวเข้าในพื้นที่โดยยังไม่ต้องจัดวางตามตำแหน่งในแบบ (ภายใน 180 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่มทำงานตามสัญญา)	16 15 16							15 15			1 15		
งวดที่ 7.2 จัดวางครุภัณฑ์ลอยตัวตามตำแหน่งในแบบ และติดตั้งม่านแล้วเสร็จพร้อมขนของกลับเข้าพื้นที่ (ภายใน 210 วัน นับจากวันที่ที่กำหนดให้เริ่มทำงานตามสัญญา)	16 15 16 15										1 15		
3. ตรวจรับ ประเมินผลโครงการ เบิกจ่ายเงิน 1 พ.ค. ถึง 15 พ.ค.63 คงเหลือเบิกจ่าย 11,437,220 บาท	1 29 1 29										1 15 1 15	1 15	
4.สรุปปิดโครงการ 16 พ.ค. ถึง 31พ.ค. 63										1 30		16 31	

แผน | ผล

แผนการดำเนินการ | แผนการดำเนินการที่ขอปรับ | ผลการดำเนินการ
แผนการเบิกจ่ายเงิน | แผนการเบิกจ่ายเงินที่ขอปรับ | ผลการเบิกจ่ายเงิน

/สาเหตุที่ต้อง...

สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ :

เนื่องจากบริษัท ไอคอน สมาร์ท จำกัด ผู้รับจ้างเหมาปรับปรุงอาคารศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ ขอความอนุเคราะห์เปิดประชุมเพื่อปรึกษาหารือเรื่องปัญหางานและงานเพิ่มงานลดและในวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๒ ประธานคณะกรรมการตรวจรับพัสดุเชิญประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ผู้ควบคุมงาน ผู้รับจ้าง เข้าประชุม โดยในที่ประชุมมีมติ เห็นชอบเปลี่ยนแปลงรูปแบบปรับปรุงฯ ให้สอดคล้องกับการใช้งานปัจจุบัน และเสนอเรื่องเปลี่ยนแปลงให้กลุ่มออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง สรุปรายการเพิ่ม–ลดปริมาณงาน พร้อมนำเสนอท่านอธิบดีกรมการขนส่งทางบกพิจารณาอนุมัติแก้ไขสัญญาจ้างเหมาปรับปรุงฯ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการสอดคล้องกับการดำเนินงาน จึงขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการดังกล่าว จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓**

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓** ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

ความเห็นคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ :

คณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้ว เห็นว่า เนื่องจากเปลี่ยนแปลงรูปแบบปรับปรุงฯ โดยมีรายการเพิ่ม–ลดปริมาณงาน จึงได้มีการแก้ไขสัญญาเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการ จึงมีมติเห็นชอบให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓** เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินงาน การตรวจรับ และเบิกจ่ายเงิน และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓** ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอขอ

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๑ (๑)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓** ตามที่เสนอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๓.๑ (๒)...

วาระที่ ๔.๓.๑ (๒) ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพผ่านระบบสารสนเทศ(จัดทำระบบรายงานผลการตรวจสภาพของ ตรอ. ผ่านระบบออนไลน์)

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก
(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ
ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๓๕,๐๗๑,๔๐๐ บาท

จ่ายแล้ว	๓๑,๒๕๑,๔๙๕.๓๓	บาท
ผูกพันค้างจ่าย	๒,๙๖๘,๕๐๔.๖๗	บาท
คงเหลือส่งคืนกองทุน	๘๕๑,๔๐๐	บาท

สัญญาฉบับที่ ๒ โดยแบ่งจ่ายเป็น ๓ งวด
งวดที่ ๑ ๖๗๐,๐๐๐ บาท
งวดที่ ๒ ๒,๓๔๕,๐๐๐ บาท
งวดที่ ๓ ๓๓๕,๐๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ - ๑๐ ธันวาคม ๒๕๕๘ และดำเนินการตามสัญญาสิ้นสุดวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๙
(สัญญาฉบับที่ ๑ = ๑๘๐ วัน : ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๘ - ๑๒ เมษายน ๒๕๕๙)
ขยายระยะเวลาสิ้นสุด ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๐
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๐)
ขยายระยะเวลาสิ้นสุด ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
ปรับระยะเวลาสิ้นสุด ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐)
ปรับระยะเวลาสิ้นสุด ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑
(สัญญาฉบับที่ ๒ = ๙๐ วัน : ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ – ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๑)
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑)
ปรับระยะเวลาสิ้นสุด ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑)
ปรับระยะเวลาสิ้นสุด ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒)
ปรับระยะเวลาสิ้นสุด ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๒
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๒)
ปรับระยะเวลาสิ้นสุด ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๒)

/วัตถุประสงค์...

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อให้รถที่ผ่านการตรวจ ทดสอบจากผู้ติดตั้ง ผู้ตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และสถานตรวจสภาพรถ มีความปลอดภัยในการใช้งาน

๒. เพื่อให้การดำเนินงานของผู้ติดตั้ง และผู้ตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และสถานตรวจสภาพรถเป็นไปด้วยความถูกต้อง ครบถ้วน ตามกฎ ระเบียบของทางราชการ และเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

๓. เพื่อให้การตรวจสอบ กำกับดูแลการดำเนินงานของผู้ติดตั้ง และผู้ตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และสถานตรวจสภาพรถ เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และทั่วถึง

๔. เพื่อแก้ไขปัญหาการใช้ใบรับรองปลอมหรือการออกใบรับรองโดยไม่มีตรวจและทดสอบจริง

วัตถุประสงค์โครงการด้านอื่น ๆ :

๑. เพื่อปรับปรุงระบบการรายงานผลการตรวจสภาพรถให้มีประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถของระบบคอมพิวเตอร์ และระบบสารสนเทศเพื่อรองรับการทำงานจากสถานตรวจสภาพรถจากทั่วประเทศ

๒. เพื่อปรับปรุงระบบการรายงานผลการตรวจสภาพรถให้มีความรวดเร็วในการเชื่อมโยงกับระบบการรับชำระภาษีรถประจำปี

๓. เพื่อปรับปรุงระบบการรายงานผลการตรวจสภาพรถให้มีเสถียรภาพและความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ผลผลิต/กิจกรรม :

จัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง ระบบการรายงานผลตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงและปรับปรุงระบบสารสนเทศในการรายงานผลการตรวจสภาพรถ

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : มีระบบสารสนเทศในการรายงานผลการติดตั้ง ผลการตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และการตรวจสภาพรถ และระบบในการควบคุม กำกับดูแลที่มีสมรรถนะเพียงพอมีประสิทธิภาพและเสถียรภาพ

ด้านคุณภาพ : - ผู้ติดตั้ง ผู้ตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และสถานตรวจสภาพรถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องครบถ้วนมีคุณภาพและมาตรฐานที่ดีตามที่ทางราชการกำหนด และมีการลงโทษผู้กระทำผิดได้อย่างเข้มงวดและทั่วถึง

- รายงานผลการติดตั้ง ผลการตรวจและทดสอบ และผลการตรวจสภาพรถ มีความถูกต้องครบถ้วน และรวดเร็ว สามารถนำข้อมูลไปใช้งานได้ในทันที

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

จัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง ระบบการรายงานผลตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงและปรับปรุงระบบสารสนเทศในการรายงานผลการตรวจสภาพรถ (ตรอ. ออนไลน์) ประกอบด้วยรายละเอียด ดังนี้

๑. ระบบรายงานผลการติดตั้งการตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ผ่านระบบสารสนเทศ ประกอบด้วย

- ระบบรายงานผลและประมวลผลการติดตั้งและการตรวจและทดสอบรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง

- ระบบรับข้อมูล จัดเก็บข้อมูล และแสดงข้อมูล การติดตั้งและการตรวจและทดสอบรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง
- ระบบเชื่อมโยงการรายงานผลการติดตั้ง และการตรวจและทดสอบกับฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก
- ระบบฐานข้อมูลและการจัดการข้อมูลของผู้ได้รับความเห็นชอบเป็นผู้ติดตั้ง ผู้ตรวจและทดสอบรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง
- ระบบฐานข้อมูลและการจัดการข้อมูลของช่างผู้ติดตั้งและวิศวกรผู้ตรวจและทดสอบรถใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง
- ระบบการลงทะเบียน และการจัดการผู้ใช้งาน
- ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และระบบจัดเก็บข้อมูลการปฏิบัติงานของผู้ได้รับความเห็นชอบเป็นผู้ตรวจและทดสอบ และวิศวกรผู้ตรวจและทดสอบ
- ระบบฐานข้อมูลเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบที่ติดตั้ง และตรวจและทดสอบ
- ระบบฐานข้อมูลเครื่องมือที่ใช้ในการติดตั้ง ตรวจและทดสอบ
- ระบบสถิติที่เกี่ยวข้อง
- ระบบการแจ้งเตือนข้อความ (Pop up)
- ระบบงานการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ การร้องเรียน ข้อเสนอแนะ
- ระบบการตรวจติดตามการดำเนินงานและการแจ้งผลการตรวจติดตาม ประมวลผล และบันทึกประวัติฯลฯ
- ระบบการจัดทำบัตรประจำตัวช่างผู้ทำการติดตั้ง และวิศวกรผู้ทำการตรวจและทดสอบ
- ระบบสืบค้นประวัติการดำเนินงานของผู้ติดตั้ง ผู้ตรวจและทดสอบ
- ระบบสืบค้นประวัติช่างผู้ทำการติดตั้ง วิศวกรของผู้ตรวจและทดสอบ และระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถ ผ่านระบบสารสนเทศ

๒. ระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถ ผ่านระบบสารสนเทศ ประกอบด้วย

- ระบบรับข้อมูล และการจัดเก็บข้อมูลจากการรายงานผลการตรวจสภาพรถ
- ระบบแสดงข้อมูล และค้นหาข้อมูลจากการรายงานผลการตรวจสภาพรถ
- ระบบเชื่อมโยงผลการตรวจสภาพรถกับฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก
- ระบบฐานข้อมูลและการจัดการข้อมูลของสถานตรวจสภาพรถ
- ระบบฐานข้อมูลและการจัดการข้อมูลของผู้ตรวจสภาพรถ
- ระบบฐานข้อมูลและระบบจัดการเครื่องตรวจสภาพรถหรืออุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจสภาพรถ
- ระบบฐานข้อมูลและระบบจัดการข้อมูลของผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งฯ และผู้ได้รับมอบอำนาจ
- ระบบฐานข้อมูลและระบบจัดการข้อมูลของการลงโทษสถานตรวจสภาพรถที่กระทำความผิด
- ระบบลงทะเบียน และจัดการผู้ใช้งาน
- ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)
- ระบบสถิติที่เกี่ยวข้อง
- ระบบการแจ้งเตือนข้อความ (Pop up)
- ระบบงานการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับงานที่เกี่ยวข้อง
- ระบบตรวจสอบการดำเนินงานและการแจ้งผลการตรวจสอบ
- ระบบการจัดทำบัตรประจำตัวผู้ตรวจสภาพรถ

/๓. ระบบ...

๓. ระบบเชื่อมโยงข้อมูล โดยต้องอธิบายการทำงานของระบบโดยละเอียดในรูปแบบ Hard Copy และ Soft Copy และลิขสิทธิ์ซอร์ฟแวร์ทั้งหมด

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

สำนักวิศวกรรมยานยนต์ ได้ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างดำเนินการ จัดทำระบบรายงานผลการติดตั้งระบบการรายงานผลตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และปรับปรุงระบบสารสนเทศในการรายงานผลการตรวจสภาพรถ โดยได้บริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด เป็นผู้รับจ้าง และผู้รับจ้างได้ดำเนินการตามสัญญาจ้างแล้ว ดังนี้

๑. สำรวจความต้องการการพัฒนาระบบงาน ส่งแบบและแผนการติดตั้งอุปกรณ์ ผังงาน (Flow Chart) ของระบบงานทั้งหมด

๒. ติดตั้งอุปกรณ์ และจัดทำห้องควบคุมระบบงาน

๓. จัดทำระบบรายงานผลการติดตั้งการตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงผ่านระบบสารสนเทศ ระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ และระบบเชื่อมโยงข้อมูล

๔. จัดอบรมการใช้งานระบบแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

๕. คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้ตรวจรับงานและพบข้อบกพร่อง จึงได้มีหนังสือแจ้งให้บริษัทผู้รับจ้างดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง ดังนี้

๕.๑ คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้มีหนังสือที่ คค ๐๔๑๘.๕/๕๖ ลงวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ขอให้บริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด ผู้รับจ้างชี้แจงตรวจสอบ และแก้ไขข้อขัดข้องของระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และ ส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ

๕.๒ คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้มีหนังสือที่ คค ๐๔๑๘.๕/๑๑๑ ลงวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๐ ไม่ตรวจรับงานงวดที่ ๔ เนื่องจากเอกสารที่บริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด ผู้รับจ้างจัดส่งมามีคู่มือการใช้งานไม่ครบถ้วนถูกต้อง

๕.๓ คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้มีหนังสือที่ คค ๐๔๑๘.๕/๑๔๘ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๐ ชี้แจงบริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด เรื่อง ระบบเชื่อมโยงข้อมูลอินเตอร์เน็ต และขอให้แจ้งความคืบหน้าให้กรมการขนส่งทางบกทราบ เกี่ยวกับการชำระค่าบริการที่ทางบริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด ผู้รับจ้างค้างชำระค่าบริการกับ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น ๕๘๓,๙๗๓.๙๐ บาท (ห้าแสนแปดหมื่นสามพันเก้าร้อยเจ็ดสิบสามบาทเก้าสิบสตางค์) ทราบภายในวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐

๕.๔ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ ได้มีหนังสือที่ คค ๐๔๑๘.๕/๒๗๖๕ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๐ แจ้งข้อขัดข้องของระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ ที่เกิดขึ้น ในวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๐ เวลา ๘.๐๐ น. ถึง ๑๔.๓๗ น. โดยให้บริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด ผู้รับจ้างชี้แจงข้อขัดข้องและมาดำเนินการแก้ไข

๕.๕ คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้มีหนังสือที่ คค ๐๔๑๘.๕/๑๔๘ ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๐ ขอติดตามความคืบหน้า ตามหนังสือของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ที่ คค ๐๔๑๘.๕/๕๖ ลงวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เรื่อง ขอให้บริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด ผู้รับจ้างชี้แจงตรวจสอบ และแก้ไขข้อขัดข้องของระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และ ส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถ ผ่านระบบสารสนเทศ โดยขอให้ผู้รับจ้างดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๑๕ วันนับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากทางกรมการขนส่งทางบก

/๕.๖ สำนัก...

๕.๖ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ ได้มีหนังสือที่ คค ๐๔๑๘.๕/๒๙๙๔ ลงวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๖๐ แจ้งข้อขัดข้องของระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ ที่เกิดขึ้น ในวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๖๐ โดยให้บริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด ผู้รับจ้างชี้แจงข้อขัดข้อง และมาดำเนินการแก้ไข

๕.๗ บริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด ผู้รับจ้างยังคงเพิกเฉยไม่มาดำเนินการแต่อย่างใด คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้ครบถ้วนตามกระบวนการของกฎหมายจึงมีหนังสือแจ้งให้บริษัทผู้รับจ้างเร่งรัดเข้ามาดำเนินการแก้ไขให้ครบถ้วนถูกต้อง ภายใน ๗ วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือจากกรมการขนส่งทางบก ก่อนที่กรมจะสงวนสิทธิ์ในการยกเลิกสัญญาจ้างฯ โดยคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้มีหนังสือแจ้งส่วนพัสดุและแผ่นป้ายทะเบียนรถ เพื่อแจ้งบริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด ดังนี้

๕.๗.๑ คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้มีหนังสือคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ เลขที่ คค ๐๔๑๘.๕/๒๗๒ ลงวนที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๐ แจ้งส่วนพัสดุและแผ่นป้ายทะเบียนรถ เพื่อให้แจ้งบริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด ผู้รับจ้าง ให้มาชี้แจง ตรวจสอบและแก้ไข และส่งมอบงานงวดที่ ๔ ให้แล้วเสร็จภายใน ๗ วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือจากกรมการขนส่งทางบก มิฉะนั้นขอให้กรมการขนส่งทางบกสงวนสิทธิ์ในการยกเลิกสัญญาจ้างฯ ต่อไป

๕.๗.๒ คณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ได้มีหนังสือคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ เลขที่ คค ๐๔๑๘.๕/๓๐๙ ลงวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐ แจ้งส่วนพัสดุและแผ่นป้ายทะเบียนรถ เพื่อให้แจ้งบริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด ผู้รับจ้าง ให้มาชี้แจง ตรวจสอบและแก้ไข และส่งมอบงานงวดที่ ๔ ให้แล้วเสร็จภายใน ๗ วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือจากกรมการขนส่งทางบกแล้ว และส่วนพัสดุและแผ่นป้ายทะเบียนรถได้ทำหนังสือกรมการขนส่งทางบก ที่ คค ๐๔๑๖.๖/๑๐๑๖๗ ลงวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๖๐ แจ้งบริษัทผู้รับจ้างแล้วตั้งแต่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ ซึ่งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้เป็นหนังสือแจ้งผู้รับจ้างเป็นฉบับสุดท้าย มิฉะนั้นขอให้กรมการขนส่งทางบกสงวนสิทธิ์ในการยกเลิกสัญญาจ้างฯ ต่อไป

๕.๘ ครบกำหนด ๗ วัน ตามหนังสือที่ได้แจ้งบริษัทผู้รับจ้างแล้ว แต่ยังคงไม่ได้ตอบกลับเพื่อเข้ามาแก้ไขข้อบกพร่อง จึงได้มีการแจ้งการบอกเลิกสัญญาจ้างทำระบบรายงานผลการติดตั้งฯ ตามหนังสือกรมการขนส่งทางบก เลขที่ คค ๐๔๑๖.๖/๑๑๕๕๐ ลงวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐

๕.๙ จัดหาผู้รับจ้างดำเนินงานส่วนที่เหลือต่อ ดังนี้

๕.๙.๑ แต่งตั้งคณะกรรมการร่างขอบเขตงาน เมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๐

๕.๙.๒ จัดทำร่างขอบเขตงานเสนอส่วนพัสดุและแผ่นป้ายทะเบียนรถเมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๐

๕.๙.๓ ประกาศประชาพิจารณ์ร่างขอบเขตงาน เมื่อวันที่ ๙-๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ มีผู้วิจารณ์ร่างขอบเขตงาน จำนวน ๑ ราย คณะกรรมการร่างขอบเขตงานฯ ได้ร่วมประชุม และตอบคำวิจารณ์ดังกล่าว โดยทำหนังสือที่ คค ๐๔๑๘/๑๘๔๐ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

๕.๙.๔ ประกาศประกวดราคา โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอ ๒ ราย พิจารณาผลและแจ้งผลการประกวดราคา เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๑ ผู้ชนะการประกวดราคา คือ บริษัท ซอฟท์เทรด จำกัด

๕.๙.๕ จัดทำสัญญาจ้างเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๑๐๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ สัญญาสิ้นสุดวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๑

๕.๙.๖ ผู้รับจ้างดำเนินงานงวดที่ ๑ การสำรวจความต้องการของผู้ว่าจ้างพร้อมทั้งศึกษาและวิเคราะห์โครงสร้างฐานข้อมูล Source Code , Network Diagram ของระบบงานที่มีอยู่เดิม เรียบร้อยแล้ว และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุได้ตรวจรับงานงวดที่ ๑ เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๑

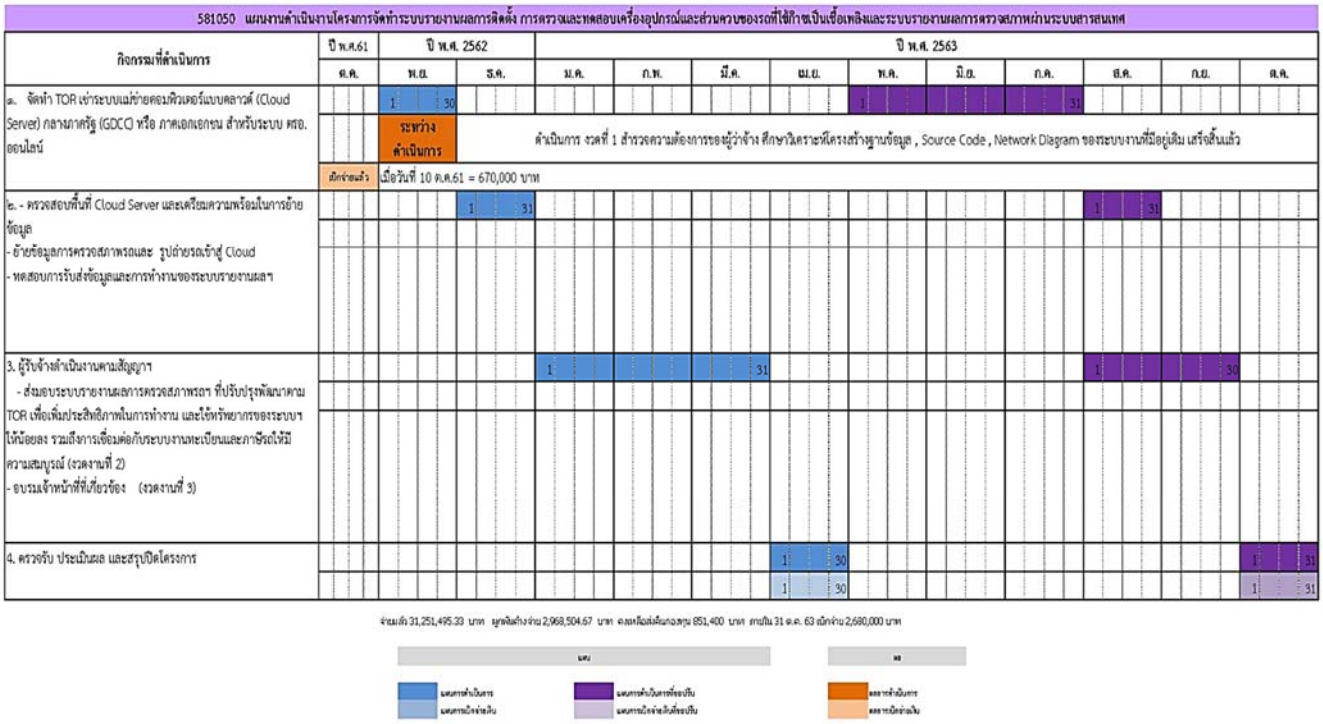
/กิจกรรมที่...

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ :

อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินงานตามสัญญา ในงวดงานที่ ๒ คือการติดตั้งและส่งมอบระบบที่ปรับปรุงและบำรุงรักษา และกรมการขนส่งทางบกได้ขอความอนุเคราะห์เข้าร่วมโครงการบริการคลาวด์กลางภาครัฐ (GDCC Cloud Service) โดยสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.) เพื่อรองรับระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ จากการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เมื่อวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๖๓ มีมติให้จัดหา Cloud Server อย่างเร่งด่วน ไม่ต้องรอ คลาวด์กลางภาครัฐ (GDCC Cloud Service) โดยในการจัดหาจะมีโครงการ สนับสนุนการบริหารความปลอดภัยด้วยระบบอินเตอร์เน็ตของทั้งส่วนกลางและส่วน ภูมิภาค ของ ศทส. ซึ่งได้รับจัดสรรเงินจาก กปถ. เป็นผู้จัดหาผู้รับจ้างคลาดว์เอกชนแทน เมื่อได้มีการเช่าระบบแล้ว กรมการขนส่ง ทางบกจะย้ายข้อมูลการตรวจสภาพรถมายัง Cloud Server ของภาคเอกชน จึงจะสามารถส่งมอบระบบให้ผู้รับจ้าง ดำเนินการปรับปรุงพัฒนาตาม TOR และเชื่อมต่อกับระบบงานทะเบียนและภาษีรถ บนระบบ MDM ของกรมการขนส่งทางบก ในงวดงานที่ ๒ และ ๓ ต่อไปได้ หากภายหลัง ได้รับคลาวด์กลางภาครัฐ (GDCC Cloud Service) แล้ว จะทำการยกเลิกการเช่าคลาวด์เอกชน และใช้งานระบบคลาวด์กลางภาครัฐต่อไป

การขอปรับแผนการดำเนินโครงการ :

ขอปรับแผนการดำเนินโครงการ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓** โดยมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้



รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๑ (๒)

/สาเหตุที่...

สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ :

- กรมการขนส่งทางบกได้บอกเลิกสัญญาจ้างกับ บริษัท แอ็ดเท็นคอน จำกัด เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐ และได้มีการทำสัญญาจ้างใหม่กับ บริษัท ซอฟต์เทรด จำกัด ตามสัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๑๐๔/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ โดยมีระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐ วัน ซึ่งจะสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๑ จึงขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการให้สอดคล้องตามสัญญาฉบับที่ ๒ ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑

- คณะกรรมการตรวจรับพัสดุได้ตรวจรับงานงวดที่ ๑ ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๑ ยังคงเหลืองวดงานงวดที่ ๒ และงวดที่ ๓ ซึ่งจะเกินกว่าระยะเวลาเดิมที่กำหนดไว้ตามแผนงานที่เคยได้อนุมัติไว้ เนื่องจาก บริษัท ซอฟต์เทรด จำกัด ต้องมีการจัดเตรียม server และการกู้ข้อมูลเก่ามีความซับซ้อน ประกอบกับติดขัดปัญหาทางด้านบุคลากรที่ต้องมีความชำนาญเฉพาะด้าน โดยขณะนี้ บริษัท ซอฟต์เทรด จำกัด ยังคงดำเนินการจัดทำระบบฯ โดยชำระค่าปรับวันละ ๓,๓๕๐ บาท จนกว่าจะจัดทำระบบฯ ตามสัญญาแล้วเสร็จ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานต่าง ๆ แล้วเสร็จเป็นไปตามเป้าหมายของกรมการขนส่งทางบก โดยผู้รับจ้างมีความประสงค์จะดำเนินการจัดทำระบบฯ ต่อไป และยินดีชำระค่าปรับเป็นรายวัน วันละ ๓,๓๕๐ บาท จนกว่าจะแล้วเสร็จ จึงขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑

- เนื่องจากมีเนื้องานหลักเฉพาะการพัฒนาโปรแกรมระบบรายงานผลฯ ต่อเนื่องจากบริษัทเดิมที่จัดทำไว้ยังไม่สมบูรณ์ ซึ่งระบบรายงานผลฯ เดิมผ่านการใช้งานมามากกว่า ๒ ปี มีข้อมูลการตรวจสภาพรถสะสมเป็นจำนวนมาก ทำให้มีความต้องการด้าน Storage ที่สูง รวมทั้งสมรรถนะความเร็ว พื้นที่จัดเก็บ และการบริหารจัดการข้อมูล ทำให้ปัจจุบันระบบรายงานผลฯ พร้อมข้อมูลทั้งหมดต้องถูกจัดเก็บอยู่ในระบบ Cloud ภายนอก ซึ่งเมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ได้มีการทดลองย้ายระบบรายงานฯ มายัง sever ของกรมการขนส่งทางบก พบว่า Storage มีสมรรถนะไม่เพียงพอ ส่งผลให้ระบบรายงานผลฯ ขัดข้องไม่สามารถใช้งานได้ ปัจจุบันยังคงเหลืองวดงานงวดที่ ๒ และงวดที่ ๓ ซึ่งจะทำให้เกินกว่าระยะเวลาเดิมที่กำหนดไว้ตามแผนงานที่เคยขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการไว้ เนื่องจากปัจจุบันมีข้อมูลที่ส่งเข้ามาในระบบรายงานผลฯ ในแต่ละวันมีปริมาณ มากขึ้น (๕๐,๐๐๐ - ๖๐,๐๐๐ ผล/วัน) ซึ่งในงวดงานที่ ๒ ทางผู้รับจ้างได้ดำเนินการ ๒ แนวทางควบคู่กัน ดังนี้

๑. พัฒนาโปรแกรมระบบรายงานผลฯ ตาม TOR เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และใช้ทรัพยากรของระบบฯ ให้น้อยลง

๒. จัดหาที่จัดเก็บระบบรายงานผลฯ และข้อมูลการตรวจสภาพรถ เนื่องจากปริมาณข้อมูลที่เข้ามาในระบบมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุก ๆ วัน โดยได้มีแผนทางเลือกในการดำเนินการ ดังนี้

๒.๑ G-Cloud ของสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) ซึ่งได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๘.๕/๑๑๐๓๔ ลงวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ขอความอนุเคราะห์ให้ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศจัดทำคำขอใช้บริการระบบ G-Cloud สำหรับระบบรายงานผลฯ

๒.๒ Cloud เอกชน

๒.๓ อัพเกรด server ของกรมการขนส่งทางบก

รวมทั้งได้เพิ่มการประเมินผลเพื่อให้สามารถวัดผลการดำเนินการเป็นไปตามตัวชี้วัดอีกด้วย ส่งผลให้ระยะเวลาการดำเนินงานเกินกว่าระยะเวลาเดิมที่เคยได้รับอนุมัติไว้ จึงขอปรับแผนการดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับงานในส่วนที่ยังไม่แล้วเสร็จ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๑ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒

/- เนื่องจากมี...

- เนื่องจากมีข้อมูลที่ส่งเข้ามาในระบบรายงานผลฯ ในแต่ละวันมีปริมาณมากขึ้น (๗๐,๐๐๐ - ๙๐,๐๐๐ ผล/วัน) ซึ่งในงวดงานที่ ๒ ทางบริษัทฯ ได้ดำเนินการ ๒ แนวทางควบคู่กัน ดังนี้

๑. พัฒนาโปรแกรมระบบรายงานผลฯ ตาม TOR เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และใช้ทรัพยากรของระบบฯ ให้น้อยลง

๒. จัดหาที่จัดเก็บระบบรายงานผลฯ และข้อมูลการตรวจสภาพรถ เนื่องจากปริมาณข้อมูลที่เข้ามาในระบบมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุก ๆ วัน ซึ่งก่อนหน้านี้ได้ขอให้ทาง ศทส. จัดทำคำขอใช้บริการระบบ G-Cloud ของสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) โดยทางสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัลฯ ได้ประเมินแล้วระบบG-Cloud ไม่สามารถรองรับระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถฯ ได้ จึงได้มีการประชุมกันระหว่าง ศทส., สนว. และผู้รับจ้าง เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ซึ่งมีท่าน รอว. เป็นประธานในการประชุม ในส่วนของ Storage ได้ให้ทาง ศทส. Upgrade Storage ให้สามารถรองรับระบบฯ ได้ และได้มีการประชุมกันอีกครั้งระหว่าง ศทส., สนว. และผู้รับจ้าง เมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๖๒ ซึ่งมีท่าน รอว. เป็นประธานในที่ประชุม โดยในส่วนของ Storage ไม่ต้องให้ทาง ศทส. Upgrade Storage แล้ว โดยให้ทาง สนว. ดำเนินการจัดหาพื้นที่จัดเก็บข้อมูลเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผลการตรวจสภาพรถที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น จึงมีความจำเป็นขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๒

- เนื่องจากปัญหาทางด้านอุปกรณ์ server ไม่สามารถรับข้อมูลที่ส่งเข้ามาในระบบได้อย่างเพียงพอ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้มีหนังสือที่ คค ๐๔๒๐/๕๒๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๒ ขอความอนุเคราะห์เข้าร่วมโครงการบริการคลาวด์กลางภาครัฐ (GDCC Cloud Service) โดยสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.) เพื่อรองรับระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถ ผ่านระบบสารสนเทศ และ สดช. ได้มีหนังสือที่ ดศ ๐๔๐๘/ว ๒๕๘๐ ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๒ แจ้งว่า สามารถให้บริการได้และอยู่ระหว่างจัดสรรทรัพยากรตามคำขอ ประกอบกับเมื่อย้ายข้อมูลการตรวจสภาพรถมายัง Cloud Server ของ GDCC แล้ว ต้องมีการทดสอบระบบฯ และการเชื่อมโยงผลการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ และสถานติดตั้ง ตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงกับงานทะเบียนและภาษีรถบนระบบ MDM ทำให้การดำเนินการล่าช้าและเสร็จไม่ทันตามกำหนดเวลาดังกล่าว สำนักวิศวกรรมยานยนต์พิจารณาแล้ว เห็นว่า ขณะนี้ บริษัท ซอฟต์เทรด จำกัด ยังคงดำเนินการจัดทำระบบฯ ไม่แล้วเสร็จและประสงค์จะดำเนินการต่อไป จึงเห็นควรขอปรับแผนการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าวเพื่อให้สอดคล้องกับงานที่เหลืออยู่ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓

- จากการประสานงานกับ สดช. และ CAT ซึ่งเป็นผู้ดูแลคลาวด์กลางภาครัฐได้ขอข้อมูลเพิ่มเติมถึงวิธีการ และขั้นตอนการย้ายระบบรายงานผลฯ กับทางผู้รับจ้างที่ดูแลระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถฯ ประกอบกับเมื่อย้ายข้อมูลการตรวจสภาพรถมายัง Cloud Server ของ GDCC แล้ว ต้องมีการทดสอบระบบฯ และการเชื่อมโยงผลการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ กับงานทะเบียนและภาษีรถบนระบบ MDM ซึ่งมีความซับซ้อนและต้องใช้ระยะเวลา ทำให้การดำเนินการล่าช้าและเสร็จไม่ทันตามกำหนดเวลาดังกล่าว สำนักวิศวกรรมยานยนต์พิจารณาแล้ว เห็นว่า ขณะนี้บริษัท ซอฟต์เทรด จำกัด ยังประสงค์จะดำเนินการต่อไป จึงเห็นควรขอปรับแผนการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินงานในงวดงานที่เหลืออยู่ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓**

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพผ่านระบบสารสนเทศ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓** ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

ความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ :

คณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้ว เห็นว่า เนื่องจากโครงการดังกล่าว ต้องมีการส่งมอบระบบให้ผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจึงจะสามารถดำเนินการได้ตาม TOR ในส่วนของงวดงานที่เหลือได้ โดยกรมการขนส่งทางบก อยู่ระหว่างจัดซื้อจัดจ้าง Cloud Server ของเอกชนมาดำเนินการหลังจากประสานและรอตอบรับจาก โครงการบริการคลาวด์กลางภาครัฐ (GDCC Cloud Service) แล้ว ยังไม่ได้รับจัดสรรพื้นที่ดังกล่าว โดยการได้มาซึ่ง Cloud Server เอกชน ใช้เวลาประมาณ ๓ เดือน ดังนั้น จึงเห็นควรให้ปรับระยะเวลาดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๓** และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป จึงมีมติเห็นชอบให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพผ่านระบบสารสนเทศ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๓** และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้งการตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถ ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพผ่านระบบสารสนเทศ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖** ตามความเห็นของคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ
รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๑ (๒)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้งการตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถ ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพผ่านระบบสารสนเทศ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๓** ตามความเห็นคณะอนุกรรมการฯ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๓.๑ (๓)...

วาระที่ ๔.๓.๑ (๓) ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการปรับปรุงศูนย์สอนขับรถ อ.ลำลูกกา ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver)

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก
(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ
ครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๓๙,๗๙๖,๖๑๗บาท

จ่ายแล้ว	๒๓,๑๐๐,๐๐๐	บาท
ผูกพันค้างจ่าย	๑๕,๔๐๑,๐๐๐	บาท
คงเหลือส่งคืนกองทุน	๑,๒๙๕,๖๑๗	บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑ มีนาคม ๒๕๖๑ - ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๒ และดำเนินการตามสัญญาสิ้นสุด วันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
(สัญญา= ๓๖๐ วัน : ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ - ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓)
ขยายระยะเวลาสิ้นสุด ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๒)

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อยกระดับด้านสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกของกรมการขนส่งทางบกให้มีมาตรฐาน

๒. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอบรมให้กับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถประเภทต่าง ๆ ที่มาดำเนินการขอรับการอบรมที่ศูนย์สอนขับรถ อ.ลำลูกกา

ผลผลิต/กิจกรรม :

ปรับปรุงศูนย์สอนขับรถ อ.ลำลูกกา โดยรวมถึงปรับปรุงหลังคาและทำระบบป้องกันความชื้น ระบบไฟฟ้า ประปา สุขาภิบาล และระบบดับเพลิง เครื่องปรับอากาศ และดำเนินการจัดหาครุภัณฑ์ในหมวดงานเฟอร์นิเจอร์ลอยตัว

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : มีสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับเจ้าหน้าที่

ด้านคุณภาพ : สถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ครบทุกข้อ

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

จัดจ้างปรับปรุงหอพักศูนย์สอนขับรถบรรทุกขนาดใหญ่ (ลำลูกกา) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอบรมให้กับผู้ขับรถประเภทต่าง ๆ โดยมีขั้นตอน ดังนี้

๑. จัดทำ TOR และดำเนินการการจัดซื้อจัดจ้าง

๒. ส่งแผนการดำเนินการ ทำการรื้อถอนและขนย้ายวัสดุออกจากอาคารทั้ง ๖ ชั้น ทั้งหมดแล้วเสร็จ ปรับปรุงโถง ชั้น ๑ แล้วเสร็จ

๓. ดำเนินการปรับปรุงห้องพักชั้น ๑ แล้วเสร็จ

๔. ดำเนินการปรับปรุงห้องพักชั้น ๒ แล้วเสร็จ

๕. ดำเนินการปรับปรุงห้องพักชั้น ๓ แล้วเสร็จ

๖. ดำเนินการปรับปรุงห้องพักชั้น ๔ แล้วเสร็จ

๗. ดำเนินการปรับปรุงห้องพักชั้น ๕ แล้วเสร็จ

/๘. ปรับปรุง...

๘. ปรับปรุงหลังคาและทำระบบป้องกันความชื้นทั้งหมดแล้วเสร็จ

๙. ปรับปรุงระบบไฟฟ้า ประปา สุขาภิบาล และระบบดับเพลิง ทั้งหมดแล้วเสร็จ

๑๐. ดำเนินการในหมวดงานเครื่องปรับอากาศทั้งหมดแล้วเสร็จ

๑๑. ดำเนินการจัดหาครุภัณฑ์ในหมวดงานเฟอร์นิเจอร์ลอยตัว ทั้งหมดแล้วเสร็จ

๑๒. รายงานผลการดำเนินงาน

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างดำเนินการปรับปรุง ศูนย์สอนขับรถ อำเภอลำลูกกา ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) โดยมีบริษัท เค เอส เอส คอนตรัคชั่น จำกัด เป็นผู้รับจ้าง และผู้รับจ้างได้ดำเนินการตามสัญญาจ้างแล้ว ดังนี้

- เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒ ผู้รับจ้างเริ่มดำเนินการรื้อถอนประตู หน้าต่าง ฝ้าเพดาน ดวงโคมไฟ สายไฟฟ้า อุปกรณ์ไฟฟ้าอื่น ๆ อาคารหอพักชั้นที่ ๑ - ๕ และทำการทุบรื้อกระเบื้องพื้น ผนัง ทุบผนังอิฐเดิม พร้อมขนย้ายลงจากอาคารหอพัก
- ผู้รับจ้างดำเนินการเดินสายไฟย่อยสำหรับดวงไฟ โคม สวิทซ์ ปลั๊กและอุปกรณ์ไฟฟ้าอื่น ๆ และทำการเดินท่อระบบสุขาภิบาลเดินท่อน้ำประปาภายในห้องน้ำ และทำการฉาบปูนผนังห้องพัก ห้องน้ำ ในส่วนที่ปรับปรุง รวมถึงการซ่อมแซมผนังฉาบปูนดินของอาคารที่พักทุกชั้น
- ผู้รับจ้างดำเนินการเทคอนกรีต ตัดพื้นห้องน้ำ ก่ออิฐผนัง ทำเสาเอ็น ทับหลังส่วนของผนังอาคารที่ปรับปรุงทุกชั้น
- ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้งโครงหลังคาเหล็กและติดตั้งโครงเคร่าผนังชายคาใต้หลังคาสำหรับชั้นดาดฟ้าอาคาร
- ผู้รับจ้างดำเนินการทาสีรองพื้นภายนอก - ภายในอาคาร ติดตั้งไม้เฌอร่าตกแต่ง ติดตั้งเหล็กบังแดด ราวกันตกระเบียง ราวบันได ตั้งแต่ชั้นที่ ๑ – ๕ และทำการเดินท่อเมนระบบประปา ระบบสุขาภิบาล ติดตั้งสุขภัณฑ์ห้องน้ำ ติดถังเก็บน้ำบนพื้น และบนดาดฟ้าพร้อมเดินท่อส่งท่อจ่ายทั้งหมด
- ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า ดวงโคม สวิทซ์ ปลั๊ก เครื่องปรับอากาศและอื่น ๆ ตามแบบกำหนด และติดตั้งสแตนเลสหุ้มเสาล่าง ติดตั้งระบบเตือนอัคคีภัย ระบบป้องกันฟ้าผ่า ระบบตรวจจับการรั่วซึมของน้ำ ติดตั้งอุปกรณ์ประกอบอาคารและทดสอบระบบต่าง ๆ
- ผู้รับจ้างดำเนินการติดตั้งระบบไฟฟ้าภายนอกอาคาร ติดตั้งหม้อแปลงไฟฟ้า เครื่องวัดกระแส เดินสายเมนเข้าอาคาร เชื่อมต่อระบบไฟฟ้าพร้อมทดสอบ และติดตั้งระบบประปาภายนอกอาคาร ติดตั้งมาตรวัดน้ำ เดินท่อเมนเชื่อมระบบน้ำอาคารพร้อมทดสอบระบบ
- ตามที่ผู้รับจ้างมีหนังสือเลขที่ KSS ๐๙-๑๕๑๐๖๒ ลงวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ เรื่องขออนุมัติ Shop Drawing ตำแหน่งติดตั้งและรูปแบบการติดตั้งลิฟต์โดยสาร และหนังสือเลขที่ KSS ๖๗-๒๙๑๑๖๒ ลงวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ เรื่องขอสงวนสิทธิ์ขยายระยะเวลา เนื่องจากยังไม่สรุปเรื่องตำแหน่งการติดตั้งลิฟต์โดยสารและปริมาณงานที่เพิ่มขึ้นมีผลกระทบกับการดำเนินการ ๑๒๐ วัน โดยที่ประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒ มีมติที่ประชุม ๒ เรื่อง คือ

/๑) ให้แก้ไข...

๑) ให้แก้ไขตำแหน่งการติดตั้งลิฟต์โดยสาร เพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งานปัจจุบัน และไม่ให้กระทบกับโครงสร้างหลักของอาคารเดิม และปริมาณงานที่ลด-เพิ่ม ดังนี้

<u>งานลด</u> ยกเลิกงานรื้อถอนผนัง, โครงสร้างห้องขยะ ๑ ฝั่ง

<u>งานเพิ่ม</u> เพิ่มผนังก่ออิฐ เพิ่มขึ้น ๑,๒๕๗ ตารางเมตร และเพิ่มผนังฉาบปูนเรียบ เพิ่มขึ้น ๓,๓๒๐ ตารางเมตร

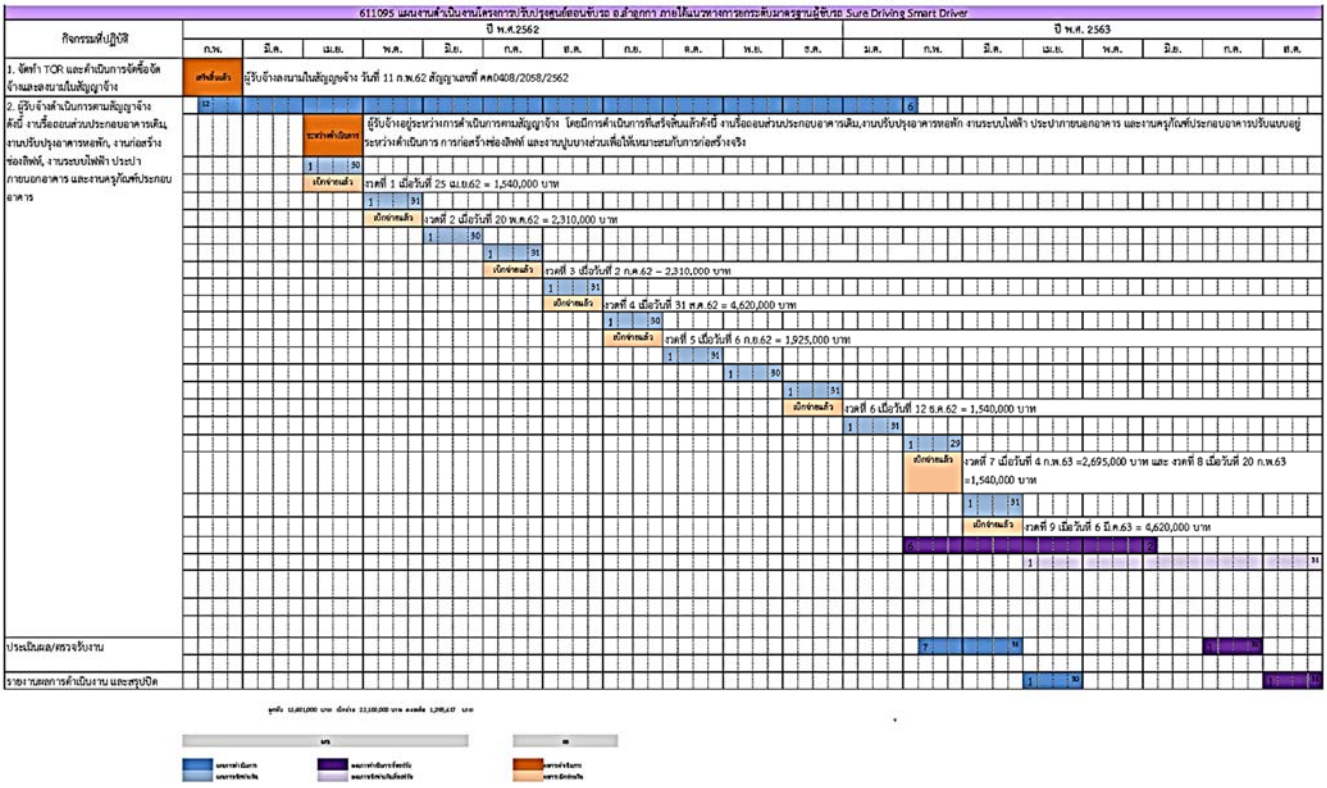
๒) ให้ขยายระยะเวลาการปรับปรุงฯ รวมทั้งสิ้น ๑๑๗ วัน

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ :

เนื่องจากมีการแก้ไขแบบและตำแหน่งการติดตั้งลิฟต์โดยสาร จึงต้องมีการขออนุมัติแบบก่อสร้างและติดตั้งลิฟต์โดยสารใหม่อีกครั้ง โดยกลุ่มออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง เป็นผู้ดำเนินการแก้ไขและขออนุมัติจากท่าน อขบ. ทั้งนี้ เมื่อได้รับการอนุมัติแก้ไขแบบและตำแหน่งติดตั้งลิฟต์โดยสารเรียบร้อยแล้ว ถึงจะดำเนินการขอแก้ไขสัญญาจ้างต่อไป

การขอปรับแผนการดำเนินโครงการ :

ขอปรับแผนการดำเนินโครงการ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓** โดยมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้



รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๑ (๓)

/สาเหตุที่...

สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ :

- ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒ มีมติที่ประชุม ๒ เรื่อง คือ

๑. ให้แก้ไขตำแหน่งการติดตั้งลิฟต์โดยสาร เพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งานปัจจุบัน และไม่ให้กระทบกับโครงสร้างหลักของอาคารเดิม โดยมีรายละเอียดดังนี้

งานลด ยกเลิกงานรื้อถอนผนัง, โครงสร้างห้องขยะ ๑ ฝั่ง (ลดลง ๑ งาน เป็นเงิน ๗๕,๐๐๐.๐๐ บาท)

งานเพิ่ม เพิ่มผนังก่ออิฐ (เพิ่มขึ้น ๑,๒๕๗ ตารางเมตร เป็นเงิน ๕๗๘,๒๒๐.๐๐ บาท), เพิ่มผนังฉาบปูนเรียบ (เพิ่มขึ้น ๓,๓๒๐ ตารางเมตร เป็นเงิน ๗๓๐,๔๐๐.๐๐ บาท)

รวมงานเพิ่ม เป็นเงิน ๑,๓๐๘,๖๒๐.๐๐ บาท รวมงานลด ๗๕,๐๐.๐๐ บาท ทำให้มีปริมาณงานที่เพิ่มขึ้นเป็นเงิน + ๑,๒๓๓,๖๒๐.๐๐ บาท (หนึ่งล้านสองแสนสามหมื่นสามพันหกร้อยยี่สิบบาทถ้วน) ซึ่งผู้รับจ้างยินดีดำเนินการให้โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย และระยะเวลาในการดำเนินการเพิ่ม

๒. ให้ขยายระยะเวลาการปรับปรุงฯ รวมเป็นเวลา ๖๐ วัน เนื่องจากต้องวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านโครงสร้าง ตำแหน่งการติดตั้งให้เหมาะสมและสอดคล้องกับการใช้งานให้เกิดประโยชน์สูงสุดสำหรับผู้เข้าใช้อาคาร โดยพิจารณาจากวันที่ผู้รับจ้างส่งหนังสือให้คณะกรรมการฯพิจารณา วันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ จนถึงวันที่คณะกรรมการฯมีข้อสรุปเป็น มติที่ประชุมในวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๒ เป็นระยะเวลา ๖๔ วัน คณะกรรมการฯพิจารณาให้ ๖๐ วัน ตามผู้รับจ้างขอสงวนสิทธิ์ และให้ขยายระยะเวลาการปรับปรุง เป็นเวลา ๕๗ วัน เนื่องจากปริมาณงานก่ออิฐผนัง และงานฉาบปูนเรียบผนัง เพิ่มจากแบบรูปรายการกำหนดเพื่อความมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยกับผู้เข้าใช้อาคาร พิจารณาจากบันทึกประจำวันผู้ควบคุมงาน และสถิติการทำงานต่อวัน

- คณะกรรมการตรวจรับพัสดุพิจารณาแล้ว เห็นควรพิจารณาแก้ไขแบบตำแหน่งการติดตั้งลิฟต์โดยสาร และขยายระยะเวลาการก่อสร้างตามเหตุที่ผู้รับจ้างขอสงวนสิทธิ์มา รวมเป็นระยะเวลา ๑๑๗ วัน จึงเห็นควรขอปรับแผนการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าวเพื่อให้สอดคล้องกับงานที่เหลืออยู่ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓**

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการปรับปรุงศูนย์สอนขับรถ อ.ลำลูกกา ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓** ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

ความเห็นคณะอนุกรรมการพิจารณาฯ :

คณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้ว เห็นว่า เนื่องจากโครงการดังกล่าว ต้องมีการแก้ไขแบบตำแหน่งการติดตั้งลิฟต์โดยสาร และขยายระยะเวลาการก่อสร้างตามเหตุที่ผู้รับจ้างขอสงวนสิทธิ์มา รวมเป็นระยะเวลา ๑๑๗ วัน เพื่อให้สอดคล้องกับงานที่เหลืออยู่ ดังนั้น จึงเห็นควรให้ปรับระยะเวลาดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓** และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป จึงมีมติเห็นชอบให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการปรับปรุงศูนย์สอนขับรถ อ.ลำลูกกา ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓** ตามที่เสนอ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

/ข้อพิจารณา...

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการปรับปรุงศูนย์สอนขับรถ อ.ลำลูกกา ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓** ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอขอ
รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๑ (๓)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการปรับปรุงศูนย์สอนขับรถ อ.ลำลูกกา ภายใต้แนวทางการยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓** ตามที่เสนอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๓.๒...

วาระที่ ๔.๓.๒ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) จำนวน ๒ โครงการ

โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลาดำเนินโครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้กับกรม	ขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเป็น	หมายเหตุ
(๑) โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษาสำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ **<u>เบิกจ่าย</u> ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท** (โอนเงินให้ทั้งจำนวน โดยขอรับทุน) **<u>ผูกพันค้างจ่าย</u> - บาท** **ส่งคืน กปถ. - บาท**	สปค.	**๖,๐๐๐,๐๐๐**	๑ ต.ค. ๖๑ – ๓๑ ก.ค. ๖๒ •ปรับเป็นสิ้นสุด **<u>๓๐ มิ.ย. ๖๓</u>** • ส่งหนังสือแจ้งขอปรับเวลา ที่ คค ๐๒๐๑/๑๕๗๗ ลว. ๒๕ ก.พ. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ	•สัญญา ลว. ๒ พ.ค. ๖๒ (ขบ. และ สปค.) • สัญญาเลขที่ สปค.๓๑/๒๕๖๓ ลว. ๓๑ ม.ค. ๖๓ เริ่ม ๓๑ ม.ค. ๖๓ สิ้นสุด ๒๘ ส.ค. ๖๓ (สปค. และผู้ว่าจ้าง)	**ขอเป็นสิ้นสุด <u>๓๑ ต.ค. ๖๓</u>**	**• สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว** - <u>งวดที่ ๑</u> ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับเบื้องต้น (Inception Report) เมื่อวันที่ ๒๔ ก.พ. ๖๓ และประชุมตรวจรับงานและเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๑ เป็นเงิน ๘๙๘,๕๐๐ บาท เรียบร้อยแล้ว - <u>งวดที่ ๒</u> ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) เมื่อวันที่ ๒๓ มี.ค. ๖๓ โดยมีการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ เมื่อวันที่ ๒๐ เม.ย. ๖๓ ซึ่งที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานและให้เบิกจ่ายเงินงวดที่ ๒ เป็นเงิน ๑,๔๗๙,๕๐๐ บาท เรียบร้อยแล้ว - <u>งวดที่ ๓</u> ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๒ (Progress Report ๒) **• สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ** เนื่องจากในกระบวนการจัดหาผู้รับจ้างต้องมีการพิจารณาคัดเลือกผู้รับจ้างอย่างรอบคอบมากที่สุด โดยที่ปรึกษาต้องมีความชำนาญ และมีความเชี่ยวชาญในการดำเนินโครงการที่มีรายละเอียด เทคนิควิชาชีพเฉพาะในด้านวิศวกรรม สถาปัตยกรรม และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ อีกทั้งต้องมีความรู้ความเข้าใจ ในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางทางถนนเพื่อเข้าถึงระบบสาธารณะสำหรับผู้พิการ เด็ก และผู้สูงอายุ จึงทำให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการจัดหาผู้รับจ้าง ซึ่งได้ผู้รับจ้าง คือ มหาวิทยาลัยนเรศวร และลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ **ดังนั้น จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับสัญญาจ้าง โดยใช้เวลาในการประเมิน/ตรวจรับ ๑ เดือน และสรุปปิด ๑ เดือน รวม ๒ เดือน เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓**
		ทำงาน	๑๒ เดือน	-	๑๖ เดือน (เพิ่มขึ้น ๔ เดือน)	
		ศึกษา	๗ เดือน	๒๑๐ วัน (๗ เดือน)	คงเดิม	
		ตรวจรับ/เบิกจ่าย	๑ เดือน	-	คงเดิม	
		สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม	

โครงการ	ผู้ได้รับจัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลาดำเนินโครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้กับกรม	ขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเป็น	หมายเหตุ
(๒) โครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก **(วงเงินสัญญา ๔๗,๒๗๒,๗๐๐ บาท)** **<u>เบิกจ่าย</u>** ๑๘,๙๐๙,๐๘๐ **บาท** **<u>ผูกพักค้างจ่าย</u>** ๒๘,๓๖๓,๖๒๐ **บาท** **ส่งคืน กปถ.** ๒,๒๒๗,๓๐๐ **บาท**	ศบร.	๔๙,๕๐๐,๐๐๐	๑๓ ก.ค. ๖๐ – ๑๒ ม.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๔ ส.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ ต.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด **<u>๓๐ เม.ย. ๖๓</u>** • ส่งหนังสือแจ้งขอปรับเวลา ที่ คค ๐๔๒๑.๒/๕๑๐ ลว. ๒๓ เม.ย. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ)	• สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๙๙/๒๕๖๑ ลว. ๑ พ.ค. ๖๑ เริ่ม ๒ พ.ค. ๖๑ สิ้นสุด ๒๕ ก.ค. ๖๒ • ขยายสัญญา ลว. ๗ ม.ค. ๖๓ แก้ไขสัญญา (จำนวน ๖๗ วัน) <u>ขยายเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๒</u>	**ขอเป็นสิ้นสุด <u>๓๐ ก.ย. ๖๓</u>**	• **สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว** - ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานงวดที่ ๒-๖ ฉบับปรับปรุงแก้ไขตามความเห็นคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ และเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๑-๖ เรียบร้อยแล้ว โดยงานงวดที่ ๗ และ ๘ อยู่ระหว่างให้ที่ปรึกษาแก้ไขตามความเห็นคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ให้ครบถ้วนตามขอบเขตงาน รวมถึงการแก้ไขและตรวจสอบระบบให้เป็นตามสัญญา • **สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ** เนื่องจาก ศบร. ได้มีการประชุมหารือระหว่างที่ปรึกษา และ ศทส. เพื่อติดตามเร่งรัดการดำเนินการเชื่อมต่อระบบ GPS กับข้อมูลระบบงาน MDM โดย ศทส. ได้ทำการพัฒนา Web service เชื่อมต่อเพื่อทดสอบการเรียกข้อมูลแล้ว แต่ที่ปรึกษายังไม่สามารถหาแนวทางแก้ไข ปรับปรุง และพัฒนาเพิ่มเติมได้ รวมถึงรายงานฉบับสมบูรณ์ยังไม่ครบถ้วน จึงให้ที่ปรึกษาส่งเอกสารเพิ่มเติมภายหลัง ได้แก่ เอกสาร SRS, SDS, Program Specification,Method Specification ที่ทางที่ปรึกษาได้ทำการแก้ไขและจัดส่งนั้น ยังไม่ถูกต้อง สมบูรณ์ และครบถ้วนตามรายการของขอบเขตงาน **ดังนั้น จึงขอปรับระยะเวลาการดำเนินงานเพื่อให้สอดคล้องการการทำงานและการแก้ไขรายละเอียดของงานให้ถูกต้อง รวมถึงระยะเวลาการพิจารณาตรวจรับพัสดุ** มีรายละเอียดที่ต้องตรวจสอบให้รอบครอบ เพื่อความถูกต้อง สมบูรณ์ ตามขอบเขตงานและสัญญาจ้าง **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓**
		ทำงาน	๑๐ เดือน	-	คงเดิม	
		ศึกษา	๒๑ เดือน (ตามสัญญา ๑๕ เดือน ขอเพิ่ม ๖ เดือน โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย)	สัญญา ๔๕๐ วัน (๑๕ เดือน) ขอเพิ่ม ๖ เดือน (ไม่คิดค่าจ่าย) รวม ๒๑ เดือน	๒๖ เดือน (เพิ่มขึ้น ๕ เดือน)	
		แก้ไขสัญญา	๖๗ วัน (๒ เดือน)		คงเดิม	
		ตรวจรับ/สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม	

โดยรายละเอียดการปรับระยะเวลามี ดังนี้

/วาระที่ ๔.๓.๒ (๑)...

วาระที่ ๔.๓.๒ (๑) ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามมติคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๑)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท

จ่ายแล้ว	๖,๐๐๐,๐๐๐	บาท
ผูกพันค้างจ่าย	-	บาท
ส่งคืนกองทุนฯ	-	บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑ ตุลาคม ๒๕๖๑ – ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๒ (ศึกษา ๗ เดือน)
* สัญญาจ้าง เลขที่ สปค.๓๑/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓
(ระยะเวลาตามสัญญา ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ – ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๓)
• ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๒)

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการแก้ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกฎหมายที่กำหนดและความต้องการของคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ พร้อมทั้งดำเนินการสำรวจลักษณะโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะและทางเดินเท้า ทางข้าม จุดเชื่อมต่อการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ ตลอดจนการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยเพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงกระทรวงคมนาคมและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้สอดคล้องกับข้อกฎหมายที่กำหนด ส่งผลให้เกิดการสร้างการรับรู้ถึงการยกระดับคุณภาพมาตรฐานการให้บริการระบบชนส่งสาธารณะของรัฐบาลกระทรวงคมนาคม เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าใช้บริการได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ลดการเกิดอุบัติเหตุ และจูงใจให้ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมากขึ้น

๒. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการแก้ปัญหาการเดินทางทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกฎหมายที่กำหนดและความต้องการของคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ

๓. เพื่อศึกษา และพัฒนาแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคมให้มีประสิทธิภาพเพื่อใช้ในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกของกระทรวงคมนาคมต่อไปในอนาคต และเพื่อพัฒนาและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะของคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุตามมาตรฐานสากลให้เป็นไปตามหลักการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design: UD) เพื่อช่วยเหลือคนพิการ อันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนให้สามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ สิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีขนส่งสาธารณะ (สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ ท่าเรือ และท่าอากาศยาน) ได้อย่างปลอดภัย และเท่าเทียมกับบุคลทั่วไป ตลอดจนจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นซ้ำซ้อนกับคนพิการได้อีกในการใช้ถนน ทางเท้าที่ไม่ได้มาตรฐานได้

/๔. เพื่อสร้างการ...

๔. เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์องค์ความรู้และการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม และการใช้รถใช้ถนน ทางเดินเท้า ทางข้าม การเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และรัฐวิสาหกิจ ในการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และทางเดิน ฟุตบาททางเท้า ได้

๕. เพื่อเป็นการขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน และการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และทางเดิน ฟุตบาททางเท้า อย่างมีพลัง และเป็นวงกว้างมากยิ่งขึ้น

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : กองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาดำเนินโครงการศึกษา สำรวจเพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนนเพื่อการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของ คค. ระยะที่ ๔ เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพมาตรฐานการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของ คค. เพื่อให้คนพิการ เด็ก ผู้สูงอายุ ผู้มีอุปสรรคในการเดินทาง และประชาชนทุกคน สามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ ทางเดิน ทางเท้า ฟุตบาท และการบริการที่เท่าเทียม เสมอภาค รวดเร็ว สะดวก และปลอดภัย ลดการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนเพื่อเป็นการจูงใจให้ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางได้

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : ๑. จำนวนพื้นที่ที่ทำการสำรวจโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะที่รองรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุในสังกัดกระทรวงคมนาคม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครบตามพื้นที่ที่กำหนด ๑๐ จังหวัด

๒. จำนวนแบบรายละเอียด (Detailed design) ของพื้นที่ต้นแบบ จำนวน ๒ พื้นที่ (สถานีขนส่งผู้โดยสาร และสถานีรถไฟ)ที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามเป้าหมายที่กำหนด

๓. ข้อมูลสารสนเทศ (website) ของโครงการที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามเป้าหมายที่กำหนด

๔. เล่มผลการศึกษา ฉบับสมบูรณ์ ที่มีข้อมูลประกอบด้วยข้อเสนอแนะ แผนงานการพัฒนา ปัญหาอุปสรรค แนวทางแก้ไข และข้อมูลการออกแบบในลักษณะรูปแบบแนวคิด (Conceptual Design) แนวทาง การปรับปรุงการเดินทาง ทางเท้า ฟุตบาท ในเขตเทศบาลเมืองในพื้นที่ศึกษาของโครงการที่ได้รับความเห็นชอบร่วมกันจากหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ จำนวน ๑๐ จังหวัด จังหวัดละ ๑ พื้นที่ ตลอดจนข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ และต่อกระทรวงคมนาคมที่ครบถ้วน เป็นต้น จำนวน ๑๐๐ เล่ม

ด้านคุณภาพ : ๑. ความสำเร็จของการดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

๒. คนพิการ ผู้สูงอายุ และประชาชนทั่วไปรับรู้ รับทราบ การยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น

๓. กระทรวงคมนาคมมีฐานข้อมูล สามารถพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ รวมถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นไปตามหลักการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design: UD) เพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุในการเดินทางทางถนนเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย และการเข้าถึงอาคารสถานที่ของกระทรวงคมนาคมที่ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัย และพัฒนาบุคลากรของกระทรวงคมนาคมให้มีองค์ความรู้ด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก และการบริการให้แก่คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ให้เป็นไปตามหลักการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล UD

/กิจกรรม...

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. ดำเนินกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ตาม พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

๒. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ลงนามในสัญญาจ้างกับผู้รับจ้างดำเนินโครงการฯ และที่ปรึกษาดำเนินโครงการฯ ให้เป็นไปตามขอบเขตรายละเอียดงาน (TOR) ที่กำหนด และให้เสร็จสิ้นตามกำหนดระยะเวลาดำเนินงานภายใน ๒๑๐ วัน (๗ เดือน) ตามที่กำหนดไว้ใน TOR ดังนี้

๒.๑ ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๐ ชุด พร้อมทั้งแฟ้มบันทึกข้อมูลบรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล จำนวน ๕ ชุด ให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา (๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ – ๑ มีนาคม ๒๕๖๓)

๒.๒ ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๑ จำนวน ๒๐ ชุด พร้อมทั้งแฟ้มบันทึกข้อมูลบรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล จำนวน ๕ ชุด ให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา (๒ มีนาคม ๒๕๖๓ – ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓)

๒.๓ ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๒ จำนวน ๒๐ ชุด พร้อมทั้งแฟ้มบันทึกข้อมูลบรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล จำนวน ๕ ชุด ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๒๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา (๑ เมษายน ๒๕๖๓ – ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๓)

๒.๔ ที่ปรึกษาได้ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ เป็นภาษาไทยจำนวน ๒๐ ชุด พร้อมทั้งแฟ้มบันทึกข้อมูลบรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล จำนวน ๕ ชุด ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๕๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา (๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ – ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๓) และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุได้ตรวจรับงานจ้างไว้โดยครบถ้วนแล้ว ประกอบด้วย ร่างสรุปผลการศึกษา ร่างแบบรายละเอียด (Detailed Design) ร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary) และร่างสรุปผลการศึกษาของโครงการฯ และร่างสรุปผลการสำรวจโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะฯ

๒.๕ ปรึกษาส่งมอบงานให้แล้วเสร็จภายใน ๒๑๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุได้ตรวจรับงานจ้างได้ครบถ้วนแล้ว ดังนี้

๒.๕.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เป็นภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด พร้อมทั้งแฟ้มบันทึกข้อมูลบรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล จำนวน ๕ ชุด ประกอบด้วย รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) จำนวน ๒๕ เล่ม รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๒๕ เล่ม แบบรายละเอียด (Detailed Design) พร้อมประมาณการราคา จำนวน ๒ พื้นที่ พื้นที่ละ ๒๕ เล่ม ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ฉบับปรับปรุง จำนวน ๑ ชุด พร้อมคู่มืออการใช้งาน จำนวน ๒๕ เล่ม รายงานสรุปผลการศึกษาฯ และสรุปผลการสำรวจโครงสร้างพื้นฐานฯ จำนวน ๒๕ เล่ม

๒.๕.๒ จัดกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาต่าง ๆ และนำผลการจัดกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์มาปรากฏไว้บนเว็บไซต์ ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๘๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา (๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ – ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๓)

๒.๕.๓ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๑๐๐ ชุด ประกอบด้วย รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๑๐๐ เล่ม รายงานสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) จำนวน ๑๐๐ เล่ม แบบรายละเอียด (Detailed Design) พร้อมประมาณการราคา จำนวน ๒ พื้นที่ พื้นที่ละ ๒๐ เล่ม ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศฯ ฉบับปรับปรุง จำนวน ๑ ชุด พร้อมคู่มือการใช้งาน จำนวน ๔๐ เล่ม รายงานสรุปผลการศึกษาฯ และสรุปผลการสำรวจโครงสร้างพื้นฐานฯ จำนวน ๑๐๐ เล่ม รายงานผลการศึกษา ข้อมูลทั้งหมดในรูปแบบ Digital File บรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล DVD จำนวน ๑๐๐ แผ่น ข้อมูลผลการสำรวจ ข้อมูลประกอบการนำเสนอ ไฟล์สำหรับเผยแผร่ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบไฟล์โดยบันทึกข้อมูลในแผ่น DVD จำนวน ๕๐ แผ่น และบันทึกข้อมูลทั้งหมดลงใน External hardisk จำนวน ๑ ชุด

๒.๕.๔ เครื่องคอมพิวเตอร์แท็บเล็ต จำนวน ๑ เครื่อง ให้แล้วเสร็จภายใน ๒๑๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา (๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ – ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๓)

๓. รายงานผลการดำเนินงานและสรุปปิดโครงการ

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

๑. สัญญาขอรับจัดสรรทุนจ้างที่ปรึกษาได้รับการลงนามจากผู้มีอำนาจแล้ว เมื่อวันที่ ๒ พ.ค. ๖๒

๒. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ลงนามในสัญญาจ้างกับมหาวิทยาลัยนเรศวร ซึ่งเป็นผู้รับจ้างและที่ปรึกษาดำเนินโครงการฯ ให้เป็นไปตามขอบเขตรายละเอียดงาน (TOR) ที่กำหนด สัญญาเลขที่ **สปค. ๓๑/๒๕๖๓ ลงนามในสัญญาวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓** โดยเริ่มลงมือทำงานภายในวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ และดำเนินการตามสัญญาให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๓ (๒๑๐ วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง)

๓. ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับเบื้องต้น (Inception Report) ตามหนังสือที่ อว ๐๖๐๓/๐๒๔๕๑ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ภายในเวลาที่กำหนด และมีการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๕ ชั้น ๕ กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นการประชุมตรวจรับงานงวดที่ ๑ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานฉบับเบื้องต้น (Inception Report) และอนุมัติให้เบิกจ่ายเงินงวดที่ ๑ ได้ ซึ่งให้ที่ปรึกษานำความเห็นของคณะกรรมการไปปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมในเล่มรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) ต่อไป

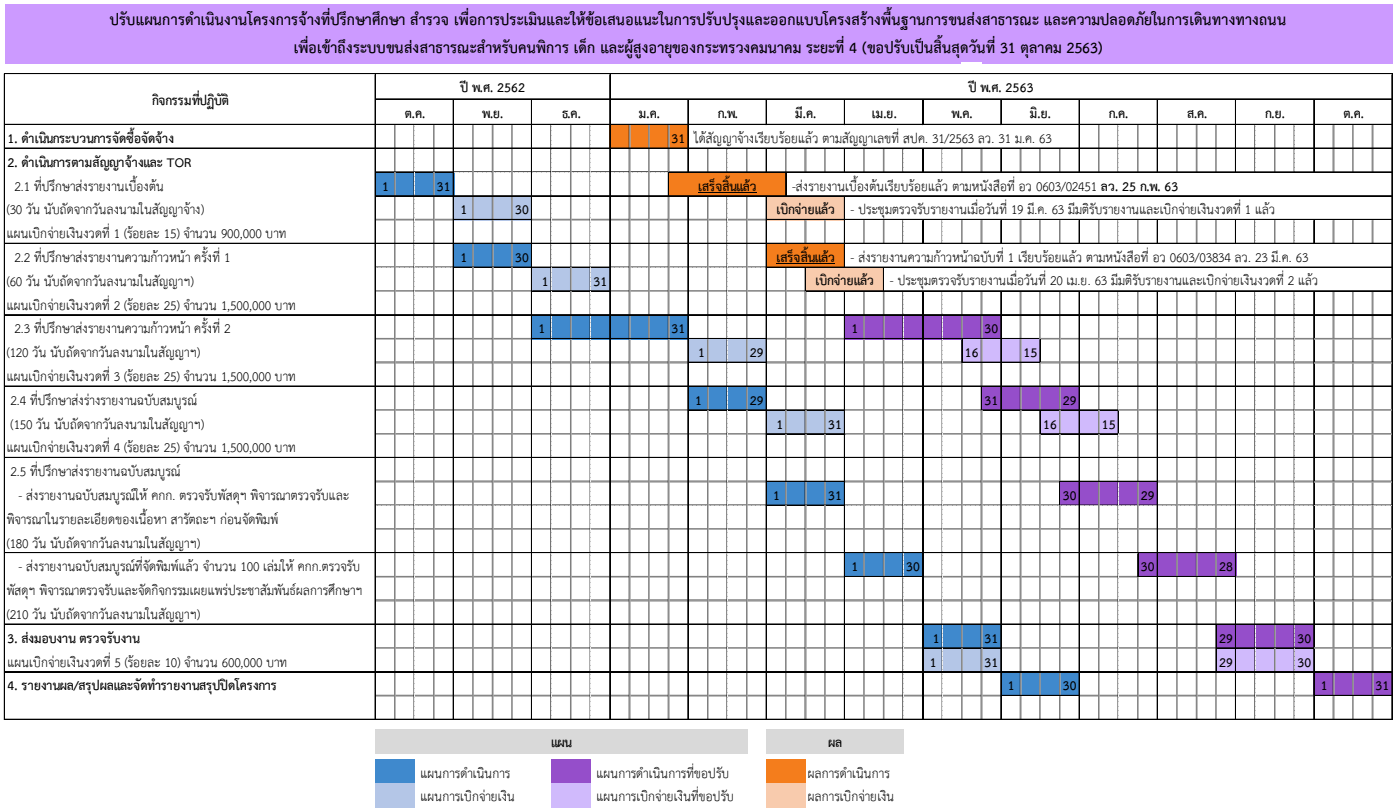
๔. ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) ตามหนังสือที่ อว ๐๖๐๓/๐๓๘๓๔ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๓ ภายในเวลาที่กำหนด และมีการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๕ ชั้น ๕ กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นการประชุมตรวจรับงานงวดที่ ๒ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) และอนุมัติให้เบิกจ่ายเงินงวดที่ ๑

๕. สปค. มีหนังสือแจ้งฝ่ายเลขานุการฯ ตามหนังสือที่ คค ๐๒๐๑/๑๕๗๗ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เรื่องขอปรับแผนการดำเนินงานโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนนเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ เรียบร้อยแล้ว

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ : อยู่ระหว่างขั้นตอนที่ปรึกษาการจัดทำรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๒ (ภายในวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ตามสัญญาภายใน ๑๒๐ วันนับถัดจากวันลงนามในสัญญาจ้าง)

การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการตามสัญญาจ้าง โดยขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓** โดยมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

แผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงิน



รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๒ (๑)

สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ :

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง และลงนามในสัญญาจ้างกับผู้รับจ้าง (มหาวิทยาลัยนเรศวร) สัญญาเลขที่ สปค.๓๑/๒๕๖๓ ลงนามในสัญญาวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้เนื่องจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างโดยวิธีการคัดเลือก จำเป็นต้องมีความรอบคอบ และปฏิบัติให้ถูกต้องตาม พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และเป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ อย่างเคร่งครัด ประกอบกับการดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นการดำเนินโครงการมีรายละเอียด เทคนิค วิชาชีพเฉพาะในด้านวิศวกรรม สถาปัตยกรรม และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ อีกทั้งต้องมีความรู้ความเข้าใจ ในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางทางถนนเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ จึงจำเป็นที่จะต้องได้ผู้รับจ้างที่มีความชำนาญ และมีความเชี่ยวชาญในด้านดังกล่าวโดยเฉพาะ ทำให้ต้องมีการพิจารณาคัดเลือกผู้รับจ้างมาดำเนินโครงการดังกล่าวอย่างรอบคอบมากที่สุด ส่งผลให้กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง มีความล่าช้าและไม่เป็นไปตามแผน (เดิมกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง และลงนามในสัญญาจ้างจะต้องแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน) จึงทำให้การดำเนินโครงการดังกล่าวไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ (แผนเดิมกำหนดให้งานแล้วเสร็จภายในวันที่ ๓๑ มิถุนายน ๒๕๖๓) ดังนั้น เมื่อการลงนามในสัญญาจ้างกับผู้รับจ้างได้ลงนามในสัญญาจ้างล่าช้ามาเป็นวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ ทำให้การดำเนินโครงการดังกล่าวต้องขยายระยะเวลาออกไป สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม จึงขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓**

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ

ฝ่ายเลขานุการฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓** ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

ความเห็นคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ

คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้ว เห็นว่า เพื่อให้ระยะเวลาการดำเนินโครงการสอดคล้องกับระยะเวลาดำเนินงานตามสัญญาจ้าง จึงเห็นควรให้ปรับระยะเวลาโครงการ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓** และมีมติเห็นชอบให้ปรับระยะเวลาโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓** ตามที่เสนอ และให้ฝ่ายเลขานุการนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓** ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอขอ

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๒ (๑)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓** ตามที่เสนอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

/วาระที่ ๔.๓.๒ (๒)...

วาระที่ ๔.๓.๒ (๒) ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก

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

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

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

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

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๘ เดือน (ศึกษา ๑๕ เดือน นับถัดจากลงนามในสัญญาจ้าง)
(๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๐ - ๑๒ มกราคม ๒๕๖๒)
* สัญญาจ้าง เลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๙๙/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑
(ระยะเวลาตามสัญญา ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ – ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒)
- ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๒ (ให้สอดคล้องกับสัญญาจ้าง)
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๑)
* แก้ไขสัญญาจ้าง ขยายระยะเวลาจำนวน ๖๗ วัน นับถัดจากวันสิ้นสุดสัญญา เปลี่ยนเป็นสิ้นสุดสัญญาจากเดิม เป็นวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒
- ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๒ (ให้สอดคล้องกับขอขยายเวลาสัญญา)
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๒)
- ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ (ให้สอดคล้องกับแก้ไขสัญญาจ้าง)
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๒)
- ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ (ให้สอดคล้องกับกระบวนการทำงาน)
(ตามมติคณะกรรมการกองทุนฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๓)

/วัตถุประสงค์ ...

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

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

๒. เพื่อศึกษา กำหนดรูปแบบมาตรฐานและหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำกับดูแลของหน่วยงาน โดยให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรการที่ว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยประยุกต์ใช้ข้อมูลที่ได้จากระบบบริหารจัดการเดินรถด้วย GPS

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

๔. เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการและการใช้งาน โดยการออกแบบรูปแบบโปรแกรมประยุกต์ (Application) ให้ตอบสนองการใช้งานให้กับหน่วยงานภายในของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานภายนอก และสามารถตัดสินใจในระดับผู้บริหารได้

๕. เพื่อศึกษา ออกแบบ และพัฒนาระบบที่สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภายนอกเพื่อให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพสูงสุด

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : ระบบที่ ๑ เพื่อใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย สำหรับ กตส. และ สขจ.
ระบบที่ ๒ เพื่อใช้ในการกำกับ ดูแลรถโดยสาร สำหรับ สนส. และ สขจ.
ระบบที่ ๓ เพื่อใช้ในการกำกับ ดูแลรถบรรทุก สำหรับ สนค. และ สขจ.
ระบบที่ ๔ เพื่อใช้สำหรับผู้ติดตั้ง GPS
ระบบที่ ๕ เพื่อใช้สำหรับผู้ประกอบการ
ระบบที่ ๖ เพื่อการพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถ สำหรับ สนภ.
ระบบที่ ๗ สถิติการใช้รถใช้ถนน สำหรับ กผง.
ระบบที่ ๘ ลดมลพิษ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สำหรับ สนว.
ระบบที่ ๙ Business Intelligent สำหรับผู้บริหารกรมการขนส่งทางบก
ระบบบริหารจัดการฐานข้อมูล (Data Management System)

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

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

/๓. ส่งมอบรายงาน...

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

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

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

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

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

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

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

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

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

๑. จัดทำขอบเขตของงาน (TOR) และดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างแล้ว ได้ผู้รับจ้าง คือ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตามสัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๙๙/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ โดยจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ ๑ หลังจากที่ลงนามในสัญญาจ้าง และจะหักคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้าร้อยละ ๑๐ ของเงินค่าจ้างในแต่ละงวด ตั้งแต่งวดที่ ๒-๗ และงวดที่ ๘ หักตามจำนวนเงินที่เหลือ

๒. ที่ปรึกษาดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญาจ้าง ดังนี้

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

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

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

๒.๔ ส่งมอบรายงานฉบับกลาง (Interim Report) เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ ภายในเวลาที่กำหนด โดยคณะกรรมการตรวจพัสดุฯ มีมติให้ที่ปรึกษาไปดำเนินการปรับแก้ไขรายงานเพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามข้อสังเกต ซึ่งในระหว่างการแก้ไข ผู้เกี่ยวข้องได้มีการประชุมติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และที่ปรึกษาได้แก้ไขรายงานจัดส่งให้เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๒ รวมทั้งได้จัดส่งเอกสารเพิ่มเติมเพื่อประกอบรายงานเมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๒ โดยมีการประชุมตรวจรับพัสดุฯ เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ มีมติรับงานงวดที่ ๕ และเบิกจ่ายเงินเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓

๒.๕ ส่งมอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๓ (Progress Report ๓) เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๒ ภายในเวลาที่กำหนด โดยคณะกรรมการตรวจพัสดุฯ มีมติให้ที่ปรึกษาไปดำเนินการปรับแก้ไขรายงานเพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามข้อสังเกต ซึ่งในระหว่างการแก้ไข ผู้เกี่ยวข้องได้มีการประชุมติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องจำนวน ๖ ครั้ง และที่ปรึกษาได้แก้ไขรายงานจัดส่งให้เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๒ โดยมีการประชุมตรวจรับพัสดุฯ เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ มีมติรับงานงวดที่ ๕ และเบิกจ่ายเงินเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓

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

๒.๖ ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ซึ่งล่าช้ากว่ากำหนดระยะเวลาตามสัญญาที่ได้มีการขยายระยะเวลาแล้ว (ภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) ซึ่งได้มีการแก้ไขรายงานเพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามข้อสังเกตของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ โดยที่ปรึกษามีการจัดทำระบบเพิ่มเติมนอกเหนือจากขอบเขตการดำเนินงาน จากการประชุมตรวจรับเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ คณะกรรมการฯ พิจารณารายงานแล้วยังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์จึงให้ที่ปรึกษาแก้ไขตามความเห็นคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๗ ต่อไป

๒.๗ ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และรายงานฉบับผู้บริหาร (Executive Report) พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูลเนื้อหารายงาน (CD-ROM หรือ DVD-ROM) และสื่อวีดีทัศน์นำเสนอโครงการ ความยาวไม่น้อยกว่า ๒, ๔ และ ๗ นาที เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ซึ่งล่าช้ากว่ากำหนดระยะเวลาตามสัญญาที่ได้มีการขยายระยะเวลาแล้ว (ภายในวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒) โดยคณะกรรมการตรวจรับพัสดุได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ส่งคืนรายงานให้ที่ปรึกษาเนื่องจากยังไม่ครบถ้วนตามสัญญา และที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานมาใหม่อีกครั้งเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ จากการตรวจสอบเอกสาร ได้แก่

เอกสาร SRS, SDS, Program Specification, Method Specification ที่ทางที่ปรึกษาได้ทำการแก้ไขและจัดส่งเพิ่มเติมนั้น ยังไม่ถูกต้องสมบูรณ์ และครบถ้วนตามขอบเขตงาน กรรมการตรวจรับฯ จึงยังไม่พิจารณาให้เบิกจ่ายเงินงวดที่ ๘ โดยให้ที่ปรึกษาแก้ไขรายงานให้สมบูรณ์ก่อนตรวจรับครั้งต่อไป

๒.๘ ศบร. ได้มีการประชุมหารือระหว่างที่ปรึกษาสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และ ศทส. เมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๖๓, ๒๘ มีนาคม ๒๕๖๓ และ ๗ เมษายน ๒๕๖๓ เพื่อติดตามและเร่งรัดการดำเนินเชื่อมโยงระบบ GPS กับข้อมูลระบบงาน MDM โดย ศทส. ได้ทำการพัฒนา Web Service เชื่อมต่อเพื่อทดสอบการเรียกข้อมูลแล้ว แต่ที่ปรึกษายังไม่สามารถหาแนวทางแก้ไข ปรับปรุง และพัฒนาเพิ่มเติมได้ จึงได้ให้ที่ปรึกษาดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขความผิดพลาดของโปรแกรมให้สมบูรณ์ก่อนการพิจารณาตรวจรับต่อไป

๓. ศบร. มีหนังสือแจ้งฝ่ายเลขานุการฯ ตามหนังสือที่ คค ๐๔๒๑.๔/๕๑๐ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓ เรื่องขอปรับแผนการดำเนินงานโครงการฯ เรียบร้อยแล้ว

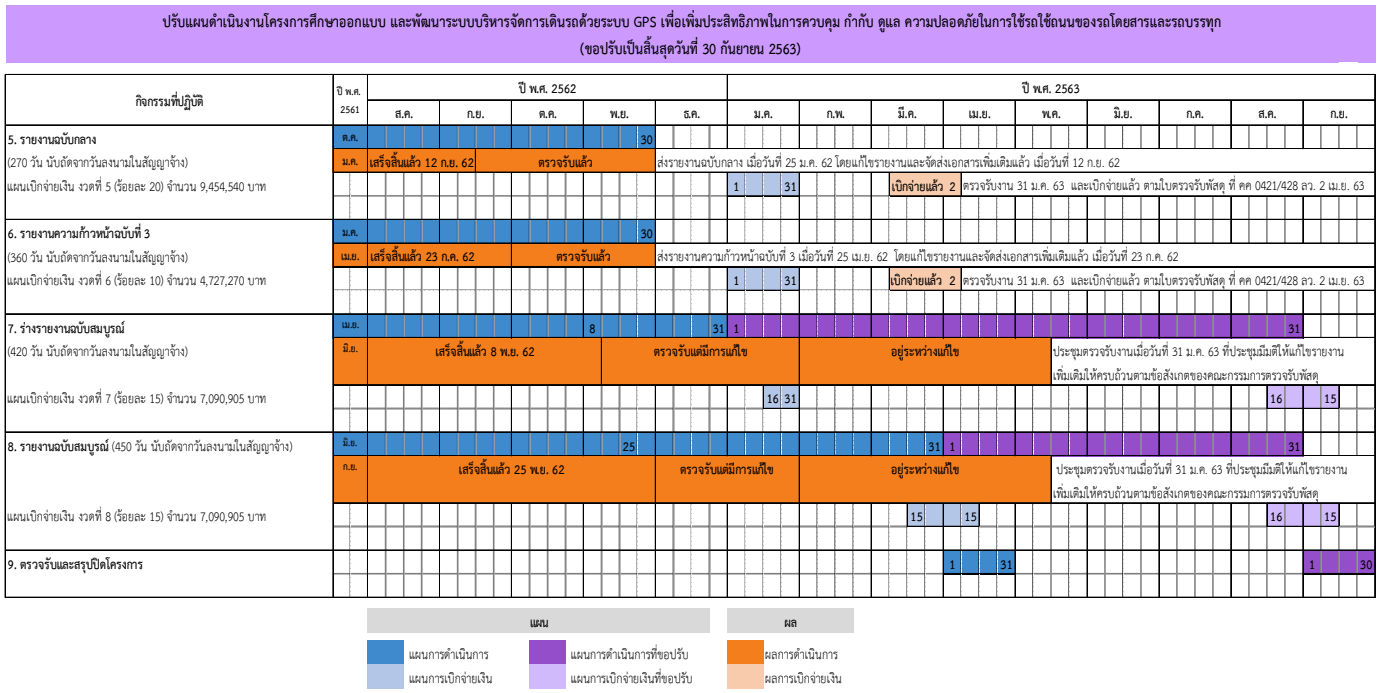
ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้จัดส่งรายงานงวดสุดท้ายล่าช้ากว่าสัญญา กรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการตามระเบียบพัสดุที่เกี่ยวข้องต่อไป

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ :

อยู่ระหว่างที่ปรึกษาแก้ไขรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และรายงานฉบับผู้บริหาร (Executive Report) พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูลเนื้อหารายงาน (CD-ROM หรือ DVD-ROM) และสื่อวีดีทัศน์นำเสนอโครงการ ความยาวไม่น้อยกว่า ๒, ๔ และ ๗ นาที ให้ผลการดำเนินงานเป็นไปตามสัญญาฯ โดยส่งเอกสารเพิ่มเติมให้ครบถ้วนตามขอบเขตงาน ดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขข้อผิดพลาดของโปรแกรมให้สมบูรณ์ เพื่อตรวจรับงานและเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๘ ต่อไป

การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับกระบวนการทำงาน โดยขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓** โดยมีแผนการดำเนินงานส่วนที่เหลือ เป็นดังนี้

แผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงิน



/สาเหตุที่...

สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : เนื่องจากคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ มีมติที่ประชุมไม่รับงานงวดที่ ๗ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และงานงวดที่ ๘ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โดยให้นำกลับไปแก้ไขตามข้อสังเกตของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุฯ ทั้งนี้ ศบร. ได้มีการประชุมหารือระหว่างที่ปรึกษา และ ศทส. เพื่อติดตามเร่งรัดการดำเนินการเชื่อมต่อระบบ GPS กับข้อมูลระบบงาน MDM โดย ศทส. ได้ทำการพัฒนา Web service เชื่อมต่อเพื่อทดสอบการเรียกข้อมูลแล้ว แต่ที่ปรึกษายังไม่สามารถหาแนวทางแก้ไข ปรับปรุง และพัฒนาเพิ่มเติมได้ รวมถึงรายงานฉบับสมบูรณ์ ฉบับที่แก้ไขตามข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ที่ปรึกษาส่งเอกสารเพิ่มเติมภายหลัง ได้แก่ เอกสาร SRS, SDS, Program,Specification,Method Specification ที่ทางที่ปรึกษาได้ทำการแก้ไขและจัดส่งนั้น ยังไม่ถูกต้องสมบูรณ์ และครบถ้วนตามรายการของขอบเขตงาน **ดังนั้น จึงขอปรับระยะเวลาการดำเนินงานเพื่อให้สอดคล้องกับการทำงานและการแก้ไขรายละเอียดของงานให้ถูกต้อง รวมถึงระยะเวลาการพิจารณาตรวจรับพัสดุ** มีรายละเอียดที่ต้องตรวจสอบให้รอบครอบ เพื่อความถูกต้อง สมบูรณ์ ตามขอบเขตงานและสัญญาจ้าง จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓**

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการฯ

ฝ่ายเลขานุการฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓** ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

ความเห็นคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ

คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า ให้ผู้ได้รับจัดสรรและคณะกรรมการตรวจรับงานกำหนดมาตรการในกรณีผู้รับจ้างไม่ปฏิบัติงานและส่งมอบงานตามที่กำหนดได้ เพื่อนำไปสู่การเป็นผู้ทิ้งงาน หรือกรณีอื่นใดที่จะสามารถทำให้งานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการได้
จึงมีมติเห็นชอบให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓** โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการฯ และให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของรถโดยสารและรถบรรทุก จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓** ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอขอ
รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๒ (๒)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓ **เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓** ตามที่เสนอ และให้ผู้ได้รับจัดสรรรับข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนไปพิจารณาดำเนินการ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

เลิกประชุมเวลา ๑๙.๐๐ น.

(นายจิรุตม์ วิศาลจิตร)
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
กรรมการและเลขานุการ

(นางสาวรัตนา หวังโภคา)
หัวหน้างานแผนงานโครงการ
ผู้จดรายงานการประชุม

(นางสาวทวีพร เพิ่มทวี)
ขนส่งจังหวัดนครนายก รักษาการในตำแหน่ง
หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้ตรวจรายงานการประชุม