



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



## คำนำ

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เป็นกองทุนฯ ที่มีวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยอันเกิดจากใช้รถใช้ถนน โดยมีการกิจที่สำคัญ คือ สนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีการกิจที่สำคัญในการสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเผยแพร่องค์ความรู้ ต่อสาธารณะ รวมทั้งสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจาก การใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นักเรียนจากค่าสินใหม่ทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตลอดจนการสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตาม พันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กองทุนฯ ได้มีการบททวน “แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)” แล้ว เห็นว่าแผนปฏิบัติการดังกล่าว มีความสอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์ประเทศไทย แผนปฏิบัติราชการกระทรวงคมนาคม แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก วัตถุประสงค์ จัดตั้งและพัฒกิจของกองทุนฯ โดยมีการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน/ภายนอก จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค (SWOT) แนวทางการดำเนินงาน และการกำหนดยุทธศาสตร์ เป้าหมาย กลยุทธ์ และแผนงาน ให้ไปในทาง ทางเดียวกันและสอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมการดำเนินงานของกองทุนฯ โดยได้มีการพิจารณาถึงความสำคัญ กับการลดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มุ่งเน้นให้ผู้ใช้ถนนปลอดภัยในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ประกอบกับเพื่อให้สอดคล้องกับข้อสังเกตของคณะกรรมการ จัดทำบันทึกข้อตกลงและประเมินการดำเนินงานทุนหมุนเวียนต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ คือ กองทุนฯ ควรมีการจัดทำแผนการควบคุม เพื่อลดการเกิด อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยมีมาตรการให้ผู้ขับมีวินัยในการขับรถ ดังนั้น จึงได้กำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ของ กองทุนฯ หรือเป้าหมายหลักในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี หรือแผนปฏิบัติการ ๓ ปี ที่มุ่งเน้น ไปที่การลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการรถจักรยานยนต์เป็นหลัก ดังนั้น การบททวนและจัดทำ “แผนปฏิบัติการกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)” จึงเป็นการกำหนดทิศทางการ ดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้การดำเนินงานของกองทุนฯ มี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
กรกฎาคม ๒๕๖๓

# สารบัญ

หน้า

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

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่ ๕ ภาพรวมแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)	๕๔
๕.๑ ค่านิยม วิสัยทัศน์ เป้าหมายหลัก พันธกิจ และวัตถุประสงค์	๕๕
๕.๒ ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)	๕๖
๕.๓ ครอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๕๗
๕.๔ แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๕๙
๕.๕ แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)	๖๐
๕.๖ ภาพรวมแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)	๖๓
๕.๗ แผนผังแสดงความเชื่อมโยงระหว่างแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนของ UN ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนปฏิบัติการด้านมนามา (ปี ๒๕๖๓-๒๕๖๕) แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)	๖๔
๕.๘ แผนการขอรับจัดสรรงองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	๖๕
บทที่ ๖ การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล	๖๙
๖.๑ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) สู่การปฏิบัติ	๖๙
๖.๒ การติดตามประเมินผลแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)	๖๙

## บทที่ ๑

### บทนำ

#### ๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น

กรมบัญชีกลางได้กำหนดให้มีการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน โดยการกำหนดให้คณะกรรมการฯ มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ (ร้อยละ ๒๐) โดยพิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนกำหนดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๕ ที่มีองค์ประกอบครบถ้วน มีคุณภาพ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้ง รวมถึงพันธกิจของทุนหมุนเวียน และต้องได้รับการพิจารณาให้ความเห็นชอบการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ อย่างรวดเร็วอย่างน้อย ๒ เดือน ก่อนเริ่มปีบัญชีถัดไป

สำหรับในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ กองทุนฯ จึงได้มีการทบทวนการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนต่อองค์ทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ พบร่างของทุนฯ ควรมีการกำหนดและวางแผนรอบทิศทางเพื่อควบคุมการดำเนินงานที่ชัดเจนมากขึ้น จึงได้มีการทบทวนถึงสาเหตุหลักของอุบัติเหตุบนท้องถนน และพบว่า สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก เกิดจากรถจักรยานยนต์มากถึง ร้อยละ ๒๘ และประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากการจักรยานยนต์สูงเป็นลำดับ ๑ ของโลก โดยสูงถึงร้อยละ ๗๔.๔ ของจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

กองทุนฯ ควรมีการปรับการจัดทำแผนการควบคุม เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยมีมาตรการให้ผู้ขับขี่มีวินัยในการขับรถมากยิ่งขึ้น

#### ๑.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)

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

#### ๑.๑.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)

พระราชนูญติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๑๐ กำหนดว่าเมื่อมีพระบรมราชโองการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้านจัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติเสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะรัฐมนตรีได้

พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๐) ตามที่คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติเสนอ ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๒ ได้ออกประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การประกาศแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๐) และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๓๖ ตอนที่ ๔๑ ก เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๒

### **๑.๑.๓ พระราชบัญญัติการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒**

พระราชบัญญัติการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๔ กำหนดให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๑๖ ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการนั้น โดยจัดทำเป็นแผนห้าปี ซึ่งต้องสองคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะกรรมการรัฐมนตรีที่แต่งตั้งรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง” และมาตรา ๘ กำหนดให้ในวาระแรก การจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการเป็นแผนห้าปีตามมาตรา ๑๖ ให้จัดทำเป็นแผนสามปีโดยมีห่วงระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

### **๑.๑.๔ มติคณะกรรมการรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๐**

(๑) เห็นชอบการจำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย

(๑.๑) แผนระดับที่ ๑ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ

(๑.๒) แผนระดับที่ ๒ ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนความมั่นคง

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

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

### **๑.๑.๕ มติคณะกรรมการรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒**

(๑) ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการสนับสนุน พัฒนาและบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับการจัดทำตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อประโยชน์ในการติดตาม ประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๒) ให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับที่ ๓ ในความรับผิดชอบตามนัยมติคณะกรรมการรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ให้สองคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

### ๑.๑.๖ กรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงฯ ประจำปี ๒๕๖๓

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ด้านที่ ๔ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน กรมบัญชีกลางกำหนดให้มีการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน โดยกำหนดเกณฑ์การประเมินผลจากประเด็นหลักที่สำคัญ ๖ ด้าน ได้แก่

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

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

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

๔. การจัดให้มีระบบประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๒๕) พิจารณาจากการประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียนที่เป็นระบบ โดยมีหลักเกณฑ์ชัดเจน สอดคล้อง และเชื่อมโยงกับหลักเกณฑ์และเป้าหมายระดับองค์กร

๕. การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศที่ครบถ้วน ถูกต้อง เชื่อถือได้ ทันกาล

๖. ผลสำเร็จจากการกำกับดูแลทุนหมุนเวียนของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากผลคะแนนของทุนหมุนเวียนประจำปี ตามระบบประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียนของกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

### ๑.๗ วัตถุประสงค์ในการทบทวนแผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

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

(๒) เพื่อทบทวนและปรับແນປฎิบัติการภายใต้แผนปฏิบัติการ ๓ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อใช้เป็นกรอบการกำหนดแผนงาน/โครงการ และกรอบงบประมาณในแผนปฏิบัติราชการประจำปี

(๓) เพื่อให้การดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนบรรลุวิสัยทัศน์ และพันธกิจรวมทั้งนโยบายและแผนระดับสูงที่เกี่ยวข้อง เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

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

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

จากการพิจารณากรอบแนวคิดและภาพในอนาคตดังกล่าว กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้กำหนดทิศทางการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในอนาคต ดังนี้

Safety Vehicle คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลyanพานิชโดยเฉพาะจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

Safety Culture คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของกรรมมีใบขับขี่

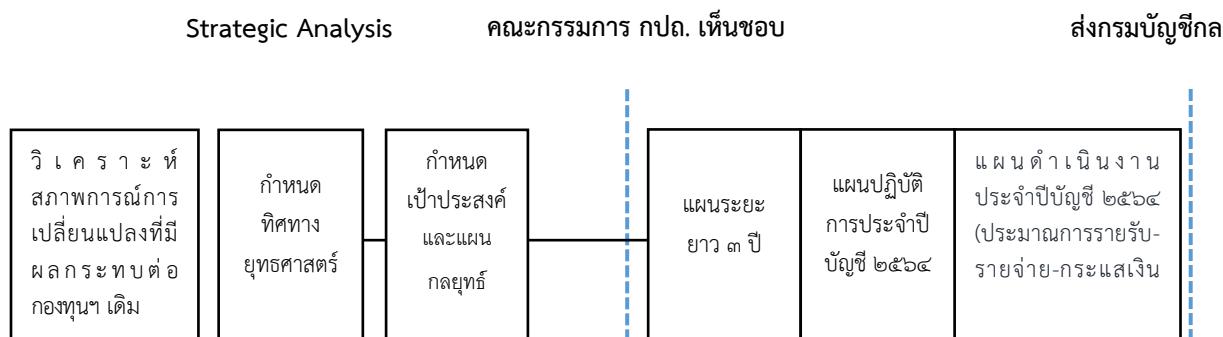
Community-driven คือ การส่งเสริมการมีส่วนร่วม และดึงพลังชุมชนเพื่อเป็นหลักในการขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ และความปลอดภัยบนท้องถนน

## บทที่ ๒

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

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

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



#### ๒.๒ การดำเนินการของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

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

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

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

(๒.๑) รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทบทวนข้อมูลบริบทด้านการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน วิเคราะห์สภาพแวดล้อม

(๒.๒) ขอความร่วมมือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทบทวน/เพิ่มเติมแผนปฏิบัติการ โครงการและกิจกรรม ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ฯ และแก้ไขปรับปรุง

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

(๒.๔) ประชุมเชิงปฏิบัติการกลุ่มย่อยเพื่อทบทวนแผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ

(๒.๕) ปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ฯ และแผนปฏิบัติการ ตามที่หน่วยงานเสนอแนะ/สำรวจและ รวบรวมความคิดเห็นเพื่อวิพากษ์

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

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

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

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

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

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

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

## บทที่ ๓

### สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่องithub ทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

#### ๓.๑ ทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล

เพื่อให้แผนปฏิบัติราชการสามารถการขับเคลื่อนสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับนี้เทียบเคียงได้กับสากล จึงได้มีการรวบรวม ศึกษา ทิศทางการพัฒนาระบบการขับเคลื่อนนานาประเทศ พบว่า มีแนวทางการพัฒนา ใน ๖ ประเด็น ดังนี้

(๑) การเชื่อมต่อ (Connectivity) มุ่งเน้นการเชื่อมต่อระบบการขับเคลื่อนสู่ห้องรถโดยสาร ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ระบบการขับเคลื่อนสู่ห้องในด้านการเดินทางและการขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่องและเร็วอย่างต่อ

(๒) การให้บริการ (Service) มุ่งเน้นให้ประชาชนทุกกลุ่ม ทุกรัฐด้วยรายได้สามารถเข้าถึงระบบการขับเคลื่อนสาธารณะที่มีคุณภาพได้อย่างเท่าเทียม ในราคาน้ำที่เป็นธรรม โดยรักษาสมดุลระหว่างความสามารถในการจ่ายของประชาชน (Affordability) คุณภาพการบริการ (Service Quality) และผลกระทบของการของผู้ประกอบการ (Operator Economics) และระบบการขับเคลื่อนสาธารณะจะเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว

(๓) ความปลอดภัย (Safety) มุ่งเน้นการยกระดับความปลอดภัยในระบบการขับเคลื่อนสู่ห้องโดยเฉพาะความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นวงกว้าง อีกทั้งยังเป็นภาระแห่งชาติของหลายประเทศที่ต้องได้รับการแก้ปัญหาอย่างจริงจัง

(๔) สิ่งแวดล้อม (Environment) มุ่งเน้นระบบการขับเคลื่อนสู่ห้องที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากภาคการขับเคลื่อนเป็นสาขาที่มีการใช้พลังงานในสัดส่วนที่สูงกว่าสาขาวิชานอก แล้วยังเป็นต้นเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหามลภาวะทางอากาศและก้าวเรือนกระจก ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในระยะยาว

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

(๖) ความร่วมมืออย่างบูรณาการ (Integrated Collaboration) มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคประชาสัมพันธ์ และภาคธุรกิจ เพื่อการพัฒนาระบบการขับเคลื่อนที่ยั่งยืน เนื่องจากการพัฒนาระบบการขับเคลื่อนสู่ห้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับทุกหน่วยงาน

#### ๓.๒ แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบการขับเคลื่อนสู่ห้อง

แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบการขับเคลื่อนสู่ห้อง สามารถแบ่งได้ ๓ ประเด็น ดังนี้

##### (๑) โครงสร้างเศรษฐกิจและสังคม (Economic and Social Structure)

(๑.๑) การค้าระหว่างประเทศ เศรษฐกิจโลกมีการขยายตัวช้าลง จากการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศต่าง ๆ อาทิ สาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น ประเทศไทย การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของนโยบายทางการค้าระหว่างประเทศของผู้เล่นสำคัญในระบบการค้าระหว่างประเทศ เช่น สงเคราะห์ค้า

(Trade War) ระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน การถอนตัวออกจากสหภาพยูโรของสหราชอาณาจักร (British exit: Brexit) ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปทานของประเทศเหล่านี้ที่เป็นคู่ค้าสำคัญของไทย โดยเฉพาะสาธารณรัฐประชาชนจีน สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ซึ่งอาจจะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเพื่อส่งออก เป็นการขนส่งทางถนนเพื่อบริโภคภัยในประเทศมากขึ้น

**(๑.๒) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)** ปัญหาโลกร้อนและภัยพิบัติทางธรรมชาติต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันซึ่งทำให้ความรุนแรงและปรากฎให้เห็นบ่อยครั้งขึ้นในภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก เป็นปัญหาที่น่ากังวลและถือเป็นความท้าทายอันยิ่งใหญ่ของโลกขณะนี้ ซึ่งมีสาเหตุสำคัญมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ส่งผลให้ประเทศไทยได้ยื่นสัตยาบันสารเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงปารีส (Paris Agreement) และมีการระบุเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย ที่ร้อยละ ๒๐ – ๒๕ จากกรณีปกติ ณ ปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ไว้นั้น ต้องจัดทำแนวทาง/มาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกในสาขาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สาขางาน และสาขานส่ง เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย

**(๑.๓) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น (Aging Society)** ส่งผลโดยตรงต่อประชากรวัยทำงานลดลง สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ทำให้ประเทศไทยจะกำลังเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยจะมีผู้สูงอายุถึงร้อยละ ๒๕ ของประชากรทั้งหมด ซึ่งประชากรผู้สูงอายุดังกล่าวจะต้องพึ่งพาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ในขณะที่การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะสำหรับผู้สูงอายุยังขาดความต่อเนื่อง

## (๒) โมเดลธุรกิจแบบใหม่ (New Business Model)

**(๒.๑) เศรษฐกิจยุคใหม่แบ่งปันการใช้ประโยชน์ (Sharing Economy)** เป็นการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์บนแนวคิด Sharing Economy ทำให้สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่มีอยู่เกินความจำเป็นหรือไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มความสามารถและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ธุรกิจ ซึ่งในภาคการขนส่งผู้โดยสาร มีหลายแพลตฟอร์มที่แพร่หลาย เช่น Uber, Lyft, Didi, Grab และ GoJek และในภาคการขนส่งสินค้า ก็มีหลายแพลตฟอร์มที่แพร่หลายเช่นเดียวกัน เช่น Convoy และแพลตฟอร์มสำหรับการเช่าพื้นที่รถบรรทุกสำหรับการขนส่งสินค้าที่เปิดตัวในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีจุดประสงค์เพื่อลดจำนวนรถเที่ยวเปล่าในสหรัฐอเมริกา

## (๓) เทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology and Innovation)

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

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

และประเมินผลจากข้อมูลที่เชื่อมโยง ตลอดจนมีระบบแจ้งเตือนเหตุการณ์ต่าง ๆ ระหว่างกระบวนการขนส่ง อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด เช่น อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

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

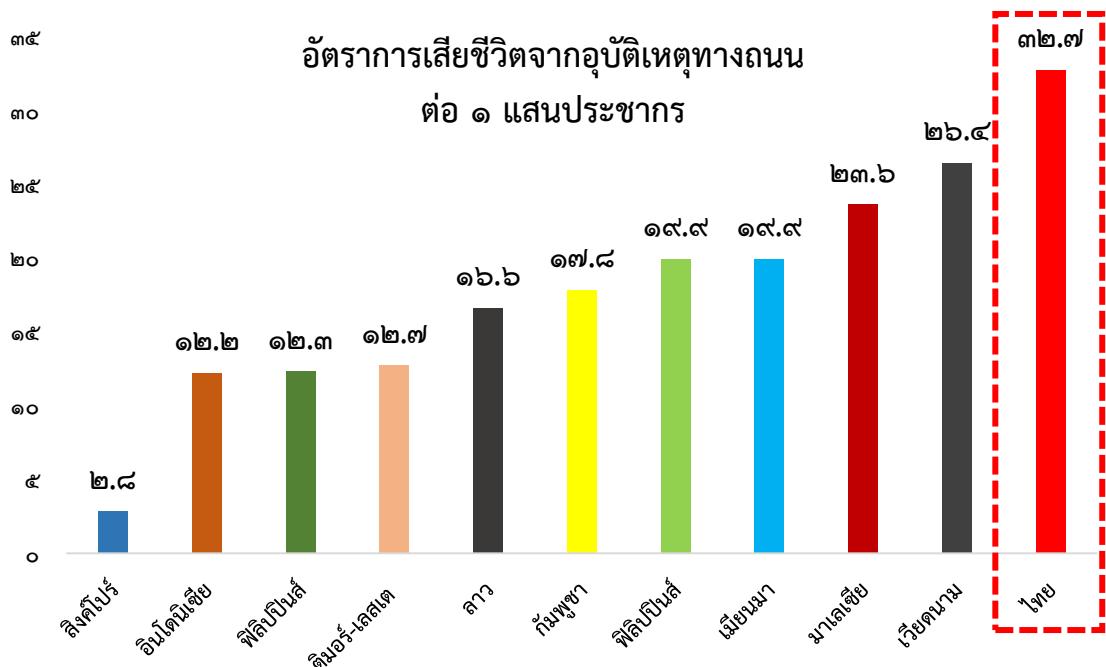
### ๓.๓ สภาพการณ์ด้านระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทย

#### ๓.๓.๑ สถานการณ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

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

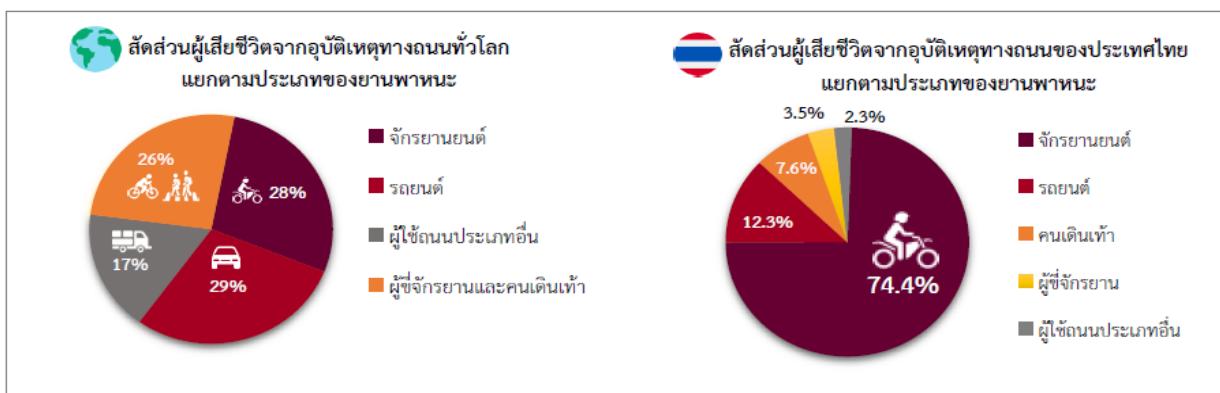
ปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างรุนแรง หากเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในโลก จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่จัดทำโดย WHO พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๓๒.๗ คนต่อ ๑ แสนประชากร หรือประมาณ ๒๒,๔๗๑ คน ซึ่งได้รับการจัดอันดับว่าเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๙ ของโลก ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับประเทศไทยในกลุ่มอาเซียนแล้ว พบร่วมว่าประเทศไทยได้รับการจัดอันดับว่าเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๑ ของอาเซียน

นอกจากนี้ประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากการจราจรยนต์สูงเป็นลำดับ ๑ ของโลก โดยสูงถึงร้อยละ ๗๔.๔ ของจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ อยู่ในช่วงอายุ ๑๕-๑๙ ปี คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๔ ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด



ที่มา : รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ (WHO)

#### สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน



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

#### ๓.๔ การกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบัน

ตามพระราชบัญญัติรัฐยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรัฐยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ ให้มีคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) ปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา ๑๐/๒) และตามกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำเนินการและ การปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗

(๒) พิจารณากำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๓) จัดสรรงบประมาณช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

(๔) ส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๕) ส่งเสริมและจัดสรรงบกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๖) ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

จากการศึกษา วิเคราะห์บทบาทหน้าที่ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พบร่วมสามารถดำเนินการกิจกรรมออกเป็น ๔ ภารกิจ ประกอบด้วย

(๑) การกิจงานจัดหารายได้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๒) การกิจงานบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

(๓) การกิจงานบริหารงบประมาณและการเงิน

(๔) การกิจงานสนับสนุนอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

โดยการกิจกรรมดังกล่าว เป็นภารกิจด้านการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นหัวใจในการขับเคลื่อนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถส่งมอบคุณค่าสำคัญให้กับภาคส่วนต่างๆ ใน ๓ ประการหลัก ประกอบด้วย

(๑) ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ผ่านการมีระบบการขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย เพิ่มความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นกลไกและเครื่องมือที่สำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในการสร้างความมั่นใจให้แก่นักลงทุนต่างชาติ

(๒) ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้ประชาชนมีระบบการขนส่งทางถนนที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ได้รับความสอดคล้องในการเดินทางอย่างเท่าเทียม ทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

(๓) การเสริมสร้างความยั่งยืนของประเทศ มีระบบการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน

### ๓.๕ การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน และภายนอกของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

การวิเคราะห์ SWOT ตามการกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม	
จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมายเฉพาะและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการและการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์อย่างชัดเจนและสอดคล้องกับการกิจของกองทุนฯ	๑. ยังไม่มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน รวมทั้งเป้าหมายที่ท้าทายในการจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี ทำให้มีโครงการหลากหลาย และไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
๒. เป็นกองทุนฯ ที่สามารถจัดหารายได้เข้ากองทุนฯ ได้ และสามารถบริหารจัดการและใช้จ่ายเงินตามพันธกิจได้ตามกฎหมายเฉพาะที่กำหนด โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการขั้นตอนตามวิธีการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปี	๒. มีการจัดสรรงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรงบที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก
๓. มีความคล่องตัวในการบริหารใช้จ่ายเงิน เนื่องจากสามารถอนุมัติจัดสรรงบได้อย่างรวดเร็ว โดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือคณะกรรมการฯ ตามที่ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการกองทุนฯ	๓. เนื่องจากเป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขันส่งทางบก และการจัดสรรงบเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รถสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากการรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล
๔. สามารถอนุมัติจัดสรรงบได้ตลอดทั้งปี ทำให้ดำเนินการตามนโยบายเร่งด่วนได้อย่างทันท่วงทีและทันต่อเหตุการณ์ และสามารถใช้จ่ายเงินโครงการข้ามปีงบประมาณได้	๔. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่
๕. เปิดโอกาสให้หน่วยงานภายนอกสามารถขอรับจัดสรรงบเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยที่มีการบูรณาการร่วมกับกรรมการขันส่งทางบก หรือการจัดสรรงบให้หน่วยงานภายนอกอื่น เพื่อดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัย	๕. ยังไม่มีการมอบอำนาจในการอนุมัติจัดสรรงบสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง
๖. มีระบบสารสนเทศในการจัดเก็บ รวบรวมข้อมูล ควบคุมติดตามและประเมินผล	๖. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรงบสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในส่วนกลาง อาจขาดความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ได้
๗. มีการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยอยู่เสมอ	๗. ขาดการบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ของหน่วยงานภายใน และภายนอกกรมฯ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ข้อมูลที่นำไปใช้ขาดความน่าเชื่อได้
	๘. ขาดการประเมินผลสำเร็จ และผลกระทบของโครงการ/งานวิจัย และการดำเนินงานของกองทุนฯ

การวิเคราะห์ SWOT ตามการกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม	
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภัยคุกคาม (Threat)
๑. เป็นกองทุนฯ ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล และอยู่ภายใต้สังกัด กรมการขนส่งทางบก ทำให้มีหน่วยงานที่ช่วยปฏิบัติงานด้านการ ประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการใช้จ่ายเงินที่ได้รับจัดสรร จากกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ครอบคลุมทุก พื้นที่ทั่วประเทศ	๑. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินของกองทุนฯ เพื่อเป็นทุน สนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน ทำให้ เกิดความคาดหวังจากภาครัฐ และภาคประชาชนที่ ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ต้องสามารถทำให้ อุบัติเหตุทางถนนลดลงได้
๒. มีกฎหมาย นโยบาย และมาตรการด้านความปลอดภัยทาง ถนนที่เป็นวาระแห่งชาติ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของ การสนับสนุนเงินกองทุนฯ ทำให้สามารถดำเนินโครงการด้าน ความปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง	๒. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ในการให้ความ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยเป็น การจ่ายเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ มีความคาดหวัง จากภาครัฐและภาคประชาชนให้กองทุนฯ สามารถ สนับสนุนเงินที่นอกเหนือจากค่าอุปกรณ์ฯ ที่ ให้กับผู้พิการ เท่านั้น โดยต้องการให้มีการจ่ายเงินช่วยเหลือเยียวยา ผู้ประสบภัยทางถนนและครอบครัว ซึ่งไม่ควรจำกัดเฉพาะ เป็นเงินค่าอุปกรณ์ฯ หรือไม่จำเป็นต้องช่วยเหลือผู้พิการฯ เท่านั้น
๓. มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแผน ยุทธศาสตร์แห่งชาติ ๒๐ ปี และแผนยุทธศาสตร์กระทรวง คมนาคม และแผนปฏิบัติราชการกรรมการการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ให้การรับรอง	๓. การที่กองทุนฯ เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมการขนส่ง ทางบก ซึ่งมีภารกิจในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ ถนนจากรถทุกประเภท ดังนั้น ภาครัฐและภาคเอกชนจึง มุ่งหวังให้กองทุนฯ มีส่วนช่วยสนับสนุนเงินด้านความ ปลอดภัยให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศโดยไม่จำกัด เนพาะการดำเนินการในส่วนกลางเท่านั้น
๔. การกิจด้านความปลอดภัยทางถนน มีหลายหน่วยงานที่ รับผิดชอบ ทำให้มีกลไกภาคีเครือข่ายทั้งในส่วนกลางและส่วน ภูมิภาค และมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นได้	๔. มุ่งมองในการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการ ขับขี่ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ควรมีใบอนุญาต ขับรถทุกราย
๕. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๒๐๑๙) ทำให้รัฐบาลตามที่ได้มีประกาศ สถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร และ ดำเนินมาตรการต่าง ๆ ทั้งการห้ามออกนอกเคหสถานภายใน ระยะเวลาที่กำหนด การจำกัดการเดินทางเข้ามาใน ราชอาณาจักร การห้ามเข้าพื้นที่เสี่ยง และการห้ามใช้การ หรือสถานที่ที่มีความเสี่ยงต่อการติดโรค ส่งผลให้จำนวน อุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนลดลง	๕. การเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distance) ทำให้คน หลีกเลี่ยงการใช้รถสาธารณะ ส่งผลให้มีการใช้ รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ทำให้ อุบัติเหตุเกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นได้
๖. กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการตั้งคณะกรรมการด้าน ความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ทำให้กองทุนฯ สามารถ สนับสนุนเงินเพื่อดำเนินการตามมาตรการในการลดอุบัติเหตุ จากรถจักรยานยนต์ได้	๖. การเดินทางด้วยรถโดยสารรถสาธารณะมีปริมาณที่ลดลง เนื่องจากมีความล่าช้าในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารมี แนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ
๗. การนำหมายเลขทะเบียนรถเลขสวยออกประมูลเป็นการ ทั่วไป สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้มีรายได้มาสู่ กองทุนฯ อย่างต่อเนื่อง เพราะความต้องการในหมายเลข ทะเบียนรถไม่ได้อ้างอิงสภาพเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว แต่ ขึ้นอยู่กับความเชื่อและความนิยมชมชอบตัวเลขเป็นการส่วนตัว ของแต่ละบุคคลที่มีต่อศาสตร์แห่งตัวเลข	๗. ฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาจากหลายหน่วยงาน และมี วิธีการจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันตามภารกิจของแต่ละ หน่วยงาน ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูล ทำให้การนำ ข้อมูลไปใช้ขาดความนำเชื่อถือ
	๘. ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙)

## ผลการวิเคราะห์ SWOT ตามพันธกิจและยุทธศาสตร์ของกองทุนฯ

<b>พันธกิจที่ ๑ การสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก</b>	
<b>ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง</b>	
จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรงบประมาณพันธกิจที่ชัดเจน ๒. มีการกำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนสำหรับการบริหารแผนงานโครงการไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๕ ต่อปี ของกรอบวงเงินทั้งหมด ๓. มีคณะกรรมการฯ/อนุกรรมการฯ ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรงบเงิน ๔. มีการแบ่งอำนาจการพิจารณาอนุมัติจัดสรรงบของคณะกรรมการฯ และคณะกรรมการฯ ที่ชัดเจน ๕. มีการจัดสรรงบประมาณตลอดทั้งปี ทำให้สามารถตอบสนองนโยบายเร่งด่วนได้อย่างรวดเร็วและทันกาล และสามารถอนุมัติจัดสรรงบประมาณข้ามปีงบประมาณได้ ในการนี้ มีเหตุจำเป็นต้องดำเนินงานข้ามปี ๖. มีการควบคุม กำกับ ติดตามและเร่งรัดการดำเนินโครงการโดยคณะกรรมการฯ/คณะกรรมการฯ และมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานติดตามผลการดำเนินโครงการเป็นประจำทุกเดือน ๗. มีระบบสารสนเทศช่วยในการจัดเก็บ รวบรวม และประมวลผลข้อมูลโครงการ สามารถเรียกดูข้อมูลได้ทุกสถานที่ และทุกเวลา เนื่องจากเป็นการจัดเก็บข้อมูลทางเว็บไซต์ ๘. มีการสนับสนุนเงินให้หน่วยงานอื่นดำเนินโครงการ โดยมีการบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบกได้ ๙. มีงบประมาณเป็นของตนเอง ทำให้สามารถสนับสนุนเงินได้อย่างเพียงพอ กับความต้องการของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	๑. ยังไม่มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน รวมทั้งเป้าหมายที่ท้าทายในการจัดสรรงบสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี ทำให้มีโครงการหลากหลาย และไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ๒. มีการจัดสรรงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรงบที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก ๓. เนื่องจากเป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก และการจัดสรรงบเงินเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รถสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากการรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล ๔. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ ๕. ยังไม่มีการมอบอำนาจในการอนุมัติจัดสรรงบสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง ๖. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรงบสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในส่วนกลาง อาจขาดความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ได้

**พันธกิจที่ ๑ การสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  
ของกรมการขนส่งทางบก**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง**

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
๑. วัตถุประสงค์ในการจัดสรรงองทุนฯ มีความสอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัยในระดับโลก และระดับประเทศ ๒. มีภาคีเครือข่ายทั้งในระดับส่วนกลางและในระดับพื้นที่ ๓. กระทรวงคมนาคมตั้งคณะทำงานรถจักรยานยนต์ปลอดภัย	๑. วัฒนธรรมของการใช้يانพาหนะ ขาดการเอื้อเฟื้อ ไม่เคารพกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น - ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรุนแรงขึ้น ๒. การดำเนินการด้านความปลอดภัยมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ซึ่งการสนับสนุนเงินสำหรับดำเนินโครงการจากกองทุนฯ เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยเป็นเพียงส่วนหนึ่ง ซึ่งผลลัพธ์จากการดำเนินโครงการไม่สามารถวัดผลจากการดำเนินการทั้งประเทศได้ ๓. พฤติกรรมการใช้น้ำดื่ม เทคโนโลยีใหม่ๆ มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นส่วนทำให้ปัญหาอุบัติเหตุไม่ลดลงตามเป้าหมาย ๔. ฐานข้อมูลอุบัติเหตุมีการจัดเก็บจากหลายหน่วยงาน มีการบันทึกที่แตกต่างกัน และขาดการเชื่อมโยงข้อมูลอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงาน ทำให้ขาดความน่าเชื่อถือในการนำข้อมูลมาใช้ ๕. จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลกระทบให้การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด - ประชาชนใช้รถสาธารณะลดลง หันไปใช้รถจักรยานยนต์มากขึ้น ๖. มีกฎหมายให้กระทรวงการคลังสามารถเรียกเงินส่วนเกินของกองทุนฯ เป็นเงินรายได้แผ่นดินได้

**พันธกิจที่ ๒ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง**

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรงบประมาณพันธกิจที่ชัดเจน ๒. มีแนวทางการจัดสรรงบประมาณช่วยเหลือผู้พิการที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๓. คณะกรรมการฯ มีแผนงานและปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติงาน (Action Plan) ที่สอดคล้องกับระเบียบ กฎหมาย ๔. มีการจัดระบบงานสารสนเทศ จัดการข้อมูลเพื่อสนับสนุนในการทำงานช่วยผู้พิการ ๕. มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ulatory ช่องทาง ทั้งทางเว็บไซต์ สื่อออนไลน์ และเอกสารต่าง ๆ ๖. มีงบประมาณใช้ในการจัดสรรงบประมาณช่วยเหลือผู้พิการ อย่างเหมาะสม เพียงพอ กับจำนวนผู้ขอรับจัดสรรงบ ๗. มีครอบคลุมกฎหมายและหลักเกณฑ์ในการดำเนินงานที่เพียงพอ และเหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน ๘. มีคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรงบประมาณช่วยเหลือผู้พิการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ครอบคลุมทั่วประเทศ	๑. ระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ขาดประสิทธิภาพในการจัดเก็บข้อมูล และนำข้อมูลมาใช้งาน ๒. บุคลากรไม่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ๓. ขาดการเชื่อมโยงข้อมูลในการให้ความช่วยเหลือผู้พิการกับหน่วยงานอื่น ทำให้เกิดการซ้ำซ้อน ๔. การให้ความช่วยเหลือผู้พิการเป็นเพียงการช่วยเหลือตนเอง ยังไม่ถึงขั้นตอนในส่วนของอาชีวบำบัด ด้วยข้อจำกัดของกฎกระทรวงระบุว่าเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ทำให้มีครอบคลุมไปถึงการช่วยเหลือที่นอกเหนือจากค่าอุปกรณ์ได้ ๕. ผู้พิการไม่สามารถขอรับจัดสรรงบได้ทันตามความต้องการ เนื่องจากมีกรอบระยะเวลาในการเปิดรับคำขอเพียง ๑ ครั้งต่อปี
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
๑. กองทุนฯ จัดสรรงบประมาณช่วยเหลือผู้พิการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการ ทำให้มีอุปกรณ์ที่มีคุณภาพ เหมาะสมกับสภาพความพิการและการใช้ประโยชน์ จึงมีผู้พิการให้ความสนใจที่จะขอรับการจัดสรรงบ ๒. มีหลักเกณฑ์แนวทางในการดำเนินงานโดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการ หรือคณะกรรมการที่มาจากการหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือผู้พิการฯ ร่วมพิจารณาด้วย ๓. มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการ ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค ๔. มีหลายช่องทางที่ให้ความสำคัญในการดำเนินการด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการ ช่วยให้การประชาสัมพันธ์เข้าถึงผู้พิการได้อย่างกว้างขวางมากยิ่งขึ้น	๑. ผู้พิการไม่สามารถเข้าถึงเข้าใช้ข้อมูลตามเทคโนโลยีสื่อสารใหม่ๆ ได้ ๒. ผู้พิการที่ประสบอุบัติเหตุล่วงเลยระยะเวลา漫長 ไม่สามารถหาหลักฐานในการเกิดอุบัติเหตุมาใช้ประกอบการขอรับจัดสรรงบฯ ได้ ๓. มีเรื่องร้องเรียนจาก สตง. และ ป.ป.ช. กรณีการส่งมอบอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการของผู้จำหน่ายอุปกรณ์ฯ ทำให้การจัดสรรงบช่วยเหลืออุปกรณ์ผู้พิการยังไม่สามารถดำเนินการได้

**พันธกิจที่ ๓ การสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเผยแพร่องค์ความรู้ ต่อสาธารณะชน**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง**

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีภูมิปัญญา ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน ๒. มีการกำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนสำหรับการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเป็นประจำทุกปี ๓. มีคณะกรรมการฯ/ อนุกรรมการฯ ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงิน ๔. มีการแบ่งอำนาจการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินของคณะกรรมการฯ และคณะกรรมการฯ ที่ชัดเจน ๕. มีการจัดสรรเงินตลอดทั้งปีงบประมาณ ทำให้สามารถตอบสนองนโยบายเร่งด่วนได้อย่างรวดเร็วและทันกาล ๖. มีการควบคุม กำกับ ติดตามและเร่งรัดการดำเนินโครงการโดยคณะกรรมการฯ/ คณะกรรมการฯ และมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานติดตามผลการดำเนินโครงการเป็นประจำทุกเดือน ๗. มีระบบสารสนเทศช่วยในการจัดเก็บ รวบรวม และประมวลผลข้อมูลโครงการ สามารถเรียกดูข้อมูลได้ทุกสถานที่และทุกเวลา เนื่องจากเป็นการจัดเก็บข้อมูลทางเว็บไซต์ ๘. มีการสนับสนุนเงินให้หน่วยงานภายนอกขอรับจัดสรรเงินสำหรับการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัย	๑. เป็นองค์กรที่มีความต้องการที่จะส่งเสริมการดำเนินการในด้านความปลอดภัย แต่ขาดทรัพยากรบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญในด้านนี้ ๒. ไม่มีการสนับสนุนทางการเงินที่เพียงพอ ทำให้ไม่สามารถสนับสนุนโครงการที่ต้องการได้ ๓. ไม่มีการประเมินผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ทำให้ไม่สามารถปรับปรุงและพัฒนาได้ ๔. ไม่มีการจัดสรรงบประมาณที่ชัดเจน ทำให้ไม่สามารถดำเนินโครงการได้ในระยะเวลาที่กำหนด ๕. ไม่มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ทำให้ไม่สามารถปรับปรุงและพัฒนาได้ ๖. ขาดการเผยแพร่ หรือประชาสัมพันธ์ในระดับพื้นที่เพื่อต่อรององค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษาวิจัย ๗. ขาดการติดตามนำผลการศึกษาวิจัยไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ในด้านความปลอดภัย ๘. ขาดระบบสารสนเทศในการรวบรวม บันทึก และประมวลผลข้อมูลการศึกษาวิจัยที่ผ่านมา
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
๑. รัฐบาลมีนโยบายให้มีการสนับสนุนและส่งเสริม งานด้านการศึกษาวิจัย ๒. มีงบประมาณเป็นของตนเอง ไม่ต้องนำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน ทำให้สามารถสนับสนุนเงินได้อย่างเพียงพอ กับความต้องการของผู้ขอรับการสนับสนุน ๓. เปิดโอกาสให้ทุกหน่วยงานขอรับการสนับสนุนเงินด้านการศึกษาวิจัยจากกองทุนฯ ได้	๑. กลไกการกำกับงวดเงินที่มีความถี่ ทำให้เกิดความไม่คล่องตัว และขาดการกำกับติดตามโดยนักวิชาการ ๒. จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลกระทบให้การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

## พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประชุมหมายเลขอหเทเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

### ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง

### ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีภูมิปัญญา ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน	๑. กองทุนฯ เป็นหน่วยงานที่อยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก โดยการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ต้องใช้อัตรากำลังของบุคลากรที่มีอยู่ของกรมการขนส่งทางบกมาช่วยปฏิบัติงานหรือขับเคลื่อนการดำเนินงานตามภารกิจ ทำให้ในบางครั้งการดำเนินงานอาจเกิดความไม่คล่องตัว และไม่สะดวกรวดเร็วเท่าที่ควร
๒. เป็นกองทุนฯ ที่สามารถจัดหารายได้เข้ากองทุนฯ ได้ และสามารถบริหารจัดการและใช้จ่ายเงินตามพันธกิจได้ตามกฎหมายเฉพาะที่กำหนด โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการขั้นตอนตามวิธีการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปี	๒. มีจำนวนการสับเปลี่ยนโยกย้ายบุคลากร หรือการลาออกของบุคลากรเป็นประจำทุกปี ทำให้การดำเนินงานขาดความต่อเนื่อง หรือไม่มีการถ่ายทอดองค์ความรู้ต่อมายังผู้ปฏิบัติงานใหม่
๓. ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ คณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ มาช่วยในการบริหารจัดการ และดำเนินงานต่าง ๆ ให้เป็นไปตามภารกิจทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค	๓. บุคลากรของกองทุนฯ นอกจากข้าราชการแล้ว ส่วนใหญ่ผู้ปฏิบัติงานจะเป็นลูกจ้างระบบสัญญาจ้างเป็นรายปีจากเงินกองทุนฯ ที่อิงระเบียบพนักงานราชการที่ได้รับการเลื่อนเงินค่าตอบแทนเป็นประจำทุกปี แต่ขาดความเจริญก้าวหน้าในสายงาน ไม่สามารถที่เลื่อนระดับเป็นหัวหน้างานได้
๔. มีการดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่กำหนดในบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกรมบัญชีกลางอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี	๔. การบริหารใช้จ่ายเงินเป็นการดำเนินงานของหน่วยงานที่ขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ ทำให้ยากต่อการควบคุมกำกับให้สามารถเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนได้
๕. มีการออกประกาศ ระเบียบในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับกฎหมายกำหนด โดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการ คณะกรรมการ และคณะกรรมการทุกครั้ง	๕. ระบบการประมูลหมายเลขอหเทเบียนรถ มีหลายระบบแยกตามประเภทรถ และมีผู้รับจ้างคนละราย โดยไม่ได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลและเป็นระบบเดียวกัน ทำให้การควบคุมกำกับดูแล และบำรุงรักษาระบบแยกต่างหากออกจากกัน
๖. มีการบริหารจัดการกองทุนฯ ในรูปของคณะกรรมการ และคณะกรรมการในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินและมอบนโยบายในการดำเนินงาน	๖. หมายเลขอหเทเบียนรถที่นำออกประมูลเกิดความอิ่มตัว ส่งผลให้ราคาประมูลหมายเลขอหเทเบียนรถลดลงได้
๗. มีการรายงานผลการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ นำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ คณะกรรมการ และส่งผลการดำเนินงานตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลให้กรมบัญชีกลางเป็นประจำทุกไตรมาส	๗. การติดตามวง流บนที่เป็นการส่งหนังสือไปยังลูกหนี้ทางไปรษณีย์เท่านั้น ซึ่งหากลูกหนี้มีการเปลี่ยนที่อยู่ หรือที่อยู่ปัจจุบันไม่ตรงกับที่ลงทะเบียนไว้ ทำให้ไม่สามารถจัดเก็บหนี้ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด
๘. มีการกำหนดแผนการดำเนินงานตามภารกิจเป็นประจำทุกปี เช่น การประมูลหมายเลขอหเทเบียนรถทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค การขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ เป็นต้น	๘. ขาดการรายงานหรือสื่อสารการใช้เงินที่ได้จากการประมูลให้ผู้ประมูลรับทราบ

**พันธกิจที่ ๔ การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง**

**ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ**

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
๑. เป็นกองทุนฯ ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล และอยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ทำให้มีหน่วยงานที่ช่วยปฏิบัติงานด้านการประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการใช้จ่ายเงินที่ได้รับจัดสรรจากกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ	๑. สื่อ และเทคโนโลยี ที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่สมรรถนะยังขาดความเสถียร ทำให้ช่องทางการใช้ไม่พอเพียง และเต็มพื้นที่
๒. ได้รับการตรวจสอบภายในกองทุนฯ โดยกลุ่มตรวจสอบภายในกรมการขนส่งทางบกตามกฎหมายที่กำหนด	๒. สภาพเศรษฐกิจปัจจุบันที่ภาวะดูดด้อยมีผลต่อรายได้จาก การประมูลหมายเลขทะเบียนรถ หรือความเชื่อและความนิยมในศาสตร์แห่งตัวเลขและเปลี่ยนไปส่งผลให้ราคายังคงต่ำตั้งกันในแต่ละช่วงเวลาได้
๓. ได้รับการตรวจสอบงบการเงิน และการตรวจสอบประเมินการใช้จ่ายและทรัพย์สินจากสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินตามกฎหมายที่กำหนด	๓. การที่มีบุคคลภายนอกที่นำหมายเลขประมูลหรือหมายเลขไปจำหน่ายทางเว็บไซต์อื่นนอกเหนือจากที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด จึงทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการซื้อหมายเลขประมูลได้ง่าย เนื่องจากเห็นว่าได้รับความสะดวก รวดเร็วมากกว่าในการเข้าร่วมการประมูลด้วยตนเองตามที่กรมฯ กำหนด
๔. สังคมยังมีค่านิยมของการใช้รถ (การแต่งรถ การสร้างจุดสนใจของรถที่ใช้)	๔. ไม่มีสื่อประชาสัมพันธ์ หรือเทคโนโลยีเพื่อการสื่อสารในการรายงานผลการใช้จ่ายเงินที่ได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถให้ผู้ประมูลรับทราบได้โดยตรง
๕. นโยบายการรณรงค์การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน และมาตรการต่าง ๆ ทางกฎหมายที่ใช้บังคับ	๕. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๒๐๑๙) ทำให้ไม่สามารถดำเนินการจัดการประมูลได้ ทำให้รายได้นำเข้ากองทุนลดลง และยังไม่มีวิธีการดำเนินงานที่รองรับสถานการณ์ดังกล่าวที่ชัดเจน รวมทั้งไม่สามารถดำเนินการจัดการประมูล หรือดำเนินการตามแผนงานโครงการที่ได้มีการวางแผนไว้
๖. ช่องทางการเผยแพร่ข่าวสารที่เป็นข้อมูลสำหรับเจ้าของรถ (มีช่องทางหลายรูปแบบ ที่ส่งถึงเจ้าของรถโดยตรงมากขึ้น)	
๗. มีช่องการชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถเพิ่มมากขึ้นจากการจ่ายด้วยเงินสด เช่น เงินโอนผ่านบัญชี หรือจ่ายผ่านบัตรเครดิต เป็นต้น	
๘. สังคมยังมีค่านิยมและความเชื่อใน ตัวเลขส่งผลต่อชะตาชีวิต รวมถึงความนิยมซึมซับในเรื่องของตัวเลขที่มีความเกี่ยวข้องกับชีวิตส่วนตัวของแต่ละคนมีความแตกต่างกัน เช่น วันเดือนปีเกิด เลขที่บ้าน เลขบัตรประจำตัว เลขรุ่นที่จบการศึกษา เป็นต้น ทำให้มีผู้สนใจหมายเลขอีกต่อไปที่ไม่เหมือนกันได้	

## บทที่ ๔

### ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนัยยะของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐ และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก

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

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

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

##### ๑. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

###### (๑) เป้าหมาย

- ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

###### (๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

###### (๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทยตามหลัก ๓ S ซึ่งประกอบด้วย

S (Safety & Security) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความปลอดภัยและมั่นคง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความมั่นคงและปลอดภัย เช่น การกำหนดมาตรฐานด้านคนขับขี่ ยานพาหนะ การให้บริการ และโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัย รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและจริงจัง

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

S (Smart Transport) คือ ควบคุณ กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความชาญฉลาด ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาปรับใช้ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ลดต้นทุนโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหารถเที่ยวเปล่า และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยย่างมีประสิทธิผล เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Smart Truck Terminal) เพื่อรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค การพัฒนาระบบนส่งสาธารณะ และสถานีขนส่งผู้โดยสารสมัยใหม่ (Smart Bus Terminal) ให้มีความเชื่อมโยงกัน รวมถึงการยกระดับผู้ประกอบการให้มีความเชี่ยวชาญด้านการบริการและโลจิสติกส์ ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในโลกปัจจุบัน

## ๒. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

### (๑) เป้าหมาย

- ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส
- ภาครัฐมีขนาดที่เล็กลง พร้อมปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง
- ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดภัย จริตและประพฤติมิชอบ
- กระบวนการยุติธรรมเป็นไปเพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวมของประเทศ

### (๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

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

### (๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ และเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทยตามหลัก S โดยการพัฒนาองค์กร เพื่อเข้าสู่ระบบราชการ ๔.๐ มุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์ในการพัฒนาระบวนงานที่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของผู้รับบริการ ให้มีความรวดเร็ว โปร่งใสและตรวจสอบได้ โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและ

นวัตกรรมเป็นตัวขับเคลื่อนการดำเนินงานให้องค์กรมีความคล่องตัว สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานได้อย่างรวดเร็ว และก้าวทันต่อสถานการณ์ของโลกที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา มีการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย นอกจากนี้ มีการปรับปรุงกฎหมายตามหลักธรรมาภิบาลให้สอดคล้อง และเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ เพื่อลดข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคในการแข่งขัน และลดความเหลือล้ำในการเข้าถึงบริการ

## ๔.๒ แผนระดับที่ ๒

### ๔.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

#### (๑) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

##### (๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน	อันดับที่ ๔๕	อันดับที่ ๓๙	อันดับที่ ๓๑	อันดับที่ ๒๕

##### (๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

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

##### (๓) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

###### ■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๕ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนในสถานีเพื่อรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทาง ของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากการส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

แนวทางที่ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรจังหวะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบทекโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการ

สามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**แนวทางที่ ๗ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการบริหารจัดการขนส่งระบบการตรวจสอบเที่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน**

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

**แนวทางที่ ๙ ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข็งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากร เนไฟฟายทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค และระดับโลก**

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

**แนวทางที่ ๑๑ ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการโดยแยกบทบาทและการกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคม ขนส่งของประเทศไทยให้มีมาตรฐานในระดับสากล**

**■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย**

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๑. ต้นทุน โลจิสติกส์ของ ประเทศไทยต่อ ผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศไทย ลดลง	สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ของ ประเทศไทยต่อ ผลิตภัณฑ์มวล รวมในประเทศไทย (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่า ร้อยละ ๑๒	น้อยกว่า ร้อยละ ๑๑	น้อยกว่า ร้อยละ ๑๐	น้อยกว่า ร้อยละ ๙
๒. ประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย ดีขึ้น	ตัวชี้วัด ประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐
๓. การเดินทาง ด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขต เมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการ เดินทางด้วย ระบบขนส่ง สาธารณะในเขต เมืองต่อการ เดินทางในเมือง ทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๓๐ เมืองหลักใน ภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๕	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ เมืองหลักใน ภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๑๐	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมืองหลักใน ภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ เมืองหลักใน ภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐
๔. ผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนน ลดลง	อัตราผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุ ทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)	๑๒ คนต่อ <sup>*</sup> ประชากร ๑ แสนคน	๑๒ คนต่อ <sup>*</sup> ประชากร ๑ แสนคน	๘ คนต่อ <sup>*</sup> ประชากร ๑ แสนคน	๕ คนต่อ <sup>*</sup> ประชากร ๑ แสนคน

**■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ**

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทย ตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมาย ตามแผนย่อยโดยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ (๑) ต้นทุนการขนส่งสินค้า เพื่อใช้ในการติดตาม และเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของแต่ละจังหวัด (๒) ร้อยละ ความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง เพื่อพัฒนาการบริการรถขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุม สะดวก รวดเร็ว ไร้รอยต่อ รองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ และ (๓) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุโดยสารสาธารณะลดลง และการจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เพื่อเป็นการลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนและสำนักรับผิดชอบต่อสังคม ทั้งนี้ มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการ

ก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขับส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร จังหวัดครนาก แผนงาน Sure Driving Smart Driver โครงการสัมมนาแนวทางการดำเนินงานผู้จัดการ ความปลอดภัยด้านการขับส่งทางถนน (Transport Safety Manager) สำหรับเจ้าหน้าที่กรรมการขับส่งทางบก และผู้ประกอบการขับส่งทั่วประเทศ เป็นต้น ซึ่งแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมดังกล่าวจะช่วยสนับสนุน ความสำเร็จของแผนฯ อย่างสร้างพื้นฐานด้านความคุ้มครองและระบบโลจิสติกส์ ได้อย่างมีประสิทธิผล

## (๒) ประเด็น เขตเศรษฐกิจพิเศษ

### ๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๒. การลงทุนใน พื้นที่เขต เศรษฐกิจพิเศษ ทั้งหมดได้รับการ ยกระดับ	มูลค่าการส่งเสริม การลงทุนในเขต เศรษฐกิจพิเศษ ทั้งหมดในช่วง ๕ ปีแรก (ล้านบาท)	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท	๖๐๐,๐๐๐ ล้านบาท

### ๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขับส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้น การพัฒนาระบบการขับส่งทางถนนของประเทศไทย ตามหลัก ๓ S โดยมีแผนงาน/โครงการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุน เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษได้โดยตรง เช่น โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ผ่านการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุน ผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnerships : PPP) เพื่อช่วยลดข้อจำกัด ด้านงบประมาณ และการก่อหนี้สาธารณะของภาครัฐ สามารถขยายการลงทุนโครงการสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ รองรับความต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างความมีส่วนร่วมและความรับผิดชอบร่วมกันระหว่าง ภาครัฐและเอกชน

### ๓) แผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

#### ■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๓ ใช้ประโยชน์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม พลังงาน ระบบนำ้ประปา ที่อยู่อาศัย โรงพยาบาล และสถานศึกษา ที่สอดรับ กับความต้องการของพื้นที่ และมีกลไกที่รองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุมโรคติดต่อ ในพื้นที่และเมือง รวมทั้งรองรับการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๔	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๒. การลงทุนใน เขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษ ชายแดนเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนใน เขตพัฒนา เศรษฐกิจพิเศษ ชายแดน (ล้านบาท)	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท	๑๐,๐๐๐ ล้านบาท

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

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

มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทย ตามหลัก ๓ S โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนา เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและส่วนภูมิภาค ผ่านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า โดยมีการส่งเสริมและอำนวยความสะดวก ความสะดวกในการลงทุนผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnerships : PPP) มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการก่อสร้าง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม เป็นต้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ได้โดยตรง

(๓) ประเด็น การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

(๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๔	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
บริการของรัฐวิมิ ประสิทธิภาพ เพิ่มขึ้น และมี คุณภาพเป็นที่ ยอมรับของ ผู้ใช้บริการ	ระดับ ความพึงพอใจ ในคุณภาพ การให้บริการ ของภาครัฐ	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕

(๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้น การพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทย ตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประเด็นการบริการประชาชน และประสิทธิภาพภาครัฐ ได้แก่ ร้อยละความพึงพอใจ และร้อยละความไม่พึงพอใจของประชาชนผู้มาติดต่อ ราชการกับกรมการขนส่งทางบก โดยมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จ อย่างเป็นรูปธรรม เช่น การทบทวนและพัฒนา ปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อลดขั้นตอน ระยะเวลา เอกสาร เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนแม่บทฯ ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ได้อย่างมี ประสิทธิผล

### ๓.๑) แผนย่อของการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

#### ■ แนวทางการพัฒนา

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

**แนวทางที่ ๒ พัฒนาการให้บริการภาครัฐผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ ตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการและปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากลอย่างคุ้มค่า มีความรวดเร็ว โปร่งใส เสียค่าใช้จ่ายน้อย ลดข้อจำกัดทางกายภาพ เวลา พื้นที่ และตรวจสอบได้ ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล เพื่อให้บริการภาครัฐเป็นไปอย่างปลอดภัย สร้างสรรค์ โปร่งใส มีธรรมาภิบาล เกิดประโยชน์สูงสุด**

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

#### ■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๔	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
การที่ภาครัฐปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น	สัดส่วน ความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล	ร้อยละ ๑๐๐ (ทั้งหมด ๒,๑๙๐ กระบวนการ แบ่งเป็น กระบวนการในระบบอิเล็กทรอนิกส์ ๘๕๙๐ กระบวนการ อื่น ๆ ๑,๙๙๐ กระบวนการ)	ร้อยละ ๑๐๐ ทุกกระบวนการ (๕,๓๖๐)	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐

### ■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อของการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ได้แก่ สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้งานบริการของกรมการขนส่งทางบกอำนวยความสะดวกประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส ลดการเดินทาง และการติดต่อราชการ โดยปรับเปลี่ยนกระบวนการทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบกให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ภายใต้กฎหมาย พ.ศ. ๒๕๗๐ และมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการพัฒนาระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนย่อของแผนแม่บทฯ ให้เกิดประสิทธิผลได้

### ๓.๒) แผนย่อของการบริหารจัดการการเงินการคลัง

#### ■ แนวทางการพัฒนา

**แนวทางที่ ๓ จัดทำงบประมาณตอบสนองต่อเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ** เพื่อให้งบประมาณเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ โดยสนับสนุนบทบาทภารกิจของหน่วยงานทั้งในภาคพื้นฐาน ภาคกิจยุทธศาสตร์ ภาคกิจพื้นที่ และภาคกิจอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายให้สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายของแต่ละแผนงาน/โครงการ และเป้าหมายร่วมตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ สอดคล้องกับสถานการณ์และความเร่งด่วนในแต่ละช่วงเวลา โดยใช้เครื่องมือด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยร่วมกัน เพื่อให้เกิดการพัฒนาในทุก ๆ มิติอย่างยั่งยืน

**แนวทางที่ ๔ กำหนดให้มีการติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ ทั้งในภาคพื้นฐาน ภาคกิจยุทธศาสตร์ และภาคกิจพื้นที่ มีการติดตามประเมินผลทั้งก่อนเริ่มโครงการ ระหว่างดำเนินการ และหลังการดำเนินงาน เป็นการติดตามประเมินผลทั้งระบบ ตั้งแต่ปัจจัยนำเข้า กระบวนการดำเนินการ ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ โดยพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อให้สามารถตรวจสอบ และนำไปสู่การปรับแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมได้อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผล และจัดให้มีการรายงานการติดตามประเมินผลในการบรรลุเป้าหมายต่อสาธารณะเป็นประจำ รวมทั้งการตรวจสอบโดยองค์กรอิสระต้องเป็นไปเพื่อส่งเสริมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ**

#### ■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๓	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
หน่วยงานภาครัฐ บรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ	ร้อยละของ โครงการที่มี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ	แผนงาน/ โครงการภายใต้ ๑๕ ประเด็น เร่งด่วนของ แผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ	ร้อยละ ๕๐ ของ โครงการที่ได้รับ งบประมาณมี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย	ร้อยละ ๗๕ ของ โครงการที่ได้รับ งบประมาณมี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย	โครงการทั้งหมด ที่ได้รับ งบประมาณมี ผลสัมฤทธิ์ต่อ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ชาติ

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

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

ยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้องในการจัดทำ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๐) แผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ที่บรรจุใน แผนปฏิบัตริชากรกรรมการขับส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ทั้งหมดมีความสอดคล้องกับ แผนระดับชาติ ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ โดยตรง

๓.๓) แผนย่อยของการพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ

■ แนวทางการพัฒนา

**แนวทางที่ ๑ พัฒนาหน่วยงานภาครัฐให้เป็น “ภาครัฐทันสมัย เปิดกว้าง เป็นองค์กรมีธรรสนะสูง”** สามารถปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคุ้มค่า เที่ยวด้วยกันมาตรฐานสากล รองรับสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่มีความหลากหลายซับซ้อนและทันการเปลี่ยนแปลง โดยการนำ นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล การพัฒนาให้มีการนำข้อมูลและข้อมูลขนาดใหญ่มาใช้ในการพัฒนานโยบาย การตัดสินใจ การบริหารจัดการ การให้บริการ และการพัฒนาวัตถุประสงค์ภาครัฐ รวมถึงการเชื่อมโยงการทำงาน และข้อมูลระหว่างองค์กร ทั้งภายในและภายนอกภาครัฐแบบอัตโนมัติ อาทิ การสร้างแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ภาครัฐ สามารถใช้ร่วมกัน เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงข้อมูลที่หลากหลายและรวดเร็ว เชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐ ให้มีมาตรฐานเดียวกันและข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อให้ภาครัฐกิจ ภาคเอกชน และ ผู้ประกอบการสามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลในการขยายโอกาสทางการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ

**แนวทางที่ ๒ กำหนดนโยบายและการบริหารจัดการที่ต้องยุบบันข้อมูลและ หลักฐานเชิงประจักษ์ มุ่งผลสัมฤทธิ์ มีความโปร่งใส ยึดหยุ่นและคล่องตัวสูง นำนวัตกรรม เทคโนโลยี ข้อมูล ขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัล มาใช้ในการบริหารและการตัดสินใจ มีการพัฒนาข้อมูลเปิดภาครัฐให้ ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึง แบ่งปัน และใช้ประโยชน์ได้อย่างเหมาะสมและสะดวก รวมทั้งนำองค์ความรู้ใน แบบสหสาขาวิชาเข้ามาประยุกต์ใช้ เพื่อสร้างคุณค่าและแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศในการตอบสนองกับ สถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างทันเวลา พร้อมทั้งมีการจัดการความรู้และถ่ายทอดความรู้อย่างเป็นระบบ เพื่อพัฒนาภาครัฐให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และการเสริมสร้างการรับรู้ สร้างความเข้าใจ การพัฒนา วัฒนธรรมองค์กร เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบบริการและการบริหารจัดการภาครัฐอย่างเต็มศักยภาพ**

**แนวทางที่ ๓ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดโครงสร้างองค์กรและออกแบบ ระบบการบริหารงานใหม่ ให้มีความยืดหยุ่น คล่องตัว กระชับ ทันสมัย สามารถตอบสนองต่อบริบทการ เปลี่ยนแปลงได้ในทุกมิติ ไม่ยึดติดกับการจัดโครงสร้างองค์กรแบบราชการและวางแผนภูมิภาคที่มาตราฐานกลาง อย่างตายตัว มีขนาดที่เหมาะสมกับภารกิจ ปราศจากความซ้ำซ้อนของการดำเนินภารกิจ สามารถปรับเปลี่ยน บทบาท ภารกิจ โครงสร้างองค์กร ระบบการบริหารงาน รวมทั้งวางแผนภูมิภาคที่ได้มาจากตัวเองอย่างเหมาะสมตาม สถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เน้นทำงานแบบบูรณาการ ไร้รอยต่อและเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายกับทุกภาคส่วน ทั้งนี้ เพื่อมุ่งไปสู่ความเป็นองค์กรที่มีขีดสมรรถนะสูง สามารถปฏิบัติงานและมีผลสัมฤทธิ์เที่ยวด้วยกัน มาตรฐานระดับสากล นอกจากนี้ ยังมีความเป็นสำนักงานสมัยใหม่ ใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่เพื่อ วิเคราะห์คาดการณ์ล่วงหน้าและทำงานในเชิงรุก สามารถนำเทคโนโลยีอันทันสมัยเข้ามาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพและสร้างคุณค่าในการทำงาน**

## ■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๔	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ภาครัฐมี ขีดสมรรถนะสูง เทียบเท่า มาตรฐานสากล และมีความ คล่องตัว	ระดับ Digital Government Maturity Model (Gartner)	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕

## ■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

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

มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนน ของประเทศไทยตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อยของการพัฒนาระบบบริหารงาน ภาครัฐ ได้แก่ สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้งานบริการของกรมการขนส่งทางบกอำนวยความสะดวกประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส ลดการเดินทาง และการติดต่อราชการ โดยปรับเปลี่ยนกระบวนการทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบกให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ภาย ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ และมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้กรมการขนส่งทางบก เป็นองค์กรแห่งดิจิทัล เช่น โครงการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการก้าวสู่องค์กรดิจิทัล ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จตามเป้าหมายแผนย่อยของแผนแม่บทฯ ให้เกิดประสิทธิผลได้

### ๓.๔) แผนย่อยการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ

## ■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ ปรับปรุงกลไกในการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนในภาครัฐให้มีมาตรฐาน และเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้กำลังคนภาครัฐมีความ เหมาะสมกับภารกิจของภาครัฐ และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ โดยเฉพาะ การพัฒนาระบบการบริหารกำลังคน ให้มีความคล่องตัว ยืดหยุ่น คุณธรรม เพิ่มความยืดหยุ่นคล่องตัวให้กับ หน่วยงานภาครัฐในการบริหารทรัพยากรบุคคล ในทุกขั้นตอนควบคู่ไปกับการเสริมสร้างประสิทธิภาพและ คุณภาพภายใต้หลักระบบคุณธรรม ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกลไกการวางแผนกำลังคน รูปแบบการจ้างงาน การสรรหา การคัดเลือก การแต่งตั้ง เพื่อเอื้อให้เกิดการมุ่นเนียน ถ่ายเทแลกเปลี่ยน และโยกย้ายบุคลากร คุณภาพในหลากหลายระดับระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ของประเทศไทยอย่างคล่องตัว

แนวทางที่ ๒ เสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารงานบุคคลในภาครัฐให้ เป็นไปตามระบบคุณธรรมอย่างแท้จริง โดยการสรรหาและคัดเลือกบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีคุณธรรม จริยธรรมและจิตสำนึกราษฎร มีระบบบริหารจัดการและพัฒนาบุคคลให้สามารถสนับสนุนความต้องการในการปฏิบัติงาน มีความก้าวหน้าในอาชีพ สามารถจูงใจให้คนดีคืนเก่งทำงานในภาครัฐ โดยมีการประเมินผล และเลื่อนระดับตำแหน่งของบุคลากรภาครัฐตามผลสัมฤทธิ์ของงานและพฤติกรรมในการปฏิบัติงาน โดยมี กลไกการป้องกัน การแทรกแซงและการใช้ดุลยพินิจโดยมิชอบ การสร้างความก้าวหน้าให้กับบุคลากรภาครัฐ ตามความรู้ความสามารถและศักยภาพในการปฏิบัติงาน และการสร้างกลไกให้บุคลากรภาครัฐสามารถ

โดยย้ายและหมุนเวียนได้อย่างคล่องตัวเพื่อประโยชน์ของภาครัฐ รวมถึงการพัฒนาระบบการจ้างงานบุคลากรภาครัฐทุกประเภทให้มีรูปแบบที่หลากหลายเหมาะสมกับภารกิจในรูปต่าง ๆ อาทิ การจ้างงานที่มีลักษณะชั่วคราว ให้เป็นเครื่องมือในการบริหารงานในภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการทบทวนและปรับเปลี่ยนระบบค่าตอบแทนที่เป็นธรรม มีมาตรฐาน เหมาะสมสอดคล้องกับภาระงาน โดยปรับปรุงวิธีการกำหนดและพิจารณาค่าตอบแทน และสิทธิประโยชน์ของบุคลากรภาครัฐให้มีมาตรฐาน เหมาะสมกับลักษณะงานและการกิจกรรมสามารถเทียบเคียงกับตลาดการจ้างงานได้อย่างสมเหตุสมผล โดยไม่ให้เกิดความเหลื่อมล้ำของค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ระหว่างบุคลากรของรัฐ

**แนวทางที่ ๓ พัฒนาบุคลากรภาครัฐทุกประเภทให้มีความรู้ความสามารถสูง มีทักษะการคิดวิเคราะห์และการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง มีระบบการพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรภาครัฐให้มีสมรรถนะใหม่ ๆ ทักษะการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาไทยที่สาม ทักษะด้านดิจิทัล มีทัศนคติและครอบความคิดในการทำงานเพื่อให้บริการประชาชนและอำนวยความสะดวกเชอกชนและภาคประชาสัมคม เพื่อประโยชน์ของการพัฒนาประเทศ สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงบริบทการพัฒนา มีการเสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรม การปรับเปลี่ยนแนวคิดให้การปฏิบัติราชการเป็นมืออาชีพ มีจิตบริการ ทำงานในเชิงรุกและมองไปข้างหน้า สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนอื่นได้อย่างเป็นรูปธรรม และมีสำนึกรักในการปฏิบัติงานด้วยความรับผิดชอบและความสุจริต ปฏิบัติงานตามหลักการและหลักวิชาชีพด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค กล้ายืนหยัดในการกระทำที่ถูกต้อง คำนึงถึงประโยชน์ของส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ของส่วนตน ตลอดจนส่งเสริมให้มีการคุ้มครองและปกป้องบุคลากรภาครัฐที่กล้ายืนหยัดในการกระทำที่ถูกต้องและมีพฤติกรรมการปฏิบัติงานตามจริยธรรมและจรรยาบรรณวิชาชีพ**

**แนวทางที่ ๔ สร้างผู้นำทางยุทธศาสตร์ในหน่วยงานภาครัฐทุกระดับอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ เพื่อให้ผู้นำและผู้บริหารภาครัฐมีความคิดเชิงกลยุทธ์ มีความเข้าใจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมทั้งระดับท้องถิ่น ระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก มีความสามารถในการนำหน่วยงาน และมีคุณธรรม จริยธรรมในการบริหารงานเพื่อประโยชน์ของส่วนรวม เป็นทั้งผู้นำทางความรู้และความคิด ผลักดันภารกิจ นำการเปลี่ยนแปลง พัฒนาอย่างยั่งยืน ให้กับผู้ร่วมงาน และต่อสังคม เพื่อร่วงรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติระยะยาว โดยต้องได้รับการปรับเปลี่ยนกระบวนการทางความคิดให้ตนเอง มีความเป็นผู้ประกอบการสามารถ พัฒนาทักษะให้มีสมรรถนะที่จำเป็น และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม อันจะช่วยทำให้สามารถแสดงบทบาทของการเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลง เพื่อสร้างคุณค่าและประโยชน์สุขให้แก่ประชาชน**

#### ■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
บุคลากรภาครัฐยึดค่านิยมในการทำงาน เพื่อประชาชน ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ	ดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐ	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๕

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บท

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

มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อยการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ คือ ร้อยละความเชื่อมั่น ต่องค์กร โดยมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ใน การขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม ตามแนวทางการพัฒนาของแผนย่อย เช่น โครงการจัดทำแผนแม่บทการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๗๑ (ระยะที่ ๒) โครงการพัฒนาบุคลากร ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการก้าวสู่องค์กรดิจิทัล แผนพัฒนาความรู้ความเข้าใจด้านนวัตกรรม การควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

(๔) ประเด็น การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ

(๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ประเทศไทย ปลดภาระทุจริต และประพฤติ มิชอบ	ดัชนีการรับรู้การ ทุจริตของ ประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๕๕ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๕๐ คะแนน	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๕๓ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๕๗ คะแนน	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๓๒ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๖๒ คะแนน	อยู่ในอันดับ ๑ ใน ๒๐ และ/หรือได้ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๗๓ คะแนน

(๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บท

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้น  
เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและ  
ยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยมีการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมาย  
ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประจำปี ๒๕๖๓ เช่น การดำเนินการตามแผนปฏิบัติราชการเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปรามการทุจริตของกรมการขนส่งทางบก  
เพื่อวางแผนการป้องกันการทุจริตเชิงรุก ตามแนวโน้มนโยบายของคณะกรรมการต่อต้านการทุจริตแห่งชาติ  
(คตช.) ที่จะหันผ่านการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐของ  
สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)

๓.๑) แผนย่อยของการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ

■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๒ ส่งเสริมการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐ  
ให้มีความใส่สะอาด ปราศจากพฤติกรรมที่ส่อไปในทางทุจริต โดยการปฏิบัติหน้าที่ราชการอย่างเปิดเผย  
โปร่งใส ถูกต้อง เป็นธรรม ไม่คดโกง รู้จักแยกแยะเรื่องส่วนตัวออกจากหน้าที่การงาน การสร้างธรรมาภิบาลใน  
การบริหารงาน ตลอดจนการสร้างจิตสำนึกรักและค่านิยมในการต่อต้านการทุจริตให้แก่บุคลากรขององค์กร โดย  
การสนับสนุนให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่รัฐเข้ามามีส่วนร่วมเป็นเครือข่ายต่อต้านการทุจริตในหน่วยงานภาครัฐ

เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวัง สอดส่อง ติดตามพฤติกรรมเสี่ยงและแจ้งเบาะแส เพื่อสกัดกั้นมิให้เกิด การทุจริตประพฤติมิชอบได้ โดยมีมาตรการสนับสนุนและคุ้มครองผู้แจ้งเบาะแส

**แนวทางที่ ๔ ปรับ “ระบบ” เพื่อลดจำนวนคดีทุจริตและประพฤติมิชอบในหน่วยงานภาครัฐ** มุ่งเน้นการสร้างนวัตกรรมการต่อต้านการทุจริตอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้การดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ในทุกขั้นตอนการดำเนินงาน และมีความเท่าทันต่อผลลัพธ์ของการทุจริต โดยการพัฒนาเครื่องมือ เพื่อสร้างความโปร่งใส มุ่งเน้นการสร้างนวัตกรรมและมาตรการในการต่อต้านการทุจริตที่มีประสิทธิภาพและเท่าทันต่อผลลัพธ์ของการทุจริต รวมถึงการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริต เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีมาตรการ ระบบ หรือแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงของการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดการทุจริต และการบูรณาการติดตามประเมินผลการป้องกันและปราบปรามการทุจริตภาครัฐในโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐและรัฐวิสาหกิจตั้งแต่ขั้นวางแผนก่อนดำเนินงาน ขั้นระหว่างการดำเนินงาน และขั้นสรุปผลหลังการดำเนินโครงการ

**แนวทางที่ ๕ ปรับระบบงานและโครงสร้างองค์กรที่เอื้อต่อการลดการใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เช่น การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้แทนการใช้ดุลพินิจเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน การสร้างมาตรฐานที่โปร่งใสในกระบวนการบริการของภาครัฐ ลดขั้นตอนกระบวนการและระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้วยวิธีปฏิบัติที่ชัดเจนตรวจสอบได้ ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อลดการใช้ดุลพินิจของผู้มีอำนาจในการพิจารณาอนุมัติ อนุญาต รวมถึงการสร้างความโปร่งใสในการบริการข้อมูลภาครัฐทั้งระบบ โดยการพัฒนาระบบข้อมูลดิจิทัลที่มีการกำหนดกฎเกณฑ์ กติกา กระบวนการ ขั้นตอนการดำเนินงาน การเข้าถึงข้อมูล รวมถึงข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการใช้งบประมาณของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงข้อมูลสาธารณะ สร้างความโปร่งใส และส่งเสริมให้มีการตรวจสอบการบริหารจัดการของภาครัฐโดยสาธารณะน ซึ่งรวมถึงการมีกลไกที่เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบการจัดซื้อจัดจ้างและการดำเนินการภาครัฐ เพื่อบูรณาการการทำงานของรัฐและประชาชน รวมถึงส่งเสริมสนับสนุน การตื่นตัวและเพิ่มขีดความสามารถของประชาชนในการร่วมเฝ้าระวัง และป้องกันการทุจริตครั้งปั้นที่มีอยู่ใกล้ตัว โดยมีมาตรการสนับสนุนและคุ้มครองผู้แจ้งเบาะแสที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและมั่นใจให้กับผู้ให้เบาะแส**

#### ■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๓	ปี ๒๕๗๒ - ๒๕๗๐
๑. ประชาชนมีวัฒนธรรม และ พฤติกรรมซื่อสัตย์ สุจริต	ร้อยละของ หน่วยงานที่ผ่าน เกณฑ์การ ประเมิน ITA	ร้อยละ ๘๐ (๘๕ คะแนน ขึ้นไป)	ร้อยละ ๑๐๐ (๙๕ คะแนน ขึ้นไป)	ร้อยละ ๘๐ (๙๐ คะแนน ขึ้นไป)	ร้อยละ ๑๐๐ (๙๐ คะแนน ขึ้นไป)
๒. คดีทุจริตและประพฤติมิชอบลดลง	จำนวนคดีทุจริต ในภาพรวม	ลดลงร้อยละ ๑๐	ลดลงร้อยละ ๕๐	ลดลงร้อยละ ๗๐	ลดลงร้อยละ ๘๐

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

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

มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบการขับส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยมีการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อย การป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ เช่น การจัดทำมาตรฐานคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน ของกรรมการขับส่งทางบก การจัดทำระบบการดำเนินการต่อเรื่องร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ การพัฒนาและปรับปรุงหลักเกณฑ์การบริหารทรัพยากรบุคคลให้มีความโปร่งใสและเป็นธรรม ซึ่งเป็นการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัตริชากรการเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปรามการทุจริตของกรรมการขับส่งทางบก

๓.๒) แผนย่อยการปราบปรามการทุจริต

■ แนวทางการพัฒนา

**แนวทางที่ ๑ เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกระบวนการและกลไกการปราบปรามการทุจริต** โดยการปรับกระบวนการทำงานด้านการปราบปรามการทุจริตเข้าสู่ระบบดิจิทัล มาใช้ในกระบวนการทำงาน ด้านการปราบปรามการทุจริตให้ได้มาตรฐานสากลและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งรวมถึงการพัฒนาระบบทекโนโลยีสารสนเทศและฐานข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจสอบทรัพย์สินและหนี้สิน ที่ทันสมัย เท่าทันต่อการบิดเบือนทรัพย์สินและหนี้สิน รวมทั้งบูรณาการข้อมูลกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนต่าง ๆ ในการตรวจสอบความถูกต้องของทรัพย์สินและหนี้สิน

■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๔	ปี ๒๕๗๒ - ๒๕๗๐
การดำเนินคดีทุจริตมีความรวดเร็ว เป็นธรรม โปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติ	กระบวนการดำเนินคดีทุจริตที่จำเป็นต้องขอขยายระยะเวลา เกินกว่ากำหนด ปกติที่กฎหมายกำหนด	ไม่เกินร้อยละ ๒๕	ไม่เกินร้อยละ ๒๐	ไม่เกินร้อยละ ๑๕	ไม่เกินร้อยละ ๑๐

■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

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

มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขับส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยมีการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อยการปราบปรามการทุจริต เช่น การจัดทำระบบการดำเนินการต่อเรื่องร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัตริชากรการเสริมสร้างวินัย คุณธรรม จริยธรรม การป้องกันและปราบปรามการทุจริตของกรรมการขับส่งทางบก

## (๔) ประเด็น กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม

### ๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ประโยชน์จาก การพัฒนา ประเทศอย่าง เท่าเทียมและ เป็นธรรม	ดัชนีนิติธรรม (คะแนน/อันดับ)	คะแนนของ ๔ ปัจจัย จาก ทั้งหมด ๘ ปัจจัย ๑. การจำกัด อำนาจจัด ๒. รัฐบาลป้องใส ๓. สิทธิขั้นพื้นฐาน ๔. ความเป็น ระเบียบและ ความมั่นคง ไม่ต่ำกว่า ๐.๖๕	คะแนนใน ทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๖๕	คะแนนใน ทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๗๕	คะแนนใน ทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๘๗ และอยู่ใน ๑๐ อันดับแรก

### ๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้น การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตาม แผนแม่บทประเด็นกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม ได้แก่ ระดับความสำเร็จของการจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนากฎหมายให้มี ความเหมาะสม เป็นธรรม ไม่เป็นภาระแก่ประชาชนเกินสมควร สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตตามกาลสมัย และวิถีชีวิตริมทางของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนแม่บทฯ ให้บรรลุผลได้อย่างมีประสิทธิผล

### ๓) แผนย่อยการพัฒนากฎหมาย

#### ■ แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ พัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรการต่าง ๆ ให้ สอดคล้องกับบริบทและเอื้อต่อการพัฒนาประเทศ โดยประเมินผลสัมฤทธิ์ ทบทวนความจำเป็นและ ความเหมาะสมของกฎหมายที่มีอยู่ทุกลำดับชั้นของกฎหมาย แก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ยกเลิก กฎหมายที่มีเนื้อหาไม่จำเป็น หรือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ เพื่อให้กฎหมายช่วยสร้างสรรค์ ความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำ และกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม มีความสอดคล้องกับ ข้อตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวม ให้อื้อต่อการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ ใน การพัฒนาประเทศ เพื่อรองรับการพัฒนาภูมิภาคและจังหวัดที่มีประสิทธิภาพ เอื้อต่อการใช้นวัตกรรมทั้งใน ภาครัฐและเอกชนให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป เอื้อต่อการประกอบธุรกิจทั้งในและต่างประเทศ ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการกำหนดดวงรอบในการทบทวน ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกรอบระยะเวลา ที่กำหนด

**แนวทางที่ ๒ มิวิธีการบัญชีกกฎหมายอย่างมีส่วนร่วม** ต้องดำเนินการให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบรวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ต่อประชาชน และนำมายกระดับการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับและทุกลำดับศักดิ์ให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป เอื้ออำนวยต่อการบริหารราชการแผ่นดิน การดำเนินงานของภาครัฐที่เหมาะสม การพัฒนาประเทศ การให้บริการประชาชน การประกอบธุรกิจ และการแข่งขันระหว่างประเทศ

**แนวทางที่ ๓ พัฒนาการบังคับใช้กฎหมาย โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมสมัยใหม่มาใช้ในกระบวนการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติ และเป็นธรรม และก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สามารถล่าវ่าหาและจับกุมผู้กระทำผิดได้อย่างถูกต้อง และรวดเร็ว รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และเป็นธรรม**

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

#### ■ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
กฎหมายไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาภาครัฐ และภาคเอกชน อยู่ภายใต้กรอบกฎหมายที่มุ่งให้ประชาชน ในวงกว้างได้รับประโยชน์จาก การพัฒนาประเทศ โดยทั่วถึง	สัดส่วนของกฎหมายที่ได้รับการบทบทวนแก้ไขปรับปรุงและ/หรือยกเลิก ให้มีเนื้อหาที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ	ร้อยละ ๕๐ ของกฎหมายทั้งหมด	ร้อยละ ๑๐๐ ของกฎหมายทั้งหมด	ร้อยละ ๑๐๐ (กรณีมีกฎหมายบัญญัติใหม่)	ร้อยละ ๑๐๐ (กรณีมีกฎหมายบัญญัติใหม่)

#### ■ การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทย ๓ S โดยมีกิจกรรมเพื่อการจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก เพื่อพัฒนากฎหมายให้มีความเหมาะสม เป็นธรรม ไม่เป็นภาระแก่ประชาชนเกินสมควร สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตตามกาลสมัย และวิถีนากการของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

## ๔.๒.๒ แผนการปฏิรูปประเทศ

### (๑) ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๑ บริการภาครัฐ สะอาด รวดเร็ว และตอบโจทย์ชีวิตประชาชน		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ กำหนดช่องทางการให้คำปรึกษาแก่ ประชาชนที่เหมาะสม เพื่อให้ตอบสนอง ความต้องการของประชาชนได้อย่าง ทันท่วงที	■ จัดเตรียมความพร้อมในการให้ คำปรึกษาทั้งด้านทรัพยากร ด้านการจัดบริการและด้านเทคโนโลยี	■ ให้ประชาชนได้รับข้อมูลคำปรึกษา จากหน่วยงานของรัฐ ได้อย่างสะอาด รวดเร็ว ผ่านช่องทางที่เหมาะสม
■ ปรับปรุงกระบวนการขออนุมัติ/ อนุญาตจากภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวก แก่ประชาชน	■ ปรับปรุงกระบวนการและ ลดขั้นตอนการให้บริการที่กระทบต่อ ชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้าง ความพึงพอใจแก่ผู้รับบริการ	■ หน่วยงานภาครัฐมีแผนการ ปรับปรุงการให้บริการประชาชน
	■ ดำเนินการแก้ไขปัญหา/ข้อติดขัดใน การบริการประชาชน เช่น แก้ไข กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุมัติ อนุญาตในภาครัฐ	■ หน่วยงานภาครัฐแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการ (ร้ามี)
	■ สนับสนุนให้เกิดการใช้งาน เช่น การประชาสัมพันธ์ การสร้างแรงจูงใจ (Incentives) ให้ประชาชนขอรับ บริการภาครัฐผ่านช่องทางออนไลน์ มากขึ้น การสร้างความมั่นคงปลอดภัย ของการให้บริการให้ประชาชน เพื่อให้ เกิดความเชื่อมั่น เป็นต้น	■ ประชาชนได้รับบริการแบบเบ็ดเสร็จ และมีความพึงพอใจในการให้บริการใน ระดับสูงขึ้น

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ระบบข้อมูลภาครัฐมีมาตรฐาน ทันสมัย และเชื่อมโยงกัน ก้าวสู่รัฐบาลดิจิทัล		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ การพัฒนาหรือนำระบบดิจิทัลมาใช้ ปฏิบัติงานและการบริหารราชการ	■ พัฒนาหรือนำระบบดิจิทัลเพื่อ รองรับการทำงานตามภารกิจเฉพาะ ของหน่วยงาน	■ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐสามารถ ดำเนินงานตามภารกิจได้อย่างมี ประสิทธิภาพ โดยการนำเทคโนโลยี ดิจิทัลมาใช้งาน
	■ พัฒนาหรือนำระบบดิจิทัลเพื่อรับ งานพื้นฐานของหน่วยงาน เช่น งานสารบรรณ งานแผนและงบประมาณ งานพัสดุ งานบริหารบุคคล เป็นต้น	■ หน่วยงานภาครัฐมีการจัดทำข้อมูล สำคัญตามมาตรฐานที่กำหนด และ เชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายนอกได้ ■ หน่วยงานภาครัฐมีข้อมูลสำคัญที่ใช้ ในการตัดสินใจ และการจัดอันดับของ ประเทศในด้านต่าง ๆ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ระบบข้อมูลภาครัฐมีมาตรฐาน ทันสมัย และเชื่อมโยงกัน ถ้าสู่ระบบดิจิทัล		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
- ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานสนับสนุน เช่น งานสารบรรณ งานแผนและงบประมาณ งานพัสดุ ข้อมูลกำลังคนภาครัฐ เป็นต้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เชื่อมโยงข้อมูลสำคัญของตนเข้าสู่ศูนย์ข้อมูลกลางภาครัฐเพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงสามารถนำไปใช้ในการตัดสินใจ และบริหารราชการแผ่นดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ผู้บริหารระดับสูงมีข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วน ทันสมัย สำหรับใช้ในการตัดสินใจและการบริหารราชการแผ่นดิน</li> </ul>

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ โครงสร้างภาครัฐทัดรัฐ ปรับตัวได้เร็ว และระบบงานมีผลลัมพุทธิสูง		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ การดำเนินการจัดทำแผนปฏิรูปองค์กร	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การดำเนินการจัดทำแผนปฏิรูปองค์กรของทุกส่วนราชการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ทุกส่วนราชการมีการจัดทำแผนปฏิรูปองค์กร โดยมีการบทวน ๔ ด้าน ได้แก่ โครงสร้าง กระบวนการ บุคลากร และกฎหมาย</li> </ul>

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๔ กำลังคนภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมและมีสมรรถนะสูงพร้อมขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ จัดกำลังคนให้สอดคล้องกับความจำเป็นในการบริการสาธารณะที่สำคัญ และขับเคลื่อนให้ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ วางแผนกำลังคนให้สอดคล้องกับบทบาทของภาครัฐ ทิศทางการปฏิรูปประเทศ และยุทธศาสตร์ชาติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ มีกำลังคนที่เหมาะสมกับงาน/ชนิด/คุณภาพในเวลาที่ต้องการ ที่สอดคล้องกับบทบาทของภาครัฐและทิศทางการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ</li> <li>■ ส่วนราชการที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ประเทศ มีอัตรากำลังเพียงพอในการขับเคลื่อนการกิจสำคัญรุ่งเรือง</li> </ul>
■ พัฒนาทักษะและสมรรถนะใหม่ เพื่อสร้างความพร้อมเชิงกลยุทธ์ให้กับกำลังคนภาครัฐ (New Mindsets and Skillsets)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ สร้างวัฒนธรรม ค่านิยม และอุดมการณ์莘หัวรับการเป็นเจ้าหน้าที่ภาครัฐใหม่อย่างต่อเนื่อง           <ul style="list-style-type: none"> <li>(๑) จัดหลักสูตรผู้นำคุณธรรมที่เป็นตัวอย่าง</li> <li>(๒) จัดกิจกรรมที่เน้นการเปลี่ยนแปลงในระดับพฤติกรรมที่เป็นรูปธรรม</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐมีค่านิยมและอุดมการณ์ที่ถูกต้อง แยกผลประโยชน์ส่วนตนออกจากประโยชน์สาธารณะ และดำเนินตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง</li> <li>■ เจ้าหน้าที่ของรัฐมีกระบวนการทัศนิวัติ (New Paradigm) และมีจิตวิญญาณการเป็นผู้ประกอบการสาธารณะ (Public Entrepreneurial Spirit)</li> <li>■ มีกลไกและมาตรการคุ้มครองเจ้าหน้าที่จากการใช้อำนาจที่ไม่เป็นธรรมโดยผู้บังคับบัญชา</li> </ul>
■ ติดตาม ตรวจสอบและประเมินผล การใช้กำลังคนในส่วนราชการและ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ทบทวนการพัฒนาระบบบริหารงานบุคคล กำลังคน (จำนวน สายงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ส่วนราชการมีสายงาน ตำแหน่ง และระดับสอดคล้องกับความจำเป็น</li> </ul>

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๔ กำลังคณภาพครั้งมีข надที่เหมาะสมและมีสมรรถนะสูงพร้อมขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
หน่วยงานของรัฐ (Workforce Audit)	ดำเนินการ ระดับ) และระบบการ นโยบาย แต่งตั้งให้สอดคล้องกับความ จำเป็นตามภารกิจและเป็นไปตาม ระบบคุณธรรม (อาทิ การบทวน สัดส่วนของจำนวนตำแหน่งระดับสูง และตำแหน่งปฏิบัติให้สอดคล้องกับ ความจำเป็น เป็นต้น)	ของภารกิจภาครัฐ

## (๒) ด้านกฎหมาย

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๖ มีกลไกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายที่มีความสำคัญ และจัดให้มีกลไกช่วยเหลือประชาชนในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือทางกฎหมายแก่ประชาชน

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ ประชาชนได้ใช้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็นในเรื่องเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย	■ ให้หน่วยงานของรัฐผู้รักษาการตามกฎหมายจัดให้มีช่องทางให้ประชาชนทั่วไปหรือกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสามารถสะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งมีหน้าที่รับเรื่องร้องทุกข์ที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย	■ เพื่อให้มีช่องทางในการสะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมาย
■ ประชาชนได้ใช้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็นในเรื่องเกี่ยวกับการจัดทำและการเสนอกฎหมายโดยหน่วยงานของรัฐ	■ ให้หน่วยงานของรัฐที่จะจัดทำร่างกฎหมายที่มีผลกระทบต่อประชาชนจัดให้มีการลงชี้แจงหรือประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบเป็นการทั่วไป พร้อมทั้งจัดทำสรุปประเด็นหรือความจำเป็นที่ต้องมีกฎหมาย ตลอดจนสรุปหลักการและเหตุผลของร่างกฎหมายที่ประสงค์จะจัดทำขึ้นเพื่อประกอบการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน หรือผู้เกี่ยวข้องก่อนการจัดทำร่างกฎหมาย	■ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลเพื่อประกอบการแสดงความคิดเห็นได้อย่างเหมาะสมและเข้าใจได้やすい และเพื่อให้การรับฟังความคิดเห็นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและตรงประเด็น
	■ ให้หน่วยงานของรัฐจัดทำรายงานผลการรับฟังความเห็นและนำผลดังกล่าวมาประกอบการจัดทำร่างกฎหมายร่างแรก โดยต้องแสดงให้เห็นว่าได้นำความเห็นของประชาชนไปประกอบการพิจารณาจัดทำร่างในส่วนใดพร้อมอธิบายเหตุผลในการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมายให้ชัดเจน	■ เพื่อเป็นการสร้างการรับรู้และให้ข้อมูลถึงเหตุผลในการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย
	■ ให้หน่วยงานของรัฐนำร่างกฎหมายที่จัดทำเสร็จสมบูรณ์แล้ว พร้อมทั้งสรุป	■ เพื่อให้มีข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างกฎหมายอย่างครบถ้วน

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๖ มีกลไกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายที่มีความสำคัญ และจัดให้มีกลไกช่วยเหลือประชาชนในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือทางกฎหมายแก่ประชาชน

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	<p>ความเห็นของประชาชนหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จัดทำเป็นรายงานรวมไว้กับคำอธิบายประกอบร่างกฎหมายโดยมีรายละเอียดตามที่คณะกรรมการพัฒนากฎหมายกำหนด โดยอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับสรุปผลการรับฟังความคิดเห็น จำนวนประชาชนหรือผู้เกี่ยวข้องที่ร่วมแสดงความคิดเห็น นำมาประกอบการพิจารณาปรับปรุงร่างกฎหมายและเหตุผลประกอบการพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป</p>	

### (๓) ด้านกระบวนการยุติธรรม

เรื่องและประเด็นการปฏิรูปที่ ๔ การปรับกระบวนการทัศน์ในการบริหารงานยุติธรรมเพื่อสร้างความปลอดภัยและความเป็นธรรมในสังคม

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ จัดตั้งศาลหรือแผนกคดีชำนาญพิเศษ และมีวิธีพิจารณาคดีที่เหมาะสมกับบริบทของสังคมเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ จัดตั้งศาลคดีจราจรหรือแผนกคดีจราจรในศาลยุติธรรม และมีวิธีพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะ เช่น กำหนดลักษณะคดีจราจรที่ไม่พอดีกับอันตรายต่อสังคมอย่างร้ายแรง เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาคดีของศาลเท่านั้น โดยใช้ใบสั่งเจ้าหน้าที่เป็นคำฟ้องโดยไม่ต้องสอบสวนเป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ มีศาล หรือแผนกคดีชำนาญพิเศษ และมีวิธีพิจารณาคดีที่เหมาะสมกับบริบทของสังคม</li> </ul>

### (๔) ด้านเศรษฐกิจ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๕ : อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ส่งเสริมการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ จัดทำแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านยานยนต์ไฟฟ้า</li> <li>■ ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้วยยานยนต์ไฟฟ้าต้นแบบในพื้นที่แบบจำกัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทย</li> </ul>

## (๕) ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ปรับปรุงระบบและกลไกการเฝ้าระวัง ควบคุม ติดตาม และตรวจสอบมลพิษ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
<p>■ พัฒนาระบบและกลไกการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ในการควบคุม เฝ้าระวัง ติดตาม และตรวจสอบ การปล่อยมลพิษและการจัดการของเสียจากการผลิต : มลพิษจากการใช้สารเคมี ในภาคอุตสาหกรรม</p>	<p>■ พัฒนาระบบและกลไกการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน โดยคำนึงถึง ประเด็นสำคัญ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลักของการมีส่วนร่วมตั้งแต่การให้ข้อมูลข่าวสาร การรับฟังความคิดเห็น การเข้ามาร่วมคิด และเสนอแนวทาง และการเข้ามาร่วมตัดสินใจแก้ปัญหา</li> <li>- ระดับของการมีส่วนร่วมตั้งแต่ ระดับส่วนกลาง จังหวัด และชุมชนในพื้นที่ซึ่งได้รับผลกระทบ และรวมถึง สัดส่วนของกลุ่มเครือข่ายภาคประชาสังคมต่างๆ ในการเข้าร่วม</li> <li>- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและ อื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมที่ครอบคลุมและขยายเครือข่าย ของภาคส่วนต่างๆ เช่น โครงการระบบ application monitoring pollution industry เพื่อแสดงการระบายมลพิษ จากโรงงานอุตสาหกรรมผ่านมือถือ และส่งเสริมการติดตามและตรวจสอบ ภาคประชาชน</li> <li>- ระบบส่งเสริมให้ภาคประชาชน รายงานข้อมูลการปล่อยมลพิษใน รูปแบบต่างๆ เช่น ส่งภาพถ่ายรายนิ้ว ปล่อยค่าน้ำเข้าไประบบ online รับเรื่องที่มีการเฝ้าติดตามอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>- ความต่อเนื่องและผลสัมฤทธิ์ของ การมีส่วนร่วม</li> <li>- การใช้ศูนย์ควบคุมมลพิษและ/หรือศูนย์อื่นๆ ที่มีการจัดตั้งในพื้นที่ เพื่อการส่งเสริมการมีส่วนร่วม รวมถึง การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วม ภาคอุตสาหกรรมแบบครบวงจร เพื่อ เป็นแหล่งเรียนรู้สำหรับชุมชนและ ประชาชนทั่วไป ทั้งยังเป็นคลังข้อมูล ด้านอุตสาหกรรมแบบครบวงจร โดยรวมฐานข้อมูลโรงงาน ที่ตั้ง เครื่องจักรที่ใช้วัตถุดีบและผลิตภัณฑ์ กากอุตสาหกรรม สารเคมี เทคโนโลยี</li> </ul>	<p>■ การมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการควบคุม เฝ้าระวัง ติดตาม และตรวจสอบการปล่อยมลพิษเพิ่มมากขึ้น</p>

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ปรับปรุงระบบและกลไกการเฝ้าระวัง ควบคุม ติดตาม และตรวจสอบมลพิษ		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	<p>ด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย</p> <p>ตลอดจนข้อมูลการปล่อยมลพิษ</p> <p>สิ่งแวดล้อมระบบเวลาจริง (Realtime system)</p> <p>-หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอุกค์ภูมายในการบังคับใช้</p>	

## (๖) ด้านสังคม

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ : กลุ่มผู้เสียเบรี่ยบในสังคม		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ปฏิรูปขนส่งสาธารณะที่อุปสรรคเพื่อคนทั่วโลก (Design for all) ที่ยึดหลักการออกแบบสากล (Universal Design) ต่อคนทุกกลุ่มทุกวัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ปฏิรูประบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งสาธารณะทุกระบบ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ลดความเสียเบรี่ยบในการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งสาธารณะ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ปฏิรูปภาครุ่มๆ ทางงานที่กำกับดูแลหรือติดตามการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะเกี่ยวกับการออกแบบที่ยึดหลักการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ คนทุกกลุ่มทุกวัยเข้าถึงบริการสาธารณะ และได้รับประโยชน์จากสภาพแวดล้อมสาธารณะอย่างทั่วถึง</li> </ul>

## (๗) ด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องปราม (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ให้ส่วนราชการมีการบริหารงานบุคคลที่เป็นไปตามระบบคุณธรรม (Merit System) ได้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เป็น “คนดี คนเก่ง คนกล้า ยืนหยัดในสิ่งที่ถูกต้อง”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ให้ทุกส่วนราชการจัดกิจกรรมเพื่อเชิญชวนให้ข้าราชการน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเป็นหลักในการครองตนจนเป็นวิถีชีวิตที่จะช่วยให้ข้าราชการลดความโลภอันเป็นต้นเหตุของการทุจริต</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ เพื่อเชิญชวนให้ข้าราชการน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเป็นหลักในการครองตนจนเป็นวิถีชีวิตที่จะช่วยให้ข้าราชการลดความโลภอันเป็นต้นเหตุของการทุจริต</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ การบริการงานภาครัฐต้องมีการกำหนดคุณสมบัติประจำตำแหน่ง (Job Specification)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ เพื่อใช้ในการสรรหาและคัดเลือกบุคคลเข้าทำงานตำแหน่ง รวมถึงกำหนดเส้นทางการรับราชการ (Career Path) การสืบทอดงาน (Succession Planning) ใน การเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่ชัดเจน เปิดเผย และตรวจสอบได้จากประชาชน โดยต้องมีการบันทึกคุณสมบัติและเหตุผลในการสรรหา หรือการคัดเลือกที่เป็นรูปธรรมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ได้แก่ ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ ความประพฤติ และพฤติกรรมทางจริยธรรมในอดีต ทั้งนี้ หัวหน้าส่วนราชการและผู้บริหารต้องมี</li> </ul>

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องปราบ (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
		เป็นผู้ที่เคียงคู่กลิ่นอายทางวินัยและจริยธรรม แม้ว่าได้รับการล้ามลทินก์ตาม และผ่านเกณฑ์ประเมิน “สัตบุรุษ” ตามที่ทางราชการกำหนด รวมถึงต้องมีอยู่ในความผูกพันแห่งอาณัติมหาชน หรือความครอบงำใจ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของปวงชนชาติไทยโดยปราศจากการขัดกันแห่งผลประโยชน์
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ให้หัวหน้าส่วนราชการ หัวหน้าหน่วยงานของรัฐ หรือผู้บังคับบัญชา มีมาตรการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และเป็นตัวอย่างในการบริหารงานด้วยความซื่อตรงและรับผิดชอบ กรณีปล่อยปละละเลยไม่ดำเนินการให้ถือเป็นความผิดวินัย หรือความผิดทางอาญา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีคุณธรรมความซื่อตรง (Integrity) โดยเน้นความซื่อตรงต่อหน้าที่ (ซื่อสัตย์สุจริต วิริยะอุตสาหะ ทำงานให้สำเร็จตามเป้าหมายอย่างดีที่สุด) และซื่อตรงต่อประชาชน</li> <li>■ หัวหน้าหน่วยงานของรัฐและรัฐวิสาหกิจต้องรับผิดชอบให้มีการบริหารจัดการหน่วยงานตามมาตรการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบที่คณะกรรมการฯ กำหนดอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ สร้างเสริมให้เจ้าหน้าที่ของรัฐน้อมนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ได้แก่ พอกะมาณ มีเหตุมีผล และมีภูมิคุ้มกัน ด้วยเงื่อนไขความรู้ ควบคู่คุณธรรมเพื่อลดความโกรธนาประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิตจนเป็นวิถีชีวิต</li> <li>■ บูรณาการกับการพัฒนาและดำรงความประพฤติที่ดีของเจ้าหน้าที่ของรัฐเข้าด้วยกันอันได้แก่ การส่งเสริมคุณธรรม การเสริมสร้างจริยธรรม และ การกวดหัวนิยม โดยให้มีการรายงานผลการปฏิบัติงานประจำปีต่อสาธารณะ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบ</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ให้ทุกหน่วยงานของรัฐนำมาตรการควบคุมภายในที่เหมาะสมมาหารับนิติบุคคลในการป้องกันการให้สินบนเจ้าหน้าที่ของรัฐ เจ้าหน้าที่ของรัฐต่อประเทศและเจ้าหน้าที่ขององค์กรระหว่างประเทศมาใช้</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ใช้เป็นมาตรฐานในการปฏิบัติการกิจของหน่วยงานของรัฐ ดังนี้           <ul style="list-style-type: none"> <li>(๑) การป้องกันการรับสินบนต้องเป็นนโยบายสำคัญจากระดับบริหารสูงสุด</li> <li>(๒) การประเมินความเสี่ยงในการให้สินบนกับเจ้าหน้าที่</li> <li>(๓) มาตรการป้องกันเกี่ยวกับกรณีมีความเสี่ยงสูงที่จะเป็นการให้และเรียกรับสินบนต้องมีรายละเอียดที่ชัดเจน</li> <li>(๔) ต้องนำมาตรการป้องกันการให้สินบนไปปรับใช้กับผู้ที่มีความเกี่ยวข้องทางธุรกิจกับหน่วยงาน</li> <li>(๕) ต้องมีระบบบัญชีที่ดี</li> <li>(๖) ต้องมีแนวทางการบริหารทรัพยากรบุคคลที่สอดคล้องกับมาตรการป้องกันการรับสินบน (เช่น บุคคลที่มีนิสัยให้เงินอย่างฟุ่มเฟือยหรือมีอำนาจจัดซื้อขาย ไม่ควร担当ตำแหน่งที่มีอำนาจจัดซื้อขาย)</li> <li>(๗) ต้องมีมาตรการสนับสนุนให้มีการ</li> </ul> </li> </ul>

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องปราบ (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ เสริมสร้างหน่วยงานตรวจสอบภายในให้เป็นกลไกอิสระและมีความเป็นมืออาชีพในการเฝ้าระวังการทุจริตในหน่วยงาน	■ ทุกหน่วยงานของรัฐต้องพัฒนาระบบการตรวจสอบภายในของหน่วยงานให้มีประสิทธิผลอยู่เสมอ และถือว่าเป็นภารกิจที่สำคัญซึ่งหัวหน้าส่วนราชการต้องกำกับดูแลด้วยตนเอง	■ พัฒนาระบบการตรวจสอบภายในของหน่วยงานให้มีประสิทธิผลอยู่เสมอ และถือว่าเป็นภารกิจที่สำคัญซึ่งหัวหน้าส่วนราชการต้องกำกับดูแล ด้วยตนเอง
	■ การบริหารงานบุคคลของหน่วยงานของรัฐต้องยึดหลักคุณธรรมภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการหรืออนุกรรมการบริหารงานบุคคลของหน่วยงาน และต้องยึดหลักการกระจายอำนาจการบริหาร	■ บริหารงานบุคคลของหน่วยงานของรัฐต้องยึดหลักคุณธรรม
	■ เมื่อได้รับการแจ้งเบาะแสกรณีการทุจริตประพฤติมิชอบในหน่วยงานจากหน่วยงานตรวจสอบหรือภาคประชาชน หัวหน้าส่วนราชการต้องตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งแล้วรายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บังคับบัญชาเหนือตน หน่วยงานตรวจสอบ ผู้แจ้งเบาะแส และประกาศในสื่อสาธารณะขององค์กร พร้อมกับแจ้งมาตรการป้องกันและแก้ไขขึ้นต้น	■ หัวหน้าส่วนราชการต้องตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งแล้วรายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บังคับบัญชาเหนือตน หน่วยงานตรวจสอบ ผู้แจ้งเบาะแส และประกาศในสื่อสาธารณะขององค์กร พร้อมกับแจ้งมาตรการป้องกันและแก้ไขขึ้นต้น
■ ให้มีการลดการใช้ ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานของรัฐในการใช้อำนาจรัฐที่ได้รับมอบ	■ หน่วยงานของรัฐต้องปรับปรุงกฎหมาย เพื่อยกเลิกการอนุญาตหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนการอนุญาตให้เหลือเพียงที่จำเป็น	■ เพื่อยกเลิกการอนุญาตหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนการอนุญาตให้เหลือเพียงที่จำเป็น ทั้งนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องมีการขออนุญาตให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายหรือจัดให้มีมาตรการอื่นแทนในกำหนดระยะเวลาที่เร็วกว่าหนึ่งปี
	■ หน่วยงานของรัฐต้องจัดทำคู่มือสำหรับประชาชน	■ จัดทำคู่มือสำหรับประชาชน ประกอบด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการยื่นคำขอ ขั้นตอนและระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาต และรายการเอกสารหรือหลักฐานที่ ผู้ขออนุญาตต้องมายื่นพร้อมกับคำขอ รวมถึง การเผยแพร่ข้อมูล ระยะเวลา และหลักฐานที่ต้องใช้ในการดำเนินการผ่านสื่อสาธารณะของหน่วยงาน พร้อมกับ

## เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องปราบ (๑)

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
		จัดทำแผนผังขั้นตอนการดำเนินการขนาดที่เห็นได้ชัดเจนในหน่วยงานที่ให้บริการประชาชน
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ให้พิจารณากำหนดวิธีการยื่นคำขออนุมัติ อนุญาต หรือการแจ้งข้อมูลต่อหน่วยงานของรัฐผ่านทางสื่อ อิเล็กทรอนิกส์แทนการมายื่นคำขอด้วยตนเองในทุกรูปแบบที่สามารถปฏิบัติได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ พิจารณากำหนดวิธีการยื่นคำขออนุมัติ อนุญาต หรือการแจ้งข้อมูลต่อหน่วยงานของรัฐผ่านช่องทางสื่อ อิเล็กทรอนิกส์แทนการมา�ื่นคำขอด้วยตนเองในทุกรูปแบบที่สามารถปฏิบัติได้ และหากต้องมีการชำระเงินให้ดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ให้หัวหน้าส่วนราชการที่รับผิดชอบการขออนุมัติหรือขออนุญาตต่าง ๆ กำกับดูแลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติอย่างเคร่งครัด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ กำกับดูแลการปฏิบัติตามเจ้าหน้าที่ให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติอย่างเคร่งครัด หากมีข้อร้องเรียนจากประชาชนผู้รับบริการต้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขโดยเร็ว และพิจารณาลงทันทีหากวินัยต่อเจ้าหน้าที่ผู้นั้นทันที</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ให้เจ้าพนักงานของรัฐบริการประชาชนตามหน้าที่ที่ได้รับโดยไม่คำนึงถึงอาชีวสิ่นจ้าง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยต้องปลูกจิตสำนึกจิตบริการให้กับเจ้าพนักงานของรัฐและเน้นย้ำให้หัวหน้ากิจการประจำหน้าที่ว่างานบริการประชาชนเป็นหน้าที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ปลูกจิตสำนึกจิตบริการให้กับเจ้าพนักงานของรัฐ และเน้นย้ำให้หัวหน้ากิจการประจำหน้าที่ซึ่งทำให้ต้องมีหน่วยงานของรัฐ จึงต้องให้การดูแลประชาชนเสมอเมื่อเป็นผู้บังคับบัญชาหรือญาติผู้ใหญ่อย่างเสมอภาคกันโดยไม่เลือกปฏิบัติ และไม่รับอาชีวสิ่นจ้างใด ๆ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ให้ทุกหน่วยงานของรัฐประกาศนโยบายไม่รับประโยชน์ใด ๆ จากการปฏิบัติหน้าที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ประกาศนโยบายไม่รับประโยชน์ใด ๆ จากการปฏิบัติหน้าที่ โดยติดประกาศไว้ที่หน่วยงานของรัฐซึ่งให้บริการประชาชนรวมถึงการไม่รับของขวัญจากการปฏิบัติหน้าที่ราชการ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ออกระเบียบให้เจ้าพนักงานของรัฐรับเงินรายได้ที่เกิดขึ้นทุกประเภทผ่านธนาคารเท่านั้น ธนาคารเท่านั้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เจ้าพนักงานของรัฐรับเงินรายได้ที่เกิดขึ้นทุกประเภทผ่านธนาคารเท่านั้น หากมีการรับเงินรายได้อื่นที่พึงมีด้วยเงินสดถือเป็นความผิดวินัย เว้นแต่เป็นกิจกรรมเพื่อเสริมรายได้ โดยให้รายงานผู้บังคับบัญชาในทุกรอบปี</li> </ul>

## เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องปราบ (๒)

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ผลักดันให้มีกฎหมายว่าด้วยข้อมูลข่าวสารสาธารณะภายใน ๒ ปี ที่ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ให้หน่วยงานของรัฐเปิดเผยข้อมูลแผนงานตามนโยบาย แผนการลงทุนของหน่วยงาน ซึ่งประกอบด้วย แผนการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เพื่อเผยแพร่องค์การบริหารงบประมาณของส่วนราชการ/หน่วยงานของรัฐให้เป็นปัจจุบัน</li> </ul>

**เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ด้านการป้องปราบ (๑)**

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
ข่าวสารได้โดยไม่ต้องร้องขอ (ตามรัฐธรรมนูญฯ มาตรา ๔๙, ๒๕๓)	ลงทุนที่ได้รับการจัดสรรแต่ละปีทุกประเภทรายการ จากทุกแหล่งที่มา พร้อมรายงานผลการเบิกจ่ายงบประมาณของหน่วยงานทุกสิ้นไตรมาส (ทุก ๓ เดือน) เพื่อเผยแพร่ถึงการบริหารงบประมาณของส่วนราชการ/หน่วยงานของรัฐให้เป็นปัจจุบัน	

**เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ ด้านการปราบปราม (๑)**

ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
■ ให้หัวหน้าหน่วยงานของรัฐ มีหน้าที่ต้องดำเนินมาตรการทางวินัย มาตรการทางปกครองและมาตรการทางกฎหมายต่อเจ้าหน้าที่ในสังกัด ที่ถูกกล่าวหาหรือพบเหตุอันควรสงสัย ว่าประพฤติมิชอบ หรือกระทำการทุจริต และประพฤติมิชอบอย่างเคร่งครัด	■ เมื่อมีข้าราชการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานจริยธรรมหรือกระทำมิดีในวัน หัวหน้าหน่วยงานของรัฐต้องตั้งคณะกรรมการสืบสวนข้อเท็จจริงภายใน ๗ วันทำการ โดยกำหนดให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน หากมีความจำเป็นสามารถขอขยายระยะเวลาได้อีกไม่เกิน ๒ ครั้ง ครั้งละ ๑๕ วัน โดยระบุเหตุผลและความจำเป็นไว้เป็นหลักฐานด้วย	■ เพื่อบังคับใช้มาตราการทางวินัยอย่างจริงจัง
	■ กรณีที่เป็นการผิดวินัยร้ายแรง ให้หัวหน้าหน่วยงานของรัฐตั้งคณะกรรมการสอบสวนภายใน ๗ วันทำการ โดยกำหนดให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จใน ๖๐ วันหลังจากรับทราบคำสั่ง แล้วรายงานให้ ป.ช. ทราบ พร้อมทั้งรายงานผลการสอบข้อเท็จจริง หากมีความจำเป็นสามารถขยายระยะเวลาได้อีกไม่เกิน ๒ ครั้ง ๆ ละ ๓๐ วัน ด้วย	■ เพื่อบังคับใช้เป็นมาตรฐานจริยธรรมหรือมาตราการทางวินัยอย่างจริงจัง
	■ หัวหน้าส่วนราชการ/หน่วยงานของรัฐ ประกาศเจตนารมณ์ให้การรักษามาตรฐานทางวินัยของบุคลากรในสังกัด เป็นวาระสำคัญ “สัญญาประชาคม” ขององค์กรที่บุคลากรทุกคนต้องยึดมั่น ยึดถือ และให้ทุกส่วนราชการจัดให้มีการเสริมสร้างวินัยของเจ้าหน้าที่ของรัฐอย่างเคร่งครัด	■ เพื่อมุ่งเน้นให้ทุกคนรับรู้ รับทราบโดยปราศจากข้อสงสัย ก่อให้เกิดผลผูกพันถึงความรับผิดชอบกรณีกระทำทุจริตหรือกระทำผิดจริยธรรมในภายหลัง

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ ด้านการปราบปราม (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ให้มีกฎหมายว่าด้วยผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองและบุคลากรในองค์กรอิสระ รวมถึงองค์กรตุลาการและหัวหน้าหน่วยงานของรัฐโดยพึงประพฤติปฏิบัติตามจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพอย่างเคร่งครัด รวมถึงผู้บริหารพร公การเมืองและองค์กรอิสระต่าง ๆ ควรประพฤติเจตนาที่จะยึดมั่นในการรักษาเกียรติภูมิแห่งสถาบันของตน ภายใต้หลักธรรมาภิบาลและจรรยาบรรณวิชาชีพอย่างเคร่งครัด ด้วย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เพื่อให้มีกฎหมายควบคุมการดำเนินการทางวินัยอย่างเคร่งครัดแก่ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ผู้บริหารพร公การในองค์กรอิสระ องค์กรตุลาการและหัวหน้าหน่วยงานของรัฐ</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ การกวดขันวินัยให้มีประสิทธิผลทางปฏิบัติ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ รวดเร็ว <ul style="list-style-type: none"> <li>- การกำหนดเวลาในการดำเนินการให้รวดเร็ว หากไม่แล้วเสร็จให้ถือเป็นความบกพร่องของผู้บังคับบัญชา</li> <li>- บังคับใช้มาตรฐานการทางแพ่งและทางปกครองด้วยความรวดเร็ว เท่าที่อาจจำเป็นเพื่อรักษาไว้ซึ่งความครบถ้วนสมบูรณ์ของสมุดบัญชีบันทึกรายงานการเงิน หรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับรายจ่ายและรายรับของรัฐ และเพื่อป้องกันการปลอมแปลงเอกสารชัดเจน</li> </ul> </li> <li>■ เด็ขาด <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากพบเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการผิดต้องดำเนินการลงโทษทันทีภายในเวลาตามที่กฎหมายกำหนด</li> <li>- หากพบว่าเป็นความผิดวินัยร้ายแรงหรือหากอยู่ในตำแหน่งหน้าที่ต่อไปจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง ให้ใช้มาตรการสั่งให้พ้นจากหน้าที่พักราน หรือให้ออกจากราชการไว้ก่อน</li> <li>- กรณีเป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองหรือดำรงตำแหน่งในองค์กรอิสระ ให้สร้างกลไกเพื่อติดตามพฤติกรรม เปิดเผยข้อมูล และดำเนินการทันทีหากปรากฏว่ามีมูลให้พักรายปฏิบัติหน้าที่</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เพื่อเร่งรัดการดำเนินการทางวินัยให้มีความรวดเร็ว</li> <li>■ เพื่อให้การดำเนินการทางวินัยมีความเด็ขาด สร้างความเกรงกลัวต่อผู้กระทำผิด</li> </ul>

เรื่องและประเด็นปฏิรูปที่ ๓ ด้านการปราบปราม (๑)		
ขั้นตอนการดำเนินงาน	กิจกรรม	เป้าหมายกิจกรรม
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เป็นธรรม           <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากมีการร้องขอความเป็นธรรมให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเงื่อนเวลาที่กำหนดและแจ้งให้ผู้ร้องทราบทันที พร้อมรายงานต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทราบและเป็นข้อมูลหรือดำเนินการต่อไป</li> <li>- หากพบว่าเป็นกรณีที่ไม่พบพฤติกรรมที่เป็นผู้กระทำความผิดให้เบิดเผยข้อมูลให้สาธารณชนทราบ</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ เพื่อให้มาตรฐานทางวินัยเป็นที่ยอมรับ สร้างความเป็นธรรมในการดำเนินการแก่บุคคลที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>

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

#### (๑) วัตถุประสงค์

■ วัตถุประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้คนไทยมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ได้รับความเป็นธรรมในการเข้าถึงทรัพยากรและบริการทางสังคมที่มีคุณภาพ ผู้ด้อยโอกาสได้รับการพัฒนาศักยภาพ รวมทั้งชุมชน มีความเข้มแข็งพึ่งพาตนเองได้

■ วัตถุประสงค์ที่ ๓ เพื่อให้เศรษฐกิจเข้มแข็ง แข็งขันได้ มีเสถียรภาพ และมีความยั่งยืน สร้างความเข้มแข็งของฐานการผลิตและบริการเดิม และขยายฐานใหม่โดยการใช้นวัตกรรมที่เข้มแข็งมากขึ้น สร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานราก และสร้างความมั่นคงทางพลังงาน อาหารและน้ำ

■ วัตถุประสงค์ที่ ๔ เพื่อรักษาและพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

■ วัตถุประสงค์ที่ ๕ เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันสมัย และมีการทำงานเชิงบูรณาการของภาคีการพัฒนา

■ วัตถุประสงค์ที่ ๖ เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคโดยการพัฒนาภาคและเมืองเพื่อรับการพัฒนายกระดับฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่

■ วัตถุประสงค์ที่ ๗ เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยง (Connectivity) กับประเทศต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ประเทศไทยมีบทบาทนำและสร้างสรรค์ในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือต่าง ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และโลก

## (๒) เป้าหมายรวม

■ เป้าหมายรวมที่ ๒ ความเหลือมล้ำทางด้านรายได้และความยกจนลดลง เศรษฐกิจฐานรากมีความเข้มแข็ง ประชาชนทุกคนมีโอกาสในการเข้าถึงทรัพยากร การประกอบอาชีพ และบริการทางสังคมที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม

■ เป้าหมายรวมที่ ๓ ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข็งขันได้ โครงสร้างเศรษฐกิจปรับสู่เศรษฐกิจฐานบริการและดิจิทัล มีผู้ประกอบการรุ่นใหม่และเป็นสังคมผู้ประกอบการ ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กที่เข้มแข็งสามารถใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างสรรค์คุณค่าสินค้าและบริการ มีระบบการผลิตและให้บริการจากฐานรายได้เดิมที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และมีการลงทุนในการผลิตและบริการ ฐานความรู้ชั้นสูงใหม่ ๆ ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและชุมชน รวมทั้งกระจายฐานการผลิตและการให้บริการสู่ภูมิภาคเพื่อลดความเหลือมล้ำ โดยเศรษฐกิจไทยมีเสถียรภาพและมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๕ ต่อปี และมีปัจจัยสนับสนุนอาทิ ระบบโลจิสติกส์ พลังงาน และการลงทุนวิจัยและพัฒนาที่เอื้อต่อการขยายตัวของภาคการผลิตและบริการ

■ เป้าหมายรวมที่ ๔ ทุนทางธุรกิจและคุณภาพสิ่งแวดล้อมสามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีความมั่นคงทางอาหาร พลังงาน และน้ำ โดยเพิ่มพื้นที่ป่าไม้ให้ได้ร้อยละ ๔๐ ของพื้นที่ประเทศเพื่อรักษาความสมดุลของระบบนิเวศ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงานและขนส่งไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗ ภายในปี ๒๕๖๓ เทียบกับการปล่อยรถปีปกติ มีปริมาณหรือสัดส่วนของขยะมูลฝอยที่ได้รับการจัดการอย่างถูกหลักสุขागิบาลเพิ่มขึ้น และรักษาคุณภาพน้ำและคุณภาพอากาศในพื้นที่วิกฤติให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

## (๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

### (๓.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

■ เป้าหมายที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม เพื่อลดความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity : EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

■ เป้าหมายที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

■ เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ระบบ National Single Window (NSW) สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้อย่างสมบูรณ์ บุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลัก มีประสิทธิภาพมากขึ้น

### (๓.๒) แนวทางการพัฒนา

#### (๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง

##### ๑.๑ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โดย

■ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีความเหมาะสมกับขนาดเศรษฐกิจและสังคมของเมืองที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเริ่มพัฒนา

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

- เร่งพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและปรับเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะ เพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นโครงข่ายหลักของเมือง และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีให้เข้มโถงกับการพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) ตามระดับการพัฒนาและความสามารถในการบริหารจัดการของพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะต่อไปต้องคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุ โดยออกแบบพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะของภาครัฐให้สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่มได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพภายใต้หลักการการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)

## ๒) การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง

### ๒.๑ สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดย

- ส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมและการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการเข้าสู่มาตรฐานสากล ยกระดับทักษะขีดความสามารถของบุคลากรในระบบขนส่งให้มีความรู้ความสามารถในองค์ความรู้และเทคโนโลยีสมัยใหม่ และสามารถปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและมาตรฐานสากล

### ๒.๒ พัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง โดย

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

- ปรับปรุงมาตรการ กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้ทันสมัยและลดความซ้ำซ้อน รวมทั้งบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนให้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักใน

การเดินทางและขนส่งของประเทศไทย โดยพิจารณากำหนดมาตรการการลดปริมาณการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล ในเขตเมือง (Demand Management) เพื่อให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

### ๓) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

๓.๑ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดย

- ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร ส่งเสริมความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล สร้างความเป็นมืออาชีพการบริหารแก่องค์กรธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล ธุรกิจสมัยใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านการจัดการโลจิสติกส์ด้วยการสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยงแหล่งวัสดุดิบ แหล่งผลิต และตลาด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตและการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ

- พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers : LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ โดยยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ สร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบการบริหารจัดการรถเที่ยว เปลา และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า ส่งเสริมการสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย เพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงิน ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนุภูมิภาค รวมทั้งผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

## (๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

### (๔.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

- เป้าหมายที่ ๒ เพิ่มจำนวนเมืองศูนย์กลางของจังหวัดเป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม

### (๔.๒) แนวทางการพัฒนา

#### ๑) การพัฒนาเมือง

##### ๑.๑ แนวทางการพัฒนาหลัก

- พัฒนาระบบที่ส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและให้ประชาชนเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะซึ่งมีต้นทุนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญ

ต่อระบบประจำทาง ระบบทางจักรยาน ทางเท้า และการพัฒนาสถานีขึ้นส่งสาธารณะในเขตเมือง ภายใต้หลักการส่งเสริมความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของคนทุกช่วงวัยและผู้พิการ รวมทั้งส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบท

### ๑.๒ แนวทางการพัฒนาเมืองสำคัญ

■ ส่งเสริมกรุงเทพฯ ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการศึกษา การบริการด้านการแพทย์และสุขภาพระดับนานาชาติ ที่พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีในการสื่อสารและระบบคมนาคมมาตรฐานสูง โดยปรับปรุงและจัดให้มีศูนย์การขนส่งในเขตเมือง อาทิ บางซื่อ

■ พัฒนาเมืองปริมณฑล (สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร) ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการบริการธุรกิจและการพาณิชย์ ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ ศูนย์บริการด้านสุขภาพและการศึกษา และเมืองที่อยู่อาศัย โดยประสานการวางแผนระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ และบริการทางสังคม รวมทั้งการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองให้อีกต่อการอยู่อาศัย การเดินทางและการขนส่งโดยสะดวกและปลอดภัย

■ พัฒนาเมืองเชียงใหม่และเมืองพิษณุโลกให้เป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ ธุรกิจสุขภาพ การศึกษา และธุรกิจด้านดิจิทัล โดยการปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมทั้งสายหลักสายรอง การพัฒนาระบบนส่งสาธารณะและการขนส่งทางรากแบบเพื่อการเชื่อมโยงระหว่างเมือง และพื้นที่โดยรอบ

■ พัฒนาเมืองขอนแก่นและเมืองนครราชสีมาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการค้า การลงทุน การบริการสุขภาพและศูนย์กลางการศึกษา โดยพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงกับระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักที่เชื่อมโยงระหว่างภาค ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้เชื่อมโยงระหว่างเมืองและระบบขนส่งอื่น ๆ

■ พัฒนาเมืองภูเก็ตและเมืองหาดใหญ่ให้เป็นเมืองน่าอยู่และเอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงของสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบนส่งสาธารณะ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัย

### (๒) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

#### ๒.๑ พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชั้นนำ

■ ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชั้นนำ โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและมิใช้ภาษีในระดับเหมาะสมเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนจากทั่วโลกทั่วไทยและต่างประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ โดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมเป้าหมายและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการลงทุน และพัฒนาด้านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน รวมทั้งพัฒนาเมืองชายแดนให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง

(๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย

#### (๔.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

- เป้าหมายที่ ๑ ลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการให้บริการของภาครัฐ และประสิทธิภาพการประกอบธุรกิจของประเทศ

#### (๔.๒) แนวทางการพัฒนา

- ๑) เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการให้บริการสาธารณสุขให้ได้มาตรฐานสากล โดย

- ปรับรูปแบบและวิธีการดำเนินการของภาครัฐให้มีความร่วมมือกันระหว่างรัฐ เอกชน ประชาชน และประชาสังคม ในลักษณะแบบประชาธิรัฐ

- จัดให้มีกระบวนการและช่องทางสื่อสารกับประชาชนในรูปแบบที่หลากหลาย เพื่อให้รับทราบและเข้าใจถึงสิ่งที่รัฐกำลังจะดำเนินการ และดำเนินการอยู่ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วน

- ปรับรูปแบบการให้บริการของรัฐจากรูปแบบเดิมไปสู่การให้บริการประชาชน ผ่านระบบดิจิทัลอย่างเป็นระบบ ลดขั้นตอนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับวิถีการดำเนินชีวิต และความต้องการของผู้รับบริการแต่ละบุคคล โดยการใช้งานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์แทนกระดาษ มีการจัดบริการภาครัฐที่อำนวยความสะดวกในลักษณะจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ประชาชนสามารถใช้บริการผ่านระบบเว็บไซต์ อุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่ และการใช้บริการผ่านเครื่องให้บริการอัตโนมัติ (Kiosk) รวมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียม การให้บริการของรัฐที่เหมาะสมระหว่างประชาชนทั่วไปกับนิติบุคคลที่มาใช้บริการ ตลอดจนประชาชนสามารถตรวจสอบและติดตามการดำเนินงานของรัฐได้

- สร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานกลางของศูนย์ข้อมูลภาครัฐผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศภาครัฐ (Government Information Network : GIN) รวมทั้งเชื่อมโยงการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ และบูรณาการข้อมูลข้ามหน่วยงานผ่านระบบดิจิทัลที่รองรับการทำงานและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลภาครัฐร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

- ส่งเสริมการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นประโยชน์ที่ภาครัฐจัดเก็บ อาทิ ข้อมูลเชิงสถิติ หรือข้อมูลการวิเคราะห์สถานการณ์ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนและภาครัฐสามารถเข้าถึง นำไปใช้ประโยชน์และต่อยอดได้ ทั้งในเชิงเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการพัฒนาในเชิงวัตกรรม

นอกจากนี้ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ยังมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) แผนแม่บ้านภายในประเทศ ให้การสนับสนุนและส่งเสริมเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) ในระดับรอง รายละเอียดปรากฏดังนี้

#### ๔.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

- นโยบายรัฐบาลออกประยุทธ์ จันทร์โอชา แสดงต่อรัฐสภาเมื่อวันพุธสุดที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)
- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)
- แผนหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓)
- แผนปฏิบัติการลดก้าชเรือนกระจากของประเทศไทย ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๗๓ สาขาวิชาคมนาคมส่ง
- แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)
- แผนพัฒนาบุคลากรคมนาคมดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๔)
- แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔
- แผนยุทธศาสตร์การคุ้มครองผู้บริโภคแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔
- แผนแม่บทการจัดการสารเคมี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๘๐
- แผนยุทธศาสตร์ควบคุมยาสูบแห่งชาติ ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๒
- (ร่าง) แผนพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)
- (ร่าง) แผนสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๖)
- แผนพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)

รายละเอียดความสอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) นโยบายรัฐบาล และแผนปฏิบัติราชการ กรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ปรากฏตามภาคผนวก ๖

## บทที่ ๕

### ภาพรวมแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

#### ๕.๑ ค่านิยม วิสัยทัศน์ เป้าหมายหลัก พันธกิจ และวัตถุประสงค์

##### ๕.๑.๑ ค่านิยม

“ความสุขทั่วไทย ส่งความปลอดภัยให้ทุกคน” Happiness for All

##### ๕.๑.๒ วิสัยทัศน์

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

##### ๕.๑.๓ เป้าหมายหลัก

ทุกพื้นที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อนไปขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ลดลง ๑๐% อย่างต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี

##### ๕.๑.๔ พันธกิจ

(๑) สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก

(๒) สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นักเรียนจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

(๓) สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณะ

(๔) สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

##### ๕.๑.๕ วัตถุประสงค์

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน

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

การจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ใช้แนวคิดกระบวนการวางแผนและบริหารเชิงกลยุทธ์ ประกอบด้วย ๓ ส่วน คือ (๑) การกำหนดกลยุทธ์ (Strategic Analysis) ซึ่งต้องมีการวิเคราะห์สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบต่องุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยวิเคราะห์จาก SWOT เดิม การกำหนดทิศทาง วิสัยทัศน์ และการกำหนด เป้าประสงค์ และปรับกลยุทธ์ เพื่อเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเห็นชอบ และจัดทำแผนระยะยาว ๓ ปี แผนปฏิบัติการประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ แผนดำเนินงานประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ (ประมาณการรายรับ-รายจ่าย-กระแสเงิน) ต่อไป



### การวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

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

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

ส่วนการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรจะใช้หลักการวิเคราะห์ PEST (PEST Analysis) ประกอบด้วยการวิเคราะห์ ดังนี้

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

จากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) พบว่ามีบางประเด็นได้ถูกแก้ไข และพบปัญหาที่เพิ่มขึ้นซึ่งอาจเป็นผลมาจากการทั้งปัจจัยภายใน และภายนอกที่มีการเปลี่ยนแปลง ในการทบทวนและปรับแก้ไข SWOT ของกองทุนฯ ดังนี้

การวิเคราะห์ SWOT ตามการกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม	
จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<p>๑. มีกฎหมายเฉพาะและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการและการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์อย่างชัดเจนและสอดคล้องกับการกิจของกองทุนฯ</p> <p>๒. เป็นกองทุนฯ ที่สามารถจัดหารายได้จากกองทุนฯ ได้ และสามารถบริหารจัดการและใช้จ่ายเงินตามพันธกิจได้ตามกฎหมายเฉพาะที่กำหนด โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการขั้นตอนตามวิธีการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปี</p> <p>๓. มีความคล่องตัวในการบริหารใช้จ่ายเงิน เนื่องจากสามารถอนุมัติจัดสรรเงินได้อย่างรวดเร็ว โดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือคณะกรรมการฯ ตามที่ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการกองทุนฯ</p> <p>๔. สามารถอนุมัติจัดสรรเงินได้ตลอดทั้งปี ทำให้ดำเนินการตามนโยบายเร่งด่วนได้อย่างทันท่วงทีและทันต่อเหตุการณ์ และสามารถใช้จ่ายเงินโครงการข้ามปีงบประมาณได้</p> <p>๕. เปิดโอกาสให้หน่วยงานภายนอกสามารถขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยที่มีการบูรณาการร่วมกับกรรมการขับเคลื่อน หรือการจัดสรรเงินให้หน่วยงานภายนอกอื่น เพื่อดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัย</p> <p>๖. มีระบบสารสนเทศในการจัดเก็บ รวบรวมข้อมูล ควบคุมติดตามและประเมินผล</p> <p>๗. มีการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยอยู่เสมอ</p>	<p>๑. ยังไม่มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน รวมทั้งเป้าหมายที่ท้าทายในการจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี ทำให้มีโครงการหลากหลาย และไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน</p> <p>๒. มีการจัดสรรงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก</p> <p>๓. เนื่องจากเป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขับเคลื่อน และการจัดสรรงบประมาณเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รัฐสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากการจัดการภายนอกและภัยธรรมชาติ</p> <p>๔. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่</p> <p>๕. ยังไม่มีการมอบอำนาจในการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง</p> <p>๖. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในส่วนกลาง อาจขาดความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ได้</p> <p>๗. ขาดการบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ของหน่วยงานภายใน และภายนอกกรมฯ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ข้อมูลที่นำไปใช้ขาดความน่าเชื่อได้</p> <p>๘. ขาดการประเมินผลสำเร็จ และผลกระทบของโครงการ/งานวิจัย และการดำเนินงานของกองทุนฯ</p>

### การวิเคราะห์ SWOT ตามภารกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภัยคุกคาม (Threat)
<p>๑. เป็นกองทุนฯ ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล และอยู่ภายใต้สังกัด กรมการขนส่งทางบก ทำให้มีหน่วยงานที่ช่วยปฏิบัติงานด้านการประมูลหมายเลขอปกรณ์และ การใช้จ่ายเงินที่ได้รับจัดสรร จากกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ</p> <p>๒. มีกฎหมาย นโยบาย และมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็น ware แห่งชาติ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการสนับสนุนเงินกองทุนฯ ทำให้สามารถดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง</p> <p>๓. มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ๒๐ ปี และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนปฏิบัติราชการกรรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ให้การรับรอง</p> <p>๔. ภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนน มีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทำให้มีกลไกภาคีเครือข่ายทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นได้</p> <p>๕. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๒๐๑๙) ทำให้รัฐบาลตามที่ได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร และดำเนินมาตรการต่าง ๆ ทั้งการห้ามออกนอกเคหสถานภายในระยะเวลาที่กำหนด การจำกัดการเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร การห้ามเข้าพื้นที่เสี่ยง และการห้ามใช้อาคารหรือสถานที่ที่มีความเสี่ยงต่อการติดโรค ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนลดลง</p> <p>๖. กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ทำให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินเพื่อดำเนินการตามมาตรการในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้</p> <p>๗. การนำหมายเลขอปกรณ์เบียนรถเลขสวยออกประมูลเป็นการทั่วไป สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้มีรายได้มาสู่กองทุนฯ อย่างต่อเนื่อง เพราะความต้องการในหมายเลขทะเบียนรถไม่ได้อ้างอิงสภาพเศรษฐกิจเพียงอย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับความเชื่อและความนิยมชมชอบตัวเลขเป็นการส่วนตัวของแต่ละบุคคลที่มีต่อศาสตร์แห่งตัวเลข</p>	<p>๑. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินของกองทุนฯ เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดความคาดหวังจากภาครัฐ และภาคประชาชนที่ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ต้องสามารถทำให้อุบัติเหตุทางถนนลดลงได้</p> <p>๒. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นการจ่ายเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ มีความคาดหวังจากภาครัฐและภาคประชาชนให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินที่นักเรียนจากค่าอุปกรณ์ฯ ที่ให้กับผู้พิการเท่านั้น โดยต้องการให้มีการจ่ายเงินช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยทางถนนและครอบครัว ซึ่งไม่ควรจำกัดเฉพาะเป็นเงินค่าอุปกรณ์ฯ หรือไม่จำเป็นต้องช่วยเหลือผู้พิการฯ เท่านั้น</p> <p>๓. การที่กองทุนฯ เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีภารกิจในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจากรถทุกประเภท ดังนั้น ภาครัฐและภาคเอกชนจึงมุ่งหวังให้กองทุนฯ มีส่วนช่วยสนับสนุนเงินด้านความปลอดภัยให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศโดยไม่จำกัดเฉพาะการดำเนินการในส่วนกลางเท่านั้น</p> <p>๔. มุ่งมองในการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการขับขี่ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ควรมีใบอนุญาตขับรถทุกราย</p> <p>๕. การเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distance) ทำให้คนหลีกเลี่ยงการใช้รถสาธารณะ ส่งผลให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ทำให้อุบัติเหตุเกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นได้</p> <p>๖. การเดินทางด้วยรถโดยสารรถสาธารณะมีปริมาณที่ลดลง เนื่องจากมีความล่าช้าในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อยๆ</p> <p>๗. ฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาจากการหน่วยงาน และมีวิธีการจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูล ทำให้การนำข้อมูลไปใช้ขาดความน่าเชื่อถือ</p> <p>๘. ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙)</p>

#### ๔.๓ กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ โดยมีการพิจารณากรอบแนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งภายในประเทศให้ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ประเด็นที่ ๒ “พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”

จากการพิจารณากรอบแนวคิดและภาพในอนาคตดังกล่าว กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้กำหนดทิศทางการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในอนาคต ดังนี้

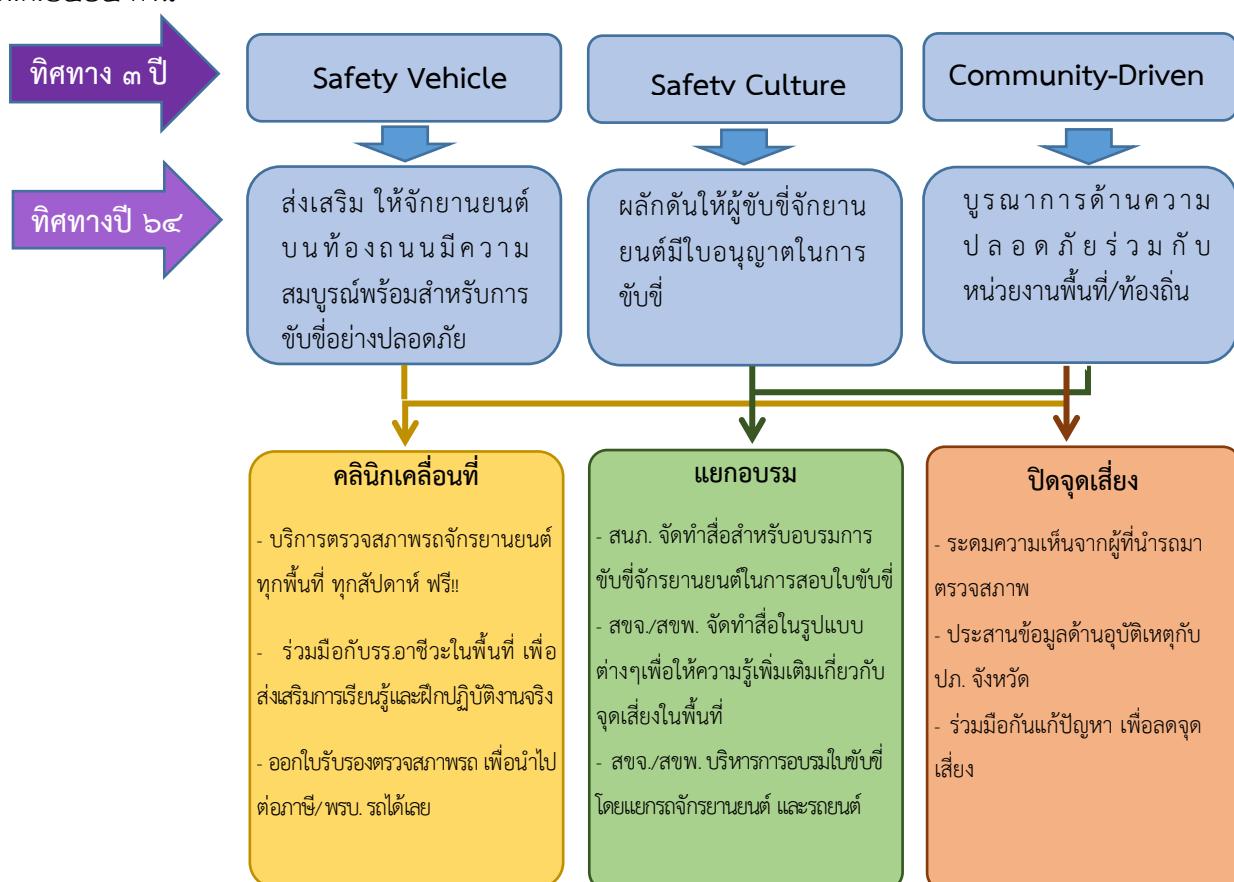
Safety Vehicle คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลรักษาความปลอดภัยในจราจรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

Safety Culture คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบขับขี่รัฐจราจรยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของกรรมมีใบขับขี่

Community-driven คือ การส่งเสริมการมีส่วนร่วม และดึงพลังชุมชนเพื่อเป็นหลักในการขับเคลื่อน การสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ และความปลอดภัยบนท้องถนน

#### ๔.๔ แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

จากการพิจารณากรอบแนวคิดและภาพในอนาคตดังกล่าว กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจึงได้กำหนดทิศทางการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนระยะสั้นในปี พ.ศ.๒๕๖๔ ดังนี้



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

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

##### ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑

##### การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

##### เป้าประสงค์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

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

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒****การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่าง  
ครอบคลุมและทั่วถึง****เป้าประสงค์ที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น****ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย****เป้าประสงค์ที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น**

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
ร้อยละความสำเร็จของการใช้จ่ายตามการจัดสรรงบประมาณช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน				
๑ จำนวนผู้ที่ขอจัดสรรสรับการพิจารณาจัดสรร	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	๑. การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ ๒. การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ
๒ ร้อยละความพึงพอใจด้านการนำอุปกรณ์ผู้พิการไปใช้ในการดำเนินชีวิตและมีส่วนร่วมในสังคมได้ดีขึ้น	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓****การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลลัมฤทธิ์สูง****เป้าประสงค์ที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน****ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย****เป้าประสงค์ที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน**

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

## ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔

## การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง

เป้าประสงค์ที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลลัพธ์สูงทุกพันธกิจ

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

## เป้าประสงค์ที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลลัพธ์สูงทุกพันธกิจ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑. ร้อยละความสำเร็จ ของการดำเนินงาน ตามกรอบหลักเกณฑ์ การประเมินผลของ กรรมบัญชีกลาง	ไม่น้อยกว่า ๓ คะแนนในแต่ละด้าน	ไม่น้อยกว่า ๓ คะแนนในแต่ละด้าน	ไม่น้อยกว่า ๓ คะแนนในแต่ละด้าน	๑. การพัฒนาระบบบริหารจัดการ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๓. การควบคุม กำกับ ติดตามการ ดำเนินงานของกองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๒. ระดับความสำเร็จ ในการพัฒนาระบบ สารสนเทศในการ บริหารจัดการข้อมูล และการปฏิบัติงาน	จำนวนนวัตกรรมการ ควบคุม ดูแลงาน แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ได้และนำมายield ในการ ปฏิบัติงาน อย่างน้อย ๑ เรื่อง	จำนวนนวัตกรรมการ ควบคุม ดูแลงาน แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ได้และนำมายield ในการ ปฏิบัติงาน อย่างน้อย ๑ เรื่อง	จำนวนนวัตกรรมการ ควบคุม ดูแลงาน แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ได้และนำมายield ในการ ปฏิบัติงาน อย่างน้อย ๑ เรื่อง	

## ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕

## การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์ที่ ๕ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

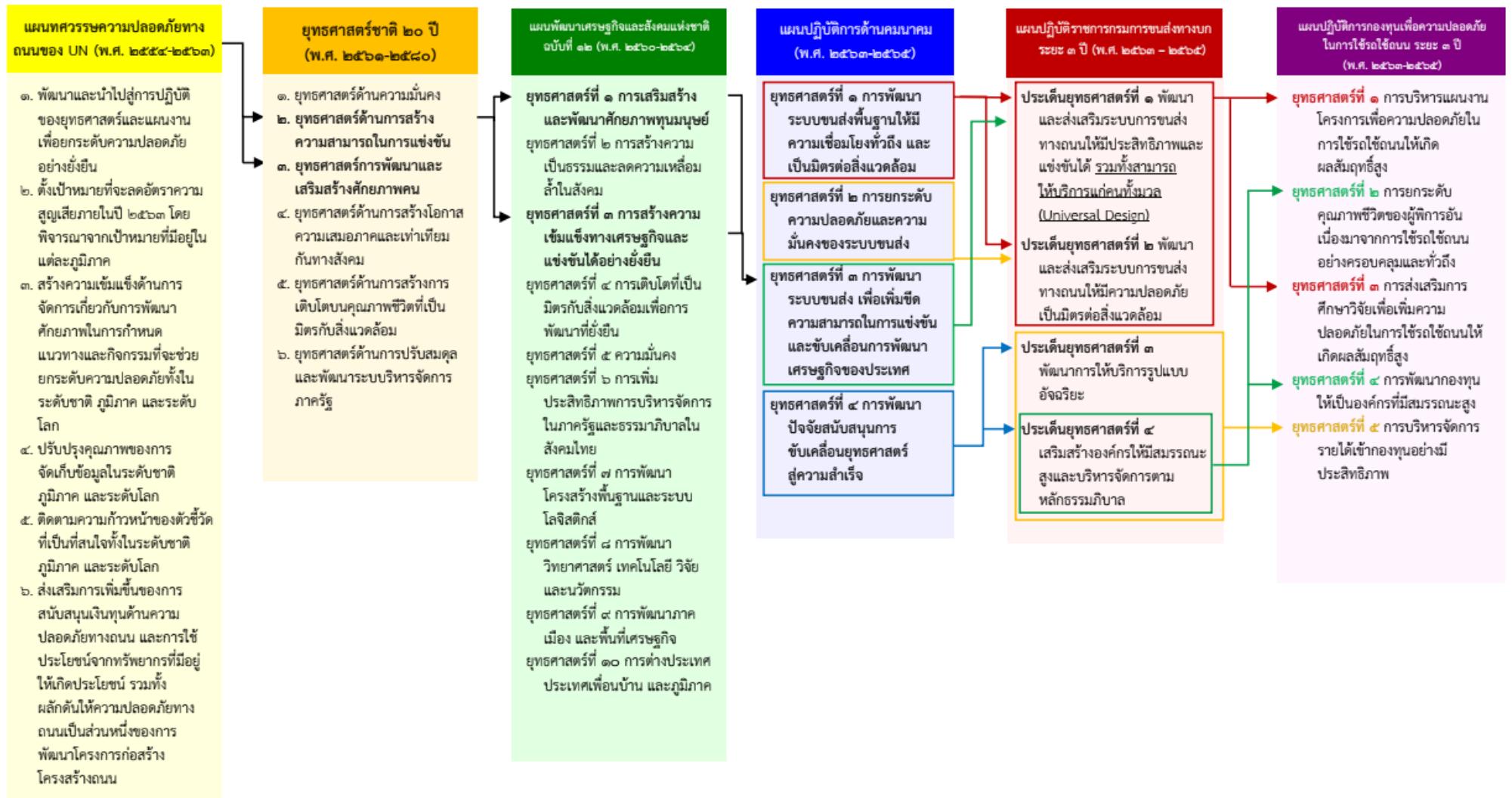
## เป้าประสงค์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑. จำนวนผู้เข้าร่วมการ ประมูลหมายเลขทะเบียนรถที่ เพิ่มมากขึ้นจากปีที่ผ่านมา	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับ ปีงบประมาณก่อน	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับ ปีงบประมาณก่อน	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับ ปีงบประมาณก่อน	๑. การบริหารจัดการประมูลอย่าง โปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย
๒. อัตราส่วนการจัดเก็บหนี้ค้าง ชำระจากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถภายในปีงบประมาณ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๗.๕ ของยอดเงิน ทั้งหมด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๗.๕ ของยอดเงิน ทั้งหมด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๗.๕ ของยอดเงิน ทั้งหมด	๒. การจัดเก็บรายได้จากการประมูล อย่างมีประสิทธิภาพ
๓. อัตราส่วนการจัดเก็บหนี้ค้าง ชำระเกิน ๑ ปีจากการประมูล หมายเลขทะเบียนรถภายใน ปีงบประมาณ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของยอดเงิน ทั้งหมด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของยอดเงิน ทั้งหมด	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของยอดเงิน ทั้งหมด	๓. การส่งเสริมภาพลักษณ์และ ส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ของกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

## ๕.๖ ภาพรวมแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)

วิสัยทัคค์ กปถ.	วิสัยทัคค์ “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All				
เป้าหมายหลัก	ทุกพื้นที่มีการเรียนรู้และขับเคลื่อนไปขึ้นชั้นจักรยานยนต์ปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ อย่างต่อเนื่องเป็นเวลา ๑๐ ปี				
กรอบทิศทาง	๑. Safety Vehicle ๒. Safety Culture ๓. Community-Driven				
พันธกิจ กปถ.	สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงาน ทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของ กรรมการชนสังฆทานบก  ๑. การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง  ๒. การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคน มี ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน  ๓. การเริ่มสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่าง ปลอดภัย ๔. การเริ่มสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคง แข็งแรงของยานพาหนะ ๕. สร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนน อย่างปลอดภัย ๖. การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่าง ต่อเนื่อง ๗. การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง ๘. การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนนในเชิงพื้นที่ ๙. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความ ปลอดภัย				
ยุทธศาสตร์ กปถ.	สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอัม เนื่องจากการประสบภัยที่เกิดจากการ ใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่า สินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕	สนับสนุนและการศึกษาวิจัยด้าน ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และ เมยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณะ	สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการ บริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน	สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการ บริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน	๔. การพัฒนาองค์กรให้เป็น องค์กร ที่มีสมรรถนะสูง ๕. การบริหารจัดการรายได้เข้า กองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
เป้าประสงค์	ผู้พิการอัมเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน ทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน	กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิด ผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ	การจัดเก็บรายได้จากการ ประมูลหมายเลขทะเบียนรถมี ประสิทธิภาพมากขึ้น	
กลยุทธ์	๑. การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือ ผู้พิการอัมเนื่องจากการประสบภัย ที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่าง ครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับ คุณภาพชีวิตของผู้พิการ ๒. การติดตามประเมินผลการให้บริการ และการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ	๑. การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่ การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนน ๒. การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑. การพัฒนาระบบบริหารจัดการ กองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน ๒. การพัฒนาศักยภาพบุคลากร ของกองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน ๓. การควบคุม กำกับ ติดตาม การดำเนินงานของกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการ ใช้รถใช้ถนน	๑. การบริหารจัดการประมูล อย่างโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย ๒. การจัดเก็บรายได้จากการ ประมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ๓. การส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ ของกองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน	

**๕.๗ แผนผังแสดงความเชื่อมโยงระหว่างแผนที่ควรรับความปลอดภัยทางถนนของ UN ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนปฏิบัติการด้านมนناคม (ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)**



#### ๕.๔ แผนกรขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

ลำดับ	พันธกิจ	แผนงาน/โครงการ	๙๕๖๔
			๒,๗๑๐,๗๒๖,๐๒๓
		<b>ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง</b>	๑,๖๐๔,๒๘๘,๕๖๗
		<b>เป้าประสงค์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b>	
		<b>กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย</b>	๙๔,๑๙๑,๖๐๐
		การเพิ่มประสิทธิภาพระบบและอุปกรณ์เพื่อการออกใบอนุญาตขับรถได้อย่างมีมาตรฐาน	๓๙,๐๕๐,๗๐๐
		การเพิ่มประสิทธิภาพบุคลากรเพื่อการออกใบอนุญาตขับรถได้อย่างมีมาตรฐาน	๓,๐๐๐,๐๐๐
		การเพิ่มประสิทธิภาพโรงเรียนสอนขับรถเพื่อการออกใบอนุญาตขับรถได้อย่างมีมาตรฐาน	๓,๙๑๕,๒๐๐
		การเพิ่มจำนวนผู้มีใบอนุญาตขับรถ	๒๖,๕๙๕,๗๐๐
		การพัฒนาพฤติกรรมผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถแล้ว	๑๕,๗๐๐,๐๐๐
		<b>กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ</b>	๕๙๗,๕๑๐,๘๗๐
		ยกระดับด้านการตรวจสอบ	๔๑๙,๒๑๙,๘๕๐
		ควบคุมมาตรฐานสถานตรวจสภาพรถ	๑๐๐,๖๕๐,๗๐๐
		ยกระดับมาตรฐานด้านวิศวกรรมยานยนต์	๗๗,๖๕๑,๓๙๐
		<b>กลยุทธ์ที่ ๓ เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขับขี่ทางถนนอย่างปลอดภัย</b>	๒๓๙,๐๒๗,๕๓๔
		ยกระดับมาตรฐานระบบการขับขี่ด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพและปลอดภัย	๑๑๓,๑๕๔,๐๙๘
		ยกระดับมาตรฐานระบบการขับขี่สิ่งสื่อสารที่มี	๑๑,๑๙๘,๖๓๐
		เสริมสร้างความปลอดภัยในกลุ่มผู้ขับรถในระบบการขับขี่	๒๔,๗๒๐,๐๐๐
		สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างเป็นระบบและมีมาตรฐาน	๔๙,๗๖๑,๙๕๖
		สนับสนุนด้านความปลอดภัยด้วยเทคโนโลยีทุกด้านทุกพื้นที่	๓๙,๑๙๒,๙๕๐

ลำดับ	พันธกิจ	แผนงาน/โครงการ	๒๕๖๕
<b>กลยุทธ์ ที่ ๔ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง</b>			๙๐๗,๖๓๕,๐๖๓
		ยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง	๑๔,๗๕๙,๘๙๐
		ยกระดับการบังคับใช้กฎหมายเข้มรุก	๓๔,๓๐๖,๖๓๘
		การบังคับใช้กฎหมายเพื่อเฝ้าระวังและป้องกันอุบัติเหตุ	๙๖,๙๙๔,๗๐๐
		แผนพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS	๔๗,๖๔๓,๙๐๕
<b>กลยุทธ์ ที่ ๕ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง</b>			๑๗๗,๓๐๐,๐๐๐
		เสริมสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสารรณรงค์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (M)	๘,๐๐๐,๐๐๐
		ขับเคลื่อนการสื่อสารรณรงค์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (IM)	๑๔๙,๕๐๐,๐๐๐
		พัฒนาการประสานความร่วมมือ และการมีส่วนร่วมการสื่อสารรณรงค์ความปลอดภัย	๑๙,๘๐๐,๐๐๐
<b>กลยุทธ์ ที่ ๖ การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่</b>			๙๙๓,๔๗๐,๐๐๐
		การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๙๙,๐๐๐,๐๐๐
		การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	๙๖๔,๔๗๐,๐๐๐
<b>กลยุทธ์ ที่ ๗ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b>			๒,๑๔๓,๕๐๐
<b>ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง</b>			๔๕๐,๐๐๐,๐๐๐
<b>เป้าประสงค์ที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น</b>			
<b>กลยุทธ์ ที่ ๑ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ</b>			๔๕๐,๐๐๐,๐๐๐
<b>กลยุทธ์ ที่ ๒ การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ</b>			คชจ.ปรา干ภัย ๔ กศ ๓
<b>ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง</b>			๙๗๗,๐๔๓,๐๐๐

ลำดับ	พันธกิจ	แผนงาน/โครงการ	๒๕๖๕
<b>เป้าประสงค์ที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน</b>			
<b>กลยุทธ์ ที่ ๑ การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b>			๕๗,๒๐๐,๐๐๐
การพัฒนาหลักสูตรการอบรม และข้อสอบ เพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ			๘,๐๐๐,๐๐๐
		การเพิ่มประสิทธิภาพโรงเรียนสอนขับรถเพื่อการออกใบอนุญาตขับรถได้อย่างมีมาตรฐาน	๒๐,๐๐๐,๐๐๐
		ยกระดับด้านการตรวจสอบรถ	๔,๙๐๐,๐๐๐
		ยกระดับมาตรฐานด้านวิศวกรรมยานยนต์	๙,๖๐๐,๐๐๐
		ยกระดับมาตรฐานระบบการขับส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพและปลอดภัย	๔,๗๐๐,๐๐๐
		ขับเคลื่อนการสื่อสารรณรงค์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (IM)	๕,๐๐๐,๐๐๐
		การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	๕,๐๐๐,๐๐๐
<b>กลยุทธ์ ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b>			๒๑๙,๔๔๗,๐๐๐
		การเพิ่มประสิทธิภาพระบบและอุปกรณ์เพื่อการออกใบอนุญาตขับรถได้อย่างมีมาตรฐาน	๑๑๐,๐๐๐,๐๐๐
		การเพิ่มจำนวนผู้มีใบอนุญาตขับรถ	๒๐,๐๐๐,๐๐๐
		ยกระดับมาตรฐานระบบการขับส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพและปลอดภัย	๔๕,๐๐๐,๐๐๐
		ยกระดับมาตรฐานระบบการขับส่งสินค้าที่มีคุณภาพและปลอดภัย	๒๕,๐๐๐,๐๐๐
		สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างเป็นระบบและมีมาตรฐาน	๔,๙๔๑,๐๐๐
		แผนพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS	๔,๔๖๔,๐๐๐
<b>ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาองค์กรให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง</b>			๑๐๕,๐๔๕,๑๕๖
<b>เป้าประสงค์ที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลลัมทุธีสูงทุกพันธกิจ</b>			
<b>กลยุทธ์ ที่ ๑ การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b>			๙๔,๓๐๑,๙๕๖
<b>กลยุทธ์ ที่ ๒ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b>			๔,๔๗๐,๐๐๐
<b>กลยุทธ์ ที่ ๓ การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</b>			๔,๔๗๓,๒๐๐

ลำดับ	พันธกิจ	แผนงาน/โครงการ	๒๕๖๕
	<b>ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การบริหารจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถอย่างมีประสิทธิภาพ</b>		๒๘๔,๓๐๘,๓๐๐
	<b>เป้าประสงค์ที่ ๕ การบริหารจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น</b>		
กลยุทธ์ ที่ ๑	การบริหารจัดการประมูลอย่างมีประสิทธิภาพ เข้าถึงง่าย โปร่งใส เป็นธรรม		๙๙,๕๐๑,๓๐๐
กลยุทธ์ ที่ ๒	การจัดเก็บรายได้จากการประมูลอย่างมีประสิทธิภาพ		๑๖,๐๒๙,๐๐๐
กลยุทธ์ ที่ ๓	การเสริมสร้างภาพลักษณ์และส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน		๑๗๙,๗๗๙,๐๐๐

## บทที่ ๖

### การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล

#### ๖.๑ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๖๕) สู่การปฏิบัติ

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

(๒) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนถ่ายทอด(พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนไปสู่สำนัก/กอง/ศูนย์ และระดับบุคคล ที่เกี่ยวข้อง

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

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

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

(๒.๑) รายงานข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดแผนงาน/โครงการ/การดำเนินงาน และความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนระดับรองตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ภายใต้รัฐบาล พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา จำนวน ๑๕ หน้า นำเสนอในเว็บไซต์ ศูนย์เฝ้าระวังและประเมินผล ประจำปีงบประมาณ

(๒.๒) รายงานความก้าวหน้าและผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการ ปัญหาหรืออุปสรรค ข้อเสนอแนะ หรือแนวทางแก้ไขในการดำเนินงาน ภายใน ๑๕ วัน นับตั้งจากวันสิ้นสุดไตรมาส ตามปีงบประมาณ

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

(๓) กรรมการขับเคลื่อนทางบกมอบหมายคณะกรรมการขับเคลื่อน ให้ดำเนินการจัดทำ ทบทวน ติดตาม และประเมินผล แผนปฏิบัติราชการกรรมการขับเคลื่อนทางบก มีหน้าที่ติดตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ของหน่วยงานในสังกัด ตามแผนปฏิบัติราชการกรรมการขับเคลื่อนทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยกำหนดให้คณานุบัน្ត ๑๕ วัน นับตั้งจากวันสิ้นสุดไตรมาส ตามปีงบประมาณ เพื่อติดตามและแก้ไข ปัญหาอุปสรรคในระหว่างดำเนินโครงการ และรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติ

ราชการกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ซึ่งมีอิทธิพลต่อการ  
ขนส่งทางบกเป็นประдан

(๔) กรมการขนส่งทางบกมอบหมายคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของกรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่  
กำหนดนโยบาย และจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยง เพื่อบรรลุเป้าหมายตามภารกิจหลัก และแผนปฏิบัติ  
ราชการประจำปีของกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งคำของบประมาณประจำปี เพื่อดำเนินการแก้ไข ลด หรือ  
ป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

(๕) กรมการขนส่งทางบกมอบหมายกองแผนงานดำเนินการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการ  
กรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) เมื่อสิ้นสุดแผนดังกล่าวในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓  
(ประเมินผลครึ่งปี) เพื่อสรุปบทเรียนและข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก  
ในระยะต่อไป