



# แบบขออนุมัติจัดทำโครงการ

เพื่อขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

## ๑. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับโครงการ

หน่วยงานที่ขอรับจัดสรร	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
ชื่อแผนงาน/โครงการ	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ Checking Point เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร และผู้ขับขี่ในการใช้รถใช้ถนน
จำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร	๒๑,๗๙๙,๕๘๐.๐๐ บาท
ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์กรมฯ	แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ.๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนปฏิรูปประเทศ ๑. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๒. พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ
ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ.	ยุทธศาสตร์ที่ ๓
ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ.	กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๑
สถานภาพโครงการ	<input type="checkbox"/> โครงการเดิม <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> โครงการใหม่ <input type="checkbox"/> โครงการต่อเนื่อง (ต่อจากโครงการ.....)

## ๒. หลักการและเหตุผล และวัตถุประสงค์ของโครงการ

**หลักการและเหตุผล :** (ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และอื่น ๆ)  
จากเหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงบนท้องถนน อันกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการขนส่ง โดยมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ ดังนั้น แนวคิดสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนน คือ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งช่วงเวลาก่อนการชนจึงจัดเป็นช่วงที่สำคัญในการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น พิจารณาองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อันได้แก่ ๑) ปัจจัยบุคคล เช่น เมา ง่วง ไม่ชำนาญเส้นทาง เป็นต้น ๒) ปัจจัยสภาพถนน เช่น ทางโค้ง จุดกลับรถ ย้อนศร ถนนลื่น เป็นต้น และ ๓) ปัจจัยจากสภาพรถ บรรทุกเกิน เบรกขัดข้อง เป็นต้น ซึ่งทั้ง ๓ ปัจจัยนี้เป็นสิ่งที่สามารถป้องกันได้ โดยเฉพาะด้านสภาพรถและคน ดังนั้น เมื่อพิจารณาพันธกิจหลักของกรมขนส่งทางบกที่มุ่งพัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐาน

และมีความปลอดภัย ตามหลักการ 3S (Safety & Security, Sustainability, Smart Transport) ที่ถูกขับเคลื่อนภายใต้แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะเห็นได้ว่ากรมการขนส่งทางบก ได้มีการดำเนินการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับสถานการณ์ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัลมีบทบาทและความสำคัญในการสนับสนุนกระบวนการปฏิบัติงานเพื่อให้เกิดความสะดวก เข้าถึงได้ และเพิ่มประสิทธิภาพ โดยพบว่าตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๖๐ กรมการขนส่งทางบกได้เริ่มดำเนินการให้รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุก และรถพ่วง ต้องติดตั้งระบบ GPS ก่อนจดทะเบียนใหม่ทุกคัน รวมทั้งการพัฒนาแอปพลิเคชัน DLT GPS ซึ่งเป็นผู้ใช้งานสามารถติดตามตำแหน่งรถยนต์โดยสารสาธารณะได้จากอุปกรณ์หรือสมาร์ตโฟนตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยระบุหมายเลขทะเบียนของรถสาธารณะ ระบบก็จะแสดงพิกัดของรถทัวร์หรือรถบรรทุกคันนั้นๆ และอัตราความเร็วในขณะนั้น

ในปัจจุบัน พ.ศ. ๒๕๖๓ กรมการขนส่งทางบกได้ออกนโยบายเร่งด่วนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผ่านมาตรการการตรวจสอบสมรรถนะของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ การตรวจสภาพความมั่นคงแข็งแรงของรถโดยสารสาธารณะ และตรวจความพร้อมของรถ ความพร้อมของคนขับรถ ณ จุดตรวจความพร้อม (Check Point) โดยดำเนินการตรวจพนักงานขับรถ ตรวจระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ มีค่าเป้าหมายต้องเป็นศูนย์ พนักงานขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถถูกต้องตรงตามประเภทรถ จำกัดระยะเวลาการทำงาน of พนักงานขับรถ และตรวจรถสภาพโดยสารให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัยตลอดการเดินทาง จากมาตรการจุดตรวจความพร้อมนี้ จะเป็นการกระตุ้นประชาชนและผู้ประกอบการขนส่งให้ควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัยของรถและอุปกรณ์ส่วนควบคุม และการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถตลอดระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อป้องกันและลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดจุดตรวจความพร้อมทั่วประเทศบนทางหลวงแผ่นดิน ๑๑๑ สายทาง รวมระยะทาง ๒๒,๐๔๘ กิโลเมตร ทุกระยะทาง ๙๐ กิโลเมตร โดยมีจุดตรวจสอบทั้งสิ้น ๗๘ จุดตรวจ จากผลการดำเนินงานที่ผ่านมาพบว่า จุดตรวจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ความหนาแน่นจราจรที่สูงขึ้น ณ จุดตรวจ อีกทั้งกระบวนการปฏิบัติงานต้องใช้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานผลัดละ ๓ คนและมี ๓ ผลัดใน ๑ วัน ซึ่งต้องใช้เวลาในการบันทึกเอกสารที่ในรูปแบบกระดาษขณะตรวจสอบรถสาธารณะที่หน้างานและต้องทำการบันทึกลงระบบซึ่งอีกครั้ง ไม่มีมีการแบ่งประเภทรถได้อย่างชัดเจน นอกจากนี้ยังพบว่ามี ความซ้ำซ้อนในกระบวนการปฏิบัติงาน ดังเช่นกรณีรถสภาพดีที่เพิ่งผ่านการตรวจสภาพ แต่เจ้าหน้าที่ยังคงต้องดำเนินการตรวจสอบทุกขั้นตอนในทุกระยะของด่านตรวจเนื่องจากขาดข้อมูลในการประเมินเบื้องต้น การส่งต่อข้อมูลไปยังผู้เกี่ยวข้อง เช่น จุดตรวจถัดไป ส่งผลให้เกิดความล่าช้า ที่เป็นเหตุให้เกิดการจราจรติดขัดและทำให้เกิดความไม่ร่วมมือ

จากประเด็นปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากการดำเนินงานด้านกระบวนการตรวจซ้ำซ้อน การสื่อสารข้อมูลที่ไม่เพียงพอ ภาระการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ กรมการขนส่งทางบก จึงมีแนวคิดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาสนับสนุนและบริหารจัดการจุดตรวจ เพื่อมุ่งสู่บริการอัจฉริยะ อีกทั้งสามารถต่อยอดและเพิ่มศักยภาพด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านการบูรณาการข้อมูลสู่ระบบอื่น เช่น ระบบ GPS ระบบทะเบียนประวัติผู้ขับขี่ เป็นต้น เพิ่มศักยภาพให้กับเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานทั้งที่จุดตรวจความพร้อม และเจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแล ขยายขีดความสามารถในการรองรับ

ปริมาณการตรวจสอบตามจำนวนยานพาหนะขนส่งทางบกที่มีให้บริการเพิ่มมากขึ้นและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยเทคโนโลยีและนวัตกรรมจะเข้ามาช่วยในการส่งเสริมความปลอดภัย พัฒนาการให้บริการ กระบวนการในการให้บริการ ตลอดจนพัฒนากระบวนการจัดการบริหารข้อมูล เพื่อให้เกิดการใช้งานข้อมูลสูงสุดสำหรับการติดตามผลและนำมาสนับสนุนการพัฒนาแผนกลยุทธ์ แต่อย่างไรก็ตาม การลงทุนด้านเทคโนโลยีมีมูลค่าสูงและมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว การศึกษาและวิจัยเพื่อวิเคราะห์ความต้องการ/กระบวนการ/ปัญหาอุปสรรคต่างๆ จากนั้นจึงพัฒนามาตรฐานและเลือกใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม

สำหรับสนับสนุนกระบวนการทำงานจริง ตลอดจนตอบสนองต่อเป้าหมายและวิสัยทัศน์ขององค์กร จึงเป็นสิ่งที่ควรดำเนินการเป็นลำดับแรก

**วัตถุประสงค์ :** (ที่สามารถนำไปสู่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และอื่น ๆ)

๑. เพื่อศึกษาเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมในการสนับสนุนการปฏิบัติงานที่จุดตรวจความพร้อม (Check point) สำหรับอำนวยความสะดวก ลดเวลาและขั้นตอน โดยยังคงมาตรฐานด้านความปลอดภัย
๒. เพื่อพัฒนารอบมาตรฐานจุดตรวจความพร้อมแบบอัจฉริยะครอบคลุมด้านเทคโนโลยีที่สอดคล้องกับการให้บริการที่มุ่งเน้นความปลอดภัยทางถนน
๓. เพื่อพัฒนาระบบอัจฉริยะต้นแบบจุดตรวจความพร้อมโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลที่มีประสิทธิภาพ และส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

### ๓. การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

จุดตรวจความพร้อม มีจุดประสงค์หลักเพื่อการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุ แนวคิดสำคัญด้านเทคโนโลยีเกี่ยวกับจุดตรวจความพร้อม เมื่อพิจารณาจากบริบทขององค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ที่สาเหตุปัจจัยหลักของอุบัติเหตุ ได้แก่ คน ถนน และยานพาหนะ ดังนั้นกระบวนการสำคัญ ณ จุดตรวจ จะสามารถคัดกรองและการทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันอุบัติเหตุได้ทั้งปัจจัยด้านคน (ผู้ขับขี่) และสภาพรถ สามารถแบ่งกระบวนการสำคัญได้ ดังนี้

๑. ระบุยืนยันตัวรถ (Vehicles identification)
๒. คัดกรอง (Vehicles Screening)
๓. การตรวจละเอียดโดยผู้เชี่ยวชาญ (Technical Expert Inspection)
๔. การตอบสนอง (Action) เช่น ให้อ่านได้ (ไม่ต้องตรวจ) ตรวจเฉพาะจุด และ กักกัน/ตรวจละเอียด เป็นต้น โดยที่ข้อมูลที่เป็นต้องนำประกอบการพิจารณา ได้แก่
  - ประวัติการเข้าจุดตรวจความพร้อม วันที่/เวลา
  - ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสภาพรถ ได้แก่ ทะเบียนรถ ประวัติการตรวจสภาพ เป็นต้น
  - ข้อมูลเส้นทางการเดินทาง ได้แก่ เส้นทางเดินรถ จุดเริ่มต้น ปลายทาง
  - ข้อมูลเจ้าของรถ/บริษัท ได้แก่ บัตรพนักงานขับรถ ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง รายละเอียดการขนส่ง (Shipping

Document) เช่น สิ่งของที่ขนส่ง เป็นต้น

- ข้อมูลผู้ขับขี่ ได้แก่ ใบอนุญาตขับขี่ ประวัติการขับขี่ สถานะสุขภาพผู้ขับขี่

จากแนวคิดการจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ พบว่า สามารถลดกระบวนการและการปฏิบัติงานใน ขั้นตอนที่ ๑ การระบุยืนยันตัวรถและขั้นตอนที่ ๒ การคัดกรอง โดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลในการนำข้อมูลระบบและประมวลผล (กรณีประมวลผลได้การตอบสนองเป็นให้ผ่านได้) ทำให้สามารถดำเนินการได้อย่างอัตโนมัติ ไม่จำเป็นต้องเข้ารับบริการ ณ จุดตรวจความพร้อม และหากพบว่าต้องเข้ารับบริการการใช้ข้อมูลประมวลผลจะสามารถระบุและจัดลำดับความสำคัญ รวมทั้งสามารถวางแผนการตรวจได้ตลอดเส้นทาง ดังนั้นจะเห็นได้เทคโนโลยีที่สำคัญในการนำมาใช้เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของจุดตรวจความพร้อม จะประกอบด้วยเทคโนโลยีหลักคือ ๑) เทคโนโลยีในการติดตามและระบุยานพาหนะ (Traceability and identification Technology) ๒) เทคโนโลยีด้านข้อมูลและการประมวลผล (Data analytic Technology) ซึ่งการประมวลผลนั้นระบบไม่สามารถทำได้เองถูกต้องถ้าหากขาดกระบวนการบริหารจัดการข้อมูลและพัฒนารูปแบบการตัดสินใจจากบุคลากรที่มีประสบการณ์ รวมทั้งพิจารณาจากกฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังจำเป็นต้องวางแผนรูปแบบเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องในการเข้าถึงและให้บริการแก่ผู้ใช้งานทั้งเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก ผู้ประกอบการ ผู้ขับขี่ และประชาชน

#### **ขอบเขตการศึกษา**

การศึกษาและวิจัยให้สัมฤทธิ์ผลและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติ จึงจำเป็นต้องพิจารณาความสอดคล้องกับสถานการณ์และบริบทการดำเนินงานของประเทศไทย ดังนั้น แนวทางการดำเนินจึงเริ่มต้นจาก

๑. ศึกษายุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) นโยบายประเทศไทย ๔.๐ นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ พระราชบัญญัติการบริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒ การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ ๔.๐ แผนพัฒนาดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายหรือพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
๒. ศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องประกอบการปรับปรุงแผนการดำเนินงานดังนี้
  - i. ศึกษาแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ของกระทรวงคมนาคม
  - ii. ศึกษาแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓
  - iii. ศึกษาวิเคราะห์โครงสร้าง ภารกิจ หน้าที่ กระบวนการปฏิบัติงาน (Business Process) สภาพแวดล้อมของหน่วยงานภายในสังกัดกรมการขนส่งทางบกโดยเน้นที่การพัฒนาด้านความปลอดภัยของการโดยสารสาธารณะและยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง
๓. ศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์เทคโนโลยีดิจิทัลที่ครอบคลุมกระบวนการทำงานจุดตรวจความพร้อม รวมไปถึงมาตรฐานเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
๔. พัฒนารอบมาตรฐานเทคโนโลยีที่เหมาะสมและยกระดับประสิทธิภาพจุดตรวจความพร้อมในประเทศไทย
๕. จัดทำแผนพัฒนา โดยวิเคราะห์ช่องว่าง พัฒนาข้อเสนอแนะ แนวทางการปฏิบัติและรวมถึงแผนที่นำทางจุดตรวจความพร้อมเพื่อยกระดับสู่ระบบอัจฉริยะ
๖. พัฒนาระบบอัจฉริยะต้นแบบจุดตรวจความพร้อมโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลที่มีประสิทธิภาพ

### **การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน (Roadmap):**

ผลการศึกษาและกรอบมาตรฐานจุดตรวจความพร้อมอัจฉริยะ จะได้รับการขับเคลื่อนโดยกรมขนส่งทางบกผ่านโครงการนำร่อง แผนปฏิบัติการและการถ่ายโอนความรู้ไปยังหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างบูรณาการ

#### **ระยะสั้น**

1. นำผลการศึกษาที่ได้มากำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ใช้ในการตรวจสอบจุด Check point เพื่อสร้างความปลอดภัยสำหรับการใช้รถใช้ถนน
2. พัฒนาระบบโครงสร้างสำหรับการศึกษาเทคโนโลยีสำหรับการสร้างความปลอดภัยหรือการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนการนำข้อมูลมาใช้เพื่อส่งเสริมการตัดสินใจและกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน
3. ข้อเสนอแนะและแผนที่นำทางที่นำไปสู่การจัดทำมาตรฐาน/แผนงานและโครงการที่ครอบคลุมทั้งกระบวนการ, ระบบและเทคโนโลยี ตลอดจนอุปกรณ์และโครงสร้างขั้นพื้นฐาน โดยอ้างอิงจากผลการศึกษา

#### **ระยะกลาง**

1. นำผลการศึกษาสู่การปฏิบัติใช้โดยทำเป็นโครงการนำร่องและขยายผลไปสู่จุดตรวจสอบประเภทอื่นๆ
2. จัดทำมาตรฐานการบริการ เทคโนโลยีและดำเนินการเปลี่ยนแปลงโดยนำเทคโนโลยีที่เหมาะสม ณ จุด Check point และจุดตรวจสอบประเภทอื่นๆ ทั่วประเทศ
3. วางแผนและติดตั้งระบบสมบูรณ์ที่จุด Check point และจุดตรวจสอบประเภทอื่นๆ ทั่วประเทศและขยายไปสู่รถสาธารณะประเภทอื่นๆ

#### **ระยะยาว**

1. การนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์โดยการวิเคราะห์ผ่านแบบจำลองข้อมูลต่างๆ เพื่อปรับปรุงและพัฒนาต่อยอดกระบวนการทำงานและระบบเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้มากยิ่งขึ้น
2. เปิดการเชื่อมต่อบริบบกับระบบอื่นๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกกระทรวง เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและความปลอดภัยทางถนนได้อย่างครบวงจรและยั่งยืน

๔. ผลผลิต กิจกรรม/แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายเงิน และตัวชี้วัดพร้อมวิธีการประเมินผล

ผลผลิต/ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน/และการใช้จ่ายเงิน	น้ำหนัก (%)	แผนการดำเนินงาน/แผนการใช้จ่ายเงิน													
		เดือน ๑	เดือน ๒	เดือน ๓	เดือน ๔	เดือน ๕	เดือน ๖	เดือน ๗	เดือน ๘	เดือน ๙	เดือน ๑๐	เดือน ๑๑	เดือน ๑๒	เดือน ๑๓	เดือน ๑๔
ผลผลิตที่ ๑ : ผลการศึกษาการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ Checking Point เพื่อความปลอดภัยทางถนน (น้ำหนัก ๑๐๐%)															
ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน/และการใช้จ่ายเงิน															
๑. จัดทำข้อกำหนดการปฏิบัติงาน (TOR)	๕	x	x	x	x	x	x	x	x						
๒. ดำเนินการจัดจ้างและลงนามในสัญญา	๕			x	x	x	x	x	x	x	x				
๓. ส่งมอบรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report) ประกอบด้วย ผลการรวบรวม ศึกษาและข้อมูลขั้นต้นในการจัดทำแผน การวิเคราะห์ สถานการณ์ปัจจัยภายในและภายนอก สถานการณ์ และแนวโน้มด้านเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง	๑๕					x	x	x	x	x	x	x			
๔. ส่งมอบรายงานการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report) ประกอบด้วย ผลการสำรวจและลงพื้นที่ การวิเคราะห์กระบวนการ ปัญหาและอุปสรรคด้านข้อมูล เทคโนโลยี โครงสร้างพื้นฐานและแนวทางการพัฒนา รวมถึงจัดทำและทดสอบอุปกรณ์ต้นแบบ ครั้งที่ ๑	๒๐							x	x	x	x	x	x	x	x
๕. ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และส่งมอบร่างบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary) ประกอบด้วย เป้าหมาย ภูมิทัศน์การพัฒนาและกรอบแนวทางที่จะเป็นแผนที่นำทางในการพัฒนาบริการจุดตรวจ และทดสอบอุปกรณ์ต้นแบบ ครั้งที่ ๒	๑๕									x	x	x	x	x	x
๖. ถ่ายทอดองค์ความรู้และอบรมเผยแพร่ให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และผู้บริหาร	๑๐													x	x
๗. ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และส่งมอบบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	๒๐													x	x
๘. ตรวจสอบผลการศึกษา	๕													x	x
๙. สรุปผลการดำเนินโครงการ	๕														x
รวม	๑๐๐	ช่วงเวลาที่ยังดำเนินงาน.....๑๔.....เดือน จำนวนเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ๒๑,๗๙๙,๕๘๐.๐๐ ล้านบาท													

ตัวชี้วัดผลผลิต	วิธีประเมิน	แหล่งตรวจสอบอ้างอิง
<p><b>- ด้านปริมาณ:</b></p> <p>รายงานผลการศึกษา อันประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)</li> <li>- รายงานการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report)</li> <li>- ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)</li> <li>- ร่างบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary)</li> <li>- รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)</li> <li>- บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)</li> </ul> <p>๑ ระบบต้นแบบนำร่องจุด Checkpoint ที่นำผลการศึกษาไปสู่การปฏิบัติจริงตามกลุ่มเป้าหมายได้แก่ รถโดยสารสาธารณะ</p> <p><b>- ด้านคุณภาพ:</b></p> <p>รายงานผลการศึกษา มีเนื้อหาครอบคลุมกระบวนการ ข้อมูลและเทคโนโลยี</p> <p>ระบบนำร่องสามารถลดระยะเวลาการดำเนินงานได้อย่างน้อย ร้อยละ ๓๐ ลดอุบัติเหตุจราจรติดขัดและรองรับจำนวนรถเข้าจุดตรวจได้มากขึ้นเมื่อเทียบกับข้อมูลพื้นฐาน</p>	<p>ประเมินผลจากเนื้อหาในรายงานผลการศึกษาระดับต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในมีความครอบคลุมตามขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) อันได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เนื้อหาการศึกษาที่มีความครอบคลุมด้านกระบวนการ ข้อมูลและเทคโนโลยี มีความสอดคล้องกับแผนและนโยบายระดับชาติ รวมทั้งแผนปฏิบัติการต่างๆ ของกระทรวงคมนาคม</li> <li>- ผลการสำรวจจุดตรวจความพร้อมมีความครอบคลุม และการเลือกกลุ่มตัวอย่างเป็นไปตามระเบียบวิธีวิจัย โดยเลือกจากกลุ่ม (Cluster and Area Sampling) เป็นตัวแทนจุดตรวจทั้งขาเข้าและออก</li> <li>- กรอบมาตรฐาน แผนที่นำทางและข้อเสนอแนะการพัฒนาครอบคลุมเนื้อหาด้านกระบวนการ ข้อมูล เทคโนโลยี และกฎหมาย/ระเบียบที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>	<p>๑. แผนและนโยบายระดับชาติ ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ นโยบายความปลอดภัยทางถนน</p> <p>๒. มาตรฐานด้านเทคโนโลยีด้านวิศวกรรม การขนส่งและโลจิสติกส์ในระดับสากล เช่น EU Road safety เป็นต้น รวมทั้งความปลอดภัยทางถนน (Road safety index) เช่น Road Safety Performance Indicators (RSPI), World IRF, OECD, WHO เป็นต้น</p>

๕. ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการ

กลุ่มเป้าหมาย	จุดตรวจความพร้อม กรมการขนส่งทางบก		
สถานที่ดำเนินโครงการ	กรมการขนส่งทางบก สถานีขนส่งต้นทางและปลายทาง, จุด Check point เป้าหมาย		
ระยะเวลาดำเนินโครงการ	๑๔ เดือน ( ศึกษาวิจัย ๙ เดือน )		
ผู้รับผิดชอบโครงการ	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ		
การดำเนินโครงการ	<input type="checkbox"/> ดำเนินการเอง	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> จ้างเหมา	<input type="checkbox"/> บูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น

๖. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

<p>ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. แผนการปรับปรุงกระบวนการตรวจสอบรถโดยสารสาธารณะและโดยสารประเภทอื่นๆ ที่มีประสิทธิภาพ</li> <li>๒. กรอบการพัฒนาและเทคโนโลยีต้นแบบที่เหมาะสมในการใช้งานที่จุดตรวจ (Checkpoint) และสามารถพัฒนาต่อยอดไปยังจุดตรวจอื่นๆ ได้</li> <li>๓. ลดปัญหาการจราจรคับคั่งที่จุดตรวจความพร้อม (Checkpoint)</li> <li>๔. ลดภาระงาน ระยะเวลาในการดำเนินการและเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ที่จุดตรวจ (Checkpoint)</li> </ol>
---

๗. ประมาณการรายจ่าย : (จำแนกตามผลผลิต)

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ	ราคากลาง/ระเบียบพัสดุ
<b>ผลผลิตที่ 1 : ผลการศึกษาการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ Checking Point เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร</b>			
<b>รายการใช้จ่ายเงิน :</b> <b>๑. ค่าจ้างบุคลากรหลัก</b>	<b>๑๓,๘๒๔,๘๐๐</b>	ผู้จัดการโครงการ จำนวน ๑ คน	๒๐๙,๕๕๐
		ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ จำนวน ๒ คน	๑๑๙,๖๘๐
		ผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงปลอดภัย จำนวน ๑ คน	๑๑๙,๖๘๐
		ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบฐานข้อมูล จำนวน ๑ คน	๑๑๙,๖๘๐
		ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบวิศวกรรม จำนวน ๑ คน	๑๑๙,๖๘๐
		ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบแม่ข่ายและความปลอดภัยขอข้อมูล จำนวน ๑ คน	๑๑๙,๖๘๐
		นักวิจัยด้านกลยุทธ์องค์กรและการวางแผน จำนวน ๑ คน	๑๑๙,๖๘๐
		นักวิจัยด้านการวิเคราะห์และออกแบบระบบสารสนเทศ จำนวน ๑ คน	๑๑๙,๖๘๐



รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ	ราคากลาง/ ระเบียบพัสดุ
		นักวิจัยด้านระบบสารสนเทศเพื่อการเชื่อมโยงและ แลกเปลี่ยนข้อมูล จำนวน ๑ คน	๑๑๙,๖๘๐
		ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย จำนวน ๒ คน	๔๘,๐๐๐
		ที่ปรึกษาสถาปัตยกรรมองค์กร จำนวน ๑ คน	๑๑๙,๖๘๐
๒. ค่าจ้างบุคลากร สนับสนุน	๑,๓๒๓,๐๐๐	ผู้ช่วยนักวิจัย จำนวน ๒ คน	๓๐,๐๐๐
		ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๒ คน	๓๐,๐๐๐
		เลขานุการโครงการ จำนวน ๑ คน	๑๕,๐๐๐
		เจ้าหน้าที่ประสานงาน จำนวน ๑ คน	๑๒,๐๐๐
๓. ค่าใช้จ่ายในการ บริหารโครงการศึกษา	๖,๖๕๑,๗๘๐	ค่าจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus group)	๓๔,๒๐๐
		จัดประชุมรายงานผลการศึกษาต่อผู้บริหาร	๓๖,๐๐๐
		ค่าจัดสัมมนาและประชาพิจารณ์	๔๗๓,๑๐๐
		ค่าใช้จ่ายจัดทำรายงาน	๑๙๔,๙๐๐
		ค่าวิจัยเก็บข้อมูล	๑,๘๒๓,๕๘๐
		ค่าจัดทำระบบและอุปกรณ์ต้นแบบ	๓,๖๖๐,๐๐๐
		ค่าสื่อประชาสัมพันธ์	๔๓๐,๐๐๐
รวม	๒๑,๗๙๙,๕๘๐		

๘. การอนุมัติจัดทำโครงการเพื่อขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความพลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน :

ลงชื่อ.....ผู้จัดทำโครงการ (นายกฤติเดช เจริญศิริ) นักวิชาการคอมพิวเตอร์ปฏิบัติการ	ลงชื่อ.....ผู้เสนอโครงการ (นายอนุตน์นันทน์ นุตาลัย) ผศท.
ลงชื่อ.....ผู้เห็นชอบโครงการ (นายยงยุทธ นาคแดง) รอว.	ลงชื่อ.....ผู้อนุมัติโครงการ (นายจิรุตม์ วิศาลจิตร) อชบ.

