

๒.รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และหนี้ค้างชำระในภาพรวม ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓

รายการ	ส่วนกลาง	ส่วนภูมิภาค	รวม	เพิ่มขึ้น(+) ลดลง(-) จากเดือน ต.ค. ๖๒
รายได้	๑๐,๙๒๘.๕๑	๑๐,๐๒๐.๖๑	๒๐,๙๔๙.๑๒	๖๖๕.๙๙
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๗๙๑.๕๓	๙,๗๘๖.๔๓	๒๐,๕๗๗.๙๖	๕๕๙.๕๖
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๓๖.๙๘	๒๓๔.๑๘	๓๗๑.๑๖	๑๐๖.๔๓
รับชำระแล้ว	๑๐,๕๗๐.๘๔	๘,๕๓๐.๑๗	๑๙,๑๐๑.๐๑	๑,๑๗๓.๖๘
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๕๕๒.๐๔	๘,๕๑๕.๖๔	๑๙,๐๖๗.๖๘	๑,๑๖๐.๒๗
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๘.๘๐	๑๔.๕๓	๓๓.๓๓	๑๓.๔๑
หนี้ค้างชำระ	๓๕๗.๖๗	๑,๔๙๐.๔๔	๑,๘๔๘.๑๑	-๕๐๗.๖๙
- ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๒๓๙.๔๙	๑,๒๗๐.๗๙	๑,๕๑๐.๒๘	-๖๐๐.๗๑
- ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๑๘.๑๘	๒๑๙.๖๕	๓๓๗.๘๓	๙๓.๐๒

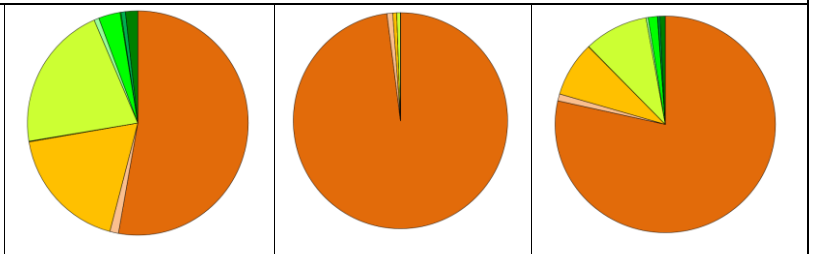
๒.๑ หนี้ค้างชำระค่าหมายเลข จําแนกตามอายุหนี้ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓

จําแนกตามอายุหนี้		ส่วนกลาง		ส่วนภูมิภาค		รวม	
		จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%
	รายได้ค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๗๙๑.๕๓	๑๐๐	๙,๗๘๖.๔๓	๑๐๐	๒๐,๕๗๗.๙๖	๑๐๐
	รับชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๐,๕๕๒.๐๔	๙๗.๗๘	๘,๕๑๕.๖๔	๘๗.๐๑	๑๙,๐๖๗.๖๘	๙๒.๖๖
	หนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๒๓๙.๔๙	๒.๒๒	๑,๒๗๐.๗๙	๑๒.๙๙	๑,๕๑๐.๒๘	๗.๓๔
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน	๕๒.๐๑	๐.๓๙	๘๘.๑๙	๐.๙๑	๑๓๐.๒	๐.๖๓
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๓๐ วัน แต่ไม่เกิน ๑๘๐ วัน	๑๑.๙๒	๐.๑๑	๒๕.๓๓	๐.๒๖	๓๗.๒๕	๐.๑๘
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๑๘๐ วัน แต่ไม่เกิน ๖๐๐ วัน	๑๒๙.๕๖	๑.๒๐	๒๗๖.๒๑	๒.๘๒	๔๐๕.๖๗	๑.๙๗
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๖๐๐ วัน แต่ไม่เกิน ๔ ปี	๓.๒๙	๐.๐๓	๒๘๕.๖๒	๒.๙๒	๒๘๘.๙๑	๑.๔๐
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า ๔ ปี แต่ไม่เกิน ๖ ปี	๐	๐.๐๐	๒๐๑.๐๔	๒.๐๕	๒๐๑.๐๔	๐.๙๘
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกิน ๖ ปี แต่ไม่เกิน ๘ ปี	๐	๐.๐๐	๓๑๕.๑๖	๓.๒๒	๓๑๕.๑๖	๑.๕๓
	กลุ่มลูกหนี้ค้างชำระเกิน ๘ ปี แต่ไม่เกิน ๑๐ ปี	๐	๐.๐๐	๒๑.๘๑	๐.๒๒	๒๑.๘๑	๐.๑๑
	กลุ่มลูกหนี้ผ่อนชำระ	๕๒.๘๑	๐.๔๙	๕๗.๔๓	๐.๕๙	๑๑๐.๒๔	๐.๕๔
เทียบหนี้ค้างชำระ ณ ๓๐ ก.ย.๖๒ กับ ๓๑ ส.ค. ๖๓		๒.๒๓% ลดลง ๓.๒๕		๒.๒๒% ลดลง ๓.๒๖		๑๒.๙๙% ลดลง ๕.๒๓	
จำนวนหมวดที่ทำการประมูล, หนี้ค้างชำระ/หมวด (๓๐ ก.ย.๖๒)		๕๑๒ หมวด	๑.๑๕ ลบ./หมวด	๖๗๗ หมวด	๒.๗๐ ลบ./หมวด	๑,๑๘๙ หมวด	๒.๐๓ ลบ./หมวด
จำนวนหมวดที่ทำการประมูล, หนี้ค้างชำระ/หมวด (๓๑ ส.ค.๖๓)		๕๔๒ หมวด	๐.๔๔ ลบ./หมวด	๗๑๗ หมวด	๑.๗๗ ลบ./หมวด	๑,๒๕๙ หมวด	๑.๒๐ ลบ./หมวด
๓๑ ส.ค. ๖๓							

๒.๒ หนี้ค้างชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ จำแนกตามกระบวนการดำเนินการ

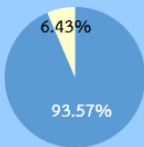
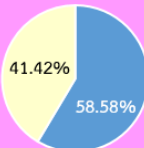
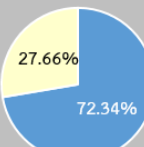
จำแนกตามกระบวนการดำเนินการ	ส่วนกลาง		ส่วนภูมิภาค		รวม	
	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%	จำนวน (ลบ.)	%
ส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถทั้งหมด	๑๓๖.๙๘	๑๐๐	๒๓๔.๑๘	๑๐๐	๓๗๑.๑๖	๑๐๐
รับชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๘.๘๐	๑๓.๗๒	๑๔.๕๓	๖.๒๐	๓๓.๓๓	๘.๙๘
หนี้ค้างชำระส่วนต่างค่าหมายเลขทะเบียนรถ	๑๑๘.๑๘	๘๖.๒๘	๒๑๙.๖๕	๙๓.๘๐	๓๓๗.๘๓	๙๑.๐๒
ระหว่างรวบรวมเอกสารและข้อมูล	๖๓.๖๑	๕๖.๔๔	๒๑๖.๔๓	๙๒.๔๒	๒๘๐.๐๔	๗๕.๔๕
ระหว่างจัดทำหนังสือดำเนินการทางกฎหมาย	๑.๓๒	๐.๙๖	๑.๓๙	๐.๕๙	๒.๗๑	๐.๗๓
ระหว่างดำเนินการของสำนักงานอัยการ	๒๒.๑๒	๑๖.๑๕	๐.๙๖	๐.๔๑	๒๓.๐๘	๖.๒๒
ลูกหนี้เสียชีวิต (อยู่ระหว่างสืบหาทายาท)	๐.๐๑	๐.๐๑	๐	๐.๐๐	๐.๐๑	๐.๐๐
ลูกหนี้ล้มละลาย (ยื่นพิทักษ์ทรัพย์แล้ว)	๐.๑	๐.๐๗	๐	๐.๐๐	๐.๑๐	๐.๐๓
ระหว่างบังคับคดี	๒๕.๔๗	๑๘.๕๙	๐.๘๖	๐.๓๗	๒๖.๓๓	๗.๐๙
ผ่อนชำระส่วนต่าง	๐.๘๘	๐.๖๔	๐.๐๑	๐.๐๐	๐.๘๙	๐.๒๔
ทำสัญญาประนีประนอมยอมความ	๓.๖๔	๒.๖๖	๐	๐.๐๐	๓.๖๔	๐.๙๘
หนี้มูลค่าน้อย (ส่งเรื่องถึงกระทรวงการคลังขอตัดหนี้สูญ)	๐.๑๘	๐.๑๓	๐	๐.๐๐	๐.๑๘	๐.๐๕
รับชำระท่วมส่วนต่าง อัยการคืนเรื่อง	๐.๗๗	๐.๕๖	๐	๐.๐๐	๐.๗๗	๐.๒๑
ระหว่างการปรับปรุงบัญชีลูกหนี้ส่วนต่าง	๐.๐๘	๐.๐๖	๐	๐.๐๐	๐.๐๘	๐.๐๒

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



๓. การบริหารจัดการหนี้เก่า

ผลการบริหารจัดการหนี้เก่า (หนี้ก่อนบริหารจัดการหนี้) ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓ เป็นดังนี้

การดำเนินการ	หนี้เก่า (ณ 30 ก.ย. 2558)			หนี้เก่า (ณ 31 ส.ค. 63)				กราฟวงกลม จัดเก็บหนี้ค้างชำระได้ หนี้คงเหลือ ณ 30 ส.ค. 63
	รายได้สะสม 2546-2558 (ลบ.)	จัดเก็บรายได้ (ลบ.)	หนี้ค้าง 2546-2558 (ลบ.)	จัดเก็บได้		หนี้ค้างชำระ		
				(ลบ.)	(%)	(ลบ.)	(%)	
ส่วนกลาง	7,421.04	6,406.40	1,014.64	949.36	93.57	65.28	6.43	
ส่วนภูมิภาค	6,334.20	4,768.33	1,565.87	917.34	58.58	648.53	41.42	
รวม	13,755.24	11,174.73	2,580.51	1,866.70	72.34	713.81	27.66	

๔. การบริหารจัดการหนี้เกิน ๑ ปี

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

ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓

	ณ วันที่ 30 กันยายน 2562		ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2563					คะแนน ตัวชี้วัด
	หนี้ค้างชำระ		จัดเก็บหนี้ได้		ค้างชำระค่าเลข			
	เลข	เงิน	เงิน	ร้อยละ	เลข	เงิน	ร้อยละ	
ส่วนกลาง	509	54,283,938	43,018,349	79.25	148	11,265,589	20.75	5.00
ส่วนภูมิภาค	17,560	1,241,076,949	228,828,429	18.44	12,804	1,012,248,520	81.56	4.61
รวม	18,069	1,295,360,887	271,846,778	20.99	12,952	1,023,514,109	79.01	5.00

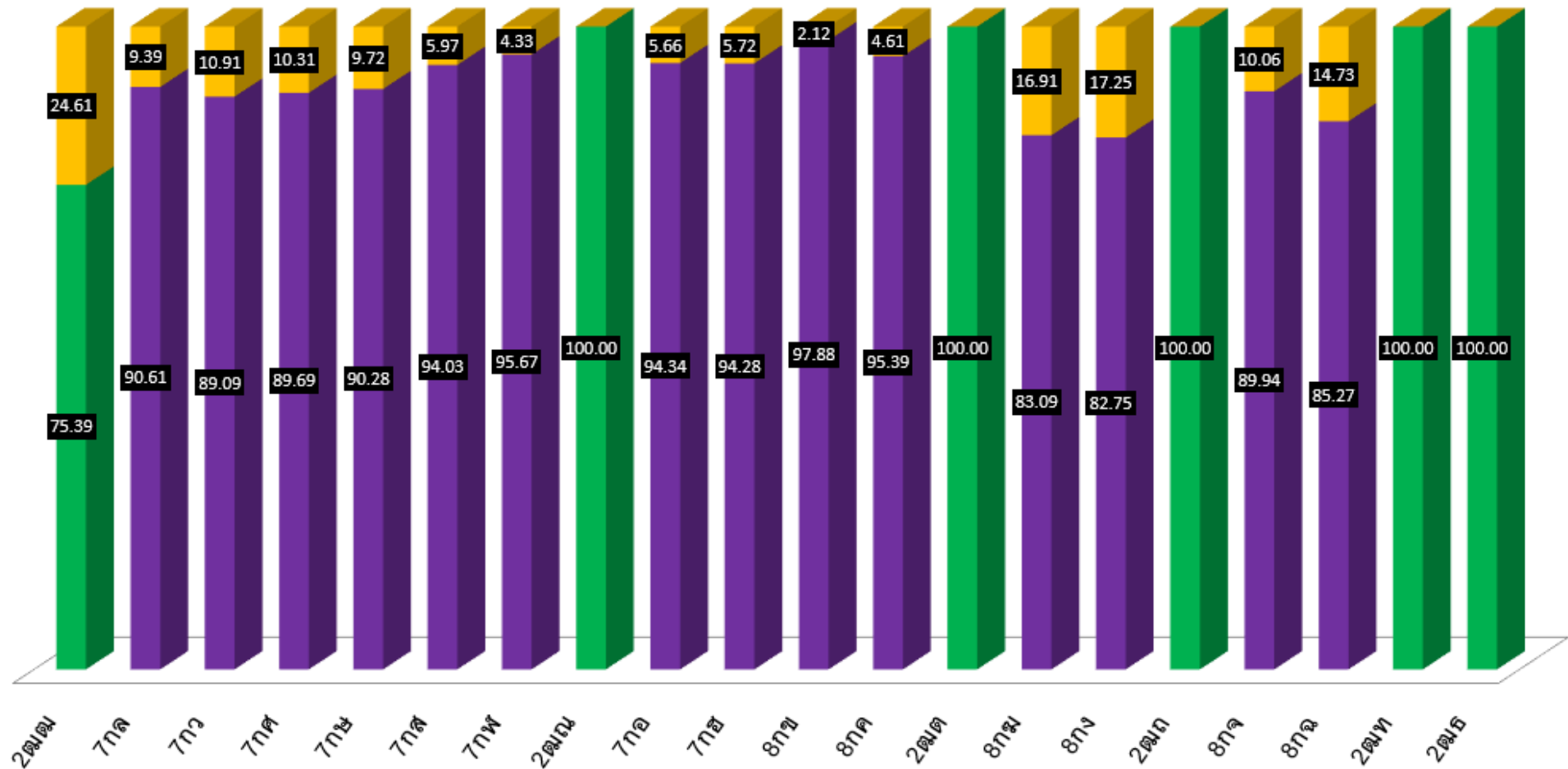
๕. การจัดเก็บหนี้จากการประมุลปี ๖๓ (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓)ส่วนกลาง (ตามตัวชี้วัด ระดับ ๕=มากกว่า ๗๒% , ระดับ ๔=มากกว่า ๗๑% , **ระดับ ๓=มากกว่า ๗๐%**)

การจัดเก็บหนี้จากการประมุลของส่วนกลางปี ๖๓ หลักเกณฑ์เก่า (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓)

ลำดับ	ยอดประมุล			ยอดจัดเก็บ		ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน		ค้างชำระเกิน ๓๐ วัน	
	วัน เดือน ปี	หมวด	รายได้	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ
๑	๒๔-ค.ค.-๖๒	๒๓๓๓	๓,๒๓๘,๒๕๒	๒,๔๔๑,๒๔๘	๗๕.๓๙	๐	๐.๐๐	๗๙๗,๐๐๔	๒๔.๖๑
๒	๒๖-๒๗ ค.ค. ๖๒	๗๓๓	๑๘,๓๘๗,๗๘๐	๑๖,๖๖๐,๙๓๖	๙๐.๖๑	๐	๐.๐๐	๑,๗๒๖,๘๔๔	๙.๓๙
๓	๒๖-๒๗ ค.ค. ๖๒	๗๓๖	๑๘,๕๕๔,๖๓๖	๑๖,๕๖๕,๘๘๘	๘๙.๐๙	๐	๐.๐๐	๒,๐๘๘,๗๔๘	๑๐.๙๑
๔	๙-๑๐ พ.ย. ๖๒	๗๓๗	๑๗,๐๒๖,๒๘๑	๑๕,๒๗๐,๔๗๐	๘๙.๖๙	๐	๐.๐๐	๑,๗๕๕,๘๑๑	๑๐.๓๑
๕	๙-๑๐ พ.ย. ๖๒	๗๓๘	๑๘,๕๕๕,๕๗๙	๑๖,๗๘๘,๓๙๑	๙๐.๒๘	๐	๐.๐๐	๑,๘๐๗,๑๘๘	๙.๗๒
๖	๒๓-๒๔ พ.ย. ๖๒	๗๓๙	๑๗,๓๕๕,๐๗๘	๑๖,๓๐๙,๓๗๘	๙๔.๐๓	๐	๐.๐๐	๑,๐๔๕,๗๐๐	๕.๙๗
๗	๒๓-๒๔ พ.ย. ๖๒	๗๔๐	๑๖,๐๑๘,๖๓๓	๑๕,๓๒๔,๒๓๓	๙๕.๖๗	๐	๐.๐๐	๖๘๔,๔๐๐	๔.๓๓
๘	๒๔-พ.ย.-๖๓	๒๓๓๓	๑,๒๙๓,๕๖๗	๑,๒๙๓,๕๖๗	๑๐๐.๐๐	๐	๐.๐๐	๐	๐.๐๐
๙	๗-๘ ค.ค. ๖๒	๗๔๑	๑๗,๕๕๕,๘๘๐	๑๖,๕๖๕,๒๘๐	๙๔.๓๔	๐	๐.๐๐	๙๙๐,๖๐๐	๕.๖๖
๑๐	๗-๘ ค.ค. ๖๒	๗๔๒	๑๕,๙๕๗,๕๕๖	๑๕,๐๔๔,๑๕๖	๙๔.๒๘	๐	๐.๐๐	๙๑๓,๔๐๐	๕.๗๒
๑๑	๒๓-๒๔ ค.ค. ๖๒	๘๓๓	๒๓,๑๕๘,๖๔๑	๒๒,๖๖๗,๘๔๑	๙๗.๘๘	๐	๐.๐๐	๔๙๐,๘๐๐	๒.๑๒
๑๒	๒๓-๒๔ ค.ค. ๖๒	๘๓๔	๒๑,๙๖๙,๐๕๑	๒๐,๙๕๕,๘๘๙	๙๕.๓๙	๐	๐.๐๐	๑,๐๑๓,๒๖๒	๔.๖๑
๑๓	๒๔-ค.ค.-๖๒	๒๓๓๓	๑,๒๗๘,๐๐๐	๑,๒๗๘,๐๐๐	๑๐๐.๐๐	๐	๐.๐๐	๐	๐.๐๐
๑๔	๑๓-๑๔ พ.ค. ๖๓	๘๓๕	๒๓,๗๕๘,๙๙๐	๑๙,๗๕๑,๕๘๙	๘๓.๐๙	๐	๐.๐๐	๔,๐๐๗,๔๐๑	๑๖.๙๑
๑๕	๑๓-๑๔ พ.ค. ๖๓	๘๓๖	๒๓,๕๕๓,๙๖๖	๑๙,๔๘๒,๑๖๖	๘๒.๗๕	๐	๐.๐๐	๔,๐๖๑,๘๐๐	๑๗.๒๕
๑๖	๒๔-พ.ค.-๖๓	๒๓๓๓	๑,๑๒๙,๓๘๙	๑,๑๒๙,๓๘๙	๑๐๐.๐๐	๐	๐.๐๐	๐	๐.๐๐
๑๗	๒๒-๒๓ พ.พ. ๖๓	๘๓๗	๒๕,๔๗๑,๒๔๔	๒๒,๙๐๙,๐๓๓	๘๙.๙๔	๐	๐.๐๐	๒,๕๖๒,๒๑๑	๑๐.๐๖
๑๘	๒๒-๒๓ พ.พ. ๖๓	๘๓๘	๒๔,๙๗๐,๑๕๗	๒๑,๒๙๐,๘๕๗	๘๕.๒๗	๐	๐.๐๐	๓,๖๗๙,๓๐๐	๑๔.๗๓
๑๙	๒๔-พ.พ.-๖๓	๒๓๓๓	๑,๐๔๙,๖๐๑	๑,๐๔๙,๖๐๑	๑๐๐.๐๐	๐	๐.๐๐	๐	๐.๐๐
๒๐	๒๔-พ.พ.-๖๓	๒๓๓๓	๘๓๑,๖๓๒	๘๓๑,๖๓๒	๑๐๐.๐๐	๐	๐.๐๐	๐	๐.๐๐
รวม			๒๙๑,๑๘๖,๙๑๓	๒๖๓,๖๐๘,๔๗๔	๙๐.๕๓	๐	๐.๐๐	๒๗,๕๗๘,๔๓๙	๙.๔๗

/กราฟแสดงการ...

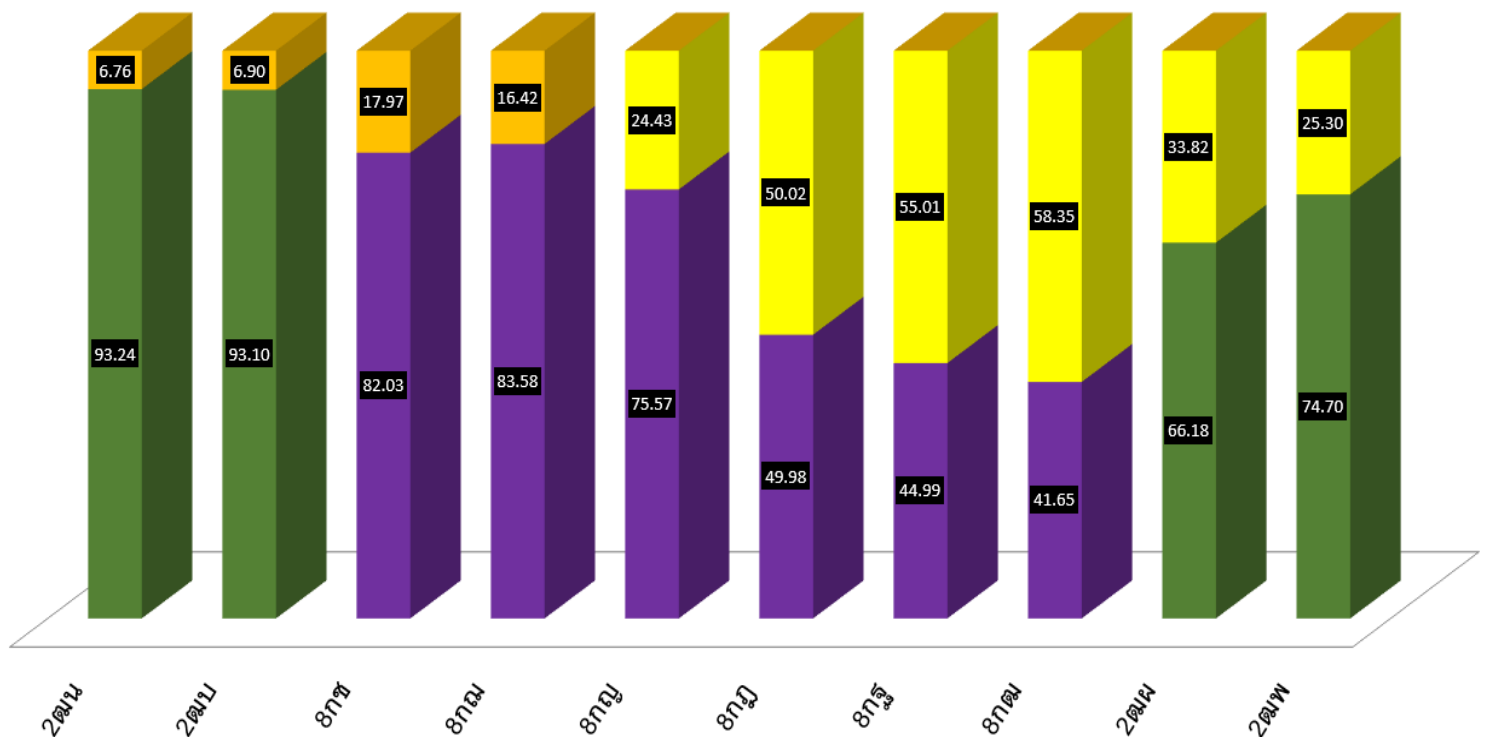
กราฟแสดงการจัดเก็บหนี้จากการประมูลของส่วนกลางปี ๖๓ หลักเกณฑ์เก่า (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓)



การจัดเก็บหนี้จากการประมูลของส่วนกลางปี ๖๓ หลักเกณฑ์ใหม่ (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓)

ลำดับ	ยอดประมูล			ยอดจัดเก็บ		ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน		ค้างชำระเกิน ๓๐ วัน	
	วัน เดือน ปี	หมวด	รายได้	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ
๑	๒๔-ก.ค.-๖๓	๒คณ	๙๗๑,๖๑๑	๙๐๕,๙๑๑	๙๓.๒๔	๐	๐.๐๐	๖๕,๗๐๐	๖.๗๖
๒	๒๔-ก.ค.-๖๓	๒คณบ	๙๑๙,๗๓๗	๘๕๖,๓๐๓	๙๓.๑๐	๐	๐.๐๐	๖๓,๔๓๔	๖.๙๐
๓	๒๕-๒๖ ก.ค. ๖๓	๘กช	๒๘,๔๓๓,๘๙๖	๒๓,๓๒๓,๘๙๔	๘๒.๐๓	๐	๐.๐๐	๕,๑๑๐,๐๐๒	๑๗.๙๗
๔	๒๕-๒๖ ก.ค. ๖๓	๘กณ	๒๘,๕๑๖,๗๕๙	๒๓,๘๓๓,๐๖๖	๘๓.๕๘	๐	๐.๐๐	๔,๖๘๓,๖๙๓	๑๖.๔๒
๕	๘-๙ ส.ค. ๖๓	๘กญ	๒๕,๔๔๒,๐๙๙	๑๙,๒๒๖,๖๒๒	๗๕.๕๗	๖,๒๑๕,๔๗๗	๒๔.๔๓	๐	๐.๐๐
๖	๘-๙ ส.ค. ๖๓	๘กฏ	๒๕,๗๔๖,๙๘๘	๑๒,๘๖๘,๕๓๐	๔๙.๙๘	๑๒,๘๗๘,๔๕๘	๕๐.๐๒	๐	๐.๐๐
๗	๒๒-๒๓ ส.ค. ๖๓	๘กรัฐ	๒๘,๐๖๕,๕๖๓	๑๒,๖๒๕,๖๗๔	๔๔.๙๙	๑๕,๔๓๙,๘๘๙	๕๕.๐๑	๐	๐.๐๐
๘	๒๒-๒๓ ส.ค. ๖๓	๘กณ	๒๕,๔๔๔,๕๐๓	๑๐,๕๙๖,๘๔๕	๔๑.๖๕	๑๔,๘๔๗,๖๕๘	๕๘.๓๕	๐	๐.๐๐
๙	๒๔-ส.ค.-๖๓	๒คณค	๘๔๖,๗๐๐	๕๖๐,๓๗๘	๖๖.๑๘	๒๘๖,๓๒๒	๓๓.๘๒	๐	๐.๐๐
๑๐	๒๔-ส.ค.-๖๓	๒คณค	๙๔๐,๖๒๒	๗๐๒,๖๒๒	๗๔.๗๐	๒๓๘,๐๐๐	๒๕.๓๐	๐	๐.๐๐
รวม			๑๖๕,๓๒๘,๔๗๘	๑๐๕,๔๙๙,๘๔๕	๖๓.๘๑	๔๙,๙๐๕,๘๐๔	๓๐.๑๙	๙,๙๒๒,๘๒๙	๖.๐๐
รวม (เกณฑ์เก่า + เกณฑ์ใหม่)			๔๕๖,๕๑๕,๓๙๑	๓๖๙,๑๐๘,๓๑๙	๘๐.๘๕	๔๙,๙๐๕,๘๐๔	๑๐.๙๓	๓๗,๕๐๑,๒๖๘	๘.๒๑

กราฟแสดงการจัดเก็บหนี้จากการประมูลของส่วนกลางปี ๖๓ หลักเกณฑ์ใหม่ (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓)



/ส่วนภูมิภาค ...

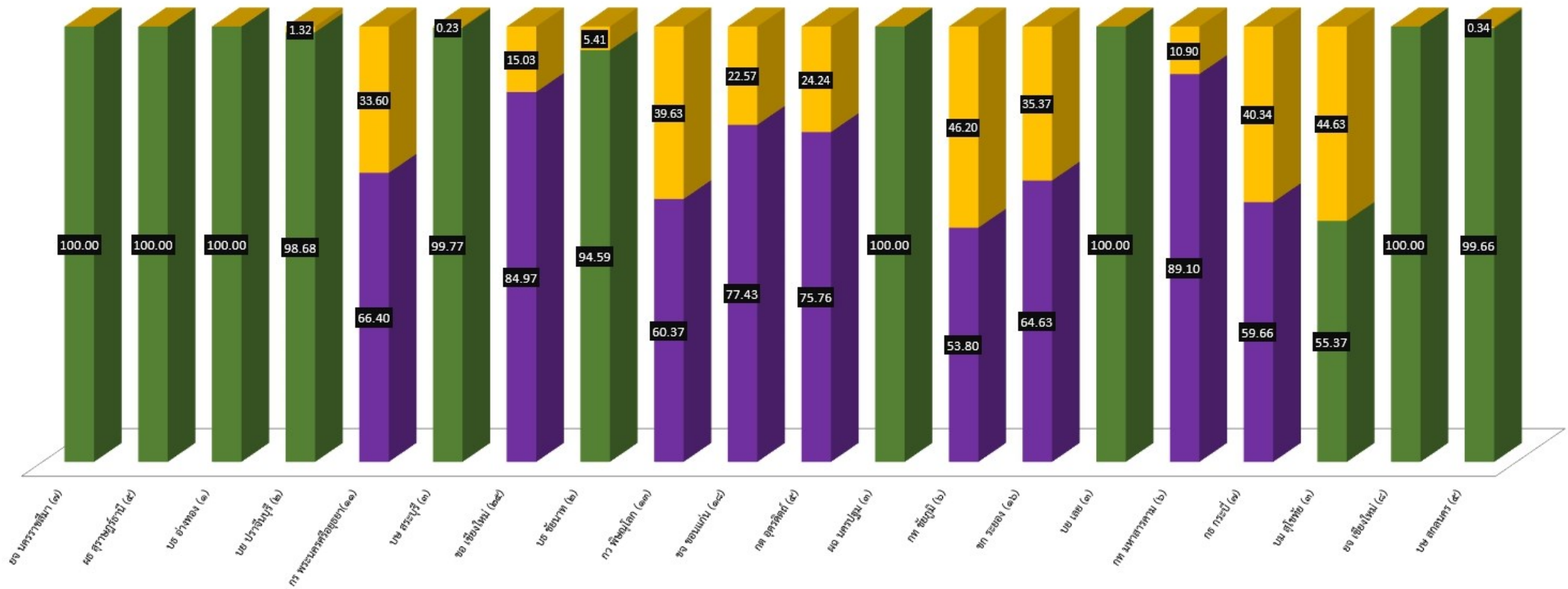
ส่วนภูมิภาค (ตามตัวชี้วัด ระดับ ๕=มากกว่า ๕๘% , ระดับ ๔=มากกว่า ๕๖.๕% , ระดับ ๓=มากกว่า ๕๕%)

การจัดเก็บหนี้จากการประมูลของส่วนภูมิภาคปี ๖๓ (หลักเกณฑ์เก่า) (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓)

ลำดับ	จังหวัด	หมวด	วันประมูล	ยอดประมูล	ยอดจัดเก็บ		ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน		ค้างชำระเกิน ๓๐ วัน	
					เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ
๑	นครราชสีมา (๗)	ยจ	๑-ธ.ค.-๖๒	๑,๑๔๗,๒๐๐	๑,๑๔๗,๒๐๐	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๒	สุราษฎร์ธานี (๕)	ผธ	๗-ธ.ค.-๖๒	๖๖๘,๕๓๖	๖๖๘,๕๓๖	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๓	อ่างทอง (๑)	บธ	๑๔-ธ.ค.-๖๒	๘๐๕,๖๐๐	๘๐๕,๖๐๐	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๔	ปราจีนบุรี (๒)	บย	๒๑-ธ.ค.-๖๒	๙๕๗,๐๐๐	๙๔๔,๔๐๐	๙๘.๖๘	๐	๐	๑๒,๖๐๐	๑.๓๒
๕	พระนครศรีอยุธยา(๑๑)	กร	๑๘-๑๙ ม.ค. ๖๓	๑๕,๕๙๔,๖๖๕	๑๐,๓๕๕,๓๖๖	๖๖.๔๐	๐	๐	๕,๒๓๙,๒๙๙	๓๓.๖๐
๖	สระบุรี (๓)	บษ	๘-ก.พ.-๖๓	๖๘๑,๔๕๗	๖๗๙,๘๕๗	๙๘.๗๗	๐	๐	๑,๖๐๐	๐.๒๓
๗	เชียงใหม่ (๒๕)	ขอ	๘-๙ ก.พ.-๖๓	๒๑,๑๒๙,๐๐๑	๑๗,๙๕๒,๕๐๑	๘๕.๙๗	๐	๐	๓,๑๗๖,๕๐๐	๑๔.๐๓
๘	ชัยนาท (๒)	บธ	๑๕-ก.พ.-๖๓	๗๒๓,๑๒๐	๖๘๔,๐๒๐	๙๔.๕๙	๐	๐	๓๙,๑๐๐	๕.๔๑
๙	พิษณุโลก (๑๓)	กว	๑๕-๑๖ ก.พ ๖๓	๙,๙๔๘,๐๐๐	๖,๐๐๕,๕๐๐	๖๐.๓๗	๐	๐	๓,๙๔๒,๕๐๐	๓๙.๖๓
๑๐	ขอนแก่น (๑๘)	ขจ	๑๕-๑๖ ก.พ. ๖๓	๑๗,๐๐๗,๙๙๙	๑๓,๑๖๘,๙๙๙	๗๗.๔๓	๐	๐	๓,๘๓๘,๐๐๐	๒๒.๕๗
๑๑	อุตรดิตถ์ (๕)	กต	๑๕-๑๖ ก.พ. ๖๓	๗,๒๑๑,๐๐๐	๕,๔๖๒,๗๐๐	๗๕.๗๖	๐	๐	๑,๗๔๘,๓๐๐	๒๔.๒๔
๑๒	นครปฐม (๓)	ผฉ	๒๒-ก.พ.-๖๓	๑,๒๖๙,๒๐๐	๑,๒๖๙,๒๐๐	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๑๓	ชัยภูมิ (๖)	กท	๒๒-๒๓ ก.พ. ๖๓	๑๑,๓๘๑,๖๖๖	๖,๑๒๓,๕๐๐	๕๓.๘๐	๐	๐	๕,๒๕๘,๑๖๖	๔๖.๒๐
๑๔	ระยอง (๑๖)	ขก	๒๒-๒๓ ก.พ. ๖๓	๑๖,๒๒๕,๖๘๑	๑๐,๔๘๗,๒๐๒	๖๔.๖๓	๐	๐	๕,๗๓๘,๔๗๙	๓๕.๓๗
๑๕	เลย (๓)	บย	๒๙ ก.พ. ๖๓	๙๓๘,๔๔๒	๙๓๘,๔๔๒	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๑๖	มหาสารคาม (๖)	กท	๒๙ ก.พ. ๖๓ - ๑ มี.ค. ๖๓	๑๐,๔๖๗,๐๐๐	๙,๓๒๕,๗๐๐	๘๙.๑๐	๐	๐	๑,๑๔๑,๓๐๐	๑๐.๙๐
๑๗	กระบี่ (๗)	กธ	๒๙ ก.พ. ๖๓ - ๑ มี.ค. ๖๓	๑๑,๒๐๖,๐๐๐	๖,๖๘๕,๕๐๐	๕๙.๖๖	๐	๐	๔,๕๒๐,๕๐๐	๔๐.๓๔
๑๘	สุโขทัย (๓)	บม	๗-มี.ค.-๖๓	๑,๕๓๐,๖๓๑	๘๔๗,๔๗๔	๕๕.๓๗	๐	๐	๖๘๓,๑๕๗	๔๔.๖๓
๑๙	เชียงใหม่ (๘)	ยจ	๑๔-มี.ค.-๖๓	๘๘๘,๐๕๐	๘๘๘,๐๕๐	๑๐๐.๐๐	๐	๐	๐	๐.๐๐
๒๐	สกลนคร (๕)	บษ	๒๘-มี.ค.-๖๓	๕๙๖,๑๐๒	๕๙๔,๑๐๒	๙๙.๖๖	๐	๐	๒,๐๐๐	๐.๓๔
รวม				๑๓๐,๓๗๖,๓๕๐	๙๕,๐๓๓,๘๔๙	๗๒.๘๙	๐	๐	๓๕,๓๔๒,๕๐๑	๒๗.๑๑

/กราฟแสดงการ...

กราฟแสดงการจัดเก็บหนี้จากการประชุมของส่วนภูมิภาคปี ๖๓ หลักเกณฑ์เก่า (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓)

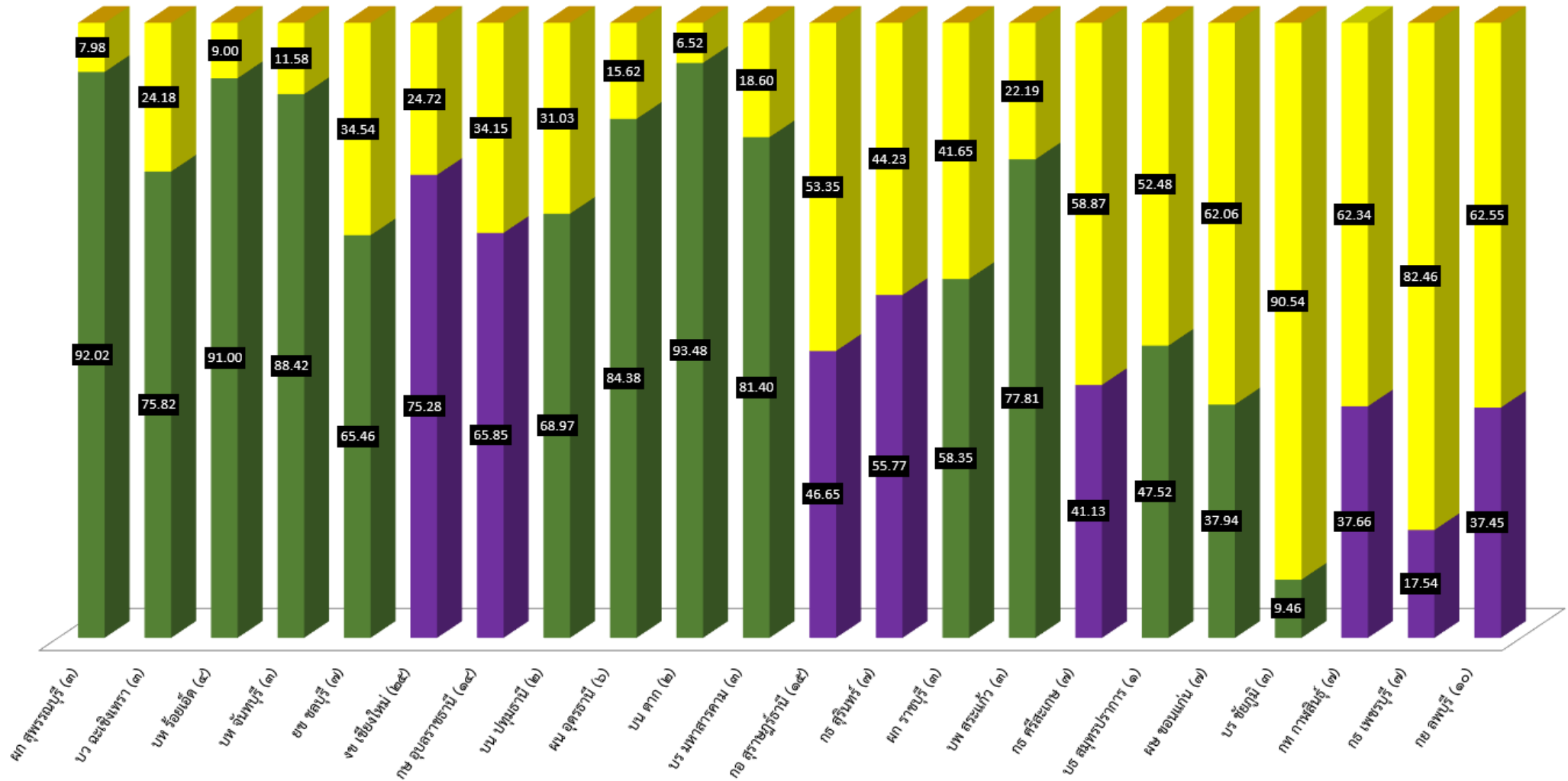


การจัดเก็บหนี้จากการประมูลของส่วนภูมิภาคปี ๖๓ (หลักเกณฑ์ใหม่) (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓)

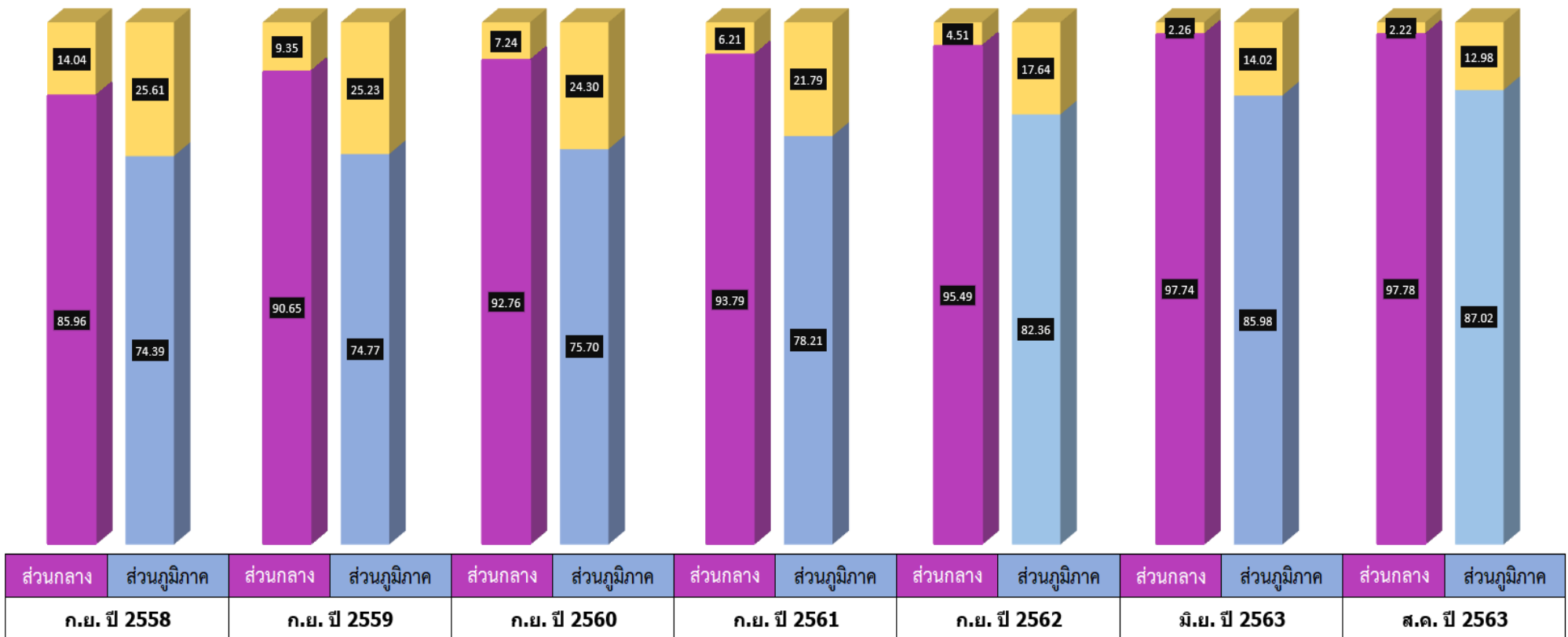
ลำดับ	จังหวัด	หมวด	วันประมูล	ยอดประมูล	ยอดจัดเก็บ		ค้างชำระไม่เกิน ๓๐ วัน		ค้างชำระเกิน ๓๐ วัน	
					เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ	เงิน	ร้อยละ
๑	สุพรรณบุรี (๓)	ฝก	๑-ส.ค.-๖๓	๑,๒๓๑,๑๗๘	๑,๑๓๒,๘๗๘	๙๒.๐๒	๙๘,๓๐๐	๗.๙๘	๐	๐
๒	ฉะเชิงเทรา (๓)	บว	๘-ส.ค.-๖๓	๑,๓๔๓,๗๙๐	๑,๐๑๘,๙๐๐	๗๕.๘๒	๓๒๔,๘๙๐	๒๔.๑๘	๐	๐
๓	ร้อยเอ็ด (๔)	บห	๘-ส.ค.-๖๓	๖๗๓,๐๐๐	๖๑๒,๕๐๐	๙๑.๐๐	๖๐,๖๐๐	๙.๐๐	๐	๐
๔	จันทบุรี (๓)	บห	๙-ส.ค.-๖๓	๒,๗๓๑,๖๐๕	๒,๔๑๕,๒๕๕	๘๘.๔๒	๓๑๖,๓๕๐	๑๑.๕๘	๐	๐
๕	ชลบุรี (๗)	ยช	๙-ส.ค.-๖๓	๒,๐๔๙,๗๔๖	๑,๓๔๑,๗๑๘	๖๕.๕๖	๗๐๘,๐๒๘	๓๔.๔๔	๐	๐
๖	เชียงใหม่ (๒๕)	งช	๙-ส.ค.-๖๓	๑๒,๐๓๗,๐๐๐	๙,๖๖๑,๕๐๐	๗๙.๒๘	๒,๓๗๕,๕๐๐	๒๐.๗๒	๐	๐
๗	อุบลราชธานี (๑๔)	กษ	๙-ส.ค.-๖๓	๑๐,๓๗๘,๐๐๐	๖,๘๓๓,๙๐๐	๖๕.๘๕	๓,๕๔๔,๑๐๐	๓๔.๑๕	๐	๐
๘	ปทุมธานี (๒)	บม	๑๕-ส.ค.-๖๓	๑,๙๖๕,๖๕๒	๑,๓๕๕,๖๖๖	๖๘.๙๗	๖๐๙,๙๘๖	๓๑.๐๓	๐	๐
๙	อุดรธานี (๖)	ฝม	๑๕-ส.ค.-๖๓	๙๕๒,๐๐๐	๘๐๓,๓๐๐	๘๔.๓๘	๑๔๘,๗๐๐	๑๕.๖๒	๐	๐
๑๐	ตาก (๒)	บม	๑๖-ส.ค.-๖๓	๘๘๙,๒๐๐	๘๓๑,๒๐๐	๙๓.๔๘	๕๘,๐๐๐	๖.๕๒	๐	๐
๑๑	มหาสารคาม (๓)	บร	๑๖-ส.ค.-๖๓	๑,๐๖๕,๑๖๗	๘๖๖,๒๖๗	๘๑.๔๐	๑๙๘,๙๐๐	๑๘.๖๐	๐	๐
๑๒	สุราษฎร์ธานี (๑๕)	กธ	๑๖-ส.ค.-๖๓	๑๐,๔๖๔,๐๐๐	๔,๘๘๑,๖๐๐	๔๖.๖๕	๕,๕๘๒,๔๐๐	๕๓.๓๕	๐	๐
๑๓	สุรินทร์ (๗)	กธ	๑๖-ส.ค.-๖๓	๑๓,๕๕๐,๐๐๐	๗,๕๕๖,๓๐๐	๕๕.๗๗	๕,๙๙๓,๗๐๐	๔๔.๒๓	๐	๐
๑๔	ราชบุรี (๓)	ฝก	๒๒-ส.ค.-๖๓	๑,๕๓๗,๒๔๓	๘๙๗,๐๑๘	๕๘.๓๕	๖๔๐,๒๒๕	๔๑.๖๕	๐	๐
๑๕	สระแก้ว (๓)	บพ	๒๒-ส.ค.-๖๓	๑,๕๐๘,๕๐๐	๑,๑๗๓,๗๐๐	๗๗.๘๑	๓๓๔,๘๐๐	๒๒.๑๙	๐	๐
๑๖	ศรีสะเกษ (๗)	กธ	๒๓-ส.ค.-๖๓	๗,๒๑๕,๒๒๑	๒,๙๖๗,๙๒๒	๔๑.๑๓	๔,๒๔๗,๒๙๙	๕๘.๘๗	๐	๐
๑๗	สมุทรปราการ (๑)	บธ	๒๓-ส.ค.-๖๓	๒,๘๒๙,๐๐๐	๑,๓๔๔,๒๐๐	๔๗.๕๒	๑,๔๘๔,๘๐๐	๕๒.๔๘	๐	๐
๑๘	ขอนแก่น (๗)	ฝช	๒๙-ส.ค.-๖๓	๑,๒๕๔,๕๐๐	๔๗๖,๐๐๐	๓๗.๙๔	๗๗๘,๕๐๐	๖๒.๐๖	๐	๐
๑๙	ชัยภูมิ (๓)	บร	๓๐-ส.ค.-๖๓	๑,๒๔๒,๕๐๐	๑๑๗,๕๐๐	๙.๔๖	๑,๑๒๕,๐๐๐	๙๐.๕๔	๐	๐
๒๐	กาฬสินธุ์ (๗)	กท	๓๐-ส.ค.-๖๓	๘,๗๖๐,๐๐๐	๓,๒๙๘,๙๐๐	๓๗.๖๖	๕,๔๖๑,๑๐๐	๖๒.๓๔	๐	๐
๒๑	เพชรบุรี (๗)	กธ	๓๐-ส.ค.-๖๓	๑๕,๒๒๔,๙๙๙	๒,๖๗๑,๐๐๐	๑๗.๕๔	๑๒,๕๕๓,๙๙๙	๘๒.๔๖	๐	๐
๒๒	ลพบุรี (๑๐)	กย	๓๐-ส.ค.-๖๓	๑๕,๒๔๙,๐๐๐	๕,๗๑๑,๐๐๐	๓๗.๔๕	๙,๕๓๘,๐๐๐	๖๒.๕๕	๐	๐
รวม				๑๑๔,๑๕๐,๓๐๑	๕๗,๓๖๘,๑๒๔	๕๐.๒๖	๕๖,๗๘๒,๑๗๗	๔๙.๗๔	๐	๐
รวม (เกณฑ์เก่า + เกณฑ์ใหม่)				๒๔๔,๕๒๖,๖๕๑	๑๕๒,๔๐๑,๙๗๓	๖๒.๓๓	๕๖,๗๘๒,๑๗๗	๒๓.๒๒	๓๕,๓๔๒,๕๐๑	๑๔.๔๕

/กราฟแสดงการ...

กราฟแสดงการจัดเก็บหนี้จากการประมวลของส่วนภูมิภาคปี ๖๓ หลักเกณฑ์ใหม่ (ผลการดำเนินการ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓)



กราฟแสดงการเปรียบเทียบจัดเก็บหนี้จากการประมูลของส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ตั้งแต่ กันยายน ๒๕๕๘ ถึง ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓



จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

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

/วาระที่ ๒.๒...

วาระที่ ๒.๒ รายงานการเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓

ตามที่กำหนดให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน นำเสนอรายงานการรับจ่ายเงินและเงินคงเหลือประจำเดือนของกองทุนฯ ให้คณะกรรมการฯ ทราบ นั้น

ฝ่ายเลขานุการฯ ขอนำเสนอรายงานการรับจ่ายเงินและเงินคงเหลือประจำเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒.๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๓...

วาระที่ ๒.๓ รายงานผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนนที่อยู่ระหว่างดำเนินงาน ประจำเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓

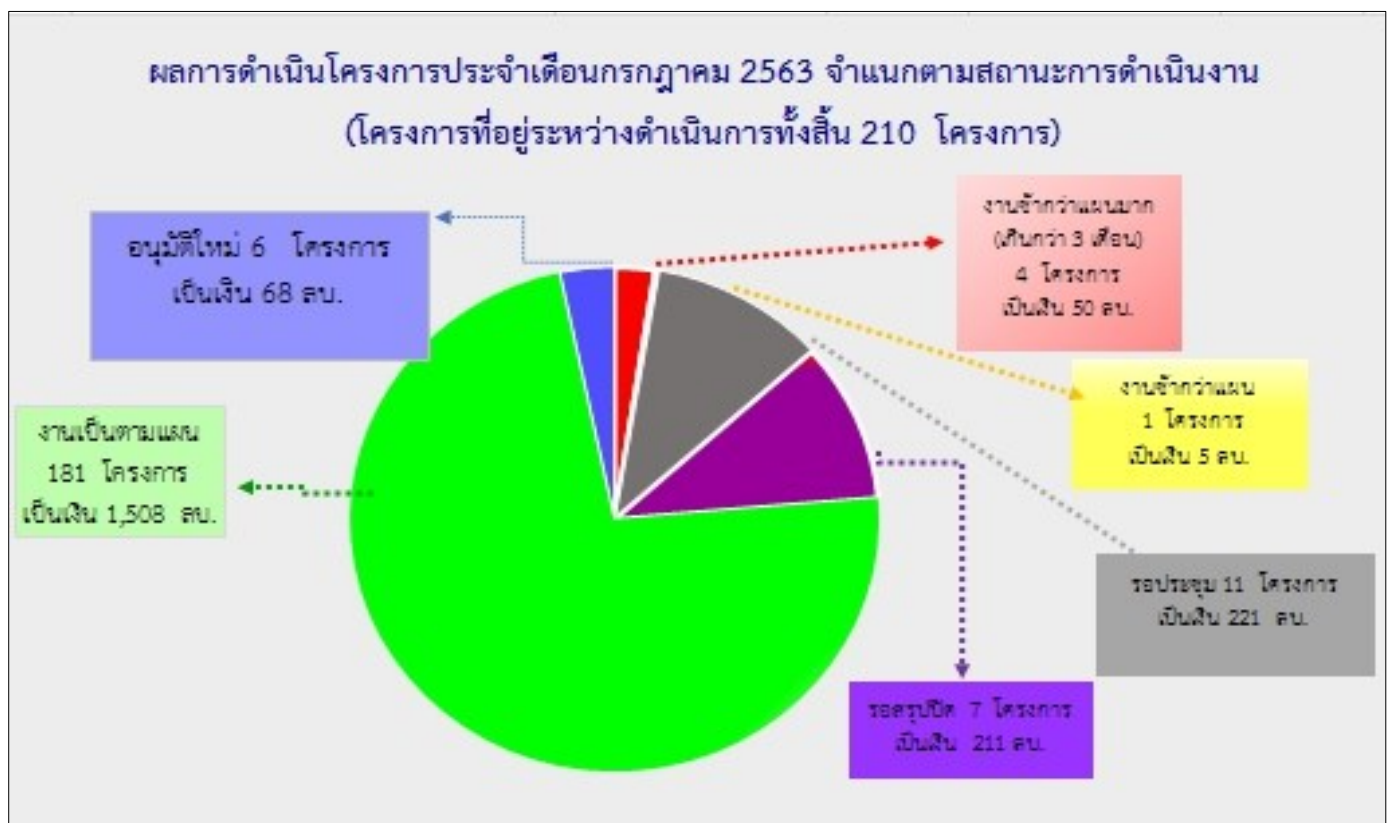
แผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตั้งแต่
ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๖๓ มีจำนวน ๑,๔๑๗ โครงการ ยกเลิก ๖๖ โครงการ คงเหลือ ๑,๓๕๑ โครงการ
โดยเป็นแผนงาน/โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นแล้ว ๑,๑๔๑ โครงการ อยู่ระหว่างดำเนินงาน ๒๑๐ โครงการ
ดังนี้

ปีงบประมาณ	จำนวน แผนงาน/ โครงการ	ยกเลิก โครงการ	คงเหลือ	ดำเนินงานตาม โครงการเสร็จสิ้น แล้ว	อยู่ระหว่าง ดำเนินงาน ตามโครงการ	ปรับระยะ เวลาดำเนิน โครงการ	หมายเหตุ
๒๕๕๗ - ๒๕๕๗	๖๕๕	๒๒	๖๓๓	๖๓๓	-	-	-
๒๕๕๘	๗๕	๙	๖๖	๖๕	๑	๑	- อยู่ระหว่างผู้รับจ้างราย ใหม่ดำเนินงานส่วนที่เหลือต่อ สิ้นสุด ๓๑ ธ.ค. ๖๓
๒๕๕๙	๖๕	๒	๖๓	๖๑	๒	๒	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๐ พ.ย. ๖๓ - ๓๑ ม.ค. ๖๔ รวม ๒ โครงการ
๒๕๖๐	๙๕	๓	๙๒	๘๙	๓	๓	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓ - ๒๕ มิ.ย. ๖๔ รวม ๓ โครงการ
๒๕๖๑	๑๘๒	๑๕	๑๖๗	๑๕๙	๘	๗	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๑ ก.ย. ๖๓ - ๓๑ ต.ค. ๖๖ รวม ๘ โครงการ
๒๕๖๒	๑๔๘	๑๑	๑๓๗	๑๒๖	๑๑	๗	- ระยะเวลาดำเนินงานสิ้นสุด ๓๑ ส.ค. ๖๓ - ๓๐ ต.ค. ๖๓ รวม ๑๑ โครงการ
๒๕๖๓	๑๙๗	๔	๑๙๓	๘	๑๘๕	-	-
รวม	๑,๔๑๗	๖๖	๑,๓๕๑	๑,๑๔๑	๒๑๐	๒๐	

ปีงบ ประมาณ	อยู่ระหว่าง ดำเนิน งานตาม โครงการ	วงเงินที่อนุมัติ	ยอดผูกพัน	ผลเบิกจ่ายปี ๒๕๖๓			รวมปี ๒๕๖๓	รวมเบิกจ่ายทั้งสิ้น
				ผลเบิกจ่าย ถึง ก.ย. ๖๓	ต.ค. ๖๓ - มิ.ย. ๖๓	ก.ค.-๖๓		
๒๕๕๘	๑	๓๕,๐๗๑,๔๐๐	๓๔,๒๒๐,๐๐๐	๓๑,๒๕๑,๔๙๕.๓๓	-	-	-	๓๑,๒๕๑,๔๙๕.๓๓
๒๕๕๙	๒	๑๒๖,๑๔๔,๑๓๐	๑๒๐,๔๓๐,๔๑๔.๘๐	๖๙,๑๔๐,๒๖๓.๔๒	๑๕,๔๐๖,๒๐๐	๑,๖๘๗,๐๕๐	๑๗,๐๙๓,๒๕๐	๘๖,๒๓๓,๕๑๘.๔๒
๒๕๖๐	๓	๕๓,๗๗๘,๒๐๐	๕๑,๓๘๙,๕๒๕	๒๐,๗๓๘,๓๓๘.๗๓	๑๙,๕๖๕,๙๒๖.๒๕	-	๑๙,๕๖๕,๙๒๖.๒๕	๔๐,๓๐๔,๒๖๔.๙๘
๒๕๖๑	๘	๓๖๗,๓๓๔,๘๑๗	๓๕๘,๕๐๔,๖๑๔.๓๐	๑๔๘,๘๕๖,๑๒๖.๕๑	๑๗๖,๒๗๖,๕๘๖.๕๕	๑๖,๖๕๕,๔๐๐	๑๗๖,๒๗๖,๕๘๖.๕๕	๓๔๑,๗๘๘,๑๖๖.๐๖
๒๕๖๒	๑๑	๑๙๔,๘๐๕,๕๙๐	๑๙๐,๗๔๒,๑๘๑.๔๑	๗๓,๑๓๙,๕๓๐.๐๘	๘๒,๕๗๕,๗๘๕.๗๓	๗๙,๕๖๘.๐๒	๘๒,๖๕๕,๓๕๓.๗๕	๑๕๕,๗๙๔,๘๘๖.๘๓
๒๕๖๓	๑๘๕	๑,๑๐๔,๘๐๐,๔๘๑	๘๕๖,๙๓๑,๕๖๒.๑๗	๗,๓๐๘,๒๘๐	๓๕๘,๙๕๒,๒๑๒.๘๑	๕๕,๕๗๔,๔๖๐.๗๖	๔๑๒,๕๓๖,๖๗๓.๓๓	๔๒๐,๘๔๔,๘๕๙.๕๗
รวม	๒๑๐	๑,๘๘๑,๙๓๔,๖๑๘	๑,๖๑๒,๒๑๘,๒๙๙.๖๘	๓๕๐,๔๓๔,๐๓๗.๐๗	๖๕๒,๗๗๖,๗๑๑.๓๔	๗๓,๙๙๖,๔๗๘.๗๘	๗๒๖,๒๐๗,๒๒๖.๑๒	๑,๐๗๗,๒๐๗,๒๒๖.๑๙

สถานะโครงการ	จำนวนโครงการ	ปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ	กลยุทธ์ที่ 1 การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ 2 การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการใช้รถอย่างปลอดภัย	กลยุทธ์ที่ 3 การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ	กลยุทธ์ที่ 4 การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบการและระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย	กลยุทธ์ที่ 5 การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง	กลยุทธ์ที่ 6 การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้ถนนอย่างทั่วถึง	กลยุทธ์ที่ 7 การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ 8 การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ 9 การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้ถนน	พันธกิจที่ 3
1. โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน	5											
1.1 โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนเกินกว่า 3 เดือน	4		-	-	-	-	3	-	-	-	-	1
1.2 โครงการที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน	1		-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
2. โครงการที่รื้อสรุปปิดโครงการ/แผนการเบิกจ่ายเงิน/ขอยกเลิกโครงการ	11	11	1	1	5	-	1	-	2	-	-	1
3. โครงการที่รื้อสรุปปิดโครงการ	7											
3.1 โครงการที่รื้อสรุปปิดโครงการ แต่การเบิกจ่ายเงินไม่เป็นไปตามแผน	2		-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
3.2 โครงการที่รื้อสรุปปิดโครงการ และการเบิกจ่ายเงินเป็นไปตามแผน	5		-	2	1	-	-	-	1	-	-	1
5. โครงการที่การดำเนินงานเป็นไปตามแผน	181											
5.1 โครงการที่การดำเนินงานเป็นไปตามแผน แต่การเบิกจ่ายเงินไม่เป็นไปตามแผน	40		23	2	4	1	5	1	2	-	-	2
5.2 โครงการที่การดำเนินงาน และการเบิกจ่ายเงินเป็นไปตามแผน	141		6	84	16	9	7	4	5	3	2	5
6. โครงการที่อนุมัติใหม่	6		1	2	-	-	1	-	-	-	-	2
รวมจำนวนโครงการ	210	11	31	91	26	11	19	5	10	3	2	12

โดยโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ทั้ง ๒๑๐ โครงการ สามารถแบ่งได้ ดังต่อไปนี้



รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒.๓ (๑)

/จากการติดตาม...

จากการติดตามผลการดำเนินการของโครงการตามพันธกิจที่ ๑ และพันธกิจที่ ๓ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการทั้ง ๒๑๐ โครงการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ปรากฏผล ดังนี้

๑. โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน ๕ โครงการ
๒. โครงการที่รอประชุม จำนวน ๑๑ โครงการ
๓. โครงการที่รอสรุปปิดโครงการ จำนวน ๗ โครงการ
๔. โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๑๘๑ โครงการ
๕. โครงการที่อนุมัติใหม่ จำนวน ๖ โครงการ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ	ผลการดำเนินงาน	
				(บาท)	ร้อยละ	สถานะ
โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน ๕ โครงการ						
๑	โครงการศึกษาโครงสร้าง การจัดทำหลักสูตรการ อบรมเพื่อขอรับคืน คะแนนความประพฤติใน การขับรถ	สนภ.	๗ /๐๒/ ๖๓ - ๗ /๐๔/ ๖๔	๔,๗๐๓,๒๐๐	-๕๖.๐๐	- อยู่ระหว่างหารือ เรื่อง จำนวนข้อหาการกระทำ ความผิดและหลักการอบรมและขอรับคืนคะแนน ความประพฤติจากการประชุมคณะกรรมการเพื่อ พิจารณาร่างกฎหมายอนุบัญญัติที่ออกตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ - ตามแผน ต้องได้รายงานระหว่างกาล แล้ว
๒	โครงการเพิ่ม ประสิทธิภาพการ ตรวจวัดควันดำเพื่อ ส่งเสริมความปลอดภัย และแก้ไขปัญหาฝุ่น ละออง PM ๒.๕	กตส.	๖ /๐๒ /๖๓ - ๕ /๐๒ /๖๔	๓๐,๒๗๒,๐๐๐	-๑๖.๐๐	- ขณะนี้อยู่ระหว่างนำเสนอท่าน อชบ. เพื่ออนุมัติ TOR ฉบับจริง แล้วนำขึ้นเว็บไซต์ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ภาครัฐเพื่อประกาศเชิญชวนผู้สนใจต่อไป - ตามแผน จะต้องเริ่มดำเนินการจัดซื้อเครื่องตรวจ วัดควันดำระบบความทึบแสง แบบแสงไหลผ่าน บางส่วน(Partial Flow Opacity) พร้อมอุปกรณ์ จำนวน ๘๘ ชุด ประกอบด้วย ๑. ชุดหัววัด ๒. ชุดประมวลผล ๓. เครื่องพิมพ์ ภาคสนาม ๔. เครื่องปรับเทียบค่าการตรวจวัดแล้ว
๓	โครงการยกระดับการ ปฏิบัติการตรวจเข้มข้น แอลกอฮอล์เป็นศูนย์ ด้วยเครื่องตรวจวัด แอลกอฮอล์ทั่วประเทศ	กตส.	๑ /๐๑/๖๓ - ๓๐/๐๙/๖๓	๑๐,๖๐๐,๐๐	-๖๔.๐๐	- อยู่ระหว่างนำส่งผลการพิจารณาคำวิจารณ์ร่าง รายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะฯ ครั้งที่ ๓ ไปยัง สพด. เพื่อดำเนินการประกวดราคาทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) ต่อไป - ตามแผน ต้องออกปฏิบัติการตั้งจุดตรวจสอบสาร แอลกอฮอล์ในพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ด้วยเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์
๔	โครงการยกระดับการ ตรวจการขนส่งด้วย อุปกรณ์สำหรับการตั้ง จุดตรวจเพื่อป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนน และเพื่อความปลอดภัย ของเจ้าหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงาน	กตส.	๑ /๐๑ /๖๓ - ๓๐/๐๙/๖๓	๔,๙๓๗,๕๐๐	-๖๓.๕๐	- อยู่ระหว่างตรวจรับอุปกรณ์ไฟฉายพร้อมแท่นชาร์จ และอุปกรณ์กระบอกไฟ - อยู่ระหว่างส่งมอบอุปกรณ์เสื้อสะท้อนแสงและกรวย ยางจราจรสีส้มผู้ขายอยู่ระหว่างส่งมอบสินค้าให้กรมฯ เพื่อทำการตรวจรับงานต่อไป - ตามแผน จะต้องดำเนินการส่งมอบอุปกรณ์และตั้งจุด ตรวจสอบและจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมาย โดยใช้วัสดุ อุปกรณ์ที่จัดซื้อในการปฏิบัติการกิจเรียบร้อยแล้ว

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ	ผลการดำเนินงาน	
				(บาท)	ร้อยละ	สถานะ
๕	โครงการพัฒนาระบบควบคุม ตรวจสอบ และติดตามรถ TAXI เพื่อความปลอดภัยผ่านแอปพลิเคชัน ระยะที่ ๑ (ระบบที่ต้องมีการดำเนินการต่อเนื่อง)	ศทส.	๒๗/๔/๖๓ - ๒๖ ๕/๖๔	๕,๐๐๐,๐๐๐	-๗.๐๐	ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างจัดทำ TOR ตามแผน ต้องอยู่ระหว่างจัดซื้อจ้าง รายงานผลเดือน มิ.ย. : อยู่ระหว่างจัดทำ TOR

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ	ผลการดำเนินงาน	
				(บาท)	ร้อยละ	สถานะ
โครงการรอสสรุปปิดโครงการ ๗ โครงการ						
๑	โครงการตรวจเข้มเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย	สนภ.	๑๐ /๙/๖๒ - ๓๐ /๔/๖๓	๗๗,๘๐๖,๒๐๐	๑๐๐.๐๐	รอสสรุปปิด รอโอนเงิน
๒	โครงการตรวจเข้มเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย (เพิ่มเติมจากปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒)	สนภ.	๑๔ /๑๑/ ๖๒ - ๓๐ /๔/ ๖๓	๒๕,๒๗๖,๘๐๕	๑๐๐.๐๐	รอสสรุปปิด รอโอนเงิน
๓	โครงการบูรณาการตั้งจุดบริการอำนวยความสะดวกเพื่อความปลอดภัยร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา	สนภ. ร่วมกับ สอศ.	๑๔ /๑๑/ ๖๒ - ๑๓ /๐๙/ ๖๓	๒๖,๒๘๔,๙๐๐	๙๐.๐๐	รอสสรุปปิด
๔	โครงการ "ขับขี่ปลอดภัย มั่นใจไร้แอลกอฮอล์"	สนภ.	๑ /๑๐/ ๖๑ - ๓๑ /๑๒/ ๖๒	๖๙,๑๕๙,๕๐๐	๑๐๐.๐๐	รอสสรุปปิด
๕	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแบบมาตรฐานของอุปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้ายของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ	สนว.	๑ /๑๒/ ๖๑ - ๓๑ /๐๗/ ๖๓	๔,๙๑๐,๒๙๐	๙๐.๐๐	รอสสรุปปิด
๖	โครงการบำรุงรักษาระบบควบคุม กำกับ ดูแล โรงเรียนสอนขับรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Classroom)	สนภ.	๑ /๑๐/ ๖๑ - ๓๐ /๐๙/ ๖๒	๔,๗๗๗,๐๐๐	๙๓.๓๓	รอสสรุปปิด
๗	โครงการยกระดับมาตรฐานคุณภาพการอบรมตามแนวทางการยกระดับคุณภาพผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) (ถ่ายทอดสด)	สนภ.	๒๐ /๐๓/ ๖๑ - ๓๑ /๑๐/ ๖๑	๓,๖๙๒,๐๐๐	๙๐.๐๐	รอสสรุปปิด

/โครงการที่...

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน งาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ	ผลการดำเนินงาน	
				(บาท)	ร้อยละ	สถานะ
โครงการที่อนุมัติใหม่ ๖ โครงการ						
๑	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อรองรับภารกิจเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย	ศทส.	๑๔/๗/๖๓-๑๓ /๔ /๖๔	๑๕,๑๙๒,๐๐๐	-	อนุมัติใหม่
๒	โครงการพัฒนาระบบอบรมและจัดการคะแนนความประพฤติผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถที่กระทำความผิดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ศทส.	๑๔/๗/๖๓ - ๑๓/๗/๖๔	๙,๘๙๔,๕๐๐	-	อนุมัติใหม่
๓	โครงการศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับรถยนต์ 9 ด้าน ผ่านเทคโนโลยี Data Recorder Digital Tachograph เพื่อสร้างความปลอดภัย	สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน	๓/๗/๖๓ - ๒/๖/๖๔	๔,๘๘๐,๐๐๐	-	อนุมัติใหม่
๔	โครงการศึกษารูปแบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยว เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดปทุมธานี	สขจ.ปทุมธานี	๓/๗/๖๓ - ๒/๖/๖๔	๔,๗๐๐,๐๐๐	-	อนุมัติใหม่
๕	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับข้อย่างปลอดภัย	สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย	๓/๗/๖๓ - ๒/๘/๖๔	๔,๕๘๕,๐๐๐	-	อนุมัติใหม่
๖	โครงการศึกษาเพื่อลดอุบัติเหตุจุดตัดทางถนนและทางรถไฟ	กรมการขนส่งทางราง	๑๔/๗/๖๓-๑๓/๕/๖๕	๒๙,๕๐๐,๐๐๐	-	อนุมัติใหม่

จากแผนงาน/โครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๔๗ – ๒๕๖๓ ที่ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๑,๑๔๑ โครงการ นั้น เป็นโครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้นและรายงานผลการสรุปปิดการดำเนินงานตามโครงการ ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ จำนวน ๑๓ โครงการ มีรายละเอียด ดังนี้

ปีงบประมาณ	โครงการที่ดำเนินงาน เสร็จสิ้นและสรุปปิด แล้ว	โครงการที่ดำเนินงานเสร็จ สิ้นและสรุปปิด ณ กรกฎาคม ๒๕๖๓	รวมโครงการที่ ดำเนินงานเสร็จสิ้น
๒๕๔๗ – ๒๕๕๗	๖๓๓	-	๖๓๓
๒๕๕๘	๖๕	-	๖๕
๒๕๕๙	๖๑	-	๖๑
๒๕๖๐	๘๙	-	๘๙
๒๕๖๑	๑๕๖	๓	๑๕๙
๒๕๖๒	๑๒๑	๕	๑๒๖
๒๕๖๓	๓	๕	๘
รวม	๑,๑๑๙	๑๓	๑,๑๔๑

/โดยโครงการ...

โดยโครงการที่ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้ว ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓ จำนวน ๑๓ โครงการ

ลำดับ	กลยุทธ	รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร	การประชุมครั้งที่	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	ใช้ไป	คงเหลือ	ด้านปริมาณ	ด้านคุณภาพ
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง											
กลยุทธ์ที่ ๑ เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน											
๑	๑	๖๓๑๐๔๔	โครงการปลูกฝังเด็กไทยใส่ใจวินัยจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	สนภ.	คกก. ครั้งที่ ๔/๒๕๖๒ ๖/๘/๖๒	๑/๑๑/๖๒ - ๓๑/๓/๖๓	๕,๔๖๐,๘๐๐	๕,๔๔๔,๓๔๐.๐๐	๑๖,๔๖๐.๐๐	๑๐๐	๑๐๐
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย											
๒	๒	๖๑๑๑๓๓	โครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขับขี่ใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๒	สขพ.๒	คกก. ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ ๑๓/๖/ ๖๑	๑ ก.ค. ๖๑ - ๓๐/๑๑/ ๖๒ * ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑/๓/ ๖๓	๑๘,๐๐๐,๐๐๐	๑๕,๙๗๖,๐๐๐.๐๐	๒,๐๒๔,๐๐๐.๐๐	๑๐๐	๑๐๐
๓	๒	๖๑๑๑๓๕	โครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขับขี่ใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕	สขพ.๕	คกก. ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ ๑๓/๖/ ๖๑	๑ ก.ค. ๖๑ - ๓๐/๑๑/ ๖๒ * ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๘ /๒/ ๖๓ *ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐/๖/ ๖๓	๑๘,๑๗๐,๐๐๐	๑๘,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๑๗๐,๐๐๐.๐๐	๑๐๐	๑๐๐
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ											
๔	๓	๖๒๑๑๑๓	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการตรวจสอบสภาพของสถานการตรวจสอบรถเพื่อเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถ	สนว.	อนุกรรมการฯ ครั้งที่ ๑/๖๒ ๒/๕/ ๖๒	๒ /๕/๖๒ - ๑ /๔/๖๓ ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑/๕/ ๖๓	๒,๘๐๐,๐๐๐.๐๐	๒,๕๗๗,๕๐๐.๐๐	๒๒๒,๕๐๐.๐๐	๑๐๐	๑๐๐
๕	๓	๖๑๑๑๑๖	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบรถจักรยานยนต์ และรถยนต์สามล้อ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕	สขพ.๕	อนุกรรมการฯ ครั้งที่ ๕/๖๑ ๒๑ /๕/๖๒	๑/๖/๖๑ - ๓๐ /๑๑/๖๒ *ปรับเป็นสิ้นสุดครั้งที่ ๑ ๓๐/๙/ ๖๒ *ปรับเป็นสิ้นสุดครั้งที่ ๒ ๓๑ /๑๒/๖๒ *ปรับเป็นสิ้นสุดครั้งที่ ๓ ๒๙ /๒/ ๖๓ *ปรับเป็นสิ้นสุดครั้งที่ ๔ ๓๐/๖/ ๖๓	๑,๕๐๐,๐๐๐.๐๐	๑,๓๗๘,๓๔๑.๕๙	๑๒๑,๖๕๘.๔๑	๑๐๐	๑๐๐

ลำดับ	กลยุทธ	รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร	การประชุมครั้งที่	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	ใช้ไป	คงเหลือ	ด้านปริมาณ	ด้านคุณภาพ
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง											
๖	๕	๖๓๑๐๘๑	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการตรวจเข้มขันแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ด้วยเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ทั่วประเทศ	กตส.	อนุกรรมการฯ ครั้งที่ ๙/๖๒ ๑๑/๑๒/๖๒	๑ /๑๖/๖๓ - ๓๐/๙/๖๓	๑,๔๔๙,๐๐๐	๑,๔๑๐,๐๐๐	๓๙,๐๐๐	๑๐๐	๑๐๐
๗	๕	๖๓๑๐๘๖	โครงการปฏิบัติการตรวจเข้มขันรถโดยสารหมวด ๒ หมวด ๓ ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดรถทั่วประเทศ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์	สนส.	คกก. ครั้งที่ ๔/๖๒ ๖ ส.ค. ๖๒	๑ /๑๑/ ๖๒ - ๓๐ /๙/ ๖๓	๘,๖๐๔,๐๐๐	๓,๔๐๒,๗๘๐	๕,๒๐๑,๒๒๐	๑๐๐	๑๐๐
๘	๕	๖๓๑๐๒๘	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ศบร.	อนุกรรมการฯ ครั้งที่ ๔/๖๒ ๓๑/๗/๖๒	๑ /๑๐ /๖๒ - ๓๑ /๐๕ /๖๓	๖๑๗,๕๒๕	๖๐๙,๘๒๗	๗,๖๙๘	๑๐๐	๑๐๐
๙	๕	๖๒๑๑๓๔	โครงการตรวจเข้มขัน รถโดยสารสาธารณะ check คน check รถ เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย	สขพ.๕	คกก. ครั้งที่ ๕/๖๒ ๒๘/๘/๖๒	๓ /๐๙/๖๒- ๓๐ /๐๑/๖๓	๑๑,๘๐๒,๐๐๐	๙,๓๙๑,๘๘๗.๓๒	๑,๔๑๐,๑๑๒.๖๘	๑๐๐	๑๐๐
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน											
๑๐	๙	๖๓๑๐๙๑	โครงการไทยเข้าร่วมการประชุม The Third Global Ministerial Conference on Road Safety : “Achieving Global Goals ๒๐๓๐”	สนภ.	อนุกรรมการฯ ครั้งที่ ๑/๖๓ ๓๑ /๑/๖๓	๑/๒/๖๓ - ๓๑ /๕/๖๓	๔๔๐,๘๐๐	๓๓๙,๘๐๐.๐๐	๑๐๑,๐๐๐.๐๐	๑๐๐	๑๐๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๓											
กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน											
๑๑		๖๒๓๐๐๑	โครงการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทย	สนภ.	อนุวิจัย ครั้งที่ ๔/๖๑ ๑๕/๘/๖๑	• ๑๖ /๐๘/ ๖๑ - ๑๕ /๑๐/ ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๘ /๐๖/ ๖๓	๓,๒๕๗,๐๐๐	๓,๒๒๕,๖๕๐	๓๑,๓๕๐	๑๐๐	๑๐๐
๑๒		๖๒๓๐๐๒	โครงการศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับซึ่รถจักรยานยนต์ และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	สนภ.	อนุวิจัย ครั้งที่ ๔/๖๑ ๑๕/๘/๖๑	• ๑๖ /๐๘/ ๖๑ - ๑๕ /๑๐/ ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๕ /๐๖/ ๖๓	๔,๓๕๑,๐๐๐	๔,๒๙๖,๐๐๐	๕๕,๐๐๐	๑๐๐	๑๐๐
๑๓		๖๒๓๐๐๘	โครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	สนภ.	อนุวิจัย ครั้งที่ ๒/๖๒ ๑๙/๔/๖๒	๑๙ /๐๔/ ๖๒- ๑๘ /๐๒/ ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๔ /๐๕/ ๖๓	๒,๖๔๘,๐๐๐	๒,๖๓๐,๐๐๐	๑๘,๐๐๐	๑๐๐	๑๐๐

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒.๓ (๒)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

/วาระที่ ๓...

วาระที่ ๓ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๓.๑ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

ตามที่คณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้มีการทบทวนแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓- ๒๕๖๕) และเห็นชอบให้กำหนดเป้าหมายหลัก คือ ทุกพื้นที่มีการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย โดยมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี และอัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี พร้อมทั้งกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ ๓ ด้าน ได้แก่

๑. **Safety Vehicle** คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลยานพาหนะบนท้องถนน โดยเฉพาะจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

๒. **Safety Culture** คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของการมีใบอนุญาตขับรถ

๓. **Community-driven** คือ ส่งเสริมการมีส่วนร่วม และรวมพลังกับภาครัฐอื่น ๆ หรือชุมชน/ท้องถิ่น โดยมีการบูรณาการร่วมกัน เพื่อขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน

ภาพรวมแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565)					
วิสัยทัศน์	“มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All				
เป้าหมายหลัก	ทุกพื้นที่มีการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ร้อยละ 10				
	1. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ 10 ต่อปี 2. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ 10 ต่อปี				
กรอบทิศทาง	1. Safety Vehicle 2. Safety Culture 3. Community-Driven				
พันธกิจ	สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก	สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสิ่งอำนวยความสะดวก พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน	สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประชุมสหภาพเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	
ยุทธศาสตร์	1. การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	2. การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	3. การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	4. การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง	5. การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
เป้าประสงค์	การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน	กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ	การจัดเก็บรายได้จากค่าธรรมเนียมเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น
กลยุทธ์	1. การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ 2. การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย 3. เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย 4. การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง 5. การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง 6. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย 7. การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่	1. การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ 2. การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ	1. การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน 2. การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	1. การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน 2. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน 3. การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	1. การบริหารจัดการงบประมาณอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย 2. การจัดเก็บรายได้จากการประเมินอย่างมีประสิทธิภาพ 3. การส่งเสริมการจ่ายค่าเบี้ยประกันและส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

โดยคณะ...

โดยคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ มีมติเห็นชอบแผนการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งบรรจุแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของแต่ละหน่วยงานเพื่อยื่นขอรับจัดสรรเงินต่อกองทุนฯ ต่อไปแล้ว รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๒ และอนุมัติกรอบเงินงบประมาณและแผนการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก (พันธกิจที่ ๑) ค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๒) สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวិชาลัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน (พันธกิจที่ ๓) และสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๔) ดังนี้

ในการนี้ มีผู้เสนอแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๑) เพื่อยื่นขอรับจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวน ๑ โครงการ และโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) จำนวน ๓ โครงการ โดยมีรายละเอียดตามวาระที่ ๓.๑.๑ – ๓.๑.๒ โดยมีรายละเอียดดังนี้

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔								
พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณ		จำนวนเงินอนุมัติ (บาท)	จำนวน โครงการ อนุมัติ	คงเหลือวงเงิน งบประมาณ (บาท)	จำนวนเงิน เห็นชอบใน หลักการ (บาท)	จำนวนโครงการ เห็นชอบ	คงเหลือวงเงิน งบประมาณ (บาท)
	สัดส่วน	จำนวนเงิน(บาท)						
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัยฯ	๕๙.๘๓	๑,๗๓๕,๐๐๐,๐๐๐	๗๒๓,๓๖๕,๒๖๖	๕๓	๑,๐๑๓,๖๓๕,๗๓๔	-	-	๑,๐๑๓,๖๓๕,๗๓๔
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			๒๓๗,๑๐๐,๑๒๐	๑๒		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี้อย่างปลอดภัย			๑๔๕,๑๐๗,๙๙๐	๗		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๓ เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย			๕๗๖,๐๐๐	๑		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๔ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			๒๑๘,๑๔๕,๒๐๖	๘		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๕ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			๓๑,๔๓๒,๘๐๐	๕		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๖ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๓,๕๕๙,๘๐๐	๑		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๗ การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่			๘๕,๔๔๓,๓๕๐	๑๙		-	-	
- การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่ในภาพรวม			๘๕,๔๔๓,๓๕๐	๑๙		-	-	
- การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่ในระดับจังหวัด		๒๘๐,๐๐๐,๐๐๐	-	๐		-	-	๒๘๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	๑๓.๗๙	๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐	-	-	-	-	-	๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิชาชีวด้านความปลอดภัยฯ	๑๕.๓๕	๔๔๕,๐๐๐,๐๐๐	๙,๘๐๒,๙๕๐	๒	๔๓๕,๑๙๗,๐๕๐	๓	๑๑๓,๓๖๔,๓๗๐	๓๒๑,๘๓๒,๖๘๐
พันธกิจที่ ๔ การประมุขหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๑.๐๓	๓๒๐,๐๐๐,๐๐๐	๗๑,๓๑๕,๖๐๐	๑	๒๔๘,๖๘๔,๔๐๐	-	-	๒๔๘,๖๘๔,๔๐๐
รวมเงิน	๑๐๐	๒,๙๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๘๐๒,๔๘๒,๘๑๖	๕๖	๒,๐๙๗,๕๑๗,๑๘๔	๓	๑๑๓,๓๖๔,๓๗๐	๑,๙๘๔,๑๕๒,๘๑๔

/วาระที่ ๓.๑.๑...

วาระที่ ๓.๑.๑

การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๑) :

วาระที่ ๓.๑.๑.๑

กลยุทธ์ : การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่

ลำดับ	โครงการ	การขอรับจัดสรรปี ๖๔		ผลการดำเนินงานปี ๖๓	เอกสารแนบ วาระที่
		ผลผลิต	ตัวชี้วัด		
(๑)	โครงการกิจกรรม รณรงค์ป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทาง ถนนในช่วงเทศกาล สำคัญ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ (สนภ.) ๗๖,๓๒๑,๘๐๐ บาท ระยะเวลา ๑๒ เดือน โครงการเดิม	ผลผลิตที่ ๑ : กิจกรรม รณรงค์ป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนในเทศกาล ลอยกระทง พ.ศ. ๒๕๖๓ ผลผลิตที่ ๒ : กิจกรรม รณรงค์ป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนในเทศกาล ปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔	ด้านปริมาณ : ๑. จัดรณรงค์ให้เพียงพอ ไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ เที้ยว เพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง ๒. ชักซ้อมด้านความปลอดภัยกับผู้ประกอบการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด ๓. ตรวจสอบการใช้ความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ คัน ๔. แนะนำความปลอดภัยผู้โดยสารบนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่า ๓๐ ด้านคุณภาพ : ๑. ดูแลอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย และตรวจสอบความปลอดภัย ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๑๒๑ แห่ง ๒. ไม่มีผู้โดยสารตกค้าง ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ๓. ผู้โดยสารทุกคนได้รับความสะดวก ปลอดภัยทั้งทางร่างกายและทางทรัพย์สินจากผู้ไม่ประสงค์ดี ๔. จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะลดลงร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลเดียวกันของปี ๒๕๖๓ ด้านปริมาณ : ๑. จัดรณรงค์ให้เพียงพอ ไม่น้อยกว่า ๕,๐๐๐ เที้ยว เพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง ๒. ชักซ้อมด้านความปลอดภัยกับผู้ประกอบการ ไม่น้อยกว่า	เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงเทศกาลสำคัญต่าง ๆ ได้แก่ เทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เข้าพรรษา และลอยกระทง เป็นต้น ซึ่งประชาชนมีการเดินทางกันเป็นจำนวนมาก โดยจากการดำเนินการที่ผ่านมาสะท้อนให้เห็นว่า การดำเนินการมาตรการต่าง ๆ ในช่วงเทศกาลสำคัญ มีส่วนช่วยในการควบคุมไม่ให้อาณาการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะสูงขึ้นมากนัก โดยในช่วง ๒-๓ ปีที่ผ่านมา มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างคงที่ และมีเพิ่มขึ้นเพียง ๑-๒ ครั้งในช่วงเทศกาลลอยกระทง เพื่อดำเนินโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสำคัญต่อเนื่อง สำหรับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยโครงการดังกล่าวประกอบด้วย การดำเนินการ ดังนี้ การตรวจ Checklist และการตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและผู้ประจำรถ ณ สถานีประกอบการ และบูรณาการตั้งจุดตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและผู้ขับรถร่วมกับศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนประจำจังหวัดและสถานีขนส่ง	๓.๑.๑.๑ (๑)

ลำดับ	โครงการ	การขอรับจัดสรรปี ๖๔		ผลการดำเนินงานปี ๖๓	เอกสารแนบ วาระที่
		ผลผลิต	ตัวชี้วัด		
		ร้อยละ ๗๐ ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด ๓. ตรวจสอบการใช้ความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คัน ๔. แนะนำความปลอดภัย ผู้โดยสารบนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ราย ๕. ให้บริการตรวจรถความปลอดภัยของรถเบื้องต้น ในกิจกรรมตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คันทั่วประเทศ ด้านคุณภาพ : ๑. ดูแลอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย และตรวจสอบความปลอดภัย ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๑๒๑ แห่ง ๒. ไม่มีผู้โดยสารตกค้าง ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ๓. ผู้โดยสารทุกคนได้รับความสะดวก ปลอดภัยทั้งทางร่างกาย และทางทรัพย์สินจากผู้ไม่ประสงค์ดี ๔. จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะลดลงร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลเดียวกัน ของปี ๒๕๖๓ ผลผลิตที่ ๓ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๔	ร้อยละ ๗๐ ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด ๓. ตรวจสอบการใช้ความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คัน ๔. แนะนำความปลอดภัย ผู้โดยสารบนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ราย ๕. ให้บริการตรวจรถความปลอดภัยของรถเบื้องต้น ในกิจกรรมตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คันทั่วประเทศ ด้านคุณภาพ : ๑. ดูแลอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย และตรวจสอบความปลอดภัย ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๑๒๑ แห่ง ๒. ไม่มีผู้โดยสารตกค้าง ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ๓. ผู้โดยสารทุกคนได้รับความสะดวก ปลอดภัยทั้งทางร่างกาย และทางทรัพย์สินจากผู้ไม่ประสงค์ดี ๔. จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะลดลงร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลเดียวกัน ของปี ๒๕๖๓ ด้านปริมาณ : ๑. จัดรถเสริมให้เพียงพอ ไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ เที่ยว เพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง ๒. ชักซ้อมด้านความปลอดภัยกับผู้ประกอบการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด ๓. ตรวจสอบการใช้ความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ คัน	ผู้โดยสารในช่วงเทศกาล เพื่อให้สภาพรถที่นำมาใช้มีสภาพที่มั่นคงแข็งแรงพร้อมที่จะให้บริการแก่ผู้โดยสาร และให้ผู้โดยสารมีความพร้อมทางร่างกายในการปฏิบัติหน้าที่การออกหน่วยเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็ว การให้คำแนะนำและบังคับใช้กฎหมายกับผู้โดยสารบนรถโดยสาร การจัดกิจกรรม “ตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย” เป็นการดำเนินการตรวจเช็คสภาพรถเบื้องต้นให้แก่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ โดยขอความร่วมมือหน่วยงานภาคีเครือข่ายเข้าร่วมกิจกรรม ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) บริษัทผู้ผลิตและตัวแทนจำหน่ายรถ ศูนย์บริการซ่อมรถ บริษัทประกันภัย สถานตรวจสภาพรถ การตั้งจุดตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและผู้ขับรถในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ โดย สขจ. ๑๗ จังหวัด (Rest Area) ตั้งจุดตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถตลอด ๒๔ ชั่วโมง ดำเนินการตรวจ Checklist และการตรวจความพร้อมเพื่อความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะควบคู่กับการตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถ จัดตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะชั่วคราว ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ รวมถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ปลอดภัยในการเดินทาง	

ลำดับ	โครงการ	การขอรับจัดสรรปี ๖๔		ผลการดำเนินงานปี ๖๓	เอกสารแนบ วาระที่
		ผลผลิต	ตัวชี้วัด		
			๔. แนะนำความปลอดภัย ผู้โดยสารบนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ ราย ๕. ให้บริการตรวจรถความปลอดภัยของรถเบื้องต้น ในกิจกรรมตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คัน ทั่วประเทศ ด้านคุณภาพ : ๑. ดูแลอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย และตรวจสอบความปลอดภัย ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๑๒๑ แห่ง ๒. ไม่มีผู้โดยสารตกค้าง ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ๓. ผู้โดยสารทุกคนได้รับความสะดวก ปลอดภัยทั้งทางร่างกาย และทางทรัพย์สินจากผู้ไม่ประสงค์ดี ๔. จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะลดลงร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลเดียวกัน ของปี ๒๕๖๓		
		ผลผลิตที่ ๔ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลที่กระทรวงคมนาคมหรือกรมการขนส่งทางบกกำหนด หรือช่วงวันหยุดต่อเนื่อง ๔ วันขึ้นไปครั้งที่ ๑	ด้านปริมาณ : ๑. จัดรถเสริมให้เพียงพอ ไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ เที่ยว เพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง ๒. ซักซ้อมด้านความปลอดภัยกับผู้ประกอบการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด ๓. ตรวจสอบการใช้ความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ คัน ๔. แนะนำความปลอดภัยผู้โดยสารบนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ ราย ด้านคุณภาพ : ๑. ดูแลอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย และตรวจสอบ		

ลำดับ	โครงการ	การขอรับจัดสรรปี ๖๔		ผลการดำเนินงานปี ๖๓	เอกสารแนบ วาระที่
		ผลผลิต	ตัวชี้วัด		
		ผลผลิตที่ ๕ : กิจกรรม รณรงค์ป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน ช่วง เทศกาลที่กระทรวงคมนาคม หรือกรมการขนส่งทางบก กำหนด หรือช่วงวันหยุด ต่อเนื่อง ๔ วันขึ้นไปครั้งที่ ๒	ความปลอดภัย ณ บริเวณสถานี ขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๑๒๑ แห่ง ๒. ไม่มีผู้โดยสารตกค้าง ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ๓. ผู้โดยสารทุกคนได้รับความ สะดวกปลอดภัยทั้งทางร่างกาย และทางทรัพย์สินจากผู้ไม่ประสงค์ ๔. จำนวนอุบัติเหตุของรถ โดยสารสาธารณะลดลงร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาล เดียวกัน ของปี ๒๕๖๓ ด้านปริมาณ : ๑. จัดรถเสริมให้เพียงพอ ไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ เที่ยว เพื่อ ไม่ให้ผู้โดยสารตกค้าง ๒. ชักซ้อมด้านความปลอดภัย กับผู้ประกอบการ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๗๐ ของจำนวน ผู้ประกอบการทั้งหมด ๓. ตรวจสอบการใช้ความเร็วรถ โดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ คัน ๔. แนะนำความปลอดภัย ผู้โดยสารบนรถโดยสาร ไม่น้อย กว่า ๓๐,๐๐๐ ราย ด้านคุณภาพ : ๑. ดูแลอำนวยความสะดวกและ ความปลอดภัย และตรวจสอบ ความปลอดภัย ณ บริเวณสถานี ขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๑๒๑ แห่ง ๒. ไม่มีผู้โดยสารตกค้าง ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ๓. ผู้โดยสารทุกคนได้รับความ สะดวก ปลอดภัยทั้งทางร่างกาย และทางทรัพย์สินจากผู้ไม่ประสงค์ ๔. จำนวนอุบัติเหตุของรถ โดยสารสาธารณะลดลงร้อยละ ๕ เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาล เดียวกันของปี ๒๕๖๓		

โดยโครงการมีรายละเอียด ดังนี้

วาระที่ ๓.๑.๑.๑ (๑) โครงการกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

ตามที่สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ได้ขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำนวนเงิน ๘๗,๗๑๗,๘๐๐ บาท ได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็นควรทบทวนรายละเอียดโครงการให้ชัดเจนเหมาะสมกับการปฏิบัติงาน เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนกับโครงการที่ขอรับจัดสรรเงินไปปฏิบัติงานในช่วงเทศกาลสำคัญ พร้อมทั้งทบทวนรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการขอรับจัดสรรเงินให้เหมาะสม จึงมีมติให้ทบทวนการดำเนินโครงการกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ โดยให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการพิจารณาฯ ก่อนนำเสนอขอรับจัดสรรในคราวต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

จำนวนเงินที่ขอรับจัดสรร : ๗๖,๓๒๑,๘๐๐ บาท

สถานภาพโครงการ : โครงการเดิม

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของ กปถ.

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๑ :

กลยุทธ์ที่ ๗ การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่

หลักการและเหตุผล :

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกที่ทุกประเทศมุ่งแก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง โดยจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Global Status Report on Road Safety ๒๐๑๘) ซึ่งรวบรวมโดยองค์การอนามัยโลกพบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกสูงถึง ๑.๓๕ ล้านคน เฉลี่ยวันละประมาณ ๓,๗๐๐ คน โดยในส่วนของประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่ ๙ ของโลก คือประมาณ ๓๒.๗ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือเฉลี่ยปีละประมาณ ๒๒,๔๙๑ คน และสูงเป็นอันดับ ๑ ในเอเชีย แม้ว่าจากรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่าภาพรวมของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะจะมีจำนวนไม่มากเมื่อเทียบกับรถประเภทอื่น ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากรถมอเตอร์ไซด์ คิดเป็นร้อยละ ๗๔.๔ สอดคล้องกับข้อมูลในระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (CRIMES) ที่ระบุว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดในประเทศ คือ รถมอเตอร์ไซด์ คิดเป็นร้อยละ ๓๘ ของรถทุกประเภท อย่างไรก็ตามเป็นที่ตระหนักดีว่าแม้ว่าจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะจะไม่มาก แต่การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งของรถดังกล่าวส่งผลกระทบอย่างมาก ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งการบาดเจ็บ หรือพิการของประชาชนจำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลให้ประเทศสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจและความเชื่อมั่นจากต่างประเทศ กรมการขนส่งทางบกได้ให้ความสำคัญอย่างมากต่อปัญหาดังกล่าว และได้มีการดำเนินมาตรการต่าง ๆ รวมทั้งการรณรงค์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงเทศกาลสำคัญต่าง ๆ ได้แก่ เทศกาลปีใหม่ สงกรานต์

เข้าพรรษา และลอยกระทง เป็นต้น ซึ่งประชาชนมีการเดินทางกันเป็นจำนวนมาก โดยจากการดำเนินการที่ผ่านมาสะท้อนให้เห็นว่า การดำเนินการมาตรการต่าง ๆ ในช่วงเทศกาลสำคัญ มีส่วนสำคัญต่อการควบคุมและลดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างมาก ทั้งนี้ในการดำเนินโครงการ รณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสำคัญ มีกิจกรรมที่ดำเนินการ ดังนี้

๑. ด้านการอำนวยความสะดวก ได้แก่ จัดระเบียบภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งด้านการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบการเดินรถในบริเวณสถานี จัดหารถเสริมให้เพียงพอเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชน เพิ่มจุดจอดต้นทางรถออกและจุดส่งผู้โดยสาร ชักซ้อมขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการรถสาธารณะในด้านต่าง ๆ เป็นต้น

๒. ด้านความมั่นคง ได้แก่ เพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร ดูแลผู้โดยสารและความปลอดภัยของอาคารสถานที่ ควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัยบริเวณรอบสถานีขนส่งผู้โดยสาร การกวดขันการอยู่เวรยาม และเพิ่มการเฝ้าสังเกตการณ์และขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความปลอดภัยประจำสถานีขนส่งผู้โดยสาร ดำเนินการปรับปรุงจุดเสี่ยงต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสาร ตรวจสอบการทำงานของกล้อง CCTV ให้สามารถใช้งานได้ และเปิดกล้อง CCTV ตลอด ๒๔ ชั่วโมง เป็นต้น

๓. ด้านความปลอดภัย ได้แก่ การตรวจจับความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ เฝ้าระวังการใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด กิจกรรม “ตรวจรถฟรี ชับซีปลอดภัย” กิจกรรมประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์ความปลอดภัย การให้คำแนะนำและบังคับใช้กฎหมายกับผู้โดยสารบนรถโดยสาร เป็นต้น

โดยมีผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ดังตาราง

ตัวชี้วัด	ผลผลิตที่ ๑ เทศกาลลอยกระทง	ผลผลิตที่ ๒ เทศกาลปีใหม่	ผลผลิตที่ ๓ เทศกาลสงกรานต์	ผลผลิตที่ ๔ กิจกรรมรณรงค์ ช่วงเทศกาลที่กระทรวงคมนาคมหรือกรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือช่วงวันหยุดต่อเนื่อง ๔ วันขึ้นไปครั้งที่ ๑	ผลผลิตที่ ๕ กิจกรรมรณรงค์ ช่วงเทศกาลที่กระทรวงคมนาคมหรือกรมการขนส่งทางบกกำหนดหรือช่วงวันหยุดต่อเนื่อง ๔ วันขึ้นไป ครั้งที่ ๒
ผลการดำเนินโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก ตามตัวชี้วัดด้านปริมาณ					
1. จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านการตรวจความพร้อมของตัวรถและอุปกรณ์ส่วนควบด้านความปลอดภัย ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร/จุดจอดรถ/จุดตรวจบนถนน เป็นต้น รวมทุกจังหวัดต้องไม่น้อยกว่า 20,000/200,000 คัน	ปีงบประมาณ 2562				
	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 40,517 คัน (เป้าหมาย 20,000 คัน)	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 168,246 คัน (เป้าหมาย 200,000คัน)	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 144,755 คัน (เป้าหมาย 200,000คัน)	พระราชพิธีบรมราชาภิเษก พ.ศ. 2562 ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 55,327 คัน (เป้าหมาย 20,000 คัน)	เทศกาลเข้าพรรษา ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 77,592 คัน (เป้าหมาย 20,000 คัน)
	ปีงบประมาณ 2563				
	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 49,120 คัน (เป้าหมาย 20,000 คัน)	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 201,368 คัน (เป้าหมาย 200,000คัน)	ยังไม่ได้ดำเนินการ (เป้าหมาย 200,000คัน)	พระราชพิธีเสด็จพระราชดำเนินเลียบพระนคร ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 42,947 คัน (เป้าหมาย 20,000 คัน)	เทศกาลเข้าพรรษา อยู่ระหว่างดำเนินการ (เป้าหมาย 20,000 คัน)
2. จำนวนพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านการตรวจสอบความพร้อมของร่างกายในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถ ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร/จุดจอดรถ/จุดตรวจบนถนน เป็นต้น รวมทุกจังหวัดต้องไม่น้อยกว่า 20,000/200,000 คน	ปีงบประมาณ 2562				
	ตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 42,827 คน (เป้าหมาย 20,000 คน)	ตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 169,565 คน (เป้าหมาย 200,000คน)	ตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 146,834 คน (เป้าหมาย 200,000คน)	พระราชพิธีบรมราชาภิเษก พ.ศ. 2562 ตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 58,594 คน (เป้าหมาย 20,000 คน)	เทศกาลเข้าพรรษา ตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 83,001 คน (เป้าหมาย 20,000 คน)
	ปีงบประมาณ 2563				
	ตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 57,377 คน (เป้าหมาย 20,000 คน)	ตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 201,965 คน (เป้าหมาย 200,000คน)	ยังไม่ได้ดำเนินการ (เป้าหมาย 200,000คน)	พระราชพิธีเสด็จพระราชดำเนินเลียบพระนคร ตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 41,737 คัน (เป้าหมาย 20,000 คน)	เทศกาลเข้าพรรษา อยู่ระหว่างดำเนินการ (เป้าหมาย 20,000 คน)

ผลการดำเนินโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกรมขนส่งทางบก ตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพ					
1. จำนวนอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะลดลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลเดียวกันของปีก่อนหน้า	ปีงบประมาณ 2562				
	มีรถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 3 คัน มากกว่าเทศกาลลอยกระทง ปี 2561 ซึ่งมีจำนวน 2 คัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.33	มีรถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 23 คัน เท่ากับเทศกาลปีใหม่ปี 2561 ซึ่งมีจำนวน 23 คัน คิดเป็นลดลงร้อยละ 0.00	มีรถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 17 คัน เท่ากับเทศกาลสงกรานต์ ปี 2561 ซึ่งมีจำนวน 17 คัน คิดเป็นลดลงร้อยละ 0.00	(ไม่มีเปรียบเทียบ จึงไม่นำมาคำนวณ)	มีรถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 3 คัน เท่ากับช่วงเข้าพรรษาปี 2561 ซึ่งมีจำนวน 3 คัน คิดเป็นลดลงร้อยละ 0.00
	ปีงบประมาณ 2563				
	มีรถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 5 คัน มากกว่าเทศกาลลอยกระทง ปี 2561 ซึ่งมีจำนวน 3 คัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.67	มีรถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 23 คัน เท่ากับเทศกาลปีใหม่ปี 2562 ซึ่งมีจำนวน 23 คัน คิดเป็นลดลงร้อยละ 0.00	ยังไม่มีการดำเนินการ	(ไม่มีเปรียบเทียบ จึงไม่นำมาคำนวณ)	มีรถโดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 1 คัน เทศกาลเข้าพรรษา อยู่ระหว่างดำเนินการ
2. รถโดยสารสาธารณะที่ผ่านการตรวจความพร้อมของรถและอุปกรณ์ส่วนบุคคล เป็นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในขณะขนส่งผู้โดยสารไม่เกินร้อยละ 0.05 ของรถโดยสารที่ผ่านการตรวจสอบทั้งหมด	ปีงบประมาณ 2562				
	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะจำนวน 40,517 คัน คิดเป็นเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 0.0074	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะจำนวน 168,246 คัน คิดเป็นเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 0.0367	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะจำนวน 144,755 คัน คิดเป็นเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 0.0117	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 55,327 คัน คิดเป็นเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 0.0054	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 77,592 คัน คิดเป็นเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 0.0039
	ปีงบประมาณ 2563				
	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะจำนวน 40,517 คัน คิดเป็นเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 0.01	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะจำนวน 201,368 คัน คิดเป็นเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 0.0114	ยังไม่มีการดำเนินการ	ตรวจความพร้อมรถโดยสารสาธารณะ จำนวน 41,737 คันคิดเป็นเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 0.0023	เทศกาลเข้าพรรษา อยู่ระหว่างดำเนินการ

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อเสริมสร้างความรู้และจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน
๒. เพื่อกำกับดูแลการเดินรถโดยสารสาธารณะ เพื่อสร้างความมั่นใจในการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
๓. เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ
๔. เพื่อให้การเดินทางของประชาชนด้วยรถโดยสารสาธารณะเป็นไปด้วยความสะดวก

การนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

เป็นที่ทราบกันว่าปัจจัย หรือสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาจาก คน รถ และสภาพแวดล้อม ดังนั้น การดำเนินโครงการรณรงค์ดังกล่าว มีส่วนทำให้ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุซึ่งส่วนใหญ่มีสาเหตุจากพฤติกรรม การขับขี่รถ โดยเฉพาอย่างยิ่งการใช้ความเร็ว ดังนั้น การตรวจสอบและเฝ้าระวังการใช้ความเร็วของรถ จะมีส่วนช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ความเร็วเกินกำหนด ตลอดจนการให้ความรู้ ความเข้าใจ ที่ถูกต้องในการเดินทาง จะสร้างความตระหนักและจิตสำนึกที่ดีด้านความปลอดภัยเพื่อให้ผู้โดยสารทราบวิธีปฏิบัติตัวที่ถูกต้องขณะอยู่บนรถโดยสาร และสามารถลดความรุนแรงของอาการบาดเจ็บ ตลอดจนช่วยเหลือตนเองได้เมื่อรถโดยสารเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะสามารถนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิตที่ ๑ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลลอยกระทง พ.ศ. ๒๕๖๓

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

- ด้านปริมาณ :**
๑. จัดรถเสริมให้เพียงพอ ไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ เที่ยว เพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง
 ๒. ชักข้อด้านความปลอดภัยกับผู้ประกอบการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐
 ๓. ตรวจสอบการใช้ความเร็วรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ คัน
 ๔. แนะนำความปลอดภัยผู้โดยสารบนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ ราย

ด้านคุณภาพ : ดูแลอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย และตรวจสอบความปลอดภัย ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๑๒๑ แห่ง

ผลผลิตที่ ๒ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต

- ด้านปริมาณ :**
๑. จัดรถเสริมให้เพียงพอ ไม่น้อยกว่า ๕,๐๐๐ คัน เพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง
 ๒. ชักซ้อมด้านความปลอดภัยกับผู้ประกอบการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐
 ๓. ตรวจสอบการให้ความรู้รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คัน
 ๔. แนะนำความปลอดภัยผู้โดยสารบนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ราย

ด้านคุณภาพ : ดูแลอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย และตรวจสอบความปลอดภัย ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๑๒๑ แห่ง

ผลผลิตที่ ๓ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๔

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต

- ด้านปริมาณ :**
๑. จัดรถเสริมให้เพียงพอ ไม่น้อยกว่า ๕,๐๐๐ คัน เพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง
 ๒. ชักซ้อมด้านความปลอดภัยกับผู้ประกอบการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐
 ๓. ตรวจสอบการให้ความรู้รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คัน
 ๔. แนะนำความปลอดภัยผู้โดยสารบนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ราย

ด้านคุณภาพ : ดูแลอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย และตรวจสอบความปลอดภัย ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๑๒๑ แห่ง

ผลผลิตที่ ๔ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลที่กระทรวงคมนาคม หรือกรมการขนส่งทางบกกำหนด หรือช่วงวันหยุดต่อเนื่อง ๔ วันขึ้นไป ครั้งที่ ๑

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

- ด้านปริมาณ :**
๑. จัดรถเสริมให้เพียงพอ ไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ คัน เพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง
 ๒. ชักซ้อมด้านความปลอดภัยกับผู้ประกอบการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐
 ๓. ตรวจสอบการให้ความรู้รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ คัน
 ๔. แนะนำความปลอดภัยผู้โดยสารบนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ ราย

ด้านคุณภาพ : ดูแลอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย และตรวจสอบความปลอดภัย ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๑๒๑ แห่ง

ผลผลิตที่ ๕ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลลอยกระทง พ.ศ. ๒๕๖๓

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

- ด้านปริมาณ :**
๑. จัดรถเสริมให้เพียงพอ ไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ คัน เพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารตกค้าง
 ๒. ชักซ้อมด้านความปลอดภัยกับผู้ประกอบการ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐
 ๓. ตรวจสอบการให้ความรู้รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ คัน
 ๔. แนะนำความปลอดภัยผู้โดยสารบนรถโดยสาร ไม่น้อยกว่า ๓๐,๐๐๐ ราย

ด้านคุณภาพ : ดูแลอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย และตรวจสอบความปลอดภัย ณ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร ทั้ง ๑๒๑ แห่ง

สถานที่ดำเนินโครงการ : ทุกจังหวัดทั่วประเทศ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

๑. ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับทราบกิจกรรมการรณรงค์ฯ ของกรมการขนส่งทางบก และมีส่วนร่วมกับการขนส่งทางบกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

๒. ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความรู้ มีจิตสำนึกความปลอดภัย ตระหนักถึงปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ และร่วมกันแก้ไขปัญหา

๓. ผู้โดยสารทราบวิธีปฏิบัติตัวที่ถูกต้องขณะอยู่บนรถโดยสาร สามารถลดความรุนแรงของอาการบาดเจ็บ ตลอดจนช่วยเหลือตนเองได้เมื่อรถโดยสารเกิดอุบัติเหตุ

แผนงาน/แผนเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินงาน	วัน เดือน ปี	เบิกจ่ายเงิน (บาท)
ผลผลิตที่ ๑ : (น้ำหนัก ๒๐%) กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลลอยกระทง พ.ศ. ๒๕๖๓			
เดือน ๑	๑. สนก. จัดทำแผนปฏิบัติการฯ และโอนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการให้หน่วยงานส่วนภูมิภาค		
เดือน ๑	๒. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมดำเนินกิจกรรมตามแผนในช่วงก่อนเทศกาล ได้แก่ ชักซ้อมผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสาร จัดทำสื่อและประชาสัมพันธ์ ชักซ้อมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลักเลี่ยงการใช้งานรถบรรทุกในช่วงเทศกาล เป็นต้น		
เดือน ๑ - ๒	๓. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินกิจกรรมตามแผนฯ ในช่วงเทศกาล ได้แก่ จัดหารถเสริมรองรับการเดินทางของประชาชน ตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะชั่วคราว ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร จัดชุดตรวจจับความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ ให้คำแนะนำและให้ความรู้แก่ผู้โดยสาร จัดเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังการใช้ความเร็ว เป็นต้น	เดือน ๑ - ๒	๗,๑๕๕,๔๐๐
เดือน ๒	๔. สรุปผลการดำเนินกิจกรรม		

/ผลผลิตที่ ๒ ...

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินงาน	วัน เดือน ปี	เบิกจ่ายเงิน (บาท)
ผลผลิตที่ ๒ : (น้ำหนัก ๒๐%) กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔			
เดือน ๒	๑. สนภ. จัดทำแผนปฏิบัติการฯ และโอนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการให้หน่วยงานส่วนภูมิภาค		
เดือน ๒ - ๓	๒. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมดำเนินกิจกรรมตามแผนในช่วงก่อนเทศกาล ได้แก่ ชักซ้อมผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสาร จัดทำสื่อและประชาสัมพันธ์ ชักซ้อมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลักเลี่ยงการใช้งานรถบรรทุกในช่วงเทศกาล กิจกรรมตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย เป็นต้น		
เดือน ๓ - ๔	๓. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินกิจกรรมตามแผนฯ ในช่วงเทศกาล ได้แก่ จัดหารถเสริมรองรับการเดินทางของประชาชน ตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะชั่วคราว ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร จัดชุดตรวจจับความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ ให้คำแนะนำและให้ความรู้แก่ผู้โดยสาร เฝ้าระวังการใช้ความเร็ว กิจกรรมตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย เป็นต้น	เดือน ๓ - ๔	๒๗,๔๒๗,๘๐๐
เดือน ๔	๔. สรุปผลการดำเนินกิจกรรม		
ผลผลิตที่ ๓ : (น้ำหนัก ๒๐%) กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๔			
เดือน ๖	๑. สนภ. จัดทำแผนปฏิบัติการฯ และโอนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการให้หน่วยงานส่วนภูมิภาค		
เดือน ๖ - ๗	๒. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมดำเนินกิจกรรมตามแผนในช่วงก่อนเทศกาล ได้แก่ ชักซ้อมผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสาร จัดทำสื่อและประชาสัมพันธ์ ชักซ้อมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลักเลี่ยงการใช้งานรถบรรทุก ในช่วงเทศกาล กิจกรรมตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย เป็นต้น		
เดือน ๗	๓. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินกิจกรรมตามแผนฯ ในช่วงเทศกาล ได้แก่ จัดหารถเสริมรองรับการเดินทางของประชาชน ตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะชั่วคราว ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร จัดชุดตรวจจับความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ ให้คำแนะนำและให้ความรู้แก่ผู้โดยสาร เฝ้าระวังการใช้ความเร็ว กิจกรรมตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย เป็นต้น	เดือน ๗	๒๗,๔๒๗,๘๐๐
เดือน ๗	๔. สรุปผลการดำเนินกิจกรรม		

/ผลผลิตที่ ๔...

วัน เดือน ปี	การดำเนินงาน	วัน เดือน ปี	เบิกจ่ายเงิน (บาท)
ผลผลิตที่ ๔ : (น้ำหนัก ๒๐%) : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลที่กระทรวงคมนาคมหรือกรมการขนส่งทางบกกำหนด หรือช่วงวันหยุดต่อเนื่อง ๔ วันขึ้นไป ครั้งที่ ๑			
เดือน ๑ - ๑๒	๑. สนก. จัดทำแผนปฏิบัติการฯ และโอนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการให้หน่วยงานส่วนภูมิภาค		
เดือน ๑ - ๑๒	๒. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมดำเนินกิจกรรมตามแผนในช่วงก่อนเทศกาล ได้แก่ ชักซ้อมผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสาร จัดทำสื่อและประชาสัมพันธ์ ชักซ้อมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลักเลี่ยงการใช้งานรถบรรทุกในช่วงเทศกาล เป็นต้น		
เดือน ๑ - ๑๒	๓. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินกิจกรรมตามแผนฯ ในช่วงเทศกาล ได้แก่ จัดหารถเสริมรองรับการเดินทางของประชาชน ตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะชั่วคราว ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร จัดชุดตรวจจับความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ ให้คำแนะนำและให้ความรู้แก่ผู้โดยสาร จัดเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังการใช้ความเร็ว เป็นต้น	เดือน ๑ - ๑๒	๗,๑๑๕,๔๐๐
เดือน ๑ - ๑๒	๔. สรุปผลการดำเนินกิจกรรม		
ผลผลิตที่ ๕ : (น้ำหนัก ๒๐%) : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลที่กระทรวงคมนาคมหรือกรมการขนส่งทางบกกำหนด หรือช่วงวันหยุดต่อเนื่อง ๔ วันขึ้นไป ครั้งที่ ๒			
เดือน ๑ - ๑๒	๑. สนก. จัดทำแผนปฏิบัติการฯ และโอนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการให้หน่วยงานส่วนภูมิภาค		
เดือน ๑ - ๑๒	๒. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเตรียมดำเนินกิจกรรมตามแผนในช่วงก่อนเทศกาล ได้แก่ ชักซ้อมผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถโดยสาร จัดทำสื่อและประชาสัมพันธ์ ชักซ้อมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลักเลี่ยงการใช้งานรถบรรทุกในช่วงเทศกาล เป็นต้น		
เดือน ๑ - ๑๒	๓. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินกิจกรรมตามแผนฯ ในช่วงเทศกาล ได้แก่ จัดหารถเสริมรองรับการเดินทางของประชาชน ตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะชั่วคราว ณ สถานีขนส่งผู้โดยสาร จัดชุดตรวจจับความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ ให้คำแนะนำและให้ความรู้แก่ผู้โดยสาร จัดเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังการใช้ความเร็ว เป็นต้น	เดือน ๑ - ๑๒	๗,๑๑๕,๔๐๐
เดือน ๑ - ๑๒	๔. สรุปผลการดำเนินกิจกรรม		

/ประมาณการ...

ประมาณการรายจ่าย (จำแนกตามผลผลิต)

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
ผลผลิตที่ ๑ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลลอยกระทง พ.ศ. ๒๕๖๓		
รายการใช้จ่ายเงิน :		
๑.ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการ	๓,๐๔๕,๔๐๐	- ส่วนกลาง เป็นเงิน ๔๕,๐๐๐ บาท - กตส. เป็นเงิน ๑๒๐,๐๐๐ บาท - สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๑๔๕,๐๐๐ บาท - ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๒,๗๓๕,๔๐๐ บาท
๒.ค่าใช้สอย ได้แก่ ค่าเบี้ยเลี้ยง/ค่าที่พัก/ค่าพาหนะสำหรับผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ ส่วนกลางเดินทางออกตรวจเยี่ยมการปฏิบัติงานการปฏิบัติงานภาคสนาม ออกตรวจเยี่ยมติดตามและตรวจสอบอุบัติเหตุ ค่าจ้างผลิตสื่อรณรงค์ด้านความปลอดภัยในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ป้ายไว้นิล แผ่นพับ ประชาสัมพันธ์ สื่อโทรทัศน์/วิทยุ/หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น, และ/หรือหอกระจายข่าว เป็นต้น ค่าใช้จ่ายในการจัดกิจกรรมส่งคนกลับบ้าน ค่าใช้จ่าย/ค่าจ้างจัดกิจกรรมเปิดตัวศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารและรับเรื่องร้องเรียนช่วงเทศกาลของ กตส.	๒,๑๐๐,๐๐๐	- ผู้บริหาร เป็นเงิน ๕๐,๐๐๐ บาท - ส่วนกลาง เป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท - กตส. เป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท - สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๗๕,๐๐๐ บาท - ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๑,๙๒๐,๐๐๐ บาท
๓.ค่าวัสดุและค่าใช้สอยอื่น ๆ เช่น วัสดุสำนักงาน เช่น กระดาษ ปากกา เทปใส คลิปหนีบกระดาษ เป็นต้น และวัสดุสำหรับแจกจ่ายประชาชนในช่วงเทศกาล เช่น น้ำดื่ม ผ้าเย็น กาแฟ ยาอม เป็นต้น	๒,๐๑๐,๐๐๐	- ส่วนกลาง เป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท - กตส. เป็นเงิน ๑๕,๐๐๐ บาท - สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๑๕,๐๐๐ บาท - ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๑,๙๕๐,๐๐๐ บาท
รวม	๗,๑๕๕,๔๐๐	
ผลผลิตที่ ๒ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๖๔		
รายการใช้จ่ายเงิน :		
๑.ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการ	๙,๑๙๖,๓๐๐	- ส่วนกลาง เป็นเงิน ๓๖๐,๐๐๐ บาท - กตส. เป็นเงิน ๖๐๐,๐๐๐ บาท - สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๕๖๐,๐๐๐ บาท - ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๗,๖๗๖,๓๐๐ บาท

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
๒.ค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่าเบี้ยเลี้ยง/ค่าที่พัก/ ค่าพาหนะสำหรับผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ ส่วนกลางเดินทางออกตรวจเยี่ยมการ ปฏิบัติงานการปฏิบัติงานภาคสนาม ออก ตรวจเยี่ยมติดตามและตรวจสอบอุบัติเหตุ ค่าจ้างผลิตสื่อรณรงค์ด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ป้ายไวนิล แผ่นพับ ประชาสัมพันธ์ สื่อโทรทัศน์/วิทยุ/ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น, และ/หรือหอ กระจายข่าว เป็นต้น ค่าใช้จ่ายในการจัด กิจกรรมส่งคนกลับบ้าน ค่าใช้จ่าย/ค่าจ้าง จัดกิจกรรมเปิดตัวศูนย์คุ้มครองผู้โดยสาร และรับเรื่องร้องเรียนช่วงเทศกาลของ กตส.	๙,๘๗๘,๐๐๐	-ผู้บริหาร เป็นเงิน ๘๐๐,๐๐๐ บาท -ส่วนกลาง เป็นเงิน ๑,๕๕๐,๐๐๐ บาท -กตส. เป็นเงิน ๔๗๐,๐๐๐ บาท -สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๒๗๕,๐๐๐ บาท -ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๖,๗๘๓,๐๐๐ บาท
๓.ค่าวัสดุสำหรับจัดกิจกรรมตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย	๑,๒๙๗,๕๐๐	-สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๖๕,๐๐๐ บาท -ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๑,๒๓๒,๕๐๐ บาท
๔.ค่าวัสดุและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น วัสดุ สำนักงาน เช่น กระดาษ ปากกา เทปใส คลิปหนีบกระดาษ เป็นต้น และวัสดุ สำหรับแจกจ่ายประชาชนในช่วงเทศกาล เช่น น้ำดื่ม ผ้าเย็น กาแฟ ยาอม เป็นต้น	๑๒,๗๕๔,๐๐๐	-ส่วนกลาง เป็นเงิน ๕๐,๐๐๐ บาท -กตส. เป็นเงิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท -สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๖๐,๐๐๐ บาท -ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๖,๘๔๔,๐๐๐ บาท
รวม	๒๓,๙๒๙,๕๐๐	
ผลผลิตที่ ๓ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๔		
รายการใช้จ่ายเงิน :		
๑.ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลา ราชการ	๙,๑๙๖,๓๐๐	-ส่วนกลาง เป็นเงิน ๓๖๐,๐๐๐ บาท -กตส. เป็นเงิน ๖๐๐,๐๐๐ บาท -สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๕๖๐,๐๐๐ บาท -ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๗,๖๗๖,๓๐๐ บาท
๒.ค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่าเบี้ยเลี้ยง/ค่าที่พัก/ /ค่าพาหนะสำหรับผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ ส่วนกลางเดินทางออกตรวจเยี่ยมการ ปฏิบัติงานการปฏิบัติงานภาคสนาม ออก ตรวจเยี่ยมติดตามและตรวจสอบอุบัติเหตุ ค่าจ้างผลิตสื่อรณรงค์ด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ป้ายไวนิล แผ่นพับ ประชาสัมพันธ์ สื่อโทรทัศน์/วิทยุ/ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น, และ/หรือหอ กระจายข่าว เป็นต้น ค่าใช้จ่ายในการจัด	๙,๘๗๘,๐๐๐	-ผู้บริหาร เป็นเงิน ๘๐๐,๐๐๐ บาท -ส่วนกลาง เป็นเงิน ๑,๕๕๐,๐๐๐ บาท -กตส. เป็นเงิน ๔๗๐,๐๐๐ บาท -สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๒๗๕,๐๐๐ บาท -ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๖,๗๘๓,๐๐๐ บาท

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
กิจกรรมส่งคนกลับบ้าน ค่าใช้จ่าย/ค่าจ้าง จัดกิจกรรมเปิดตัวศูนย์คุ้มครองผู้โดยสาร และรับเรื่องร้องเรียนช่วงเทศกาลของ กตส.		
๓.ค่าวัสดุ (สำหรับจัดกิจกรรมตรวจรถฟรี ขับขี่ปลอดภัย)	๑,๒๙๗,๕๐๐	-สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๖๕,๐๐๐ บาท -ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๑,๒๓๒,๕๐๐ บาท
๔.ค่าวัสดุและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น วัสดุ สำนักงาน เช่น กระดาษ ปากกา เทปใส คลิปหนีบกระดาษ เป็นต้น และวัสดุ สำหรับแจกจ่ายประชาชนในช่วงเทศกาล เช่น น้ำดื่ม ผ้าเย็น กาแฟ ยาต้ม เป็นต้น	๗,๐๕๖,๐๐๐	-ส่วนกลาง เป็นเงิน ๕๐,๐๐๐ บาท -กตส. เป็นเงิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท -สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๖๐,๐๐๐ บาท -ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๖,๘๔๖,๐๐๐ บาท
รวม	๒๗,๔๒๗,๘๐๐	
ผลผลิตที่ ๔ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลที่กระทรวงคมนาคมหรือกรมการขนส่ง ทางบกกำหนด หรือช่วงวันหยุดต่อเนื่อง ๔ วันขึ้นไป ครั้งที่ ๑		
รายการใช้จ่ายเงิน :		
๑.ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลา ราชการ	๓,๐๔๕,๔๐๐	-ส่วนกลาง เป็นเงิน ๔๕,๐๐๐ บาท -กตส. เป็นเงิน ๑๒๐,๐๐๐ บาท -สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๑๔๕,๐๐๐ บาท -ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๒,๗๓๕,๔๐๐ บาท
๒.ค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่าเบี้ยเลี้ยง/ค่าที่พัก/ ค่าพาหนะสำหรับผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ ส่วนกลางเดินทางออกตรวจเยี่ยมการ ปฏิบัติงานการปฏิบัติงานภาคสนาม ออก ตรวจเยี่ยมติดตามและตรวจสอบอุบัติเหตุ ค่าจ้างผลิตสื่อรณรงค์ด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ป้ายไว้นิล แผ่นพับ ประชาสัมพันธ์ สื่อโทรทัศน์/วิทยุ/ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น, และ/หรือหอ กระจายข่าว เป็นต้น ค่าใช้จ่ายในการจัด กิจกรรมส่งคนกลับบ้าน ค่าใช้จ่าย/ค่าจ้าง จัดกิจกรรมเปิดตัวศูนย์คุ้มครองผู้โดยสาร และรับเรื่องร้องเรียนช่วงเทศกาลของ กตส.	๒,๑๐๐,๐๐๐	-ผู้บริหาร เป็นเงิน ๕๐,๐๐๐ บาท -ส่วนกลาง เป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท -กตส. เป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท -สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๗๕,๐๐๐ บาท - ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๑,๙๕๐,๐๐๐ บาท
๓.ค่าวัสดุและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น วัสดุ สำนักงาน เช่น กระดาษ ปากกา เทปใส คลิปหนีบกระดาษ เป็นต้น และวัสดุ สำหรับแจกจ่ายประชาชนในช่วงเทศกาล เช่น น้ำดื่ม ผ้าเย็น กาแฟ ยาต้ม เป็นต้น	๒,๐๑๐,๐๐๐	-ส่วนกลาง เป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท -กตส. เป็นเงิน ๑๕,๐๐๐ บาท -สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๑๕,๐๐๐ บาท -ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๑,๙๕๐,๐๐๐ บาท
รวม	๗,๑๕๕,๔๐๐	

รายจ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุรายละเอียดประกอบ
ผลผลิตที่ ๕ : กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลที่กระทรวงคมนาคมหรือกรมการขนส่งทางบกกำหนด หรือช่วงวันหยุดต่อเนื่อง ๔ วันขึ้นไป ครั้งที่ ๒		
รายการใช้จ่ายเงิน :		
๑.ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลา ราชการ	๓,๐๔๕,๔๐๐	- ส่วนกลาง เป็นเงิน ๔๕,๐๐๐ บาท - กตส. เป็นเงิน ๑๒๐,๐๐๐ บาท - สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๑๔๕,๐๐๐ บาท - ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๒,๗๓๕,๔๐๐ บาท
๒.ค่าใช้สอย ได้แก่ ค่าเบี้ยเลี้ยง/ค่าที่พัก/ ค่าพาหนะสำหรับผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ ส่วนกลางเดินทางออกตรวจเยี่ยมการ ปฏิบัติงานการปฏิบัติงานภาคสนาม ออก ตรวจเยี่ยมติดตามและตรวจสอบอุบัติเหตุ ค่าจ้างผลิตสื่อรณรงค์ด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ป้ายไว้นิล แผ่นพับ ประชาสัมพันธ์ สื่อโทรทัศน์/วิทยุ/ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น, และ/หรือหอ กระจายข่าว เป็นต้น ค่าใช้จ่ายในการจัด กิจกรรมส่งคนกลับบ้าน ค่าใช้จ่าย/ค่าจ้าง จัดกิจกรรมเปิดตัวศูนย์คุ้มครองผู้โดยสาร และรับเรื่องร้องเรียนช่วงเทศกาลของ กตส.	๒,๑๐๐,๐๐๐	- ผู้บริหาร เป็นเงิน ๕๐,๐๐๐ บาท - ส่วนกลาง เป็นเงิน ๒๕,๐๐๐ บาท - กตส. เป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท - สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๗๕,๐๐๐ บาท - ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๑,๙๕๐,๐๐๐ บาท
๓.ค่าวัสดุและค่าใช้สอยอื่น ๆ เช่น วัสดุ สำนักงาน เช่น กระดาษ ปากกา เทปใส คลิปหนีบกระดาษ เป็นต้น และวัสดุ สำหรับแจกจ่ายประชาชนในช่วงเทศกาล เช่น น้ำดื่ม ผ้าเย็น กาแฟ ยาอม เป็นต้น	๒,๐๑๐,๐๐๐	- ส่วนกลาง เป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท - กตส. เป็นเงิน ๑๕,๐๐๐ บาท - สขพ. ๑ - ๕ เป็นเงิน ๑๕,๐๐๐ บาท - ส่วนภูมิภาค เป็นเงิน ๑,๙๕๐,๐๐๐ บาท
รวม	๗,๑๕๕,๔๐๐	
รวมวงเงิน ๕ ผลผลิต	๗๖,๓๒๑,๘๐๐	

/ข้อพิจารณา...

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับการดำเนินโครงการกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ในวงเงิน ๗๖,๓๒๑,๘๐๐ บาท

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๑.๑.๑ (๑)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม

.....
.....

/วาระที่ ๓.๑.๒...

วาระที่ ๓.๑.๒ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ (พันธกิจที่ ๓)

วาระที่ ๓.๑.๒ (๑) โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบ
บูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการ
ตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road
Safety Information System: RSIS)

ตามที่มูลนิธิกรมควบคุมโรค ได้ขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูล
อุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย
เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road
Safety Information System: RSIS) จำนวนเงิน ๖๙,๕๒๑,๙๖๐ บาท และได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอ
คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓
เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ข้อมูลสถิติตัวเลขอาจมีความยากต่อหน่วยงานที่จะนำไปแปรผลเพื่อใช้ในการแก้ปัญหา
โดยเฉพาะในระดับพื้นที่

๒. ควรเน้นการเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น

๓. ข้อมูลควรเป็นเชิงลึก ระบุได้อย่างชัดเจนว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในพื้นที่นั้นๆ เกิดจากสาเหตุใด
เพื่อให้กรมฯ สามารถนำไปใช้ในการแก้ปัญหาได้เลย

๔. ควรมีการกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของ user แต่ละเพื่อความปลอดภัย

๕. ควรมีแนวทางที่จะสามารถเชื่อมโยงได้ด้วยตนเอง เช่นการนำ AI มาใช้ เพื่อให้ง่ายต่อประมวลผล
ในพื้นที่ และกระตุ้นให้เกิดการใช้ข้อมูลในวงกว้างขึ้น ซึ่งจะนำมาสู่ความน่าเชื่อถือที่เพิ่มขึ้นของข้อมูล

๖. ควรเชื่อมโยงกับเป้าหมายของกองทุน ในด้านการเป็นแนวทางไปสู่การลดอุบัติเหตุ

๗. เนื่องจาก Sample Size มีเพียงแค่ ๕ จังหวัดซึ่งอาจไม่สามารถนำไปสู่ผลที่คาดหวังได้ จึงควรเพิ่ม
ข้อมูลด้าน ๑. งบประมาณในอนาคตหากต้องมีการขยายผลเพิ่มเติม ๒. แนวทางการขยายผลไปสู่จังหวัดอื่นๆ

๘. ควรสร้างแรงจูงใจเพื่อในอนาคตสามารถหาหน่วยงานผู้รับผิดชอบระบบและเพื่อเพิ่มระบบใน
ควบคุมทั้ง ๗๖ จังหวัด

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔
สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการ
จากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความ
ปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Road Safety Information System: RSIS) ในวงเงิน ๖๙,๕๒๑,๙๖๐ บาท
ให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และเสนอคณะกรรมการฯ
เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรขอเสนอรายละเอียดโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๖๙,๕๒๑,๙๖๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

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

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

จากข้อจำกัดด้านข้อมูลดังกล่าว ทำให้ภาคีเครือข่ายด้านการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีแนวคิดในการจัดทำฐานข้อมูลภายในประเทศให้มีความถูกต้องแม่นยำขึ้น รวมไปถึงการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จึงได้ดำเนินการบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการจราจรในประเทศไทยโดยใช้ข้อมูลจาก ๓ หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด

กระทรวงสาธารณสุขโดยกรมควบคุมโรค ในฐานะประธานคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูล และการติดตามประเมินผล ภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ศึกษาหาแนวทางบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนน ตั้งแต่ปี ๒๕๕๖ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วนและครอบคลุมมากที่สุด และได้จัดทำโปรแกรมบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทางถนนแบบสำเร็จรูป ซึ่งดำเนินการบูรณาการข้อมูล ตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ – จนถึงปัจจุบัน รายละเอียดตาม website <http://dip.ddc.moph.go.th/new/> ทำให้ได้ตัวเลขการเสียชีวิตใกล้เคียงกับที่องค์การอนามัยโลกได้ประมาณการไว้ แต่เป็นการดำเนินงานในส่วนกลาง ได้มีความพยายามในการบูรณาการข้อมูลในระดับจังหวัด พบว่าบางจังหวัดสามารถดำเนินการได้เป็นอย่างดี มีการนำข้อมูลจากหลายหน่วยงานมาบูรณาการตรวจสอบความซ้ำซ้อนกัน ทุกเดือนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน นำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีระบบรายงานข้อมูลที่สามารถให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้บูรณาการและใช้ประโยชน์ร่วมกันในพื้นที่

ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรมีความซับซ้อน โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องและส่งผลกระทบหลายปัจจัย ดังนั้นการใช้ข้อมูลเพื่อตรวจจับ ชีวัด สะท้อนสถานการณ์และสภาพปัญหา วิเคราะห์ สนับสนุนการตัดสินใจ กำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหา รวมถึงการประเมินติดตามผล จึงเป็นรากฐานสำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ให้สามารถดำเนินการอย่างมุ่งเน้นผลลัพธ์ (Result focused) ได้

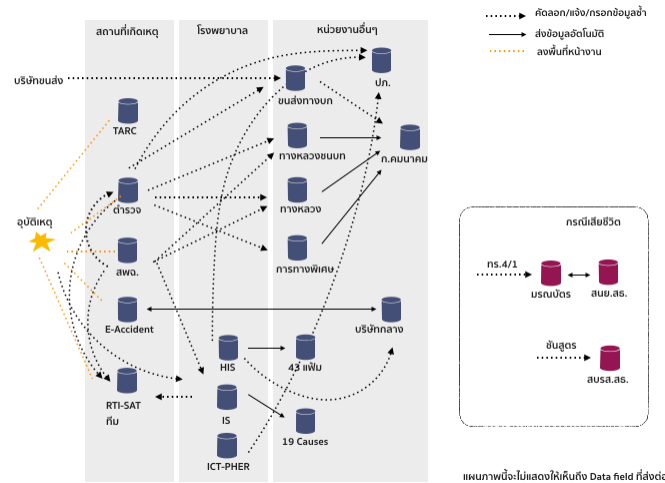
เมื่อพิจารณาสถานการณ์การดำเนินงานด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่ผ่านมา พบว่ามีหลายหน่วยงานจากทั้งภาครัฐและเอกชน ที่มีวิสัยทัศน์ พันธกิจ และนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ในด้านกระทรวงคมนาคม มีนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในการจราจร ทั้งในด้าน รถ ถนน และคน ได้แก่ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถ การตรวจสอบทางวิศวกรรมในการสร้างถนน สนับสนุนการศึกษาเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ การปรับมาตรฐานการออกแบบขับขี่ ส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการดำเนินงานตามนโยบายเหล่านี้ ล้วนต้องการข้อมูลเพื่อใช้ในการตั้งเป้าหมาย วิเคราะห์ ออกแบบมาตรการส่งเสริมนโยบาย รวมไปถึงการติดตามประเมินผล ที่ผ่านกระทรวงคมนาคมมีการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานภายใน ที่มีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนครอบคลุมอุบัติเหตุที่เกิดบนทางหลวง ทางหลวงชนบท อุบัติเหตุจากรถสาธารณะ และอุบัติเหตุสำคัญ เพื่อใช้ประกอบการดำเนินงาน สอดคล้องกับข้อเสนอแนะจากการประชุมวิชาการ โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม ที่ว่า จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องนำเทคโนโลยีมาใช้กับงานด้านวิศวกรรมจราจรและด้านการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานด้านจราจร

อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานตามนโยบายข้างต้น ยังต้องการข้อมูลที่มีความครอบคลุมในส่วนข้อมูลอุบัติเหตุโดยรถส่วนตัว และอุบัติเหตุบนทางหลวงท้องถิ่น ที่มีความยาวมากกว่า ๓๐% ของความยาวถนน ในประเทศไทย เพื่อเติมเต็มข้อมูลให้สามารถวิเคราะห์สถานการณ์และประเมินผลได้ตรงจริง นำไปสู่การสนับสนุนการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิผล ซึ่งการจะมีข้อมูลเพิ่มขึ้น จะนำมาซึ่งความต้องการทรัพยากรเพื่อบริหารจัดการข้อมูล ทั้งในด้านการเก็บ การรวบรวม การจัดเตรียม และการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งข้อมูลทั้งหมด เกิดขึ้นในระดับพื้นที่ ถูกจัดเก็บ รวบรวม บริหารจัดการโดยหลายหน่วยงานแยกกัน หรือ ร่วมกันบางหน่วยงานในพื้นที่ และแต่ละหน่วยจะแยกกันรายงานเข้าสู่ระบบข้อมูลรายงานอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานตนเองต่อไป

เมื่อพิจารณาสถานการณ์ที่ผ่านมาของระบบข้อมูลรายงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ระบบเก็บข้อมูลถูกสร้างมาจากความต้องการรายงานข้อมูลของภาคส่วนต่างๆ แยกกัน อาทิ องค์การอนามัยโลก ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ที่รับผิดชอบดูแลงานอุบัติเหตุระดับประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับอำนวยการ ฯลฯ จึงเกิดระบบข้อมูลขึ้นตอบวัตถุประสงค์เฉพาะส่วนงาน หรือตอบความต้องการเฉพาะกิจเฉพาะช่วงเวลา (Ad hoc) ไม่มีมีการตกลงและร่วมออกแบบในภาพรวม ดังนั้น ปัจจุบันจึงมีระบบรายงานข้อมูล

อุบัติเหตุทางถนนกว่า ๑๐ ระบบ จากกว่า ๑๐ หน่วยงาน (ดังแสดงในภาพ) แต่ไม่สามารถรวบรวมเชื่อมโยงระหว่างกันเพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อยอดเชิงลึกได้ กระบวนการเก็บข้อมูลของหน่วยงานระดับปฏิบัติการ ทั้งการเก็บข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ มีความซ้ำซ้อน และไม่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ การตรวจสอบย้อนกลับยังคงทำได้ยาก ส่งผลกระทบต่อคุณภาพข้อมูลในหลายมิติ อาทิ ความครบถ้วน ถูกต้อง ทันเวลา อีกทั้งเป็นภาระงานของบุคลากรระดับปฏิบัติการในการเก็บข้อมูลเข้าหลายระบบอีกด้วย ด้วยสถานการณ์เช่นนี้ เมื่อแนวโน้มของระบบข้อมูลในอนาคตจะมีมากขึ้นเรื่อยๆ ตามความต้องการที่หลากหลายหรือเฉพาะเจาะจงมากขึ้น บุคลากรระดับปฏิบัติการย่อมมีภาระงานเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งกระทบต่อความสะดวกในการปฏิบัติงาน อีกทั้งความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการบูรณาการระบบข้อมูลยิ่งทำได้ยากขึ้นเช่นเดียวกัน

แผนภาพการบันทึกข้อมูลของระบบข้อมูลต่างๆ ในประเทศไทย



แม้บุคลากรระดับปฏิบัติการในพื้นที่จะเป็นผู้เก็บข้อมูล แต่การนำข้อมูลไปใช้เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจออกนโยบาย วางแผนบริหารทรัพยากร และการประเมินผลการปรับปรุงปรับใช้นโยบายในพื้นที่ ยังไม่ได้ถูกดำเนินการอย่างเต็มที่ เนื่องจากหลายสาเหตุ อาทิ ความพร้อมของช่องทางหรือเครื่องมือที่ช่วยสนับสนุนการนำข้อมูลไปใช้งาน ความเข้มแข็งและชัดเจนของกลไกการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงทักษะการวิเคราะห์ข้อมูล การจัดการความรู้และการสื่อสารองค์ความรู้เพื่อผลักดันนโยบายเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่

นอกจากนี้ ด้วยโครงสร้างการบริหารงานอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน จัดสรรให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบด้านข้อมูลเป็นหน้าที่ของเสาหลักที่ ๖ โดยกรมควบคุมโรค กองป้องกันการบาดเจ็บเป็นเลขานุการ ซึ่งบทบาทดังกล่าวเป็นภารกิจที่ใช้ทรัพยากร ความเชี่ยวชาญเฉพาะ และอำนาจในการติดตามเรียกขอข้อมูลสูง ในประเทศที่เป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก บทบาทดังกล่าวมักอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน Lead Agency ทำให้โครงสร้างงานด้านระบบข้อมูลสามารถทำงานสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานนำได้สะดวก มีอำนาจในการติดตามข้อมูลข้ามหน่วยงาน รวมถึงมีบุคลากรด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้สามารถวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทั้งเชิงลึกและเชิงการบริหารจัดการได้คล่องตัว

ดังนั้น แนวคิดในการพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยทางถนนในอนาคต จะถูกออกแบบย้อนกลับคู่ขนานจากพื้นที่สู่ระดับอำนาจการ โดยเริ่มบูรณาการตั้งแต่จุดกำเนิดข้อมูลในพื้นที่ ไปจนถึงการจัดระเบียบระบบข้อมูลต่างๆ รวบรวมและเชื่อมต่อเป็นข้อมูลระดับประเทศที่น่าเชื่อถือ โดยแนวคิดมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑. ระบบข้อมูลจะถูกออกแบบเริ่มจากธรรมชาติของข้อมูลและข้อเท็จจริง ร่วมกับการต้องการใช้ข้อมูลของบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน คู่ขนานกับทิศทางความต้องการของความปลอดภัยทางถนนของโลก ซึ่งหมายรวมถึงพลเมืองในพื้นที่ และสอดคล้องกับกระบวนการทำงานของผู้ปฏิบัติการ ผ่านการตรวจสอบและรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับพื้นที่ แล้วจึงส่งต่อไปยังระดับอำนาจการของหน่วยงานที่สังกัด และฐานข้อมูลระดับประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือกันในการ Area base เป็น Model ในการจัดการพื้นที่ จากหลายภาคีที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้หน่วยงานแต่ละระดับนำข้อมูลไปใช้งานต่อยอดได้ตามวัตถุประสงค์ของตน

๒. เมื่อความต้องการใช้ข้อมูลเปลี่ยนแปลงตลอด ระบบข้อมูลควรมีลักษณะเป็น ระบบนิเวศของข้อมูล กล่าวคือ ยืดหยุ่น เปิดกว้าง และมีส่วนร่วม ระบบต้องมีความยืดหยุ่นในการปรับแต่ง และเรียกใช้ โดยเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ (Fact) ทำให้สามารถรองรับความต้องการข้อมูลที่เปลี่ยนแปลงในอนาคตได้ดีขึ้น เปิดกว้างในการเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับระบบข้อมูลอื่น ๆ เพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์และสนับสนุนการตัดสินใจ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคส่วน มีการแบ่งปันข้อมูลพื้นฐาน ร่วมกันเพิ่มเติมและตรวจสอบจาก

หน่วยงานระดับพื้นที่ที่เกี่ยวข้องตามความเชี่ยวชาญของหน่วยงาน มีความร่วมมือจากภาคประชาชน โดยพลเมืองหรือแม้แต่ประชาชนทั่วไปมีส่วนร่วมในการรายงาน เข้าถึง วิเคราะห์ และผลักดันนโยบาย ทั้งการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นไปแล้วในรูปแบบมัลติมีเดีย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตอบสนอง หลังเกิดเหตุ เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยง รายงานเหตุการณ์ที่เกือบจะเกิดการชน (near-miss) เพื่อเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์สาเหตุ จัดการความเสี่ยง ป้องกันเหตุเกือบจะชน (near-miss) อันจะนำไปสู่การลด ความเสี่ยงและป้องกันการชน ซึ่งการรายงาน ควรใช้โครงสร้างเครือข่ายการสื่อสารที่ประชาชนใช้อยู่เดิม เช่น แอปพลิเคชันที่ใช้สำหรับสื่อสาร ที่รองรับการรายงานทั้งแบบมัลติมีเดีย เสียง และข้อความ เพื่อความสะดวกใน การเข้าถึงและรายงานโดยไม่ต้องแม้แต่ดาวน์โหลดแอปพลิเคชันเพิ่ม เพื่อดูแลกันและกันในชุมชน ทำให้ระบบ ข้อมูลสามารถดำเนินการได้อย่างยั่งยืน

เพื่อให้สามารถพัฒนาระบบนิเวศของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนได้ตามแนวคิดดังกล่าว โครงการ พัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การ บริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่าง มุ่งเน้นผลลัพธ์ จึงมุ่งเน้นการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความ ปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ต้องการ มี คุณภาพ สามารถบูรณาการข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการปฏิบัติการ ลดภาระการเก็บข้อมูลของ บุคลากร ได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน ชุมนานไปกับการส่งเสริมให้มีกระบวนการจัดการและสื่อสาร องค์ความรู้ เพื่อสามารถนำข้อมูลไปสนับสนุนการตัดสินใจในระดับพื้นที่ได้ และพัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบ ข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศที่มีความยั่งยืน รวมถึง ออกแบบโครงสร้าง หน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ เพื่อทำหน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และคณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อน ระบบข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ป้องกัน ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตามประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูล ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และพัฒนา มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ในทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผนยุทธศาสตร์ด้านความ ปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

วัตถุประสงค์ :

๑. ศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทาง ถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ เพื่อให้พื้นที่เป็นแหล่งกำเนิดข้อมูลที่ต้องการ มีคุณภาพ สามารถ บูรณาการข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นทาง สนับสนุนการปฏิบัติการ ลดภาระการเก็บข้อมูลของบุคลากร ได้รับความ ร่วมมือจากภาคประชาชน ชุมนานไปกับการส่งเสริมให้มีกระบวนการจัดการและสื่อสารองค์ความรู้ เพื่อสามารถนำข้อมูลไปสนับสนุนการตัดสินใจในระดับพื้นที่ได้

๒. ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

๓. พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ ที่มีความยั่งยืน และเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่

๔. ออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ เพื่อทำ หน้าที่การบริหารเชิงองค์กร มีกลไกการทำงาน และคณะทำงานที่สามารถขับเคลื่อนระบบข้อมูล เพื่อใช้ใ นการวิเคราะห์ ป้องกัน ออกมาตรการ ตั้งเป้าหมาย ติดตามประเมินผล อย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งเน้นผลลัพธ์ และเพื่อบริหารข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้ข้อมูลในการพัฒนาการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของ หน่วยงาน และพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ในทิศทางที่สอดคล้อง และมุ่งเป้าตามแผน ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

โดยทั้งหมด จะบูรณาการกันเป็นระบบนิเวศของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน มีความยืดหยุ่นและเปลี่ยนแปลงได้ เพื่อให้รองรับกับความต้องการที่แตกต่างกันไปในแต่ละผู้ใช้งานแต่ละพื้นที่ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

วัตถุประสงค์โครงการปีที่ ๑ : (โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ :
ระยะศึกษา ออกแบบ พัฒนาและทดสอบต้นแบบระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน และการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ของกลไกระบบบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ (National Feasibility & Local Prototype)

๑. ศึกษาสถานการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ในระดับพื้นที่ อาทิ มิติ การเก็บและบริหารจัดการข้อมูล มิติการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ มิตินโยบายและการจัดการของรัฐ และมิติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

๒. ศึกษาทิศทางความปลอดภัยทางถนนระดับโลก

๓. ศึกษาและวิเคราะห์หน้าที่รับผิดชอบต่องานด้านอุบัติเหตุทางถนน ความต้องการใช้งาน แลกเปลี่ยน แบ่งปันข้อมูล ระหว่างหน่วยงานระดับอำนวยการ

๔. วิเคราะห์ความต้องการของระบบ เพื่อตอบสนองการนำข้อมูลไปใช้ในระดับโลก ระดับประเทศ และระดับพื้นที่ โดยกำหนดช่องว่างในการพัฒนา (Gap Analysis)

๕. พัฒนาข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และรองรับการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๖. พัฒนาดัชนีแบบระดับพื้นที่ และติดตั้งเพื่อทดสอบระบบต้นแบบอย่างน้อย ๒ จังหวัด

๗. ศึกษาพื้นที่เพิ่มเติมอย่างน้อย ๓ จังหวัด โดยเลือกจังหวัดที่มีศักยภาพแตกต่างจากจังหวัดนำร่อง ที่ติดตั้งระบบต้นแบบข้างต้น เพื่อเข้าใจบริบทที่มีความหลากหลายในแต่ละพื้นที่ นำไปสู่การออกแบบระบบที่ใช้งานได้จริงและสามารถรองรับรูปแบบที่มีความหลากหลายของแต่ละพื้นที่

๘. ออกแบบหลักสูตรการใช้งาน เพื่อพื้นที่ที่สามารถใช้งานและดูแลระบบได้ด้วยตนเอง และออกแบบหลักสูตรหรือกลไกเพื่อการขยายผลระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่ ยกกระดับศักยภาพของพื้นที่ให้มีความสามารถเป็นจังหวัดพี่เลี้ยงแม่ข่ายเพื่อให้เกิดการดูแลจังหวัดลูกข่ายในอนาคต พร้อมอบรมตามหลักสูตร เพื่อให้ผู้รับการอบรมพร้อมทำงานได้จริง

๙. เพื่อพัฒนากลไกการขยายผลระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่

๑๐. ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนารูปแบบ/กลไกระบบการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

๑๑. พัฒนาข้อเสนอการออกแบบโครงสร้างการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ เพื่อเตรียมจัดสรรทรัพยากร ในมิติ โครงสร้างองค์กร กระบวนการ/วิธีการทำงาน แหล่งงบประมาณ การทำงานเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

วัตถุประสงค์โครงการปีที่ ๒ : (โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ :
ระยะจัดตั้งโครงสร้างงานบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ พร้อมเชื่อมโยงและขยายผลระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่ (National Setup NRSIM Unit & Local Full-scale implementation)

๑. ถอดบทเรียนจากระบบต้นแบบในพื้นที่นำร่อง ปรับปรุงระบบต้นแบบ ขยายผล ๓ จังหวัด และเตรียมการขยายผลระบบในระดับพื้นที่ เพื่อนำไปสู่การขยายผลทั่วประเทศ

๒. พัฒนาความร่วมมือภาครัฐ และภาคเอกชน ภาคพลเมือง ในการขยายผลให้เกิดการนำระบบระดับพื้นที่ไปขยายผลในระดับประเทศ เพื่อยกระดับศักยภาพของพื้นที่ให้แข็งแกร่งขึ้น เพื่อให้เป็นส่วนสำคัญในการขยายผลสู่จังหวัดข้างเคียงด้วยตัวเอง

๓. เชื่อมต่อระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่เข้ากับระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

๔. กำหนดข้อเสนอการจัดตั้ง หน่วยงาน โครงสร้างงานหรือกลไกอื่นใด เพื่อให้ประเทศมีโครงสร้างงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบภารกิจด้าน National Road Safety information Management ; NRSIM และสามารถขับเคลื่อนได้อย่างยั่งยืน

๕. ถ่ายโอนและส่งมอบการดูแลระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศแก่หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงสร้างระดับประเทศ

ความจำเป็นในการศึกษาวิจัย

๑. ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนกว่า ๑๐ ระบบ จากกว่า ๑๐ หน่วยงาน แต่ยังไม่สามารถรวบรวม เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันเพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อ ยอดเชิงลึกได้ในระดับที่น่าพอใจ ดังนั้น เพื่อสร้างประเทศไทยให้มีความปลอดภัยทางถนนมากขึ้นกว่าในอดีต หน่วยงานรัฐที่มีส่วนรับผิดชอบในระดับประเทศจำเป็นต้องพัฒนาระบบข้อมูลและการบริหารข้อมูลของประเทศ ให้สามารถสนับสนุนการตัดสินใจออกนโยบาย วางแผนบริหารทรัพยากร และการประเมินผลนโยบาย และยุทธศาสตร์ เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับพื้นที่ และในระดับภาพรวมของประเทศได้ดีขึ้น

๒. ระบบข้อมูลนี้ควรให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา มีระบบนิเวศของข้อมูลที่ยืดหยุ่น เปิดกว้าง และมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน เป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ (fact) สืบค้นย้อนหลังได้ รองรับการเก็บข้อมูลโดยบุคลากรระดับปฏิบัติการจากหลากหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ตลอดจนจากพลเมืองที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทั่วประเทศได้ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลปฐมภูมิจากพื้นที่และนำไปสู่การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก เพื่อการพัฒนา นโยบายและยุทธศาสตร์ในระดับพื้นที่เองและระดับประเทศได้อย่างต่อเนื่อง มีกระบวนการบริหารข้อมูลเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนและป้องกันความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งสามารถรองรับความต้องการใช้ข้อมูลที่หลากหลายหรือเปลี่ยนแปลง หรือเฉพาะเจาะจงมากขึ้นในอนาคตด้วย

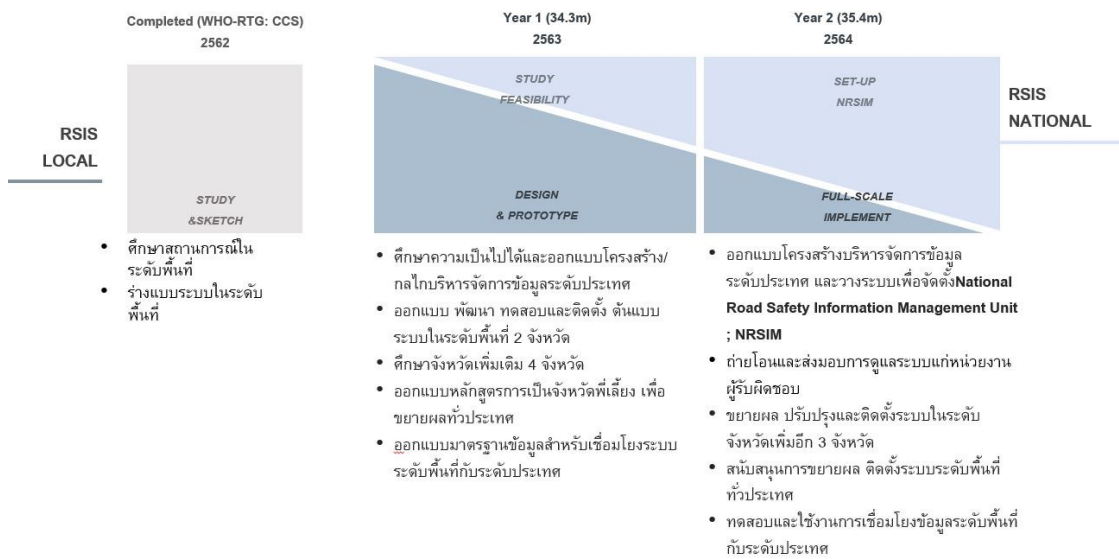
๓. จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบการบริหารข้อมูลโดยเน้นบูรณาการและการเชื่อมโยงข้อมูลตั้งแต่ระดับพื้นที่จนถึงระดับประเทศ คำนึงถึงความประหยัดคุ้มค่าและความยั่งยืนของระบบ ความสะดวกง่ายและการลดภาระงานของบุคลากรระดับปฏิบัติการในพื้นที่ เพิ่มการมีส่วนร่วมของหน่วยงานข้างเคียงและภาคประชาชน เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและจัดเก็บข้อมูล สร้างความน่าเชื่อถือ และการใช้ประโยชน์จากข้อมูลอย่างกว้างขวางโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชน

ขอบเขตของงานวิจัย

โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (RSIS) นี้วางแผนดำเนินการไว้ ๒ ปี (สรุปดังภาพ) ในวงเงินงบประมาณรวม ๖๙,๕๒๑,๙๖๐ บาท ในที่นี้ จะนำเสนอเฉพาะรายละเอียดแผนงานกิจกรรมและงบประมาณในปีที่ ๑ เป็นเงิน ๓๔,๑๓๖,๕๒๐ บาท และปีที่ ๒ เป็นเงิน ๓๕,๓๘๕,๔๔๐ บาท ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการพิจารณาจัดสรรเงินสนับสนุนการศึกษาวิจัย

/แผนการ...

แผนการดำเนินงานโครงการระยะ 2 ปี



โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ มุ่งเน้นการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการสนับสนุนปฏิบัติการระดับพื้นที่ พัฒนาเชื่อมโยงเป็นระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ และออกแบบโครงสร้างหน่วยงานบริหารระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

๑. การดำเนินงานระบบด้านข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยบนท้องถนนระดับพื้นที่

๑.๑. วิเคราะห์และเปรียบเทียบลักษณะร่วม ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ที่ทำการศึกษา เพื่อหาแนวคิด และโครงสร้างที่ใช้ในการออกแบบระบบให้มีความเป็นหนึ่งเดียวกันหากแต่ยึดหยุ่นไปตามความเฉพาะของพื้นที่

๑.๒. วิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนา กำหนด Gap จัดทำข้อเสนอ (Requirement) การพัฒนาระบบข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๑.๓. พัฒนาระบบต้นแบบระดับพื้นที่ จากข้อเสนอการออกแบบในปีก่อน พร้อมทดสอบและติดตั้งอย่างน้อย ๑ จังหวัดนำร่อง รวมถึงรวบรวมผลการประเมินและข้อเสนอเพื่อการพัฒนาในระยะต่อไป

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

๑.๕. ออกแบบและพัฒนา หลักสูตรการใช้งานระบบเพื่อให้พื้นที่ที่สามารถใช้งานและดูแลระบบได้ด้วยตนเอง และหลักสูตรหรือกลไกการยกระดับพื้นที่ให้เป็นจังหวัดพี่เลี้ยงแม่ข่ายสามารถดูแลจังหวัดลูกข่ายในอนาคตได้

๑.๖. ดำเนินการอบรมตามหลักสูตรและให้ปฏิบัติการจริง ณ จุดปฏิบัติงาน เพื่อประเมินความพร้อมของบุคลากรและรวบรวมความต้องการการปรับปรุงระบบเพิ่มเติม

๑.๗. ประชุมร่วมในระดับพื้นที่ เพื่อประสานขอความร่วมมืออำนาจการพร้อมรายงานความก้าวหน้าเป็นระยะ

/๒. การดำเนิน...

๒. การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

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

๒.๒. ทบทวนและถอดบทเรียนโครงการด้านการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เคยมีการพัฒนาเพื่อเรียนรู้จุดแข็ง จุดอ่อน ช่องโหว่ของกลไกเดิม เพื่อใช้ในการปิดจุดเสี่ยงในการพัฒนา

๒.๓. นำผลการศึกษาในระดับโลกและระดับประเทศไปใช้ในการออกแบบระบบข้อมูลในระดับพื้นที่ รวมทั้งร่างจุดเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างระบบข้อมูลฯ ในระดับพื้นที่กับระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

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

๒.๕. เข้าพุดคุยกับหน่วยงานเอกชน หรือหน่วยงานรัฐอันอยู่นอกเหนือคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน ที่มีศักยภาพในการสนับสนุนระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อหาความร่วมมือ รวมทั้งพิจารณาโมเดลการใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่เป็นไปได้

๒.๖. พัฒนาข้อเสนอการออกแบบโครงสร้างการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ร่วมกับหน่วยงานอำนวยการ ผ่านการวิเคราะห์ของผู้เชี่ยวชาญในสาขาต่าง ๆ และระดมสมองร่วมกับหน่วยงานอำนวยการ อาทิ ด้านการจัดการโครงสร้างองค์กร การบริหารความเสี่ยง การวางกลยุทธ์ระดับประเทศ เป็นต้น

๒.๗. ประเมินทางเลือก/ประชุมแลกเปลี่ยน/ระดมสมองเพื่อแสวงหาทางออกร่วมกันกับหน่วยงานระดับอำนวยการที่เกี่ยวข้องเพื่อให้อนุมัติเตรียมการเชื่อมโยงข้อมูลให้สามารถเชื่อมโยงได้ตั้งแต่ระดับจังหวัด

๒.๘. พัฒนาข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงาน อันประกอบด้วยรายการข้อมูล รูปแบบการนำส่งข้อมูล วิธีส่ง และข้อกำหนดความปลอดภัยในการส่งข้อมูล

๒.๙. ประชุมรายงานสถานการณ์ความคืบหน้า กับคณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อหาความร่วมมือ และปรับกลยุทธ์การบูรณาการข้อมูลระหว่างกระทรวงได้ราบรื่นและบรรลุผล

ปีที่ ๒ : โครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติฯ : ระยะจัดตั้งโครงสร้างงานบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ พร้อมเชื่อมโยงและขยายผลระบบข้อมูลระดับพื้นที่ (National Setup NRSIM Unit & Local Full-scale implementation)

๑. การดำเนินงานระบบด้านข้อมูลและสารสนเทศความปลอดภัยบนท้องถนนระดับพื้นที่

๑.๑ ปรับปรุงระบบสารสนเทศ และวิธีการพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้สามารถใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขยายผล สู่หน่วยงานในจังหวัดนาร่อง รวมกันไม่น้อยกว่า ๓ จังหวัดนาร่อง (จำนวนจังหวัดนาร่องเพิ่มเติม อาจมีจำนวนมากกว่านี้ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของบุคลากร โครงสร้างพื้นฐาน และระบบในจังหวัดนาร่องที่จะเข้าร่วม)

/๑.๒ ทดสอบ...

๑.๒ ทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างระดับพื้นที่และระบบข้อมูลส่วนกลาง

๑.๓ ออกแบบระบบการถ่ายโอนองค์ความรู้ และทำการอบรมถ่ายโอน ในลักษณะ Train The Trainer เพื่อให้ระดับพื้นที่ที่สามารถที่จะใช้งาน/บริหารจัดการ และบำรุงรักษา ระบบข้างต้นได้ด้วยตนเอง ผ่านการประชุมเชิงปฏิบัติการ

๑.๔ ร่วมกับ ภาครัฐ และภาคเอกชน/ภาคพลเมืองในการขยายผลให้เกิดการนำระบบระดับพื้นที่ไปขยายผลในระดับประเทศ

- การถ่ายโอนองค์ความรู้ ทั้งแบบ Train the Trainer
- Improve Trainer to Mentor
- For Public by Public
- Set & Stimulate by Citizen & Government

เพื่อยกระดับศักยภาพของ พื้นที่ให้แข็งแกร่งขึ้น เพื่อให้เป็นส่วนสำคัญในการขยายผลสู่จังหวัดข้างเคียง ด้วยตนเองผ่านการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ และการจัดทำประชาพิจารณ์ในระดับประเทศ

๒. การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ

๒.๑ พัฒนา ข้อเสนอการออกแบบ เพื่อการจัดตั้ง หน่วยงาน หรือโครงสร้างงาน หรือ กลไก เพื่อให้ประเทศมีโครงสร้างงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบภารกิจด้าน National Road Safety information Management ; NRSIM

๒.๒ ถ่ายโอนองค์ความรู้และเตรียมความพร้อมแก่หน่วยงาน หรือบุคลากรที่คาดว่าจะมีศักยภาพ และมีหน้าที่รับผิดชอบในการประสานงานและอำนวยความสะดวก ตามข้อเสนอโครงสร้างข้างต้น

๒.๓ เริ่มดำเนินการประชาสัมพันธ์ สร้างความตระหนักและความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานนั้น ๆ ภายใต้กลไกการบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศที่ร่างไว้

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต :

๑. ผลการศึกษาทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของโลก เพื่อใช้สำหรับการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่รองรับการใช้ประโยชน์จากข้อมูลเพื่อบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนตามทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของโลก

๒. ผลการศึกษาความต้องการของหน่วยงาน ๖ เสาหลัก ในการเก็บข้อมูลและใช้งานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นหนึ่งในองค์ประกอบการออกแบบระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ระบบสอดคล้องกับความต้องการของหน่วยงาน ๖ เสาหลัก

๓. ผลการศึกษาศาสนการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ: เกิดการขยายผลในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่า ๕ จังหวัด ด้วยกลไกเครือข่ายความร่วมมือระหว่างรัฐ-เครือข่ายเอกชน/โครงข่ายพลเมืองอาสาในระดับพื้นที่ พร้อมรายงานสถานการณ์ด้านข้อมูลและการจัดการความปลอดภัยทางถนน ไม่น้อยกว่า ๕ จังหวัด ข้างต้น

ด้านคุณภาพ :

๑. เกิดข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานข้อมูลและมาตรฐานการเชื่อมโยง/เชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงาน ด้านอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นแบบมาตรฐานในการเชื่อมโยงระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ เป็นระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ที่หน่วยงานสามารถเชื่อมโยงและเชื่อมต่อข้อมูลได้

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

ประโยชน์ที่จะได้รับ :**ปีที่ ๑**

๑) ผลการศึกษาทิศทางและแนวโน้มการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก

๒) ผลการศึกษาความต้องการของหน่วยงาน ๖ เสาหลัก ในการเก็บข้อมูลและใช้งานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

๓) ผลการศึกษาศาสนการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในมิติต่างๆ ดังต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

- มิติการเก็บและบริหารจัดการข้อมูล
- มิติการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่
- มิติด้านนโยบายของรัฐในพื้นที่
- มิติการจัดการของรัฐในพื้นที่
- มิติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

๔) การกำหนด Gap ในมิติต่างๆ พร้อมข้อเสนอแนะในการพัฒนาเพื่อรองรับ Gap ดังกล่าว และการเปลี่ยนแปลงบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

๕) รายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้ ในการพัฒนารูปแบบ/กลไก/ระบบการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ

๖) รายงานข้อเสนอการออกแบบมาตรฐานข้อมูลและมาตรฐานการเชื่อมโยง/เชื่อมต่อข้อมูลระดับหน่วยงาน ด้านอุบัติเหตุทางถนน

๗) ระบบต้นแบบระดับพื้นที่ พร้อม รายงานผลการทดสอบและติดตั้ง ๒ จังหวัดนำร่อง

๘) รายงานข้อเสนอการออกแบบโครงสร้างการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ในมิติ โครงสร้างการเชื่อมโยง โครงสร้าง การดำเนินการ กระบวนการ/วิธีการทำงาน เป็นต้น

ปีที่ ๒

๑) ระบบข้อมูลระดับพื้นที่ ที่ได้รับการปรับปรุงแล้วเสร็จ

๒) ข้อเสนอ แผน หรือ รูปแบบ หรือ วิธีการในการขยายผล เพื่อการติดตั้งระบบ ข้อมูลพื้นที่ในระดับประเทศต่อไป

๓) รายงานการถ่ายโอนองค์ความรู้ ทั้งแบบ + Train the Trainer + Improve Trainer to Mentor + For Public by Public + Set & Stimulate by Citizen & Government เพื่อ ยกระดับศักยภาพของ พื้นที่ให้แข็งแกร่ง เพื่อให้เป็นส่วนสำคัญในการขยายผลสู่จังหวัดข้างเคียงด้วยตนเอง

๔) รายงานการขยายผลการนำระบบระดับพื้นที่ไปขยายผลในระดับประเทศ

/๕) รายงาน...

๕) รายงานผลการทดลองใช้ตามข้อเสนอ การออกแบบกลไกเพื่อการขยายผล พร้อมทดลองใช้งานให้เกิดการขยายผลในระดับพื้นที่ ไม่น้อยกว่า ๓ จังหวัด ด้วยกลไกเครือข่ายความร่วมมือระหว่าง รัฐ-เครือข่ายเอกชน/โครงข่ายพลเมืองอาสาในระดับพื้นที่ พร้อมรายงานสถานการณ์ด้านข้อมูลและการจัดการความปลอดภัยทางถนน ไม่น้อยกว่า ๓ จังหวัด ข้างต้น

๖) ต้นแบบระบบบริหารข้อมูลระดับประเทศ

๗) รายงานผลการทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างส่วนกลางและระดับพื้นที่

๘) รายงานข้อเสนอการออกแบบ เพื่อการจัดตั้ง หน่วยงาน หรือโครงสร้างงาน หรือ กลไก อื่นใด เพื่อให้ประเทศมีโครงสร้างงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบภารกิจด้าน National Road Safety information Management ; NRSIM

๙) รายงานผลการถ่ายโอนองค์ความรู้และเตรียมความพร้อมแก่หน่วยงาน หรือ บุคลากรที่คาดว่าจะจะมีศักยภาพและมีหน้าที่รับผิดชอบในการประสานงานและอำนวยความสะดวก ตามข้อเสนอโครงสร้างข้างต้น

ระยะเวลาดำเนินการ : ๓๗ เดือน (ศึกษา ๓๐ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : กรมควบคุมโรค

ผู้รับผิดชอบโครงการ : กรมควบคุมโรค

รายละเอียดค่าใช้จ่าย

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๒๔,๖๕๗,๕๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๒๓,๙๔๐,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๑๖,๓๓๐,๔๖๐
๔	ค่าครุภัณฑ์	๔,๕๙๔,๐๐๐
รวม		๖๙,๕๒๑,๙๖๐

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก					
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑	๑๘	๘๕,๐๐๐	๑,๕๓๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบงาน (Operation Management)	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๑๘	๕๘,๙๐๐	๑,๐๖๐,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบงาน (Operation Management)	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๑๘	๕๘,๙๐๐	๑,๐๖๐,๒๐๐

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ผู้เชี่ยวชาญด้าน วิศวกรรมจราจรและ ความปลอดภัย	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๑๘	๘๕,๐๐๐	๑,๕๓๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้าน วิศวกรรมจราจรและ ความปลอดภัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๑๖	๕๘,๙๐๐	๙๔๒,๔๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการ พัฒนาระบบ สารสนเทศ	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๑๘	๘๕,๐๐๐	๑,๕๓๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการ ออกแบบระบบ สารสนเทศ	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๑๘	๗๘,๙๐๐	๑,๔๒๐,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบ ข้อมูลสุขภาพ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๑๘	๕๘,๙๐๐	๑,๐๖๐,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการ ออกแบบระบบงาน (Operations Design)	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๑๘	๕๐,๐๐๐	๙๐๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านงาน อุบัติเหตุทางถนน	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๑๘	๕๘,๙๐๐	๑,๐๖๐,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบ ฐานข้อมูลอุบัติเหตุ ทางถนน	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๑๘	๕๘,๒๐๐	๑,๐๔๗,๖๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการ พัฒนาโปรแกรม (Front-end)	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๑๘	๗๘,๙๐๐	๑,๔๒๐,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการ พัฒนาโปรแกรม (Back-end)	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๑๘	๗๘,๙๐๐	๑,๔๒๐,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการ พัฒนาส่วนเชื่อมต่อ ฐานข้อมูล	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๑๘	๗๘,๙๐๐	๑,๔๒๐,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านความ ปลอดภัยข้อมูล	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๑๘	๗๘,๙๐๐	๑,๔๒๐,๒๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้าน โครงสร้างพื้นฐานทาง เทคโนโลยี	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๑๗	๗๘,๙๐๐	๑,๓๔๑,๓๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการ ทดสอบระบบ	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๑	๑๗	๗๘,๙๐๐	๑,๓๔๑,๓๐๐

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์ระบบและบริหารการพัฒนาโปรแกรม	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๑๗	๘๕,๐๐๐	๑,๔๔๕,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารความเสี่ยง	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๑๔	๕๘,๙๐๐	๘๒๔,๖๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้างองค์กร	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๑๕	๕๘,๒๐๐	๘๘๓,๕๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก					๒,๑๕๓,๑๐๐

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาระบบงาน	๔	๓๐	๓๐,๐๐๐	๓,๖๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านระบบสารสนเทศ	๔	๓๐	๓๐,๐๐๐	๓,๖๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน	๒	๓๐	๓๐,๐๐๐	๑,๘๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาโปรแกรม (Front-end)	๒	๓๐	๓๐,๐๐๐	๑,๘๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาโปรแกรม (Back-end)	๒	๓๐	๓๐,๐๐๐	๑,๘๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการพัฒนาส่วนเชื่อมต่อฐานข้อมูล	๒	๓๐	๓๐,๐๐๐	๑,๘๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านการทดสอบระบบ	๒	๓๐	๓๐,๐๐๐	๑,๘๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านความปลอดภัยข้อมูล	๒	๓๐	๓๐,๐๐๐	๑,๘๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านบริหารความเสี่ยง	๒	๓๐	๓๐,๐๐๐	๑,๘๐๐,๐๐๐
ผู้ช่วยงานด้านโครงสร้างองค์กร	๒	๓๐	๓๐,๐๐๐	๑,๘๐๐,๐๐๐
เจ้าหน้าที่ธุรการ	๒	๓๐	๑๒,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี	๒	๓๐	๑๒,๐๐๐	๗๒๐,๐๐๐
เลขานุการ	๒	๓๐	๑๕,๐๐๐	๙๐๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				๒๓,๙๔๐,๐๐๐

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓. ค่าใช้จ่ายตรง				
๓.๑ ค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				
ค่าถ่ายเอกสาร	๓๐	เดือน	๑๕,๐๐๐	๔๕๐,๐๐๐
ค่าวัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	๓๐	เดือน	๑๕,๐๐๐	๔๕๐,๐๐๐
ค่าเดินทางติดต่อสื่อสาร	๓๐	เดือน	๒๐,๐๐๐	๖๐๐,๐๐๐
ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	๓๐	เดือน	๒๐,๐๐๐	๖๐๐,๐๐๐
ค่าเช่าพื้นที่ประมวลผลข้อมูล	๓๐	เดือน	๖,๕๐๐	๑๙๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				๒,๒๙๕,๐๐๐
๓.๒ ค่าจ้างและค่าใช้สอย				
๓.๒.๑ ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการระดมความคิดในพื้นที่ ๑ วัน ๓๐ ที่นั่ง	๑๔	ครั้ง		๑,๔๘๖,๘๐๐
ค่าเดินทางคณะกรรมการ โดยเครื่องบิน (ไป-กลับ)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท) ๑๐ คน	๒๐	คน-คืน	๘๐๐	๑๖,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน ประชุม ๑ วัน เตรียมงาน ๑ วัน	๒๐	คน-วัน	๒๔๐	๔,๘๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๓	วัน	๑,๘๐๐	๕,๔๐๐
ค่าน้ำมัน	๓	วัน	๑,๐๐๐	๓,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน-วัน	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน-วัน	๔๐๐	๑๒,๐๐๐
รวม ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการระดมความคิดในพื้นที่				๑๐๖,๒๐๐
๓.๒.๒ ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการออกแบบระบบในพื้นที่	๑๔	ครั้ง		๑,๑๕๙,๗๖๐
ค่าเดินทางคณะกรรมการ โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๘	คน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๘	คน-คืน	๘๐๐	๖,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน คณะทำงาน ประชุม ๑ วัน เตรียมงาน ๑ วัน	๑๖	คน-วัน	๒๔๐	๓,๘๔๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๒	วัน	๑,๘๐๐	๓,๖๐๐
ค่าน้ำมัน	๒	วัน	๑,๐๐๐	๒,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน	๔๐๐	๑๒,๐๐๐
รวม ค่าจัดประชุมเชิงปฏิบัติการออกแบบระบบในพื้นที่				๘๒,๘๔๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓.๒.๓ ค่าใช้สอยเดินทางเพื่อทดสอบและติดตั้งระบบ (ครึ่งละ ๖ คน ๔ วัน ๓ คืน ๒ จังหวัด ๔ ครั้ง)	๑๔	ครั้ง		๑,๓๒๗,๒๐๐
ค่าเดินทางคณะกรรมการ โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่ (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๓๐	คน-คืน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน	๔๐	คน-วัน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะกรรมการ	๔	วัน	๑,๘๐๐	๗,๒๐๐
ค่าน้ำมัน	๔	วัน	๑,๐๐๐	๔,๐๐๐
รวม ค่าใช้สอยเดินทางเพื่อทดสอบและติดตั้งระบบ				๙๔,๘๐๐
๓.๒.๔ ค่าจัดประชุมประชาพิจารณ์ (๔๐ ที่นั่ง รวม ค่าเดินทางคณะกรรมการ)	๑๔	ครั้ง		๑,๓๑๖,๐๐๐
ค่าเดินทางคณะกรรมการโดยเครื่องบิน	๑๐	คน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
ค่าที่พักผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๑๐	คน-คืน	๘๐๐	๘,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน ประชุม ๑ วัน เตรียมงาน ๑ วัน	๒๐	วัน-คน	๒๔๐	๔,๘๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะกรรมการ	๒	วัน	๑,๘๐๐	๓,๖๐๐
ค่าน้ำมัน	๒	วัน	๑,๐๐๐	๒,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๔๐	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๔๐	คน	๔๐๐	๑๖,๐๐๐
รวม ค่าจัดประชุมประชาพิจารณ์				๙๔,๐๐๐
๓.๒.๕ ค่าจัดประชุมประชาพิจารณ์ ๙๐ ที่นั่ง	๑๔	ครั้ง		๔,๒๙๒,๔๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด โดยเครื่องบิน	๓๐	คน	๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
ค่าที่พักผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๓๐	คน-คืน	๘๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๙๐	คน	๑,๑๐๐	๙๙,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม กทม.	๖๐	คน	๔๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าอุปกรณ์ประชุม				๙,๖๐๐
รวม ค่าจัดประชุมประชาพิจารณ์				๓๐๖,๖๐๐
๓.๒.๖ ค่าจัดประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (๓๐ ที่นั่ง)	๑๐	ครั้ง		๑,๓๕๖,๐๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๑๕	คน	๕,๐๐๐	๗๕,๐๐๐
ค่าที่พักผู้เข้าร่วมต่างจังหวัด (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๑๕	คน-คืน	๘๐๐	๑๒,๐๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม	๓๐	คน	๑,๑๐๐	๓๓,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม กทม.	๑๕	คน	๔๐๐	๖,๐๐๐
ค่าอุปกรณ์ประชุม				๙,๖๐๐
รวม ค่าจัดประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน				๑๓๕,๖๐๐
รวม ค่าจ้างและค่าใช้สอย				๑๐,๙๓๘,๑๖๐
๓.๓ ค่าใช้จ่ายเก็บข้อมูล				
๓.๓.๑ ค่าลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะสั้น (๘คน ๒วัน ๑คืน ๔จังหวัด จังหวัดละ ๕ ครั้ง ครั้งละ ๓-๔ หน่วยงาน)	๒๕	ครั้ง		๑,๖๒๑,๐๐๐
ค่าเดินทางคณะทำงาน โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๘	คน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๘	คน-คืน	๘๐๐	๖,๔๐๐
ค่าตอบแทนผู้ให้ข้อมูล	๑๘	คน	๕๐๐	๙,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน	๑๖	คน	๒๔๐	๓,๘๔๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๒	วัน	๑,๘๐๐	๓,๖๐๐
ค่าน้ำมัน	๒	วัน	๑,๐๐๐	๒,๐๐๐
รวม ค่าลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะสั้น				๖๔,๘๔๐
๓.๓.๒ ค่าลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะยาว (๘คน ๕วัน ๔คืน ๔จังหวัด จังหวัดละ ๒ ครั้ง)	๑๐	ครั้ง		๑,๑๔๒,๐๐๐
ค่าเดินทางคณะทำงาน โดยเครื่องบิน(ไป-กลับ)	๘	คน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๓๒	คน-คืน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าตอบแทนผู้ให้ข้อมูล	๕๐	คน	๕๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง คณะทำงาน ๘ คน ๕ วัน	๔๐	คน-วัน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าเช่ารถสำหรับคณะทำงาน	๕	วัน	๑,๘๐๐	๙,๐๐๐
ค่าน้ำมัน	๕	วัน	๑,๐๐๐	๕,๐๐๐
รวม ลงพื้นที่เก็บข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างจังหวัด ระยะยาว				๑๑๔,๒๐๐
รวมค่าใช้จ่ายการเก็บข้อมูล				๒,๗๖๓,๐๐๐
๓.๔ ค่าจัดทำรายงาน และเอกสารผลการศึกษา				
รายงานเริ่มต้นการศึกษา	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑	๓๐	ชุด	๑,๐๐๐	๓๐,๐๐๐
รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๓	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
รายงานฉบับสมบูรณ์ + CD	๓๐	ชุด	๑,๕๐๐	๔๕,๐๐๐
รายงานสำหรับผู้บริหาร + CD	๓๐	ชุด	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าจัดทำวิทยุทัศน์สรุปผลการศึกษา ๒ ๔ และ ๗ นาที	๑	ชุด	๑๙๙,๓๐๐	๑๙๙,๓๐๐
รวมค่าจัดทำรายงานและเอกสารผลการศึกษา				๓๓๔,๓๐๐
รวมค่าใช้จ่ายทางตรง				๑๖,๓๓๐,๕๖๐

ค่าครุภัณฑ์

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าฮาร์ดแวร์สำหรับทดสอบระบบและใช้งานจริง (Test and production server)				
ค่าเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย	๓	เครื่อง	๓๕๐,๐๐๐	๑,๐๕๐,๐๐๐
ค่าตู้สำหรับติดตั้งเครื่องแม่ข่ายชนิด Blade (Enclosure/Chassis)	๑	ตู้	๔๑๐,๐๐๐	๔๑๐,๐๐๐
ค่าเช่าระบบจัดเก็บ log file ระบบเครือข่าย	๓๐	เดือน	๔๒,๐๐๐	๑,๒๖๐,๐๐๐
ค่าอุปกรณ์ป้องกันบุกรุกเว็บไซต์	๑	ชิ้น	๕๓๐,๐๐๐	๕๓๐,๐๐๐
ค่าอุปกรณ์กระจายสัญญาณ (L๒ Switch)	๒	ชุด	๒๑,๐๐๐	๔๒,๐๐๐
ค่าอุปกรณ์กระจายสัญญาณ (L๓ Switch)	๑	ชุด	๑๒๐,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
ค่าอุปกรณ์ค้นหาเส้นทางเครือข่าย (Router)	๑	เครื่อง	๔๔,๐๐๐	๔๔,๐๐๐
ค่าอุปกรณ์กระจายการทำงานสำหรับเครื่อง คอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server Load Balancer)	๑	เครื่อง	๒๓๐,๐๐๐	๒๓๐,๐๐๐
ค่าเช่าระบบ Cloud Server ประมวลผลข้อมูล	๓๖	เดือน-บัญชี	๑๘,๐๐๐	๖๔๘,๐๐๐
ค่าชุดโปรแกรมระบบปฏิบัติการสำหรับเครื่อง คอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server)	๓	ชุด	๒๘,๐๐๐	๘๔,๐๐๐
เครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ค สำหรับงานประมวลผล	๘	เครื่อง	๒๒,๐๐๐	๑๗๖,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายครุภัณฑ์				๔,๕๙๔,๐๐๐

/แผนการ...

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	เปอร์เซ็นต์การเบิกจ่าย
	จัดทำและลงนามในสัญญา ระหว่างกรมการขนส่งทางบก และกรมควบคุมโรค	-	โอนเงินหลังจากลงนามในสัญญา ๖๙,๕๒๑,๙๖๐ บาท
เดือนที่ ๑	จัดทำ TOR	-	-
เดือนที่ ๒-๕	จัดซื้อจัดจ้าง	-	-
เดือนที่ ๖	ส่งรายงานเริ่มงานต้นการศึกษา (Inception Report)	เดือนที่ ๗	ร้อยละ ๑๕
เดือนที่ ๑๓	ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๑ (Progress Report ๑)	เดือนที่ ๑๔	ร้อยละ ๒๕
เดือนที่ ๒๑	ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๒ (Progress Report ๒)	เดือนที่ ๒๒	ร้อยละ ๓๕
เดือนที่ ๒๙	ส่งรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๓ (Progress Report ๓)	เดือนที่ ๓๐	ร้อยละ ๑๕
เดือนที่ ๓๕	ตรวจรับรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)	เดือนที่ ๓๖	ร้อยละ ๑๐
เดือนที่ ๓๖	ตรวจรับโครงการ	-	-
เดือนที่ ๓๗	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๑.๒ (๑)

ความเห็นคณะกรรมการศึกษาวิจัยฯ

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ข้อมูลสถิติตัวเลขอาจมีความยากต่อหน่วยงานที่จะนำไปแปรผลเพื่อใช้ในการแก้ปัญหา โดยเฉพาะในระดับพื้นที่

๒. ควรเน้นการเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น

๓. ข้อมูลควรเป็นเชิงลึก ระบุได้อย่างชัดเจนว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่ในพื้นที่นั้นๆ เกิดจากสาเหตุใด เพื่อให้กรมฯ สามารถนำไปใช้ในการแก้ปัญหาได้เลย

๔. ควรมีการกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของ user แต่ละเพื่อความปลอดภัย

๕. ควรมีแนวทางที่สามารถเชื่อมโยงได้ด้วยตนเอง เช่นการนำ AI มาใช้ เพื่อให้ง่ายต่อประมวลผลในพื้นที่ และกระตุ้นให้เกิดการใช้ข้อมูลในวงกว้างขึ้น ซึ่งจะนำมาสู่ความน่าเชื่อถือที่เพิ่มขึ้นของข้อมูล

๖. ควรเชื่อมโยงกับเป้าหมายของกองทุน ในด้านการเป็นแนวทางไปสู่การลดอุบัติเหตุ

๗. เนื่องจาก Sample Size มีเพียงแค่ ๕ จังหวัดซึ่งอาจไม่สามารถนำไปสู่ผลที่คาดไว้ได้ จึงควรเพิ่มข้อมูลด้าน ๑. งบประมาณในอนาคตหากต้องมีการขยายผลเพิ่มเติม ๒. แนวทางการขยายผลไปสู่จังหวัดอื่นๆ

๘. ควรสร้างแรงจูงใจเพื่อในอนาคตสามารถหาหน่วยงานผู้รับผิดชอบระบบและเพื่อเพิ่มระบบในควบคุมทั้ง ๗๖ จังหวัด

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งมั่นผลลัพธ์) Road Safety Information System: RSIS) ในวงเงิน ๖๙,๕๒๑,๙๖๐ บาท ให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ผ่านการพัฒนาแบบบูรณาการจากพื้นที่ปฏิบัติงาน สู่การบริหารระดับนโยบาย เพื่อการสนับสนุนการตัดสินใจ และผลักดันนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างมุ่งมั่นผลลัพธ์) Road Safety Information System: RSIS) ในวงเงิน ๖๙,๕๒๑,๙๖๐ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๓.๑.๒ (๒) โครงการการศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

ตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการการศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน จำนวนเงิน ๒๓,๓๒๘,๖๕๐ บาท และได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๓ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ขอปรับรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อเป็นวิทยากรกระบวนการขยายผล (ครูแม่ไก่) จำนวน ๓๐๐ คน เดิมจำนวนเงิน ๒,๘๓๑,๘๐๐ บาท เป็นจำนวนเงิน ๒,๕๘๓,๘๐๐ บาท รวมจำนวนเงินที่ขอรับจัดสรรทั้งสิ้น ๒๓,๐๘๐,๖๕๐ บาท ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ควรเพิ่มการศึกษานวัตกรรมที่จะสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการบังคับ/จัดการเด็กแว้น เพื่อให้สามารถลดความเสี่ยงของตำรวจในการจัดการ

๒. ควรเพิ่มแนวทางการนำไปปฏิบัติให้ชัดเจน ครอบคลุมมากขึ้น เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้เลย

๓. ควรเพิ่มบทบาทการมีส่วนร่วมของผู้ปกครองในการแก้ปัญหาเข้าไปในกระบวนการ หรือหลักสูตร

๔. อาจลด sample size และนำเงินมาใช้ในการเพิ่มภารกิจ หรือการนำนวัตกรรม หรือเครื่องมือใหม่ๆมาใช้

๕. ให้มุ่งเน้นความสอดคล้องกับเป้าหมายหลักของกองทุนฯ คือการลดอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซด์ลงร้อยละ ๑๐

๖. ตรวจสอบการใช้จ่ายให้เป็นไปตามระเบียบ

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับดำเนินโครงการการศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน ในวงเงิน ๒,๕๘๓,๘๐๐ บาท ให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรขอเสนอรายละเอียดโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๒,๕๘๓,๘๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัญหาเด็กแว้นปิดถนนสาธารณะ จับกลุ่มแข่งรถจักรยานยนต์ สร้างความเดือดร้อนรำคาญใจแก่ผู้ใช้ทางสัญจรอย่างสาหัสมาเป็นเวลานาน ถึงแม้ที่ผ่านมาเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมีมาตรการป้องปรามจับกุมอยู่เป็นระยะๆแต่ผลเมื่อไหร่ นักบิดวัยโจ๋ก็กลับมาครองถนนอีกจนถึงปัจจุบันนี้ ตามสถิติจำนวนคดีที่เกิดขึ้นจำนวนสถิติคดี ตั้งแต่ ปี ๒๕๕๓- ๒๕๖๒ มีดังนี้

ปี	จำนวนคดี
๒๕๕๗	๑๘๗
๒๕๕๘	๑๑๓
๒๕๕๙	๑๗๘
๒๕๖๐	๑๗๗
๒๕๖๑	๑๐๙
๒๕๖๒	๒๕๙

สถิติคดีจราจรที่เกิดความเสียหายที่เกิดจากรถจักรยานยนต์แล้วทำให้สูญเสียทั้งชีวิต ได้รับบาดเจ็บ และสูญเสียทรัพย์สินเป็นจำนวนมากและคิดเป็นมูลค่ามหาศาล ซึ่งมีสถิติการเกิดเหตุ ตั้งแต่ ปี ๒๕๕๙ - ปี ๒๕๖๒ ดังนี้

รายละเอียด	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
คดี	๗,๖๔๐	๙,๖๙๗	๑๒,๒๒๕	๑๐,๖๑๖
ผู้ขับขี่เสียชีวิตที่เกิดเหตุ	๖๐๐	๗๐๓	๗๑๒	๖๑๓
เสียชีวิตที่โรงพยาบาล	๖๑๕	๗๖๙	๑๗๖	๖๕๕
บาดเจ็บสาหัส	๖๓๓	๖๓๓	๗๕๒	๗๑๘
บาดเจ็บเล็กน้อย	๗,๘๔๐	๖,๑๘๗	๑๐,๐๕๒	๙,๐๘๘
ผู้โดยสารเสียชีวิตที่เกิดเหตุ	๑	๑	๑	๒

(หมายเหตุ จำนวนคดีจราจรที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ แล้วมีคนตาย บาดเจ็บ
ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

และสถิติผู้กระทำความผิดแข่งรถในทางและมีพฤติกรรมเสี่ยงแข่งรถทั่วประเทศ มีจำนวน ๗๓,๐๓๘ ราย (ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามรายงานแบบฟอร์มของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร .(ศปข.ตร.) ข้อมูล ณ วันที่ ๑ มิ.ย. ๖๒ - ๒๘ ก.พ..๖๓)

จากการศึกษาวิจัย เรื่อง มาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคมต่อการแก้ไขปัญหาการแข่งรถซึ่งในทางสาธารณะของแก๊งเด็กและเยาวชน จากกลุ่มตัวอย่างของเด็กและเยาวชน จำนวนทั้งสิ้น ๑,๒๐๐ ตัวอย่าง พบว่า ๑) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านลักษณะส่วนตัวของเด็กและเยาวชนกับพฤติกรรมการแข่งขันแข่งรถซึ่ง ได้แก่ ชอบความตื่นเต้น อยากลองอะไรใหม่ๆ อยากเป็นจุดเด่น (ฮีโร่) อยากเป็นจุดเด่น (ไ้หฺร) ชอบเสี่ยงไม่กลัวอันตราย ชอบทำอะไรมีเดิมพัน ชอบความท้าทาย ชอบความท้าทายชอบในสิ่งที่ชอบแม้ว่าสิ่งนั้นจะไม่ถูกต้อง ชอบทำตามเพื่อนโดยไม่คำนึงผลกระทบใดๆ ชอบทำอะไรแล้วทำเลย ทำอะไรโดยไม่คิดถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ใช้เวลาว่างในการในการหาความรู้ และใช้เวลาว่างในการทำอะไรสนุกๆนั้นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการแข่งขันแข่งรถซึ่ง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ ๐.๐๕ ๒) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมกับพฤติกรรมการแข่งขันแข่งรถซึ่ง ได้แก่ ในชุมชนมีร้านจำหน่ายอุปกรณ์/ดัดแปลงรถ การดัดแปลงสภาพรถทำได้ง่ายทางสาธารณะที่ใช้ในการแข่งรถหาง่ายและไม่เสียค่าใช้จ่าย สภาพถนนเหมาะแก่การแข่งขันแข่งรถและมีช่องทางหลบหนี สื่อเสนอข่าวการแข่งขันแข่งรถทำให้อยากเลียนแบบ และเมื่อมีการกระทำความผิดเด็กและเยาวชนได้รับโทษเบากว่าผู้ใหญ่ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการแข่งขันแข่งรถซึ่ง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ ๐.๐๕ และข้อเสนอแนะจากการวิจัย ให้สถาบันศึกษา (โรงเรียน) และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (หน่วยปฏิบัติ) ร่วมมือกันจัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมการแข่งขันแข่งรถซึ่ง และผลกระทบที่มีต่อตัวเด็กและเยาวชนและประชาชนทั่วไปโดยสร้าง

จิตสำนึกแก่เด็กและเยาวชนไม่ให้ไปดัดแปลง/แต่งรถที่ผิดกฎหมายและจัดกิจกรรมสร้างสรรค์ให้เด็กและเยาวชนใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์ เช่น เล่นกีฬา เรียนดนตรี หรือจัดกิจกรรมชมรม การสร้างเครือข่ายทางสังคมให้ทุกภาคส่วนร่วมกันทำงานเชิงบูรณาการตั้งแต่ระดับครอบครัว กลุ่มเพื่อน ระบบงานยุติธรรมในสังคม รวมทั้งร่วมกันพัฒนาความเข้มแข็งของครอบครัว ชุมชน ระบบการศึกษา อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างทางเลือกในการจัดกิจกรรมที่สร้างสรรค์ น่าสนใจ และจัดการเรียนรู้ให้เห็นผลกระทบที่เป็นรูปธรรม เป็นต้น (ที่มา : งานวิจัยมาตรการป้องกันปราบปรามของเจ้าหน้าที่ตำรวจและมาตรการทางสังคม

ต่อการแก้ปัญหาการแข่งรถชิงในทางสาธารณะของแก๊งเด็กและเยาวชน, กองวิจัย, สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ๒๕๕๗) และเมื่อปี ๒๕๕๐ นายแพทย์ อนุรักษ์ อมรเพชรสถาพร ผู้ช่วยอำนวยการศูนย์นเรนทร กระทรวงสาธารณสุข พบว่า ๑ ใน ๔ หรือ ๒๕ เปอร์เซ็นต์ ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร เป็นนักเรียนนักศึกษา และพบว่าเด็กอายุต่ำกว่า ๑๕ ปีที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีประมาณ ๒,๐๐๐ คนต่อปี ซึ่ง ๗๐ เปอร์เซ็นต์ของเด็กกลุ่มนี้เสียชีวิตจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ซึ่งเด็กกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเด็กแว้น (ที่มา : หนังสือพิมพ์คมชัดลึก วันที่ ๑๓ ก.ย.๕๐)

เมื่อวันที่ ๙ ก.ย.๖๒ ที่รัฐสภา เกียกกาย มีการประชุมวุฒิสภา มีการตั้งกระทู้ถามกระทรวงคมนาคม แก้ปัญหาเด็กแว้น หลังพบว่าไม่มีใบขับขี่ ๓ ล้านคน ได้ตั้งกระทู้ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เรื่อง ปัญหาเด็กหรือวัยรุ่นขับรถยนต์ รถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบขับขี่และขับด้วยความประมาท ได้มีสมาชิกวุฒิสภา อ้างถึงรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนเป็นอันดับ ๑ของเอเชีย และอันดับ๓ของโลก ส่วนใหญ่มักพบปัญหาจากพฤติกรรมการขับขี่ โดยผู้ขับขี่จำนวน ๗ ล้านคน ไม่มีใบขับขี่ และในนั้นเป็นเด็กจำนวน ๓ ล้านคน รองลงมาเป็นปัญหาขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย และตามด้วย ขับรถซิ่งหรือขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จึงอยากถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมว่า จะมีมาตรการแก้ไข ปัญหาอย่างไร อย่างไรก็ตาม อยากฝากเรื่องการบังคับใช้กฎหมายด้วย ขอให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและจริงจัง รวมถึงควบคุมบทลงโทษต่อร้านดัดแปลงสภาพรถ พร้อมกับตรวจสอบใบขับขี่และหมวกกันน็อกในสถานศึกษาทุกแห่งในระดับอาชีวและมหาวิทยาลัย ตลอดจนเพิ่มความกวดขันจราจรเพื่อลดปัญหาวัยรุ่น ขับซิ่ง และเพื่อความปลอดภัยแก่เด็กบนท้องถนน นายอิทธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ชี้แจงว่า องค์การอนามัยโลกล่าสุดได้รายงานผลความปลอดภัยทางถนนของโลกปี ๒๕๖๑ ซึ่งไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงเป็นอันดับ ๙ แล้ว แต่ตัวเลขสถิติอุบัติเหตุยอมรับว่ายังสูงอยู่ โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับกลุ่มเด็กที่มีอายุ ๑๕-๑๙ ปี และกลุ่มอายุ ๒๐-๒๔ ปี โดยมาตรการแก้ปัญหา ระยะสั้นนั้น กระทรวงคมนาคมมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และที่ผ่านมาก็มีคำสั่งศาล.กำชับให้เจ้าหน้าที่และทุกภาคส่วนบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง หากพบการไม่สวมหมวกกันน็อกมีโทษปรับ ๕๐๐ บาท และถ้ายินยอมให้ผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกต้องเสียค่าปรับเพิ่มไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท นอกจากนี้ ยังมีมาตรการเพิ่มโทษเด็กแว้น หรือการขับซิ่งรถจักรยานยนต์สร้างความเดือดร้อน โดยตัวเด็กมีโทษจำคุก ๓ เดือน ปรับสูงสุด ๑๐,๐๐๐ บาท และต้องแจ้งไปยังผู้ปกครองรับทราบ โดยมีส่วนรับผิดชอบฐานปล่อยปละละเลย มีโทษตั้งแต่ทำทัณฑ์บนหรือให้วางเงินประกัน หากกระทำความผิดซ้ำจะริบเงินประกัน หรืออาจถึงขั้นผู้ปกครองถูกจำคุกไม่เกิน ๓ เดือน ปรับสูงสุด ๓๐,๐๐๐ บาท และยึดรถ (ที่มา : ข่าวเดลินิวส์)

ถึงแม้ว่าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เข้ามาบริหารประเทศและมีนโยบายสถาปนาความสงบเรียบร้อยให้เกิดขึ้นในสังคม ปัญหาเด็กแว้นก็เป็นอีกประเด็นที่อยู่ในลิสต์ที่ต้องจัดการอย่างจริงจัง พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา หัวหน้า คสช. ได้ออกมาประกาศใช้คำสั่ง คสช. ที่ ๒๒/๒๕๕๘ เรื่องมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และจักรยานยนต์ในทางและควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายสถานบริการ ปัญหาเด็กแว้นก็ยังไม่สามารถแก้ไขได้ จนกลายเป็นปัญหาเรื้อรังและจะถูกหยิบมาเพื่อสะสางให้หมดจากสังคมตามแนวทาง คสช. และในสถานการณ์ปัจจุบัน ปัญหาปิดถนนสาธารณะจับกลุ่มแข่งรถจักรยานยนต์ ยังสร้างความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้รถใช้

ถนนไม่มีความปลอดภัย เกิดอุบัติเหตุก็บ่อยครั้ง สำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งมีหน้าที่ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทาง จึงได้จัดตั้งศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร. (ศปข.ตร.) ตามคำสั่ง ตร. ที่ ๕๖๐/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๓ ต.ค.๖๒ เพื่อสนองนโยบายรัฐบาล ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องระงับยับยั้ง หรือแก้ไขปัญหการแข่งรถในทางหรือซัปรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น การรวมกลุ่มหรือมั่วสุมโดยในลักษณะหรือพฤติกรรมที่น่าจะนำไปสู่การแข่งรถในทาง อันเป็นการก่อความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และเป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ซึ่งในปัจจุบันยังปรากฏตามสถิติคดีจราจรและภาพข่าวตามสื่อต่าง ๆ ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและตามจังหวัดต่าง ๆ

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร. (ศปข.ตร.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงได้จัดทำโครงการ : ศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทาง แล้วทำให้ปัญหาการใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เป็นการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน

ความจำเป็นในการศึกษาวิจัย

ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร. (ศปข.ตร.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เห็นว่านอกจากมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมการกระทำผิดของกลุ่มผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างเคร่งครัดแล้ว การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของทั้งตัวผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง ผู้ปกครอง ให้ตระหนักถึงปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับตัวเองและสังคม ลดพฤติกรรมเชิงลบ และการส่งเสริมพฤติกรรมเชิงบวก โดยการจัดการอบรมเชิงปฏิบัติอย่างมีส่วนร่วมของผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง และภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการสนับสนุนให้เกิดการบูรณาการเครือข่าย การมีเข้ามาเป็นส่วนร่วมในการจัดการปัญหาการแข่งรถในทาง ทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ เช่น จิตอาสาจราจร จะสามารถแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อศึกษาสภาพปัญหา การมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทาง และเงื่อนไขปัจจัยในการบูรณาการ การมีส่วนร่วมและนวัตกรรมมาใช้ในการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน
๒. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ความต้องการ และพัฒนาต้นแบบหลักสูตร รูปแบบการฝึกอบรมอย่างการมีส่วนร่วม เพื่อพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน
๓. เพื่อดำเนินจัดการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมซัปรถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎหมาย ลดพฤติกรรมเสี่ยงในแข่งขันรถในทาง และสร้างเครือข่ายการจัดการปัญหาการแข่งรถในทาง ในกลุ่มผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
๔. ดำเนินติดตามประเมินผล และถอดบทเรียนการดำเนินโครงการเพื่อกำหนดเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

/ขอเบเขตการ...

ขอบเขตการดำเนินงาน :**ขอบเขตด้านเนื้อหา**

๑. ศึกษาค้นคว้า แนวคิดทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Documentary Study) กับสภาพปัญหา เจ็อนไขปัจจัย และแนวทางการแก้ไขปัญหาการแข่งขันในทาง ทั้งในประเทศ และต่างประเทศ
๒. การพัฒนาต้นแบบหลักสูตรการอบรมเด็กและเยาวชน เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎหมาย และลดพฤติกรรมเสี่ยงในแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทาง
๓. การขยายผลดำเนินการฝึกอบรมเด็กและเยาวชน และสร้างเครือข่าย เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎหมาย และลดพฤติกรรมเสี่ยงในแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางทั่วประเทศ
๔. ติดตามประเมินผล และถอดบทเรียนการดำเนินโครงการวิจัย เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดข้อเสนอมาตรการของรัฐในการจัดการปัญหาการแข่งขันในทางอย่างยั่งยืน

ขอบเขตด้านประชากร

เด็กและเยาวชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ผู้ปกครอง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ผู้ทรงคุณวุฒิ และคณาจารย์ในสถานศึกษา รวมทั้งประชาชน ผู้นำชุมชน

ขอบเขตด้านสถานที่

การศึกษาวิจัยครั้งนี้จะทำการศึกษาคอบคลุมทั่วประเทศ ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บ.ช.น) กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑-๙ (ภ.๑-๙) โดยการสุ่มตัวอย่างในพื้นที่เป้าหมาย ที่มีจำนวนสถิติเกี่ยวกับผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งขันในทางเป็นจำนวนมาก โดยในการวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดขอบเขตด้านประชากรของการวิจัยไว้โดยใช้ ประชาชน ผู้นำชุมชน ผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งขันในทางทั่วประเทศ

ขอบเขตด้านวิธีการศึกษา

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งขันในทางอย่างยั่งยืน การศึกษาวิจัยครั้งนี้จะใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมครอบคลุมกับกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ผู้ปกครอง เจ้าหน้าที่ตำรวจ สหวิชาชีพ ผู้ทรงคุณวุฒิ และประชาชนทั่วไป โดยใช้เครื่องมือการเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัยแบบผสมผสาน คือเชิงปริมาณ (Quantitative research) ด้วยแบบสอบถาม และเชิงคุณภาพ (Qualitative research) เพื่อทราบสภาพปัญหา ความต้องการในการอบรม และดำเนินการพัฒนาต้นแบบหลักสูตรฝึกอบรม วิทยากร ดำเนินการขยายผลการอบรม และการสร้างเครือข่ายเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมาย การวัดประเมินผล และการถอดบทเรียนเพื่อเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายในการจัดการกับปัญหาการแข่งขันในทางอย่างยั่งยืน

ขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย

ใช้การวิจัยเชิงปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วมเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการบูรณาการองค์กร หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งขันในทางอย่างยั่งยืน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. แบบการวิจัย

เพื่อให้ได้ผลการศึกษาวิจัยที่ครอบคลุมวัตถุประสงค์ ทำการศึกษาวิจัยแบบผสมผสาน โดยการนำเครื่องมือวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) ด้วยการใช้แบบสอบถาม สํารวจ กลุ่มตัวอย่าง และเครื่องมือการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ด้วยการประชุมกลุ่ม (Focus Group Discussion) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In depth Interview) กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ และ นำข้อมูลมาวิเคราะห์ตามขั้นตอนการวิจัย ดังนี้

ระยะแรก เป็นการศึกษาสภาพปัญหา ความต้องการของผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ เด็ก และเยาวชน รวมทั้งผู้ปกครอง ผู้นำชุมชน และผู้ทรงคุณวุฒิในการจัดอบรมเพื่อส่งเสริมเด็กและเยาวชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางอย่างยั่งยืน

เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

๑. แบบสอบถาม ที่จัดทำขึ้นโดยคณะวิจัยของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร. (ศปข.ตร.) เจ้าหน้าที่ตำรวจกองวิจัย คณาจารย์โรงเรียนนายร้อยตำรวจ และสถาบันอุดมศึกษา เพื่อสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเด็กและเยาวชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยง กลุ่มผู้ปกครอง ประชาชนทั่วไป และเจ้าหน้าที่ตำรวจ

- สภาพปัญหา พฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทาง และเงื่อนไขปัจจัยในการบูรณาการ การมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

- ความจำเป็นต้องการ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาหลักสูตรการอบรมจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ เครื่องมื่อดังกล่าวต้องได้รับการตรวจสอบคุณภาพทั้งความเที่ยงตรง (Validity) และความน่าเชื่อถือ (Reliability)

๒. แบบสัมภาษณ์ระดับลึก เกี่ยวกับสภาพปัญหา พฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทาง และเงื่อนไขปัจจัยในการบูรณาการ การมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน และความจำเป็นต้องการ เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาหลักสูตรการอบรมจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน จากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ แกนนำเด็กและเยาวชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถในทาง เจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ทรงคุณวุฒิ และคณาจารย์ในสถาบันอุดมศึกษา

ระยะที่สอง พัฒนาหลักสูตรการอบรมเพื่อส่งเสริมเด็กและเยาวชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตามองค์ประกอบการจัดการความรู้หลักสูตร ได้แก่

๑) หลักการเหตุผลของหลักสูตร

๒) เป้าหมายของหลักสูตร

๓) โครงสร้างหลักสูตร

๔) เนื้อหาสาระของหลักสูตร

๕) รูปแบบกิจกรรมการอบรม

๖) สื่อและแหล่งเรียนรู้

๗) การประเมินผลหลักสูตร นอกจากนี้ในระยะที่สองนี้จะรวมถึงการดำเนินการทดลอง และประเมินผลแก้ไขปรับปรุง เพื่อให้ได้ต้นแบบหลักสูตร วิทยากร ในการขยายผลการฝึกอบรมเด็กและเยาวชน

/เครื่องมือ...

เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

๑. การประชุมกลุ่ม Focus Group Discussion ผู้เกี่ยวข้องเพื่อยกร่างหลักสูตร จำนวน ๕ กลุ่ม ได้แก่

- ๑) กลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยง
- ๒) กลุ่มผู้ปกครอง
- ๓) กลุ่มผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้บริหารในกระบวนการยุติธรรม อาทิ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กรมป้องกันบรรเทาสาธารณภัย กลุ่มสหวิชาชีพ และองค์กรพัฒนาเอกชน
- ๔) กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่บนสถานีตำรวจ และในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางสาธารณะ
- ๕) คณาจารย์ในสถานศึกษา ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการจัดทำหลักสูตร

๒. แบบประเมินหลักสูตร ที่จัดทำขึ้นโดยคณะวิจัยของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง (ศปข.ตร.) (ศปข.ตร.) เจ้าหน้าที่ตำรวจกองวิจัย คณาจารย์โรงเรียนนายร้อยตำรวจ และสถาบันอุดมศึกษา เพื่อทดสอบคุณภาพของหลักสูตรอบรมก่อนนำไปใช้จริง โดยวิธีการสัมภาษณ์ระดับลึก

ระยะที่สาม การขยายผลนำหลักสูตรไปใช้ในการฝึกอบรมเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมายทั่วประเทศเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎหมาย และลดพฤติกรรมเสี่ยงในแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางทั่วประเทศ โดย

๑. อบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจ (วิทยากร) ต้นแบบตัวแทน ภ.๑-๙, น. เพื่อดำเนินการขยายผลนำหลักสูตรไปดำเนินการ

๒. ขยายผลอบรมเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมาย และ

๓. สร้างเครือข่ายกิจกรรมเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมาย เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎหมาย และลดพฤติกรรมเสี่ยงในแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางทั่วประเทศ

ระยะที่สี่ การถอดบทเรียนประเมินผลสัมฤทธิ์ของการฝึกอบรม เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการกำหนดมาตรการ และนโยบายในการจัดการปัญหาอย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

ด้านคุณภาพ :

๑. ผลงานวิจัยการศึกษาและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน
๒. การฝึกอบรมผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถในทางเพื่อเป็นส่วนร่วมเพื่อแก้ไขการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ไม่น้อยกว่า ๑๐,๐๐๐ คน

ด้านคุณภาพ :

๑. ต้นแบบหลักสูตรการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน
๒. ผู้ผ่านการอบรมมีความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติตัวในการปฏิบัติตามกฎหมายไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘๐
๓. กิจกรรมเครือข่ายเด็กและเยาวชนเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถในทาง และส่งเสริมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
๔. เด็กและเยาวชนหรือผู้ที่ผ่านการอบรมมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการแข่งรถในทาง และไม่ย้อนกลับไปกระทำความผิดเกี่ยวกับการแข่งรถในทาง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐
๕. ข้อเสนอเชิงนโยบาย แนวทางการมีส่วนร่วมของผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งรถในทาง และคู่มือการฝึกอบรม

/ประโยชน์...

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

นำผลการศึกษาใช้เป็นข้อมูลแก้ไขปัญหาโดยการนำประชาชน ผู้นำชุมชนและผู้กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางมาเป็นส่วนร่วม การสร้างเครือข่ายหรือทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ เช่น อาสาจราจร เพื่อเป็นการลดปัญหาทั้งการแข่งรถบนท้องถนน ลดอุบัติเหตุความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย รวมทั้งลดการก่อความเดือดร้อนรำคาญ เป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม และเพื่อเป็นการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน

- ทำให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
- ทำให้ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและราชการ
- ลดปัญหาอาชญากรรมและปัญหายาเสพติด
- นอกจากนี้แล้วยังก่อให้เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อม
- ลดมลภาวะทางเสียง และมลภาวะทางอากาศวันพิษจากท่อไอเสีย เช่น ลดฝุ่น P.M ๒.๕

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๕ เดือน

สถานที่ดำเนินโครงการ : ทั่วประเทศ ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น) กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑-๙ (ภ.๑-๙) โดยการสุ่มตัวอย่างในพื้นที่เป้าหมาย ที่มีจำนวนสถิติเกี่ยวกับการกระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงการแข่งรถในทางเป็นจำนวนมาก

ผู้รับผิดชอบโครงการ : ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางและความผิดอื่นที่เกี่ยวข้อง ตร. (ศปข.ตร.) (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	-
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๑,๗๔๐,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๒๑,๓๔๐,๖๙๐
รวม		๒๓,๐๘๐,๖๙๐

๔. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก					
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ ๑๑-๑๕ ปี	๑			
ที่ปรึกษาโครงการวิจัย/นักวิจัย	ผู้เชี่ยวชาญ	๔	๑๕	๒๐,๐๐๐	๑,๒๐๐,๐๐๐
นักวิจัย	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๒			
นักวิจัย	วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๗			
นักวิจัย	วุฒิปริญญาตรี ประสบการณ์ไม่น้อยกว่า ๕ ปี	๒			
รวมค่าบุคลากรหลัก		๑๖			๑,๒๐๐,๐๐๐

หมายเหตุ : เป็นข้าราชการทำหน้าที่นักวิจัย

๕. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	-		
เลขานุการโครงการ	๑	-		
พนักงานพิมพ์ดีด/เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๓	-		
ผู้ช่วยนักวิจัย	๒	๑๕	๒๐,๐๐๐	๕๔๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				๕๔๐,๐๐๐

๖. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓. ค่าใช้จ่ายตรง				
๓.๑ ค่าใช้จ่ายในกิจกรรมลงพื้นที่เก็บข้อมูล				๒,๗๐๔,๙๙๐
รวมค่าใช้จ่ายในการทดสอบแบบสอบถาม				๔๒,๒๖๐
ค่าใช้จ่ายในการทดสอบแบบสอบถาม (จ.นครปฐม)				๘,๒๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๔,๓๒๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน		๓,๙๐๐
ค่าใช้จ่ายในการทดสอบแบบสอบถาม (จ.นครนายก)				๑๑,๙๔๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๔,๓๒๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน		๗,๖๒๐
ค่าใช้จ่ายในการทดสอบแบบสอบถาม (จ.ปทุมธานี)				๘,๒๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๔,๓๒๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๓ วัน)	๖	คน		๓,๙๐๐
ค่าใช้จ่ายในการทดสอบแบบสอบถาม (จ.นครราชสีมา)				๑๓,๘๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๒ วัน)	๖	คน	๒๔๐	๒,๘๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๑ คืน)	๖	คน	๘๐๐	๔,๘๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่ทดสอบแบบสอบถาม (๒ วัน)	๖	คน		๖,๒๐๐
รวมค่าสำเนาแบบสอบถาม				๒๒,๕๐๐
ค่าสำเนาแบบสอบถามดำเนินงานวิจัย ๕ หน้า	๔,๕๐๐	ชุด	๐.๕๐	๑๑,๒๕๐
ค่าสำเนาแบบสอบถามด้านการประเมินผล ๕ หน้า	๔,๕๐๐	ชุด	๐.๕๐	๑๑,๒๕๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าวัสดุอุปกรณ์				๑๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามด้านงานวิจัย				๕๔๓,๐๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๑ (จ.สมุทรปราการ/อยุธยา/ปทุมธานี/ชัยนาท)	๘	คน		๓๖,๗๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๙,๘๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๒ (จ.ฉะเชิงเทรา/ชลบุรี/จันทบุรี/ตราด)	๘	คน		๓๘,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๑,๕๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๓ (จ.นครราชสีมา/บุรีรัมย์/สุรินทร์/ศรีสะเกษ)	๘	คน		๔๔,๘๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๙,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๔ (จ.ขอนแก่น/อุดรธานี/สกลนคร/มุกดาหาร)	๘	คน		๕๒,๒๔๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๗,๐๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๕ (จ.ลำพูน/เชียงใหม่/เชียงราย/แพร่)	๘	คน		๗๑,๙๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๐,๐๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๖ (จ.นครสวรรค์/เพชรบูรณ์/พิษณุโลก/ตาก)	๘	คน		๔๙,๙๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๔,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๗ (จ.กาญจนบุรี/ราชบุรี/สมุทรสาคร/เพชรบุรี)	๘	คน		๓๗,๖๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๐,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๘ (จ.สุราษฎร์ธานี/นครศรีธรรมราช/พังงา/กระบี่)	๘	คน		๗๓,๖๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๑,๗๖๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๙ (จ.พัทลุง/ตรัง/สตูล/สงขลา)	๘	คน		๗๕,๕๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๓,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม บข.น. (๙ บก.น.)	๘	คน		๖๒,๒๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๙ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๗,๒๘๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๔๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามด้านการประเมินผล				๕๔๓,๐๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๑ (จ.สมุทรปราการ/อยุธยา/ปทุมธานี/ชัยนาท)	๘	คน		๓๖,๗๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๙,๘๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๒ (จ.ฉะเชิงเทรา/ชลบุรี/จันทบุรี/ตราด)	๘	คน		๓๘,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๑,๕๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๓ (จ.นครราชสีมา/บุรีรัมย์/สุรินทร์/ศรีสะเกษ)	๘	คน		๔๔,๘๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๙,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๔ (จ.ขอนแก่น/อุดรธานี/สกลนคร/มุกดาหาร)	๘	คน		๕๒,๒๔๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๗,๐๔๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๕ (จ.ลำพูน/เชียงใหม่/เชียงราย/แพร่)	๘	คน		๗๑,๙๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๐,๐๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๖ (จ.นครสวรรค์/เพชรบูรณ์/พิษณุโลก/ตาก)	๘	คน		๔๙,๙๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๕ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๒๕,๖๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๔,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๗ (จ.กาญจนบุรี/ราชบุรี/สมุทรสาคร/เพชรบุรี)	๘	คน		๓๗,๖๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๑๐,๗๒๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๘ (จ.สุราษฎร์ธานี/นครศรีธรรมราช/พังงา/กระบี่)	๘	คน		๗๓,๖๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๑,๗๖๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนามภาค ๙ (จ.พัทลุง/ตรัง/สตูล/สงขลา)	๘	คน		๗๕,๕๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๗ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๖ คืน)	๘	คน	๘๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๒๓,๖๘๐
ลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม บข.น. (๙ บก.น.)	๘	คน		๖๒,๒๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๙ วัน)	๘	คน	๒๔๐	๑๗,๒๘๐
ค่าเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๘	คน		๔๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายของเจ้าหน้าที่การจัดฝึกอบรม (เจ้าหน้าที่ของศูนย์ฯ และกองวิจัย)				๑,๔๕๔,๐๗๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าใช้จ่าย ภาค ๑	๖	คน		๖๓,๐๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๕ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๕,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๕ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๕ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๒๒,๐๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๕ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๖,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๖	คน		๑๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่าย ภาค ๒	๖	คน		๙๓,๖๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๖ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๖,๔๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๖ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๑๑,๕๒๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๖ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๒๖,๔๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๖ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๖	คน		๓๐,๐๐๐
ค่าใช้จ่าย ภาค ๓	๖	คน		๒๒๖,๑๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๗ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๗,๕๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๗ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๗ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๓๐,๘๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๗ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๒๒,๔๐๐
ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๗ จว.)	๒	คน	๖,๐๐๐	๘๔,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๖๗,๙๐๐
ค่าใช้จ่าย ภาค ๔	๖	คน		๒๒๘,๓๑๒
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๗ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๗,๕๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๗ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๑๓,๔๔๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๗ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๓๐,๘๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๗ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๒๒,๔๐๐
ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๗ จว.)	๒	คน	๖,๐๐๐	๘๔,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๖๙,๘๑๒
ค่าใช้จ่าย ภาค ๕	๖	คน		๒๑๕,๑๗๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๕ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๕,๔๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๕ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๙,๖๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๕ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๒๒,๐๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๕ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๖,๐๐๐
ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๕ จว.)	๒	คน	๑๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๖๒,๙๗๐
ค่าใช้จ่าย ภาค ๖	๖	คน		๑๗๕,๖๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๖ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๖,๔๘๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๖ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๑๑,๕๒๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๖ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๒๖,๔๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๖ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๖ จว.)	๒	คน	๖,๐๐๐	๗๒,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๔๐,๐๘๐
ค่าใช้จ่าย ภาค ๗	๖	คน		๕๓,๑๕๒
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๔,๓๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๑๗,๖๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๒,๘๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๖	คน		๑๐,๗๕๒
ค่าใช้จ่าย ภาค ๘	๖	คน		๑๗๖,๑๙๖
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๔,๓๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๑๗,๖๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๒,๘๐๐
ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๔ จว.)	๒	คน	๑๐,๐๐๐	๘๐,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๕๓,๗๙๖
ค่าใช้จ่าย ภาค ๙	๖	คน		๑๙๕,๓๖๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๔,๓๒๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๒ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๗,๖๘๐
ค่าที่พัก (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๒	คน	๒,๒๐๐	๑๗,๖๐๐
ค่าที่พัก (พ.ต.ท.ลงมา) (๔ จว.ๆ ละ ๑ คืน)	๔	คน	๘๐๐	๑๒,๘๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าเดินทาง (เครื่องบิน) (๔ จว.)	๒	คน	๑๐,๐๐๐	๘๐,๐๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๗๒,๙๖๐
ค่าใช้จ่าย บข.น.	๖	คน		๒๗,๕๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.อ.ขึ้นไป) (๑๕ วัน)	๒	คน	๒๗๐	๘,๑๐๐
ค่าเบี้ยเลี้ยง (พ.ต.ท.ลงมา) (๑๕ วัน)	๔	คน	๒๔๐	๑๔,๔๐๐
ค่าเดินทาง (รถยนต์)	๔	คน		๕,๐๐๐
๓.๒ ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม				๑๘,๑๗๓,๒๐๐
ค่าใช้สอย ดำเนินกิจกรรม				
- ประชุมสัมมนาคณะทำงานและผู้ทรงคุณวุฒิ จัดทำแผนการดำเนินงาน จำนวน ๒ ครั้ง				๑๖๙,๐๐๐
- การทบทวนวรรณกรรม/สร้างเครื่องมือในการวิจัยและอบรมเชิงปฏิบัติการ				๕๐,๐๐๐
- การประชุมสัมมนา ผู้มีส่วนได้เสีย ทำพัฒนาหลักสูตร (จำนวน ๕ ครั้ง)				๔๕๑,๐๐๐
- การจัดทำคู่มือ ชุดแบบเรียน การฝึกอบรม ค่าผลิตสื่อสไลด์ทัศน์				๒๐๐,๐๐๐
- การประชุมเชิงปฏิบัติการประเมินหลักสูตร				๖๗,๐๐๐
- การอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจ (เพื่อเป็นวิทยากรกระบวนการขยายผล (ครูแม่ไก่) จำนวน ๓๐๐ คน				๒,๕๘๓,๘๐๐
- การจัดอบรมการแก้ไขปัญหการแข่งรถในทาง (เด็กและเยาวชน จำนวน ๑๘,๐๐๐ คน)				๑๔,๒๐๗,๓๐๐
- การติดตามและประเมินผลการดำเนินกิจกรรม				๒๐,๐๐๐
- การประชุมสัมมนาการถอดบทเรียนเพื่อนำเสนอสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อใช้ในการกำหนดเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ (จำนวน ๓ ครั้ง)				๒๕๕,๖๐๐
- สรุปผลการดำเนินงานและจัดทำรายงาน				๙๔,๕๐๐
- ค่าวัสดุอุปกรณ์				๗๕,๐๐๐
๓.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำคู่มือและสื่อประชาสัมพันธ์				-
๓.๔ ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ และการจัดทำรายงานผลการศึกษา				๔๖๒,๕๐๐
๓.๔.๑ ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ				-
๓.๔.๒ ค่าจัดทำรายงานผลการศึกษาต่างๆ				๔๖๒,๕๐๐
รายงานเริ่มต้นการศึกษา	๑๕	ชุด	๕๐๐	๗,๕๐๐
รายงานระหว่างกาล	๑๕	ชุด	๕๐๐	๗,๕๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	๑๕	ชุด	๑,๐๐๐	๑๕,๐๐๐
ร่างรายงานฉบับผู้บริหาร	๑๕	ชุด	๕๐๐	๗,๕๐๐
รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD (Final Report)	๒๐	เล่ม	๑,๕๐๐	๓๐,๐๐๐
รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)	๒๐	เล่ม	๑,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
ค่าจัดทำวีดิทัศน์สรุปผลการศึกษาโครงการ (๒, ๔ และ ๗ นาที)				๒๐๐,๐๐๐
ค่าจัดทำคู่มือ	๑๐๐	เล่ม	๕๐๐	๕๐,๐๐๐
รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD (สำหรับแจกจ่าย)	๒๕๐	เล่ม	๓๐๐	๗๕,๐๐๐
รายงานฉบับผู้บริหาร	๒๕๐	เล่ม	๒๐๐	๕๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรงทั้งสิ้น				๒๑,๓๔๐,๖๙๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำสัญญา		
เดือนที่ ๒	รายงานเริ่มต้นการศึกษา	เดือนที่ ๒	ร้อยละ ๓๐ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๓ - ๑๑	รายงานระหว่างกาล	เดือนที่ ๑๑	ร้อยละ ๔๐ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๑๒	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ร่างรายงานฉบับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๖	ร้อยละ ๒๐ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๑๓	รายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานฉบับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๙	ร้อยละ ๑๐ ของทั้งหมด
เดือนที่ ๑๔	ตรวจรับโครงการ	เดือนที่ ๒๐	
เดือนที่ ๑๕	รายงานส่ง ฎปถ.และสรุปโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๑.๒ (๒)

/ผู้ชี้แจง...

ผู้ชี้แจง (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) : ขอปรับรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อเป็นวิทยากรกระบวนการขยายผล (ครูแม่ไก่) จำนวน ๓๐๐ คน เดิมจำนวนเงิน ๒,๘๓๑,๘๐๐ บาท เป็นจำนวนเงิน ๒,๕๘๓,๘๐๐ บาท รวมจำนวนเงินที่ขอรับจัดสรรทั้งสิ้น ๒๓,๐๘๐,๖๕๐ บาท

ความเห็นคณะกรรมการศึกษาวิจัยฯ

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ควรเพิ่มการศึกษานวัตกรรมที่จะสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการบังคับ/จัดการเด็กแว้น เพื่อให้สามารถลดความเสี่ยงของตำรวจในการจัดการ
๒. ควรเพิ่มแนวทางการนำไปปฏิบัติให้ชัดเจน ครอบคลุมมากขึ้น เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้เลย
๓. ควรเพิ่มบทบาทการมีส่วนร่วมของผู้ปกครองในการแก้ปัญหาเข้าไปในกระบวนการ หรือหลักสูตร
๔. อาจลด sample size และนำเงินมาใช้ในการเพิ่มภารกิจ หรือนำนวัตกรรม หรือเครื่องมือใหม่ๆ มาใช้
๕. ให้มุ่งเน้นความสอดคล้องกับเป้าหมายหลักของกองทุนฯ คือการลดอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซด์ลงร้อยละ ๑๐
๖. ตรวจสอบการใช้จ่ายให้เป็นไปตามระบบเทียบ

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับดำเนินโครงการการศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน ในวงเงิน ๒๓,๐๘๐,๖๕๐ บาท ให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับดำเนินโครงการการศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน ในวงเงิน ๒๓,๐๘๐,๖๕๐ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๑.๒ (๓)...

วาระที่ ๓.๑.๒ (๓) โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ Checking Point เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร และผู้ขับขี่ในการใช้รถใช้ถนน

ตามที่ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ ได้ขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ Checking Point เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร และผู้ขับขี่ในการใช้รถใช้ถนน จำนวนเงิน ๒๑,๗๙๙,๕๘๐ บาท และได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ควรมีตัวอย่างเทคโนโลยีหรือโมเดลระบบที่จะนำมาใช้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้สามารถมองเห็นภาพมากขึ้น

๒. ควรปรับให้เป็นระบบอัจฉริยะมากขึ้น

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ Checking Point เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร และผู้ขับขี่ในการใช้รถใช้ถนน ในวงเงิน ๒๑,๗๙๙,๕๘๐ บาท ให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรขอเสนอรายละเอียดโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๒๑,๗๙๙,๕๘๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล : จากเหตุการณ์อุบัติเหตุร้ายแรงบนท้องถนน อันกระทบต่อความเชื่อมั่นในระบบการขนส่ง โดยมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ควบคุมกำกับดูแลผู้ขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ข้รถเกินชั่วโมงการทำงานตามที่กฎหมายกำหนด ข้รถโดยประมาท หรือข้รถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ ดังนั้น แนวคิดสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนน คือ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งช่วงเวลาก่อนการชนจึงจัดเป็นช่วงที่สำคัญในการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น พิจารณองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อันได้แก่ ๑) ปัจจัยบุคคล เช่น เมา ง่วง ไม่ชำนาญเส้นทาง เป็นต้น ๒) ปัจจัยสภาพถนน เช่น ทางโค้ง จุดกลับรถ ย่อมนคร ถนนลื่น เป็นต้น และ ๓) ปัจจัยจากสภาพรถ บรรทุกเกิน เบรกขัดข้อง เป็นต้น ซึ่งทั้ง ๓ ปัจจัยนี้เป็นสิ่งที่สามารถป้องกันได้ โดยเฉพาะด้านสภาพรถและคน ดังนั้น เมื่อพิจารณาพันธกิจหลักของกรมขนส่งทางบกที่มุ่งพัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัย ตามหลักการ ๓S (Safety & Security, Sustainability, Smart Transport) ที่ถูกขับเคลื่อนภายใต้แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะเห็นได้ว่ากรมขนส่งทางบก ได้มีการดำเนินการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับสถานการณ์ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัลมีบทบาทและความสำคัญในการสนับสนุนกระบวนการให้เกิดความสะดวก เข้าถึงได้ และเพิ่มประสิทธิภาพ โดยพบว่าตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๖๐ กรมขนส่งทางบกได้เริ่มดำเนินการให้รถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุก และรถพ่วง ต้องติดตั้งระบบ GPS ก่อนจด

ทะเบียนใหม่ทุกคัน รวมทั้งการพัฒนาแอปพลิเคชัน DLT GPS ซึ่งเป็นผู้ใช้งานสามารถติดตามตำแหน่งรถยนต์โดยสารสาธารณะได้จากอุปกรณ์หรือสมาร์ตโฟนตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยระบุหมายเลขทะเบียนของรถสาธารณะ ระบบก็จะแสดงพิกัดของรถทัวร์หรือรถบรรทุกคันนั้นๆ และอัตราความเร็วในขณะนั้น

ในปัจจุบัน พ.ศ. ๒๕๖๓ กรมขนส่งทางบกได้ออกนโยบายเร่งด่วนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผ่านมาตรการการตรวจสอบสมรรถนะของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ การตรวจสภาพความมั่นคงแข็งแรงของรถโดยสารสาธารณะ และตรวจความพร้อมของรถ ความพร้อมของคนขับรถ ณ จุดตรวจความพร้อม (Check Point) โดยดำเนินการตรวจพนักงานขับรถ ตรวจระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ มีค่าเป้าหมายต้องเป็นศูนย์ พนักงานขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถถูกต้องตรงตามประเภทรถ จำกัดระยะเวลาการทำงาน of พนักงานขับรถ และตรวจรถสภาพโดยสารให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัยตลอดการเดินทาง จากมาตรการจุดตรวจความพร้อมนี้ จะเป็นการกระตุ้นประชาชนและผู้ประกอบการขนส่งให้ควบคุมกำกับ ดูแลความปลอดภัยของรถและอุปกรณ์ส่วนควบ และ การปฏิบัติงานของพนักงานขับรถตลอดระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อป้องกันและลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดจุดตรวจความพร้อมทั่วประเทศบนทางหลวงแผ่นดิน ๑๑๑ สายทางรวมระยะทาง ๒๒,๐๔๘ กิโลเมตร ทุกระยะทาง ๙๐ กิโลเมตร โดยมีจุดตรวจสอบทั้งสิ้น ๗๘ จุดตรวจ จากผลการดำเนินงานที่ผ่านมาพบว่า จุดตรวจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ความหนาแน่นจราจรที่สูงขึ้น ณ จุดตรวจ อีกทั้งกระบวนการปฏิบัติงานต้องใช้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานผลัดละ ๓ คนและมี ๓ ผลัดใน ๑ วัน ซึ่งต้องใช้เวลาในการบันทึกเอกสารที่ในรูปแบบกระดาษขณะตรวจสอบรถสาธารณะที่หน้างานและต้องทำการบันทึกลงระบบซึ่งอีกครั้ง ไม่มีการแบ่งประเภทได้อย่างชัดเจน นอกจากนี้ยังพบว่ามี ความซ้ำซ้อนในกระบวนการปฏิบัติงาน ดังเช่น กรณีรถสภาพดีที่เพิ่งผ่านการตรวจสภาพ แต่เจ้าหน้าที่ยังคงต้องดำเนินการตรวจสอบทุกขั้นตอนในทุก ระยะของด่านตรวจ เนื่องจากขาดข้อมูลในการประเมินเบื้องต้น การส่งต่อข้อมูลไปยังผู้เกี่ยวข้อง เช่น จุดตรวจถัดไป ส่งผลให้เกิดความล่าช้า ที่เป็นเหตุให้เกิดการจราจรติดขัดและทำให้เกิดความไม่ร่วมมือ

จากประเด็นปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากการดำเนินงานด้านกระบวนการตรวจซ้ำซ้อน การสื่อสารข้อมูลที่ไม่เพียงพอ ภาระการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ กรมการขนส่งทางบก จึงมีแนวทางการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาสนับสนุนและบริหารจัดการจุดตรวจ เพื่อมุ่งสู่บริการอัจฉริยะ อีกทั้งสามารถต่อยอดและเพิ่มศักยภาพด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านการบูรณาการข้อมูลสู่ระบบอื่น เช่น ระบบ GPS ระบบทะเบียนประวัติผู้ขับขี่ เป็นต้น เพิ่มศักยภาพให้กับเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานทั้งที่จุดตรวจความพร้อม และเจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแล ขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการตรวจสอบตามจำนวนยานพาหนะขนส่งทางบกที่มีให้บริการเพิ่มมากขึ้นและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยเทคโนโลยีและนวัตกรรมจะเข้ามาช่วยในการส่งเสริมความปลอดภัย พัฒนาการให้บริการ กระบวนการในการให้บริการ ตลอดจนพัฒนากระบวนการจัดการบริหารข้อมูล เพื่อให้เกิดการใช้งานข้อมูลสูงสุดสำหรับการติดตามผลและนำมาสนับสนุนการพัฒนาแผนกลยุทธ์ แต่อย่างไรก็ตาม การลงทุนด้านเทคโนโลยีมีมูลค่าสูงและมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว การศึกษาและวิจัยเพื่อวิเคราะห์ความต้องการ/กระบวนการ/ปัญหาอุปสรรคต่างๆ จากนั้นจึงพัฒนา มาตรฐานและเลือกใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมสำหรับสนับสนุนกระบวนการทำงานจริง ตลอดจนตอบสนองต่อเป้าหมายและวิสัยทัศน์ขององค์กร จึงเป็นสิ่งที่ควรดำเนินการเป็นลำดับแรก

/วัตถุประสงค์...

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อศึกษาเทคโนโลยีดิจิทัลที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมในการสนับสนุนการปฏิบัติงานที่จุดตรวจความพร้อม (Check point) สำหรับอำนวยความสะดวก ลดเวลาและขั้นตอน โดยยังคงมาตรฐานด้านความปลอดภัย

๒. เพื่อพัฒนารอบมาตรฐานจุดตรวจความพร้อมแบบอัจฉริยะครอบคลุมด้านเทคโนโลยีที่สอดคล้องกับการให้บริการที่มุ่งเน้นความปลอดภัยทางถนน

๓. เพื่อพัฒนาระบบอัจฉริยะต้นแบบจุดตรวจความพร้อมโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลที่มีประสิทธิภาพและส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

ขอบเขตการดำเนินงาน :

การศึกษาและวิจัยให้สัมฤทธิ์ผลและสามารถนำสู่การปฏิบัติ 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. ศึกษารวบรวมและวิเคราะห์ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องประกอบการปรับปรุงแผนการดำเนินงานดังนี้

- ศึกษาแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ของกระทรวงคมนาคม
- ศึกษาแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓
- ศึกษาวิเคราะห์โครงสร้าง ภารกิจ หน้าที่ กระบวนการปฏิบัติงาน (Business Process)

สภาพแวดล้อมของหน่วยงานภายในสังกัดกรมการขนส่งทางบกโดยเน้นที่การพัฒนาด้านความปลอดภัยของการโดยสารสาธารณะและยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง

๓. ศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์เทคโนโลยีดิจิทัลที่ครอบคลุมกระบวนการทำงานจุดตรวจความพร้อม รวมไปถึงมาตรฐานเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๔. พัฒนารอบมาตรฐานเทคโนโลยีที่เหมาะสมและยกระดับประสิทธิภาพจุดตรวจความพร้อมในประเทศไทย

๕. จัดทำแผนพัฒนา โดยวิเคราะห์ช่องว่าง พัฒนาข้อเสนอแนะ แนวทางการปฏิบัติและรวมถึงแผนที่นำทางจุดตรวจความพร้อมเพื่อยกระดับสู่ระบบอัจฉริยะ

๖. พัฒนาระบบอัจฉริยะต้นแบบจุดตรวจความพร้อมโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลที่มีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ Checking Point เพื่อความปลอดภัยทางถนน

/ด้านคุณปริมาณ...

ด้านคุณภาพ : รายงานผลการศึกษา อันประกอบด้วย

- รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)
- รายงานการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report)
- ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)
- ร่างบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary)
- รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
- บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

ระบบต้นแบบนำร่องจุด Checkpoint ที่นำผลการศึกษาไปสู่การปฏิบัติจริงตามกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่รถโดยสารสาธารณะ

ด้านคุณภาพ : รายงานผลการศึกษา มีเนื้อหาครอบคลุมกระบวนการ ข้อมูลและเทคโนโลยี

ระบบนำร่องสามารถลดระยะเวลาการดำเนินงานได้อย่างน้อย ร้อยละ ๓๐ ลดอุบัติเหตุจราจรติดขัดและรองรับจำนวนรถเข้าจุดตรวจได้มากขึ้นเมื่อเทียบกับข้อมูลพื้นฐาน

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๔ เดือน (ศึกษาวิจัย ๙ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : กรมการขนส่งทางบก สถานีขนส่งต้นทางและปลายทาง, จุด Check point เป้าหมาย

ผู้รับผิดชอบโครงการ : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๑๓,๘๒๔,๘๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๑,๓๒๓,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๖,๖๕๑,๗๘๐
รวม		๒๑,๗๙๙,๕๘๐

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ค่าบุคลากรหลัก	วุฒิการศึกษา	ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา	รวม
ผู้จัดการโครงการ	ป.เอก	๒๐	๑	๙	๒๐๙,๔๔๐	๑,๘๘๔,๙๖๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	ป.เอก	๑๐	๒	๙	๑๑๙,๖๘๐	๒,๑๕๔,๒๔๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านความมั่นคงปลอดภัย	ป.เอก	๑๐	๑	๙	๑๑๙,๖๘๐	๑,๐๗๗,๑๒๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบฐานข้อมูล	ป.เอก	๑๐	๑	๘	๑๑๙,๖๘๐	๙๕๗,๔๔๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบวิศวกรรม	ป.เอก	๑๐	๑	๙	๑๑๙,๖๘๐	๑,๐๗๗,๑๒๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบแม่ข่ายและความปลอดภัยของข้อมูล	ป.เอก	๑๐	๑	๘	๑๑๙,๖๘๐	๙๕๗,๔๔๐
นักวิจัยด้านกลยุทธ์องค์กรและการวางแผน	ป.เอก	๑๐	๑	๙	๑๑๙,๖๘๐	๑,๐๗๗,๑๒๐
นักวิจัยด้านการวิเคราะห์และออกแบบระบบสารสนเทศ	ป.เอก	๑๐	๑	๙	๑๑๙,๖๘๐	๑,๐๗๗,๑๒๐

คำบุคลากรหลัก	วุฒิการศึกษา	ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา	รวม
นักวิจัยด้านระบบสารสนเทศเพื่อการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูล	ป.เอก	๑๐	๑	๙	๑๑๙,๖๘๐	๑,๐๗๗,๑๒๐
ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย	ป.โท	๑๐	๒	๘	๘๘,๐๐๐	๑,๔๐๘,๐๐๐
ที่ปรึกษาด้านสถาปัตยกรรมองค์กร	ป.เอก	๑๐	๑	๙	๑๑๙,๖๘๐	๑,๐๗๗,๑๒๐
						๑๓,๘๒๔,๘๐๐
๒. คำบุคลากรสนับสนุน	วุฒิการศึกษา	ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน	เดือน	อัตรา	รวม
ผู้ช่วยนักวิจัย	ป.โท	๕	๒	๙	๓๐,๐๐๐	๕๔๐,๐๐๐
ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญ	ป.โท	๕	๒	๙	๓๐,๐๐๐	๕๔๐,๐๐๐
เลขานุการโครงการ	ป.ตรี	๑-๕	๑	๙	๑๕,๐๐๐	๑๓๕,๐๐๐
เจ้าหน้าที่ประสานงาน	ป.ตรี	๐-๓	๑	๙	๑๒,๐๐๐	๑๐๘,๐๐๐
						๑,๓๒๓,๐๐๐

๒. ค่าใช้จ่ายตรง

ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการศึกษา	จำนวน	อัตรา	รวม
ค่าจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus group)			
ค่าอาหารว่างและเครื่องดื่ม มื้อละ ๕๐ บาท จำนวน ๒ มื้อ = ๑๐๐ บาท/คน ค่าอาหารกลางวัน ๔๐๐ บาท/คน รวม ๕๐๐ บาท/คน	๖๐	๕๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบ	๖๐	๗๐	๔,๒๐๐
จัดประชุมรายงานผลการศึกษาต่อผู้บริหาร			
ค่าอาหารว่างและเครื่องดื่ม มื้อละ ๕๐ บาท จำนวน ๒ มื้อ = ๑๐๐ บาท/คน ค่าอาหารกลางวัน ๔๐๐ บาท/คน รวม ๕๐๐ บาท/คน	๖๐	๕๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบ	๖๐	๗๐	๔,๒๐๐.๐๐
ค่าวิทยากร ๓ ชั่วโมง	๑	๑,๘๐๐	๑,๘๐๐.๐๐
ค่าจัดสัมมนาและประชาสัมพันธ์			
ค่าอาหารว่างและเครื่องดื่ม มื้อละ ๕๐ บาท จำนวน ๒ มื้อ = ๑๐๐ บาท/คน ค่าอาหารกลางวัน ๔๐๐ บาท/คน รวม ๕๐๐ บาท/คน	๑๕๐	๕๐๐	๗๕,๐๐๐
ค่าสถานที่สัมมนา	๑	๓๐,๐๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าวิทยากร ๔ ชั่วโมง	๔	๙,๖๐๐	๓๘,๔๐๐
ค่าผู้ช่วยวิทยากร ๔ ชั่วโมง	๔	๔,๘๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเอกสารประกอบ	๑๕๐	๗๐	๑๐,๕๐๐
ค่าบริการจัดคัดกรอง Covid- ๑๙	๑	๑๐๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าประชุมออนไลน์	๑	๒๐๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐

ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการศึกษา	จำนวน	อัตรา	รวม
ค่าใช้จ่ายจัดทำรายงาน			
Inception Report	๑๖	๓๐๐	๔,๘๐๐
Interim Report	๑๖	๓๐๐	๔,๘๐๐
Draft Final Report	๑๖	๓๐๐	๔,๘๐๐
Final Report	๓๐	๕๐๐	๑๕,๐๐๐
บทสรุปผู้บริหาร พิมพ์สี พร้อมบรรจุข้อมูลใน Flash drive	๓๐	๕๕๐	๑๖,๕๐๐
เอกสารและรายงานอื่นๆ : ผลการสำรวจ รายงานผลการปฏิบัติงาน	๕๐	๓๐๐	๑๕,๐๐๐
เอกสารคู่มือการใช้ระบบ	๑๐๐	๓๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าพาหนะในการเดินทางไปเข้าร่วมประชุมเหมาจ่าย	๘	๓,๐๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าบริหารจัดการ	๘	๑๐,๐๐๐	๘๐,๐๐๐
- ค่าโทรศัพท์ติดต่อประสานงาน			
- ค่าบริการส่งเอกสารไปรษณีย์, พัสดุ , เอกสาร			
- ค่าอุปกรณ์สำนักงานและวัสดุสิ้นเปลือง			
ค่าวิจัยเก็บข้อมูล			
ค่าใช้จ่ายในการลงพื้นที่เก็บข้อมูลอย่างน้อย ๑๐ ครั้ง (เหมาจ่าย)	๑	๑,๘๒๓,๕๘๐	๑,๘๒๓,๕๘๐
- ค่าที่พัก (ขบ. + นักวิจัย) ไม่เกิน ๗๕๐ / ท่าน			
- ค่าอาหาร/เบี้ยเลี้ยง (ขบ. + นักวิจัย) ไม่เกิน ๒๔๐ บาท/ท่าน			
- ค่าเช่าเหมายานพาหนะส่วนตัว (๔ บาท/กม.)			
ค่าจัดทำระบบและอุปกรณ์ต้นแบบ			
- ค่าดำเนินการติดตั้งชุดอุปกรณ์ต้นแบบสำหรับทดสอบ	๔	๔๐,๐๐๐	๑๖๐,๐๐๐
- ค่าอุปกรณ์และวัสดุคอมพิวเตอร์	๘	๒๕,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
ค่าสื่อประชาสัมพันธ์			
เอกสารเผยแพร่	๑๐๐	๓๐๐	๓๐,๐๐๐
ค่าจัดทำสื่อวีดิทัศน์แนะนำระบบ	๑	๒๐๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
ค่าจ้างเหมาทำวิดีโอ วีดิทัศน์ สรุปโครงการ	๑	๒๐๐,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
			๖,๖๕๑,๗๘๐.๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑-๒	จัดทำข้อกำหนดการปฏิบัติงาน (TOR)	-	-
เดือนที่ ๒-๓	ดำเนินการจัดจ้างและลงนามในสัญญา	เดือนที่ ๔	ร้อยละ ๑๕
เดือนที่ ๔-๕	ส่งมอบรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)		
เดือนที่ ๕-๙	ส่งมอบรายงานการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report)	เดือนที่ ๖	ร้อยละ ๑๕
เดือนที่ ๗-๑๑	ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	เดือนที่ ๑๐	ร้อยละ ๓๐

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑๑	ถ่ายทอดองค์ความรู้และอบรมเผยแพร่ให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และผู้บริหาร	-	-
เดือนที่ ๑๑-๑๒	ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และส่งมอบบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)	เดือนที่ ๑๒	ร้อยละ ๔๐
เดือนที่ ๑๑-๑๒	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๑๒	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๑.๒ (๓)

ความเห็นคณะกรรมการศึกษาวิจัยฯ

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ควรมีตัวอย่างเทคโนโลยีหรือโมเดลระบบที่จะนำมาใช้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้สามารถมองเห็นภาพมากขึ้น

๒. ควรปรับให้เป็นระบบอัจฉริยะมากขึ้น

จึงมีมติเห็นชอบให้จัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ Checking Point เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร และผู้ขับขี่ในการใช้รถใช้ถนน ในวงเงิน ๒๑,๗๙๙,๕๘๐ บาท ให้ผู้ขอรับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ และนำเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับการดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ Checking Point เพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร และผู้ขับขี่ในการใช้รถใช้ถนน ในวงเงิน ๒๑,๗๙๙,๕๘๐ บาท

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติ

มติที่ประชุม

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

/วาระที่ ๓.๒...

วาระที่ ๓.๒ การดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

วาระที่ ๓.๒ (๑) การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ การพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกระทรวงการคลังและกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๒ การสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์ผลกระทบของทุนหมุนเวียน (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) ซึ่งเป็นการวัดระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อเก็บข้อมูลผลการดำเนินงานด้านการเงินและไม่ใช้การเงินสำหรับใช้ในการประเมินผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) ของทุนหมุนเวียนได้แล้วเสร็จ ดังนี้

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

หมายเหตุ : แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ของทุนหมุนเวียนจะต้องแสดงให้เห็นถึงคุณภาพแผนการดำเนินงาน ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยตัวชี้วัดระบบงาน กระบวนการ ตัวชี้วัดผลผลิต ตัวชี้วัดผลลัพธ์ ตัวชี้วัดผลกระทบ

กองทุนฯ ได้วิเคราะห์และระบุผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบ จากวัตถุประสงค์จัดตั้ง และพันธกิจของกองทุนฯ รวมทั้งได้สรุปผลระบบการจัดเก็บข้อมูลผลการดำเนินงาน และข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ของกองทุนในปัจจุบัน พบว่า กองทุนฯ มีโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบงานของกองทุนฯ และมีระบบเครือข่ายที่ครอบคลุมเชื่อมโยงภายในกองทุนฯ สำนักงานขนส่งจังหวัด และบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก แต่ขาดการบริหารจัดการ และการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารงานอย่างเต็มศักยภาพ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบการจัดการข้อมูลให้ทันสมัยครบถ้วนทุกงานภายใน สปถ. เพื่อให้สามารถสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนั้น จึงจำเป็นต้องนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีอยู่ มาใช้ในการบริหารจัดการข้อมูลให้ทันสมัยปลอดภัยเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีการกำหนดแผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ดังนี้

๑. เป้าหมาย : ข้อมูลครบถ้วน เชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกองทุนฯ

/๒. เป้าประสงค์...

๒. เป้าประสงค์ตามพันธกิจ :

พันธกิจที่ ๑ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับแผนงาน/โครงการที่เคยได้รับการจัดสรร พร้อมทั้งรายละเอียดการรอบทิศทาง หลักเกณฑ์การขอรับจัดสรร

พันธกิจที่ ๒ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศผู้พิการเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ สามารถตรวจสอบสิทธิการยื่นขอรับจัดสรร

พันธกิจที่ ๓ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศเกี่ยวกับผลการวิจัยที่เคยได้รับการจัดสรร พร้อมทั้งรายละเอียดการรอบทิศทาง หลักเกณฑ์ การขอรับจัดสรร

พันธกิจที่ ๔ : มีฐานข้อมูลสารสนเทศรองรับการจัดประมวลในรูปแบบออนไลน์ และเชื่อมโยงกันเป็นระบบ สามารถตรวจสอบ ติดตามได้

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

ปี ๒๕๖๓ : จัดทำ/ปรับปรุง/แก้ไข/เชื่อมโยงข้อมูลระบบงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ปี ๒๕๖๔ : พัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้ตอบโจทย์ด้านการใช้งานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ปี ๒๕๖๕ : มีระบบฐานข้อมูลที่ครบถ้วน เชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียว

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

๑) ระบบงานเชื่อมต่อข้อมูลการชำระเงินกับระบบ MDM ของกรมการขนส่งทางบก ผ่านช่องทาง Web Service แบบออนไลน์ โดยต้องสามารถตรวจสอบข้อมูลผ่าน MDM Service ก่อนว่ามีการจดทะเบียนไปแล้วหรือไม่ ซึ่งหากตรวจพบว่ามีกรจดทะเบียนไปแล้ว ระบบฯ ต้องไม่อนุญาตให้ทำการยกเลิกได้

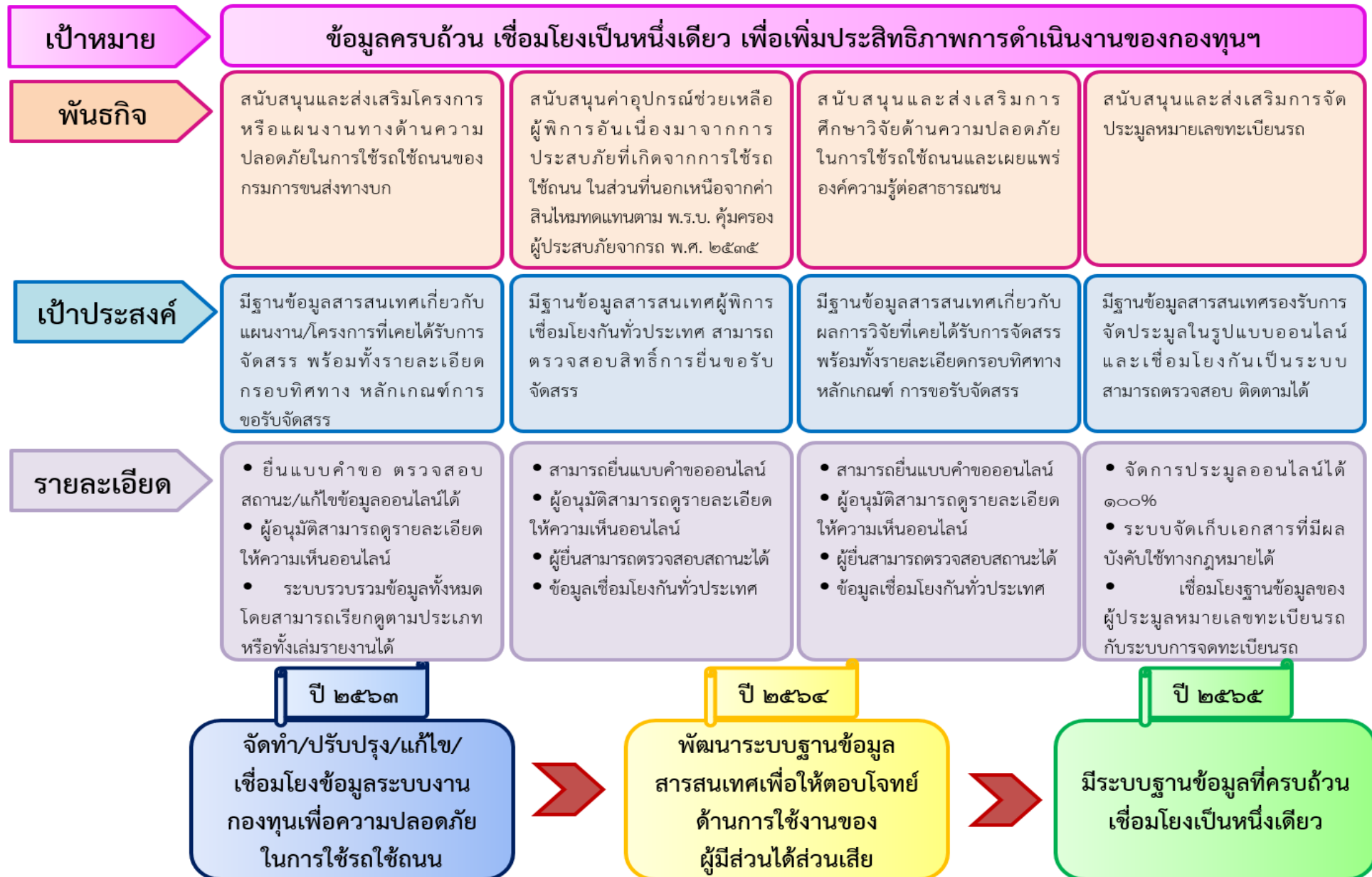
๒) ระบบการจัดเก็บข้อมูลประวัติการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการต่าง ๆ ได้ โดยให้ผู้ใช้งานที่ได้รับอนุญาตทำการแก้ไขและเรียกดูประวัติการแก้ไขได้

๓) ระบบสามารถรองรับการสร้างใบนำจ่ายเงิน View Payments สำหรับจ่ายเงินผ่านระบบธนาคารในรูปแบบต่าง ๆ ที่ผู้รับจ้างกำหนด

โดยได้จัดทำผังแสดงแผนการพัฒนาระบบฐานข้อมูลฯ ดังนี้

/แนวทางการ...

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



โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. รายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ตามเอกสาร
แนบวาระที่ ๓.๒ (๑.๑)

๒. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ตามเอกสารแนบ
วาระที่ ๓.๒ (๑.๒)

๓. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามเอกสารแนบ
วาระที่ ๓.๒ (๑.๓)

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

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๑. รายงานการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ

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

๓. แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๒ (๒)...

วาระที่ ๓.๒ (๒) การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

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

๑) สภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การจัดให้มีระบบขอร้องเรียน ช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนและการจัดทำรายงานสรุปเกี่ยวกับข้อร้องเรียนภายในองค์กรนำเสนอผู้บริหารขององค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ ๗)

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

๒) การกำหนดวัตถุประสงค์การบริหารความเสี่ยง

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การจัดทำ/ทบทวนคู่มือการบริหารความเสี่ยง (น้ำหนัก : ร้อยละ ๘)

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

๓) การระบุความเสี่ยงระดับองค์กร

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การระบุความเสี่ยงระดับองค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๕)

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

๔) การประเมินความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร (น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๕)

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร

(ระดับความรุนแรง = โอกาส x ผลกระทบ)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่มีการประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๒ คะแนน	มีการประเมินเฉพาะโอกาสหรือผลกระทบของความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๓ คะแนน	มีการประเมินทั้งโอกาสและผลกระทบครบทุกความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๔ คะแนน	มีการประเมินทั้งโอกาสและผลกระทบครบทุกความเสี่ยงระดับองค์กร โดยใช้ฐานข้อมูลทุนหมุนเวียนในการพิจารณา
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๔ รวมถึงมีการจัดทำแผนภาพความเสี่ยงระดับองค์กร (Risk Profile)

๕) การตอบสนองความเสี่ยง

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร

(น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๕)

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยง
ระดับ ๒ คะแนน	มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยงมากกว่าร้อยละ ๕๐ ของความเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๓ คะแนน	มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยงครบทุกปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร
ระดับ ๔ คะแนน	มีการกำหนดแผนงานการบริหารความเสี่ยงครบทุกปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร โดยมีการวิเคราะห์ Cost-Benefit ในแต่ละทางเลือก
ระดับ ๕ คะแนน	ครบถ้วนตามระดับ ๔ รวมถึงแผนบริหารความเสี่ยงผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน

๖) กิจกรรมการควบคุมภายใน

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : ผู้บริหารทุนหมุนเวียนและผู้บริหารระดับรองมีการสอบทานรายงานทางการเงินและรายงานที่ไม่ใช่ทางการเงิน (น้ำหนัก : ร้อยละ ๑๐) เป็นการรายงานผลรายไตรมาสและรายเดือน ไม่ใช่เกณฑ์ที่ใช้ประเมินของการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยงฯ

ระดับคะแนน	เกณฑ์วัดผลการดำเนินงาน
ระดับ ๑ คะแนน	ไม่มีการสอบทานรายงาน
ระดับ ๒ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงินหรือที่ไม่ใช่ทางการเงินครบทุกไตรมาส
ระดับ ๓ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงินและที่ไม่ใช่ทางการเงินครบทุกไตรมาส
ระดับ ๔ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงินครบทุกไตรมาส และมีการสอบทานที่มีความถี่มากกว่ารายงานไตรมาส
ระดับ ๕ คะแนน	มีการสอบทานรายงานทางการเงินครบทุกไตรมาสและมีการสอบทานเป็นรายเดือนครบ ๑๒ เดือน

๗) สารสนเทศและการสื่อสาร

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา : การใช้สารสนเทศเพื่อสนับสนุนการติดตามการดำเนินกิจกรรมตามแผนการบริหารความเสี่ยง (น้ำหนัก : ร้อยละ ๒๕)

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

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่ ๔.๑ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

๑. จัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง โดยมีองค์ประกอบของคู่มือการบริหารความเสี่ยงที่ดี ประกอบด้วย

๑.๑ โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงขององค์กร

๑.๒ นโยบาย วัตถุประสงค์ของการบริหารความเสี่ยง

๑.๓ การระบุความเสี่ยง

๑.๔ การระบุถึงระดับความรุนแรงและการจัดลำดับของความเสี่ยงจากผลการวิเคราะห์ความเสียหาย

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

๑.๖ การจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงและการประเมินผลการบริหารความเสี่ยง

* ในกรณีที่คู่มือการบริหารความเสี่ยงอยู่แล้ว ให้มีการทบทวนคู่มือการบริหารความเสี่ยงทุกปี หรือในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารความเสี่ยง

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

/๒. การกำหนด...

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

ดังมีรายละเอียดแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยงของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒ (๒)

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

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนบริหารความเสี่ยงและคู่มือการบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๒ (๓)...

วาระที่ ๓.๒ (๓) การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน กรณีที่ ๒ ทุณหมุนเวียน
ที่ใช้หน่วยตรวจสอบภายในจากหน่วยงานต้นสังกัด

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

ประเด็น ย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
๑. การ ปฏิบัติงาน ตรวจสอบ	๔๕	ทุนหมุนเวียน ไม่ได้รับการ ตรวจสอบจาก ผู้ตรวจสอบ ภายในส่วน ราชการต้น สังกัด	-	ทุนหมุนเวียน ได้รับการ ตรวจสอบจากผู้ ตรวจสอบภายใน ส่วนราชการต้น สังกัดและได้รับ รายงานผลการ ตรวจสอบและ นำเสนอรายงาน ผลการ ตรวจสอบต่อ คณะกรรมการ บริหารทุน หมุนเวียน	-	ทุนหมุนเวียนได้รับการ ตรวจสอบจากผู้ ตรวจสอบภายในส่วน ราชการต้นสังกัดและ ได้รับรายงานผลการ ตรวจสอบต่อคณะ กรรมการบริหารทุน หมุนเวียนและคณะ กรรมการฯ ได้มอบ นโยบายการปฏิบัติงาน ของทุนหมุนเวียนที่ สอดคล้องกับรายงาน ผลการตรวจสอบ
๒. การ ประชุมปิด การ ตรวจสอบ	๑๕	ไม่ได้รับการ ตรวจสอบ/ไม่มี การประชุมปิด การตรวจสอบ	มีการประชุมปิด การตรวจสอบ <u>แต่ไม่ครบ</u> ทุกเรื่อง/ครั้งที่ ได้รับการ ตรวจสอบ	ผู้บริหารทุน หมุนเวียนเข้า ร่วมประชุมปิด การตรวจสอบ กับผู้ตรวจสอบ ภายใน <u>ครบทุกเรื่อง/ ครั้งที่ได้รับการ</u> ตรวจสอบ	ผู้บริหารทุน หมุนเวียนเข้าร่วม ประชุมปิดการ ตรวจสอบภายใน ครบทุกเรื่อง/ครั้งที่ ได้รับการ ตรวจสอบและ กำหนดแนว ทางการแก้ไขการ ปฏิบัติงานตาม ข้อเสนอแนะได้ อย่างชัดเจน <u>แต่ไม่</u> <u>ครบทุก</u> ข้อเสนอแนะ	ผู้บริหารทุนหมุนเวียน เข้าร่วมประชุมปิดการ ตรวจสอบกับผู้ตรวจ สอบภายในครบทุก เรื่อง/ครั้งที่ได้รับการ ตรวจสอบและกำหนด แนวทางแก้ไขการ ปฏิบัติงานตาม ข้อเสนอแนะได้อย่าง ชัดเจน <u>และครบถ้วนทุก</u> ข้อเสนอแนะ

/๓. การปฏิบัติงาน...

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

เงื่อนไข :

ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน เรื่อง มาตรฐานการเงิน การจัดซื้อจัด
จ้าง การบริหารพัสดุ การบัญชี การรายงานทางการเงิน และการตรวจสอบภายในของทุนหมุนเวียน
กำหนดให้

๑. หน่วยงานของรัฐที่มีทุนหมุนเวียนและคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน ต้องมีการกำหนด/
ทบทวนรูปแบบการตรวจสอบภายในของทุนหมุนเวียน เพื่อให้มั่นใจว่าทุนหมุนเวียนมีระบบการตรวจสอบ
ภายในที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของทุนหมุนเวียน

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

หากทุนหมุนเวียนหรือคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนไม่ดำเนินการ หรือดำเนินการไม่ครบถ้วนตาม
เงื่อนไขทั้ง ๒ ประเด็น จะถูกปรับลดคะแนนตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน ประเด็นละ ๐.๕๐๐๐
คะแนน

ประเด็น ย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	
		ระดับคะแนน	รายละเอียดการดำเนินการ
๑. การ ปฏิบัติงาน ตรวจสอบ	๔๕	ระดับ ๓ คะแนน ทุนหมุนเวียน ได้รับการ ตรวจสอบจาก ผู้ตรวจสอบ ภายในส่วน ราชการต้น สังกัดและ ได้รับรายงาน ผลการ ตรวจสอบและ นำเสนอ รายงานผล การตรวจสอบ ต่อ คณะกรรมการ บริหารทุน หมุนเวียน	กลุ่มตรวจสอบภายในได้ดำเนินการตามแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมีแผนตรวจสอบภายในกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๘ แห่ง ดังนี้ ๑. ตรวจสอบด้านบัญชี ทางการเงิน และทรัพย์สิน และด้านการบริหารและดำเนินงานของกองทุนฯ ของส่วนกลาง คือ สนร. ๒. ตรวจสอบด้านการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการลูกหนี้ค่าหมายเลขทะเบียนรถ ประเภท รย.๑, รย.๒ และ รย.๓ ของ สขจ. ๗ แห่ง ได้แก่ (๑) สขจ.นราธิวาส (๒) สขจ.หนองบัวลำภู (๓) สขจ.หนองคาย (๔) สขจ.แม่ฮ่องสอน (๕) สขจ.แพร่ (๖) สขจ.ศรีสะเกษ (๗) สขจ.ยะลา ต่อมาได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ประกอบกับประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องแนวทางการปฏิบัติงานในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลให้การปฏิบัติงานภาคสนามที่จะเดินทางไปตรวจสอบหน่วยรับตรวจตามผลการประเมินความเสี่ยงตามแผนที่กำหนดไม่ได้ กลุ่มตรวจสอบภายใน จึงได้มีหนังสือที่ คค ๐๔๐๓/๑๗๕ ลงวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เรื่องขออนุมัติปรับเปลี่ยนแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งได้รับอนุมัติให้ปรับเปลี่ยนแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ แล้วเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ (โดยไม่สามารถไปตรวจสอบที่ สขจ.หนองบัวลำภู สขจ.หนองคาย สขจ.แพร่ สขจ.ศรีสะเกษ และ สขจ.ยะลา ได้) คงเหลือตรวจสอบภายในกองทุนฯ ๓ แห่ง ได้แก่ ส่วนกลาง ๑ แห่ง คือ สนร. และ สขจ. ๒ แห่ง ได้แก่ สขจ.นราธิวาส และ สขจ.แม่ฮ่องสอน โดยจังหวัดที่ไม่ได้ตรวจสอบได้มีการยกเลิกการตรวจสอบและปรับเป็นการตรวจสอบในเรื่องอื่นของกรมการขนส่งทางบก

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

ประเด็น ย่อย พิจารณา	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	
		ระดับ คะแนน	รายละเอียดการดำเนินการ
			๒. เห็นสมควรให้หัวหน้างานบริหารงานทั่วไป กำกับดูแล ให้คำแนะนำ แก่ เจ้าหน้าที่พัสดุ และเจ้าพนักงานการเงินและบัญชีของ กปถ. ในการปฏิบัติงาน ให้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการเบิกเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการนำเงินส่งคลัง พ.ศ. ๒๕๖๒ หนังสือ กรรมการขนส่งทางบกที่ คค ๐๔๑๖.๔/ว.๑๐๑๕๗ ลงวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ เรื่องซักซ้อมแนวทางการใช้ และการควบคุมใบเสร็จรับเงินที่ออกด้วย เครื่องคอมพิวเตอร์ และหนังสือที่ คค ๐๔๐๓/ว ๗๕๗ ลงวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๑ เรื่องการควบคุมการใช้แบบพิมพ์ใบเสร็จรับเงินกองทุนเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อย่างเคร่งครัด (๑) ให้ผู้ควบคุม ดูแล และเก็บรักษาใบเสร็จรับเงิน ควบคุมดูแลการรับ จ่ายใบเสร็จรับเงินของ กปถ. และตัดจ่ายใบเสร็จรับเงินให้ผู้ใช้ใบเสร็จรับเงินใน จำนวนที่เหมาะสม โดยบันทึกข้อมูลการรับจ่ายในทะเบียนคุมใบเสร็จรับเงินให้ ครบถ้วนตรงกับหลักฐานการรับจาก สสร. และใบเบิกใบเสร็จรับเงินที่ หบจ. อนุมัติ พร้อมลงลายมือชื่อผู้เบิก (รับ) ผู้จ่าย ทั้งนี้ หบจ. ต้องตรวจสอบความ ถูกต้องครบถ้วนของใบเสร็จรับเงินอย่างสม่ำเสมอ (๒) ทุกสิ้นวัน ให้ หบจ. เป็นผู้ตรวจสอบการบันทึกข้อมูลในทะเบียนคุม การใช้ใบเสร็จรับเงิน และตรวจนับใบเสร็จรับเงินคงเหลือให้ครบถ้วนถูกต้อง • มีการเข้าตรวจสอบการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหารจัดการลูกหนี้ค่า หมายเลขทะเบียนรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดนราธิวาส ประเภท รย.๑ หมวดอักษร กค ระหว่างวันที่ ๒๔-๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ โดยตรวจสอบการ ปฏิบัติงานตั้งแต่เริ่มดำเนินการรับเงินค่าหลักประกันการประมูลระหว่างวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๑ จนถึงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๒ โดยให้สำนักงานขนส่ง จังหวัดนราธิวาสดำเนินการตามข้อเสนอแนะ ดังนี้ ๑) เห็นควรให้ สขจ. นราธิวาส ตรวจสอบข้อเท็จจริง ข้อ ๒ - ๔ และรายงาน ผลเสนอ อขบ. พิจารณาสั่งการต่อไป ๒) เห็นควรให้ ขสจ.นราธิวาส กำกับดูแลให้เจ้าพนักงานการเงินและบัญชี ผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้ตรวจสอบการรับและนำส่งเงิน ถือปฏิบัติตามระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการเบิกเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บ รักษาเงิน

/และการนำ...

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

โดยการรายงานผลการดำเนินงานดังกล่าว เป็นรายงานข้อมูลเบื้องต้น โดยเป็นผลการดำเนินงาน ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ซึ่งกองทุนฯ จะได้ติดตามผลการดำเนินงานที่แล้วเสร็จ และจะนำเสนอให้ทราบต่อไป

นอกจากการดำเนินการตามเกณฑ์การประเมินผลดังกล่าว กองทุนฯ ได้มีการดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนด (ซึ่งหากดำเนินการไม่ครบถ้วนตามเงื่อนไขจะถูกปรับลดคะแนนตัวชี้วัดที่ ๔.๒ การตรวจสอบภายใน ประเด็นละ ๐.๕๐๐๐ คะแนน)

เงื่อนไขที่ ๑ การกำหนด/ทบทวนรูปแบบการตรวจสอบภายในของทุนหมุนเวียน

ในการตรวจสอบภายในกองทุนฯ นั้น กรมการขนส่งทางบก ได้มอบหมาย “**กลุ่มตรวจสอบภายใน กรมการขนส่งทางบก**” ทำหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินงานตามที่มีบทบัญญัติในกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรมการการบริหารกองทุนและ การใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ เนื่องจากกองทุนฯ เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก จึงได้ใช้โครงสร้างและอัตรากำลังของกลไกบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

แผนภูมิโครงสร้างและอัตรากำลัง กรรมการขนส่งทางบก

กลุ่มตรวจสอบภายใน	ชรก. - 13
นักวิชาการตรวจสอบภายใน (ชพ)	พรก. -
	ลจป. -

นักวิชาการตรวจสอบภายใน (ปค/ชก/ชพ) 10
เจ้าพนักงานธุรการ (ปง/ชง) 2

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

(๑) บัญชีทางการเงินและทรัพย์สิน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบว่า คณะกรรมการได้ปฏิบัติทางการเงินและทรัพย์สินถูกต้องตามระเบียบและข้อบังคับที่กำหนดไว้ หลักฐานและเอกสารทางการเงินมีความถูกต้องและสมบูรณ์ การบันทึกรายการบัญชี รวมทั้งรายงานทางการเงินได้ปฏิบัติตามหลักการและนโยบายบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

(๒) การบริหารและดำเนินงาน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบว่า คณะกรรมการได้บริหารและดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์และนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

เงื่อนไขที่ ๒ การจัดให้มีกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายใน

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

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

ซึ่งกฎบัตรตรวจสอบภายในฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ มีรายละเอียดเช่นเดียวกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒ (๓)

/โดยในการ...

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

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบกฎบัตรตรวจสอบภายในกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๓.๒ (๔) การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล ประเด็น
ย่อยที่ ๑ แผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปี

ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ระหว่างกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ด้านที่ ๔ การบริหารจัดการทุนหมุนเวียน ตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล (น้ำหนัก : ร้อยละ ๕) เป็นการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการจัดการสารสนเทศและดิจิทัล โดยมีรายละเอียดเกณฑ์การประเมินผลที่เกี่ยวกับการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากการจัดทำ/ทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ที่มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม แผนปฏิบัติการระยะยาวทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์สำคัญ โดยสามารถตอบสนองต่อความต้องการของทุนหมุนเวียนได้อย่างครบถ้วน และการจัดให้มีแผนพัฒนาดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ที่มีองค์ประกอบหลักที่ดีครบถ้วน ทั้งนี้ หากทุนหมุนเวียนไม่มีโครงสร้างทุนหมุนเวียน (หน่วยงาน/ฝ่าย) ที่รับผิดชอบด้าน IT ของทุนหมุนเวียนโดยตรง และ/หรือใช้หน่วยงานของต้นสังกัดทุนหมุนเวียนสามารถใช้แผนฯ ต้นสังกัดได้ อย่างไรก็ดีตาม ทุนหมุนเวียนต้องสรุปแผนฯ ที่เกี่ยวข้องกับทุนหมุนเวียนที่สามารถแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการระยะยาว ทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์สำคัญและต้องสรุปแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปีที่สามารถแสดงให้เห็นถึงการมีองค์ประกอบหลักที่ดีครบถ้วน

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

หมายเหตุ :

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

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

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

ในการนี้ กองทุนฯ ได้มีการทบทวนแผนปฏิบัติการดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ที่มีความเชื่อมโยงกับแผนยุทธศาสตร์ของกองทุนฯ ทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์สำคัญ และจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่มีองค์ประกอบครบถ้วน เรียบร้อยแล้ว โดยมีโครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

๑. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ และ/หรือ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน

๒. โครงการสำหรับประชาชน/ผู้ให้บริการได้รับความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ

๓. โครงการจัดให้มีระบบสารสนเทศที่สนับสนุนการบริหารจัดการทุนหมุนเวียน

๔. โครงการจัดให้มีระบบสารสนเทศเพื่อช่วยการสื่อสารภายในและภายนอกที่เหมาะสมกับทุนหมุนเวียน

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

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

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเสริมสร้างศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑

๑. มีโครงสร้างเทคโนโลยีดิจิทัลที่ใช้ร่วมกันอย่างปลอดภัย คุ่มค่า มีประสิทธิภาพ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน สามารถติดต่อสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทั้งภายในและภายนอกกองทุนฯ ให้รับรู้ข่าวสารได้อย่างรวดเร็ว

๒. มีระบบการบริหารและจัดการระบบเครือข่ายที่มีมาตรฐานเพื่อช่วยกำกับ วิเคราะห์และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระบบเครือข่าย ระบบรักษาความปลอดภัยของระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายเพื่อป้องกันการบุกรุกและระบบสำรองข้อมูลที่สามารถจัดเก็บข้อมูลที่สำคัญขององค์กรได้อย่างมีมาตรฐานและเป็นระบบ

/๓. มีระบบ...

๓. มีระบบสารสนเทศ ระบบเครือข่าย ที่สามารถรองรับภารกิจได้อย่างต่อเนื่องสอดคล้องต่อความต้องการของผู้ใช้งาน รวมถึงสามารถจัดสรรทรัพยากรเครือข่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

๔. มีสถาปัตยกรรมองค์กร ซึ่งออกแบบและพัฒนาระบบสารสนเทศและการเชื่อมโยงข้อมูลที่ต้องการในอนาคต

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๑

๑. จัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีให้มีจำนวนพอเพียง สามารถรองรับการปฏิบัติงานภารกิจ

๒. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้น สามารถรองรับการปฏิบัติงานและการขยายตัวของข้อมูลทุกภารกิจของกองทุนฯ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการกองทุนอย่างเป็นระบบเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒

๑. เพื่อให้กองทุนฯ มีระบบสารสนเทศที่มีความพร้อมในการสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. มีระบบสารสนเทศที่สามารถใช้ฐานข้อมูลร่วมกัน มีความสะดวกในการปฏิบัติการกิจของบุคลากรและสนับสนุนการตัดสินใจในการกำหนดนโยบาย วางแผนของผู้บริหาร คณะกรรมการฯ และบุคลากรของกองทุนฯ

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๒

๑. พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารจัดการงานภายในกองทุนฯ ให้มีความครบถ้วน และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบที่เกี่ยวข้องได้

๒. ปรับปรุงระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ให้รองรับการทำงานภายใต้เทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้า และเพิ่มช่องทางการสื่อสารที่มีความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง น่าเชื่อถือ และทันต่อเวลา

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาองค์ความรู้และเพิ่มศักยภาพของบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๓

๑. การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๓

๑. การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยมีสรุปแผนผังภาพรวมแผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

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

วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ “ขับเคลื่อนการบริหารงานตามภารกิจของกองทุน ผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มศักยภาพของการให้บริการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง”

พันธกิจด้าน
สารสนเทศ

พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพเชิงดิจิทัลอย่างเพียงพอ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของกองทุนฯ

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ใช้งานได้ต่อเนื่อง มีความมั่นคงปลอดภัย และตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอก

พัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจของกองทุนฯ รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประชุม หมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์
เทคโนโลยีดิจิทัล

๑. การเสริมสร้างศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการกองทุนอย่างเป็นระบบเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒

๓. การพัฒนาองค์ความรู้และเพิ่มศักยภาพของบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าประสงค์

๑. มีโครงสร้างเทคโนโลยีดิจิทัลที่ใช้ร่วมกันอย่างปลอดภัย คุ่มค่า มีประสิทธิภาพ ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน สามารถติดต่อสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทั้งภายในและภายนอกกองทุนฯ ให้รับรู้ข่าวสารได้อย่างรวดเร็ว

๒. มีระบบการบริหารและจัดการระบบเครือข่ายที่มีมาตรฐานเพื่อช่วยกำกับวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระบบเครือข่าย ระบบรักษาความปลอดภัยของระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายเพื่อป้องกันการบุกรุกและระบบสำรองข้อมูลที่สามารถจัดเก็บข้อมูลที่สำคัญขององค์กรได้อย่างมีมาตรฐานและเป็นระบบ

๓. มีระบบสารสนเทศ ระบบเครือข่าย ที่สามารถรองรับภารกิจได้อย่างต่อเนื่อง สอดคล้องต่อความต้องการของผู้ใช้งาน รวมถึงสามารถจัดสรรทรัพยากรเครือข่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

๔. มีสถาปัตยกรรมองค์กร ซึ่งออกแบบและพัฒนาาระบบสารสนเทศและการเชื่อมโยงข้อมูลที่ต้องการในอนาคต

๑. เพื่อให้กองทุนฯ มีระบบสารสนเทศที่มีความพร้อมในการสนับสนุนการปฏิบัติงานตามภารกิจอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. มีระบบสารสนเทศที่สามารถใช้ฐานข้อมูลร่วมกัน มีความสะดวกในการปฏิบัติการกิจของบุคลากรและสนับสนุนการตัดสินใจในการกำหนดนโยบาย วางแผนของผู้บริหาร คณะกรรมการฯ และบุคลากรของกองทุนฯ

๑. การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์

๑. จัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีให้มีจำนวนพอเพียง สามารถรองรับการปฏิบัติตามภารกิจ

๒. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้น สามารถรองรับการปฏิบัติงานและการขยายตัวของข้อมูลทุกภารกิจของกองทุนฯ

๑. พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารจัดการงานภายในกองทุนฯ ให้มีความครบถ้วน และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบที่เกี่ยวข้องได้

๒. ปรับปรุงระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ให้รองรับการทำงานภายใต้เทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้าและเพิ่มช่องทางการสื่อสารที่มีความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง น่าเชื่อถือ และทันต่อเวลา

การพัฒนาและส่งเสริมความรู้ ทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแก่บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยมีรายละเอียด

๑) แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒ (๔.๑)

๒) แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านดิจิทัล ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒ (๔.๒) โดยในการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ ๔.๓ การบริหารจัดการสารสนเทศและดิจิทัล ประเด็นย่อยที่ ๑ แผนปฏิบัติการดิจิทัล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการดิจิทัลประจำปี กองทุนฯ ได้นำเสนอต่อที่ประชุม คณะอนุกรรมการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูลข้างต้น ซึ่ง คณะอนุกรรมการกำกับฯ พิจารณาแล้ว เห็นว่า แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนฯ ควรมีความสัมพันธ์กับ ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศของกองทุนฯ และในการจัดทำแผนปฏิบัติการแต่ละด้านของกองทุนฯ ควรจัดทำ ในรูปแบบเดียวกัน เช่น จำนวนบทของแผนปฏิบัติการแต่ละด้านควรมีจำนวนเท่ากัน และมีมติเห็นชอบ แผนปฏิบัติการด้านดิจิทัลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านดิจิทัล โดยให้ฝ่ายเลขานุการรับข้อเสนอแนะของ คณะอนุกรรมการฯ ไปดำเนินการก่อนนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณาต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการกองทุนฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

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

๒. แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านดิจิทัล

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๒ (๕)...

วาระที่ ๓.๒ (๕) การดำเนินการตาม ตัวชี้วัดที่ ๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล ประเด็นย่อยที่ ๒
ข้อ ๑.๒ การจัดทำทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และ
แผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี พ.ศ. ๒๕๖๔

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

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

นอกจากนี้ การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านทรัพยากรบุคคลมีองค์ประกอบอย่างน้อย ดังนี้

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

ประเด็นย่อยที่ใช้พิจารณา	น้ำหนัก (%)	ระดับคะแนน				
		๑	๒	๓	๔	๕
(๑.๒) การจัดทำ/ทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) และแผนปฏิบัติการฯ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	๓๕	ไม่มีการจัดทำ/ทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ และแผนปฏิบัติการฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔	จัดทำ/ทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ หรือแผนปฏิบัติการฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้วเสร็จภายในปีบัญชี	จัดทำ/ทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ และแผนปฏิบัติการฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้วเสร็จภายในปีบัญชี	จัดทำ/ทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ และแผนปฏิบัติการฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้วเสร็จภายในปีบัญชีและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน	จัดทำ/ทบทวนแผนการบริหารทรัพยากรบุคคล (ระยะยาว) ^๒ และแผนปฏิบัติการฯ ^๓ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ได้แล้วเสร็จภายในปีบัญชีและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน รวมทั้งมีการสื่อสารให้ผู้บริหารและหน่วยงานภายในทุนหมุนเวียนที่เกี่ยวข้องรับทราบภายในปีบัญชี ๒๕๖๓

หมายเหตุ :

๑ การคำนวณร้อยละความสำเร็จในการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ พิจารณาเฉพาะแผนปฏิบัติการฯ ที่มีการดำเนินงานได้ครบถ้วนและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒ แผนยุทธศาสตร์ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล ควรพิจารณาประเด็นต่าง ๆ

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

ทั้งนี้ หากแผนปฏิบัติงานด้านบริหารทรัพยากรบุคคลระยะยาว ไม่มีการพิจารณาในประเด็นข้างต้น จะมีการปรับลดคะแนนประเด็นละ ๐.๕๐๐๐ คะแนน จากคะแนนที่ได้จากการประเมินผลสำหรับตัวชี้วัดนี้

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

๔ คณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนหรือคณะกรรมการด้านบริหารทรัพยากรบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งและมอบหมาย

๕ การสื่อสารให้ผู้บริหารและหน่วยงานภายใน ให้ดำเนินการตามช่องทางดำเนินการที่เพียงพอและเหมาะสม โดยอย่างน้อยต้องดำเนินการตามช่องทางดังนี้ ๑) หนังสือเวียน ๒) การประชุมชี้แจง เป็นต้น

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

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ เพิ่มประสิทธิภาพการวัดและการประเมินผลการดำเนินงาน

กลยุทธ์ ๑.๑ กำหนดตัวชี้วัดระดับบุคคลและการประเมินผลการปฏิบัติราชการประจำปี

เป้าประสงค์ : มีการกำหนดตัวชี้วัดระดับบุคคลและระบบประเมินผลการปฏิบัติงานรายบุคคลที่ครอบคลุมบุคลากรทุกคนที่ปฏิบัติงานให้กับกองทุน

/ยุทธศาสตร์ที่...

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาระบบการวางแผนและการบริหารอัตรากำลัง**กลยุทธ์ ๒.๑ ทบทวนและจัดทำคำบรรยายลักษณะงาน**

เป้าประสงค์ : มีการวิเคราะห์งานตามพันธกิจและภารกิจที่สำคัญของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสำหรับใช้ทบทวน/ปรับปรุงคำบรรยายลักษณะงาน เพื่อประโยชน์ในการสรรหา คัดเลือกบุคลากร ให้สอดคล้องกับภารกิจของกองทุนฯ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ เสริมสร้างศักยภาพและพัฒนาทรัพยากรบุคคล**กลยุทธ์ ๓.๑ พัฒนาศักยภาพคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง**

เป้าประสงค์ : คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ ตามที่ได้รับแต่งตั้งได้รับการพัฒนาความรู้ความสามารถที่เกี่ยวข้องกับทุนหมุนเวียน ได้เห็นการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ และปัญหา/อุปสรรคต่างๆ ในการดำเนินงาน เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการ

กลยุทธ์ ๓.๒ พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการประมวลหมายเลขทะเบียนรถ

เป้าประสงค์ : เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมด้านการประมวลหมายเลขทะเบียนรถได้รับการพัฒนาสมรรถนะและทักษะวิชาชีพให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถบริหารจัดการงานประมวลหมายเลขทะเบียนรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุวัตถุประสงค์ในการนำรายได้เข้ากองทุนฯ ให้เพิ่มมากขึ้นและสามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี

กลยุทธ์ ๓.๓ พัฒนาศักยภาพ และส่งเสริมความรู้ บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เป้าประสงค์ : บุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้รับการพัฒนาสมรรถนะและทักษะให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี

กลยุทธ์ ๓.๔ เตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติงานของกองทุนฯ เพื่อให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

เป้าประสงค์ : มีคู่มือการที่รวบรวมกฎ ระเบียบ หลักเกณฑ์ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของกองทุนฯ สำหรับเรียนรู้และพัฒนาสมรรถนะสร้างความเข้าใจการทำงานให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถรองรับภารกิจของกองทุนฯ ได้เป็นอย่างดี

กลยุทธ์ ๓.๕ พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถการเรียนรู้และพัฒนาตนเอง

เป้าประสงค์ : บุคลากรได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของบุคคล**กลยุทธ์ ๔.๑ เสริมสร้างแรงจูงใจให้บุคลากรมีความสุขและผูกพันกับองค์กร**

เป้าประสงค์ : บุคลากรมีความรู้ ทักษะ สมรรถนะ สามารถปฏิบัติงานได้มีประสิทธิภาพ มีขวัญและกำลังใจที่ดีในการปฏิบัติงาน

โดยมีสรุปแผนผังภาพรวมแผนปฏิบัติการด้านบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

/ภาพรวม...

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

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

โดยมีรายละเอียด

๑) แผนปฏิบัติการด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒ (๕.๑)

๒) แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๒ (๕.๒)

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

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ

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

๒. แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๓...

**วาระที่ ๓.๓ การจัดสรรเงินให้อนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด สำหรับดำเนินโครงการด้านความ
ปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่**

ตามที่ได้มีการประชุมคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๑๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ และมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้ฝ่ายเลขาฯ พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์ กฎ ระเบียบ ในการจัดตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด โดยปรึกษากับสำนักกฎหมาย เพื่อไม่ให้ขัดต่อกฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์

๒. พิจารณารายละเอียดระเบียบ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักฐานการเบิกจ่ายเงินของโครงการในกรณีที่มีหน่วยงานอื่นร่วมบูรณาการจัดทำโครงการเพื่อขอรับจัดสรรเงิน

๓. พิจารณารายละเอียด วิธีการ หรือหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเงินให้แก่ละพื้นที่ของสำนักงานขนส่งจังหวัด เช่น

(๑) การจัดสรรเงินให้เป็นร้อยละตามรายได้จากการจัดเก็บหนี้ที่ได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถของแต่ละพื้นที่จังหวัด

(๒) การจัดสรรเงินโดยพิจารณาจากจังหวัดที่เป็นจุดพื้นที่เสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

(๓) การจัดสรรเงินแบบถัวเฉลี่ย โดยแบ่งตามกลุ่มเขตพื้นที่จังหวัดตามรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ เพื่อให้บางจังหวัดที่ไม่ได้มีจัดงานประมูลบ่อยครั้งได้รับจัดสรรเงินอย่างทั่วถึง จึงมีมติเห็นชอบในร่างหลักการจัดสรรเงินในส่วนภูมิภาคเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในพื้นที่ โดยให้ฝ่ายเลขาฯ แก้ไขเพิ่มเติมตามความเห็นของคณะอนุกรรมการฯ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการกองทุนฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

จากมติที่ประชุมดังกล่าว ฝ่ายเลขานุการได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการฯ ดังนี้

๑. ได้มีการหารือข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กับสำนักกฎหมาย กรมการขนส่งทางบก ว่าควรมีแนวทางการดำเนินการอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนฯ ให้กับจังหวัดอย่างไร เพื่อไม่ให้ขัดต่อกฎหมาย ระเบียบ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง และได้ทราบว่า ในการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขไว้ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๑๐/๒ วรรค ๓ กำหนดว่า “การดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่ กรรมการ การบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง” ซึ่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ กำหนดเรื่องการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ดังนี้

/ข้อ ๒ ให้...

ข้อ ๒ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) พิจารณาจัดสรรเงินกองทุนเพื่อใช้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๐/๒ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

(๒) อนุมัติให้ใช้เงินกองทุนตามวัตถุประสงค์และแผนงานที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๖

ข้อ ๙ คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

ข้อ ๑๖ (๑) เงินกองทุนให้ใช้ได้โดยรับอนุมัติจากคณะกรรมการ เป็นเงินช่วยเหลือเงินอุดหนุน หรือค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระ ๓.๓ (๑)

นอกจากนี้ บทบัญญัติเรื่องการใช้จ่ายเงินตามที่กฎหมายกำหนดข้างต้น ได้มีระเบียบคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๕๑

ข้อ ๗ ผู้ขอรับจัดสรรที่มีความประสงค์ขอใช้เงินจากกองทุนตามข้อ ๖ (๑) ... ให้ยื่นคำขอพร้อมเอกสารประกอบตามแบบที่กำหนด ณ กรมการขนส่งทางบก เพื่อนำเสนอให้คณะอนุกรรมการที่มีอำนาจพิจารณา ทั้งนี้ ผู้ขอรับจัดสรรต้องให้ความร่วมมือกับคณะอนุกรรมการ อำนวยความสะดวกในการชี้แจงส่งข้อมูลเพิ่มเติม หรือตรวจสอบข้อมูล และคณะอนุกรรมการสงวนสิทธิที่จะไม่พิจารณาคำขอนั้น
รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระ ๓.๓ (๒)

สรุปได้ว่า กฎหมายได้กำหนดให้การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการหรือคณะอนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งเท่านั้น ถึงแม้ว่าตามกฎหมายกระทรวงฯ จะมีบทบัญญัติในข้อ ๑๗ ที่ให้อธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย มีอำนาจอนุมัติการจ่ายเงินของกองทุนฯ แต่จะเป็นเรื่องการเงินภายหลังการที่ได้รับอนุมัติแล้ว

๒. พิจารณารายละเอียดระเบียบ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักฐานการเบิกจ่ายเงินของโครงการ ในกรณีที่มีหน่วยงานอื่นร่วมบูรณาการจัดทำโครงการเพื่อขอรับจัดสรรเงิน ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติตามกฎหมายและระเบียบที่กำหนด จึงได้ร่างหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินและคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๑ ทิศทางยุทธศาสตร์ที่ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ดังนี้
ทิศทางยุทธศาสตร์ตามแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๑. Safety Vehicle คือ ควบคุม กำกับ ส่งเสริมดูแลยานพาหนะบนท้องถนนทุกประเภท โดยเฉพาะจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทุกคน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

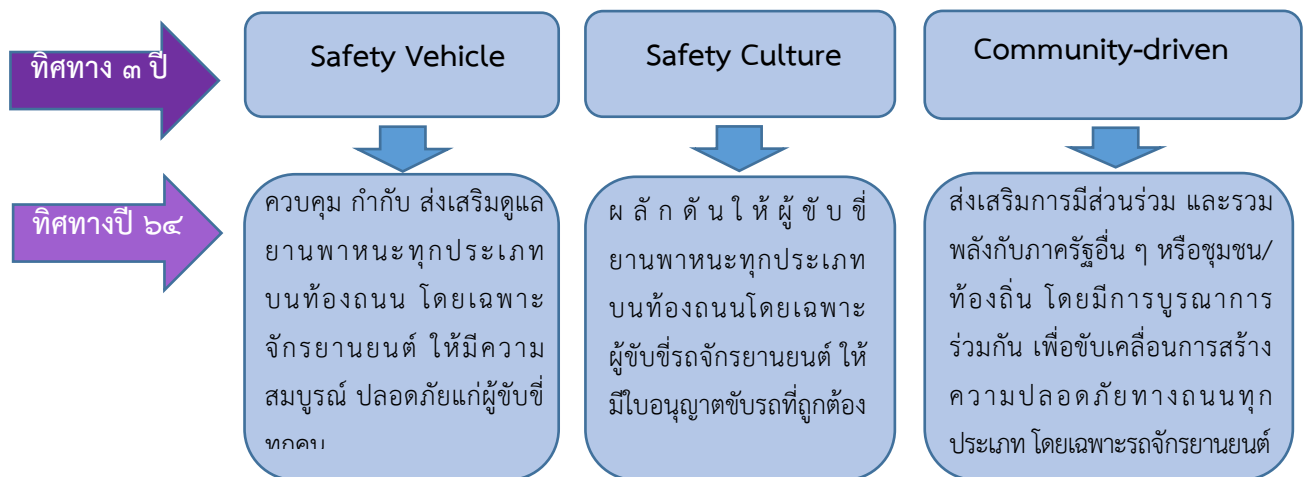
๒. Safety Culture คือ การปลูกฝังจิตสำนึก เสริมสร้างความรู้ ควบคุม และกำกับดูแล ผ่านการยกระดับมาตรฐานการจัดทำใบขับขี่อนุญาตขับรถทุกประเภท โดยเฉพาะใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งการสร้างค่านิยมใหม่ของการมีใบขับขี่

๓. **Community-driven** คือ ส่งเสริมการมีส่วนร่วม และรวมพลังกับภาคีรัฐอื่น ๆ หรือชุมชน/ท้องถิ่น โดยมีการบูรณาการร่วมกัน เพื่อขับเคลื่อนการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ทุกประเภท โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์

เป้าหมายหลัก : ทุกพื้นที่ที่มีการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

๑. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

๒. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี



โดยการกำหนดทิศทางการดำเนินงานในระดับพื้นที่ เพื่อให้สามารถจัดสรรเงินได้เป็นไปตามเป้าหมายหลักของวิสัยทัศน์ในแต่ละปี โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีเป้าประสงค์ คือ การผลักดันให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับการเรียนรู้ มีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัยครอบคลุมทุกพื้นที่ และลดอุบัติเหตุและอัตราการตายจากรถทุกประเภท โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์

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

/๒.๓ ให้มีการ...

๒.๓ ให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด เพื่อให้การบริหารงานกองทุนฯ ประจำจังหวัด สามารถ
ปฏิบัติงานได้อย่างคล่องตัวและดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง เหมาะสม และสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ของ
กองทุนฯ โดยให้มีคณะกรรมการฯ ประจำจังหวัด ประกอบด้วย

(๑) ผู้ว่าราชการจังหวัด	ประธานอนุกรรมการ
(๒) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด	อนุกรรมการ
(๓) ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง	อนุกรรมการ
(๔) ทางหลวงชนบทจังหวัด	อนุกรรมการ
(๕) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	อนุกรรมการ
(๖) สาธารณสุขจังหวัด	อนุกรรมการ
(๗) ศึกษาธิการจังหวัด	อนุกรรมการ
(๘) ประชาสัมพันธ์จังหวัด	อนุกรรมการ
(๙) นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด	อนุกรรมการ
(๑๐) สภาเด็กและเยาวชนจังหวัด	อนุกรรมการ
(๑๑) ผู้แทนแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด	อนุกรรมการ
(๑๒) ขนส่งจังหวัด	อนุกรรมการและเลขานุการ

โดยมีอำนาจหน้าที่ และวาระการดำรงตำแหน่ง ดังนี้

๑) พิจารณาการขอรับจัดสรรและกลั่นกรองคำขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนน ให้เป็นไปตามทิศทางที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
กำหนด เพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในพื้นที่จังหวัด โดยเฉพาะการลดอุบัติเหตุจาก
รถจักรยานยนต์ (มาจากการกำหนดทิศทางตามเป้าหมายหลักของกองทุนฯ)

๒) พิจารณานุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นไปตาม
หลักเกณฑ์การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด
(หลักเกณฑ์เดียวกับที่คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ
ใช้ถนนใช้พิจารณาแต่ตัดบางส่วน)

๓) พิจารณานุมัติให้ใช้เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามกฎกระทรวงกำหนด
หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่าย
เงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ ข้อ ๑๖ (๑) เป็นเงินช่วยเหลือ เงินอุดหนุน หรือ
ค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก โดยพิจารณานุมัติในวงเงิน
ไม่เกิน ๒ แสนบาท ต่อ ๑ คำขอ

๔) แต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการ และ/หรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการ
พิจารณาหรือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

๕) ปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมอบหมาย

๖) รายงานผลการพิจารณาให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทราบ

/๗) ให้คณะ...

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

นอกจากนี้ จากการที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้จัดโครงการสัมมนา “มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ วิถีใหม่” New Normal New Road Safety เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องวิภาวดีบอลรูม โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์แอทเซ็นทรัลพลาซา ลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผลลัพธ์ในการดำเนินแผนงานโครงการเป็นไปตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ เพื่อนำเงินรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถไปใช้จ่ายในพื้นที่ ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างแท้จริง และเพื่อส่งเสริมให้มีการบริหารจัดการรายได้และการบริหารจัดการหนี้ค่าหมายเลขทะเบียนรถเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยส่วนหนึ่งของการสัมมนาได้มีการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิด และสรุปแนวทางการบริหารแผนงานโครงการให้บรรลุผลตามที่แผนปฏิบัติการกำหนด และการขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่ ซึ่งเป็นการแบ่งกลุ่มตามกลยุทธ์การขับเคลื่อนความปลอดภัยเชิงพื้นที่ทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค โดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้เสนอแนะแนวทางการจัดสรรเงินสำหรับขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ ภายใต้กรอบวงเงินสำหรับพื้นที่ ๒๘๐ ลบ. จำนวน ๖ แนวทาง ประกอบด้วย

แนวทางที่ ๑ : จัดสรรตามยอดประมูล

แนวทางที่ ๒ : จัดสรรตามยอดจัดเก็บ

แนวทางที่ ๓ : จัดสรรตามสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

๓.๑ : จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

๓.๒ : จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์

แนวทางที่ ๔ : จัดสรรตามยอดประมูล และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

๔.๑ : จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๕๐ : ๕๐)

๔.๒ : จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๕๐ : ๕๐)

แนวทางที่ ๕ : จัดสรรตามยอดจัดเก็บ และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

๕.๑ : จัดสรรตามร้อยละของยอดจัดเก็บ และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๕๐ : ๕๐)

๕.๒ : จัดสรรตามร้อยละของยอดจัดเก็บ และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๕๐ : ๕๐)

แนวทางที่ ๖ : เสนอแนะแนวทางเพิ่มเติม

ซึ่งแต่ละกลุ่มได้เสนอแนะแนวทางการจัดสรรเงินสำหรับขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ และฝ่ายเลขานุการได้สรุปประเด็นจากการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิด และสรุปแนวทางการจัดสรรเงินสำหรับขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

/สรุปประเด็น...

สรุปประเด็นที่ได้จากการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)
ตามโครงการสัมมนามุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ วิถีใหม่ New Normal Road Safety

๑. ประเด็นเสนอแนะแนวทางการจัดสรรเงินสำหรับขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ (ทุกกลุ่ม)	
แนวทางที่ ๑ : จัดสรรตามยอดประมูล แนวทางที่ ๒ : จัดสรรตามยอดจัดเก็บ แนวทางที่ ๓ : จัดสรรตามสถิติการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางที่ ๓.๑ : จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางที่ ๓.๒ : จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ แนวทางที่ ๔ : จัดสรรตามยอดประมูล และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางที่ ๔.๑ : จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๕๐ : ๕๐) แนวทางที่ ๔.๒ : จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๕๐ : ๕๐) แนวทางที่ ๕ : จัดสรรตามยอดจัดเก็บ และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางที่ ๕.๑ : จัดสรรตามร้อยละของยอดจัดเก็บ และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๕๐ : ๕๐) แนวทางที่ ๕.๒ : จัดสรรตามร้อยละของยอดจัดเก็บ และร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๕๐ : ๕๐) แนวทางที่ ๖ : เสนอแนะแนวทางเพิ่มเติม	
กลุ่มที่ ๑ : ด้านยานพาหนะ	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยเสนอให้พิจารณาจัดสรรจากร้อยละค่าถ่วงน้ำหนัก ดังนี้ ยอดประมูล ร้อยละ ๒๐ ยอดจัดเก็บ ร้อยละ ๕๐ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๓๐ ถ้าปีถัดไปอุบัติเหตุลดลง จะได้เงินเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๐
กลุ่มที่ ๒ : ด้านการขับขี่	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยเสนอให้พิจารณาจัดสรรจากร้อยละค่าถ่วงน้ำหนัก ดังนี้ ยอดประมูล ร้อยละ ๓๐ ยอดจัดเก็บ ร้อยละ ๔๐ สถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ ร้อยละ ๓๐ แนวคิดการกระจายเงินกองทุนฯ ๑. ตามความต้องการของพื้นที่ ๒. ตามประสิทธิภาพการประมูล
กลุ่มที่ ๓ : ด้านระบบการขนส่ง	เห็นด้วยกับแนวทางที่ ๒ จัดสรรตามยอดจัดเก็บ เนื่องจากมีตัวเงินที่ชัดเจน มีประสิทธิภาพในการจัดเก็บ
กลุ่มที่ ๔ : ด้านบังคับใช้กฎหมาย	เห็นด้วยกับแนวทางที่ ๒ จัดสรรตามยอดจัดเก็บ

๑. ประเด็นเสนอแนะแนวทางการจัดสรรเงินสำหรับขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ (ทุกกลุ่ม)	
กลุ่มที่ ๕ : ด้านประชาสัมพันธ์	เห็นด้วยกับแนวทางที่ ๓.๑ จัดสรรตามร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ
กลุ่มที่ ๖ : ด้านพัฒนาศักยภาพบุคลากร	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยให้มีการพิจารณาจัดสรรจากจำนวนประชากร และสถิติการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัด/อำเภอ/ตำบล/ชุมชน
กลุ่มที่ ๗ : ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ ภาคกลาง	เห็นด้วยกับแนวทางที่ ๕.๒ จัดสรรตามร้อยละของยอดจัดเก็บและร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๕๐ : ๕๐)
กลุ่มที่ ๘ : ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยให้มีการพิจารณาจัดสรรจากร้อยละค่าถ่วงน้ำหนัก ดังนี้ ยอดประมูล ร้อยละ ๕๐ อุบัติเหตุ (รวมรถทุกประเภท) ร้อยละ ๓๐ ประชากรรถ ร้อยละ ๑๐ จำนวนใบขับขี่ ร้อยละ ๑๐
กลุ่มที่ ๙ : ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ ภาคเหนือ	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยเสนอให้พิจารณาจัดสรรจากร้อยละค่าถ่วงน้ำหนัก ดังนี้ ยอดประมูล ร้อยละ ๓๐ ยอดจัดเก็บ ร้อยละ ๓๐ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๔๐
กลุ่มที่ ๑๐ : ด้านขับเคลื่อนความปลอดภัยในเชิงพื้นที่ ภาคใต้	เสนอแนะแนวทางที่ ๖ โดยเสนอให้พิจารณาจัดสรรจากร้อยละค่าถ่วงน้ำหนัก ดังนี้ ยอดประมูล ร้อยละ ๒๐ ยอดจัดเก็บ ร้อยละ ๓๐ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๕๐

โดยจากการสรุปประเด็นการประชุมกลุ่มย่อย ทำให้มีแนวทางในการจัดสรรเงินเพิ่มเติม ดังนี้

๑. จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ยอดจัดเก็บและร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๒๐ : ๕๐ : ๓๐)
ทั้งนี้ หากสามารถดำเนินการและจำนวนอุบัติเหตุลดลงจากปีที่ผ่านมา เห็นควรให้จังหวัดดังกล่าวได้รับการจัดสรรเพิ่มขึ้นจากกรอบเดิม ร้อยละ ๑๐
๒. จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ยอดจัดเก็บและร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ (๓๐ : ๔๐ : ๓๐)
๓. จัดสรรตามร้อยละของจำนวนประชากร และร้อยละสถิติการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัด (๕๐ : ๕๐)
๔. จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละของประชากรรถ และร้อยละของจำนวนใบขับขี่ (๕๐ : ๓๐ : ๑๐ : ๑๐)
๕. จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ยอดจัดเก็บและร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๓๐ : ๓๐ : ๔๐)
แนวทางเดียวกับข้อ ๑. แต่น้ำหนักของร้อยละต่างกัน
๖. จัดสรรตามร้อยละของยอดประมูล ยอดจัดเก็บและร้อยละของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (๒๐ : ๓๐ : ๕๐)
แนวทางเดียวกับข้อ ๑. แต่น้ำหนักของร้อยละต่างกัน

ในการนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการ

๑) ยกร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓ (๓)

๒) ยกร่างหลักเกณฑ์การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาจัดสรรเงินกองทุนฯ ของคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓ (๔)

๓) คำนวณการจัดสรรเงินตามหลักเกณฑ์การจัดสรรต่างๆ ตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๓ (๕)

ความเห็นคณะกรรมการนโยบาย :

คณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๓ พิจารณาแล้วมีความเห็นดังนี้

๑. เห็นควรให้พิจารณาฐานข้อมูลที่จะนำมาคำนวณสัดส่วนของจำนวนการตายที่ลดลงจากอุบัติเหตุของเป้าหมายหลัก ที่กำหนดว่า “ทุกพื้นที่มีการขับเคลื่อนการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี” โดยมีตัวชี้วัด ๒ เรื่อง คือ

๑. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

๒. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

โดยมีข้อสังเกตเกี่ยวกับฐานข้อมูลที่จะนำมาคำนวณสัดส่วนการลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

(๑) ใช้ข้อมูล ๓ ฐาน ของกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งหากนำข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งมีจำนวนการตายจากอุบัติเหตุ ๑๓,๔๐๗ ราย ซึ่งไม่ได้เก็บข้อมูลครบทุกเทศกาล เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ที่งดเทศกาลสงกรานต์ จึงไม่มีข้อมูลในช่วงเทศกาลนี้ ประกอบกับการจำกัดไม่ให้มีการเดินทางระหว่างจังหวัด ทำให้มีจำนวนการตายจากอุบัติเหตุลดลงด้วย หากใช้ข้อมูลเปรียบเทียบ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จะเป็นตัวชี้วัดที่ทำนายและกระตุ้นการดำเนินงานแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สู่การบรรลุเป้าหมายได้มาก

(๒) ใช้ค่าเฉลี่ยของจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากข้อมูล ๓ ฐาน ของกระทรวงสาธารณสุข ย้อนหลัง ๕ ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ – พ.ศ. ๒๕๖๒ เทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งมีค่าเฉลี่ยย้อนหลัง ๕ ปี จำนวน ๒๐,๖๘๖ ราย ดังนั้น หากจะให้ได้ตามตัวชี้วัดในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่อัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี จะต้องลดลงเป็น ๒,๐๖๙ ราย เป็นจำนวนการตายจากอุบัติเหตุ ๑๘,๖๑๗ ราย

(๓) ใช้ข้อมูล ๓ ฐาน ของกระทรวงสาธารณสุข ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ มีจำนวน ๒๐,๐๑๕ ราย ซึ่งเป็นปีที่มีการเก็บสถิติตลอดทั้งปีและครบทุกช่วงเทศกาลสำคัญ รวมถึงทำให้ง่ายแก่การได้ข้อมูลจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยรถจักรยานยนต์อีกด้วย
สรุปว่า ข้อมูลที่จะนำมาใช้เป็นฐานในการคำนวณสัดส่วนการลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลงร้อยละ ๑๐ ควรใช้ข้อมูล ๓ ฐาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ น่าจะเหมาะสมที่สุด

๒. กรณีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด เห็นควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมจำนวน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการประชุม ดังนี้

/- ให้เพิ่ม...

- ให้เพิ่ม **ขนส่งจังหวัด** เป็นรองประธานอนุกรรมการ ในกรณีที่ผู้ว่าราชการจังหวัดติดภารกิจ จะได้สามารถดำเนินการจัดการประชุมได้

- ให้เพิ่ม **หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง**ของสำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ และ

- ให้เพิ่ม **นักวิชาการขนส่งชำนาญการ/ปฏิบัติการ** ในสำนักงานขนส่งจังหวัด เป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

๓. เห็นควรให้แก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ และวาระการดำรงตำแหน่งตามที่คณะอนุกรรมการฯ เสนอ ดังนี้

- ข้อที่ ๑ แก้ไขข้อความเป็น “บูรณาการเพื่อขับเคลื่อนความปลอดภัยให้เชื่อมโยงกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ. จังหวัด) และเป็นไปตามทิศทางที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกำหนด เพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในพื้นที่จังหวัด โดยเฉพาะการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์”

- ข้อที่ ๒ เป็น “กำกับติดตามการดำเนินงานและรายงานให้เป็นไปตามเป้าหมายและทิศทางตามที่ กปถ. กำหนด และให้มีการกำกับติดตามการดำเนินงานภายในจังหวัด” เพื่อให้มีการกำกับติดตามการใช้จ่ายเงินที่จัดสรรของการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่ขอรับจัดสรรเงิน

- ข้อที่ ๓ เป็น “พิจารณาการขอรับจัดสรรและกลั่นกรองคำขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด” และตัดคำว่า “พิจารณานุมัติในวงเงินไม่เกิน ๒ แสนบาท ต่อ ๑ คำขอ” ออก โดยให้ไปลงในรายละเอียดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขการจัดสรรเงินแทน

- ข้อที่ ๔ เพิ่มเติมคำว่า “มีอำนาจ” และ “ที่ปรึกษา” เป็น มีอำนาจแต่งตั้งคณะทำงาน/ที่ปรึกษา เพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณาหรือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะอนุกรรมการมอบหมาย

- ข้อที่ ๕ เป็น “ดำเนินการตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมอบหมาย”

๔. จากแนวทางการจัดสรรที่ฝ่ายเลขานุการฯ คณะอนุกรรมการฯ พิจารณาแล้ว เห็นว่า แนวทางที่ ๖.๒ คือ จัดสรรตามยอดประมูล ร้อยละ ๓๐ ยอดจัดเก็บ ร้อยละ ๔๐ และสถิติการการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุแบบอิงเกณฑ์ ร้อยละ ๓๐ มีความเหมาะสมและใกล้เคียงกับการดำเนินงาน โดยให้ใช้ข้อมูล ๓ ฐาน ของกระทรวงสาธารณสุข

๕. สำหรับการจัดสรรเงินดังกล่าว ควรมีการเพิ่มวงเงินให้มากขึ้นในปีถัดไป หากจังหวัดใดมีการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยทางถนน ได้บรรลุเป้าหมายอัตราการตายลดลงร้อยละ ๑๐ ในปีถัดไปให้ได้รับการพิจารณาจัดสรรเงินเพิ่มขึ้นจากเกณฑ์การจัดสรรเงินที่กำหนด

๖. หลังจากที่ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด ให้มีการจัดประชุมสัมมนาเพื่อซักซ้อมและสร้างความรู้ความเข้าใจให้เกิดขึ้นให้กับสำนักงานขนส่งจังหวัดได้ทราบถึงหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการพิจารณาจัดสรรเงิน แผนงาน/โครงการด้านความปลอดภัยให้ถูกต้อง ตรงกัน

จึงมีมติเห็นชอบในหลักการตามที่ฝ่ายเลขานุการเสนอ และให้ฝ่ายเลขานุการรับความเห็นของคณะอนุกรรมการฯ ไปดำเนินการแก้ไขร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงิน กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด และให้นำเสนอให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๔...

วาระที่ ๓.๔ การจัดทำร่างตัวชี้วัดตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานทุน หมุนเวียนประจำปีบัญชี ๒๕๖๔

ด้วยกรมบัญชีกลาง ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๐๖.๓/ว ๓๑๙ ลงวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เรื่องการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ แจ้งว่า คณะอนุกรรมการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนได้มีมติเห็นชอบกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน และปฏิทินการปฏิบัติงานการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ และเพื่อให้ดำเนินการตามเป้าหมาย ผลผลิตที่กำหนดไว้ในแผนงาน/โครงการ รวมทั้งตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ มีความต่อเนื่อง จึงมีมติให้ใช้ตัวชี้วัดและค่าเกณฑ์วัดด้านการเงิน ด้านการสนองประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ยกเว้นตัวชี้วัดที่ ๒.๑ การดำเนินงานตามแผนพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการประเมินผลลัพธ์และผลกระทบของทุนหมุนเวียน) และด้านปฏิบัติการของปีบัญชี ๒๕๖๓ โดยปรับปรุงให้สอดคล้องกับกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลฯ สำหรับจัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ และกรมบัญชีกลางขอให้กองทุนฯ ดำเนินการ ดังนี้

๑. ถือปฏิบัติตามปฏิทินการปฏิบัติงานฯ และเงื่อนไขการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนอย่างเคร่งครัด

๒. ปรับปรุงตัวชี้วัดตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ให้สอดคล้องกับกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ เสนอต่อคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และจัดส่งให้กรมบัญชีกลางภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓

กรอบการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔	
ปีบัญชี ๒๕๖๓	ปีบัญชี ๒๕๖๔
ด้านการเงิน	ด้านการเงิน
ด้านการสนองประโยชน์	ด้านการสนองประโยชน์
ด้านการปฏิบัติการ	ด้านการปฏิบัติการ
ด้านการบริหารจัดการทุนหมุนเวียน	ด้านการบริหารจัดการทุนหมุนเวียน
ด้านการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง	ด้านการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง
การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง	การดำเนินงานตามนโยบายรัฐ/กระทรวงการคลัง

ดังรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๔ (๑)

/ดังนั้น เพื่อให้...

ดังนั้น เพื่อให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สามารถดำเนินการได้เป็นไปตามเงื่อนไข และกรอบระยะเวลาตามที่กรมบัญชีกลางกำหนด จึงได้ดำเนินการจัดทำร่างตัวชี้วัดของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนประจำปีบัญชี ๒๕๖๓ ให้สอดคล้องกับกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียนประจำปีบัญชี ๒๕๖๔ ตามแบบฟอร์มที่กรมบัญชีกลางกำหนด โดยในการจัดทำร่างตัวชี้วัด ได้กำหนดตัวชี้วัดและเกณฑ์การประเมินในแต่ละระดับคะแนนเช่นเดียวกับปีบัญชี ๒๕๖๓ รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๔ (๒) และได้จัดทำข้อมูลเปรียบเทียบตัวชี้วัดปี ๒๕๖๓ และปี ๒๕๖๔ รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๔ (๓) และเมื่อส่งร่างตัวชี้วัดดังกล่าวแล้ว กรมบัญชีกลางจะมีการประชุมหารือร่วมกัน ๓ ฝ่าย ได้แก่ กรมบัญชีกลาง ที่ปรึกษา (บริษัท ทริสฯ) และทุนหมุนเวียนซึ่งมีผู้แทนของกองทุนฯ ประกอบด้วย คณะกรรมการกองทุนฯ ๓ คน ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่กองทุนฯ ต่อไป

ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการเวียนวาระให้คณะกรรมการกองทุนฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณา

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๕...

**วาระที่ ๓.๕ ระเบียบกรรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการจ่ายเงินเป็น
ค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน
พ.ศ. ...**

การดำเนินการของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในการจัดสรรค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนน เป็นไปตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๑๐/๒ กำหนดว่า “ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในกรรมการขนส่งทางบก เรียกว่า กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุนและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน ... การบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง” และตามกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ หมวด ๓ การใช้จ่ายเงินกองทุน ข้อ ๑๖ สรุปความด้านการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนนได้ว่า “เงินกองทุน ให้ใช้โดยได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ในกรณีต่อไปนี้ ... (๒) เป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ ..” ซึ่งในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนนตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงดังกล่าว กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจะจัดสรรเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ ตามระเบียบกรรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ที่ผ่านมาในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ กรรมการขนส่งทางบก และสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ ได้ทำการเปิดรับคำขอรับจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ ระหว่างวันที่ ๑-๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑ โดยมีผู้ยื่นคำขอรับจัดสรรมาแล้วจำนวน ๒,๐๕๗ ราย (ส่วนกลาง - สนท. คำขอจำนวน ๑๔๐ ราย ส่วนภูมิภาค - สขจ. ๗๖ จังหวัด คำขอจำนวน ๑,๙๑๗ ราย) และหากร่างระเบียบฯ ดังกล่าวผ่านความเห็นชอบแล้ว จะมีการประสานแจ้งผู้ยื่นคำขอทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคให้ดำเนินการยื่นเอกสารหลักฐานและเอกสารประกอบตามระเบียบฉบับใหม่นี้

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วยความรอบคอบ รัดกุมในการจัดสรรเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ คณะอนุกรรมการ ฝ่ายเลขานุการฯ จึงได้นำเสนอแนวทาง ข้อดี ข้อเสีย และแนวทางการแก้ไขปัญหาของการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็น ๒ แนวทาง ดังนี้

คณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓ และครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาและเห็นชอบร่างระเบียบกรรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน พ.ศ.

/ในการนี้...

ในการนี้ คณะอนุกรรมการฯ ได้ให้ความเห็นชอบร่างระเบียบกรรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. เพื่อนำเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณานั้น โดยมีหลักเกณฑ์การจัดสรรค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ ตามร่างระเบียบฉบับใหม่ที่จะนำเสนอ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดจากระเบียบเดิม ดังนี้

๑. **วิธีการจัดสรรอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ** จากเดิมที่ให้ผู้ขอรับจัดสรรเลือกอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการจากคู่มือกำหนดคุณลักษณะอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการของกรมการขนส่งทางบก ที่ได้รวบรวมจากผู้จำหน่ายอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ขึ้นบัญชีกับกรมฯ เปลี่ยนเป็น ให้ผู้ขอรับจัดสรรเลือกซื้อหรือจ้างทำอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการตามความต้องการ โดยอุปกรณ์ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระเบียบฯ กำหนด ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการฯ จะกำหนดประเภท คุณลักษณะ อายุการใช้งาน และอัตราราคาขั้นสูงของอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการแต่ละประเภท

๒. **อายุการใช้งานของอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ** จากเดิมที่พิจารณาจัดสรรแก่ผู้พิการที่เคยได้รับความช่วยเหลือจากกองทุนนี้มาแล้วเกินกว่า ๕ ปี หรือเคยได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานอื่นมาแล้วเกินกว่า ๓ ปี เปลี่ยนเป็น พิจารณาจัดสรรแก่ผู้พิการที่เคยได้รับความช่วยเหลือจากกองทุน หรือหน่วยงานอื่น แต่อายุการใช้งานของอุปกรณ์ครบเงื่อนไขที่คณะอนุกรรมการฯ ประกาศกำหนด

๓. **การรับเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ** จากเดิมที่การมอบอุปกรณ์ให้กับผู้พิการในทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกเป็นบุคคลที่สาม (Third Party) ที่เข้าร่วมรับทราบการส่งมอบอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ระหว่างผู้จำหน่ายอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการกับผู้พิการ และยังเป็นผู้ตรวจสอบอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ได้มีการส่งมอบด้วย เปลี่ยนเป็น ให้ผู้พิการมีหน้าที่ต้องตรวจสอบประเภท คุณลักษณะ เงื่อนไขการรับประกัน และบริการหลังการขายของผู้จำหน่ายและรับจ้างทำอุปกรณ์ หากเห็นว่าครบถ้วนถูกต้องตรงกับที่ตนดำเนินการสั่งซื้อหรือจ้างทำ ให้ลงนามในหนังสือรับรองการจัดสรรเงินตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายระเบียบฯ โดยให้ผู้จำหน่ายหรือผู้รับจ้างทำอุปกรณ์ลงนามท้ายหนังสือรับรองการจัดสรรเงินดังกล่าวด้วย โดยฝ่ายเลขานุการฯ ได้เปรียบเทียบรายละเอียดประเด็นตามร่างระเบียบฯ ฉบับใหม่ ที่แก้ไขจากระเบียบฯ ฉบับเดิม ดังนี้

ประเด็นที่ควรแก้ไข	ระเบียบเดิม	ร่างระเบียบใหม่
ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา	ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป	ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป
หมวด ๑ อำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการ	ข้อ ๑๓ (๔) อนุมัติเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการในวงเงินครั้งละไม่เกินหนึ่งแสนบาทต่อราย	ข้อ ๗ (๔) พิจารณาอนุมัติให้ใช้เงินกองทุน เพื่อเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ในวงเงินคราวละไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท ต่อราย ในกรณีผู้ขอรับจัดสรร มีความจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ที่มีราคาเกินวงเงินที่กำหนดไว้ใน (๔) และคณะอนุกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่าอุปกรณ์ดังกล่าวมีความเหมาะสมกับความพิการของผู้ได้รับจัดสรร ให้อนุกรรมการนำเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป
หมวด ๒ คุณสมบัติของผู้ขอรับจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์	ข้อ ๑๕ การจัดสรรเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ให้พิจารณาจัดสรรแก่ผู้พิการที่ไม่เคยได้รับความช่วยเหลือจาก	ข้อ ๙ ผู้พิการที่ขอรับจัดสรรต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ควรแก้ไข	ระเบียบเดิม	ร่างระเบียบใหม่
	กองทุนนี้ หรือไม่เคยได้รับอุปกรณ์ประเภทเดียวกันกับที่ขอรับจัดสรรจากหน่วยงานอื่นมาก่อน หรือเคยได้รับความช่วยเหลือจากกองทุนนี้มาแล้วเกินกว่า ๕ ปี หรือเคยได้รับความช่วยเหลือจากหน่วยงานอื่นมาแล้วเกินกว่า ๓ ปี	(๑) ไม่เคยได้รับความช่วยเหลือจากกองทุน หรือหน่วยงานอื่น หรือ (๒) เคยได้รับความช่วยเหลือจากกองทุน หรือหน่วยงานอื่น แต่อายุการใช้งานของอุปกรณ์ครบตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการประกาศกำหนด
หมวด ๓ การยื่นคำขอรับจัดสรร และการพิจารณา คำขอรับจัดสรร	ข้อ ๘ ผู้ขอรับจัดสรรที่มีความประสงค์ขอใช้เงินกองทุนตามข้อ ๖ ให้ยื่นคำขอตามแบบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัด พร้อมด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้ (๑) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน หรือหลักฐานแสดงตนอื่นใดที่ทางราชการออกให้ (๒) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวผู้พิการ โดยอย่างน้อยให้มีรายการดังต่อไปนี้ (ก) ชื่อ ที่อยู่ของผู้พิการ (ข) วันที่ออกบัตรและวันหมดอายุ (ค) ประเภทหรือลักษณะความพิการ (ง) ชื่อผู้ดูแลผู้พิการ (๓) ภาพถ่ายสำเนาทะเบียนบ้าน (๔) รูปถ่ายของผู้พิการที่แสดงให้เห็นถึงความพิการอย่างชัดเจนในลักษณะที่แตกต่างกันขนาดไม่น้อยกว่า ๓ x ๕ นิ้ว และมีอายุไม่เกิน ๖ เดือน อย่างน้อยจำนวน ๓ รูป ในกรณีที่ผู้พิการมีอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอยู่แล้ว ให้แนบรูปถ่ายอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่มีอยู่ในปัจจุบัน ขนาดไม่น้อยกว่า ๓ x ๕ นิ้ว อย่างน้อยจำนวน ๑ รูป มาด้วย ในกรณีขออุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการเป็นรถนั่งไฟฟ้าสำหรับคนพิการต้องแนบรูปถ่ายสภาพพื้นที่บริเวณที่พักอาศัยหรือบ้านพักโดยรอบ ขนาดไม่น้อยกว่า ๓ x ๕ นิ้ว อย่างน้อยจำนวน ๒ รูป มาด้วย	ข้อ ๑๑ การยื่นคำขอ ให้ผู้ขอรับจัดสรรยื่นแบบคำขอ ตามที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด ณ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ โดยสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ พร้อมเอกสารประกอบคำขอ ดังต่อไปนี้ (๑) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวผู้พิการ หรือภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน (๒) ประวัติทางการแพทย์จากทะเบียนผู้ป่วย (OPD Card) หรือหลักฐานที่ทางราชการออกให้ หรือหลักฐานการขอรับหรือได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่สามารถยืนยันหรือบ่งบอกได้ว่าความพิการนั้นเกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน (๓) หลักฐานรับรองความเหมาะสมของอุปกรณ์กับสภาพความพิการ ที่ออกโดยแพทย์และมีตราประทับของสถานพยาบาล ในกรณีที่หลักฐานตาม (๓) มีการยืนยันหรือระบุโดยแพทย์ไว้อย่างชัดเจนว่า ความพิการของผู้ขอรับจัดสรรมีสาเหตุมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน สามารถใช้เป็นหลักฐานตาม (๒) ได้ด้วย (๔) ใบเสนอราคาของผู้จำหน่ายอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ออกให้กับผู้ขอรับจัดสรร พร้อมเอกสารประกอบแสดงว่าอุปกรณ์เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในข้อ ๑๐ และเงื่อนไขการรับประกัน รวมถึงบริการหลังการจำหน่ายอุปกรณ์ ทั้งนี้ อุปกรณ์ดังกล่าวต้องตรงตามที่แพทย์รับรองตาม (๓) (๕) รูปถ่ายของผู้พิการที่แสดงให้เห็นถึงความพิการอย่างชัดเจนในลักษณะที่แตกต่างกัน และมีอายุไม่เกิน ๓ เดือน อย่างน้อยจำนวน ๓ รูป ใน

ประเด็นที่ควรแก้ไข	ระเบียบเดิม	ร่างระเบียบใหม่
	(๕) ใบรับรองแพทย์จากสถานพยาบาลของรัฐตามแบบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด (๖) ประวัติทางการแพทย์จากทะเบียนผู้ป่วย (OPD Card) หรือหลักฐานที่ทางราชการออกให้ หรือหลักฐานการขอรับหรือได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่สามารถยืนยันหรือบ่งบอกได้ว่าความพิการนั้นเกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ในกรณีที่หลักฐานตาม (๕) มีการยืนยันหรือระบุโดยแพทย์ไว้อย่างชัดเจนว่าความพิการของผู้ขอรับจัดสรรมีสาเหตุมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน สามารถใช้เป็นหลักฐานตาม (๖) ได้ด้วย ข้อ ๑๐ การยื่นคำขอตามข้อ ๘ ผู้ขอรับจัดสรรต้องลงลายมือชื่อในคำขอและยื่นคำขอด้วยตนเอง ในกรณีผู้ขอรับจัดสรรไม่สามารถลงลายมือชื่อหรือยื่นคำขอด้วยตนเองได้ ให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งดังต่อไปนี้เป็นผู้ยื่นคำขอแทน (๑) ผู้ดูแลผู้พิการตามที่ระบุไว้ในบัตรประจำตัวผู้พิการ (๒) ผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้ปกครองในกรณีที่ผู้พิการเป็นผู้เยาว์ หรือผู้นุบาลในกรณีที่ผู้พิการเป็นคนไร้ความสามารถ (๓) บิดา มารดา สามี ภรรยา พี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน หรือพี่น้องร่วมบิดาหรือมารดาเดียวกัน (๔) บุคคลที่สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัด โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล หรือสถานพยาบาลของรัฐที่สูงกว่า รับรองว่าเป็นผู้ดูแลผู้พิการตามความเป็นจริง ผู้ยื่นคำขอแทนผู้พิการต้องแนบภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้ยื่นคำขอแทน หากผู้ยื่นคำขอแทนเป็นบุคคล	กรณีที่ผู้พิการมีอุปกรณ์อยู่แล้ว ให้แนบรูปถ่ายอุปกรณ์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน อย่างน้อยจำนวน ๑ รูปมาด้วย ข้อ ๑๒ การยื่นคำขอตามข้อ ๑๑ ผู้ขอรับจัดสรรต้องลงลายมือชื่อในคำขอและยื่นคำขอด้วยตนเอง ในกรณีผู้ขอรับจัดสรรไม่สามารถลงลายมือชื่อหรือยื่นคำขอด้วยตนเองได้ ให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งดังต่อไปนี้เป็นผู้ยื่นคำขอแทน (๑) ผู้ดูแลผู้พิการตามที่ระบุไว้ในบัตรประจำตัวผู้พิการ หรือตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเป็นผู้ดูแลคนพิการ (๒) ผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้ปกครองในกรณีที่ผู้พิการเป็นผู้เยาว์ หรือผู้พิทักษ์ในกรณีที่ผู้พิการเป็นคนเสมือนไร้ความสามารถ หรือผู้นุบาลในกรณีที่ผู้พิการเป็นคนไร้ความสามารถ (๓) บิดา มารดา สามี ภรรยา บุตร พี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน หรือพี่น้องร่วมบิดาหรือมารดาเดียวกัน ผู้ยื่นคำขอแทนผู้พิการต้องแนบภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้ยื่นคำขอแทน หากผู้ยื่นคำขอแทนเป็นบุคคลตาม (๒) และ (๓) ต้องแนบหลักฐานที่แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ยื่นคำขอกับผู้พิการเพิ่มเติม ในกรณีที่เห็นว่ามีความจำเป็นต้องทราบข้อเท็จจริงเพิ่มเติม ให้ผู้ขอรับจัดสรรชี้แจงข้อเท็จจริง หรือส่งเอกสารเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณาจัดสรรเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ

ประเด็นที่ควรแก้ไข	ระเบียบเดิม	ร่างระเบียบใหม่
	ตาม (๒) และ (๓) ต้องแนบหลักฐานที่แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ยื่นคำขอกับผู้พิจารณาเพิ่มเติม และถ้าบุคคลที่ยื่นคำขอแทนเป็นบุคคลตาม (๔) ต้องแนบหนังสือรับรองจากหน่วยงานที่รับรองว่าเป็นผู้ดูแลผู้พิจารณาตามความเป็นจริงเป็นหลักฐานประกอบด้วย	
หมวด ๔ การพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	ข้อ ๑๘ เมื่อคณะกรรมการมีมติประการใดให้ถือเป็นที่สุด และให้สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมีหนังสือแจ้งผู้ขอรับจัดสรรทราบภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่มติ ในกรณีที่คณะกรรมการมีมติให้จัดสรรเงินให้แก่ผู้ขอรับจัดสรร ให้แจ้งวงเงินที่ได้รับอนุมัติรวมทั้งรหัสอุปกรณ์ตามคู่มือกำหนดคุณลักษณะอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการของกรมการขนส่งทางบก และผู้จำหน่ายอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ให้ผู้ได้รับจัดสรรทราบด้วย	ข้อ ๑๕ คณะอนุกรรมการหรือคณะกรรมการพิจารณาและมีมติประการใดให้ถือเป็นที่สุด และให้กรมการขนส่งทางบก โดยสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ มีหนังสือแจ้งมติของคณะอนุกรรมการหรือคณะกรรมการให้ผู้ได้รับจัดสรรทราบภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่มติ พร้อมสำเนาแจ้งสำนักงานขนส่งจังหวัดเพื่อทราบผลการพิจารณาอนุมัติจัดสรร
หมวด ๕ การซื้อหรือจ้างทำ และการรับเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	ข้อ ๒๐ ในการจ่ายเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการให้จ่ายเป็นเงินสด หรือเช็คตามจำนวนเงินที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินวงเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ โดยผู้ได้รับจัดสรรต้องนำไปเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้พร้อมอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ได้รับอนุมัติให้จัดซื้อหรือจัดจ้างมาแสดงต่อคณะกรรมการ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งมติอนุมัติ	ข้อ ๑๖ ให้ผู้ได้รับจัดสรรตามที่ได้รับแจ้งมติตามข้อ ๑๕ ดำเนินการซื้อหรือจ้างทำอุปกรณ์ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งมติอนุมัติ และเมื่อดำเนินการซื้อหรือจ้างทำอุปกรณ์เสร็จแล้ว ให้แจ้งสำนักงานที่รับคำขอจากผู้พิการที่ขอรับจัดสรร ภายใน ๑๕ วันนับแต่วันซื้อหรือจ้างทำอุปกรณ์แล้วเสร็จ เพื่อกำหนดวันเวลารับเงินค่าอุปกรณ์ ผู้ได้รับจัดสรรมีหน้าที่ต้องตรวจสอบประเภทคุณลักษณะ เงื่อนไขการรับประกันและบริการ หลังการขายของผู้จำหน่ายและรับจ้างทำอุปกรณ์ หากเห็นว่าครบถ้วนถูกต้องตรงกับที่ตนดำเนินการสั่งซื้อหรือจ้างทำ ให้ลงนามในหนังสือรับรองการจัดสรรเงินตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายระเบียบนี้ โดยให้ผู้จำหน่ายหรือผู้รับจ้างทำอุปกรณ์ลงนามท้ายหนังสือรับรองการจัดสรรเงินเป็นหลักฐานประกอบ พร้อมกับใบเสร็จรับเงินเป็นค่าอุปกรณ์ส่งให้สำนักงานที่รับคำขอจากผู้พิการที่ขอรับจัดสรรแล้วแต่กรณีเก็บไว้เป็นหลักฐานต่อไป

ประเด็นที่ควรแก้ไข	ระเบียบเดิม	ร่างระเบียบใหม่
		ข้อ ๑๗ การจ่ายเงินค่าอุปกรณ์ให้จ่ายเป็นเงินสด หรือเช็ค หรือผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ตามหลักเกณฑ์วิธีปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด ตามจำนวนเงินที่ซื้อหรือจ้างทำอุปกรณ์จริงแต่ไม่เกินวงเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะอนุกรรมการหรือคณะกรรมการ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรต้องยื่นหลักฐานและเอกสารดังนี้ (๑) ภาพถ่ายใบเสร็จ หรือสัญญาจะซื้อจะขายที่รับรองโดยผู้ซื้อ (๒) หนังสือรับรองการจัดสรรเงิน (๓) ภาพถ่ายหนังสือรับประกันสินค้า
หมวด ๖ เงื่อนไขสำหรับ ผู้ได้รับจัดสรร	ข้อ ๒๓ ภายในกำหนดเวลาระยะเวลา ๕ ปี ห้ามผู้ได้รับจัดสรรนำอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ได้รับอนุมัติ ไปจำหน่าย จ่าย แจก หรือให้บุคคลอื่น ในกรณีที่พบว่าผู้ได้รับจัดสรรนำอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการไปจำหน่าย จ่าย แจก หรือให้บุคคลอื่น ให้สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเรียกอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการดังกล่าวคืน และตัดสิทธิ์ที่จะขอรับจัดสรรใหม่ ในกรณีที่สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเรียกอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการคืนตามวรรคหนึ่งแล้ว ไม่ได้รับอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการคืน ให้รายงานคณะอนุกรรมการทราบเพื่อพิจารณาดำเนินการตามควรแก่กรณี ข้อ ๑๙ ผู้ได้รับจัดสรรต้องยินยอมให้คณะอนุกรรมการหรือคณะกรรมการประจำจังหวัดหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากคณะอนุกรรมการหรือคณะกรรมการประจำจังหวัดเข้าไปตรวจสอบหรือตรวจติดตาม (๑) การจัดซื้อหรือจัดจ้างทำอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการตามที่ได้รับอนุมัติ (๒) การใช้งานของอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ได้รับอนุมัติ	ข้อ ๑๘ ผู้ได้รับจัดสรรต้องไม่นำอุปกรณ์ดังกล่าวไปจำหน่าย จ่าย แจก หรือยกให้บุคคลอื่น ตลอดอายุการใช้งานของอุปกรณ์ที่คณะอนุกรรมการกำหนด ในกรณีที่ตรวจพบว่า ผู้ได้รับจัดสรรไม่ปฏิบัติตามวรรคแรก หรือมิได้มีการซื้อหรือจ้างทำอุปกรณ์จริง หรือละเลยไม่ส่งเอกสารหลักฐานตามที่กำหนดในข้อ ๑๗ ผู้ได้รับจัดสรรต้องคืนเงินค่าอุปกรณ์ที่ได้รับเต็มจำนวนตามที่ได้รับอนุมัติให้กับกรรมการขนส่งทางบก และจะถูกตัดสิทธิ์ในการขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนเป็นเวลาห้าปี นับแต่วันที่คณะอนุกรรมการหรือคณะกรรมการได้มีมติจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ ทั้งนี้ ผู้ได้รับจัดสรรอาจจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายทางแพ่งและอาญา ข้อ ๑๙ ภายหลังการได้รับเงินค่าอุปกรณ์ ผู้ได้รับจัดสรรต้องมีอุปกรณ์และยินยอมให้เจ้าหน้าที่กรรมการขนส่งทางบกหรือผู้ได้รับมอบหมายไปตรวจติดตาม หรือประเมินความเหมาะสมตลอดอายุการใช้งานอุปกรณ์

ประเด็นที่ควรแก้ไข	ระเบียบเดิม	ร่างระเบียบใหม่
บทเฉพาะกาล		ข้อ ๒๐ บรรดาคำขอที่ผู้ขอรับจัดสรรได้ยื่นไว้แล้ว ตามระเบียบกรรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการ จ่ายเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอัน เนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ ถนน พ.ศ. ๒๕๕๙ ที่อยู่ระหว่างพิจารณาหรือ พิจารณายังไม่แล้วเสร็จ ให้ถือเป็นคำขอตาม ระเบียบนี้ ทั้งนี้ กรรมการขนส่งทางบกอาจเรียก เอกสารหลักฐานตามข้อ ๑๑ มาประกอบการ พิจารณาเพิ่มเติมได้ และให้คณะอนุกรรมการ พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้

รายละเอียดตามร่างระเบียบกรรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการ
จ่ายเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน พ.ศ.
เป็นไปตามเอกสารแนบวาระที่ ๓.๕

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างระเบียบกรรมการขนส่งทางบก
ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพ
ภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ...

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๔...

วาระที่ ๔ เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)

มติที่ประชุม

.....

.....