แผนปฏิบัติการ

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565)

(ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. 2564)

สารบัญ

บทที่ ๑ ..... ๒
บทนำ ๒
บทที่ ๒ ..... ๙
สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลง ซึ่งมีผลต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๙
บทที่ ๓ ..... ๑๔
ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ที่มีต่อแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๑๔
บทที่ ๔ ..... ๓๒
การทบทวนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ๓๒
บทที่ ๕ ..... ๔๓
ภาพรวมแผนปฏิบัติการ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ๔๓
บทที่ ๖ ..... ๕๔
การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล ๕๔

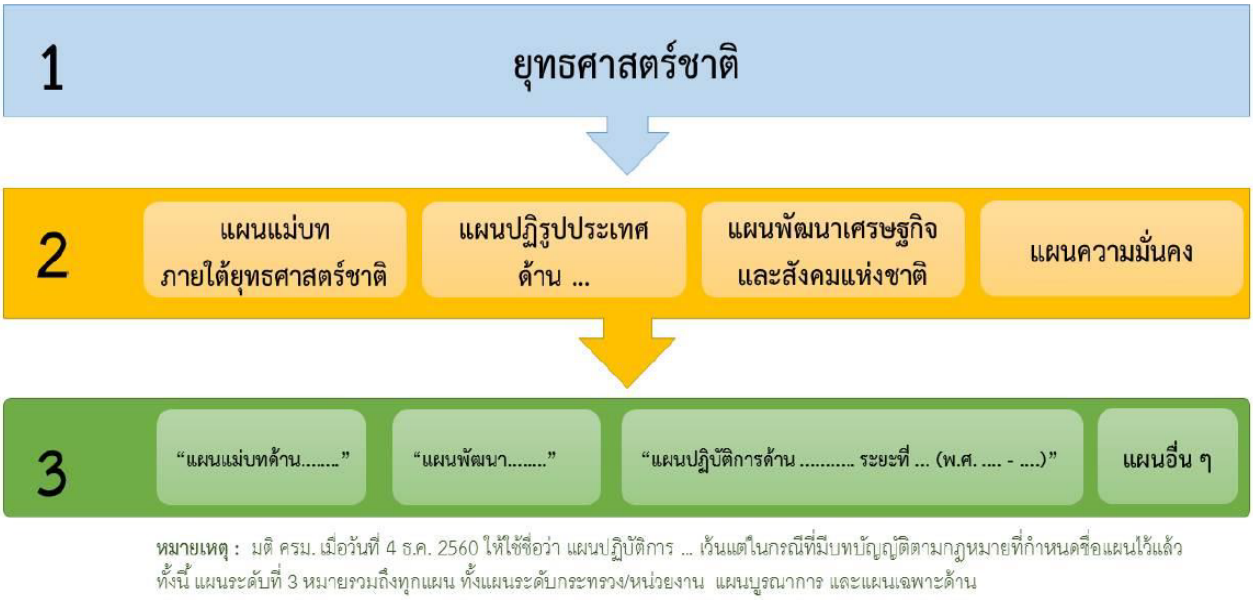
บทที่ ๑
บทนำ

๑.๑ เหตุผลและความจำเป็น

ที่มาของการทบทวนปรับปรุงแผนปฏิบัติการ ระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการประจำปี มีดังนี้

๑) มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบการจำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ ประกอบด้วย

ระดับของแผนตามมติ ครม.



หมายเหตุ : มติ ครม. เมื่อวันที่ 4 ธ.ค. 2560 ให้ใช้ชื่อว่า แผนปฏิบัติการ ... เว้นแต่ในกรณีที่มีบทบัญญัติตามกฎหมายที่กำหนดชื่อแผนไว้แล้ว ทั้งนี้ แผนระดับที่ 3 หมายรวมถึงทุกแผน ทั้งแผนระดับกระทรวง/หน่วยงาน แผนบูรณาการ และแผนเฉพาะด้าน

- **แผนระดับที่ ๑** ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ หมายถึง ยุทธศาสตร์ชาติตามกฎหมายว่าด้วยการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว (รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ หมวด ๖ แนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรา ๖๕)

แผนระดับที่ ๑ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ

- **แผนระดับที่ ๒** ได้แก่ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนความมั่นคง
- **แผนระดับที่ ๓** หมายถึง แผนที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ ๑ และแผนระดับที่ ๒ ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ หรือจัดทำขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด หรือจัดทำขึ้นตามพันธกรณีหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ เช่น แผนของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ แผนบูรณาการ รวมถึงแผนปฏิบัติการทุกระดับ

(๒) เห็นชอบวิธีการเสนอแผนและการตั้งชื่อแผนของแผนระดับที่ ๓ กำหนดให้ใช้ชื่อว่า "แผนปฏิบัติการด้าน..... ระยะที่... (พ.ศ.....-.....) เว้นแต่ ในกรณีที่มีบทบัญญัติตามกฎหมายที่กำหนดชื่อแผนไว้แล้ว

/๒) ...

๒) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

(๑) ให้หน่วยงานของรัฐดำเนินการสนับสนุน พัฒนาและบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องสำหรับการจัดทำตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อประโยชน์ในการติดตาม ประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๒) ให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับที่ ๓ ในความรับผิดชอบตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

๓) พระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.) ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๒ ที่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนปฏิบัติการของส่วนราชการ ดังนี้

- มาตรา ๔ กำหนดว่า ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งมาตรา ๑๖ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “ให้ส่วนราชการจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการนั้น โดยจัดทำเป็นแผนห้าปี ซึ่งต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของคณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อรัฐสภา และแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง”

- มาตรา ๙ กำหนดว่า ในวาระเริ่มแรก การจัดทำแผนปฏิบัติราชการของส่วนราชการเป็นแผนห้าปีตามมาตรา ๑๖ แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกานี้ ให้จัดทำเป็นแผนสามปี โดยมีห้วงระยะเวลาตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

๔) กรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน ประจำปีบัญชี ๒๕๖๓

ตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลฯ ด้านที่ ๕ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหาร ผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และลูกจ้าง ตัวชี้วัดที่ ๕.๑ บทบาทคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน กรมบัญชีกลางกำหนดให้มีการวัดระดับความสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน โดยกำหนดเกณฑ์การประเมินผลจากประเด็นหลักที่สำคัญ ๖ ด้าน ได้แก่

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

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

๓. การติดตามระบบการบริหารจัดการที่สำคัญ และผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๒๕) พิจารณาจากคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนมีการติดตามผลการปฏิบัติงานตามภารกิจของทุนหมุนเวียนอย่างครบถ้วนตามระบบการบริหารจัดการที่สำคัญ ได้แก่ ด้านการเงิน ด้านที่ไม่ใช่การเงินตามวัตถุประสงค์และภารกิจของทุนหมุนเวียน ระบบบริหารความเสี่ยง ระบบบริหารจัดการสารสนเทศ และระบบบริหารทรัพยากรบุคคลของทุนหมุนเวียนอย่างครบถ้วนเพียงพอและสม่ำเสมอทั้งปี

/๔. ...

๔. การจัดให้มีระบบประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๒๕) พิจารณาจากการประเมินผลผู้บริหารทุนหมุนเวียนที่เป็นระบบ โดยมีหลักเกณฑ์ชัดเจน สอดคล้อง และเชื่อมโยงกับหลักเกณฑ์และเป้าหมายระดับองค์กร

๕. การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศที่ครบถ้วน ถูกต้อง เชื่อถือได้ ทันกาล

๖. ผลสำเร็จจากการกำกับดูแลทุนหมุนเวียนของคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียน (ร้อยละ ๑๐) พิจารณาจากผลคะแนนของทุนหมุนเวียนประจำปี ตามระบบประเมินผลการดำเนินงานของทุนหมุนเวียนของกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง โดยมีรายละเอียดเกณฑ์หนึ่งในการพิจารณา คือ**การจัดให้มีหรือทบทวนแผนปฏิบัติการระยะยาว (๓ - ๕ ปี) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีบัญชี ๒๕๖๔** โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

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

/๒) ...

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

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

ดังนั้น ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จึงเป็นที่มาของการทบทวนและปรับปรุงแผนปฏิบัติการให้มีห้วงระยะเวลาการบังคับใช้ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ จากเดิม “แผนปฏิบัติการ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔ (ฉบับที่ ๓ ทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๒) ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็น“แผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)” เพื่อให้มีระยะเวลาของการจัดทำแผนปฏิบัติการ ๓ ปี ให้สอดคล้องกับห้วงเวลาในระยะเริ่มแรกตามที่พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีกำหนด ประกอบกับกรมการขนส่งทางบกได้มีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๔ และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

โดยคณะกรรมการกองทุนฯ ได้มีการวิเคราะห์ทบทวนผลการปฏิบัติงานตลอดระยะเวลาของแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) โดยได้มีการพิจารณาสภาพการณ์การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อระบบการขนส่งทางถนนและความสอดคล้องในประเด็นต่าง ๆ ภายใต้บริบทของโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและรุนแรง (Disruptive Changes) ทั้งในมิติของการเมือง เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี ระบบการขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมก็ได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนอย่างรอบคอบ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อการพัฒนาอย่างบูรณาการและมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิผล

๕) ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)

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

๖) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)

พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๑๐ กำหนดว่าเมื่อมีพระบรมราชโองการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้านจัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติเสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ตามที่คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติเสนอ ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๒ ได้ออกประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การประกาศแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๖ ตอนที่ ๕๑ ก เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน พ.ศ.๒๕๖๒

/๑.๒ ...

๑.๒ วัตถุประสงค์ในการทบทวนแผนปฏิบัติการ ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้มีคำสั่งที่ ๑/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้การบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นไปด้วยความเรียบร้อยเหมาะสม ขับเคลื่อนอย่างมีทิศทาง สามารถนำไปสู่การตอบสนองยุทธศาสตร์ชาติ และสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กำหนดไว้ จึงอาศัยอำนาจตามความ ในข้อ ๙ แห่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ ประกอบกับมติคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ จึงแต่งตั้งคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย

(๑)	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	ประธานอนุกรรมการ
(๒)	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายปฏิบัติการ)	อนุกรรมการ
(๓)	นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร	อนุกรรมการ
(๔)	นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย	อนุกรรมการ
(๕)	ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	อนุกรรมการ
(๖)	ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	อนุกรรมการ
(๗)	ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข	อนุกรรมการ
(๘)	ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	อนุกรรมการ
(๙)	ผู้แทนกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	อนุกรรมการ
(๑๐)	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ	อนุกรรมการ
(๑๑)	ผู้อำนวยการกองแผนงาน	อนุกรรมการ
(๑๒)	ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	อนุกรรมการ
(๑๓)	หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	อนุกรรมการและเลขานุการ

โดยมีอำนาจหน้าที่ และวาระการดำรงตำแหน่ง ดังนี้

๑) พิจารณากำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้สามารถตอบสนองยุทธศาสตร์ชาติ และสัมฤทธิ์ผลตามภารกิจและวัตถุประสงค์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อนำเสนอคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒) ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติงานต่อเจ้าหน้าที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และคณะกรรมการ เพื่อให้การบริหารงานสอดคล้องกับยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กำหนดไว้

๓) แต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการ และ/หรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณาหรือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะอนุกรรมการมอบหมาย

๔) ปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมอบหมาย

/๕. ...

๕) รายงานผลการพิจารณาให้คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนทราบ

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

โดยที่คณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันศุกร์ที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณาทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการประจำปีของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานฯ โดยมอบหมายให้นายแพทย์อนุชาฯ เป็นประธานคณะทำงาน และให้ฝ่ายเลขานุการไปพิจารณาผู้เกี่ยวข้องที่จะเข้าร่วมเป็นคณะทำงานฯ เพื่อดำเนินการทบทวนการวิเคราะห์ SWOT เดิมจากปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ของกองทุนฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่เกิดขึ้น เช่น ปัจจุบันมีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-๑๙) ส่งผลให้การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด และทำให้ไม่สามารถดำเนินการด้านการจัดงานประมูลหมายเลขทะเบียนรถได้ตามแผนที่กำหนดไว้ ก่อนนำเสนอให้คณะอนุกรรมการฯ พิจารณาเห็นชอบแผนฯ ต่อไป

ในการนี้ โดยอาศัยอำนาจตามคำสั่งคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่ ๑/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ ข้อ ๓) ที่ให้คณะอนุกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการและหรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเกี่ยวกับการพิจารณาหรือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่คณะอนุกรรมการมอบหมาย ดังนั้น คณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จึงได้มีคำสั่งที่ ๑/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะทำงานทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการหรือแผนดำเนินงานประจำปีของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย

(๑) นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร	ประธานคณะทำงาน
(๒) นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์	ผู้ทำงาน
(๓) ผู้อำนวยการกองแผนงาน	ผู้ทำงาน
(๔) ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	ผู้ทำงาน
(๕) ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์	ผู้ทำงาน
(๖) ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร	ผู้ทำงาน
(๗) ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า	ผู้ทำงาน
(๘) ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ	ผู้ทำงาน
(๙) หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ผู้ทำงานและเลขานุการ
(๑๐) หัวหน้างานติดตามและประเมินผล	ผู้ทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
(๑๑) หัวหน้างานแผนงานโครงการ	ผู้ทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
(๑๒) นางสาวชรัญญา วงษ์อุทัย นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ งานติดตามและประเมินผล	ผู้ทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

/โดยให้...

โดยให้คณะทำงานฯ ดังกล่าวมีหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

๑) วิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ได้แก่ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค เพื่อให้สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ตามบริบทและสถานการณ์ปัจจุบันของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อกำหนดทิศทางและแนวทางการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕) และเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

๒) ทบทวน/จัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี ที่มีคุณภาพและมีองค์ประกอบครบถ้วนประกอบด้วยเนื้อหาที่สำคัญ ได้แก่ วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์ นโยบาย/เป้าประสงค์ ผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ยุทธศาสตร์ เป้าหมายหลัก และรายละเอียดการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่ครบถ้วนทั้ง ๔ ด้าน

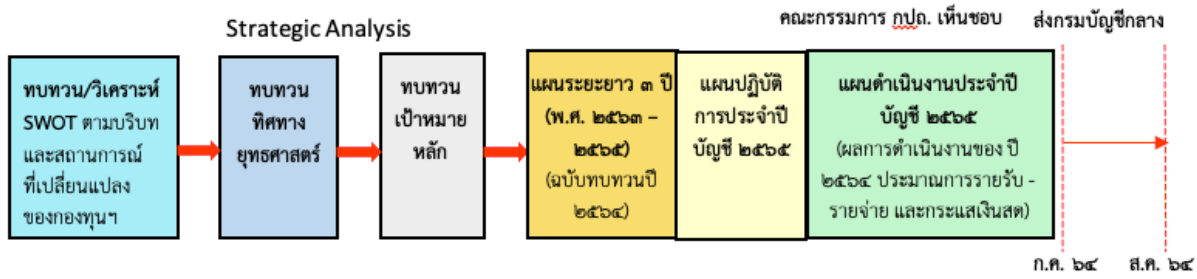
๓) จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีหรือแผนการดำเนินงานระยะสั้นเพื่อใช้ในปีต่อไปของกองทุนฯ ซึ่งประกอบด้วยเนื้อหาที่สำคัญ ได้แก่ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย ขั้นตอน ระยะเวลา งบประมาณ ค่าใช้จ่าย หรือเงินลงทุน ผู้รับผิดชอบ และตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ให้สอดคล้องตามพันธกิจและวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ เพื่อจัดทำแผนการดำเนินงานประจำปี และแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี

๔) รายงานผลการจัดทำแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี แผนปฏิบัติการประจำปีหรือแผนการดำเนินงานระยะสั้น นำเสนอต่อคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนพิจารณา ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้ความเห็นชอบต่อไป

๕) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมอบหมาย

๑.๓ กรอบการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

จากกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลและเงื่อนไขที่กำหนดตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารทุนหมุนเวียนในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จึงมีขั้นตอนและกรอบระยะเวลาดำเนินการทบทวนแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี แผนปฏิบัติการประจำปี และแผนการดำเนินงานประจำปี ดังนี้



/บทที่ ๒...

บทที่ ๒
สภาพการณ์การเปลี่ยนแปลง ซึ่งมีผลต่อกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒.๑ สภาพการณ์ด้านระบบการขนส่งทางถนนของประเทศไทย

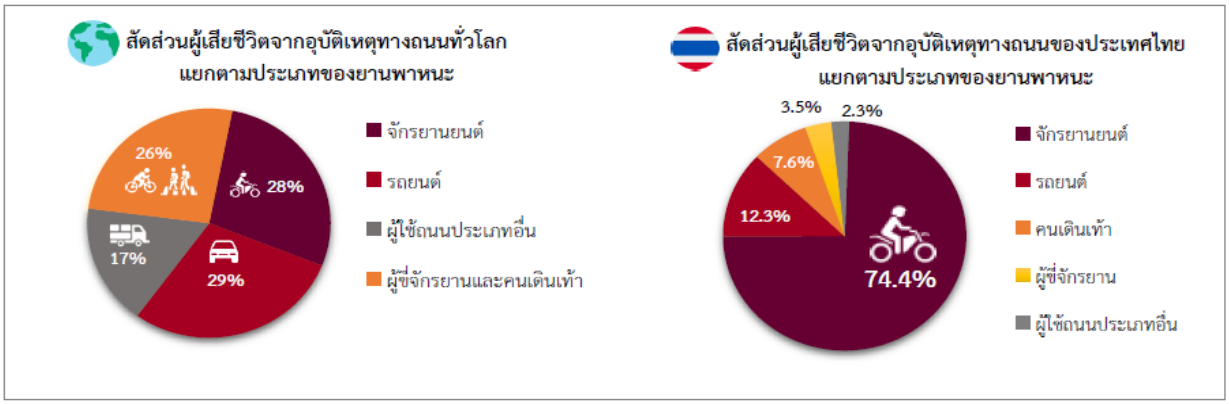
๒.๑.๑ สถานการณ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

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

ปัจจุบันประเทศไทยประสบปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างรุนแรง หากเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในโลก จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่จัดทำโดย WHO พบว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๓๒.๗ คนต่อ ๑ แสนประชากร หรือประมาณ ๒๒,๔๙๑ คน ซึ่งได้รับการจัดอันดับว่าเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๙ ของโลก ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนแล้ว พบว่าประเทศไทยได้รับการจัดอันดับว่าเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๑ ของอาเซียน

จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน (Global Status Report on Road Safety) พบว่า สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก เป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถยนต์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ ๒๙ เกิดจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๒๘ ที่เหลือเป็นผู้ขับขี่จักรยานและผู้เดินทาง ร้อยละ ๒๖ และผู้ใช้ถนนอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ ๑๗ สำหรับ**สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดร้อยละ ๗๔.๔** เกิดจากรถยนต์คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๗ ผู้เดินเท้าคิดเป็นร้อยละ ๗.๖ ผู้ขี่จักรยานคิดเป็นร้อยละ ๓.๕ และผู้ใช้ถนนอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ ๒.๓ อย่างไรก็ตาม เป็นที่ชัดเจนว่า สถานการณ์ผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนของประเทศไทยมีจำนวนมากถึง ๔ ใน ๓ เกิดจากการขับขี่หรือซ้อนโดยสารรถจักรยานยนต์ ๒ ล้อ (รวมถึงรถ ๓ ล้อ) **ซึ่งหากคิดสัดส่วนตามจำนวนประชาชนต่อพื้นที่ของประเทศแล้ว ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ ๑ ของโลก**

รูปที่ 1 สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

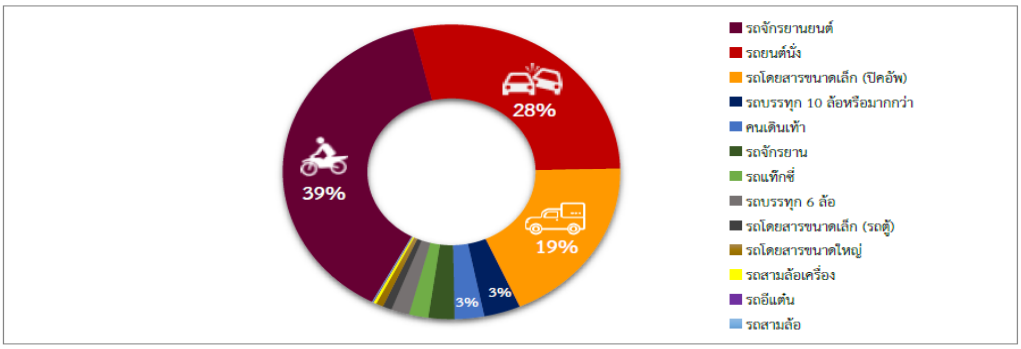


ที่มา : Global Report on Road Safety 2018, WHO ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2562

/นอกจากนี้...

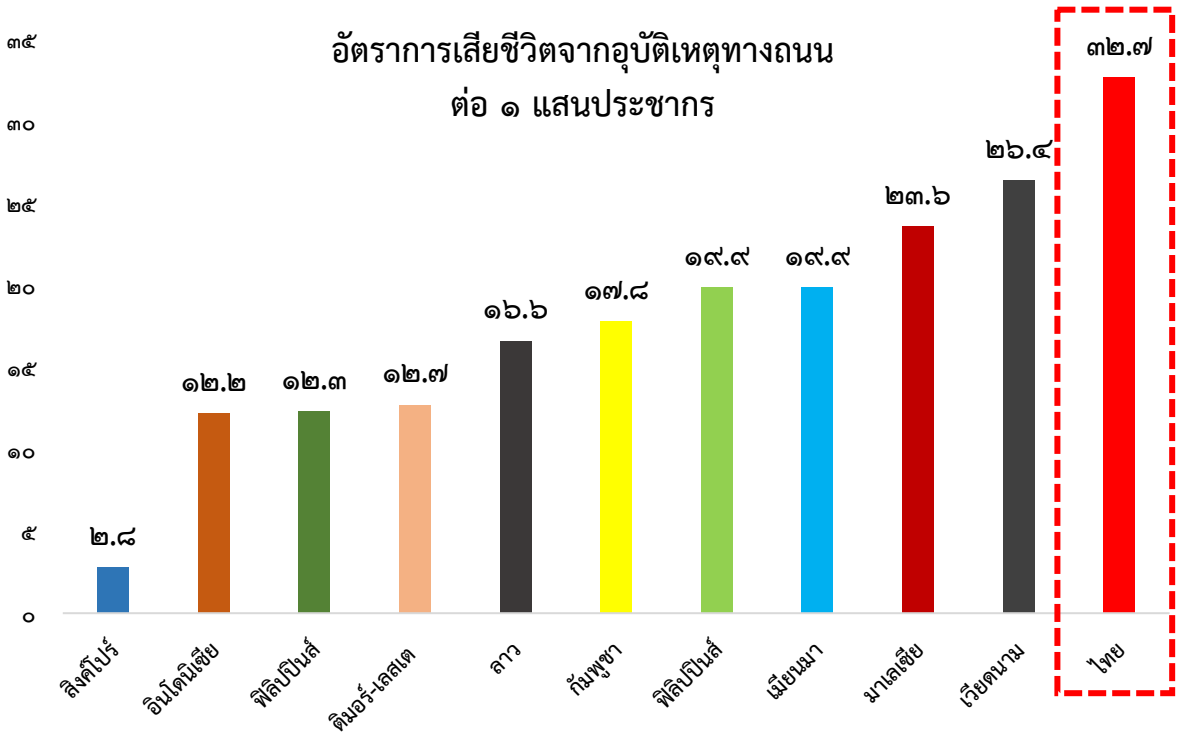
นอกจากนี้ จากข้อมูลจำนวนคน/ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้งทั้งหมดจำนวน ๒๐๘,๕๐๙ คัน (กรณีเกิดกับคนเดินเท้านับเป็นจำนวนคน) และข้อมูลยานพาหนะที่เกิดอุบัติหตุได้มีการจำแนกประเภทยานพาหนะไว้ (จำนวน ๖๔,๔๕๓ คัน) พบว่า **ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด** ๓ อันดับแรก ได้แก่ **รถจักรยานยนต์** รถยนต์นั่ง และรถโดยสารขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ตามลำดับ

รูปที่ 2 อุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับแจ้ง ปี พ.ศ. 2561 จำแนกตามประเภทยานพาหนะ



ที่มา: ระบบ CRIMES, สตช. ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2562

ทั้งนี้ ประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นลำดับ ๑ ของโลก โดยสูงถึงร้อยละ ๗๔.๔ ของจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ ๑๕-๑๙ ปี คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๔ ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด



ที่มา : รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ (WHO)

/๒.๑.๒ ...

๒.๑.๒ เป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ๑๒ ข้อ ของ UN

จากเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ๑๒ ข้อ ของ UN (องค์การสหประชาชาติ) มีดังนี้

/๒.๑.๓...

๒.๑.๓ มาตรการและแนวทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยอันดับหนึ่งเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ และได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ปัญหาและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งศึกษาแนวทางและคู่มือการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์จากแหล่งต่าง ๆ เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหา และจัดแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ ก่อนให้ภาคส่วนอื่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการให้เกิดผลลัพธ์ในทางปฏิบัติต่อไป โดยมีมาตรการเพื่อลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ ๗ มาตรการหลัก ได้แก่

(๑) มาตรการด้านผู้ใช้ถนน
(๒) มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ
(๓) มาตรการด้านมาตรฐานยานพาหนะ
(๔) มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน
(๕) มาตรการด้านกฎหมายและการบังคับใช้
(๖) มาตรการด้านประชาสัมพันธ์
(๗) มาตรการด้านการตอบสนองหลังจากเกิดเหตุ

(๑) มาตรการด้านผู้ใช้ถนน เห็นควรให้มีการกำหนดมาตราการให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยการปลูกจิตสำนึกให้กับเยาชนก่อนที่จะเข้ารับการออกใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ ผ่านโครงการต่าง ๆ รวมให้ประชาชน ชุมชน ผู้ประกอบการโรงงาน บริษัทต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการสร้างคนให้มีความพร้อมก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ถูกต้อง การสร้างแรงจูงใจในการขับขี่ปลอดภัย รวมไปถึงการส่งเสริมให้มีการใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

(๒) มาตรการด้านใบอนุญาตขับรถ โดยเน้นเรื่องการเพิ่มทักษะของผู้ขับขี่ การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการพัฒนาความรู้ และทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับขี่ รวมถึงการจำแนกประเภทของใบอนุญาตขับรถในประเทศไทย เพื่อให้เหมาะสมกับรถจักรยานยนต์ในแต่ละขนาดเครื่องยนต์ และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

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

(๔) มาตรการด้านโครงสร้างพื้นฐาน เน้นถึงสิ่งที่หน่วยงานภาครัฐจะต้องปรับปรุง/จัดให้มีถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ บริเวณข้างถนน และในเขตทางที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องไปดำเนินการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การแก้ไขปัญหาบริเวรทางร่วม/ทางแยก การแก้ไขปัญหาถนนในเมืองและชุมชน การแก้ปัญหาเฉพาะแห่ง เช่น บริเวณที่สะพาบแคบ สะพาน/อุโมงค์ทางข้ามแยก ทางโค้ง การปรับปรุงเขตปลอดภัยข้างทาง (Clear Zone) การจูงใจเปลี่ยนพาหนะการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้น และการส่งเสริมให้มีการพัฒนาโครงข่ายถนนสำหรับเมือง/ชุมชน โดยคำนึงถึงความปลอดภัย

/(๕) ...

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

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

(๗) มาตรการด้านการตอบสนองหลังจากเกิดเหตุ จะเป็นมาตราการเพิ่มเติมในส่วนของการศึกษา วิจัย เพื่อนำไปประกอบการพัฒนาหรือนำวัตกรรมมาใช้เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

๒.๒ ภารกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

- **กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน" (กปถ.)** จัดตั้งขึ้นในวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๖ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดย**พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖** มาตรา ๑๐/๑ กำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกนำหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนออกประมูลเป็นการทั่วไป และให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในกรมการขนส่งทางบก เรียกว่า "กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน" โดยให้นำเงินรายได้จากการประมูลทั้งหมดเข้ากองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- **วัตถุประสงค์ของกองทุนฯ** เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน
- **กฎกระทรวง**ว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารงานกองทุน และการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ กำหนดให้การใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้ใช้โดยได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการฯ ในกรณีดังต่อไปนี้

๑) เป็นเงินช่วยเหลือ เงินอุดหนุน หรือค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุตามโครงการ/แผนงานของกรมการขนส่งทางบก

๒) เป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

๓) เป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุน และส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๔) เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นอันจำเป็นของกองทุน

/บทที่ ๓...

บทที่ ๓
ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ที่มีต่อแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการทบทวนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้สอดคล้องและตอบสนองกับแนวโน้มทิศทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งในระดับสากล แนวโน้มสำคัญในอนาคตที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาระบบการขนส่ง สภาพการณ์ด้านระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ภารกิจของของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และหน่วยงานภายในสังกัดกรมการขนส่งทางบก ความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกองทุนฯ และกรมการขนส่งทางบก และสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ของการขนส่งทางถนนที่มีผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกองทุนฯ นอกจากนี้ ยังยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้องในการทบทวนและจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๓.๑. ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑)

๓.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

(๑) เป้าหมาย

- ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

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

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

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

/S ...

S (Smart Transport) คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความชาญฉลาด ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาปรับใช้ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ลดต้นทุนโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหารถเที่ยวเปล่า และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีประสิทธิผล เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Smart Truck Terminal) เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และสถานีขนส่งผู้โดยสารสมัยใหม่ (Smart Bus Terminal) ให้มีความเชื่อมโยงกัน รวมถึงการยกระดับผู้ประกอบการให้มีความเชี่ยวชาญด้านการบริการและโลจิสติกส์ ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในโลกปัจจุบัน

๓.๑.๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

(๑) เป้าหมาย

- ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส
- ภาครัฐมีขนาดที่เล็กลง พร้อมปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง
- ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- กระบวนการยุติธรรมเป็นไปเพื่อประโยชน์ต่อส่วนรวมของประเทศ

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

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

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ และเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยการพัฒนาองค์กรเพื่อเข้าสู่ระบบราชการ ๔.๐ มุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์ในการพัฒนากระบวนงานที่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของผู้รับบริการ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว โปร่งใสและตรวจสอบได้ โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมเป็นตัวขับเคลื่อนการดำเนินงานให้องค์กรมีความคล่องตัว สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานได้อย่างรวดเร็ว และก้าวทันต่อสถานการณ์ของโลกที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา มีการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่ และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย นอกจากนี้ มีการปรับปรุงกฎหมายตามหลักธรรมาภิบาลให้สอดคล้อง และเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ เพื่อลดข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคในการแข่งขัน และลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการ

/๓.๒ ...

๓.๒ แผนระดับที่ ๒

๓.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

(๑) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน	อันดับที่ ๔๕	อันดับที่ ๓๘	อันดับที่ ๓๑	อันดับที่ ๒๕

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S ซึ่งสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ประเด็นย่อยด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ตามเกณฑ์ที่สถาบัน IMD World Competitiveness Center กำหนด ผ่านรายงาน IMD World Competitiveness Yearbook ประจำปี เช่น โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า รองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค

๓) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๕ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

แนวทางที่ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางที่ ๗ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการบริหารจัดการขนส่ง ระบบการตรวจสอบรถเที่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

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

/แนวทางที่ ...

แนวทางที่ ๙ ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทาง และการพัฒนาระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค และระดับโลก

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

แนวทางที่ ๑๑ ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	น้อยกว่าร้อยละ ๙
๒. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐
๔. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๓๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๕	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๑๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐

/๓.๒ ...

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๕. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๘ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	๕ คนต่อประชากร ๑ แสนคน

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศ ตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ (๑) ต้นทุนการขนส่งสินค้า เพื่อใช้ในการติดตาม และเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของแต่ละจังหวัด (๒) ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง เพื่อพัฒนาการบริการรถขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุม สะดวก รวดเร็ว ไร้รอยต่อ รองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ และ (๓) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง และการจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เพื่อเป็นการลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนและสำนึกรับผิดชอบต่อสังคม ทั้งนี้ มีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครนายก แผนงาน Sure Driving Smart Driver โครงการสัมมนาแนวทางการดำเนินงานผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) สำหรับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการขนส่งทั่วประเทศ เป็นต้น ซึ่งแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้อย่างมีประสิทธิผล

(๒) ประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
บริการของรัฐมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ	ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ได้แก่ ร้อยละความพึงพอใจ และร้อยละความไม่พึงพอใจของประชาชนผู้มาติดต่อราชการกับกรมการขนส่งทางบก โดยมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น การทบทวนและพัฒนา ปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อลดขั้นตอน ระยะเวลา เอกสาร

/เพิ่มประสิทธิภาพ...

เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนแม่บทฯ ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ได้อย่างมีประสิทธิผล

๓.๑) แผนย่อยการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

- แนวทางการพัฒนา

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

แนวทางที่ ๒ พัฒนาการให้บริการภาครัฐผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ ตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการและปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากลอย่างคุ้มค่า มีความรวดเร็ว โปร่งใส เสียค่าใช้จ่ายน้อย ลดข้อจำกัดทางกายภาพ เวลา พื้นที่และตรวจสอบได้ ตามหลักการออกแบบที่เป็นสากล เพื่อให้บริการภาครัฐเป็นไปอย่างปลอดภัย สร้างสรรค์ โปร่งใส มีธรรมาภิบาล เกิดประโยชน์สูงสุด

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

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
การที่ภาครัฐปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น	สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล	ร้อยละ ๑๐๐ (ทั้งหมด ๒,๑๘๐ กระบวนงาน แบ่งเป็น กระบวนงานในระบบอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจแบบครบวงจร ๓๐๐ กระบวนงาน และกระบวนงาน อื่น ๆ ๑,๘๘๐ กระบวนงาน)	ร้อยละ ๑๐๐ ทุกกระบวนงาน (๕,๓๖๐)	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนย่อย

/การบริการ...

การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ได้แก่ สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้งานบริการของกรมการขนส่งทางบกอำนวยความสะดวกประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส ลดการเดินทาง และการติดต่อราชการ โดยปรับเปลี่ยนกระบวนงานทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบกให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ และมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการพัฒนาระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนย่อยของแผนแม่บทฯ ให้เกิดประสิทธิผลได้

๓.๒) แผนย่อยการบริหารจัดการการเงินการคลัง

- แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๓ จัดทำงบประมาณตอบสนองต่อเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้งบประมาณเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ โดยสนับสนุนบทบาทภารกิจของหน่วยงานทั้งในภารกิจพื้นฐาน ภารกิจยุทธศาสตร์ ภารกิจพื้นที่ และภารกิจอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายให้สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายของแต่ละแผนงาน/โครงการ และเป้าหมายร่วมตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ สอดคล้องกับสถานการณ์และความเร่งด่วนในแต่ละช่วงเวลา โดยใช้เครื่องมือด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยร่วมกัน เพื่อให้เกิดการพัฒนาในทุก ๆ มิติอย่างยั่งยืน

แนวทางที่ ๕ กำหนดให้มีการติดตามประเมินผลสัมฤทธิ์การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ และผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ ทั้งในภารกิจพื้นฐาน ภารกิจยุทธศาสตร์ และภารกิจพื้นที่ มีการติดตามประเมินผลทั้งก่อนเริ่มโครงการ ระหว่างดำเนินการ และหลังการดำเนินงาน เป็นการติดตามประเมินผลทั้งระบบ ตั้งแต่ปัจจัยนำเข้า กระบวนการดำเนินการ ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ โดยพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อให้สามารถตรวจสอบ และนำไปสู่การปรับแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมได้อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผล และจัดให้มีการรายงานการติดตามประเมินผลในการบรรลุเป้าหมายต่อสาธารณะเป็นประจำ รวมทั้งการตรวจสอบโดยองค์กรอิสระต้องเป็นไปเพื่อส่งเสริมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
หน่วยงานภาครัฐบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ	ร้อยละของโครงการที่มีผลสัมฤทธิ์ต่อเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ	แผนงาน/โครงการภายใต้ ๑๕ ประเด็นเร่งด่วนของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชำติ	ร้อยละ ๕๐ ของโครงการที่ได้รับงบประมาณมีผลสัมฤทธิ์ต่อเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ	ร้อยละ ๗๕ ของโครงการที่ได้รับงบประมาณมีผลสัมฤทธิ์ต่อเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ	โครงการทั้งหมดที่ได้รับงบประมาณมีผลสัมฤทธิ์ต่อเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

ยึดถือแผนระดับชาติที่เกี่ยวข้องในการจัดทำ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒(พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ที่บรรจุในแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ทั้งหมดมีความสอดคล้องกับแผนระดับชาติ ส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ โดยตรง

๓.๓) แผนย่อยการพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ

- แนวทางการพัฒนา

/แนวทางที่...

แนวทางที่ ๑ พัฒนาหน่วยงานภาครัฐให้เป็น “ภาครัฐทันสมัย เปิดกว้าง เป็นองค์กรขีดสมรรถนะสูง” สามารถปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคุ้มค่า เทียบได้กับมาตรฐานสากล รองรับสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่มีความหลากหลายซับซ้อนและทันการเปลี่ยนแปลง โดยการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล การพัฒนาให้มีการนำข้อมูลและข้อมูลขนาดใหญ่มาใช้ในการพัฒนานโยบาย การตัดสินใจ การบริหารจัดการ การให้บริการ และการพัฒนานวัตกรรมภาครัฐ รวมถึงการเชื่อมโยงการทำงานและข้อมูลระหว่างองค์กร ทั้งภายในและภายนอกภาครัฐแบบอัตโนมัติ อาทิ การสร้างแพลตฟอร์มดิจิทัลที่ภาครัฐสามารถใช้ร่วมกัน เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงข้อมูลที่สะดวกและรวดเร็ว เชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐให้มีมาตรฐานเดียวกันและข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อให้ภาคธุรกิจ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการสามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลในการขยายโอกาสทางการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ

แนวทางที่ ๒ กำหนดนโยบายและการบริหารจัดการที่ตั้งอยู่บนข้อมูลและหลักฐานเชิงประจักษ์ มุ่งผลสัมฤทธิ์ มีความโปร่งใส ยืดหยุ่นและคล่องตัวสูง นำนวัตกรรม เทคโนโลยี ข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัล มาใช้ในการบริหารและการตัดสินใจ มีการพัฒนาข้อมูลเปิดภาครัฐให้ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึง แบ่งปัน และใช้ประโยชน์ได้อย่างเหมาะสมและสะดวก รวมทั้งนำองค์ความรู้ในแบบสหสาขาวิชาเข้ามาประยุกต์ใช้ เพื่อสร้างคุณค่าและแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศในการตอบสนองกับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างทันเวลา พร้อมทั้งมีการจัดการความรู้และถ่ายทอดความรู้อย่างเป็นระบบ เพื่อพัฒนาภาครัฐให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และการเสริมสร้างการรับรู้ สร้างความเข้าใจ การพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบบริการและการบริหารจัดการภาครัฐอย่างเต็มศักยภาพ

แนวทางที่ ๓ ปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดโครงสร้างองค์การและออกแบบระบบการบริหารงานใหม่ ให้มีความยืดหยุ่น คล่องตัว กระชับ ทันสมัย สามารถตอบสนองต่อบริบทการเปลี่ยนแปลงได้ในทุกมิติ ไม่ยึดติดกับการจัดโครงสร้างองค์การแบบราชการและวางกฎเกณฑ์มาตรฐานกลางอย่างตายตัว มีขนาดที่เหมาะสมกับภารกิจ ปราศจากความซ้ำซ้อนของการดำเนินภารกิจ สามารถปรับเปลี่ยนบทบาท ภารกิจ โครงสร้างองค์การ ระบบการบริหารงาน รวมทั้งวางกฎระเบียบได้เองอย่างเหมาะสมตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เน้นทำงานแบบบูรณาการไร้รอยต่อและเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายกับทุกภาคส่วน ทั้งนี้ เพื่อมุ่งไปสู่ความเป็นองค์การที่มีขีดสมรรถนะสูง สามารถปฏิบัติงานและมีผลสัมฤทธิ์เทียบได้กับมาตรฐานระดับสากล นอกจากนี้ ยังมีความเป็นสำนักงานสมัยใหม่ ใช้ประโยชน์จากข้อมูลขนาดใหญ่เพื่อวิเคราะห์คาดการณ์ล่วงหน้าและทำงานในเชิงรุก สามารถนำเทคโนโลยีอันทันสมัยเข้ามาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างคุณค่าในการทำงาน

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
ภาครัฐมีขีดสมรรถนะสูงเทียบเท่ามาตรฐานสากลและมีความคล่องตัว	ระดับ Digital Government Maturity Model (Gartner)	ระดับ ๒	ระดับ ๓	ระดับ ๔	ระดับ ๕

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตาม

/แผนย่อย...

แผนย่อยการพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ ได้แก่ สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้งานบริการของกรมการขนส่งทางบกอำนวยความสะดวกประชาชนได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส ลดการเดินทางและการติดต่อราชการ โดยปรับเปลี่ยนกระบวนงานทั้งหมดของกรมการขนส่งทางบกให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ และมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้กรมการขนส่งทางบกเป็นองค์กรแห่งดิจิทัล เช่น โครงการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการก้าวสู่องค์กรดิจิทัล ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จตามเป้าหมายแผนย่อยของแผนแม่บทฯ ให้เกิดประสิทธิผลได้

๓.๔) แผนย่อยการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ

- แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ ปรับปรุงกลไกในการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนในภาครัฐให้มีมาตรฐาน และเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้กำลังคนภาครัฐมีความเหมาะสมกับภารกิจของภาครัฐ และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ โดยเฉพาะการพัฒนาระบบการบริหารกำลังคน ให้มีความคล่องตัว ยึดระบบคุณธรรม เพิ่มความยืดหยุ่นคล่องตัวให้กับหน่วยงานภาครัฐในการบริหารทรัพยากรบุคคล ในทุกขั้นตอนควบคู่ไปกับการเสริมสร้างประสิทธิภาพและคุณภาพภายใต้หลักระบบคุณธรรม ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกลไกการวางแผนกำลังคน รูปแบบการจ้างงาน การสรรหา การคัดเลือก การแต่งตั้ง เพื่อเอื้อให้เกิดการหมุนเวียน ถ่ายเทแลกเปลี่ยน และโยกย้ายบุคลากรคุณภาพในหลากหลายระดับระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างคล่องตัว

แนวทางที่ ๒ เสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารงานบุคคลในภาครัฐให้เป็นไปตามระบบคุณธรรมอย่างแท้จริง โดยการสรรหาและคัดเลือกบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีคุณธรรม จริยธรรมและจิตสำนึกสาธารณะ มีระบบบริหารจัดการและพัฒนาบุคลากรให้สามารถสนองความต้องการในการปฏิบัติงาน มีความก้าวหน้าในอาชีพ สามารถจูงใจให้คนดีคนเก่งทำงานในภาครัฐ โดยมีการประเมินผลและเลื่อนระดับตำแหน่งของบุคลากรภาครัฐตามผลสัมฤทธิ์ของงานและพฤติกรรมในการปฏิบัติงาน โดยมีกลไกการป้องกัน การแทรกแซงและการใช้ดุลยพินิจโดยมิชอบ การสร้างความก้าวหน้าให้กับบุคลากรภาครัฐตามความรู้ความสามารถและศักยภาพในการปฏิบัติงาน และการสร้างกลไกให้บุคลากรภาครัฐสามารถโยกย้ายและหมุนเวียนได้อย่างคล่องตัวเพื่อประโยชน์ของภาครัฐ รวมถึงการพัฒนาระบบการจ้างงานบุคลากรภาครัฐทุกประเภทให้มีรูปแบบที่หลากหลายเหมาะสมกับภารกิจในรูปต่าง ๆ อาทิ การจ้างงานที่มีลักษณะชั่วคราว ให้เป็นเครื่องมือในการบริหารงานในภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการทบทวนและปรับเปลี่ยนระบบค่าตอบแทนที่เป็นธรรม มีมาตรฐาน เหมาะสมสอดคล้องกับภาระงาน โดยปรับปรุงวิธีการกำหนดและพิจารณาค่าตอบแทน และสิทธิประโยชน์ของบุคลากรภาครัฐให้มีมาตรฐาน เหมาะสมกับลักษณะงานและภารกิจรวมถึงสามารถเทียบเคียงกับตลาดการจ้างงานได้อย่างสมเหตุสมผล โดยไม่ให้เกิดความเหลื่อมล้ำของค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ระหว่างบุคลากรของรัฐ

แนวทางที่ ๓ พัฒนาบุคลากรภาครัฐทุกประเภทให้มีความรู้ความสามารถสูง มีทักษะการคิดวิเคราะห์และการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง มีระบบการพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรภาครัฐให้มีสมรรถนะใหม่ ๆ ทักษะการใช้ภาษาอังกฤษและภาษาที่สาม ทักษะด้านดิจิทัล มีทัศนคติและกรอบความคิดในการทำงานเพื่อให้บริการประชาชนและอำนวยความสะดวกภาคเอกชนและภาคประชาสังคมเพื่อประโยชน์ของการพัฒนาประเทศ สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงบริบทการพัฒนา มีการเสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรม การปรับเปลี่ยนแนวคิดให้การปฏิบัติราชการเป็นมืออาชีพ มีจิตบริการ ทำงานในเชิงรุกและมองไปข้างหน้า สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนอื่นได้อย่างเป็นรูปธรรม และมีสำนึกในการ

/ปฏิบัติงาน...

ปฏิบัติงานด้วยความรับผิดชอบและความสุจริต ปฏิบัติงานตามหลักการและหลักวิชาชีพด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค กล้ายืนหยัดในการกระทำที่ถูกต้อง คำนึงถึงประโยชน์ของส่วนรวมมากกว่าประโยชน์ของส่วนตน ตลอดจนส่งเสริมให้มีการคุ้มครองและปกป้องบุคลากรภาครัฐที่กล้ายืนหยัดในการกระทำที่ถูกต้องและมีพฤติกรรมการปฏิบัติงานตามจริยธรรมและจรรยาบรรณวิชาชีพ

แนวทางที่ ๔ สร้างผู้นำทางยุทธศาสตร์ในหน่วยงานภาครัฐทุกระดับอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ เพื่อให้ผู้นำและผู้บริหารภาครัฐมีความคิดเชิงกลยุทธ์ มีความเข้าใจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมทั้งระดับท้องถิ่น ระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก มีความสามารถในการนำหน่วยงาน และมีคุณธรรม จริยธรรมในการบริหารงานเพื่อประโยชน์ของส่วนรวม เป็นทั้งผู้นำทางความรู้และความคิด ผลักดันภารกิจ นำการเปลี่ยนแปลง พัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์ เป็นแบบอย่างที่ดีต่อผู้ร่วมงานและต่อสังคม เพื่อรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติระยะยาว โดยต้องได้รับการปรับเปลี่ยนกระบวนการทางความคิดให้ตนเอง มีความเป็นผู้ประกอบการสาธารณะ เพิ่มทักษะให้มีสมรรถนะที่จำเป็น และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม อันจะช่วยทำให้สามารถแสดงบทบาทของการเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลง เพื่อสร้างคุณค่าและประโยชน์สุขให้แก่ประชาชน

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
บุคลากรภาครัฐยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึกมีความสามารถสูง มุ่งมั่นและเป็นมืออาชีพ	ดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

มุ่งเน้นเสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อยการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ คือ ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร โดยมีแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนให้บรรลุผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมตามแนวทางการพัฒนาของแผนย่อย เช่น โครงการจัดทำแผนแม่บทการบริหารและการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ของกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๗๑ (ระยะที่ ๒) โครงการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการก้าวสู่องค์กรดิจิทัล แผนพัฒนาความรู้ความเข้าใจด้านนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

/(๓) ...

(๓) ประเด็น กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม

๑) เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
กฎหมายเป็นเครื่องมือให้ทุกภาคส่วนได้ประโยชน์จากการพัฒนาประเทศอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม	ดัชนีนิติธรรม (คะแนน/อันดับ)	คะแนนของ ๔ ปัจจัย จากทั้งหมด ๘ ปัจจัย ๑. การจำกัดอำนาจรัฐ ๒. รัฐบาลโปร่งใส ๓. สิทธิขั้นพื้นฐาน ๔. ความเป็นระเบียบและความมั่นคง ไม่ต่ำกว่า ๐.๖๕	คะแนนใน ทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๖๕	คะแนนใน ทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๗๕	คะแนนใน ทุกปัจจัย ไม่ต่ำกว่า ๐.๘๗ และอยู่ใน ๑๐ อันดับแรก

๒) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนของประเทศตามหลัก ๓ S โดยกำหนดตัวชี้วัดสนับสนุนเป้าหมายตามแผนแม่บทประเด็นกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม ได้แก่ ระดับความสำเร็จของการจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนากฎหมายให้มีความเหมาะสม เป็นธรรม ไม่เป็นภาระแก่ประชาชนเกินสมควร สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตตามกาลสมัยและวิวัฒนาการของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสำเร็จของแผนแม่บทฯ ให้บรรลุผลได้อย่างมีประสิทธิผล

๓) แผนย่อยการพัฒนากฎหมาย

- แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๑ พัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับบริบทและเอื้อต่อการพัฒนาประเทศ โดยประเมินผลสัมฤทธิ์ ทบทวนความจำเป็นและความเหมาะสมของกฎหมายที่มีอยู่ทุกลำดับชั้นของกฎหมาย แก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย ยกเลิกกฎหมายที่มีเนื้อหาไม่จำเป็น หรือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ เพื่อให้กฎหมายช่วยสร้างสรรค์ความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำ และกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม มีความสอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวม ให้เอื้อต่อการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐในการพัฒนาประเทศ เพื่อรองรับการพัฒนาภูมิภาคและจังหวัดที่มีประสิทธิภาพ เอื้อต่อการใช้นวัตกรรมทั้งในภาครัฐและเอกชนให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป เอื้อต่อการประกอบธุรกิจทั้งในและต่างประเทศทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการกำหนดวงรอบในการทบทวนปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกรอบระยะเวลาที่กำหนด

แนวทางที่ ๒ มีวิธีการบัญญัติกฎหมายอย่างมีส่วนร่วม ต้องดำเนินการให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับและทุกลำดับศักดิ์ให้สอดคล้องและ

/เหมาะสมกับ...

เหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป เอื้ออำนวยต่อการบริหารราชการแผ่นดิน การดำเนินงานของภาครัฐที่เหมาะสม การพัฒนาประเทศ การให้บริการประชาชน การประกอบธุรกิจ และการแข่งขันระหว่างประเทศ

แนวทางที่ ๓ พัฒนาการบังคับใช้กฎหมาย โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัล และนวัตกรรมสมัยใหม่มาใช้ในกระบวนการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ไม่เลือกปฏิบัติ และเป็นธรรม และก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ สามารถกล่าวหาและจับกุมผู้กระทำผิดได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และเป็นธรรม

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

- เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายของแผนย่อย

เป้าหมาย	**ตัวชี้วัด**	**ค่าเป้าหมาย**			
		ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	**ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐**	**ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕**	**ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐**
กฎหมายไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาภาครัฐและภาคเอกชนอยู่ภายใต้กรอบกฎหมายที่มุ่งให้ประชาชนในวงกว้างได้รับประโยชน์จากการพัฒนาประเทศ โดยทั่วถึง	สัดส่วนของกฎหมายที่ได้รับการทบทวนแก้ไขปรับปรุงและ/หรือยกเลิก ให้มีเนื้อหาที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ	ร้อยละ ๕๐ ของกฎหมายทั้งหมด	ร้อยละ ๑๐๐ ของกฎหมายทั้งหมด	ร้อยละ ๑๐๐ (กรณีมีกฎหมายบัญญัติใหม่)	ร้อยละ ๑๐๐ (กรณีมีกฎหมายบัญญัติใหม่)

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ

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

/๓.๒.๒ ...

๓.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)

(๑) วัตถุประสงค์

■ วัตถุประสงค์ที่ ๒ เพื่อให้คนไทยมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ได้รับความเป็นธรรมในการเข้าถึงทรัพยากรและบริการทางสังคมที่มีคุณภาพ ผู้ด้อยโอกาสได้รับการพัฒนาศักยภาพ รวมทั้งชุมชนมีความเข้มแข็งพึ่งพาตนเองได้

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

■ วัตถุประสงค์ที่ ๔ เพื่อรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

■ วัตถุประสงค์ที่ ๕ เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันสมัย และมีการทำงานเชิงบูรณาการของภาคีการพัฒนา

■ วัตถุประสงค์ที่ ๖ เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคโดยการพัฒนาภาคและเมืองเพื่อรองรับการพัฒนายกระดับฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่

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

(๒) เป้าหมายรวม

■ เป้าหมายรวมที่ ๒ ความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้และความยากจนลดลง เศรษฐกิจฐานรากมีความเข้มแข็ง ประชาชนทุกคนมีโอกาสในการเข้าถึงทรัพยากร การประกอบอาชีพ และบริการทางสังคมที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม

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

■ เป้าหมายรวมที่ ๔ ทุนทางธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมสามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีความมั่นคงทางอาหาร พลังงาน และน้ำ โดยเพิ่มพื้นที่ป่าไม้ให้ได้ร้อยละ ๔๐ ของพื้นที่ประเทศเพื่อรักษาความสมดุลของระบบนิเวศ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงานและขนส่งไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗ ภายในปี ๒๕๖๓ เทียบกับการปล่อยกรณีปกติ มีปริมาณหรือสัดส่วนของขยะมูลฝอยที่ได้รับการจัดการอย่างถูกหลักสุขาภิบาลเพิ่มขึ้น และรักษาคุณภาพน้ำและคุณภาพอากาศในพื้นที่วิกฤติให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

(๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

(๓.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

■ เป้าหมายที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมเพื่อลดความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity : EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

/เป้าหมายที่...

■ เป้าหมายที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

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

(๓.๒) แนวทางการพัฒนา

๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง

๑.๑ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โดย

■ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีความเหมาะสมกับขนาดเศรษฐกิจและสังคมของเมืองที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเริ่มพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักในเขตภูมิภาคที่สอดคล้องกับอัตลักษณ์ของเมือง อาทิ รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) โดยเน้นการพัฒนาในเมืองหลักที่สำคัญเป็นลำดับแรกก่อน อาทิ ขอนแก่น เชียงใหม่ สงขลา หาดใหญ่ และภูเก็ต

■ เร่งพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและปรับเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะ เพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นโครงข่ายหลักของเมือง และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

■ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้เชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development : TOD) ตามระดับการพัฒนาและความสามารถในการบริหารจัดการของพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่สอดคล้องกับระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

■ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะต่อไปต้องคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุ โดยออกแบบพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะของภาครัฐให้สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่มได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพภายใต้หลักการการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)

๒) การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง

๒.๑ สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดย

■ ส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมและการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการเข้าสู่มาตรฐานสากล ยกระดับทักษะขีดความสามารถของบุคลากรในระบบขนส่งให้มีความรู้ความสามารถในองค์ความรู้และเทคโนโลยีสมัยใหม่ และสามารถปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและมาตรฐานสากล

/๒.๒ ...

๒.๒ พัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง โดย

- พิจารณากำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมถึงการพิจารณากลไกการสนับสนุนทางการเงินเพื่อชดเชยผลการดำเนินงานขาดทุนของผู้ให้บริการ (Operator) ในระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นธรรมระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ โดยอาจพิจารณาจัดตั้งกองทุนระบบขนส่งสาธารณะแทนการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (Public Service Obligation : PSO) เพื่อให้สามารถนำค่าธรรมเนียมจากผู้ให้บริการในเส้นทางหรือโครงการที่มีกำไรไปชดเชยการให้บริการในเส้นทางหรือโครงการที่มีผลขาดทุน ซึ่งจะนำไปสู่การปฏิรูปการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองได้อย่างยั่งยืน
- ปรับปรุงมาตรการ กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้ทันสมัยและลดความซ้ำซ้อน รวมทั้งบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนให้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ โดยพิจารณากำหนดมาตรการการลดปริมารการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในเขตเมือง (Demand Management) เพื่อให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

๓) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

๓.๑ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดย

- ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร ส่งเสริมความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล สร้างความเป็นมืออาชีพการบริหารแก่องค์กรธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล ธุรกิจสมัยใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านการจัดการโลจิสติกส์ด้วยการสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาดเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตและการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ
- พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers : LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ โดยยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ สร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบการบริหารจัดการรถเที่ยวเปล่าและระบบตรวจสอบติดตามสินค้า ส่งเสริมการสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย เพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงิน ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนุภูมิภาค รวมทั้งผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

(๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๙ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

(๔.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

- เป้าหมายที่ ๒ เพิ่มจำนวนเมืองศูนย์กลางของจังหวัดเป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม

/(๔.๒) ...

(๔.๒) แนวทางการพัฒนา

๑) การพัฒนาเมือง

๑.๑ แนวทางการพัฒนาหลัก

- พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและให้ประชาชนเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะซึ่งมีต้นทุนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญต่อระบบรถประจำทาง ระบบทางจักรยาน ทางเท้า และการพัฒนาสถานีขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ภายใต้หลักการส่งเสริมความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของคนทุกช่วงวัยและผู้พิการ รวมทั้งส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองและชนบท

๑.๒ แนวทางการพัฒนาเมืองสำคัญ

- ส่งเสริมกรุงเทพฯ ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการศึกษา การบริการด้านการแพทย์และสุขภาพระดับนานาชาติ ที่พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกเทคโนโลยีในการสื่อสารและระบบคมนาคมมาตรฐานสูง โดยปรับปรุงและจัดให้มีศูนย์การขนส่งในเขตเมือง อาทิ บางซื่อ
- พัฒนาเมืองปริมณฑล (สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร) ให้เป็นเมืองศูนย์กลางการบริการธุรกิจและการพาณิชย์ ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ ศูนย์บริการด้านสุขภาพและการศึกษา และเมืองที่อยู่อาศัย โดยประสานการวางระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ และบริการทางสังคม รวมทั้งการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองให้เอื้อต่อการอยู่อาศัย การเดินทางและการขนส่งโดยสะดวกและปลอดภัย
- พัฒนาเมืองเชียงใหม่และเมืองพิษณุโลกให้เป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ ธุรกิจสุขภาพ การศึกษา และธุรกิจด้านดิจิทัล โดยการปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมทั้งสายหลักสายรอง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อการเชื่อมโยงระหว่างเมืองและพื้นที่โดยรอบ
- พัฒนาเมืองขอนแก่นและเมืองนครราชสีมาให้เป็นเมืองศูนย์กลางการค้า การลงทุน การบริการสุขภาพและศูนย์กลางการศึกษา โดยพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับระบบโครงสร้างพื้นฐานหลักที่เชื่อมโยงระหว่างภาค ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้เชื่อมโยงระหว่างเมืองและระบบขนส่งอื่น ๆ
- พัฒนาเมืองภูเก็ตและเมืองหาดใหญ่ให้เป็นเมืองน่าอยู่และเอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงของสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยการสนับสุนนให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัย

๒) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

๒.๑ พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษีและมิใช่ภาษีในระดับเหมาะสมเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนจากทั้งนักลงทุนไทยและต่างประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ โดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ กำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมเป้าหมายและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการลงทุน และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน รวมทั้งพัฒนาเมืองชายแดนให้สามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง

/(๕) ...

(๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย

(๕.๑) เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์

- เป้าหมายที่ ๑ ลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการให้บริการของภาครัฐ และประสิทธิภาพการประกอบธุรกิจของประเทศ

(๕.๒) แนวทางการพัฒนา

๑) เพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการให้บริการสาธารณะให้ได้มาตรฐานสากล โดย

- ปรับรูปแบบและวิธีการดำเนินการของภาครัฐให้มีความร่วมมือกันระหว่างรัฐ เอกชน ประชาชน และประชาสังคม ในลักษณะแบบประชารัฐ
- จัดให้มีกระบวนการและช่องทางสื่อสารกับประชาชนในรูปแบบที่หลากหลาย เพื่อให้รับทราบและเข้าใจถึงสิ่งที่รัฐกำลังจะดำเนินการ และดำเนินการอยู่ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากทุกภาคส่วน
- ปรับรูปแบบการให้บริการของรัฐจากรูปแบบเดิมไปสู่การให้บริการประชาชน ผ่านระบบดิจิทัลอย่างเป็นระบบ ลดขั้นตอนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับวิถีการดำเนินชีวิต และความต้องการของผู้รับบริการแต่ละบุคคล โดยการใช้งานเอกสารอิเล็กทรอนิกส์แทนกระดาษ มีการจัดบริการภาครัฐที่อำนวยความสะดวกในลักษณะจุดเดียวเบ็ดเสร็จ ประชาชนสามารถใช้บริการผ่านระบบเว็บไซต์ อุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่ และการใช้บริการผ่านเครื่องให้บริการอัตโนมัติ (Kiosk) รวมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียมการให้บริการของรัฐที่เหมาะสมระหว่างประชาชนทั่วไปกับนิติบุคคลที่มาใช้บริการ ตลอดจนประชาชนสามารถตรวจสอบและติดตามการดำเนินงานของรัฐได้
- สร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานกลางของศูนย์ข้อมูลภาครัฐผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศภาครัฐ (Government Information Network : GIN) รวมทั้งเชื่อมโยงการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ และบูรณาการข้อมูลข้ามหน่วยงานผ่านระบบดิจิทัลที่รองรับการทำงานและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลภาครัฐร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นประโยชน์ที่ภาครัฐจัดเก็บ อาทิ ข้อมูลเชิงสถิติ หรือข้อมูลการวิเคราะห์สถานการณ์ในรูปแบบดิจิทัลที่ประชาชนและภาคธุรกิจสามารถเข้าถึง นำไปใช้ประโยชน์และต่อยอดได้ ทั้งในเชิงเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนการพัฒนาในเชิงนวัตกรรม

นอกจากนี้ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ยังมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ในระดับรอง รายละเอียดปรากฏตาม**ภาคผนวก ก**

๓.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

- นโยบายรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)
- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)
- แผนหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓)
- แผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๗๓ สาขาคมนาคมขนส่ง

/แผนพัฒนา...

- แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)
- แผนพัฒนาบุคลากรคมนาคมดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๙ – ๒๕๖๔)
- แผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ระยะ ๒๐ ปี
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๔
- แผนพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)
- แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

/บทที่ ๔ ...

บทที่ ๔
การทบทวนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

๔.๑ การทบทวนและจัดทำแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้มีคำสั่งที่ ๑/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อพิจารณากำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนกองทุนฯ ให้สามารถตอบสนองยุทธศาสตร์ชาติ และสัมฤทธิ์ผลตามภารกิจและวัตถุประสงค์ของกองทุนฯ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้มีการดำเนินการประชุมคณะอนุกรรมการฯ จำนวน ๑ ครั้ง ดังนี้

โดย**คณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์ฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๔** ได้ทบทวนแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี และแผนปฏิบัติการหรือแผนดำเนินงานประจำปีของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน **และคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้อนุมัติแผนปฏิบัติการระยะ ๓ ปี (๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับบทบทวน ปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๔** ดังนี้

๑. ทบทวนวิเคราะห์ SWOT เดิม ตามพันธกิจของ กปถ. และตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอแล้วจึงมีความเห็นให้มีการแก้ไข เพิ่มเติม บางประเด็นที่ยังไม่ครบถ้วน **และได้มีการพิจารณา SWOT ภารกิจของกองทุนฯ เป็นภาพรวม** โดยมีมติที่ประชุม เห็นชอบการวิเคราะห์ SWOT ตามพันธกิจและยุทธศาสตร์ รวมถึงการวิเคราะห์ SWOT ในภาพรวมตามภารกิจของกองทุนฯ เพื่อนำไปกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ เป้าหมายหลักและเป้าประสงค์ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์จัดตั้งและพันธกิจของกองทุนฯ ต่อไป

การวิเคราะห์ SWOT ตามภารกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม	
จุดแข็ง (Strength)	**จุดอ่อน (Weakness)**
๑. มีกฎหมายเฉพาะและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการและการใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์อย่างชัดเจนและสอดคล้องกับภารกิจของกองทุนฯ ๒. เป็นกองทุนฯ ที่สามารถจัดหารายได้เข้ากองทุนฯได้และสามารถบริหารจัดการและใช้จ่ายเงินตามพันธกิจได้ตามกฎหมายเฉพาะที่กำหนด โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการขั้นตอนตามวิธีการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปี	๑. ยังไม่มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน รวมทั้งเป้าหมายที่ท้าทายในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในแต่ละปี ทำให้มีโครงการหลากหลายและไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ๒. มีการจัดสรรเงินงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก

/๔. ...

การวิเคราะห์ SWOT ตามภารกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม	
จุดแข็ง (Strength)	**จุดอ่อน (Weakness)**
๓. มีความคล่องตัวในการบริหารใช้จ่ายเงิน เนื่องจากสามารถอนุมัติจัดสรรเงินได้อย่างรวดเร็ว โดยผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือคณะอนุกรรมการฯ ตามที่ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการกองทุนฯ ๔. สามารถอนุมัติจัดสรรเงินได้ตลอดทั้งปี ทำให้ดำเนินการตามนโยบายเร่งด่วนได้อย่างทันท่วงทีและทันต่อเหตุการณ์ และสามารถใช้จ่ายเงินโครงการข้ามปีงบประมาณได้ ๕. เปิดโอกาสให้หน่วยงานภายนอกสามารถขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยที่มีการบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบก หรือการจัดสรรเงินให้หน่วยงานภายนอกอื่น เพื่อดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัย ๖. มีระบบสารสนเทศในการจัดเก็บ รวบรวมข้อมูล ควบคุม ติดตามและประเมินผล ๗. มีการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยอยู่เสมอ	๓. เนื่องจากเป็นกองทุนภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก และการจัดสรรเงินเป็นไปตามภารกิจของกรมฯ ทำให้โครงการมุ่งเน้นไปที่รถสาธารณะเป็นส่วนใหญ่ จึงไม่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล ๔. การจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ ๕. ยังไม่มีการมอบอำนาจในการอนุมัติจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยให้กับส่วนภูมิภาคภายในเขตจังหวัดของตนเอง ๖. คณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในส่วนกลางอาจขาดความเข้าใจสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ได้ ๗. ขาดการบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ของหน่วยงานภายใน และภายนอกกรมฯ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำให้ข้อมูลที่นำไปใช้ขาดความน่าเชื่อได้ ๘. ขาดการประเมินผลสำเร็จ และผลกระทบของโครงการ/งานวิจัย และการดำเนินงานของกองทุนฯ
โอกาส (Opportunity)	**อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)**
๑. เป็นกองทุนฯ ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคลและอยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ทำให้มีหน่วยงานที่ช่วยปฏิบัติงานด้านการประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการใช้จ่ายเงินที่ได้รับจัดสรรจากกองทุนฯ ในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ๒. มีกฎหมาย นโยบาย และมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นวาระแห่งชาติ และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการสนับสนุนเงินกองทุนฯ ทำให้สามารถดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง ๓. มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ๒๐ ปี และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ให้การรับรอง	๑. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินของกองทุนฯ เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดความคาดหวังจากภาครัฐและภาคประชาชนที่ประเมินผลการดำเนินงานของกองทุนฯ ต้องสามารถทำให้อุบัติเหตุทางถนนลดลงได้ ๒. วัตถุประสงค์การใช้จ่ายเงินกองทุนฯ ในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน โดยเป็นการจ่ายเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการฯ มีความคาดหวังจากภาครัฐและภาคประชาชนให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินที่นอกเหนือจากค่าอุปกรณ์ฯ ที่ให้กับผู้พิการเท่านั้น โดยต้องการให้มีการจ่ายเงินช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยทางถนนและครอบครัว ซึ่งไม่ควรจำกัดเฉพาะเป็นเงินค่าอุปกรณ์ฯ หรือไม่จำเป็นต้องช่วยเหลือ ผู้พิการฯ เท่านั้น

/๔. ...

การวิเคราะห์ SWOT ตามภารกิจของกองทุนฯ ในภาพรวม	
โอกาส (Opportunity)	**อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)**
๔. ภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนน มีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทำให้มีกลไกภาคีเครือข่ายทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคและมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นได้ ๕. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-2019) ทำให้รัฐบาลได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร และดำเนินมาตรการต่าง ๆ ทั้งการห้ามออกนอกเคหะสถานภายในระยะเวลาที่กำหนด การจำกัดการเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร การห้ามเข้าพื้นที่เสี่ยง และการห้ามใช้อาคารหรือสถานที่ที่มีความเสี่ยงต่อการติดโรค ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนลดลง ๖. กระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการตั้งคณะกรรมการด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ทำให้กองทุนฯ สามารถสนับสนุนเงินเพื่อดำเนินการตามมาตรการในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้ ๗. การนำหมายเลขทะเบียนรถเลขสวยออกประมูลเป็นการทั่วไป สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้มีรายได้มาสู่กองทุนฯ อย่างต่อเนื่อง เพราะความต้องการในหมายเลขทะเบียนรถไม่ได้อ้างอิงสภาพเศรษฐกิจเพียง อย่างเดียว แต่ขึ้นอยู่กับความเชื่อและความนิยมชมชอบตัวเลขเป็นการส่วนตัว ของแต่ละบุคคลที่มีต่อศาสตร์แห่งตัวเลข	๓. การที่กองทุนฯ เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีภารกิจในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจากรถทุกประเภท ดังนั้น ภาครัฐและภาคเอกชนจึงมุ่งหวังให้กองทุนฯ มีส่วนช่วยสนับสนุนเงินด้านความปลอดภัยให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ โดยไม่จำกัดเฉพาะการดำเนินการในส่วนกลางเท่านั้น๔. มุมมองในการให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ในการขับขี่ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ควรมีใบอนุญาตขับรถทุกราย ๕. การเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distance) ทำให้คนหลีกเลี่ยงการใช้รถสาธารณะ ส่งผลให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ทำให้อุบัติเหตุเกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นได้ ๖. การเดินทางด้วยรถโดยสารรถสาธารณะมีปริมาณที่ลดลง เนื่องจากมีความล่าช้าในการเดินทาง และอัตราค่าโดยสารมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ ๗. ฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาจากหลายหน่วยงาน และมีวิธีการจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูล ทำให้การนำข้อมูลไปใช้ขาดความน่าเชื่อถือ ๘. ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID–๑๙)

/ผลการ...

ผลการวิเคราะห์ SWOT ตามพันธกิจและยุทธศาสตร์ของกองทุนฯ

<u>พันธกิจที่ ๑</u> การสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก

<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๑</u> การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน ๒ มีการกำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนสำหรับการบริหารแผนงานโครงการไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ต่อปี ของกรอบวงเงินทั้งหมด ๓. มีคณะกรรมการฯ/อนุกรรมการฯ และคณะทำงานพิจารณากลั่นกรองฯ ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงิน ๔. มีการแบ่งอำนาจการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินของคณะกรรมการฯ และคณะอนุกรรมการฯ ที่ชัดเจน ๕. มีการจัดสรรเงินตลอดทั้งปีงบประมาณ ทำให้สามารถตอบสนองนโยบายเร่งด่วนได้อย่างรวดเร็วและทันกาล และสามารถอนุมัติจัดสรรงบประมาณข้ามปีงบประมาณได้ในกรณีมีเหตุจำเป็นต้องดำเนินงานข้ามปี ๖. มีการควบคุม กำกับ ติดตามและเร่งรัดการดำเนินโครงการโดยคณะอนุกรรมการฯ/คณะกรรมการฯ และมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานติดตามผลการดำเนินโครงการเป็นประจำทุกเดือน ๗. มีระบบสารสนเทศช่วยในการจัดเก็บ รวบรวม และประมวลผลข้อมูลโครงการ สามารถเรียกดูข้อมูลได้ทุกสถานที่และทุกเวลา เนื่องจากเป็นการจัดเก็บข้อมูลทางเว็บไซต์ ๘. มีการสนับสนุนเงินให้หน่วยงานอื่นดำเนินโครงการ โดยมีการบูรณาการร่วมกับกรมการขนส่งทางบกได้ ๙. มีงบประมาณเป็นของตนเอง ทำให้สามารถสนับสนุนเงินได้อย่างเพียงพอกับความต้องการของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ๑๐. มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน ในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัย โดยการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าหมายหลักในการลดอุบัติเหตุโดยรวมและอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทุกพื้นที่ลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี ๑๑. มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ทั้งทางเว็บไซต์ สื่อออนไลน์ และเอกสารต่าง ๆ รวมถึงมีการสื่อสารร่วมกับภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	๑. มีการจัดสรรเงินงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก ๒. มีแนวทางการจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินแผนงานโครงการในส่วนภูมิภาคให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ตามที่ได้รับการจัดสรร

/๑๒. ...

พันธกิจที่ ๑ การสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑๒. มีความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก เพื่อปฏิบัติการให้สอดคล้องกับพันธกิจเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น ทำความตกลงร่วมกับกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท	
โอกาส (Opportunity)	**อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)**
๑. วัตถุประสงค์ในการจัดสรรเงินกองทุนฯ มีความสอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัยในระดับโลก และระดับประเทศ ๒. มีภาคีเครือข่ายอื่น ๆ ด้านความปลอดภัยทางถนน (ศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนหรือศูนย์) ทั้งในระดับส่วนกลางและในระดับพื้นที่ และเป็นโอกาสที่ กปถ. จะได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการหรือสนับสนุนให้เป้าหมายหรือตัวชี้วัดของแผนความปลอดภัย ๓. กระทรวงคมนาคมตั้งคณะทำงานรถจักรยานยนต์ปลอดภัย ๔. กระทรวงคมนาคม มีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม	๑. วัฒนธรรมของการใช้ยานพาหนะ ขาดการเอื้อเฟื้อ ไม่เคารพกฎจราจรทำให้ เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น - ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรุนแรงขึ้น ๒. การดำเนินการด้านความปลอดภัยมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ซึ่งการสนับสนุนเงินสำหรับดำเนินโครงการจากกองทุนฯ เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยเป็นเพียงส่วนหนึ่ง ซึ่งผลลัพธ์จากการดำเนินโครงการไม่สามารถวัดผลจากการดำเนินการทั้งประเทศได้ ๓. พฤติกรรมการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยีใหม่ๆ มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นส่วนทำให้ปัญหาอุบัติเหตุไม่ลดลงตามเป้าหมาย ๔. ฐานข้อมูลอุบัติเหตุมีการจัดเก็บจากหลายหน่วยงานมีการบันทึกที่แตกต่างกัน และขาดการเชื่อมโยงข้อมูลอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงาน ทำให้ขาดความน่าเชื่อถือในการนำข้อมูลมาใช้ ๕. จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยประชาชนใช้รถสาธารณะลดลง และใช้รถจักรยานยนต์มากขึ้น โดยเฉพาะการเรียกรถจักรยานยนต์ผ่านแอปพลิเคชันทำให้มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น ๖. มีกฎหมายให้กระทรวงการคลังสามารถเรียกเงินส่วนเกินของกองทุนฯ เป็นเงินรายได้แผ่นดินได้ ๗. จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลให้การดำเนินการด้านการบังคับใช้กฎหมายลดลง ทำให้มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น

/๘. ...

พันธกิจที่ ๑ การสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
	๘. ไม่มีฐานข้อมูลหรือระบบสารสนเทศด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

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

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน ๒. มีแนวทางการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ๓. คณะอนุกรรมการฯ มีแผนงานและปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติงาน (Action Plan) ที่สอดคล้องกับระเบียบ กฎหมาย ๔. มีระบบการจัดเก็บข้อมูล ผู้พิการที่ขอรับความช่วยเหลือจาก กปถ. เพื่อสนับสนุนในการปฏิบัติงาน ๕. มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์หลายช่องทางทั้งทางเว็บไซต์ สื่อออนไลน์ และเอกสารต่าง ๆ ๖. มีงบประมาณใช้ในการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ฯ อย่างเหมาะสม เพียงพอกับจำนวนผู้ขอรับจัดสรร ๗. มีกรอบกฎหมายและหลักเกณฑ์ในการดำเนินงานที่เพียงพอ และเหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน ๘. มีคณะอนุกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ฯ ที่ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการช่วยเหลือผู้พิการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ครอบคลุมทั่วประเทศ	๑. ระบบสารสนเทศของกองทุนฯ ขาดประสิทธิภาพในการจัดเก็บข้อมูล และนำข้อมูลมาใช้งาน ๒. บุคลากรไม่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ๓. ขาดการเชื่อมโยงข้อมูลในการให้ความช่วยเหลือผู้พิการกับหน่วยงานอื่น ทำให้เกิดการช่วยเหลือซ้ำซ้อน ๔. การให้ความช่วยเหลือผู้พิการเป็นเพียงการช่วยเหลือตนเอง ยังไม่ถึงขั้นตอนในส่วนของอาชีวะบำบัด ด้วยข้อจำกัดของกฎกระทรวงระบุว่าเป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ทำให้ไม่ครอบคลุมไปถึงการช่วยเหลือที่นอกเหนือจากค่าอุปกรณ์ได้ ๕. เนื่องจากการจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ และกฎหมายว่าด้วยวินัยการเงินการคลังของรัฐ จึงมีข้อจำกัดด้านกรอบระยะเวลาในการดำเนินการในแต่ละขั้นตอน จึงไม่อาจตอบสนองได้ทันต่อความต้องการของผู้พิการ
โอกาส (Opportunity)	**อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)**
๑. กองทุนฯ จัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการ ทำให้มีอุปกรณ์ที่มีคุณภาพเหมาะสมกับสภาพความพิการและการใช้ประโยชน์ จึงมีผู้พิการให้ความสนใจที่จะขอรับ การจัดสรร ๒. มีหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญ และดำเนินงานด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการ ได้เข้ามามีบทบาทในการกำหนดแนวทางและกำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินงานร่วมกับกองทุนฯ	๑. ผู้พิการไม่สามารถเข้าถึงเข้าใช้ข้อมูลตามเทคโนโลยีสื่อสารใหม่ๆ ได้ ๒. ผู้พิการที่ประสบอุบัติเหตุล่วงเลยระยะเวลามานาน ไม่สามารถหาหลักฐานในการเกิดอุบัติเหตุมาใช้ประกอบการขอรับจัดสรรอุปกรณ์ฯ ได้

/๓. ...

<u>พันธกิจที่ ๒</u> การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ **<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๒</u> การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง**	
๓. มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการให้การสนับสนุน และบูรณาการการดำเนินงานด้านการให้ความช่วยเหลือผู้พิการร่วมกับกองทุนฯ ๔. มีหลายช่องทางที่ให้ความสำคัญในการดำเนินการด้านการให้ความช่วยผู้พิการ ช่วยให้การประชาสัมพันธ์เข้าถึงผู้พิการได้อย่างกว้างขวางมากยิ่งขึ้น ๕. มีนโยบายที่สนับสนุนให้เกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐในด้านการพิจารณาให้ความช่วยเหลือผู้พิการ	๓. สภาพความพิการ และสภาพพื้นที่อยู่อาศัยของผู้พิการบางราย ส่งผลต่อการเดินทางมาติดต่อแพทย์เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของอุปกรณ์กับสภาพความพิการของผู้พิการ

<u>พันธกิจที่ ๓</u> การสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน **<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๓</u> การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง**	
จุดแข็ง (Strength)	**จุดอ่อน (Weakness)**
๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน ๒. มีการกำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนสำหรับการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเป็นประจำทุกปี ๓. มีคณะกรรมการฯ/ อนุกรรมการฯ ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงิน ๔. มีการแบ่งอำนาจการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินของคณะกรรมการฯ และคณะอนุกรรมการฯ ที่ชัดเจน ๕. มีการจัดสรรเงินตลอดทั้งปีงบประมาณ ทำให้สามารถตอบสนองนโยบายเร่งด่วนได้อย่างรวดเร็วและทันกาล ๖. มีการควบคุม กำกับ ติดตามและเร่งรัดการดำเนินโครงการ โดยคณะอนุกรรมการฯ/คณะกรรมการฯ และมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานติดตามผลการดำเนินโครงการเป็นประจำทุกเดือน ๗. มีระบบสารสนเทศช่วยในการจัดเก็บ รวบรวม และประมวลผลข้อมูลโครงการ สามารถเรียกดูข้อมูลได้ทุกสถานที่และทุกเวลา เนื่องจากเป็นการจัดเก็บข้อมูลทางเว็บไซต์	๑. ยังไม่มีกรอบและทิศทาง Research mapping รวมทั้งเป้าหมายในการสนับสนุนเงินด้านการศึกษาวิจัยที่ชัดเจน ๒. มีการจัดสรรเงินงบประมาณตลอดทั้งปี โดยไม่มีกรอบเวลาในการอนุมัติจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้ระยะเวลาดำเนินโครงการข้ามปีงบประมาณ ส่งผลให้มีโครงการไม่แล้วเสร็จทันในปีงบประมาณจำนวนมาก ๓. การต่อยอดองค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษาวิจัย และการนำผลการศึกษาวิจัยไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ในด้านความปลอดภัยอย่างเป็นรูปธรรม ๔. การเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาวิจัยเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ในด้านความปลอดภัยยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงกลุ่มเป้าหมาย ๕. การเชื่อมโยงผลการศึกษาวิจัย หรือบูรณาการกับหน่วยงานภายนอกอื่นที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๖. ระบบสารสนเทศในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนระดับประเทศ ยังไม่มีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลกันอย่างเป็นระบบ

/๘. ...

<u>พันธกิจที่ ๓</u> การสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน

<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๓</u> การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๘. มีการสนับสนุนเงินให้หน่วยงานภายนอกขอรับจัดสรรเงินสำหรับการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัย ๙ มีการส่งเสริมให้ความรู้กับหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานภายนอกในระดับพื้นที่ เพื่อขอรับจัดสรรเงินสำหรับการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัย ๑๐ มีกรอบทิศทางที่ชัดเจน ในการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการด้านความปลอดภัย โดยการกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์และเป้าหมายหลักในการลดอุบัติเหตุโดยรวมและอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทุกพื้นที่ลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี ๑๑ มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงโครงการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ทั้งทางเว็บไซต์ สื่อออนไลน์ และเอกสารต่าง ๆ ๑๒. มีความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก เพื่อปฏิบัติการให้สอดคล้องกับพันธกิจเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่นการจัดสรรเงินเพื่อการศึกษาวิจัยในเชิงพื้นที่	๗. การกำหนดงวดเงินที่มีความถี่ ทำให้ไม่คล่องตัวและผู้ได้รับจัดสรรขาดการบริหารกำกับติดตามที่มีประสิทธิภาพ
โอกาส (Opportunity)	**อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)**
๑. รัฐบาลมีนโยบายให้มีการสนับสนุนและส่งเสริมงานด้านการศึกษาวิจัย ๒. มีงบประมาณเป็นของตนเอง ไม่ต้องนำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน ทำให้สามารถสนับสนุนเงินได้อย่างเพียงพอกับความต้องการของผู้ขอรับการสนับสนุน ๓. เปิดโอกาสให้ทุกหน่วยงานขอรับการสนับสนุนเงินด้านการศึกษาวิจัยจากกองทุนฯ ได้	๑. การกำหนดงวดเงินที่มีความถี่ ทำให้ไม่คล่องตัวและผู้ได้รับจัดสรรขาดการบริหารกำกับติดตามที่มีประสิทธิภาพ ๒. จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลให้การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

/พันธกิจที่ ...

<u>พันธกิจที่ ๔</u> การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๔</u> การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง

<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๕</u> การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. มีกฎหมาย ระเบียบหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินตามพันธกิจที่ชัดเจน ๒. เป็นกองทุนฯ ที่สามารถจัดหารายได้เข้ากองทุนฯ ได้ และสามารถบริหารจัดการและใช้จ่ายเงินตามพันธกิจได้ตามกฎหมายเฉพาะที่กำหนด โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการขั้นตอนตามวิธีการบริหารงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๓. ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ มาช่วยในการบริหารจัดการและดำเนินงานต่าง ๆ ให้เป็นไปตามภารกิจทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ๔. มีการตั้งกรอบวงเงินงบประมาณสำหรับการบริหารจัดการกองทุนฯ และการประชาสัมพันธ์การประมูลหมายเลขทะเบียนรถที่เพียงพอ เหมาะสม และครอบคลุมทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ๕. มีการดำเนินการให้เป็นไปตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่กำหนดในบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของกรมบัญชีกลางอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ๖. มีการออกประกาศ ระเบียบในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับกฎหมายกำหนด โดยผ่านการพิจารณาจากคณะทำงาน คณะอนุกรรมการ และคณะกรรมการทุกครั้ง ๗. มีการบริหารจัดการกองทุนฯ ในรูปแบบของคณะอนุกรรมการฯ และคณะกรรมการในการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินและมอบนโยบายในการดำเนินงาน ๘. มีการรายงานผลการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ นำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการ คณะกรรมการ และส่งผลการดำเนินงานตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลผลให้กรมบัญชีกลางเป็นประจำทุกไตรมาส ๙. มีการกำหนดแผนการดำเนินงานตามภารกิจเป็นประจำทุกปี เช่น การประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค การขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ เป็นต้น	๑. หน่วยงานที่อยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก มีการดำเนินงานตามภารกิจของกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ซึ่งต้องใช้อัตรากำลังของบุคลากรที่มีอยู่ของกรมการขนส่งทางบกมาช่วยปฏิบัติงานหรือขับเคลื่อนการดำเนินงานตามภารกิจ ทำให้ในบางครั้งการดำเนินงานอาจเกิดความไม่คล่องตัว และไม่สะดวกรวดเร็วเท่าที่ควร ๒. มีการสับเปลี่ยนโยกย้าย หรือการลาออกของบุคลากรผู้ปฏิบัติเป็นประจำทุกปี ทำให้การดำเนินงานขาดความต่อเนื่อง หรือไม่มีการถ่ายทอดองค์ความรู้ต่อมายังผู้ปฏิบัติงานใหม่ที่มาดำเนินการต่อ ๓. บุคลากรของกองทุนฯ นอกจากข้าราชการแล้ว ส่วนใหญ่ผู้ปฏิบัติงานจะเป็นลูกจ้างระบบสัญญาจ้างเป็นรายปีจากเงินกองทุนฯ ที่อิงระเบียบพนักงานราชการที่ได้รับการเลื่อนเงินค่าตอบแทนเป็นประจำทุกปี แต่ขาดความเจริญก้าวหน้าในสายงาน ไม่สามารถที่เลื่อนระดับเป็นหัวหน้างานได้ ๔. การบริหารใช้จ่ายเงินเป็นการดำเนินงานของหน่วยงานที่ขอรับจัดสรรเงินจากกองทุนฯ ทำให้ยากต่อการควบคุมกำกับให้สามารถเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนได้ ๕. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ยังไม่มีความเชี่ยวชาญในระบบคอมพิวเตอร์เกี่ยวการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ จึงต้องใช้บุคคลภายนอกในการดูแลระบบ ๖. หมายเลขทะเบียนรถที่นำออกประมูลเกิดความอิ่มตัว ส่งผลให้ราคาประมูลหมายเลขทะเบียนรถลดลงได้ ๗. การติดตามทวงถามหนี้เป็นการส่งหนังสือไปยังลูกหนี้ทางไปรษณีย์เท่านั้น ซึ่งหากลูกหนี้มีการเปลี่ยนที่อยู่ หรือที่อยู่ปัจจุบันไม่ตรงกับที่ลงทะเบียนไว้ ทำให้ไม่สามารถจัดเก็บหนี้ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ๘ มีการสื่อสารถึงวัตถุประสงค์การใช้เงินที่ได้จากการประมูลให้ผู้ประมูลรับทราบ แต่ยังไม่ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพในการเข้าร่วมประมูล

/๙. ...

<u>พันธกิจที่ ๔</u> การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๔</u> การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง
<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๕</u> การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑๐. แก้ไขหลักเกณฑ์ให้สามารถจัดประมูลทางอินเทอร์เน็ตเพียงช่องทางเดียวในสถานการณ์ที่ไม่สามารถจัดประมูลทางวาจาในห้องประมูลได้	๙. ระบบคอมพิวเตอร์ของงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ยังไม่สนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ได้อย่างเต็มที่ ๑๐.การปฏิบัติตามขั้นตอนระเบียบของทางราชการส่งผลให้การประมูลไม่มีความคล่องตัวและยืดหยุ่นเหมือนการประมูลของภาคเอกชน ๑๑ สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด ๑๙ ทำให้ไม่สามารถจัดการประมูลหมายเลขทะเบียนรถให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ข้อ ๑๒. กปถ. มีคู่มือเกี่ยวกับการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ แต่ยังไม่มีการสื่อสารผ่านระบบออนไลน์อย่างทั่วถึง
โอกาส (Opportunity)	**อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)**
๑. เป็นกองทุนฯ ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล และอยู่ภายใต้สังกัดกรมการขนส่งทางบก ทำให้มีหน่วยงานที่ช่วยปฏิบัติงานด้านการประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการใช้จ่ายเงินที่ได้รับจัดสรรจากกองทุนฯ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ๒. ได้รับการตรวจสอบงบการเงิน และการตรวจสอบประเมินการใช้จ่ายและทรัพย์สินจากสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินตามกฎกระทรวงที่กำหนด๔. นโยบายการรณรงค์การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน และมาตรการต่าง ๆ ทางกฎหมายที่ใช้บังคับ ๓. นโยบายการรณรงค์การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน และมาตรการต่าง ๆ ทางกฎหมายที่ใช้บังคับ ๔. ช่องทางการเผยแพร่ข่าวสารที่เป็นข้อมูลสำหรับเจ้าของรถ (มีช่องทางหลายรูปแบบ ที่ส่งถึงเจ้าของรถโดยตรงมากขึ้น) ๕. มีช่องการชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถเพิ่มมากขึ้นนอกจากการจ่ายด้วยเงินสด เช่น เงินโอนผ่านบัญชี หรือจ่ายผ่านบัตรเครดิต เป็นต้น	๑. สื่อ และเทคโนโลยี ที่มีใช้อยู่ในปัจจุบันแต่สมรรถนะยังขาดความเสถียร ทำให้ช่องทางการใช้ไม่พอเพียง และเต็มพื้นที่ ๒. สภาพเศรษฐกิจปัจจุบันที่ภาวะถดถอยมีผลต่อรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ หรือความเชื่อและความนิยมในศาสตร์แห่งตัวเลขแปรเปลี่ยนไป ส่งผลให้ราคาประมูลแตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลาได้ ๓. การที่มีบุคคลภายนอกที่นำหมายเลขประมูลหรือหมายเลข ไปจำหน่ายทางเว็บไซต์อื่นนอกเหนือจากที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด จึงทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการซื้อหมายเลขประมูลได้ง่าย เนื่องจากเห็นว่าได้รับความสะดวก รวดเร็ว มากกว่าในการเข้าร่วมการประมูลด้วยตนเองตามที่กรมฯ กำหนด ๔. การประชาสัมพันธ์ หรือเทคโนโลยีที่ใช้ในการสื่อสารให้ผู้ประมูลทราบถึงการนำเงินรายได้ไปใช้จ่ายอย่างทั่วถึง

/๒. ...

<u>พันธกิจที่ ๔</u> การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๔</u> การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง

<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๕</u> การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค/ภาวะคุกคาม (Threat)
๖. สังคมยังมีค่านิยมและความเชื่อใน ตัวเลขส่งผลต่อชะตาชีวิต รวมถึงความนิยมชมชอบในเรื่องของตัวเลขที่มีความเกี่ยวข้องกับชีวิตส่วนตัวของแต่ละคนมีความแตกต่างกัน เช่น วันเดือนปีเกิด เลขที่บ้านเลขบัตรประจำตัว เลขรุ่นที่จบการศึกษา ทำให้มีผู้สนใจหมายเลขประมูลที่ไม่เหมือนกันได้ ๘. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาขึ้นในโลกปัจจุบันช่วยอำนวยความสะดวกในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และการเข้าร่วมการประมูลได้มากขึ้น รวมทั้งการใช้วิธีการประมูลผ่านระบบอินเทอร์เน็ตในช่วงที่ไม่สามารถจัดประมูลทางวาจาในห้องประมูล ๙. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๒๐๑๙) ทำให้มีการประกาศใช้ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประชุม ทำให้สามารถขับเคลื่อนการบริหารงานกองทุนฯ ของคณะกรรม และคณะอนุกรรมการได้อย่างต่อเนื่อง	๕. เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๒๐๑๙) ทำให้ไม่สามารถดำเนินการจัดการประมูลได้ ทำให้มีรายได้เข้ากองทุนลดลง และได้เตรียมการประมูลทางอินเทอร์เน็ตมาใช้ในช่วงสถานการณ์ดังกล่าว แต่จังหวัดที่จัดการประมูลยังขาดความมั่นใจ

/บทที่ ๕...

บทที่ ๕
ภาพรวมแผนปฏิบัติการ
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

๕.๑ ค่านิยม วิสัยทัศน์ เป้าหมายหลัก พันธกิจ และวัตถุประสงค์

๕.๑.๑ ค่านิยม

"ความสุขทั่วไทย ส่งความปลอดภัยให้ทุกคน" Happiness for All

๕.๑.๒ วิสัยทัศน์

"มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม" Moving Toward Road Safety for All

๕.๑.๓ เป้าหมายหลัก

ทุกพื้นที่มีการขับเคลื่อนการขับขี่อย่างปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

๑. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

๒. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี

๕.๑.๔ พันธกิจ

(๑) สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก

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

(๓) สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน

(๔) สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๕.๑.๕ วัตถุประสงค์

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุน และส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถใช้ถนน

/๕.๒ ...

๕.๒ ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์

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

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑

การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

เป้าประสงค์ที่ ๑

การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

กลยุทธ์ มี ๗ กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย
กลยุทธ์ที่ ๓ เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย
กลยุทธ์ที่ ๔ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง
กลยุทธ์ที่ ๕ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง
กลยุทธ์ที่ ๖ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
กลยุทธ์ที่ ๗ การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑	การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u>

เป้าประสงค์ที่ ๑ การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
ร้อยละความสำเร็จของการจัดสรรงบประมาณของแผนงานโครงการ				๑. การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ ๒. การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย ๓. เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย ๔. การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง ๕. การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง ๖. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย ๗. การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่
๑. ร้อยละความสำเร็จของการใช้จ่ายเงินโครงการของจังหวัดส่วนภูมิภาค	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	
๒. จำนวนจังหวัดที่ได้รับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการทั่วประเทศ	๗๖ จังหวัด	๗๖ จังหวัด	๗๖ จังหวัด	
๓. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง	ร้อยละ ๑๐	ร้อยละ ๑๐	ร้อยละ ๑๐	
๔. อัตราการตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลดลง	ร้อยละ ๑๐	ร้อยละ ๑๐	ร้อยละ ๑๐	

/ประเด็น ...

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒

การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง

เป้าประสงค์ที่ ๒

ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

กลยุทธ์ มี ๒ กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ ๑ การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ

กลยุทธ์ที่ ๒ การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒	**การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน อย่างครอบคลุมและทั่วถึง**

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๒ ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น				
ตัวชี้วัด	**ค่าเป้าหมาย**			**กลยุทธ์**
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**	
ร้อยละความสำเร็จของการใช้จ่ายตามการจัดสรรงบประมาณช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน				๑. การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึงเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ ๒. การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ
๑ จำนวนผู้ที่ขอรับจัดสรรได้รับการพิจารณาอนุมัติจัดสรรเงินค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๙๐	
๒ ร้อยละความพึงพอใจด้านการนำอุปกรณ์ผู้พิการไปใช้ในการดำเนินชีวิตและมีส่วนร่วมในสังคมได้ดีขึ้น	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	

/ประเด็น ...

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓

การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

เป้าประสงค์ที่ ๓

ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์ มี ๒ กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓	**การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง**

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๓ ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน				
ตัวชี้วัด	**ค่าเป้าหมาย**			**กลยุทธ์**
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**	
๑. ร้อยละความสำเร็จของการจัดสรรเงินด้านการศึกษาวิจัยประจำปี	มากกว่า ร้อยละ ๗๕	มากกว่า ร้อยละ ๗๕	มากกว่า ร้อยละ ๗๕	๑. การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๒. สัดส่วนการนำผลงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้ไปประยุกต์ใช้หรือต่อยอด	ไม่น้อยกว่า ๓ เรื่อง	มากกว่าร้อยละ ๕ ของผลงานทั้งหมด	มากกว่าร้อยละ ๖ ของผลงานทั้งหมด	

/ประเด็น ...

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔

การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง

เป้าประสงค์ที่ ๔

กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ

กลยุทธ์ มี ๓ กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ ๑ การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

กลยุทธ์ที่ ๓ การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ **การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง**

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๔ กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ				
ตัวชี้วัด	**ค่าเป้าหมาย**			**กลยุทธ์**
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**	
๑. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามกรอบหลักเกณฑ์การประเมินผลของกรมบัญชีกลาง	ไม่น้อยกว่า ๓ คะแนนในแต่ละด้าน	ไม่น้อยกว่า ๓ คะแนนในแต่ละด้าน	ไม่น้อยกว่า ๓ คะแนนในแต่ละด้าน	๑. การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๓. การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๒. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาศักยภาพบุคลากร	บุคลากรได้รับการพัฒนาไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อปี	บุคลากรได้รับการพัฒนาไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อปี	บุคลากรได้รับการพัฒนาไม่น้อยกว่า ๑ ครั้งต่อปี	

/ประเด็น ...

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕

การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์ที่ ๕

การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น

กลยุทธ์ มี ๓ กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ ๑ การบริหารจัดการประมูลอย่างโปร่งใสเป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย

กลยุทธ์ที่ ๒ การจัดเก็บรายได้จากการประมูลอย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างภาพลักษณ์และส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕	**การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ**

<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u>

เป้าประสงค์ที่ ๕ การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ				
ตัวชี้วัด	**ค่าเป้าหมาย**			**กลยุทธ์**
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔**	**ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕**	
๑. ความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	๑. การบริหารจัดการประมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย ๒. การจัดเก็บรายได้จากการประมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ๓. การส่งเสริมภาพลักษณ์และส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๒. อัตราส่วนการจัดเก็บหนี้ค้างชำระจากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถประจำปีงบประมาณ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ ของรายได้จากการประมูลประจำปี	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ ของรายได้จากการประมูลประจำปี	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐ ของรายได้จากการประมูลประจำปี	
๓. อัตราส่วนการจัดเก็บเงินค่าหมายเลขทะเบียนรถ สำหรับหนี้ค้างชำระที่มีอายุเกินกว่า ๑ ปี	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของหนี้ที่ค้างชำระที่มีอายุหนี้เกินกว่า ๑ ปีขึ้นไป	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของหนี้ที่ค้างชำระที่มีอายุหนี้เกินกว่า ๑ ปีขึ้นไป	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของหนี้ที่ค้างชำระที่มีอายุหนี้เกินกว่า ๑ ปีขึ้นไป	

เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบ

เมื่อได้กำหนดยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์และกลยุทธ์ได้แล้ว จึงนำไปสู่การกำหนดผลผลิต ผลลัพธ์และผลกระทบตามแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ได้ดังนี้

เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ ผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบ

เป้าประสงค์	ยุทธศาสตร์	ผลผลิต (Output)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ
๑. การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑. การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	๑. มีการจัดทำแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตามกรอบงบประมาณ ๒. โครงการที่ดำเนินการได้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่ได้รับการอนุมัติจัดสรร ๓. มีการบริหารจัดการการติดตามการดำเนินโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ	๑. อุบัติเหตุทางถนนลดลงเมื่อเทียบต่อกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ ๒. ผู้เสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนลดลงจากปีที่ผ่านมา ๓. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุนมีความพึงพอใจจากการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพ ๔. ทราบสถานการณ์ดำเนินโครงการ และสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขการดำเนินโครงการเมื่อเกิดปัญหา เพื่อให้โครงการบรรลุวัตถุประสงค์	๑. สามารถดำเนินโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีส่วนช่วยลดอุบัติเหตุ ความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน รวมถึงการสูญเสียเศรษฐกิจจากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ๒. เพิ่มโอกาสในการจ้างงานให้กับแรงงานของชาติ

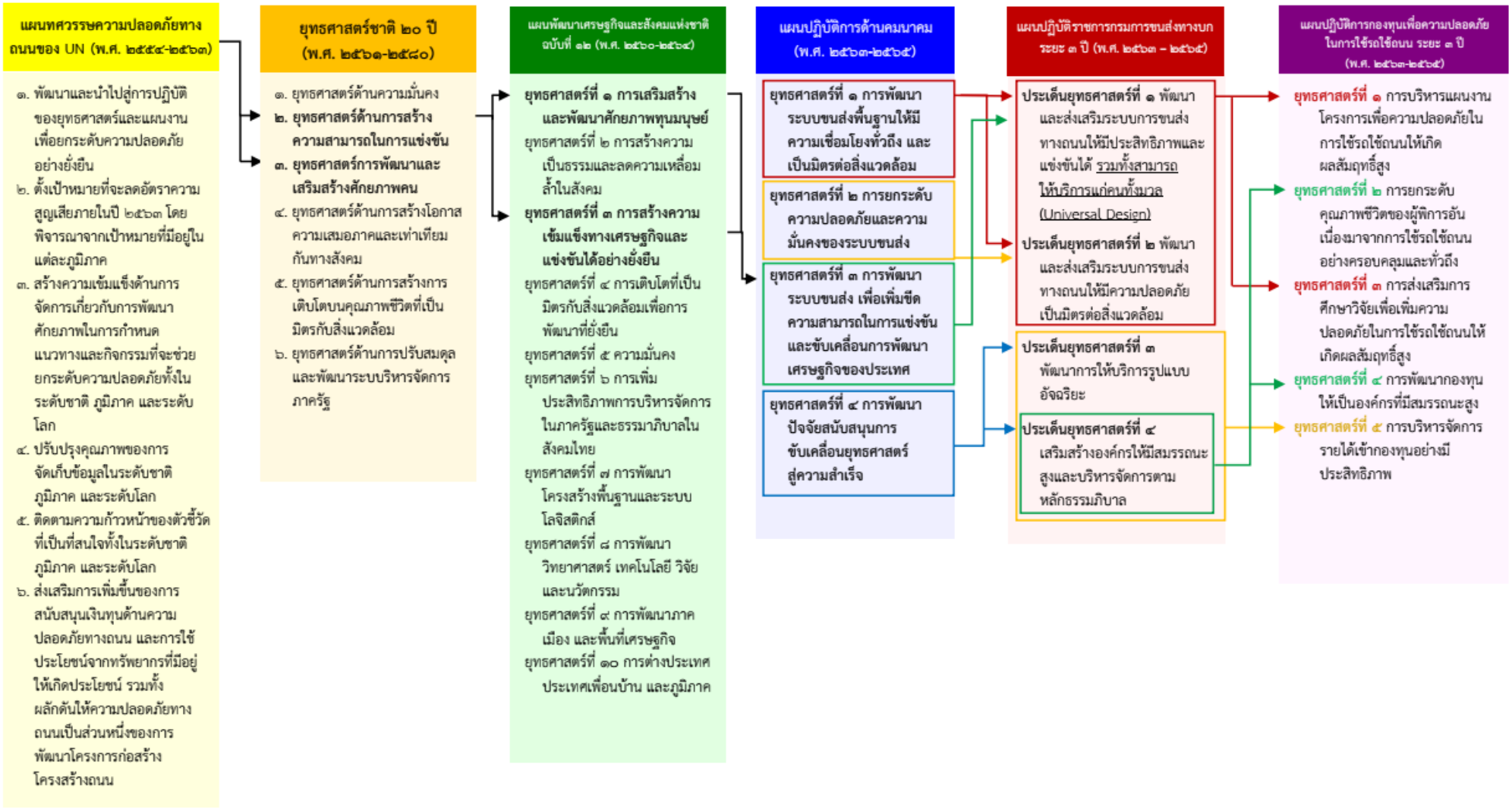
เป้าประสงค์	ยุทธศาสตร์	ผลผลิต (Output)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ
๒. ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	๒. การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	๑. มีการจัดสรรอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการให้แก่ผู้พิการที่มีความประสงค์ขอรับจัดสรร ๒. มีการใช้จ่ายในการช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนตามกรอบงบประมาณ ๓. ผู้พิการที่ได้รับความช่วยเหลือค่าอุปกรณ์เพิ่มขึ้น และทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ	๑. ผู้พิการได้รับอุปกรณ์ช่วยเหลือที่เหมาะสมกับสภาพความพิการ ๒. ผู้พิการมีความพึงพอใจด้านการนำอุปกรณ์ผู้พิการไปใช้ในการดำเนินชีวิตและมีส่วนร่วมในสังคมได้ดีขึ้น ๓. การกระจายความช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ทั่วถึงมากขึ้น	๑. ลดภาระภาครัฐ ๒. เพิ่มโอกาสในการประกอบอาชีพในแต่ละภูมิภาค ๓. เพิ่มกำลังแรงงานของพื้นที่ ๔. เพิ่มความเท่าเทียมกันในสังคม ๕. คุณภาพชีวิตผู้พิการดีขึ้น
๓. ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน	๓. การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	๑. มีการจัดสรรโครงการวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามกรอบงบประมาณ ๒. โครงการที่ดำเนินการได้เป็นไปตามกรอบเวลาของแผนการดำเนินงานที่ได้รับการอนุมัติจัดสรร ๓. มีการบริหารจัดการการติดตามการดำเนินโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ	๑. ทราบสถานการณ์ดำเนินโครงการ และสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขการดำเนินโครงการเมื่อเกิดปัญหา เพื่อให้โครงการบรรลุวัตถุประสงค์ ๒. ผลงานวิจัยสามารถนำไปปรับใช้ในการแก้ปัญหา หรือต่อยอดงานด้านความปลอดภัยทางถนนได้ ๓. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่ได้รับการสนับสนุนมีความพึงพอใจในการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพ	๑. ผลการวิจัยที่นำไปต่อยอดงานด้านความปลอดภัย มีส่วนช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ๒. เพิ่มขีดความสามารถในการจัดการความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน

เป้าประสงค์	ยุทธศาสตร์	ผลผลิต (Output)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ
๔. กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ	๔. การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง	๑. การใช้จ่ายเป็นไปตามกรอบงบประมาณของการบริหารตามพันธกิจ ๒. บุคลากรผ่านเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติราชการระดับบุคคล ๓. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาบริหารจัดการระบบงานทั่วทั้งองค์กร ๔. การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูง	๑. บุคลากรสามารถใช้ศักยภาพของตนเองได้อย่างเต็มที่ด้วยการมีส่วนร่วมในการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ ๒. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ ๓. บุคลากรมีความก้าวหน้าในสายอาชีพ ๔. การบริหารจัดการกองทุนฯ มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้	๑. คุณภาพชีวิตของพนักงานทุกคนดียิ่งขึ้น อย่างต่อเนื่อง ๒. องค์กรสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วและมั่นคง ๓. เพิ่มความสามารถในการปฏิบัติตามพันธกิจของกองทุนฯ ๔. เพิ่มความช่วยเหลือค่าอุปกรณ์ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนน ๕. เพิ่มการแสวงหาองค์ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนด้วยผลงานการวิจัย
๕. การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น	๕. การบริหารรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ	๑. รายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเพิ่มสูงขึ้น และสามารถจัดเก็บรายได้จากการประมูลได้ตามเป้า ๒. มีผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถทั่วประเทศเพิ่มสูงขึ้น	๑. หนี้ค้างชำระค่าหมายเลขทะเบียนรถลดลงอย่างต่อเนื่อง ๒. เกิดความคล่องตัว ลดภาระในการบริหารจัดการกองทุน ๓. ผู้เข้าร่วมประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ	๑. กองทุนฯ มีงบประมาณเพียงพอในการสนับสนุนการดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. ความเป็นเจ้าของสิทธิในแผ่นป้ายทะเบียนรถที่ประมูลได้ ๓. ภาพลักษณ์ กปถ. เป็นที่รู้จักกันทั่วไป

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

วิสัยทัศน์ กปถ.	“มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนน ทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม” Moving Toward Road Safety for All				
เป้าหมายหลัก	**ทุกพื้นที่มีการขับเคลื่อนการขับขี่อย่างปลอดภัย ทำให้อัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี** **๑. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรวมลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี ๒. อัตราการตายจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ ๑๐ ต่อปี**				
กรอบทิศทาง	๑. Safety Vehicle	๒. Safety Culture	๓. Community-Driven		
พันธกิจ กปถ.	๑. สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก	๒. สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕	๓. สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน	๔. สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมูลหมายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานตามพันธกิจของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	
ยุทธศาสตร์ กปถ.	๑. การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	๒. การยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง	๓. การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง	๔. การพัฒนากองทุนให้เป็นองค์กร ที่มีสมรรถนะสูง	๕. การบริหารจัดการรายได้เข้ากองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
เป้าประสงค์	๑. การบริหารแผนงานโครงการ เพื่อให้ทุกคนมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๒. ผู้พิการอันเนื่องมาจากการใช้รถใช้ถนนทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	๓. ผลการศึกษาวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนน	๔. กองทุนสามารถบริหารงานให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูงทุกพันธกิจ	๕. การจัดเก็บรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น
กลยุทธ์	๑.การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ ๒.การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย ๓.เสริมสร้างมาตรฐานระบบการขนส่งทางถนนอย่างปลอดภัย ๔.การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง ๕.การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง ๖.การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย ๗.การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงพื้นที่	๑. การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนอย่างครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้พิการ ๒. การติดตามประเมินผลการให้บริการและการใช้งานของอุปกรณ์ผู้พิการ	๑. การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑. การพัฒนาระบบบริหารจัดการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๒. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ๓. การควบคุม กำกับ ติดตามการดำเนินงานของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑. การบริหารจัดการประมูลอย่างโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ เข้าถึงง่าย ๒. การจัดเก็บรายได้จากการประมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ๓. การส่งเสริมภาพลักษณ์และส่งเสริมการจัดเก็บรายได้ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๕.๔แผนผังแสดงความเชื่อมโยงระหว่างแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนของ UN ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) และแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)



บทที่ ๖
การนำแผนไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล

๖.๑ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔) สู่การปฏิบัติ

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

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

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

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

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

(๒.๑) รายงานข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดแผนงาน/โครงการ/การดำเนินงาน และความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนระดับรองตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ภายในไตรมาสแรกของปีงบประมาณ

(๒.๒) รายงานความก้าวหน้าและผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการ ปัญหาหรืออุปสรรค ข้อเสนอแนะหรือแนวทางแก้ไขในการดำเนินงาน ภายใน ๑๕ วัน นับถัดจากวันสิ้นสุดไตรมาส ตามปีงบประมาณ

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

(๓) กรมการขนส่งทางบกมอบหมายคณะทำงานจัดทำ ทบทวน ติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่ติดตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ของหน่วยงานในสังกัดตามแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) โดยกำหนดให้คณะทำงานฯ มีการประชุมติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัด อย่างน้อยปีละ ๒ ครั้ง เพื่อติดตามและแก้ไขปัญหาอุปสรรคในระหว่างดำเนินโครงการ และรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ ซึ่งมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นประธาน

/(๔) ...

(๔) กรมการขนส่งทางบกมอบหมายคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของกรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่กำหนดนโยบาย และจัดทำแผนบริหารจัดการความเสี่ยง เพื่อบรรลุเป้าหมายตามภารกิจหลัก และแผนปฏิบัติราชการประจำปีของกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งคำของบประมาณประจำปี เพื่อดำเนินการแก้ไข ลด หรือป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

(๕) กรมการขนส่งทางบกมอบหมายกองแผนงานดำเนินการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) เมื่อสิ้นสุดแผนดังกล่าวในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๓ (ประเมินผลครึ่งแผน) เพื่อสรุปบทเรียนและข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในระยะต่อไป