

ยุทธศาสตร์ที่ 1

การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

กลยุทธ์ที่ 2

การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถ

อย่างปลอดภัย

1. โครงการบำรุงรักษาระบบและอุปกรณ์ในการออกใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์

พร้อมระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์ที่ 2 : การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อสนับสนุนพันธกิจกรมการขนส่งทางบก เกี่ยวกับพัฒนา ควบคุม กำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐานให้มีคุณภาพ มีสำนึกรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ประชาชนได้รับการบริการที่ดีและมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

2. สามารถยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้มีความยั่งยืน

3. เพื่อเสริมสร้างให้เกิดการใช้ Digital Technology ให้ใช้ประโยชน์ในการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตขับรถกับหน่วยงานของภาครัฐ

4. เพื่อให้มีระบบใบอนุญาตขับรถแบบพลาสติกที่มีประสิทธิภาพในการใช้งานสนับสนุนพันธกิจของกรมการขนส่งทางบกในการดำเนินงานเพื่อให้ประชาชนได้รับการบริการที่ดีและมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

5. เพื่อสนับสนุนนโยบายทั้งในระดับกระทรวงและระดับกรม การกำกับดูแลและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน อาทิเช่น นโยบายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

6. เพื่อให้มีใบอนุญาตขับรถแบบพลาสติก ที่มีแถบแม่เหล็กและมีเครื่องมือ QR code ติดลงบนใบอนุญาต เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบตัวบุคคลผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และถูกต้องได้ในทันที

7. เพื่อให้มีใบอนุญาตขับรถแบบพลาสติกที่สามารถใช้ร่วมกับเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทาง สำหรับใช้ในการตรวจสอบ ควบคุม กำกับดูแลพนักงานขับรถสาธารณะหรือรถบรรทุกวัดอุณหภูมิต่อรถ ให้ขับรถตรงตามประเภทที่ได้รับอนุญาต การใช้ความเร็ว ชั่วโมงการทำงานและพฤติกรรมรถบรรทุก เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นกระบวนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่สำคัญอย่างยิ่ง

8. เพื่อให้มีระบบติดตามตำแหน่งรถและผู้ขับรถสาธารณะที่สามารถระบุพิกัด เพื่อขอความช่วยเหลือและให้ความช่วยเหลือในกรณีรถเสียหรือเกิดอุบัติเหตุ ผู้ใช้บริการรถสาธารณะสามารถร้องเรียนหรือเสนอข้อคิดเห็น เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในการตรวจสอบและพัฒนาปรับปรุงงานด้านบริการ ตลอดจนควบคุมด้านความปลอดภัยทางถนน

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : ใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์สามารถใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถสามารถขับรถได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย โดยประเมินจากแบบติดตามการเกิดอุบัติเหตุของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถไปแล้วแห่งละไม่น้อยกว่า 500 คน ในระยะเวลา 6 เดือน

หน่วยงาน : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ

ระยะเวลาดำเนินงาน : 1 ธันวาคม 2561 - 30 กันยายน 2562

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 13,061,811 บาท

ใช้จริง : 9,329,833.35 บาท

คงเหลือส่งคืน กปค. : 3,731,977.65 บาท

สรุปสาระสำคัญของโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
<p>กรมการขนส่งทางบกได้พัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถ โดยได้จัดทำโครงการพัฒนาใบอนุญาตขับรถรูปแบบใหม่ ซึ่งได้นำใบอนุญาตขับรถแบบพลาสติก และมีแถบแม่เหล็กที่มีคุณสมบัติด้านอิเล็กทรอนิกส์ ด้านการตรวจสอบหรือเก็บข้อมูล และนำไปใช้ร่วมกับอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในการตรวจสอบกำกับดูแลเกี่ยวกับความเร็ว ชั่วโมงการขับรถ ตลอดจนมีการพัฒนาโปรแกรมประยุกต์ เพื่อให้มีใบอนุญาตขับรถและผู้ขับรถ มาใช้ประโยชน์ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนี้ 1. ระบบการติดตามตำแหน่งรถและผู้ขับรถสาธารณะ 2. ระบบบริการข้อมูลรถและพนักงานขับรถสาธารณะจากใบอนุญาตขับรถแบบพลาสติก 3. ระบบข้อร้องเรียนเชิงรุก (Complaint System) ดังนั้น เพื่อให้ใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์สามารถใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง จึงเห็นควรให้มีการจัดทำโครงการบำรุงรักษาระบบและอุปกรณ์ในการออกใบอนุญาตขับรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนขึ้น</p>	<p>ใบอนุญาตขับรถแบบพลาสติกรูปแบบใหม่มีความทันสมัยตามมาตรฐานสากล มีแถบแม่เหล็กที่มีคุณสมบัติด้านอิเล็กทรอนิกส์ ด้านการตรวจสอบหรือเก็บข้อมูล และนำไปใช้ร่วมกับอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในการตรวจสอบ กำกับดูแลเกี่ยวกับความเร็วและชั่วโมงการขับรถ การใช้ใบอนุญาตให้ถูกต้องตรงกับประเภทรถที่ขับและในปัจจุบันได้นำไปใช้กับเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางในการควบคุมตรวจสอบการขับรถบรรทุกวัดอุณหภูมิต่อรถ และสามารถนำเครื่องมือ QR code มาติดลงบนใบอนุญาต เพื่อเป็นเครื่องมือสำหรับจัดเก็บข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ใบอนุญาตขับรถแบบพลาสติกสามารถใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100</p>	<p>จำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ที่ทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 พ.ค. 62 - 31 ต.ค. 62 รวมทั้งสิ้น 2,444,252 ราย และจากการติดตามสถิติ การเกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 พ.ค. 62 - 31 ต.ค. 62 (ระยะเวลา 6 เดือน) พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุจากผู้ขับรถใบอนุญาตขับรถ และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลรวมทั้งสิ้น 35,220 ครั้ง ดังนั้น เมื่อเทียบจำนวนอุบัติเหตุกับจำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ พบว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถเกิดอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 1.44 โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพคิดเป็นร้อยละ 98.56</p>



**2. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการออกใบอนุญาตขับรถ ด้านการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ
ของสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี**

กลยุทธ์ที่ 2 : การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ อันจะนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุได้อีกทางหนึ่ง

2. เพื่อส่งเสริมมาตรการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในด้านการอบรมภาคทฤษฎีและการสอบภาคปฏิบัติ

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : สถานที่สำหรับการอบรมและทดสอบสมรรถภาพร่างกาย มีประสิทธิภาพรองรับผู้เข้ารับการอบรม และทดสอบสมรรถภาพร่างกายได้ และสามารถใช้งานได้ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : ผู้ที่ผ่านการทดสอบการอบรมและทดสอบสมรรถภาพร่างกาย มีความสามารถขับรถได้ตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด

หน่วยงาน : สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี

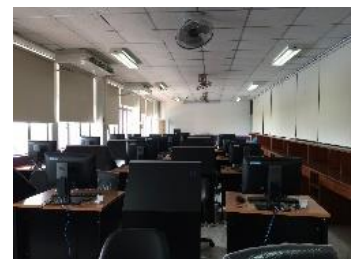
ระยะเวลาดำเนินงาน : 15 พฤศจิกายน 2562 – 14 พฤษภาคม 256

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 462,400 บาท

ใช้จริง : 462,400 บาท

คงเหลือส่งคืน กปด. : -

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
<p>สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี มีภารกิจงานบริการด้านใบอนุญาตขับรถ โดยในแต่ละวันจะมีผู้มาใช้บริการจำนวนมาก และมีแนวโน้มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งจากการที่มีประชาชนมาขอใช้บริการจำนวนมาก ส่งผลให้ไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วในการบริการ ดังนั้น สขจ.อุดรธานี จึงเห็น จัดทำโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการออกใบอนุญาตขับรถด้านการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี โดยเป็นการปรับปรุงห้องพักคอย ห้องอบรม และห้องทดสอบสมรรถภาพร่างกาย เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและความเหมาะสมของสถานที่ทดสอบ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับขี่รถของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก อันจะนำไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้</p>	<p>ดำเนินการปรับปรุงห้องพักคอย ห้องอบรม ห้องทดสอบสมรรถภาพ และห้องทดสอบภาคทฤษฎี (E-exam) เปลี่ยนเก้าอี้พักคอย เปลี่ยนม่านบังแสงและเปลี่ยนโทรทัศน์ทดแทนของเดิมที่ชำรุด เพื่อรองรับผู้เข้ารับการอบรมและทดสอบสมรรถภาพร่างกาย รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ซึ่งมีผู้มาใช้บริการอบรมและทดสอบ จำนวน 2,761 ราย มีผู้ผ่านการทดสอบจำนวน 2,490 ราย คิดเป็นร้อยละ 90.18</p> <p>โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100</p>	<p>ผู้ผ่านการทดสอบการอบรมและทดสอบสมรรถภาพร่างกาย เป็นผู้มีความรู้ความสามารถในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย ตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด</p> <p>โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100</p>



กลยุทธ์ที่ 7

การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถ

อย่างปลอดภัย

3. โครงการจัดการลักษณะพิเศษ สำหรับดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

กลยุทธ์ที่ 1 : การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อให้สามารถดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุวัตถุประสงค์ และครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยเฉพาะการรวบรวมข้อเท็จจริงกรณีอุบัติเหตุร้ายแรง

2. เพื่อให้หน่วยปฏิบัติสามารถดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยโดยเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้ทั่วถึงทุกพื้นที่

3. เพื่อสร้างโอกาสให้แก่กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่เสี่ยงภัย ได้มีส่วนร่วมในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ของตนเอง

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : จัดซื้อรถยนต์หุ้มเกราะกันกระสุนและแรงระเบิดจำนวน 3 คัน เพื่อส่งมอบให้แก่ 1) สขช.สายบุรี ปัตตานี 2) สขช.สุโขทัย-ลก นราธิวาส 3) สขช.เรือเสาะ นราธิวาส

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : สขช.ทั้ง 3 สาขา ใช้รถยนต์หุ้มเกราะกันกระสุนและแรงระเบิดสำหรับดำเนินกิจกรรมทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและหรือการออกตรวจสอบข้อเท็จจริงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ในพื้นที่อำเภอรับผิดชอบไม่น้อยกว่าเดือนละ 4 ครั้ง

หน่วยงาน : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

ระยะเวลาดำเนินงาน : 18 ธันวาคม 2560 – 30 กันยายน 2561

ขอปรับระยะเวลาสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2561

ค่าใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 10,648,800 บาท

ใช้จริง : 10,595,100 บาท

คงเหลือส่งคืน กปถ. : 53,700 บาท

สรุปสาระสำคัญของโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
<p>กรมการขนส่งทางบกมีภารกิจทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรม โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลต่างๆ การออกหน่วยเคลื่อนที่สุ่มตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ การตั้งจุดตรวจการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การตรวจสอบข้อเท็จจริงในการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนการประชุมหารือกับหน่วยงานต่าง ๆ ทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นต้น เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวต้องดำเนินการทุกจังหวัดและทุกพื้นที่ทั่วประเทศ รวมถึงพื้นที่เสี่ยงภัยใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ด้วย ซึ่งยานพาหนะเป็นปัจจัยหลักอย่างหนึ่งในการดำเนินกิจกรรม ให้สัมฤทธิ์ผลและครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ กรมการขนส่งทางบกได้คำนึงถึงการป้องกันความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สินและความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ด้วย ดังนั้น จึงขอรับการจัดสรรจากกองทุนฯ สำหรับจัดหารถยนต์หุ้มเกราะกันกระสุนและแรงระเบิดให้แก่สำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาในจังหวัดชายแดนที่ยังคงมีความไม่สงบ และยังมีรถยนต์หุ้มเกราะไว้ใช้งาน สาขาละ 1 คัน รวม 3 คัน เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนและภารกิจอื่น ๆ ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ได้แก่ 1. สขช. สายบุรี จ.ปัตตานี 2. สขช.สุโขทัย-ลก จ.นราธิวาส 3. สขช.เรือเสาะ จ.นราธิวาส</p>	<p>สขช. สายบุรี จ.ปัตตานี , สขช.สุโขทัย-ลก จ.นราธิวาส และ สขช.เรือเสาะ จ.นราธิวาส ได้รับมอบรถยนต์หุ้มเกราะกันกระสุนและแรงระเบิดครบถ้วนทั้ง 3 แห่ง และมีการใช้รถหุ้มเกราะฯ สำหรับดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ที่รับผิดชอบ เช่น การตั้งจุดบริการร่วมกับหน่วยงานอื่นในพื้นที่ จำนวน 52 ครั้ง โครงการสนามจราจร โครงการรณรงค์ในเทศกาลสำคัญ โครงการตรวจจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ โครงการตรวจควาพร้อมรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะ ที่มีอย่างต่อเนื่องในทุก ๆ เดือนตลอดทั้งปีได้สำเร็จ ลุล่วงตามเป้าหมายของโครงการ และยังคงใช้งานอย่างต่อเนื่อง โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านปริมาณคิดเป็นร้อยละ 100</p>	<p>สขช. สายบุรี จ.ปัตตานี , สขช.สุโขทัย-ลก จ.นราธิวาส และ สขช.เรือเสาะ จ.นราธิวาส ได้รับมอบรถยนต์หุ้มเกราะกันกระสุนและแรงระเบิดครบถ้วนทั้ง 3 แห่ง และมีการใช้รถหุ้มเกราะฯ สำหรับดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ที่รับผิดชอบ แบ่งตามประเภทกิจกรรม ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การใช้งานเพื่อกิจกรรมการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น การตั้งจุดบริการร่วมกับหน่วยงานอื่นในพื้นที่ จำนวน 52 ครั้ง 2. การใช้งานเพื่อการประชุม/สัมมนาด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในจังหวัดและต่างจังหวัด จำนวน 39 ครั้ง 3. กิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น การประชาสัมพันธ์กิจกรรม จำนวน 31 ครั้ง 4. การใช้งานเพื่อกิจกรรมการให้ความรู้และเสริมสร้างจิตสำนึกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น โครงการสนามจราจร จำนวน 13 ครั้ง 5. การใช้งานเพื่อกิจกรรมการออกให้คำแนะนำด้านความปลอดภัยแก่ผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ประจำรถ จำนวน 10 ครั้ง 6. กิจกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อหาแนวทางในการป้องกันที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 4 ครั้ง 7. การใช้งานเพื่อกิจกรรมการควบคุมบังคับใช้กฎหมาย เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 3 ครั้ง 8. การใช้งานเพื่อกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล จำนวน 3 ครั้ง <p>รวมจำนวนออกปฏิบัติงานตามภารกิจด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ทั้งสิ้น 155 ครั้ง เฉลี่ย สขช. ทั้ง 3 แห่ง มีการใช้รถใช้รถสำหรับดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้รถไม่น้อยกว่าเดือนละ 4 ครั้ง</p> <p>โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100</p>



ยุทธศาสตร์ที่ 3

การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

โครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

- วัตถุประสงค์ :**
1. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการใช้งานระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล
 2. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) ให้เพียงพอและเหมาะสมกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ
 3. เพื่อพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งของประเทศ
 4. เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกสามารถกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในภาพรวมได้ทั้งระบบ รวมถึงสามารถกำหนดแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : มีเครื่องมือและกระบวนการในการบริหารจัดการด้านการขนส่งส่วนบุคคลที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

1. กรมการขนส่งทางบก มีเครื่องมือในการขับเคลื่อนมาตรการความปลอดภัยด้านการขนส่งให้กับผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล
2. กรมการขนส่งทางบก มีนโยบายและแนวทางในการกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกทั้งระบบ เพื่อนำมาใช้ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. กรมการขนส่งทางบก มีองค์ความรู้ที่จะสามารถนำไปใช้ในการเผยแพร่ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4. ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจะสามารถพัฒนาศักยภาพตนเองในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพปลอดภัยและได้มาตรฐาน

หน่วยงาน : สำนักงานขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

ระยะเวลาดำเนินงาน : 1 ธันวาคม 2561 – 30 กันยายน 2562

*** ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด 17 มีนาคม 2563**

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 4,600,000 บาท

ใช้จริง : 4,591,780 บาท

คงเหลือส่งคืนกองทุน : 8,220 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
<p>ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก หรือมาตรฐาน Q Mark มีข้อกำหนดที่ครอบคลุมการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกจำนวนทั้งสิ้น 39 ข้อ ซึ่งเป็นที่รู้จักและยอมรับจากผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ว่าจ้างและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอย่างกว้างขวาง แต่ปัจจุบันมีเพียงผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางที่ได้รับรองมาตรฐาน Q Mark เท่านั้น แต่จากสถิติผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทั่วประเทศพบว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกส่วนบุคคล ร้อยละ 42 สาเหตุมาจากการดำเนินการด้านขนส่งที่ขาดมาตรฐาน ไม่มีระบบการบริหารจัดการและการประกอบการขนส่งที่ไม่มีคุณภาพและมาตรฐาน เช่น การไม่ดูแลบำรุงรักษารถ การจัดการพนักงานขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพ พนักงานขับรถขาดทักษะการขับรถที่ปลอดภัยและเหมาะสมกับเส้นทาง หรือพนักงานขับรถพักผ่อนไม่เพียงพอ ผู้ประกอบการขนส่งขาดความเข้มงวดในการตรวจแอลกอฮอล์และสารเสพติดให้แก่พนักงานขับรถ เป็นต้น สำนักงานขนส่งสินค้า จึงจัดทำโครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล เป็นการศึกษาเพื่อให้เกิดการเร่งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในภาพรวมทั้งหมด ให้มีมาตรฐานคุณภาพการ</p>	<p>จัดจ้างที่ปรึกษา คือ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดยได้ดำเนินการ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ศึกษาข้อมูลทางวิชาการเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล และจัดสัมมนาเชิงวิชาการเพื่อระดมความคิดเห็นและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล เมื่อวันที่ 28 ส.ค. 2562 ณ โรงแรมอมารีตاونเมื่อง แอร์พอร์ต กรุงเทพฯ ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 69 คน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้แทนของหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบก และผู้ที่เกี่ยวข้อง 2. วิเคราะห์ความเหมาะสมในการใช้งานระบบมาตรฐาน Q Mark พบว่าสามารถนำระบบมาตรฐาน Q mark ไปใช้กับผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล ได้เช่นเดียวกับผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง เนื่องจากข้อข้อยกเว้นและรายละเอียดการดำเนินการด้านการขนส่งของผู้ประกอบการด้านการขนส่งทั้ง 2 ประเภท มีความคล้ายคลึงกัน อีกทั้งผู้ประกอบการด้านการขนส่งส่วนบุคคล มีความต้องการเข้าสู่ระบบมาตรฐาน Q Mark เพื่อต้องการพัฒนาคุณภาพและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานสร้างความตระหนักรู้ของพนักงานในองค์กรถึงการดำเนินงานที่เป็นแบบแผน 3. ศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) ให้เพียงพอและเหมาะสมกับผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ พบว่าจำนวนหน่วยตรวจประเมินในปัจจุบันมีจำนวน 13 แห่ง ซึ่งไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ขอรับการรับรองมาตรฐาน Q Mark 4. การศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบหรือสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกส่วนบุคคลและแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เมื่อเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน และที่ไม่ได้รับมาตรฐาน Q Mark พบว่าการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง 5. ศึกษาหาแนวทาง กลไกการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยโดยการส่งเสริมและสนับสนุนจากสมาคม ชมรม หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการสร้างเครือข่ายและเสริมสร้างความแข็งแกร่ง ทั้งในด้านองค์ความรู้และด้านการสนับสนุนแก่ผู้ประกอบการขนส่ง มีเป้าหมายเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark และจากการศึกษาเพื่อจัดทำแผนงาน/แนวทางการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่ง สามารถนำมาเป็นแนวทางใน 	<p>กรมการขนส่งทางบก มีแนวทางในการดำเนินการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) ให้มีจำนวนเพียงพอและเหมาะสมกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ โดยเสนอหน่วยงานที่มีศักยภาพเป็นหน่วยงานตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติม จำนวน 10 แห่งให้ครอบคลุมพื้นที่ย่อยในแต่ละภูมิภาค ได้พัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (มาตรฐาน Q Mark) อีกทั้งสามารถกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในภาพรวมได้ทั้งระบบ และยังสามารถกำหนดแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากการศึกษาและทบทวนแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาประเทศ การพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศสามารถนำมาเป็นแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้จำนวน 3 ด้าน 12 กลยุทธ์ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่งในด้านธุรกิจและบริการ - ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพสนับสนุนให้เอื้อต่อการให้บริการขนส่ง - ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ และการกำหนดแผนงาน ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้ <p>แผนงานระยะสั้น</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การส่งเสริมให้สมาคมจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ประกอบการรายย่อย 2. การส่งเสริมให้สมาคมจัดทำคู่มือปฏิบัติงานและรายงานต่างๆ เพื่อเผยแพร่ให้ผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยได้นำไปใช้ 3. จัดทำโครงการพัฒนา “ระบบคุณภาพด้านความปลอดภัย” ของกรมการขนส่งทางบก

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
<p>ดำเนินการด้านความปลอดภัยที่ทัดเทียมกัน ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งจำเป็นต้องมีนโยบายการดำเนินการด้านความปลอดภัย และมีระเบียบขั้นตอนการปฏิบัติการขนส่งที่ชัดเจน มีการดูแลบำรุงรักษารถบรรทุกเชิงป้องกันและตรวจยืนยันความพร้อมก่อนการใช้งานประจำวัน มีการบริหารจัดการพนักงานขับรถให้มีความพร้อมและวางแผนเส้นทางการเดินทางให้เหมาะสม</p>	<p>การกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ได้จำนวน 3 ด้าน 12 กลยุทธ์ รวมทั้งได้กำหนดแผนงานในระยะสั้นและระยะยาว</p> <p>6. ถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่บุคลากรกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ จำนวน 5 รุ่น รวมทั้งสิ้น 433 คน ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - การประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล เมื่อวันที่ 3 ต.ค. 2562 ณ โรงแรมอมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพฯ ผู้เข้าร่วมอบรมจำนวน 109 คน - การประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในส่วนภูมิภาค จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 13 ก.ย. 2562 ณ โรงแรมบางแสนเฮอริเทจ จังหวัดชลบุรี ผู้เข้าร่วมอบรมจำนวน 60 คน และเมื่อวันที่ 19 ก.ย. 2562 ณ ห้องชุมพล โรงแรมสีมาธานี จังหวัดนครราชสีมา ผู้เข้าร่วมอบรมจำนวน 59 คน โดยมีกิจกรรมที่สำคัญ เช่น การประชาสัมพันธ์และการรับสมัครผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการนำร่อง และการประเมินความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล เป็นต้น - จัดสัมมนาประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกทั้งในส่วนกลางและภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ เมื่อวันที่ 28 พ.ย. 2562 ณ โรงแรมมิราเคิลแกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ ผู้เข้าร่วมอบรมจำนวน 115 คน โดยมีกิจกรรมการบรรยายเพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐาน Q Mark พร้อมจัดให้มีการทดสอบเพื่อแต่งตั้งเป็นผู้ตรวจประเมิน - การประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมิน และผู้ตรวจประเมิน เมื่อวันที่ 16 ธ.ค. 2562 ณ โรงแรมอมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพฯ ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 90 คน ซึ่งวัตถุประสงค์คือ ให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐาน Q Mark โดยได้จัดการทดสอบเพื่อแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ในหน่วยตรวจประเมินอิสระ เป็นหัวหน้าผู้ตรวจประเมิน มีผู้ผ่านคุณสมบัติทั้งหมด 19 ราย ผ่านเกณฑ์ร้อยละ 100 และผู้ตรวจประเมิน มีผู้ผ่านคุณสมบัติทั้งหมด 51 ราย ผ่านเกณฑ์ร้อยละ 98 <p>7. การพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้เข้าสู่ระบบมาตรฐาน Q Mark โดยจัดทำโครงการนำร่อง มีวัตถุประสงค์เพื่อให้คำแนะนำและตรวจประเมินมาตรฐาน Q Mark ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่สนใจเข้าร่วมโครงการ รวมทั้งสิ้น 13 ราย ซึ่งผ่านการตรวจประเมินได้รับรองมาตรฐาน Q Mark ทุกราย มีรถบรรทุกส่วนบุคคลที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark จำนวน 511 คัน รวมถึงได้มีจัดสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ เมื่อวันที่ 13 ม.ค. 2563 ณ โรงแรมรามการ์เด้นส์ กรุงเทพฯ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวนกว่า 200 คน โดยผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100</p>	<p>4. การส่งเสริมให้มีหน่วยตรวจประเมินอิสระในจำนวนที่เพียงพอและกระจายตัวอย่างเหมาะสม</p> <p>5. การส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง</p> <p>แผนงานระยะยาว</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การให้การยอมรับสมาคมที่จัดกิจกรรมส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งที่มีความเข้มแข็ง 2. การรับรองหลักสูตรการอบรมที่มีคุณภาพครบถ้วน โดยพิจารณากำหนดสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นระยะเวลาในการอบรมในการขอหรือต่อใบอนุญาตขับรถภายใต้ระเบียบและอำนาจตามกฎหมาย เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถบรรทุกในอุตสาหกรรมขนส่งได้อย่างเป็นรูปธรรม 3. จัดทำโครงการพัฒนา “ระบบคุณภาพด้านความปลอดภัย” ของกรมการขนส่งทางบกเพื่อส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพเพื่อการขนส่งอย่างปลอดภัย 4. การพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกอย่างต่อเนื่อง 5. การเพิ่มมาตรการในการกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระ 6. การส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง รวมถึงมีเครื่องมือในการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ มาตรฐาน Q Mark ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก, คู่มือผู้ตรวจประเมิน, คู่มือหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB), คู่มือการกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) หัวหน้าผู้ตรวจ และผู้ตรวจประเมิน, ชุดอุปกรณ์สำหรับจัดนิทรรศการ (Backdrop), วี ดี ที ศน์ (VDO Presentation) และหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ (e-book), คู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และรายงานผลการศึกษาระดับต่าง ๆ โดยผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100



6. โครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า

ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ดำเนินการเชิงรุกในการสนับสนุนงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้และการนำไปใช้ประโยชน์

- วัตถุประสงค์ :**
1. เพื่อศึกษา สำรวจ รูปแบบการเดินทาง การเชื่อมต่อการเดินทางเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้าและวิเคราะห์ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น
 2. เพื่อพัฒนาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทาง ให้มีความปลอดภัย รองรับความต้องการเดินทางของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
 3. เพื่อพัฒนาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางที่มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และมีขนาดเหมาะสมต่อการรองรับความต้องการเดินทางตามศักยภาพของพื้นที่
 4. เพื่อลดปัญหาการติดขัดของจราจร และลดความรุนแรงของอุบัติเหตุอันเกิดจากการลดปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์
 5. เพื่อนำร่องทดสอบการให้บริการของระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางที่มีความปลอดภัยในเส้นทางของรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน
 6. เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าทั้งในด้านการลดการติดขัดของจราจร การลดอุบัติเหตุและความสูญเสียที่เกิดขึ้น เพื่อให้เกิดการสนับสนุนและส่งเสริมการใช้งานระบบขนส่งมวลชนทางราง

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : ข้อมูลการวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางด้วยระบบนำส่งผู้โดยสาร ข้อมูลปริมาณการลดลงของการเดินทางด้วยรถนำส่งผู้โดยสารในปัจจุบันที่ไม่ได้มาตรฐานและปริมาณการลดลงของการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล การลดลงของเวลาที่ติดขัดของจราจร มูลค่าความเสียหายทางอุบัติเหตุที่ลดลง มูลค่าความสูญเสียเวลาที่ลดลงจากการพัฒนาระบบนำส่งผู้โดยสาร ความคุ้มค่าในการลงทุนในการพัฒนานำส่งผู้โดยสาร

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : หน่วยงานของกรมการขนส่งทางบก สามารถรูปแบบและแนวทางการดำเนินงานตามผลการศึกษามาดำเนินโครงการสำหรับรถไฟฟ้าเส้นทางอื่น และสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้เดินทางจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็นการใช้รถไฟฟ้าซึ่งส่งผลต่อการลดอุบัติเหตุในภาพรวม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

1. เพื่อวิเคราะห์รูปแบบการเดินทาง การเชื่อมต่อการเดินทาง ปริมาณการเดินทางต่อผู้ใช้รถไฟฟ้าที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
2. แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ในการพัฒนาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-คูคต ที่กำลังจะเปิดดำเนินการในอนาคต ซึ่งมีความปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน เหมาะสมต่อการรับรองความต้องการเดินทางตามศักยภาพของพื้นที่
3. สามารถลดปัญหาการติดขัดของจราจร และลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ โดยอาศัยระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ที่มีประสิทธิภาพ
4. เพื่อส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดการบูรณาการการขนส่งผู้โดยสารระหว่างหมวดการขนส่งทางถนนและทางราง
5. ผลการทดสอบในการนำร่องทดสอบการให้บริการของระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางที่มีความปลอดภัยในเส้นทางของรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน
6. เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าทั้งในด้านการลดการติดขัดของจราจร การลดอุบัติเหตุและความสูญเสียที่เกิดขึ้น เพื่อให้เกิดการสนับสนุนและส่งเสริมการใช้งานระบบขนส่งมวลชนทางราง

หน่วยงาน : กองบริหารรถโดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ระยะเวลาดำเนินงาน : 5 กรกฎาคม 2561 – 4 กรกฎาคม 2562

* ปรับระยะเวลาครั้งที่ 1 เป็นสิ้นสุด 9 กุมภาพันธ์ 256

* ปรับระยะเวลาครั้งที่ 2 เป็นสิ้นสุด 16 เมษายน 2563

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 4,995,500 บาท

ใช้จริง : 4,788,380 บาท

คงเหลือส่งคืนกองทุนฯ : 207,120 บาท

สรุปสาระสำคัญของโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
ในปัจจุบัน กรุงเทพฯ มีสถิติผู้เสียชีวิตบนถนน ที่สาเหตุมาจากปัญหาการจราจร การขยายตัวของชุมชน การวางผังเมืองที่ไม่สมบูรณ์ และการขาดแคลนระบบขนส่งมวลชนจากชานเมืองเข้าสู่เมือง ส่งผลให้ประชาชนนิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง สำหรับประชาชนที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว อาจเลือกใช้ระบบเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูง ราคาแพง และไม่มีประสิทธิภาพ เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสี่ล้อเล็ก เป็นต้น ทำให้นำมาสู่การพัฒนาขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า แต่ด้วยข้อจำกัดของรถไฟฟ้าซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งชุมชนได้อย่างครอบคลุม จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาระบบรถ	จัดจ้างที่ปรึกษา คือ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งเป็นการศึกษาในระยะที่ 1 โดยมีการดำเนินงาน ดังนี้ 1. ทบทวนผลการศึกษา รายงานผลการศึกษา หรือรายงานผลการดำเนินงานที่ผ่านมาในอดีตที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล จำนวน 3 เส้นทาง ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ,รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-คูคต, รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่-เตาปูน 2. ศึกษา สำรวจ และรวบรวมข้อมูลทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประชากร สภาพแวดล้อม แผนการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของพื้นที่ในบริเวณที่ใกล้เคียง และข้อมูลการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าจากข้อมูลการใช้งานและข้อมูลปริมาณผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าโดยรวม ได้แก่ ข้อมูลการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง (คลองบางไผ่-เตาปูน) ข้อมูลการคาดการณ์พฤติกรรมการใช้ระบบรถไฟฟ้าสายสีแดงและสายสีเขียว ที่กำลังจะเปิดดำเนินการในอนาคต 3. ศึกษาความเหมาะสมของโครงการพัฒนาระบบ Feeder และเสนอรูปแบบของยานพาหนะที่เหมาะสม ข้อมูลการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารระบบ Feeder รวมถึงการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผลประโยชน์และส่วนแบ่งทางการตลาดที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงข่ายระบบรอง จึงได้ประเด็นจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ในเรื่องภาครัฐควรมีการสนับสนุนค่าใช้จ่ายของระบบ Feeder เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น เนื่องจากโดยทั่วไประยะทางวิ่งค่อนข้างสั้น อาจจะทำให้ผู้โดยสารไม่มากพอที่จะคุ้มทุน รวมถึงสามารถนำประเด็นอื่นมาพัฒนาระบบ Feeder ต่อไป 4. คัดเลือกเส้นทางระบบ Feeder คือ เส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงคลองบางไผ่-เตาปูน เนื่องจากเป็นเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองและเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางทางบก ทางน้ำ และทางราง มีเป้าหมายเพื่อลดจำนวนรถยนต์เข้าสู่พื้นที่เมือง และเป็นเส้นทางที่เปิดดำเนินการแล้ว สามารถรวบรวมข้อมูลความต้องการและมุมมองจากผู้ใช้บริการจริงได้ และมีการจัดทำรายงานแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อพัฒนาระบบ Feeder รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ – รังสิต และรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – คูคต	กรมการขนส่งทางบก มีผลวิเคราะห์แนวทางในการพัฒนาการใช้งานระบบ Feeder จากการทดสอบโครงการนำร่องในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง (คลองบางไผ่-เตาปูน) และมีแผนปฏิบัติการ (Action Plan) การพัฒนาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ – รังสิต) และรถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต – คูคต) ที่กำลังจะเปิดดำเนินการในอนาคต โดยการอาศัยระบบ Feeder ที่มีประสิทธิภาพสามารถรองรับการเดินทางของประชาชน เหมาะสมกับความต้องการเดินทางตามศักยภาพของพื้นที่ ช่วยลดปัญหาการติดขัดของจราจร และลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ เกิดการบูรณาการการขนส่งผู้โดยสารระหว่างรูปแบบการขนส่งทางถนนและทางราง ช่วย

สรุปสาระสำคัญของโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
<p>โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารจากแหล่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบรถไฟฟ้า กองบริหารรถโดยสารประจำทางพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จึงได้จัดทำโครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ในการออกแบบระบบ Feeder ที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการประกอบการ มีเป้าหมายเพื่อการอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทางสามารถลดปริมาณการจราจรที่เกิดจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และยกระดับความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนนในภาพรวมมากยิ่งขึ้น</p>	<p>5. ดำเนินการทดสอบนำร่องในการใช้งานระบบ Feeder ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง (คลองบางไผ่-ตาปูน) โดยดำเนินการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีการจัดทำสื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการในรูปแบบแผ่นพับ และเอกสารประกอบการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้แก่ประชาชนจากการเก็บแบบสอบถามทั้งสิ้น 570 ชุด มีผลการวิเคราะห์เบื้องต้น ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทำนันทน์บุรี จำนวน 170 ชุด พบว่าการเดินทางจากท่าเรือ ส่วนใหญ่ใช้บริการรถเมล์หรือรถสองแถวร้อยละ 76.5 และเรือข้ามฟากร้อยละ 56.9 หากมีบริการระบบ Feeder จะมีผู้ใช้บริการร้อยละ 67 เลือกเป็นรถมินิบัส ค่าโดยสาร 10-15 บาท ร้อยละ 83 - สถานีรถไฟฟ้ากระทรวงสาธารณสุขจำนวน 400 ชุด พบว่า การเดินทางเข้ากระทรวงสาธารณสุข โดยเป็นการเดิน ร้อยละ 36.4 รองลงมาคือจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 27.3 หากมีบริการระบบ Feeder จะมีผู้ใช้บริการร้อยละ 58 เลือกเป็นรถสองแถวค่าโดยสาร 5-10 บาท ร้อยละ 54 และมีความพอใจในการรอรถ 5 นาที ร้อยละ 42.3 - การดำเนินงานโครงการนำร่องในการใช้งานระบบ Feeder มีระยะเวลาการดำเนินงาน 1 เดือน (15 ก.ย. - 14 ต.ค. 62) เส้นทางที่คัดเลือก ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> (1) เส้นทาง MRT แยกติวานนท์-ทำนันทน์บุรี เป็นเส้นทางที่มีรูปแบบการเดินทางของการเชื่อมต่อระหว่างทางราง บริการด้วยรถมินิบัส มีผู้โดยสารใช้บริการวันจันทร์-ศุกร์ เฉลี่ยจำนวน 218 คน/วัน และวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ เฉลี่ยจำนวน 106 คน/วัน จากแบบสอบถามความพึงพอใจในการใช้บริการระบบ Feeder จำนวน 420 ชุด สามารถสรุปได้ว่า ผู้ใช้งานมีความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 75 และหากมีระบบ Feeder ถาวร คาดว่ามีผู้ใช้บริการสูงสุดถึง ร้อยละ 94 (2) เส้นทางวงกลม MRT ตลาดบางใหญ่-หมู่บ้านบางใหญ่ซีที เป็นเส้นทางที่ส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในเขตชุมชนและหมู่บ้านบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า บริการด้วยรถมินิบัส มีผู้โดยสารใช้บริการวันจันทร์-ศุกร์ เฉลี่ยจำนวน 5 คน/วัน และวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ เฉลี่ยจำนวน 4 คน/วัน เนื่องจากเป็นเส้นทางเดินรถใหม่และให้บริการในหมู่บ้านจัดสรรเป็นส่วนใหญ่ ประชาชนอาจไม่คุ้นชินกับการบริการรับ-ส่ง รูปแบบใหม่ จากแบบสอบถามความพึงพอใจในการใช้บริการระบบ Feeder จำนวน 30 ชุด สามารถสรุปได้ว่า ผู้ใช้งานมีความพึงพอใจมากที่สุดร้อยละ 69 และหากมีระบบ Feeder ถาวร คาดว่ามีผู้ใช้บริการสูงสุดถึงร้อยละ 87 จากการวิเคราะห์การพัฒนาโครงข่ายระบบ Feeder ที่ดีขึ้นและได้มาตรฐานตามที่กำหนด จะทำให้ผู้เดินทางเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 จากผู้ที่เดินทางแบบเดิม ช่วยลดคลงของเวลาที่ติดขัดของจราจร รวมถึงการลดอุบัติเหตุทางถนนสำหรับเส้นทางระบบ Feeder ของรถไฟฟ้าสายสีม่วง สามารถลดมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 11.53 และลดมูลค่าความสูญเสียจากทรัพย์สินเสียหายจากอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 42.41 ของการเดินทางด้วยระบบเดิม โดยผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100 	<p>ให้สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้เดินทางจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็นการใช้รถไฟฟ้า ซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยในภาพรวม โดยผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100</p>



WS

เส้นทางสายสีม่วง สถานีบางใหญ่ (Feeder Bus)

บริการรถโดยสารประจำทางสายสีม่วง

เส้นทางสายสีม่วง สถานีบางใหญ่ (Feeder Bus)

บริการรถโดยสารประจำทางสายสีม่วง

WS

เส้นทางสายสีม่วง สถานีบางใหญ่ (Feeder Bus)

บริการรถโดยสารประจำทางสายสีม่วง

เส้นทางสายสีม่วง สถานีบางใหญ่ (Feeder Bus)

บริการรถโดยสารประจำทางสายสีม่วง