



วาระการประชุม
คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓

วันศุกร์ที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๓.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๒ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก

วาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในการใช้รถใช้ถนนในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ เวลา ๑๔.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก นั้น ฝ่ายเลขานุการฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมฯ ดังกล่าวแล้ว โดยฝ่ายเลขานุการฯ ได้ดำเนินการจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ ให้แก่คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ทุกท่านพิจารณาแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๖๓ โดยระบุว่า หากมีข้อแก้ไขประการใดกรุณาแจ้งให้ฝ่ายเลขานุการฯ ทราบภายในกำหนด ๗ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือ ซึ่งฝ่ายเลขานุการฯ จะได้จัดทำบันทึกรายงานการประชุมฉบับที่แก้ไขแล้วเสนอคณะกรรมการในการประชุมครั้งถัดไป หากไม่ขอแก้ไขภายในกำหนดจะถือว่าท่านได้ให้ความกรุณารับรองรายงานการประชุมฯ นี้แล้ว และปรากฏว่าไม่มีอนุกรรมการฯ ท่านใดขอแก้ไขรายงานการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณารับรองรายงานการประชุม

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

วาระที่ ๓.๑ รายงานผลการดำเนินงานโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๓

ปีงบประมาณ	จำนวนแผนงาน/ โครงการ	รวมวงเงินที่อนุมัติ จัดสรร (บาท)	สถานการณ์ดำเนินการ		
			ยกเลิก	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒๕๕๘-๒๕๕๘	๓๙	๒๐๗,๐๔๒,๔๓๐	-	๓๙	-
๒๕๕๙	๖	๔๐,๕๕๙,๐๐๐	๑	๕	-
๒๕๖๐	๑๑	๑๓๙,๖๙๖,๗๐๐	-	๑๐	๑
๒๕๖๑	๑๓	๘๖,๘๕๔,๘๐๐	๔	๘	๑
๒๕๖๒	๑๓	๕๙,๒๕๔,๕๙๐	๒	๒	๙
๒๕๖๓	๙	๑๒๒,๖๘๘,๒๕๐	-	-	๙
รวม	๙๑	๖๕๖,๐๙๕,๗๒๐	๗	๖๔	๒๐

จากการติดตามผลการดำเนินงานของโครงการตามพันธกิจที่ ๓ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการทั้ง ๒๐
โครงการ ปรากฏผล ดังนี้

๑. โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน ๑๐ โครงการ
๒. โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๖ โครงการ
๓. โครงการที่อนุมัติใหม่ จำนวน ๔ โครงการ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน/ปรับแผน จำนวน ๑๐ โครงการ						
๑	โครงการศึกษาพัฒนาการกำกับดูแล และบริหารจัดการรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	กบส.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๒๙ ก.พ. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ พ.ค. ๖๓	๔,๙๗๙,๘๐๐	๙๕	✖ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างตรวจรับรายงานฉบับสมบูรณ์ตามแผน ต้องตรวจรับและเบิกจ่ายเงินงวดสุดท้าย (อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ ก.ย. ๖๓)
๒	โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษาสำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔	สปค.	• ๑ ต.ค. ๖๑ - ๓๑ ก.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ มิ.ย. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ต.ค. ๖๓	๖,๐๐๐,๐๐๐	๓๕	✖ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดทำรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ทำให้ไม่สามารถลงพื้นที่สำรวจได้ ตามแผน ต้องอยู่ระหว่างที่ปรึกษาเริ่มจัดทำรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ม.ค. ๖๔)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๓	โครงการศึกษาการพัฒนา ระบบ e-Learning และ บทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ (Courseware) ที่ใช้ในการ เรียนการสอน สำหรับบุคลากร ด้านการตรวจสภาพรถ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน	สนว.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ พ.ค. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ต.ค. ๖๓	๔,๗๒๑,๐๐๐	๒๐	✖ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ในงานจ้างที่ปรึกษา และมีมติให้ที่ปรึกษา ปรับแก้ไขรายละเอียดของรายงานก่อน ตรวจรับ ตามแผน ที่ปรึกษาต้องจัดส่งรายงาน ความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ แล้ว
๔	โครงการศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความ รุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้ รถใช้ถนน	กรมทาง หลวง ชนบท	๒๔ ม.ค. ๖๓ - ๒๓ ม.ค. ๖๔	๓,๖๑๕,๐๐๐	๒๓	✖ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างขอยกเลิกโครงการ เนื่องจากได้รับทุนจากหน่วยงานภาคี เครือข่ายแล้ว (อยู่ระหว่างขอยกเลิกโครงการ)
๕	โครงการศึกษาและพัฒนา หลักสูตรความรู้พื้นฐาน ทั่วไปในการขอรับ ใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วย สมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ ขับรถ	สนภ.	๒๔ ม.ค. ๖๓ - ๒๓ เม.ย. ๖๔	๔,๕๓๘,๐๐๐	๔	✖ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างขอยกเลิกโครงการ เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกได้มีการ แต่งตั้งคณะทำงานการยกระดับ มาตรฐานใบอนุญาตขับรถ เพื่อพิจารณา ปรับปรุงหลักเกณฑ์กระบวนการอบรม และทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและ ภาคปฏิบัติด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ ประจำรถ (อยู่ระหว่างขอยกเลิกโครงการ)
๖	โครงการศึกษาและพัฒนา หลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไป ในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยลักษณะ ประเภทและ ข้อจำกัดของถนน	สนภ.	๘ ก.พ. ๖๓ - ๗ เม.ย. ๖๔	๔,๓๙๘,๐๐๐	๔	✖ ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างขอยกเลิกโครงการ เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกได้มีการ แต่งตั้งคณะทำงานการยกระดับ มาตรฐานใบอนุญาตขับรถ เพื่อพิจารณา ปรับปรุงหลักเกณฑ์กระบวนการอบรม และทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและ ภาคปฏิบัติด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ ประจำรถ (อยู่ระหว่างขอยกเลิกโครงการ)
๗	โครงการศึกษาพัฒนาเทคนิค การตรวจประเมินและการ รับรองคุณภาพโรงเรียนสอน ขับรถเอกชน	สนภ.	• ๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ มิ.ย. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๘ ส.ค. ๖๓	๔,๘๓๗,๐๐๐	๔๐	✖ ไม่เป็นไปตามแผน - คณะกรรมการตรวจรับพิจารณาตรวจ รับงาน งวดที่ ๒ และ ๓ ตามแผน ที่ปรึกษาต้องจัดทำรายงานฉบับ สมบูรณ์ (อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนิน โครงการ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ต.ค. ๖๓)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๘	โครงการศึกษา ออกแบบ โครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้ มีความแข็งแรงเป็นไปตาม หลักมาตรฐานความปลอดภัย	สนว.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ ก.ค. ๖๓ - ปรับเป็นสิ้นสุด <u>๓๑ ต.ค. ๖๓</u>	๔,๘๐๐,๐๐๐	๔๐	✖ ไม่เป็นไปตามแผน - เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) จึงไม่สามารถดำเนินการแก้ไขรายงานความก้าวหน้าให้ครบถ้วนสมบูรณ์ตามมติของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุได้ <u>ตามแผน</u> ที่ปรึกษาต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า (อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ เป็นสิ้นสุด วันที่ ๒๓ ก.ค. ๖๔)
๙	โครงการศึกษาออกแบบระบบ สมาร์ตโลจิสติกส์เพื่อยกระดับ ความปลอดภัยในการกำกับ ควบคุมยานพาหนะข้าม พรมแดน	กผง.	๒๔ ม.ค. ๖๓ - ๒๓ พ.ค. ๖๔	๔,๙๕๙,๐๐๐	๓	✖ ไม่เป็นไปตามแผน - (TOR) ได้รับความเห็นชอบแล้ว อยู่ระหว่างเข้าสู่กระบวนการจัดจ้างที่ปรึกษา <u>ตามแผน</u> ที่ปรึกษาต้องส่งรายงานเริ่มต้นการศึกษาแล้ว (อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ เป็นสิ้นสุด วันที่ ๒๓ ก.ค. ๖๔)
๑๐	โครงการรับรองมาตรฐานรถ โดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนน	สนส.	๙ มิ.ย. ๖๑ - ๘ เม.ย. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๘ ก.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๒ ส.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓ - ปรับเป็นสิ้นสุด <u>๓๑ พ.ค. ๖๓</u>	๔,๙๘๐,๐๐๐	๙๘	✖ ไม่เป็นไปตามแผน - ที่ปรึกษาได้ดำเนินงานตามโครงการเสร็จสิ้นแล้ว คงเหลือการพิจารณาจดทะเบียนลิขสิทธิ์ตราสัญลักษณ์ Q BUS ของกรมทรัพย์สินทางปัญญา ซึ่งอยู่ระหว่างกรมทรัพย์สินฯ พิจารณาการจดทะเบียนเครื่องหมายรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q BUS) และคาดว่าจะได้รับแจ้งผลภายในกลางเดือน พ.ค. ๖๓ <u>ตามแผน</u> จะต้องดำเนินการสรุปปิดโครงการแล้ว (อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ เป็นสิ้นสุด วันที่ ๓๐ ก.ย. ๖๓)
โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๖ โครงการ						
๑	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแบบ มาตรฐานของอุปกรณ์ป้องกัน ด้านข้างและด้านท้ายของรถที่ ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือ สิ่งของ	สนว.	๑ ธ.ค. ๖๑ - ๓๑ ธ.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด <u>๓๑ ก.ค. ๖๓</u>	๔,๙๑๐,๒๙๐	๖๕	✓ เป็นไปตามแผน - จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์แล้ว อยู่ระหว่างคณะกรรมการตรวจรับฯ พิจารณาตรวจรับรายงาน

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๒	โครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	สนภ.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๑๘ ก.พ. ๖๓ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๔ พ.ค. ๖๓	๒,๖๔๘,๐๐๐	๙๕	✓เป็นไปตามแผน - ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์เรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างการตรวจรับ
๓	โครงการศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	สนภ.	๑๖ ส.ค. ๖๑ - ๑๕ ต.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๕ มิ.ย. ๖๓	๔,๓๕๑,๐๐๐	๗๕	✓เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์
๔	โครงการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทย	สนภ.	๑๖ ส.ค. ๖๑ - ๑๕ ต.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๘ มิ.ย. ๖๓	๓,๒๕๗,๐๐๐	๘๕	✓เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์
๕	โครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม กำกับ ดูแล ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของรถโดยสารและรถบรรทุก	ศปร.	๑๓ ก.ค. ๖๐ - ๑๒ ม.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๔ ส.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ ต.ค. ๖๒ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ เม.ย. ๖๓ - ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓	๔๙,๕๐๐,๐๐๐	๙๕	✓เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาแก้ไขรายงานฉบับสมบูรณ์ให้ถูกต้องครบถ้วน ภายใน ๓๐ มิ.ย. ๖๓ ตามที่คณะกรรมการตรวจรับพัสดุได้มีการติดตามเร่งรัดการดำเนินโครงการ
๖	โครงการศึกษาโครงสร้างการจัดทำหลักสูตรการอบรมเพื่อขอรับคืนคะแนนความประพฤติในการขับรถ	สนภ.	๘ ก.พ. ๖๓ - ๗ เม.ย. ๖๔	๔,๗๐๓,๒๐๐	๔	✓เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติเห็นชอบ TOR
โครงการที่อนุมัติใหม่ จำนวน ๔ โครงการ						
๑	โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่รถอุบัติเหตุบนท้องถนน	กรมควบคุมโรค	๑๕ พ.ค. ๖๓ - ๑๔ ก.พ. ๖๖	๔๔,๑๔๐,๕๕๐	๐	อนุมัติใหม่

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๒	โครงการศึกษาและพัฒนากลยุทธ์สำหรับการยกระดับภาพลักษณ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางถนน	สนค.	• ๑๕ พ.ค. ๖๓ - ๑๔ ส.ค. ๖๔	๑๔,๐๐๐,๐๐๐	๐	อนุมัติใหม่
๓	โครงการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมขนส่งการผลิต และการกระจายสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	สนค.	• ๑๕ พ.ค. ๖๓ - ๑๔ ธ.ค. ๖๔	๒๕,๐๐๐,๐๐๐	๐	อนุมัติใหม่
๔	โครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน	สนท.	• ๑๕ พ.ค. ๖๓ - ๑๔ ก.พ. ๖๕	๑๗,๓๓๔,๕๐๐	๐	อนุมัติใหม่

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๓.๒...

**วาระที่ ๓.๒ รายงานผลสรุปปิดโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓)
ประจำเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓**

จากโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๔๘ – ๒๕๖๓ จำนวนทั้งสิ้น ๙๑ โครงการ นั้น เป็นโครงการที่ดำเนินการเสร็จสิ้นและรายงานผลการสรุปปิดการดำเนินงาน ณ เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ จำนวน ๑ โครงการ มีรายละเอียด ดังนี้

ปีงบประมาณ	โครงการที่ดำเนินงาน เสร็จสิ้นและสรุปปิดแล้ว	โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้น และสรุปปิด ณ มีนาคม ๒๕๖๓	รวมโครงการที่ ดำเนินงานเสร็จสิ้น
๒๕๔๘ - ๒๕๕๘	๓๙	-	๓๙
๒๕๕๙	๕	-	๕
๒๕๖๐	๑๐	-	๑๐
๒๕๖๑	๘	-	๘
๒๕๖๒	๑	๑	๒
๒๕๖๓	-	-	-
รวม	๖๓	๑	๖๔

ในการนี้มีโครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยและสรุปปิดโครงการ ณ เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ จำนวน ๑ โครงการ ดังนี้

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการศึกษาวิจัย
๑	โครงการศึกษาแนวทาง ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบน ท้องถนนสำหรับผู้สูงอายุที่มี ใบอนุญาตขับรถ	สนภ.	๑๖ ส.ค. ๖๑ – ๑๕ ส.ค. ๖๒ • ปรับเป็น สิ้นสุด ๑๓ เมษายน ๒๕๖๓	๔,๑๘๔,๐๐๐ (ใช้ไป ๔,๑๓๒,๖๐๐ คงเหลือส่งคืน กปถ ๕๑,๔๐๐)	๑. กรมการขนส่งทางบก มีคู่มือแนวทางการป้องกัน อุบัติเหตุของผู้สูงอายุที่มีใบอนุญาตขับรถ และคู่มือการ จัดกิจกรรมกระตุ้นจิตสำนึกด้านการป้องกันอุบัติเหตุบน ถนนสำหรับผู้สูงอายุ ๒. มีสื่อออนไลน์เพื่อประชาสัมพันธ์กระตุ้นจิตสำนึกด้าน การป้องกันอุบัติเหตุบนถนนสำหรับผู้สูงอายุ ประกอบด้วย - Facebook ชื่อเพจ Safedrivrth - Youtube ชื่อช่อง Safedrivrth ๓. ผลจากการจัดกิจกรรมนำร่องกระตุ้นจิตสำนึกด้านการ ป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนสำหรับผู้สูงอายุ ระยะที่ ๓ ซึ่งประกอบด้วย การให้ความรู้เกี่ยวกับปัจจัยมนุษย์ ทำให้ ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจต่อพฤติกรรมเสี่ยง การเกิดอุบัติเหตุ และสามารถนำไปปฏิบัติใน ชีวิตประจำวันได้ เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ร่วมกัน ระหว่างผู้สูงอายุที่มีประสบการณ์ในการขับรถและการ ป้องกันอุบัติเหตุ รวมถึงกิจกรรมการตอบคำถามชิงรางวัล การชมสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อกระตุ้นจิตสำนึกด้านการ ป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนสำหรับผู้สูงอายุ ทั้งนี้จาก การประเมิน ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดความพึงพอใจต่อ แนวทางปฏิบัติและแนวทางการกระตุ้นจิตสำนึกด้านการ ป้องกันอุบัติเหตุสำหรับผู้สูงอายุ ผลปรากฏว่าอยู่ในระดับ “มาก”

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา**วาระที่ ๔.๑ คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานกำกับการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้มีมติอนุมัติจัดสรรเงินกองทุนฯ สำหรับดำเนินโครงการการศึกษาศึกษาวิจัย จำนวน ๒ โครงการ คือ โครงการเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน และโครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน พร้อมทั้งให้แต่งตั้งคณะทำงานกำกับการศึกษาวิจัยฯ ในการประชุมครั้งที่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ นั้น

เพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุดตามวัตถุประสงค์ อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๕ แห่งคำสั่งคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ที่ ๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประกอบกับมติคณะกรรมการกองทุนฯ ในการประชุมครั้งที่ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ จึงแต่งตั้งคณะทำงานกำกับการศึกษาวิจัย จำนวน ๒ โครงการ ดังนี้

๑. โครงการเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน

- | | |
|---|-----------------------------|
| (๑) นายกมล บุณยพงศ์ | ประธานคณะทำงาน |
| (๒) ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| (๓) ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| (๔) ผู้อำนวยการกองตรวจการขนส่งทางบก หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| (๕) หัวหน้ากลุ่มส่งเสริมความปลอดภัย | ผู้ทำงาน |
| สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก | |
| (๖) หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน | ผู้ทำงาน |
| (๗) หัวหน้างานแผนงานโครงการ | ผู้ทำงานและเลขานุการ |
| สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน | |
| (๘) นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ | ผู้ทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |
| สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน | |

โดยให้คณะทำงานกำกับการศึกษาวิจัยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) กำกับ ดูแล และตรวจสอบรายงานผลการศึกษาวิจัยโครงการการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน เพื่อให้การดำเนินโครงการบรรลุตามวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และขอบเขตการศึกษาวิจัยฯ ที่ระบุในบันทึกความตกลงว่าด้วยการบูรณาการการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน “YOURS Network” อย่างยั่งยืน

๒) พิจารณาให้ความเห็นในการขยายระยะเวลาการศึกษา หรือให้ความเห็นชอบในการเปลี่ยนแปลงรายการที่ไม่กระทบต่อผลการดำเนินโครงการ

๓) พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานเบื้องต้น รายงานความก้าวหน้า ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ร่างรายงานฉบับผู้บริหาร และรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานฉบับผู้บริหาร พร้อม วิดีทัศน์ ๒ นาที ๔ นาที และ ๗ นาที

๔) ปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๕๑ และกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุน และการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๕๗

๕) ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดที่คณะกรรมการฯ มอบหมาย

รายละเอียดตามเอกสารแนบ ๔.๑ (๑)

๒. โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

- | | |
|--|-----------------------------|
| (๑) นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร | ประธานคณะกรรมการ |
| (๒) ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| (๓) ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| (๔) ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๕ หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| (๕) ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| (๖) หัวหน้ากลุ่มมาตรฐานใบอนุญาตและโรงเรียนสอนขับรถ | ผู้ทำงานและเลขานุการ |
| (๗) หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือผู้แทน | ผู้ทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |

โดยให้คณะกรรมการกำกับการศึกษาวิจัยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) กำกับ ดูแล และตรวจสอบรายงานผลการศึกษาวิชาโครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพื่อให้การดำเนินโครงการบรรลุตามวัตถุประสงค์เป้าหมาย และขอบเขตการศึกษาวิชาฯ ที่ระบุในสัญญาการขอรับทุนสนับสนุนกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒) พิจารณาให้ความเห็นในการขยายระยะเวลาการศึกษา หรือให้ความเห็นชอบในการเปลี่ยนแปลงรายการที่ไม่กระทบต่อผลการดำเนินโครงการ

๓) พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานเบื้องต้น รายงานความก้าวหน้า ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ร่างรายงานฉบับผู้บริหาร และรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานฉบับผู้บริหาร พร้อม วัตถุประสงค์ ๒ นาที ๔ นาที และ ๗ นาที

๔) ปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๕๑ และกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุน และการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๕๗

๕) ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดที่คณะกรรมการฯ มอบหมาย

รายละเอียดตามเอกสารแนบ ๔.๑ (๒)

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนให้ฝ่ายเลขานุการยกร่างคำสั่งนำเสนอประธานคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ ลงนามในคำสั่งต่อไป

มติที่ประชุม.....
.....
.....

/วาระที่ ๔.๒...

วาระที่ ๔.๒ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
(พันธกิจที่ ๓)วาระที่ ๔.๒.๑ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-๑๙) (พันธกิจที่ ๓)
จำนวน ๔ โครงการ

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้ กับกรม	ขอปรับ ระยะเวลาดำเนิน โครงการเป็น	หมายเหตุ
๑. โครงการศึกษา ออกแบบ โครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้ม ความแข็งแรงเป็นไปตามหลัก มาตรฐานความปลอดภัย ผูกพัน ๔,๘๐๐,๐๐๐ บาท เบิกจ่าย ๑,๔๔๐,๐๐๐ บาท ผูกพันค้างจ่าย ๓,๓๖๐,๐๐๐ บาท คงเหลือส่งคืน กปด. - บาท	สนว.	๔,๘๐๐,๐๐๐	๑๙ เม.ย. ๖๒ – ๑๘ ก.ค. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ต.ค. ๖๓ • ส่งหนังสือแจ้ง ขอปรับเวลา ที่ คค ๐๔๑๘.๑/๔๙๓๗ ลว. ๒๗ เม.ย. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ	สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๒๘/๒๕๖๓ ลว. ๔ ธ.ค. ๖๒ เริ่ม ๕ ธ.ค. ๖๒ สิ้นสุด ๔ ก.ย. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๒๘ ก.พ. ๖๔	• สิ่งที่ทำดำเนินการไปแล้ว - งานงวดที่ ๑ ที่ปรึกษาส่งมอบ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) เมื่อวันที่ ๒๕ ธ.ค. ๖๒ โดยมีการประชุมคณะกรรมการ ตรวจรับพัสดุฯ เมื่อวันที่ ๑๑ ก.พ. ๖๓ ที่ประชุมมีมติรับรายงานและ เบิกจ่ายเงินงวดที่ ๑ เรียบร้อยแล้ว - งานงวดที่ ๒ ที่ปรึกษาส่งมอบ รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) เมื่อวันที่ ๑ พ.ค. ๖๓ แต่รายงานยังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ และอยู่ระหว่างที่ปรึกษาปรับปรุง แก้ไขรายงานเพิ่มเติมให้สมบูรณ์ ตามขอบเขตงาน และจัดส่งอีกครั้ง ภายในวันที่ ๓ ก.ค. ๖๓ • สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลา โครงการ - เนื่องจากขอบเขตการดำเนินงาน มีรายละเอียดงานให้ที่ปรึกษาต้อง ทดสอบความแข็งแรงโครงสร้าง โดยสมบูรณ์ของรถ (Body Work) เพื่อพิสูจน์ความถูกต้องของวิธีการ วิเคราะห์ให้โครงสร้างตัวถังรถ โดยสารมีความแข็งแรง เป็นไป ตามมาตรฐานความปลอดภัย แต่จากสถานการณ์การแพร่ระบาด ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ทำให้ผู้ประกอบการ ตัวถังของรถโดยสารไม่เปิดทำการ ที่ปรึกษาจึงไม่สามารถดำเนินการ ทดสอบได้ ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้อง กับการดำเนินงานตามรายละเอียด ของขอบเขตงาน จำเป็นต้องมีการ แก้ไขสัญญาจ้าง จากเดิมสัญญา จ้างสิ้นสุด ๔ ก.ย. ๖๓ จะขยาย สัญญาเพิ่มขึ้น ๑๑๗ วัน (ประมาณ ๔ เดือน) เป็นสิ้นสุดสัญญาจ้าง วันที่ ๓๐ ธ.ค. ๖๓ โดยใช้ระยะเวลา ตรวจรับ ๑ เดือน และสรุปปิด โครงการ ๑ เดือน จึงขอปรับระยะเวลาดำเนิน
			ทำงาน	๘ เดือน	-	คงเดิม
			ศึกษา	๙ เดือน	๙ เดือน	๑๓ เดือน (เพิ่มขึ้น ๔ เดือน)
			แก้ไขสัญญาจ้าง	-	-	สิ้นสุด ๓๐ ธ.ค. ๖๓ (เพิ่มขึ้น ๑๑๗ วัน หรือประมาณ ๔ เดือน)
			ตรวจรับ/เบิกจ่าย	๑ เดือน	-	คงเดิม
			สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้ กับกรม	ขอปรับ ระยะเวลาดำเนิน โครงการเป็น	หมายเหตุ
						โครงการเป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
๒. โครงการศึกษาพัฒนาเทคนิค การตรวจประเมินและการรับรอง คุณภาพโรงเรียนสอนขับรถเอกชน ผูกพัน ๔,๘๓๓,๐๐๐ บาท เบิกจ่าย ๓,๓๘๓,๑๐๐ บาท ผูกพันค้างจ่าย ๑,๔๔๙,๙๐๐ บาท คงเหลือส่งคืน กปถ. ๔,๐๐๐ บาท	สนภ.	๔,๘๓๓,๐๐๐	๑๙ เม.ย. ๖๒ – ๑๘ มิ.ย. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๘ ส.ค. ๖๓ • ส่งหนังสือแจ้ง ขอปรับเวลา ที่ คค ๐๔๑๙.๑/๔๓๓ ลว. ๒๔ เม.ย. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ	สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๑๐/๒๕๖๓ ลว. ๑๘ ต.ค. ๖๒ เริ่ม ๑๙ ต.ค. ๖๒ สิ้นสุด ๑๔ มิ.ย. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ ต.ค. ๖๓	• สิ่งที่ต้องการดำเนินการไปแล้ว - งานงวดที่ ๑ ที่ปรึกษาส่งมอบ รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report) เมื่อวันที่ ๑๔ พ.ย. ๖๒ โดยประชุมคณะกรรมการ ตรวจรับพัสดุฯ เมื่อวันที่ ๒๕ พ.ย. ๖๒ มีมติรับรายงาน และเบิกจ่ายเงิน งวดที่ ๑ เรียบร้อยแล้ว - งานงวดที่ ๒ ที่ปรึกษาส่งมอบ รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress ๑) เมื่อวันที่ ๑๖ ม.ค. ๖๓ - งานงวดที่ ๓ ปรึกษาส่งมอบ รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress ๒) เมื่อวันที่ ๑๖ มี.ค. ๖๓ โดยประชุมคณะกรรมการตรวจรับ พัสดุฯ เมื่อวันที่ ๑๒ พ.ค. ๖๓ มีมติ รับรายงานงวดที่ ๒ และงวดที่ ๓ และเบิกจ่ายเงินเรียบร้อยแล้ว • สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลา โครงการ เนื่องจากตามขอบเขตการดำเนินงาน - งานงวดที่ ๔ ร่างรายงานฉบับ สมบูรณ์ (Draft Final Report) มี รายละเอียดงานให้ที่ปรึกษาออก ตรวจประเมินโรงเรียนสอนขับรถ จำนวน ๑๕ แห่ง (กำหนดการเดิม ม.ค. - เม.ย. ๖๓) และการสัมมนา เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก เพื่อให้ทราบแนวทางการกำกับ ดูแลโรงเรียนสอนขับรถเอกชน ผู้ตรวจประเมิน และหน่วยตรวจ ประเมิน กำหนดผู้เข้าร่วม ๑๐๐ คน (กำหนดการเดิม พ.ค. ๖๓) - งานงวดที่ ๕ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) มีรายละเอียดของ การจัดสัมมนาประชาสัมพันธ์ผล การศึกษาและผลการดำเนินโครงการ กำหนดผู้เข้าร่วม ๒๐๐ คน (กำหนดการเดิม มิ.ย. ๖๓) ซึ่งทั้ง งานงวดที่ ๔ และ ๕ เป็นกิจกรรม ที่ต้องออกไปดำเนินการนอกสถานที่ และรวมกลุ่มคนจำนวนมาก แต่ จากสถานการณ์การแพร่ระบาด ของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) รัฐบาลมีประกาศ สถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ ทั่วราชอาณาจักร ทำให้ไม่สามารถ
		ทำงาน	๖ เดือน	-	คงเดิม	
		ศึกษา	๘ เดือน	๒๔๐ วัน (๘ เดือน)	๑๑ เดือน (เพิ่มขึ้น ๓ เดือน)	
		แก้ไขสัญญาจ้าง	-	-	สิ้นสุด ๑๕ ก.ย. ๖๓ (เพิ่มขึ้น ๙๓ วัน หรือประมาณ ๓ เดือน)	
		ประเมิน/ตรวจรับ	๑ เดือน	-	๑๕ วัน (ลดลง)	
		สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม	

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้ กับกรม	ขอปรับ ระยะเวลาดำเนิน โครงการเป็น	หมายเหตุ
						จัดกิจกรรมดังกล่าวได้ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตาม รายละเอียดของขอบเขตงาน จำเป็นต้องมีการแก้ไขสัญญาจ้าง จากเดิมสัญญาจ้างสิ้นสุด ๑๔ มิ.ย. ๖๓ จะขยายสัญญา เพิ่มขึ้น ๙๓ วัน (ประมาณ ๓ เดือน) เป็นสิ้นสุดสัญญาจ้างวันที่ ๑๕ ก.ย. ๖๓ โดยใช้เวลาดำเนิน ๑๕ วัน และสรุปปิด ๑ เดือน จึงขอปรับระยะเวลาดำเนิน โครงการเป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓
๓. โครงการศึกษาออกแบบระบบ สมาร์ตโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับ ความปลอดภัยในการกำกับควบคุม ยานพาหนะข้ามพรมแดน ผูกพัน - บาท เบิกจ่าย - บาท ผูกพันค้างจ่าย - บาท คงเหลือส่งคืน กปถ. - บาท	กผง.	๔,๙๕๙,๐๐๐	๒๔ ม.ค.๖๓ – ๒๓ พ.ค. ๖๔ • ส่งหนังสือแจ้ง ขอปรับเวลา ที่ คค ๐๔๐๙/๒๙๙ ลว. ๒๔ เม.ย. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ	-	ขอเป็นสิ้นสุด ๒๓ ก.ค. ๖๔	• สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว มีการประชุมคณะกรรมการ พิจารณาร่างขอบเขตงาน (TOR) ของโครงการฯ - ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๓ มี.ค. ๖๓ ที่ประชุมพิจารณาร่าง TOR แล้ว มีมติให้ปรับปรุงแก้ไข และเพิ่มเติมตามข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการฯ - ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๐ เม.ย. ๖๓ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบ ในหลักการของร่าง TOR โดยมี หนังสือเวียนรายงานการประชุมให้ คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว และในที่ประชุมมีความเห็นของ ผู้แทน ศทส. แจ้งว่า ควรเสนอร่าง TOR เข้าสู่การพิจารณาของ คณะกรรมการ IT ของ ขบ. ซึ่งได้ นำเสนอในการประชุมคณะกรรมการ IT เมื่อวันที่ ๒๑ พ.ค. ๖๓ ที่ประชุม มีมติเห็นชอบร่าง TOR เรียบร้อย แล้ว โดย กผง. ได้เสนอขอความ เห็นชอบขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา โครงการฯ แล้ว ตามหนังสือด่วน ที่สุด ที่ คค ๐๔๐๗.๖/๓๗๔ ลง วันที่ ๒๙ พ.ค.๒๕๖๓ • สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลา โครงการ เนื่องจากคณะกรรมการจัดทำร่าง ขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา โครงการฯ ได้จัดประชุมและ พิจารณาร่างขอบเขตงานจ้างที่ ปรึกษาแล้ว พิจารณาเห็นว่า โครงการอยู่ในข่ายที่ต้องนำเสนอ คณะกรรมการ IT ของ ขบ. รวมถึงสถานการณ์การระบาดของ โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙
			ทำงาน	๔ เดือน	-	๖ เดือน (เพิ่มขึ้น ๒ เดือน)
			ศึกษา	๑๐ เดือน	-	คงเดิม
			ตรวจรับ	๑ เดือน	-	คงเดิม
			สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้ กับกรม	ขอปรับ ระยะเวลาดำเนิน โครงการเป็น	หมายเหตุ
						(COVID-๑๙) ส่งผลกระทบให้มีการปิดด่านพรมแดน ทำให้ไม่สามารถลงพื้นที่เก็บข้อมูลได้ ดังนั้น จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับการดำเนินงานที่ต้องใช้ระยะเวลาเพิ่มเติม โดยขอปรับระยะเวลาออกไปอีก ๒ เดือน เป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๓ ก.ค. ๖๔
๔. โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษาสำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ เบิกจ่าย ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท (โอนเงินให้ทั้งจำนวน โดยขอรับทุน) ผูกพันค้างจ่าย - บาท ส่งคืน กปถ. - บาท	สปค.	๖,๐๐๐,๐๐๐	๑ ต.ค. ๖๑ – ๓๑ ก.ค. ๖๒ •ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ มี.ย. ๖๓ •ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ต.ค. ๖๓ • ส่งหนังสือแจ้งขอปรับเวลา ที่ คค ๐๒๐๑/๓๕๒๙ ลว. ๒๔ เม.ย. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ	•สัญญา สว.๒ พ.ค. ๖๒ (ขบ. และ สปค.) • สัญญาเลขที่ สปค.๓๑/๒๕๖๓ ลว. ๓๑ ม.ค. ๖๓ เริ่ม ๓๑ ม.ค. ๖๓ สิ้นสุด ๒๘ ส.ค. ๖๓ (สปค. และผู้ว่าจ้าง)	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๔	• สิ่งที่ต้องดำเนินการไปแล้ว - งวดที่ ๑ ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานฉบับเบื้องต้น (Inception Report) เมื่อวันที่ ๒๔ ก.พ. ๖๓ โดยประชุมตรวจรับงานและเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๑ เป็นเงิน ๘๙๘,๕๐๐ บาท เรียบร้อยแล้ว - งวดที่ ๒ ที่ปรึกษาจัดส่งรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) เมื่อวันที่ ๒๓ มี.ค. ๖๓ โดยประชุมตรวจรับงานและเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๒ เป็นเงิน ๑,๔๗๙,๕๐๐ บาท เรียบร้อยแล้ว - งวดที่ ๓ ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๒ (Progress Report ๒) ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาการส่งมอบงาน ภายในวันที่ ๓๐ พ.ค. ๖๓ • สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ เนื่องจากขอบเขตการดำเนินงานมีรายละเอียดในงานส่วนที่ ๒ : การสำรวจ ประเมิน แนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ จะต้องมีการลงพื้นที่สำรวจสถานีขนส่งสาธารณะ ทั้งสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟท่าเรือ และท่าอากาศยาน ในพื้นที่ ๑๐ จังหวัด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เดิมมีกำหนดการลงพื้นที่ช่วงเดือน มี.ค. ถึง พ.ค. ๖๓ แต่จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) รัฐบาลมีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ขอความร่วมมือไม่ให้เดินทางออกนอกพื้นที่เพื่อควบคุมและลดโอกาสการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสฯ ซึ่งอยู่ในช่วง
			ทำงาน	๑๖ เดือน	-	คงเดิม
			ศึกษา	๗ เดือน	๒๑๐ วัน (๗ เดือน)	๑๐ เดือน (เพิ่มขึ้น ๓ เดือน)
			แก้ไขสัญญาจ้าง	-	-	สิ้นสุด ๓๐ พ.ย. ๖๓ (เพิ่มขึ้น ๙๔ วัน หรือประมาณ ๓ เดือน)
			ตรวจรับ/เบิกจ่าย	๑ เดือน	-	คงเดิม
			สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้ กับกรม	ขอปรับ ระยะเวลาดำเนิน โครงการเป็น	หมายเหตุ
						ระยะเวลาเดียวกับกำหนดการ ดำเนินงานลงพื้นที่สำรวจของที่ ปรึกษา ส่งผลให้ที่ปรึกษาไม่ สามารถดำเนินการได้ ซึ่งข้อมูลการ สำรวจมีความสำคัญที่จะเป็น ข้อมูลเริ่มต้นของการดำเนินงานใน ส่วนอื่น ๆ และส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานโครงการในภาพรวม ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้นำส่งหนังสือที่ อว ๐๖๐๓/๓๘๕๗ ลว. ๒๓ มี.ค. ๖๓ เรื่องขอแจ้งเหตุสุดวิสัยในการเข้า พื้นที่สำรวจ และสงวนสิทธิ์การ ขยายอายุสัญญาถึง คค เพื่อทราบ ในเบื้องต้นแล้ว ดังนั้น เพื่อให้ สอดคล้องกับรายละเอียดการ ดำเนินงานของที่ปรึกษา จำเป็นต้อง มีการแก้ไขสัญญาจ้าง จากเดิม สัญญาจ้างสิ้นสุด ๒๘ ส.ค. ๖๓ จะ ขยายสัญญาเพิ่มขึ้น ๙๔ วัน (ประมาณ ๓ เดือน) เป็นสิ้นสุด สัญญาจ้างวันที่ ๓๐ พ.ย. ๖๓ โดย ใช้ระยะเวลาตรวจรับ ๑ เดือน และ สรุปปิดโครงการ ๑ เดือน จึงขอปรับ ระยะเวลาดำเนินโครงการ เป็นสิ้นสุด วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๔

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป
มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๔.๒.๒ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
เนื่องจากการดำเนินงานไม่แล้วเสร็จตามเวลาที่กำหนด (พันธกิจที่ ๓) จำนวน ๒ โครงการ

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการเดิม	สัญญาที่ทำไว้ กับกรม	ขอปรับ ระยะเวลา ดำเนิน โครงการเป็น	หมายเหตุ
๑. โครงการศึกษาและพัฒนาการ กำกับดูแลและบริหารจัดการรถ โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพ มหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริม ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผูกพัน ๔,๙๒๙,๘๐๐ บาท เบิกจ่าย ๒,๒๑๘,๔๑๐ บาท ผูกพันค้างจ่าย ๒,๗๑๑,๓๙๐ บาท คงเหลือส่งคืน กปถ. ๕๐,๐๐๐ บาท	กบส.	๔,๙๒๙,๘๐๐	๑๙ เม.ย. ๖๒ – ๒๙ ก.พ. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ พ.ค. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ก.ค. ๖๓ • ส่งหนังสือแจ้ง ขอปรับเวลา ที่ คค ๐๔๒๒.๔/๓๕๕ ลว. ๒๔ มี.ย. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ	สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๑๐๓/๒๕๖๒ ลว. ๒๖ ก.ย. ๖๒ เริ่ม ๒๗ ก.ย. ๖๒ สิ้นสุด ๒๖ มี.ค. ๖๓	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓	• สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานงวดที่ ๑ - ๓ และเบิกจ่ายเงินงวดที่ ๑ - ๓ เรียบร้อยแล้ว - การประชุมคณะกรรมการการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ มี.ย. ๖๓ มีมติให้ที่ปรึกษา ปรับแก้รายงานฉบับสมบูรณ์และเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง เพื่อรับฟังความเห็นก่อนจะพิจารณาตรวจรับพร้อมเบิกจ่ายเงินงวดสุดท้าย • สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ - จากร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จากการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ มี.ย. ๖๓ มีมติให้ที่ปรึกษา ปรับแก้รายงานฉบับสมบูรณ์และเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเพื่อรับฟังความเห็นก่อนจะพิจารณาตรวจรับพร้อมเบิกจ่ายเงินงวดสุดท้าย เนื่องจากการศึกษาการจัดทำดัชนีชี้วัดหลักเพื่อการกำกับดูแลและบริหารจัดการเดินรถเส้นทางปฏิรูปให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จะต้องพิจารณาให้มีเนื้อหาที่ครบถ้วนสำหรับการนำไปใช้จริง และมีการแก้ไขให้สอดคล้องกับข้อมูลข้อเท็จจริง ต้องมีการพิจารณาความเชื่อมโยงไปถึงโครงการศึกษาเพื่อจัดหาระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและการประเมินผลการประกอบการของเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ของสนส. ด้วย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการพิจารณาผลการศึกษารอบรอบ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ จึงจำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณารายละเอียดในรายงานฉบับสมบูรณ์เพิ่มมากขึ้น
		ทำงาน	๕ เดือน	-	คงเดิม	ตรวจรับพร้อมเบิกจ่ายเงินงวดสุดท้าย
		ศึกษา	๖ เดือน	๖ เดือน	คงเดิม	• สาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาโครงการ - จากร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จากการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษา ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ มี.ย. ๖๓ มีมติให้ที่ปรึกษา ปรับแก้รายงานฉบับสมบูรณ์และเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเพื่อรับฟังความเห็นก่อนจะพิจารณาตรวจรับพร้อมเบิกจ่ายเงินงวดสุดท้าย เนื่องจากการศึกษาการจัดทำดัชนีชี้วัดหลักเพื่อการกำกับดูแลและบริหารจัดการเดินรถเส้นทางปฏิรูปให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จะต้องพิจารณาให้มีเนื้อหาที่ครบถ้วนสำหรับการนำไปใช้จริง และมีการแก้ไขให้สอดคล้องกับข้อมูลข้อเท็จจริง ต้องมีการพิจารณาความเชื่อมโยงไปถึงโครงการศึกษาเพื่อจัดหาระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและการประเมินผลการประกอบการของเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ของสนส. ด้วย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการพิจารณาผลการศึกษารอบรอบ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ จึงจำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณารายละเอียดในรายงานฉบับสมบูรณ์เพิ่มมากขึ้น
		ตรวจรับ/ เบิกจ่าย	๑ เดือน	-	๕ เดือน (เพิ่มขึ้น ๒ เดือน)	คณบดีให้ที่ปรึกษา ปรับแก้รายงานฉบับสมบูรณ์และเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเพื่อรับฟังความเห็นก่อนจะพิจารณาตรวจรับพร้อมเบิกจ่ายเงินงวดสุดท้าย เนื่องจากการศึกษาการจัดทำดัชนีชี้วัดหลักเพื่อการกำกับดูแลและบริหารจัดการเดินรถเส้นทางปฏิรูปให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จะต้องพิจารณาให้มีเนื้อหาที่ครบถ้วนสำหรับการนำไปใช้จริง และมีการแก้ไขให้สอดคล้องกับข้อมูลข้อเท็จจริง ต้องมีการพิจารณาความเชื่อมโยงไปถึงโครงการศึกษาเพื่อจัดหาระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและการประเมินผลการประกอบการของเส้นทางรถโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ของสนส. ด้วย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการพิจารณาผลการศึกษารอบรอบ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ จึงจำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณารายละเอียดในรายงานฉบับสมบูรณ์เพิ่มมากขึ้น
		สรุปปิด	๑ เดือน	-	คงเดิม	ดังนั้น จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเพื่อตรวจรับงานงวดสุดท้ายเพิ่มขึ้น จาก ๑ เดือน เป็น ๓ เดือน และสรุปปิด ๑ เดือน รวม เป็น ๔ เดือน สิ้นสุดวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓

โครงการ	ผู้ได้รับ จัดสรร	จำนวนเงิน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการเดิม	สัญญาที่ทำได้ กับกรม	ขอปรับ ระยะเวลาดำเนิน โครงการเป็น	หมายเหตุ
๒. โครงการรับรองมาตรฐาน รถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน ผูกพัน ๔,๓๘๙,๑๓๔ บาท เบิกจ่าย ๓,๗๓๐,๗๖๓.๙๐ บาท ผูกพันค้างจ่าย ๖๕๘,๓๗๐.๑๐ บาท คงเหลือส่งคืน กปถ. ๕๙๐,๘๖๖ บาท	สนส.	๔,๙๘๐,๐๐๐	๙ มิ.ย. ๖๑ - ๘ เม.ย. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๘ ก.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๒๒ ส.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ม.ค. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ พ.ค. ๖๓ • ส่งหนังสือแจ้ง ขอปรับเวลา ที่ คค ๐๔๐๙.๓/๕๔๕ ลว. ๒๖ พ.ค. ๖๓ ให้ฝ่ายเลขานุการ	สัญญาเลขที่ คค ๐๔๐๘/๒๐๑๘/๒๕๖๒ ลว. ๘ พ.ย. ๖๑ เริ่ม ๙ พ.ย. ๖๑ สิ้นสุด ๘ พ.ค. ๖๒ แก้ไขสัญญาเพิ่มขึ้น ๔๕ วัน เป็นสิ้นสุด ๒๒ มิ.ย. ๖๒	ขอเป็นสิ้นสุด ๓๐ ก.ย. ๖๓	- สิ่งที่ดำเนินการไปแล้ว - ที่ปรึกษาได้ดำเนินงานของโครงการ เสร็จสิ้นแล้ว คงเหลือการพิจารณา จดทะเบียนตราเครื่องหมายรับรอง มาตรฐานคุณภาพรถโดยสาร สาธารณะ (Q BUS) ของกรม ทรัพยากรทางปัญญา - ขบ. ยื่นคำขอจดทะเบียนตรา เครื่องหมายรับรองมาตรฐาน คุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q BUS) เมื่อวันที่ ๑๐ ต.ค. ๖๒ โดย ปกติการพิจารณาการจดทะเบียนฯ ของกรมทรัพยากรทางปัญญา ใช้เวลาใน การพิจารณาประมาณ ๑๘ เดือน ซึ่ง สนส. ได้มีการยื่นหนังสือขอความอนุเคราะห์ เร่งรัดในการพิจารณาถึงกรมทรัพยากรทาง ปัญญา เมื่อวันที่ ๒๐ ม.ค. ๖๓ และกำชับ ให้ที่ปรึกษาดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เรียบร้อยแล้ว
			ทำงาน	๕ เดือน	-	คงเดิม
			ศึกษา	๗ เดือน ๑๕ วัน (ตามสัญญา ๖ เดือน ขอเพิ่ม ๔๕ วัน โดยไม่คิด ค่าใช้จ่าย)	๖ เดือน	๗ เดือน ๑๕ วัน
			แก้ไขสัญญา	-	แก้ไขสัญญาเพิ่มขึ้น ๔๕ วัน	-
			ตรวจรับ/เบิกจ่าย	๑ เดือน	-	คงเดิม
			สรุปปิด	๙ เดือน	-	๑๓ เดือน (เพิ่มขึ้น ๔ เดือน)

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป
มติที่ประชุม

.....
.....

/วาระที่ ๔.๓...

วาระที่ ๔.๓ การขอยกเลิกการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (พันธกิจที่ ๓) จำนวน ๓ โครงการ

วาระที่ ๔.๓.๑ ขอยกเลิกการจัดสรรเงินโครงการศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : กรมทางหลวงชนบท

(ได้รับจัดสรรงบประมาณตามมติคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๓)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๓,๖๑๕,๐๐๐ บาท	ผูกพัน	-	บาท
(ขอรับทุนสนับสนุน)	จ่ายแล้ว	๓,๖๑๕,๐๐๐	บาท
	คงเหลือ	-	บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๒ เดือน (ศึกษา ๙ เดือน)

(๒๔ มกราคม ๒๕๖๓ – ๒๓ มกราคม ๒๕๖๔)

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ

๑. ลงนามในสัญญาการขอรับทุนสนับสนุน
๒. จัดทำรายงานเบื้องต้นการศึกษา (Inception Report)
๓. จัดทำรายงานฉบับกลาง (Interim Report)
๔. จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)
๕. จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) พร้อม CD และรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร
๖. ตรวจรับงาน
๗. สรุปปิดโครงการ

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว

๑. ลงนามในสัญญาการขอรับทุนสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อใช้ในโครงการศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน สัญญาลงวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ระหว่างกรมการขนส่งทางบกและกรมทางหลวงชนบท

๒. อยู่ระหว่างจัดทำรายงานเบื้องต้นการศึกษา (Inception Report) ตามขอบเขตงาน โดยรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นในการจัดทำโครงการ ได้แก่ ศึกษาพฤติกรรมและความเร็วของผู้ใช้รถใช้ถนนและจำนวนอุบัติเหตุในประเทศไทย ศึกษาและทดสอบคุณสมบัติของยางพาราเพื่อนำมาใช้ออกแบบ Rubber Fender Barrier ทดสอบ Concrete Barrier และ Rubber Fender Barrier ด้วยการชน

สาเหตุที่ต้องยกเลิกโครงการ

กรมทางหลวงชนบท มีหนังสือที่ คค ๐๗๒๘.๒/๐๓๕๒๑ ลงวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๓ เรื่องขอยกเลิกโครงการ Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน และขอรับจัดสรร การสนับสนุนโครงการศึกษานวัตกรรมยางพาราเพื่อความปลอดภัย และลดจำนวนการสูญเสียของชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้การดำเนินการวิจัย กรมทางหลวงชนบทได้กำหนดแผนงานและวิธีทดสอบ โดยการนำรถจักรยานยนต์ และรถกระบะมาชนกับแท่งคอนกรีต Barrier ที่หุ้มด้วยยางพารา หรือ RFB. (RubberFenderBarrier) ณ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) จังหวัดนครราชสีมา และที่สาธารณรัฐเกาหลีใต้ เพื่อนำผลการทดสอบมาเปรียบเทียบกับความเหมาะสมในการใช้วัสดุมาเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย รวมถึงการจัดทำมาตรฐาน RFB. เพื่อการรายงานผลให้กรมการขนส่งทางบก

/ซึ่งได้ดำเนิน...

ซึ่งได้ดำเนินโครงการเป็นระยะเวลา ๓ เดือนแล้ว แต่เนื่องจากกระทรวงคมนาคม ได้มีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOC) ด้านการขนส่งทางถนน กับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่งแห่งสาธารณรัฐเกาหลีใต้ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ทำให้การเบิกจ่ายงบประมาณต้องมีการเปลี่ยนแปลงขั้นตอน เพราะต้องเบิกจ่ายผ่านหน่วยงานราชการอื่น ๆ ได้แก่ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และกระทรวงการต่างประเทศ ทำให้ผลการวิจัยล่าช้าออกไปและไม่สามารถรายงานผลการดำเนินงานให้ทันตามกำหนดเวลาได้ จึงขอยกเลิกโครงการ Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน พร้อมทั้งขอส่งคืนเงินงบประมาณ ตามหนังสือกรมทางหลวงชนบท สำนักบริหารกลาง ที่ คค ๐๓๐๑.๔/๔๐๘๕ ลงวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๖๓ เรื่องแจ้งการโอนคืนเงินให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกผ่านระบบ GFMS เป็นจำนวนเงิน ๓,๖๑๕,๐๐๐ บาท เรียบร้อยแล้ว

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ยกเลิกการจัดสรรเงินโครงการ Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๑

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติยกเลิกการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการ Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน จำนวนเงิน ๓,๖๑๕,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๓.๒...

**วาระที่ ๔.๓.๒ ขอยกเลิกการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐาน
ทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ**

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(ได้รับจัดสรรงบประมาณตามมติคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๓)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๔,๕๓๘,๐๐๐ บาท

ผูกพัน - บาท

จ่ายแล้ว - บาท

คงเหลือ ๔,๕๓๘,๐๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๕ เดือน (ศึกษา ๙ เดือน)

(๒๔ มกราคม ๒๕๖๓ – ๒๓ เมษายน ๒๕๖๔)

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ

๑. จัดทำขอบเขตของงาน (TOR)
๒. ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและลงนามในสัญญา
๓. จัดทำรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)
๔. จัดทำรายงานความก้าวหน้า (Progress Report)
๕. จัดทำรายงานระหว่างกาล (Interim Report)
๖. จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)
๗. จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
๘. ตรวจรับรายงานฉบับสมบูรณ์
๙. สรุปปิดโครงการ

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว

๑. ดำเนินการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR) แล้ว อยู่ระหว่างเสนอเห็นชอบขอบเขตของงาน (TOR)

สาเหตุที่ต้องยกเลิกโครงการ

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก มีหนังสือที่ คค ๐๔๑๙/๔๒๖ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓ ขอยกเลิกการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ เนื่องจากได้มีคำสั่งกรรมการขนส่งทางบกที่ ๑๖๐/๒๕๖๓ สั่งเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะทำงานการยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถ เพื่อทำหน้าที่พิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์การอบรมและทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ รวมถึงการดำเนินงานพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการอบรมและทดสอบด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างหลักสูตร สอดคล้องกับแผนการยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถของคณะทำงานการยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถ ซึ่งได้ดำเนินโครงการเป็นระยะเวลา ๓ เดือนแล้ว โดยยังไม่ได้รับพิจารณาอนุมัติเห็นชอบขอบเขตของงาน (TOR) จากอธิบดี จึงขอยกเลิกโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ เพื่อการดำเนินการตามแผนยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถต่อไป

/ความเห็น...

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ยกเลิกการจัดสรรเงินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๒

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติยกเลิกการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ จำนวนเงิน ๔,๕๓๘,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิทยาฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

**วาระที่ ๔.๓.๓ ขอยกเลิกการจัดสรรสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไป
ในการขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยลักษณะ ประเภท และข้อจำกัดของถนน**

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(ได้รับจัดสรรงบประมาณตามมติคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๔,๓๙๘,๐๐๐ บาท

ผูกพัน - บาท

จ่ายแล้ว - บาท

คงเหลือ ๔,๓๙๘,๐๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๔ เดือน (ศึกษา ๘ เดือน)

(๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ – ๖ เมษายน ๒๕๖๔)

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ

๑. จัดทำขอบเขตของงาน (TOR)
๒. ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างและลงนามในสัญญา
๓. จัดทำรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)
๔. จัดทำรายงานความก้าวหน้า (Progress Report)
๕. จัดทำรายงานระหว่างกาล (Interim Report)
๖. จัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)
๗. จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
๘. ตรวจรับรายงานฉบับสมบูรณ์
๙. สรุปปิดโครงการ

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว

๑. ดำเนินการจัดทำร่างขอบเขตของงาน (TOR) แล้ว อยู่ระหว่างเสนอเห็นชอบขอบเขตของงาน (TOR)

สาเหตุที่ต้องยกเลิกโครงการ

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก มีหนังสือที่ คค ๐๔๑๙/๔๒๖ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓ ขอยกเลิกการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยลักษณะ ประเภท และข้อจำกัดของถนน เนื่องจากได้มีคำสั่งกรมการขนส่งทางบกที่ ๑๖๐/๒๕๖๓ สั่งเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๓ แต่งตั้งคณะทำงานการยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถ เพื่อทำหน้าที่พิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์การอบรมและทดสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ รวมถึงการดำเนินงานพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการอบรมและทดสอบด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างหลักสูตร สอดคล้องกับแผนการยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถของคณะทำงานการยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถ ซึ่งได้ดำเนินโครงการเป็นระยะเวลา ๓ เดือนแล้ว โดยยังไม่ได้รับพิจารณาอนุมัติเห็นชอบขอบเขตของงาน (TOR) จากอธิบดี จึงขอยกเลิกโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยลักษณะ ประเภท และข้อจำกัดของถนน เพื่อการดำเนินการตามแผนยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถต่อไป

/ความเห็น...

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ยกเลิกการจัดสรรเงินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะ ประเพณีและข้อจำกัดของถนน ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๓

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติยกเลิกการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะ ประเพณีและข้อจำกัดของถนน จำนวนเงิน ๔,๓๙๘,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๔.๔ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๓)

ตามที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้อนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี ๒๕๖๓ จำนวนเงิน ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับดำเนินการจัดสรรเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนนตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก (พันธกิจที่ ๑) ค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการอันเนื่องมาจากการประสพภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๒) ค่าใช้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) และค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมหลายเลขทะเบียนรถการบริหารงานกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นอันจำเป็นของกองทุน (พันธกิจที่ ๔) และได้มีการอนุมัติจัดสรรเงินให้ดำเนินโครงการไปแล้ว ดังนี้

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรอบวงเงินงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓								
พันธกิจ	กรอบวงเงินงบประมาณ		จำนวนเงินอนุมัติ (บาท)	จำนวนโครงการอนุมัติ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)	จำนวนเงินเห็นชอบในหลักการ (บาท)	จำนวนโครงการเห็นชอบ	คงเหลือวงเงินงบประมาณ (บาท)
	สัดส่วน	จำนวนเงิน(บาท)						
พันธกิจที่ ๑ สนับสนุนและส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านความปลอดภัย	๕๕%	๑,๒๑๐,๐๐๐,๐๐๐	๑,๑๑๗,๖๓๕,๓๔๘	๑๘๑	๙๒,๓๖๔,๖๕๒	๑๖,๘๓๔,๐๐๐	๕๐	๗๕,๕๓๐,๖๕๒
กลยุทธ์ที่ ๑ การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๔๓,๑๙๔,๗๐๐	๒๒		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๒ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับซึ่อย่างปลอดภัย			๒๑๒,๘๒๔,๖๖๒	๙๑		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๓ การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ			๒๑๖,๒๙๒,๕๐๐	๑๘		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๔ การเสริมสร้างมาตรฐานการประกอบและการระบบการขนส่งอย่างปลอดภัย			๘,๔๙๙,๓๐๐	๑๑		๑,๖๕๒,๐๐๐	๑	
กลยุทธ์ที่ ๕ การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง			๓๘๕,๐๗๕,๒๙๖	๑๙		๑๕,๑๕๒,๐๐๐	๑	
กลยุทธ์ที่ ๖ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง			๗๖,๑๖๐,๐๐๐	๕		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๗ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน			๑๖๙,๕๓๐,๒๙๐	๘		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๘ การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๕๕๔,๓๐๐	๓		-	-	
กลยุทธ์ที่ ๙ การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน			๕,๔๙๙,๓๐๐	๔		-	-	
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ	๑๐%	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐	-	๐	๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิชาด้านความปลอดภัย	๑๙%	๔๑๘,๐๐๐,๐๐๐	๑๒๖,๖๘๘,๒๕๐	๙	๒๙๑,๓๑๑,๗๕๐	๒๘๙,๘๐๓,๗๘๐	๑๒	๕,๕๐๗,๙๗๐
พันธกิจที่ ๔ การประชุมหลายเลขทะเบียนรถ และการบริหารงานกองทุนฯ	๑๖%	๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐	๓๓๕,๘๓๕,๔๕๖	๘	๑๖,๑๖๔,๕๔๔	-	๐	๑๖,๑๖๔,๕๔๔
รวมเงิน	๑๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๑,๕๗๖,๑๕๙,๐๕๔	๑๙๘	๖๒๓,๘๔๐,๙๔๖	๓๐๖,๖๓๗,๗๘๐	๖๒	๓๑๗,๒๐๓,๑๖๖

โดยรายละเอียดโครงการด้านการศึกษาวิชาเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ที่มีการเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๔ โครงการ เป็นไปตามวาระที่ ๔.๔.๑ – ๔.๔.๔ ดังนี้

วาระที่ ๔.๔.๑ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี้อย่างปลอดภัย

ตามที่สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ได้ขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี้อย่างปลอดภัย จำนวนเงิน ๔,๕๘๕,๐๐๐ บาท และได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้เพิ่มวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยให้เกิดข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับนโยบายในการดำเนินโครงการ และสามารถต่อยอดโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. ให้ศึกษาการบังคับใช้กฎหมายด้านการใช้ความเร็วเฉลี่ย เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนในการศึกษาวิจัย

๓. ในกรณีที่ศึกษาเพื่อให้กรมการขนส่งทางบกสามารถนำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้ได้ ควรศึกษาวิจัยในกรณีกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายได้ และเป็นเส้นทางที่มีรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกใช้รถในเส้นทางนั้นเป็นจำนวนมากพอสมควร จึงมีมติให้ทบทุนการดำเนินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี้อย่างปลอดภัย โดยให้สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชียดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ให้แล้วเสร็จก่อนขอรับจัดสรรในคราวต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๕๘๕,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

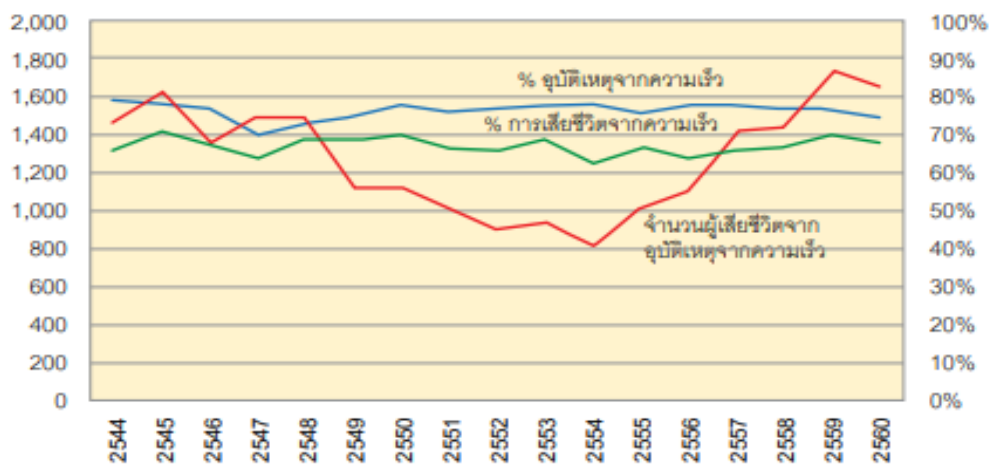
หลักการและเหตุผล :

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย ที่ได้ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ในปัจจุบันสถานการณ์อุบัติเหตุจากการจราจรและขนส่งมีแนวโน้มที่สูงขึ้น หนึ่งในปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยคือการใช้ความเร็วในการขับขี้นานพาหนะ อีกทั้งปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากการใช้ความเร็วในประเทศไทย เป็นโจทย์ที่ดูจะยังไม่ได้รับการตอบสนองทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติอย่างเร่งด่วนและจริงจังเท่าที่ควร เมื่อเทียบกับสถานการณ์ความวิกฤตของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและเป้าหมายการลดอุบัติเหตุและความสูญเสียที่กำหนดไว้ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ปีพ.ศ. ๒๕๖๓

ตามรายงานตัวเลขสถิติอุบัติเหตุในประเทศไทยบนทางหลวงของกรมทางหลวงพบว่าอุบัติเหตุและการเสียชีวิตกว่าร้อยละ ๗๐ ถึง ๘๐ มีมูลเหตุสันนิษฐานว่าเกิดจากการใช้ความเร็ว โดยยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับ

อุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วส่วนใหญ่ กว่าร้อยละ ๖๐ เป็นรถเก๋งและรถกระบะ โดยแนวโน้มตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการใช้ความเร็วตั้งแต่ปีพ.ศ. ๒๕๕๕ ยังคงทะยานเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง บ่งชี้ให้เห็นถึงความท้าทายของการดำเนินมาตรการที่ผ่านมา ทั้งด้านการบังคับใช้กฎหมายและด้านวิศวกรรม ซึ่งอาจยังมีข้อจำกัด ภายใต้บริบทของสังคมไทยที่การบังคับใช้กฎหมายยังอ่อนแอ และการลงทุนด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนยังต่ำกว่าที่ควร อาทิเช่น เรื่องการนำเทคโนโลยีมาใช้ตรวจจับผู้กระทำความผิดแทนการใช้กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ ประสิทธิภาพของกระบวนการลงโทษและบทลงโทษ และการกำหนดความเร็วจำกัดบริเวณพื้นที่ชุมชนในบางจังหวัด ซึ่งยังเป็นลักษณะการดำเนินการนำร่อง ตามข้อสั่งการที่ได้รับนโยบาย เป็นต้น

สถิติอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วบนทางหลวง 2544-2560



จากผลสำรวจข้อมูลล่าสุดของกรมทางหลวงในปีพ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งตรวจวัดความเร็วของกลุ่มตัวอย่างยานพาหนะบนทางหลวงมากกว่า ๑,๐๐๐,๐๐๐ คัน พบว่ามีการใช้ความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ในสัดส่วนที่สูง โดยเฉพาะในส่วนของการยนต์ที่พบว่าสัดส่วน การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดบนทางหลวงแผ่นดินจะเพิ่มมากขึ้น บนถนนในเขตชานเมือง (ร้อยละ๓๓) หรือเขตนอกเมือง (ร้อยละ๕๓) ซึ่งจำกัดความเร็วไม่เกิน ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่สำหรับทางหลวง พิเศษระหว่างเมืองหรือมอเตอร์เวย์พบว่าพฤติกรรมการใช้ความเร็ว เกินกว่าที่จำกัดไว้ ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยังมีสัดส่วนที่ไม่สูงนัก อย่างไรก็ตามผลสำรวจยังได้สะท้อนปัญหาการใช้ความเร็วในเขตเมือง ของรถขนาดใหญ่ (เช่น รถบรรทุก) ที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข เร่งด่วน เนื่องจากเป็นความเสี่ยงที่อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและ ความสูญเสียที่รุนแรงได้ โดยพบว่ารถบรรทุกคิดเป็นสัดส่วนสูง ถึงเกือบ ๑ ใน ๓ มีการใช้ความเร็วในเขตเมืองเกินกว่าที่กำหนด ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ที่ผ่านมา ในที่ประชุม Global Ministerial Conference on Road Safety ครั้งที่ ๓ องค์การสหประชาชาติได้ประกาศมติความรับผิดชอบร่วมกันในประเทศสมาชิก เพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน และหนึ่งในมติเหล่านั้นได้แก่ การจัดการความเร็วและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว ซึ่งเรื่องของการจัดการความเร็วก็ได้ถูกบรรจุอยู่ใน Specific Target on Road Safety (SDG) สำหรับปี ค.ศ. ๒๐๓๐ ด้วยเช่นเดียวกัน

ปัจจุบันในประเทศไทยได้เริ่มมีการนำเทคโนโลยีต่างๆมาใช้ในการควบคุมและจำกัดความเร็วของผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ว่าจะเป็นกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบติดตั้งถาวร (Fixed Speed Camera) และกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile Speed Camera) เป็นการบังคับใช้กฎหมายความเร็ว

ด้วยเทคโนโลยีทั้งสองรูปแบบนั้นยังคงมีข้อจำกัดที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ ผู้ขับขี่มักได้รับข้อมูลเตือนจากแหล่ง social media ทำให้ทราบถึงตำแหน่งที่จะมีการตรวจจับความเร็ว หรือถ้าเป็นการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบติดตั้งถาวร ผู้ขับขี่ที่คุ้นชินเส้นทางก็จะทราบถึงตำแหน่งการติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวดังนั้นจึงทำให้ผู้ขับขี่มักจะชะลอความเร็วลงเมื่อผ่านจุดตรวจจับเหล่านี้ แต่เมื่อผ่านจุดตรวจจับความเร็ว...ผู้ขับขี่ก็มักจะเร่งความเร็วสูงขึ้นเหมือนเดิม หรือเร็วมากขึ้นไปอีกเพื่อชดเชยเวลาที่เสียไปในช่วงที่ชะลอความเร็ว กล่าวได้ว่าการตรวจจับความเร็วโดยใช้เทคโนโลยีทั้งสองรูปแบบในปัจจุบัน ไม่สามารถเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ได้ตลอดทั้งช่วงถนน แต่จะสามารถควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วได้เป็นจุดๆ เท่านั้น

ดังนั้นโครงการวิจัยนี้จึงได้ทำการทบทวนข้อมูลและแนวทางการดำเนินการของระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติในต่างประเทศ และสำรวจรวบรวมข้อมูลแนวทางการวางแผนและดำเนินการระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติบนโครงข่ายถนนในประเทศไทย เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องจากการใช้ความเร็ว ควบคุมพฤติกรรมใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ภายใต้ความเร็วที่กำหนด พบว่าในต่างประเทศมีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) หรือการควบคุมความเร็วแบบเฉลี่ย ซึ่งเทคโนโลยีนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการควบคุมความเร็วบนท้องถนนในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นการบังคับใช้กฎหมาย หรือการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้ โดยโครงการนี้จะพิจารณาถึงตำแหน่งหรือประเภทช่วงถนนที่เหมาะสมสำหรับการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) รวมถึงการคัดเลือกเทคโนโลยีและอุปกรณ์ที่เหมาะสม การติดตั้งอุปกรณ์ การประชาสัมพันธ์โครงการ และการประเมินผลโครงการในขั้นสุดท้าย (Monitor and Evaluation) โดยจะมีการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเร็วจากการสังเกตพฤติกรรมใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ในตลอดช่วงถนน และการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Cost Effectiveness Analysis) ของมาตรการการควบคุมความเร็วนี้

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อศึกษาและพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) สำหรับการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ภายใต้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด
๒. เพื่อประเมินประสิทธิภาพการใช้งานและเปรียบเทียบกับกล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement) และศึกษาประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง
๓. เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตอันเนื่องมาจากพฤติกรรมใช้ความเร็ว
๔. เพื่อให้เกิดข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการดำเนินโครงการไปต่อยอดในระดับนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ความเหมาะสมในการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหา

๑. ศึกษา ทบทวน มาตรการ และอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วในปัจจุบัน เพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ปัญหาและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการตรวจจับความเร็ว
- ระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ (Automated Speed Enforcement) เป็นระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่เข้ามามีบทบาทสำคัญและได้รับการพิสูจน์แล้วว่า สามารถควบคุมการใช้ความเร็วของผู้ใช้ทางและลดจำนวนอุบัติเหตุที่รุนแรงลงได้ การนำระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติมาใช้ในการตรวจและจับกุมผู้ขับขี่

/ที่ใช้ความเร็ว...

ที่ใช้ความเร็วเกินอัตราความเร็วที่กำหนดเป็นวิธีการจัดการปัญหาการใช้ความเร็วที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดวิธีหนึ่งที่จะสามารถป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเนื่องมาจากการใช้ความเร็วได้ อย่างไรก็ตามเมื่อนำระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติมาใช้ ระบบนี้จะเพียงวิธีการเสริม (ไม่ใช่เป็นสิ่งทดแทน) การดำเนินการบังคับใช้ความเร็วที่มีอยู่เดิม ปัจจุบันระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติเป็นรูปแบบการจัดการความเร็วที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายประเทศ ในประเทศที่พัฒนาแล้วมีการใช้ระบบกล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Camera) มาแล้วกว่า ๓๐ ปี ตัวอย่างเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการริเริ่มใช้ระบบตรวจจับความเร็วครั้งแรกในปี พ.ศ. ๒๕๓๐ ที่รัฐอริโซนาและประเทศสหราชอาณาจักรมีการใช้ระบบตรวจจับความเร็วตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นต้น สำหรับในประเทศไทยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ริเริ่มนำระบบเทคโนโลยีตรวจจับความเร็วมาใช้ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๒ ซึ่งภายหลังที่มีการติดตั้งและเริ่มใช้ระบบเทคโนโลยีตรวจจับความเร็ว ส่งผลให้สามารถดำเนินการจับกุมผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการใช้ความเร็วได้ ระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ (Automatic Speed Enforcement) คือ รูปแบบเทคโนโลยีขั้นสูงสำหรับการตรวจจับความเร็วในการขับขี่ของผู้ใช้ทางแบบอัตโนมัติ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วโดยลดการเผชิญหน้ากันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ขับขี่เมื่อมีการจับกุม โดยระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติเป็นวิธีการบังคับใช้กฎหมายการใช้ความเร็ว ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถใช้ตรวจจับการฝ่าฝืนความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนด และสามารถถ่ายภาพเพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะและผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน หลักฐานความเร็วที่ใช้และสามารถออกใบสั่ง แก่ผู้ฝ่าฝืนได้

๒. อุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ

โดยทั่วไป เทคโนโลยีอุปกรณ์ที่ช่วยในการตรวจจับความเร็วของผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วสูง มีวิวัฒนาการ พัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่

การตรวจจับความเร็วโดยเจ้าพนักงาน (Manual Speed Enforcement) อาศัยป็นตรวจวัดความเร็ว ปืนเรดาร์ ปืนเลเซอร์ เป็นต้น ซึ่งเป็นการตรวจวัดความเร็วด้วยมือ ค่าใช้จ่ายไม่สูง สะดวก และง่ายต่อการใช้งาน แต่มีข้อเสียในเรื่องความน่าเชื่อถือ ความถูกต้อง ความรวดเร็วของการตรวจวัดความเร็ว ข้อจำกัดทรัพยากรบุคคล ความไม่ปลอดภัยในการตั้งด่านเพื่อหยุดรถที่ฝ่าฝืนความเร็ว ตลอดจนความไม่ต่อเนื่องในการดำเนินการ เพราะสามารถทำได้ในช่วงระยะเวลาสั้นๆ เท่านั้น

การตรวจวัดความเร็วอัตโนมัติ (Automatic Speed Enforcement) เป็นการพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องมือที่สามารถตรวจวัดความเร็วได้อัตโนมัติตลอดเวลา อาศัยกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ (Automated speed camera) โดยกล้องจะทำการถ่ายภาพยานพาหนะโดยอัตโนมัติ และประมวลผลคำนวณความเร็วของยานพาหนะ และส่งข้อมูลไปเก็บที่ชุดประมวลเพื่อทำการวิเคราะห์ คัดกรองข้อมูลในภายหลัง อุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ กล้องตรวจจับความเร็ว อัตโนมัติ (Automatic Speed Camera) ซึ่งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติที่นิยมใช้จะแบ่งออกเป็น ๓ ประเภทตามลักษณะการใช้งาน ดังนี้

(ก) กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบติดตั้งถาวร (Fixed Speed Camera) กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบติดตั้งถาวร จะติดตั้งโดยพิจารณาจากจุดที่เกิดอุบัติเหตุ บ่อยครั้ง (Black Spots) หรือเป็นจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง และเป็นจุดที่มีผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นจำนวนมาก กล้องตรวจจับฯ ประเภทนี้ทำหน้าที่บันทึกภาพเคลื่อนไหวหรือภาพนิ่ง ของยานพาหนะและเหตุการณ์ต่างๆ บนถนนบริเวณจุดที่ติดตั้ง โดยถูกติดตั้งไว้ถาวรบริเวณข้างทางหรือเหนือ ศีรษะ มักนิยมติดตั้งกล้องประเภทนี้บริเวณจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หรือบริเวณที่ยานพาหนะขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นจำนวนมาก

//(ข) กล้องตรวจจับ...

(ข) กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile Speed Camera) กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบเคลื่อนที่ได้ เป็นกล้องตรวจจับความเร็วที่ติดตั้งบนตัวรถ หรือข้างทาง โดยหลักการทำงาน คือให้รถสุมเคลื่อนที่ไปตามพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อหาผู้กระทำความผิด หรือมีการตั้งสถานีตรวจจับความเร็วข้างทาง นิยมใช้กับพื้นที่ที่มีผู้ฝ่าฝืนไม่มากนัก นอกจากนี้ยังสามารถครอบคลุมพื้นที่ในการตรวจสอบหาผู้กระทำความผิดได้มาก แต่มีอุปสรรคในเรื่องของพื้นที่ในการจอดรถหรือการติดตั้งอุปกรณ์บริเวณข้างทางไม่เพียงพอ หรือภาพที่บันทึกจะละเมิดสิทธิส่วนบุคคล ทำให้ไม่สามารถใช้กับ พื้นที่ได้ทุกจุด เนื่องจากกล้องตรวจจับฯ ประเภทนี้ สามารถตรวจจับภาพเคลื่อนไหวหรือภาพนิ่งของยานพาหนะ และเหตุการณ์ต่างๆ บนถนนได้ ทำให้เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ตรวจจับความเร็วสามารถพกพากล้องตรวจจับ ความเร็วประเภทนี้ไปติดตั้งบนช่วงถนนได้ชั่วคราว เพื่อตรวจจับความเร็วได้ง่าย

(ค) กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วงเป็นกล้องตรวจจับความเร็วแบบถาวรแต่จะติดตั้ง เป็นช่วงๆ เพื่อดูความเร็วเฉลี่ยของยานพาหนะโดยจะทำการติดตั้งครอบคลุมช่วงถนนในระยะยาวเพื่อหาค่าความเร็วเฉลี่ยของผู้ขับขี่ หากความเร็วเฉลี่ยสูงกว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนดก็จะทำการส่งข้อมูลเพื่อออกไปส่งต่อไป กล้องตรวจจับฯ ประเภทนี้เป็นกล้องที่ใช้ติดตั้งระหว่างช่วงถนนที่ต้องการ โดยนำเวลาและระยะทางที่ยานพาหนะขับผ่านระหว่างกล้องทั้ง ๒ จุด มาคำนวณหาความเร็ว เพื่อตรวจจับความเร็วระหว่างช่วงถนนนั้น

๓. การทบทวนมาตรการและอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วที่ยังไม่มีการดำเนินการในประเทศไทย

กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) หรือการควบคุมความเร็วเฉลี่ย เป็นเทคนิคการบังคับใช้ความเร็วที่ค่อนข้างใหม่ โดยการควบคุมความเร็วแบบเฉลี่ยจะวัดความเร็วเฉลี่ยในช่วงความยาวถนนประมาณ (๒-๕ กม.) โดยยานพาหนะจะถูกกระบุเมื่อเข้าสู่ส่วนการบังคับใช้ส่วนแรก และถูกระบุอีกครั้งเมื่อออกจากส่วนการบังคับใช้ โดยความเร็วเฉลี่ยสามารถคำนวณได้ตามช่วงระยะเวลาระหว่างจุดสองจุดนี้ การควบคุมความเร็วเฉลี่ย สามารถทำงานได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ๗ วันต่อสัปดาห์ ซึ่งหมายความว่าโอกาสในการตรวจจับผู้กระทำความผิดนั้นเป็น ๑๐๐ % ซึ่งบนถนนที่มีการควบคุมความเร็วเฉลี่ยนั้นผู้ขับขี่จะต้องใช้ความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนดตลอดเวลา ซึ่งจะเป็นวิธีที่สามารถควบคุมความเร็วได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนการศึกษาจากต่างประเทศ ผลการดำเนินการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) มีดังนี้

ในประเทศต่างๆ ได้มีการนำ กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง มาใช้เพื่อควบคุมความเร็วของยานพาหนะบ้างแล้ว เช่นประเทศออสเตรเลีย Stefan (๒๐๐๖) ได้มีการประเมินการควบคุมความเร็วเฉลี่ยบนถนนมอเตอร์เวย์ที่ความเร็ว ๘๐ กม./ชม. ที่วิ่งผ่านอุโมงค์ โดยในปีแรกของการดำเนินการนั้น มีการบันทึกว่าความเร็วเฉลี่ยลดลงมากกว่า ๑๐ กม./ชม. โดยมีการคาดการณ์ว่า หลังจากมีการควบคุมความเร็วเฉลี่ยอย่างต่อเนื่องไปอีก ๒ ปี จะสามารถลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ได้ถึง ๓๓% และการบาดเจ็บสาหัสและรุนแรงถึง ๔๙% นอกจากนี้ในเนเธอร์แลนด์ยังพบว่า การควบคุมความเร็วเฉลี่ยสามารถลดจำนวนผู้กระทำความผิดด้านความเร็วในส่วนบังคับของมอเตอร์เวย์ ให้เหลือน้อยกว่า ๑ % (RWS ๒๐๐๓)

ในสหราชอาณาจักร Brackstone (๒๐๐๘) ได้มีการเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการควบคุมความเร็วเฉลี่ย (average speed control) และการใช้กล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement) พบว่า การควบคุมความเร็วเฉลี่ยนั้นทำให้การจราจรมีความสม่ำเสมอมากขึ้น

/และยังลด...

และยังลดผลกระทบจากการเบรคเมื่อผู้ขับขี่ชลความเร็วเมื่อใกล้ถึงกล้องตรวจจับความเร็วและเร่งความเร็วอีกครั้งเมื่อขับผ่านกล้องตรวจจับความเร็ว โดยสรุปว่าการควบคุมความเร็วเฉลี่ยนั้นเป็นการควบคุมความเร็วที่ค่อนข้างปลอดภัยกว่า

ในรัฐวิกตอเรียประเทศออสเตรเลีย การควบคุมความเร็วเฉลี่ยเริ่มขึ้นในเดือนเมษายน พ.ศ.๒๕๕๐ บนถนน Hume Freeway ในช่วงความยาว ที่ ๘, ๑๔, ๗ และ ๒๕ กิโลเมตร โดยระบบสามารถตรวจจับได้ประมาณ ๑,๐๐๐ ความผิดต่อวัน ซึ่งแสดงถึงอัตราการตรวจจับความผิด ๑-๒ % จากประมาณ ๕๐,๐๐๐ ถึง ๑๐๐,๐๐๐ คันต่อวัน (Cameron, ๒๐๐๘)

ในประเทศเบลเยียม ได้ทำการศึกษาผลของการควบคุมความเร็วเฉลี่ยบนสองช่วงของทางหลวง พบว่าผลลัพธ์ที่ได้นั้นค่อนข้างดี โดยในการควบคุมความเร็วเฉลี่ยนั้นสามารถลดความเร็วของผู้ขับขี่ตลอดช่วงความยาวถนนที่มีการควบคุมความเร็วเฉลี่ย ได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อมีการจำกัดความเร็วสูงสุด (Vanlommel et al., ๒๐๑๕)

จากการศึกษาในหลายประเทศ ได้รายงานแนวโน้มการลดลงของอุบัติเหตุ (การบาดเจ็บสาหัส) หลังการติดตั้งการบังคับใช้ความเร็วเฉลี่ย พบว่ามีการลดลงของการบาดเจ็บสาหัสถึง ๓๓%-๘๕% (Soole et al., ๒๐๑๓; Høye, ๒๐๑๔)

สำหรับในประเทศไทย คณะทำงานได้มีการปรึกษากับกองบังคับการตำรวจทางหลวง ถึงความเป็นไปได้ในการใช้อุปกรณ์ในการตรวจจับความเร็วด้วยวิธีวัดความเร็วเฉลี่ยดังกล่าว และพบว่าสามารถใช้วิธีดังกล่าวในการบังคับใช้กฎหมายได้ เพราะหลักการในการตรวจจับความเร็ว ไม่ว่าจะเป็นการใช้อุปกรณ์ตรวจจับความเร็วประเภทใด ก็เป็นการใช้หลักการการคำนวณความเร็วเฉลี่ยอยู่แล้ว สามารถใช้วิธีการดังกล่าวในการออกใบสั่งได้ แต่จะต้องมีหลักฐานที่ชัดเจนในรูปถ่ายถึงความเร็วที่ผู้ขับขี่ใช้ ว่าเกินกว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนดจริง ทั้งนี้คณะทำงานได้พิจารณาประเด็นดังกล่าวและจะมีการใช้กล้องถ่ายภาพเพื่อแสดงหลักฐานยืนยันการกระทำความผิดที่ชัดเจนในโครงการ

กรอบการวิจัยเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนดังต่อไปนี้

ทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา	วิธีการดำเนินงานวิจัย	ผลผลิต	การขับเคลื่อนผลการศึกษา	ผลลัพธ์
- มาตรการและอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันในประเทศไทย - หลักการใช้งานของอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ - มาตรการและอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วที่ยังไม่มีการดำเนินการในประเทศไทย	- คัดเลือกตำแหน่งสถานที่ดำเนินงานวิจัย - ติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) และจัดอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ใช้งาน - ประเมินผลและการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ - กำหนดข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการดำเนินโครงการไปต่อยอดในระดับนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ	- เทคโนโลยีต้นแบบการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) - รูปแบบวิธีการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเร็วจากการสังเกตพฤติกรรมการใช้ความเร็ว - รูปแบบการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Cost Effectiveness Analysis) - ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการกำหนดระเบียบและแนวทางปฏิบัติสำหรับการบังคับใช้กฎหมาย เช่น รูปแบบและระยะการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง ประเภทของอุปกรณ์ฯ การกำหนด tolerance limit ในการตรวจจับผู้กระทำผิด เป็นต้น	- เสนอ คค. เพื่อพิจารณามอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ทล. กทพ. ขบ.) ไปขยายผลต่อไป - เสนอ สดช. เพื่อขอความร่วมมือในการสนับสนุนการใช้งานเทคโนโลยีตรวจจับความเร็วที่น่าเสนอ - ประชาสัมพันธ์รูปแบบการใช้งานของเทคโนโลยีและประโยชน์ที่ได้จากการศึกษาให้แก่ประชาชนได้รับทราบ	- จำนวนครั้งในการบังคับใช้กฎหมาย (การออกใบสั่ง) มีจำนวนเพิ่มขึ้น - พฤติกรรมการใช้ความเร็วลดลง - จำนวนผู้เสียชีวิต/ผู้ได้รับบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากการใช้ความเร็วลดลง

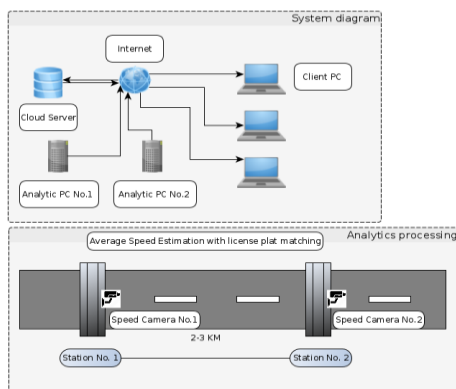
ขอบเขตการดำเนินงาน :

โครงการนี้เป็นการทดลองติดตั้ง กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อทำการเปรียบเทียบกับกล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement) โดยโครงการได้พิจารณาเลือกทางยกระดับดอนเมือง (ดอนเมืองโทลเวย์) เป็นพื้นที่ศึกษาสำหรับข้อเสนอโครงการวิจัยครั้งนี้ เนื่องจากมีปริมาณการจราจรและความเร็วของกระแสจราจรสูง อีกทั้งยังมีข้อมูลทางสถิติการเกิดอุบัติเหตุเนื่องมาจากการใช้ความเร็วบ่อยครั้ง นอกจากนี้บนทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์นั้นมีปริมาณจราจรของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบกค่อนข้างสูง เนื่องจาก เป็นเส้นทางสายหลักจากกรุงเทพมหานครที่มุ่งสู่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ซึ่งกรมการขนส่งทางบกจะได้นำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้กับปะเภทรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ช่วงถนนที่จะทำการศึกษาในโครงการนี้ จะเป็นช่วงถนนของทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ เริ่มตั้งแต่ด่านเก็บค่าผ่านทางท่าอากาศยานดอนเมือง ถึงทางออกหน้าห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ซึ่งมีระยะทางประมาณ ๕ กิโลเมตร มีจำนวนช่องจราจร ๖ ช่องจราจร มีเกาะกลางเป็นคอนกรีตแบริเออร์ โดยจะมีปริมาณจราจรหนาแน่นมากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนตอนเช้า-เย็น ส่วนในช่วงเวลากลางวันและกลางคืนมีกระแสจราจรที่ใช้ความเร็วสูงมากช่วงถนนนี้อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ซึ่งจะมีการดำเนินการวิจัยในทิศทางขาออกของทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ในช่วงนี้

วิธีการวิจัย :**๑. การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera)**

แนวทางการควบคุมความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) หรือการวัดความเร็วเฉลี่ย (Average Speed) จะเป็นการกำหนดเวลาการขับรถในแต่ละช่วงระยะทางให้ได้ความเร็วเฉลี่ยไม่เกินกว่าที่อัตรากฎหมายกำหนด หากมีผู้ฝ่าฝืนจะทำการเปรียบเทียบปรับที่ รายละเอียดรูปแบบของระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง สามารถอธิบายได้ดังตัวอย่างในรูปที่ ๑ ระบบจะทำการอ่านป้ายทะเบียนรถยนต์ที่เคลื่อนผ่านพื้นที่ตรวจจับสองจุด โดยทั้งสองจุดจะมีระยะทางห่างกัน ๒-๓ กิโลเมตร หรือ มากกว่า โดยที่ถ้าระยะเวลาในการผ่านระบบตรวจจับที่หนึ่ง และ ระบบตรวจจับที่สองสั้นกว่าที่ควรจะเป็นเมื่อพิจารณาระยะทางระหว่างทั้งสองจุด นั้นหมายถึงผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ระบบก็จะส่งข้อมูลไปยังจุดตรวจจับที่สอง และมีการถ่ายภาพป้ายทะเบียนโดยอัตโนมัติ พร้อมกับระบุความเร็วเฉลี่ยที่รถคันนั้นวิ่งในช่วงถนนนี้ในภาพถ่าย เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการออกใบสั่งต่อไป โดยข้อมูลจะทำการส่งผลการประมวลผลบน Cloud แล้วให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติการบน Client PC ทำการออกใบสั่ง

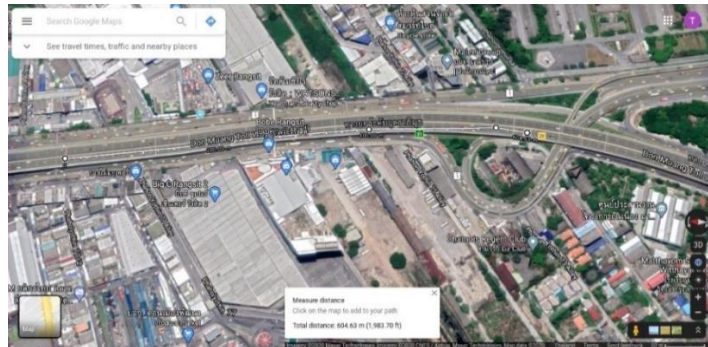


รูปที่ ๑ แนวคิดในการพัฒนาระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง
(Point-to-Point Speed Camera)

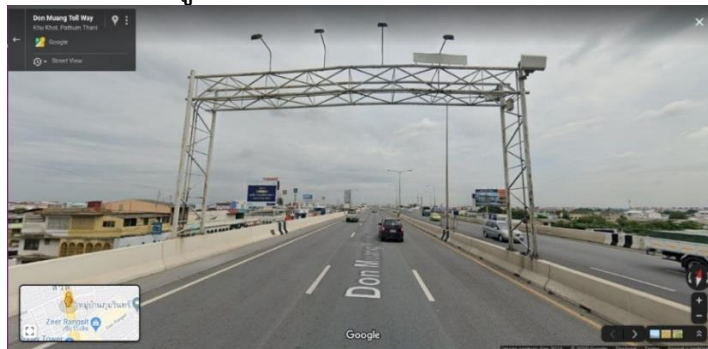
/หมายเหตุ...

หมายเหตุ ภาพดังกล่าวข้างต้นเป็นเพียงแนวคิดในการดำเนินการ ซึ่งอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ ตามความจำเป็นและเหมาะสมของระบบการทำงานกับพื้นที่จริง แต่ทั้งนี้ ต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

รูปที่ ๒ แสดงตัวอย่างของพื้นที่ในการตรวจจับ โดยจะมีระยะทางครอบคลุมประมาณ ๒-๓ กิโลเมตร และรูปที่ ๓ แสดงภาพโครงสร้างของเสาที่มีอยู่แล้วของกรมทางหลวง ที่สามารถใช้ในการติดตั้งระบบตรวจจับได้



รูปที่ ๒ พื้นที่ศึกษาของโครงการ



รูปที่ ๓ โครงสร้างของเสาที่มีอยู่แล้วของกรมทางหลวง

๒. การเปรียบเทียบวิธีการตรวจจับความเร็วระหว่างกล้องตรวจจับความเร็ว ๒ รูปแบบ

โครงการวิจัยจะทำการเปรียบเทียบการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) กับการใช้กล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement) ซึ่งทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ได้มีการใช้งานอยู่ในปัจจุบัน แต่เป็นการใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งสถานีตรวจวัดความเร็วและมีการออกใบสั่งให้แก่ผู้ที่ฝ่าฝืนในบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งปัจจุบันได้มีการตรวจจับความเร็วในวันธรรมดาช่วงเวลาประมาณ ๑๑.๐๐-๑๓.๐๐ น. ในทิศทางขาออกเมืองเท่านั้น เนื่องจากมีข้อจำกัดในเรื่องของตำแหน่งการตั้งสถานีวัดความเร็วและตำแหน่งการหยุดรถเพื่อออกใบสั่ง ที่ทำได้เพียงบริเวณหลังด่านเก็บค่าผ่านทาง การเปรียบเทียบวิธีการตรวจจับความเร็วทั้งสองรูปแบบนี้จะทำการเปรียบเทียบในด้านต่างๆ ต่อไปนี้

ลำดับ ที่	กล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement)	กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็น ช่วง (Point-to-Point Speed Camera)
๑	พฤติกรรมการใช้ความเร็วก่อน-หลัง ผ่านด่าน ตรวจจับความเร็ว	พฤติกรรมการใช้ความเร็วตลอดทั้งช่วงที่มีการ ตรวจจับความเร็ว
๒	อัตราการตรวจจับความเร็วต่อสัปดาห์	อัตราการตรวจจับความเร็วต่อสัปดาห์
๓	ความแตกต่างของความเร็วในตำแหน่งที่มีการ ตั้งสถานีตรวจจับความเร็ว	ความแตกต่างของความเร็วในช่วงถนนที่มีการ ตรวจจับความเร็ว

/๓. การประเมิน...

๓. การประเมินผลและการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์

ในขั้นตอนการดำเนินงานนี้ คณะทำงานจะทำการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการใช้ความเร็วก่อน-หลัง การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) โดยใช้วิธี Comparison Group Before-After Study ซึ่งวิธีนี้มาจาก “A Guide to Developing Quality Crash Modification Factors” (Gross, Persaud, & Lyon, ๒๐๑๐) วิธีนี้จะทำการพิจารณาบริเวณที่ดำเนินมาตรการควบคุมความเร็ว (treatment sites) รวมถึงบริเวณควบคุม (control sites) เพื่อให้แน่ใจว่าพฤติกรรมการใช้ความเร็ว ลดลงนั้นเกิดจากการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วงที่บริเวณนั้นจริงๆ ไม่ได้เกิดจาก ปัจจัยภายนอกอื่นๆ หรือเกิดจากการปัจจัยของบริเวณที่อยู่ใกล้เคียง โดยพื้นที่ที่คัดเลือกเป็นบริเวณควบคุม จะมีลักษณะทางกายภาพใกล้เคียงกัน และปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันในระดับเดียวกัน นั่นก็คือช่วงถนนที่อยู่ ก่อนถึงด่านเก็บค่าผ่านทางซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของบริษัทดอนเมืองโทลเวย์

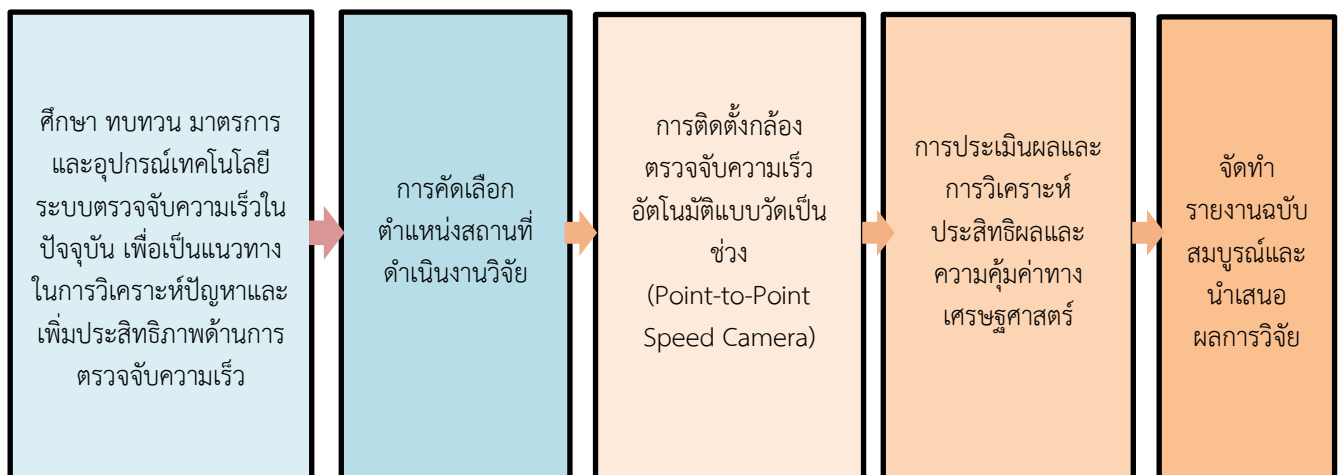
จากนั้นจะทำการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในแง่ของ Cost-Effectiveness Index การวิเคราะห์จะทำการพิจารณาต้นทุนที่ใช้ในการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็น ช่วง (Point-to-Point Speed Camera) และผลประโยชน์ที่ได้รับหลังดำเนินการ ซึ่งก็คือ พฤติกรรมการใช้ ความเร็วที่ลดลง การคำนวณ Cost-Effectiveness Index สามารถทำได้โดยหารมูลค่าปัจจุบันของการลงทุนด้วย จำนวนพฤติกรรมการใช้ความเร็วที่เปลี่ยนแปลงไป ผลการศึกษา Cost-Effectiveness Index ที่ได้จะสามารถ นำมาใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจลงทุนในเรื่องของการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติสำหรับโครงการ ในอนาคตได้

๔. การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบายจากผลการดำเนินการโครงการ

จากผลการดำเนินโครงการ คณะทำงานจะจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถนำผลการดำเนินโครงการไปต่อยอดในระดับนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยข้อเสนอแนะเชิง นโยบายดังกล่าว จะเป็นการเสนอแนะในเรื่องการกำหนดระเบียบและแนวทางปฏิบัติสำหรับการบังคับใช้ กฎหมาย เช่น รูปแบบและระยะการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) ประเภทของอุปกรณ์ฯ การกำหนด tolerance limit ในการตรวจจับผู้กระทำความผิด การกำหนดบทลงโทษ รวมถึงรูปแบบการสื่อสารต่อสาธารณะขณะที่มีการบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น

ขั้นตอนต่างๆของโครงการวิจัย

ระยะเวลาดำเนินการรวมทั้งสิ้น ๑๐ เดือน และมีขั้นตอนการดำเนินงานดังต่อไปนี้



ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี่อย่างปลอดภัย

ด้านคุณภาพ : ๑. พฤติกรรมการใช้ความเร็วของรถยนต์ทุกประเภท ตลอดทั้งช่วงที่มีการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) มีการใช้ความเร็วลดลง

๒. จำนวนครั้งในการบังคับใช้กฎหมาย (การออกใบสั่ง) บนช่วงถนนที่มีการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) มีจำนวนเพิ่มขึ้น

ด้านคุณภาพ: ๑. เทคโนโลยีต้นแบบการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) รวมถึงการคัดเลือกเทคโนโลยีและอุปกรณ์ที่เหมาะสม

๒. รูปแบบวิธีการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเร็วจากการสังเกตพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ในตลอดช่วงถนน

๓. รูปแบบการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Cost Effectiveness Analysis) ของมาตรการการควบคุมความเร็ว

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๔. กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการควบคุมความเร็วและควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ภายใต้ความเร็วที่กฎหมายกำหนดได้เพิ่มขึ้น

๕. กรมการขนส่งทางบกจะได้นวัตกรรมเพื่อใช้ในการควบคุมความเร็วของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกแบบเชิงรุก คือสามารถควบคุมความเร็วและบังคับใช้กฎหมายได้ทันที

๖. กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถใช้ผลการศึกษาเป็นโมเดลต้นแบบเพื่อพัฒนาเทคโนโลยีในการควบคุมความเร็วและใช้ในพื้นที่อื่นๆ ได้อย่างแพร่หลายต่อไป

๗. ประเทศไทยสามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตอันเนื่องมาจากพฤติกรรมการใช้ความเร็วที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ได้

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๓ เดือน (ระยะเวลาศึกษา ๑๐ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ช่วงถนนของทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ เริ่มตั้งแต่ด่านเก็บค่าผ่านทางท่าอากาศยานดอนเมือง ถึงทางออกหน้าห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ซึ่งมีระยะทางประมาณ ๕ กิโลเมตร

ผู้รับผิดชอบโครงการ : สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

รายละเอียดค่าใช้จ่าย : รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๑,๑๘๐,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๑,๑๗๐,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๒,๒๓๕,๐๐๐
รวม		๔,๕๘๕,๐๐๐

/ก. ค่าใช้จ่าย...

ก.ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรหลัก

ลำดับ	ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาเอก/ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑	๖	๘๐,๐๐๐	๔๘๐,๐๐๐
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้าน IOT	วุฒิปริญญาเอก/ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑	๖	๘๐,๐๐๐	๔๘๐,๐๐๐
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้าน วิศวกรรมขนส่ง	วุฒิปริญญาโท/ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๔	๕๕,๐๐๐	๒๒๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรหลัก						๑,๑๘๐,๐๐๐

ข.ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรสนับสนุน

ลำดับ	ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	รวม (บาท)
๑	ผู้ช่วยนักวิจัยด้านวิศวกรรมจราจรและความ ปลอดภัย	๑	๑๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๒	ผู้ช่วยนักวิจัยด้าน Image Processing	๑	๑๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๓	ผู้ช่วยนักวิจัยด้านวิศวกรรม IOT	๑	๑๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๔	เลขานุการ	๑	๑๐	๑๕,๐๐๐	๑๕๐,๐๐๐
๕	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๑	๑๐	๑๒,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน					๑,๑๗๐,๐๐๐

ค.ค่าใช้จ่ายตรง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน				
๑.๑)	ค่าจ้างเหมาติดตั้งระบบ ๒ จุด พร้อม MA ๑ ปี			เหมาจ่าย	๑,๖๐๐,๐๐๐
๑.๒)	ค่าเดินทางในการเก็บข้อมูลและการติดตั้งระบบ			เหมาจ่าย	๘๐,๐๐๐
๑.๓)	ค่าวัสดุทางคอมพิวเตอร์และเครือข่าย				
	Memory HDD	๕	ลูก	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐
	NVR (Network Video Recorder) ระบบบันทึกสัญญาณ สำหรับบันทึกวิดีโอในพื้นที่	๓	เครื่อง	๙,๐๐๐	๒๗,๐๐๐
	Network PoE	๓	ตัว	๙,๐๐๐	๒๗,๐๐๐
๑.๔)	ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมระหว่างหน่วยงาน	๓	ครั้ง	๑๐,๐๐๐	๓๐,๐๐๐
๑.๕)	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจในการใช้ระบบ	๒	ครั้ง	๑๐,๐๐๐	๒๐,๐๐๐

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (๑)					๑,๘๐๙,๐๐๐
๒	ค่าใช้จ่ายในสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				
๒.๑)	ค่าถ่ายเอกสาร	๑๐	เดือน	๔,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
๒.๒)	ค่าอุปกรณ์ วัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	๑๐	เดือน	๕,๐๐๐	๕๐,๐๐๐
๒.๓)	ค่าโทรศัพท์-โทรสาร	๑๐	เดือน	๔,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
๒.๔)	ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	๑๐	เดือน	๑๐,๐๐๐	๑๐๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายในสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร (๒)					๒๓๐,๐๐๐
๓	ค่าจัดทำรายงาน เอกสาร และคู่มือ				
๓.๑)	รายงานเริ่มต้นการศึกษา	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
๓.๒)	รายงานความก้าวหน้า	๒๐	ชุด	๘๐๐	๑๖,๐๐๐
๓.๓)	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์	๒๐	ชุด	๑,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
๓.๔)	รายงานฉบับสมบูรณ์	๒๐	ชุด	๑,๕๐๐	๓๐,๐๐๐
๓.๕)	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร	๒๐	ชุด	๑,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
๓.๖)	ค่าจัดทำวิดีโอ ๒, ๔ และ ๗ นาที	เหมาจ่าย			๑๐๐,๐๐๐
รวมค่าจัดทำรายงาน เอกสาร และคู่มือ (๓)					๑๙๖,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง					๒,๒๓๕,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำสัญญา	-	-
เดือนที่ ๒	จัดส่งรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	เดือนที่ ๓	๙๑๗,๐๐๐
เดือนที่ ๖	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า (Progress Report)	เดือนที่ ๗	๑,๓๗๕,๕๐๐
เดือนที่ ๑๐	จัดส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	เดือนที่ ๑๑	๑,๓๗๕,๕๐๐
เดือนที่ ๑๑	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๒๐ ชุด รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๒	๙๑๗,๐๐๐
เดือนที่ ๑๒	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๑๓	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๔.๑

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๔.๒....

วาระที่ ๔.๔.๒ ขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการศึกษาพฤติกรรมการขับรถยนต์ ๔ ด้าน ผ่านเทคโนโลยี Data Recorder Digital Tachograph เพื่อสร้างความปลอดภัย

ตามที่สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน ได้ขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการศึกษาพฤติกรรมการขับรถยนต์ ๔ ด้าน ผ่านเทคโนโลยี Data Recorder : Digital Tachograph เพื่อสร้างความปลอดภัย จำนวนเงิน ๔,๘๘๐,๐๐๐ บาท และได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้มีการทบทวนรายละเอียดข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่มีอยู่ในภาคธุรกิจ และทบทวนผลการศึกษาโครงการที่ผ่านมา มีข้อแตกต่างกัน เหมือนกันอย่างไร พฤติกรรมของคนขับเป็นอย่างไร และสาเหตุในการศึกษาพฤติกรรม ๔ ด้านเพื่อเป็นข้อมูลในการสนับสนุนและการพัฒนาการศึกษาวิจัยต่อไป

๒. ควรแบ่งกลุ่มประเภทรถที่จะศึกษาให้ชัดเจนมากขึ้น ตั้งกลุ่มเป้าหมายในกลุ่มรถขนาดเล็กลงมา เช่น รถบรรทุกขนาดเล็ก หรือรถแท็กซี่ เพื่อให้ได้ข้อมูลการศึกษาที่ชัดเจนและแม่นยำมากขึ้น

๓. ให้เพิ่มรายละเอียดการศึกษาโครงการในด้านการนำผลการศึกษาไปปรับใช้กับ GPS ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อเป็นข้อมูลในการขยายผลโครงการอย่างยั่งยืนต่อไป

๔. ให้เพิ่มข้อมูลการนำผลลัพธ์ของโครงการไปบังคับพฤติกรรมคนขับของรถ และมีส่วนการออกใบอนุญาตขับรถ รวมทั้งตำรวจสามารถนำไปบังคับใช้กฎหมายได้ เพื่อให้ผลการศึกษาสามารถนำไปขยายผลต่อได้จริง และมีการปฏิบัติอย่างยั่งยืน

จึงมีมติให้ทบทวนการดำเนินโครงการศึกษาพฤติกรรมการขับรถยนต์ ๔ ด้าน ผ่านเทคโนโลยี Data Recorder Digital Tachograph เพื่อสร้างความปลอดภัย โดยให้สถาบันเทคโนโลยีปทุมวันดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ให้แล้วเสร็จ ก่อนขอรับจัดสรรในคราวต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๘๘๐,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัจจุบันสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประเทศไทยยังคงติดอยู่ใน ๑๐ อันดับแรกที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลก โดยอ้างอิงรายงานขององค์การอนามัยโลกในปี ๒๐๑๕ ระบุว่าประเทศไทยติดอันดับ ๒ รองจากประเทศลิเบียที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลกที่มีจำนวน ๓๖.๒ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน และในปี ๒๐๑๖ เว็บไซต์ World Atlas ได้มีการจัดอันดับใหม่โดยได้ยกให้ประเทศไทยขึ้นแทนอันดับหนึ่งที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุดในโลกแทนที่ประเทศลิเบีย

/นอกจากนั้น...

นอกจากนั้นในปี ๒๐๑๖ ธนาคารโลก หรือ World Bank ได้มีการประเมินค่าความสูญเสียทางถนนในประเทศไทยว่ามีมูลค่าสูงถึง ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี โดยคิดเทียบเป็นมูลค่าถึงร้อยละ ๓ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ Gross Domestic Product (GDP) และในปี ๒๐๑๘ จากรายงาน Global Status Report on Road Safety ๒๐๑๘ ขององค์การอนามัยโลกได้มีการทำสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตเทียบเท่าต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คนโดยประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๙ ที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจำนวน ๓๒.๗ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน ซึ่งนับได้ว่ามีจำนวนลดลงจากปี ๒๐๑๕ แต่ก็ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยอ้างถึงการลงมติในที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ ที่กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี ๒๕๖๓ กอปรกับหลายภาคส่วนทั้งภาครัฐ สถานศึกษา และภาคเอกชน ต่างให้ความสำคัญและตระหนักถึงการขับเคลื่อนกำลังคนกลุ่มสาขาอาชีพโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยเล็งเห็นว่าการพัฒนาด้านคุณภาพการขับขี่ของพนักงานควบคุมยานพาหนะหรือพนักงานขับรถนั้นมีส่วนสำคัญอย่างมากและตรงประเด็นกับการสร้างความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง ซึ่งการให้องค์ความรู้ต้องดำเนินการร่วมไปกับการพัฒนาทักษะการขับรถที่มาจากพฤติกรรมตรงของผู้ขับรถ กฎ-จราจร จัดสำนักในความปลอดภัย ฯลฯ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน Q-mark และ ISO ๓๙๐๐๑ (Road Traffic Safety Management) และสิ่งสำคัญที่ต้องตระหนักคือกลุ่มพนักงานควบคุมยานพาหนะมีอาชีพเหล่านี้ในประเทศไทยยังคงขาดแคลนอีกเป็นจำนวนมากถึง ๒๐๐,๐๐๐ คน นอกจากนี้จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกเรื่องจำนวนใบอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประเภทที่ ๔ วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ มีจำนวนถึง ๑,๘๑๓,๔๗๐ ราย ซึ่งการสร้างและพัฒนาพนักงานขับรถให้ได้ปริมาณและคุณภาพที่เหมาะสมภายในระยะเวลาอันสั้นนั้นจำเป็นต้องอาศัยนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประกอบกับการศึกษาพฤติกรรม การขับขี่ที่มีผลต่อการขับขี่เพื่อความปลอดภัยทั้งยังส่งเสริมการและพัฒนาพนักงานควบคุมยานพาหนะเพื่อเป็นมืออาชีพที่มีศักยภาพให้กับประเทศชาติอย่างแท้จริง ซึ่งสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ที่ ๒ ของกรมการขนส่งทางบกในด้านการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะเป้าประสงค์ที่ ๓ คน ขับขี่อย่างปลอดภัย และมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมการจัดการแผนงานโครงการ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และยุทธศาสตร์ที่ ๓ ดำเนินการเชิงรุกในการสนับสนุนงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้และการนำไปใช้ประโยชน์โดยตามยุทธศาสตร์ชาติเพื่อตอบรับนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับประเทศไทย ๔.๐ (Thailand ๔.๐) เป็นการยกระดับความปลอดภัยในการขับรถ

แนวคิดและทฤษฎีต่างๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษา เพื่อให้เกิดความรู้และความเข้าใจในกรอบความคิดที่ครอบคลุมงานวิจัย ดังรายละเอียดตามหัวข้อต่างๆ ดังนี้

- ๒.๑ แนวคิดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ
- ๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (The theory of planned behavior:TPB)
- ๒.๓ งานวิจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนของการทบทวนข้อมูลรายละเอียดจากงานวิจัยของสถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน และข้อมูลจากโครงการที่เคยดำเนินการร่วมกันกับบริษัทขนส่งจำกัด และข้อมูลจากหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบกเอง มีข้อปัญหาที่พบคล้ายกันในระยะต่อไป ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกำหนด การขับรถเกินเวลาที่กำหนด และการไม่แสดงตนขณะขับขี่ ซึ่งในระยะต่าง ๆ นั้น ล้วนนำมาซึ่งการเกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้น แต่ยังมีปัจจัยอื่นๆ อีกที่งานวิจัยบ่งชี้ได้ว่าเป็นพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ระยะเวลาในการใช้ความเร็วเกินกำหนด

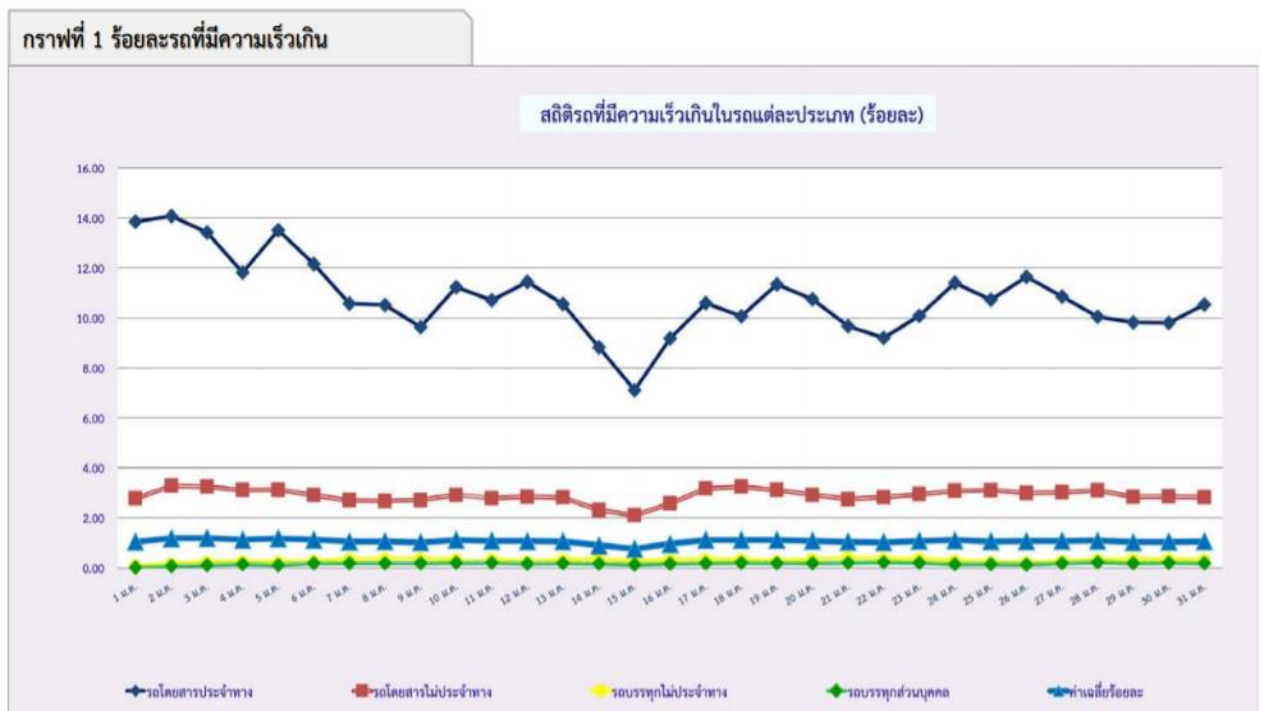
การใช้รอบเครื่องยนต์เกินกำหนด การออกตัวกะทันหัน การลดความเร็วกะทันหัน การติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้ ซึ่งการศึกษาพฤติกรรมผ่านโครงการวิจัย พฤติกรรมคนขับเป็นสิ่งที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ถ้ามีการกระตุ้นเตือนให้แสดงพฤติกรรมที่ถูกต้องอยู่อย่างสม่ำเสมอ โดยปัจจุบันเรามีเทคโนโลยีที่เรียกว่า Data Recorder Digital Tachograph ทำให้สามารถศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์ของพนักงานรวมทั้งหมด ๙ ด้าน เพื่อเป็นข้อมูลที่ครบถ้วนในการสนับสนุนและพัฒนาการศึกษาวิจัยต่อไป

จากข้อมูลการร้องเรียนของประชาชนผู้ใช้บริการผ่าน application “DLT GPS” พบว่ามีการขับร่อหวาดเสียวและการขับร่อเร็วถูกร้องเรียนเข้าไปมากถึง ๒๔๐ เรื่อง จึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจที่เราจะศึกษาเรื่องของพฤติกรรมการขับร่อของพนักงานต่อไป

สถิติการใช้ความเร็วเกิน (ข้อมูลจากหน่วยงาน GPS กรมการขนส่งทางบก) (ที่ติดตั้งระบบ GPS) เดือนมกราคม ๒๕๖๓

สถิติของรถทุกประเภท ร้อยละ ๙.๗๒ โดยสามารถแจกแจงได้ ดังนี้

- รถโดยสารประจำทาง มีการใช้ความเร็วเกินกำหนดโดยเฉลี่ยทั่วประเทศ ร้อยละ ๑๐.๘๒
- รถตู้โดยสารประจำทาง หมวด ๒ (บขส.) มีการใช้ความเร็วเกินโดยเฉลี่ยทั่วประเทศ ร้อยละ ๑๙.๘๒
- รถบรรทุก (รถบรรทุกไม่ประจำทาง) มีการใช้ความเร็วเกิน ร้อยละ ๐.๒๗

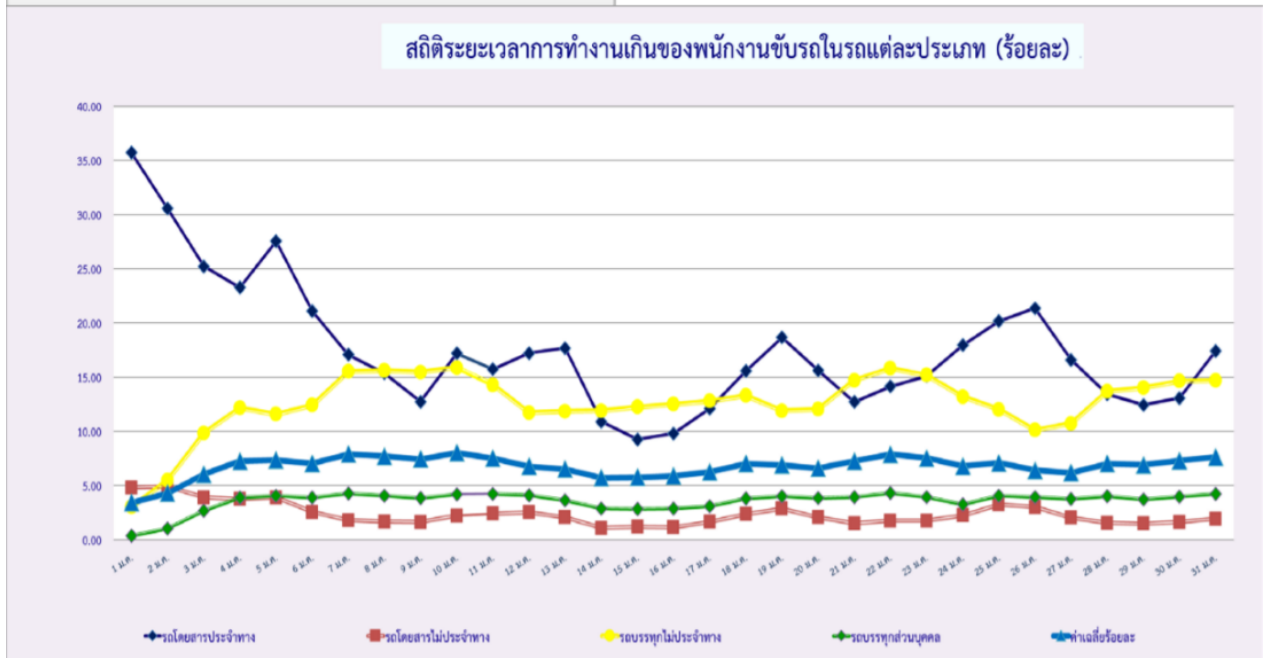


ที่มา : file:///C:/Users/user/Downloads/[GPS]-๒๐๐๑.pdf

สถิติการขับรถเกินชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถ เดือนมกราคม ๒๕๖๓

๑) สถิติของรถทุกประเภท พบว่า มีการขับรถเกินชั่วโมงการทำงาน ร้อยละ ๖.๗๓

กราฟที่ 3 ร้อยละการขับรถเกินชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถ

รายงานสถิติการกระทำผิดจากระบบ GPS
ประจำเดือนมกราคม 2563

ตารางที่ 1.1 การกระทำผิดจากระบบ GPS ของรถทั่วไปประเทศ (คัน)																																	หน่วย : คัน		
วันที่		1 ม.ค.	2 ม.ค.	3 ม.ค.	4 ม.ค.	5 ม.ค.	6 ม.ค.	7 ม.ค.	8 ม.ค.	9 ม.ค.	10 ม.ค.	11 ม.ค.	12 ม.ค.	13 ม.ค.	14 ม.ค.	15 ม.ค.	16 ม.ค.	17 ม.ค.	18 ม.ค.	19 ม.ค.	20 ม.ค.	21 ม.ค.	22 ม.ค.	23 ม.ค.	24 ม.ค.	25 ม.ค.	26 ม.ค.	27 ม.ค.	28 ม.ค.	29 ม.ค.	30 ม.ค.	31 ม.ค.	รวม	ค่าเฉลี่ยจำนวนรถที่กระทำผิด	
รถโดยสารประจำทาง	ความเร็วเกิน	2,591	2,630	2,504	2,208	2,526	2,269	1,977	1,965	1,794	2,092	2,007	2,132	1,968	1,641	1,324	1,711	1,974	1,875	2,105	1,997	1,801	1,708	1,878	2,124	2,000	2,171	2,021	1,869	1,828	1,825	1,958	62,473	2,015	
	ไม่ลดรอบ	2,168	2,383	2,320	2,283	2,295	2,240	1,923	1,412	1,419	1,458	1,405	1,385	2,752	2,169	2,232	2,127	2,345	2,194	2,243	2,229	2,197	2,199	2,198	2,309	2,212	2,345	2,224	2,195	2,166	2,156	2,280	65,465	2,112	
	ไม่ลดรอบ	6,676	5,713	4,710	4,348	5,146	3,938	3,193	2,869	2,371	3,203	2,950	3,210	3,295	2,026	1,724	1,828	2,256	2,896	3,459	2,906	2,365	2,624	2,808	3,342	3,760	3,983	3,089	2,499	2,314	2,433	3,234	101,168	3,263	
	ไม่ลดรอบ	1,861	2,201	2,171	2,089	2,090	1,942	1,808	1,790	1,820	1,956	1,870	1,909	1,885	1,545	1,395	1,706	2,106	2,155	2,064	1,934	1,828	1,872	1,968	2,066	2,071	1,998	2,008	2,058	1,890	1,898	1,882	59,823	1,930	
รถโดยสารไม่ประจำทาง	ความเร็วเกิน	2,640	3,273	3,387	3,239	3,088	3,770	3,298	3,026	3,111	3,185	2,723	2,490	5,626	3,783	3,859	3,746	3,855	4,058	3,333	3,799	3,708	3,957	3,953	3,666	3,359	3,831	3,670	3,683	3,643	3,694	110,935	3,579		
	ไม่ลดรอบ	3,221	3,300	2,607	2,507	2,618	1,714	1,213	1,122	1,105	1,486	1,616	1,705	1,398	729	792	773	1,105	1,568	1,904	1,382	1,001	1,174	1,171	1,496	2,172	2,009	1,351	1,032	997	1,089	1,285	48,642	1,569	
	ความเร็วเกิน	2	5	7	8	6	12	10	8	8	10	4	9	9	11	12	8	9	8	10	9	11	10	11	12	11	13	11	13	13	14	10	294	9	
	ไม่ลดรอบ	2	9	17	15	12	22	14	14	13	19	14	9	41	17	20	16	20	19	15	17	22	19	22	19	19	19	17	21	21	19	20	543	18	
รถบรรทุก	ความเร็วเกิน	1	0	5	2	2	0	0	3	2	2	2	4	2	0	0	0	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	0	0	2	1	0	3	46	1
	ไม่ลดรอบ	62	160	267	291	267	317	410	449	448	414	413	288	390	418	324	403	426	424	312	427	494	450	455	354	264	238	313	398	421	436	404	11,137	359	
	ไม่ลดรอบ	3,003	8,439	15,408	17,224	12,938	21,322	22,060	19,108	18,992	18,991	16,562	10,664	25,440	25,320	25,793	25,317	25,315	22,626	15,166	22,822	25,328	26,144	25,032	22,069	18,178	13,208	21,242	24,641	24,885	24,805	23,737	621,789	20,058	
	ไม่ลดรอบ	4,074	7,345	13,156	16,291	15,495	16,629	20,810	20,925	20,683	21,254	19,156	15,743	15,898	15,964	16,466	16,803	17,208	17,848	15,980	16,167	19,741	21,256	20,415	17,749	16,197	13,623	14,447	18,458	18,861	19,736	19,691	524,069	16,905	
รถบรรทุกส่วนบุคคล	ความเร็วเกิน	31	132	239	301	283	382	403	416	397	426	440	351	403	342	267	356	382	438	391	383	435	463	428	337	312	288	390	475	416	438	401	11,106	358	
	ไม่ลดรอบ	1,125	5,468	12,263	15,420	13,779	18,801	17,567	15,633	15,726	15,728	14,976	11,798	27,170	20,326	20,311	20,107	20,137	19,452	15,401	19,759	20,540	20,537	19,289	15,566	14,461	14,040	18,440	19,774	20,117	20,226	19,994	523,935	16,901	
	ความเร็วเกิน	800	2,271	5,690	8,320	8,704	8,368	9,244	8,740	8,291	9,099	9,167	8,838	7,879	6,291	6,117	6,277	6,672	8,295	8,740	8,349	8,534	9,344	8,610	7,105	8,902	8,560	8,205	8,806	8,182	8,754	9,271	200,445	7,756	
	ไม่ลดรอบ																																		

ตารางที่ 1.2 การกระทำผิดจากระบบ GPS ของรถทั่วไปประเทศ (ร้อยละ)																																	หน่วย : ร้อยละ	
วันที่		1 ม.ค.	2 ม.ค.	3 ม.ค.	4 ม.ค.	5 ม.ค.	6 ม.ค.	7 ม.ค.	8 ม.ค.	9 ม.ค.	10 ม.ค.	11 ม.ค.	12 ม.ค.	13 ม.ค.	14 ม.ค.	15 ม.ค.	16 ม.ค.	17 ม.ค.	18 ม.ค.	19 ม.ค.	20 ม.ค.	21 ม.ค.	22 ม.ค.	23 ม.ค.	24 ม.ค.	25 ม.ค.	26 ม.ค.	27 ม.ค.	28 ม.ค.	29 ม.ค.	30 ม.ค.	31 ม.ค.	รวม	ค่าเฉลี่ยจำนวนรถที่กระทำผิด
รถโดยสารประจำทาง	ความเร็วเกิน	13.86	14.07	13.41	11.82	13.52	12.16	10.57	10.51	9.63	11.23	10.71	11.43	10.56	8.83	7.11	9.18	10.59	10.07	11.36	10.74	9.68	9.21	10.10	11.41	10.73	11.65	10.86	10.05	9.83	9.80	10.54	10.82	
	ไม่ลดรอบ	11.60	12.76	12.43	12.22	12.28	12.00	10.38	7.55	7.62	7.83	7.50	7.43	14.77	11.67	11.98	11.98	11.42	12.98	11.79	12.10	11.99	11.81	11.86	11.82	12.40	11.87	12.58	11.95	11.80	11.65	11.58	12.27	11.33
	ไม่ลดรอบ	35.71	30.57	25.23	23.28	27.54	21.11	17.07	15.35	12.73	17.19	15.74	17.22	17.69	10.90	9.26	9.81	12.10	15.56	18.66	15.63	12.71	14.15	15.10	17.95	20.18	21.37	16.60	13.45	12.44	13.07	17.41	17.51	
	ไม่ลดรอบ	2.78	3.29	3.24	3.12	3.12	2.91	2.70	2.67	2.71	2.92	2.79	2.85	2.81	2.32	2.10	2.57	3.17	3.25	3.12	2.91	2.75	2.82	2.95	3.08	3.11	3.00	3.02	3.09	2.84	2.85	2.83	2.89	
รถโดยสารไม่ประจำทาง	ความเร็วเกิน	3.95	4.87	5.06	4.84	4.61	5.64	4.93	4.51	4.63	4.75	4.06	3.71	8.39	5.68	5.82	5.64	6.61	6.11	5.04	5.72	5.58	5.97	5.92	5.96	5.50	5.05	5.77	5.52	5.54	5.47	5.55	5.37	
	ไม่ลดรอบ	4.81	4.91	3.90	3.74	3.91	2.57	1.81	1.67	1.65	2.22	2.41	2.54	2.09	1.09	1.19	1.16	1.66	2.36	2.88	2.08	1.51	1.77	1.75	2.25	3.26	3.01	2.03	1.55	1.30	1.64	1.93	2.35	
	ความเร็วเกิน	0.05	0.12	0.20	0.22	0.20	0.28	0.31	0.33	0.33	0.31	0.21	0.29	0.31	0.24	0.30	0.32	0.32	0.32	0.32	0.37	0.34	0.34	0.36	0.20	0.18	0.23	0.30	0.31	0.32	0.30	0.27		
	ไม่ลดรอบ	2.25	6.31	11.52	12.87	9.67	15.93	16.47	14.25	14.19	14.18	12.35	7.95	18.97	18.87	19.21	18.85	18.83	16.87	11.30	17.01	18.87	19.46	18.63	16.41	13.51	9.81	15.78	18.30	18.49	18.41	17.69	14.95	
รถบรรทุก	ความเร็วเกิน	3.05	5.50	9.84	12.17	11.58	12.42	15.53	15.60	15.45	15.87	14.29	11.74	11.86	11.90	12.26	12.30	12.80	13.30	11.91	12.05	14.70	15.82	15.19	13.20	12.04	10.12	10.73	13.71	14.01	14.65	14.68	12.60	
	ไม่ลดรอบ	0.01	0.06	0.11	0.14	0.11	0.18	0.19	0.19	0.18	0.20	0.20	0.16	0.19	0.16	0.12	0.16	0.18	0.20	0.18	0.18	0.20	0.21	0.20	0.15	0.14	0.13	0.18	0.22	0.19	0.20	0.18	0.17	
	ไม่ลดรอบ	0.53	2.55	3.73	7.19	6.41	8.72	8.13	7.23	7.28	7.25	6.90	5.44	12.53	9.37	9.38	9.29	9.33	8.97	7.09	9.09	9.45	9.43	8.85	7.13	6.62	6.42	8.44	9.93	9.19	9.22	9.12	7.79	
	ไม่ลดรอบ	0.37	1.06	2.66	3.98	4.05	3.88	4.28	4.04	3.84	4.20	4.23	4.08	3.63	2.90	2.83	2.90	3.08	3.82	4.02	3.84	3.93	4.20	3.95	3.26	4.07	3.91	3.75	4.02	3.74	3.99	4.23	3.58	
ค่าเฉลี่ยรวม	ความเร็วเกิน	1.05	1.18	1.20	1.13	1.18	1.13	1.06	1.06	1.02	1.12	1.08	1.07	1.06	0.90	0.76	0.96	1.12	1.12	1.12	1.09	1.04	1.03	1.08	1.11	1.06	1.07	1.08	1.09	1.04	1.05	1.06	1.07	
	ไม่ลดรอบ	2.06	4.51	7.70	8.79	7.39	10.61	10.29	8.98	9.01	9.02	8.17	6.03	13.97	11.82	11.98	11.77	11.99	11.08	8.29	11.14	11.86	12.09	11.53	10.03	8.79	7.51	10.44	11.46	11.60	11.57	11.34	9.72	
	ความเร็วเกิน	3.41	4.30	6.04	7.25	7.36	7.05	7.91	7.72	7.45	8.03	7.33	6.76	6.52	5.73	5.76	5.89	6.26	7.02	6.90	6.60	7.25	7.87	7.54	6.78	7.08	6.42	6.18	7.02	6.92	7.29	7.64	6.73	
	ไม่ลดรอบ																																	

ที่มา : file:///C:/Users/user/Downloads/[GPS]-๒๐๐๑.pdf

/ความจำเป็น...

ความจำเป็นในการศึกษาวิจัย

เนื่องจากการออกแบบงานวิจัยขั้นนี้เป็นการวิจัยเชิงทดสอบ (Experimental Research) ซึ่งเป็นการอธิบายรายละเอียดอย่างชัดเจนเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินการเพื่อให้เห็นถึงผลอย่างแท้จริงจากการนำองค์ความรู้และหลักสูตรการอบรมมาเป็นส่วนช่วยในการสร้างจิตสำนึก ความเข้าใจในการขับเคลื่อนเพื่อความปลอดภัยควบคู่ไปกับการปฏิบัติงานจริง ซึ่งการดำเนินการลักษณะนี้ทางกรมการขนส่งทางบกยังไม่มีมาก่อน ซึ่งกระบวนการในการให้ได้มาซึ่งข้อมูลทำงานวิจัยขั้นนี้จะเป็นการบูรณาการหลักสูตรการอบรมร่วมกับการนำเทคโนโลยีและข้อมูลขนาดใหญ่มาทำการวิเคราะห์และให้คำแนะนำอย่างเป็นรูปธรรม มีตัวชี้วัดตามค่ามาตรฐานที่ชัดเจนและพิสูจน์ทราบได้ในเวลาเดียวกันทำให้ทราบถึงลักษณะของพฤติกรรมเสี่ยงภัยต่างๆ ที่เป็นบรรทัดฐานในการขับเคลื่อน เพื่อให้สามารถสร้างมาตรการต่างๆ มารองรับในอนาคตต่อไปได้อย่างแม่นยำและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อศึกษาพฤติกรรมรถบรรทุกชนิด ๙ ด้าน ที่ส่งผลต่อ ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของบุคลากรภาคขนส่ง
๒. เพื่อพิสูจน์ทราบพฤติกรรมรถบรรทุกชนิดเป็นรายบุคคล (Personal Data) และนำข้อมูลเชิงสถิติ มาใช้ลดปัจจัยเสี่ยงในพฤติกรรมที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ
๓. เพื่อจัดทำมาตรฐานการอบรมสมรรถนะการขับขี่ปลอดภัย และนำข้อเสนอจากงานวิจัยไปใช้ประกอบการสร้างมาตรฐานการขับขี่เพื่อความปลอดภัย
๔. เพื่อเป็นโครงการนำร่องในการสร้างวิธีการอบรมโดยใช้ปัญญาประดิษฐ์เข้าร่วมวิเคราะห์ และให้ความรู้แบบเฉพาะบุคคล (Personal Base Training)

กรอบแนวคิดในการขับเคลื่อนโครงการ

1 Literature review	2 Research	3 Output	4 Implement	5 Outcome
- ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง - ศึกษาโครงการที่ผ่านมา - สถิติอุบัติเหตุ - ข้อมูลจำนวนผู้มีอนุญาตขับขี่ - กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	- รูปแบบการทดลองที่แท้จริง (true experimental designs) - บันทึกข้อมูลก่อนการปรับปรุงพฤติกรรม - อบรมโดยใช้ IoT, e-training - บันทึกข้อมูลหลังการปรับปรุงพฤติกรรม - วิเคราะห์ข้อมูลโดย AI, ประเมินผล - สรุปผลการอบรม	- มีผู้ผ่านการประเมินพฤติกรรม - การขับขี่ด้วยความปลอดภัยเพิ่มขึ้น - ได้รูปแบบและคู่มือในการอบรม - แนวใหม่โดยใช้ e-training - มีการพัฒนาทั้งด้านบุคลากรและกระบวนการทำงาน	- มีฐานข้อมูลเพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัย - ประโยชน์ต่อผู้ที่ขอต่อใบอนุญาตขับขี่	- กรมการขนส่งทางบกสามารถนำผลที่ได้ไปวิเคราะห์และจัดทำเป็นรายงานด้านสถานการณ์ต่างๆ โดยเฉพาะด้านการลดอุบัติเหตุ - ใช้เป็นข้อมูลในการสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยของประเทศ

ขอบเขตการดำเนินงาน :

เนื่องจากการวิจัยเชิงทดลองโดยอาศัยเทคโนโลยี Data Recorder : Digital Tachograph มาทำการบันทึกพฤติกรรมการขับขี่ให้ออกมาเป็นข้อมูลเชิงสถิติทางคณิตศาสตร์ ดังนั้นขอบเขตของงานวิจัยมีรายละเอียดดังนี้

๑ ขอบเขตด้านประชากร กลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถยนต์ที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์ที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบกตั้งแต่ประเภทยนต์ ๔ ล้อขึ้นไปจำนวน ๔๐๐ คน

๒ ขอบเขตด้านพื้นที่ เขตพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา คือ ทวีปภูมิภาคในประเทศไทยที่พนักงานขับรถยนต์เดินทางโดยอาศัยการบันทึกผลข้อมูลพฤติกรรมการขับรถ ๙ ด้านจากระบบเทคโนโลยีเครื่องบันทึกการเดินทาง (DATA RECORDER : DIGITAL TACHOGRAPH) ผ่านสัญญาณดาวเทียมหรือจากระบบ Global Positioning System (GPS) ซึ่งติดตั้งที่รถยนต์ทุกคันที่เข้าโครงการฯ

ขอบเขตของงานวิจัย

เนื่องจากการวิจัยเชิงทดลองโดยอาศัยเทคโนโลยี Data Recorder : Digital Tachograph มาทำการบันทึกพฤติกรรมการขับขี่ให้ออกมาเป็นข้อมูลเชิงสถิติทางคณิตศาสตร์ ดังนั้นขอบเขตของงานวิจัยมีรายละเอียดดังนี้

๑. ขอบเขตด้านประชากร

กลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถยนต์ที่มีใบอนุญาตขับรถยนต์ที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบกตั้งแต่ประเภทยนต์ ๔ ล้อขึ้นไปจำนวน ๓๐๐ คน

เป้าหมายและกิจกรรม กำหนดเป้าหมายและประเภทของกิจกรรมหลัก ๆ

การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย คณะผู้วิจัยมีการทำบันทึกความเข้าใจและความร่วมมือ (MOU) กับกลุ่มเป้าหมายไว้อย่างชัดเจน โดย Focus group ที่เข้าร่วมศึกษาและสาธิตพฤติกรรม ๙ ด้าน ได้แก่ ๑. สมาคมรถขนส่งเอกชน ๒. กระทรวงศึกษาธิการ ๓. รถตู้โดยสารประจำทาง หมวด ๒ โดยแบ่งประเภทรถที่อยู่ในกลุ่มเสี่ยงสูง การศึกษานำร่องแบ่งกลุ่มออกเป็น

- รถโรงเรียน
- รถขนส่งขนาดกลาง-เล็ก / รถ Taxi
- รถบรรทุกขนส่งขนาดใหญ่

๒. ขอบเขตด้านพื้นที่

เขตพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา คือ ทวีปภูมิภาคในประเทศไทยที่พนักงานขับรถยนต์เดินทางโดยอาศัยการบันทึกผลข้อมูลพฤติกรรมการขับรถ ๙ ด้านจากระบบเทคโนโลยีเครื่องบันทึกการเดินทาง (DATA RECORDER : DIGITAL TACHOGRAPH) ผ่านสัญญาณดาวเทียมหรือจากระบบ Global Positioning System (GPS) ซึ่งติดตั้งที่รถยนต์ทุกคันที่เข้าโครงการฯ

วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสหสัมพันธ์ (Correlational study) วิจัยเชิงทดลอง (experimental research) เกี่ยวกับเงื่อนไขทางด้าน พฤติกรรมการขับรถยนต์ ภายใต้การกำหนดค่าเกณฑ์มาตรฐานในการควบคุมพฤติกรรมการขับรถยนต์ทั้ง ๙ ด้านของพนักงานขับรถยนต์ในโครงการ โดยเป็นการวิจัยเชิงทดลองทำการเปรียบเทียบข้อมูลก่อนและหลังการอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพของพนักงานขับรถยนต์ให้สามารถปรับตัวได้ตามข้อกำหนดกฎเกณฑ์ที่ได้ตั้งค่ามาตรฐาน และเพื่อพิสูจน์ทราบเกี่ยวกับพัฒนาการของการขับรถยนต์ให้มีประสิทธิภาพและลดความเสี่ยงภัยในแต่ละหัวข้อพฤติกรรมการขับขี่ โดยเทคโนโลยีสามารถจำแนกบุคคลได้สอดคล้องตามเกณฑ์ที่ต้องการได้อย่างเป็นระบบ ดำเนินการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) จากข้อมูลที่ได้จากระบบ Cloud

การวางแผนดำเนินงานวิจัย

รูปแบบการทดลองที่แท้จริง (true experimental designs) โดยใช้วิธีการทดสอบแบ่งเป็น ๒ ช่วง คือช่วงก่อนการปรับปรุงพฤติกรรมและหลังการปรับปรุงพฤติกรรมโดยกำหนดค่ามาตรฐานทั้ง ๒ ช่วง เป็นค่าเดียวกัน เพื่อวัดความแตกต่างระหว่างการปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ที่ส่งผลต่อการขับขี่เพื่อความปลอดภัย

ขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย

โครงการวิจัยได้แบ่งออกเป็นขั้นตอนในการดำเนินงานดังต่อไปนี้

๑. ศึกษา ประเมินคุณภาพ ของระบบฝึกสอนพนักงานขับรถในปัจจุบัน และทำ gap analysis กับระบบการประเมินผลและฝึกสอนขับรถของประเทศไทย กับประเทศที่พัฒนาแล้ว

๒. ศึกษาแนวทางในการพัฒนาการสมรรถนะและทักษะการขับขี่เพื่อความปลอดภัย ในประเทศไทย พร้อมแนวทางในการกำหนดคุณสมบัติของวิชาชีพ

๓. ทำการวิจัยผ่านกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถ ๔๐๐ คน โดยสามารถครอบคลุมได้ทั้งกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ รถรับจ้าง รถบรรทุก รถโรงเรียน รถส่งสินค้าขนาดเล็ก (กระบะ) เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาสมรรถนะและทักษะอาชีพ โดยในการศึกษารั้งนี้กลุ่มตัวอย่างจะเป็นกลุ่มรถบรรทุกในภาคขนส่งสินค้า

๔. จัดโครงการพัฒนาสมรรถนะและทักษะขับรถเชิงนวัตกรรมผ่านการบันทึกข้อมูลพฤติกรรมรถขับด้วย Data Recorder : Digital Tachograph ตาม Model Thailand ๔.๐ โดยพัฒนาหลักสูตรจากการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีโดย

๔.๑ จัดอบรมและทดสอบตามมาตรฐานที่รับรองโดยสถาบันเทคโนโลยีปทุมวันและสถาบันนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง

๔.๒ การอบรมผ่านระบบ IoTs แบบ On Line หรือ E-Training

๔.๓ เป็นการศึกษาและพัฒนาในรูปแบบของ Experimental กำหนดช่วงการเก็บข้อมูลก่อนและหลังการให้การอบรมเพื่อประเมินผลการพัฒนาสมรรถนะและทักษะการขับรถเพื่อความปลอดภัย

๔.๔ ระยะเวลาอบรมคนละ ๒๐๘ ชั่วโมง หรือ ๓๐ วันโดยไม่ส่งผลกระทบในการทำงานของพนักงานควบคุมยานพาหนะ ลดเวลาการเข้าห้องบรรยายแต่จะเพิ่มเวลาในการขับรถจริงแทน พนักงานควบคุมยานพาหนะสามารถทำงานไปพร้อมๆ กับการอบรมและพัฒนาการขับรถได้ด้วยการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อสู่ประเทศไทย ๔.๐ อย่างแท้จริง

๔.๕ มีการประเมินผลการขับรถจากข้อมูลการขับขี่แบบ On-line Individual Drive Behavior ในการขับขี่จากพฤติกรรมที่ระบบทำการบันทึกอย่างน้อย ๙ พฤติกรรม พร้อมการประเมินผล คัดกรองแยกอันดับการขับรถ (Ranking A-E) โดยพฤติกรรมทั้ง ๙ ได้แก่

- การใช้ความเร็วเกินกำหนด
- ระยะเวลาในการใช้ความเร็วเกินกำหนด
- การใช้รอบเครื่องยนต์เกินกำหนด
- ระยะเวลาการใช้รอบเครื่องยนต์เกินกำหนด
- การออกตัวกะทันหัน
- การเร่งเครื่องยนต์กะทันหัน
- การลดความเร็วกะทันหัน
- การติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้
- ชั่วโมงการทำงานเกินกฎหมายกำหนด

/๔.๖ ปรับพฤติกรรม...

๔.๖ ปรับพฤติกรรมผู้ขับขี่รถเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายการลดอุบัติเหตุและสร้างจิตสำนึกการขับขี่เพื่อความปลอดภัย

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : ผลการศึกษาพฤติกรรมรถขับขี่ ๙ ด้าน สำหรับวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่เป็นรายบุคคล อันจะนำไปสู่การอบรมอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่รถยนต์และผู้ใช้รถใช้ถนน

ด้านคุณปริมาณ : เกิดต้นแบบการฝึกอบรมแนวใหม่ โดยใช้ปัญญาประดิษฐ์เข้ามามีส่วนร่วมในการอบรม เพื่อพัฒนาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ จำนวนอย่างน้อย ๔๐๐ คน โดยไม่สูญเสียมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ในการฝึกอบรม

ด้านคุณภาพ : ๑. มีหลักสูตรเฉพาะทางในด้านการขับขี่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. มีคู่มือปฏิบัติการอบรมแนวใหม่ให้กับกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปเป็นต้นแบบในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการขับขี่ปลอดภัย ส่งเสริมสวัสดิภาพในการทำงานและความมั่นคงในการประกอบอาชีพ

ประโยชน์โดยภาพรวม

๑. สามารถพิสูจน์ทราบการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมรถขับขี่ที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ได้เป็นจำนวนมากในระยะเวลาอันสั้นด้วยการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อให้เกิดเป็นนิสัยในการขับขี่ด้วยความปลอดภัย

๒. สร้างนักขับขี่มืออาชีพมีความเข้าใจในการขับขี่เพื่อความปลอดภัย จำนวน ๔๐๐ คน

๓. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ประหยัดงบประมาณในการบริหารจัดการด้วยนวัตกรรมประเทศไทย ๔.๐ ให้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ

๔. ผลที่ได้รับจากการศึกษาสามารถนำไปต่อยอดสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประยุกต์ใช้นวัตกรรมร่วมกับกระบวนการฝึกอบรมแนวใหม่ร่วมกับการนำ Big DATA มาร่วมกับกระบวนการวิเคราะห์เชิงลึก (Data Analytics) จากลักษณะของพฤติกรรมรถขับขี่

๕. สามารถทราบถึงการขับขี่เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่เป็นรายบุคคล เพื่อประเมินพัฒนาการขับขี่ให้เป็นมาตรฐานขับขี่ประหยัดพลังงานอย่างถูกเป้าหมายและทันต่อสถานการณ์

๖. สามารถอบรมได้แบบ Real-Time พร้อมกันทั่วประเทศ โดยไม่ทำให้ผู้ขับขี่เสียเวลาเดินทางมาอบรม เสียงานและเสียรายได้จากการทำงานปกติ รวมถึงผู้ประกอบการไม่เสียโอกาสภาคธุรกิจจากการที่ต้องส่งพนักงานขับขี่เข้าอบรม

๗. ผลที่ได้จากการศึกษาสามารถนำไปต่อยอด ประยุกต์ใช้ และใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงที่สร้างมาตรการสำหรับการขับขี่เพื่อความปลอดภัยในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นระบบและตอบสนองนโยบายด้านการพัฒนากำลังคน ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุตรงมาจากพฤติกรรมรถขับขี่ ได้อย่างเป็นรูปธรรม ทันสมัย และยั่งยืน

๘. ปัจจุบันการนำผลการรายงานการขับขี่มาบังคับใช้เปรียบเทียบกับปรับหรือให้เข้ารับการอบรมยังไม่ค่อยได้รับความร่วมมือเท่าที่ควร เห็นได้จากสถิติของเดือนมกราคม ๒๕๖๓

สถิติผลการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดที่ตรวจสอบจากระบบ GPS ทั่วประเทศในเดือนมกราคม ๒๕๖๓ มีจำนวนผู้กระทำความผิดทั้งหมด ๒,๓๘๑,๐๐๗ ราย การดำเนินการดังนี้

- ดำเนินการออกหนังสือเรียกตัว ๓๙,๗๑๙ ฉบับ

- มารายงานตัว ๒๐,๙๗๐ ราย (คิดเป็น ๕๒.๘%)

- ปรับ ๑๖,๕๗๖ ราย (คิดเป็น ๔๑.๗%)

- ตักเตือน ๔,๓๙๔ ราย (คิดเป็น ๑๑.๑%)

- อบรม ๒๐,๙๗๐ ราย (คิดเป็น ๕๒.๘%)

/การวิจัย...

การวิจัยเพื่อออกแบบกระบวนการฝึกอบรมผ่านกระบวนการปฏิบัติจริง พร้อมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยใช้ระบบ BIG DATA และ ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) แสดงให้เห็นว่าสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุแบบการป้องกันได้จริง เพื่อลดการสูญเสียและเป็นการแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ต้นทาง จึงเป็นการปกป้องชีวิตและทรัพย์สินที่คุ้มค่า ลดการเวลาการทำงานและลดเวลาการให้บริการประชาชน โดยในขั้นตอนการขยายผลอาจมีการเชื่อมโยงข้อมูลกับกระทรวงมหาดไทยเพื่อบันทึกเป็นข้อมูลสำคัญส่วนบุคคลได้ต่อไป

ประโยชน์ต่อกรมการขนส่งทางบก

โครงการศึกษาวิจัยนี้เป็นส่วนเสริมเพื่อให้ทราบแนวทางในการพัฒนาเทคโนโลยีของ GPS ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยปัจจุบันมีรถยนต์ที่ติดตั้ง GPS เพิ่มขึ้น(ตามข้อกำหนดกำหนด) แต่ความระเอียดในการรับ-ส่งข้อมูลของ GPS ในปัจจุบันยังมีช่องว่างบางประการ เช่น การส่งข้อมูลเป็นแบบค่าเฉลี่ยของความเร็ว ซึ่งส่วนใหญ่การเกิดอุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นในเสี้ยววินาที ซึ่งเทคโนโลยีใหม่สามารถบอกได้เร็วและแม่นยำกว่า จึงเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุในเชิงป้องกันล่วงหน้าได้ (prevention accident cause)

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. เพื่อระบุผลประโยชน์ทั้งหมดที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากผลของการศึกษาวิจัยสำเร็จเปรียบเทียบกับสภาพปัญหาปัจจุบัน เป็นการหาข้อสนับสนุนถึงความจำเป็นที่ต้องมีศึกษาวิจัย

๒. ทำให้ทราบถึงกระบวนการในการพัฒนาคนเพื่อการขับเคลื่อนด้วยความปลอดภัย ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรม การขับขี่ด้วยความปลอดภัย และสามารถนำกระบวนการในการดำเนินการของงานวิจัยนี้ไปขยายผลเพื่อให้ผู้ที่ต้องเข้าอบรมเพื่อขอต่อใบอนุญาตขับขี่หรือการขอออกใบอนุญาตขับขี่ที่มีการประเมินด้วยตัวเลขเชิงสถิติที่สอดคล้องกับค่ามาตรฐานต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนดได้อย่างชัดเจนและตรวจสอบได้

๓. สร้างการฝึกอบรมแนวใหม่ที่สามารถตอบโจทย์ให้แก่ผู้ที่ขอต่อใบอนุญาตขับรถได้ทุกระดับซึ่งการศึกษานี้จะมุ่งเน้นทางด้านพฤติกรรมศาสตร์เป็นแกนหลักโดยมีหลักสูตรและงานวิชาการรองรับในผลการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการออกเป็นข้อกำหนดและนโยบายที่สอดคล้องกับการสร้างการขับเคลื่อนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อไป

๔. ได้คู่มือในการวิเคราะห์ด้านการประเมินพฤติกรรม การขับขี่ด้วยความปลอดภัยมีการประเมินผลมีตัวชี้วัดเป็นข้อมูลทางสถิติที่ชัดเจน ให้สอดคล้องกับสภาพสังคมและวัฒนธรรมของการใช้รถใช้ถนนในประเทศ

๕. มีหลักสูตรเฉพาะทางในด้านการขับขี่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยปัจจุบันมีหลักสูตรที่ผ่านการรับรองจากกระทรวงแรงงานและสถาบันอุดมศึกษา สถาบันเทคโนโลยีปทุมวันและสถาบันนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูงในด้านการขับขี่เพื่อความปลอดภัย

๖. กรมการขนส่งทางบกสามารถนำผลและแนวทางจากการศึกษาวิจัยไปใช้กับผู้ประกอบการเพื่อนำผลการวิเคราะห์จัดทำเป็นรายงานด้านสถานการณ์ต่างๆ โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

๗. กรมการขนส่งสามารถนำรูปแบบที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ไปสู่การปรับปรุงพฤติกรรม การขับขี่ และสามารถนำผลการวิเคราะห์เชิงสถิติจากพฤติกรรม การขับขี่ไปเป็นฐานข้อมูลเพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยรวมถึงการรณรงค์การขับขี่เพื่อความปลอดภัยได้อย่างเป็นรูปธรรม

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๑ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๘ เดือน)

/สถานที่...

สถานที่ดำเนินโครงการ : ทัวภูมิภาคในประเทศไทยที่พนักงานขับรถยนต์เดินทางโดยอาศัยการบันทึกผลข้อมูลพฤติกรรมการขับรถ ๙ ด้านจากระบบเทคโนโลยีเครื่องบันทึกการเดินทาง (DATA RECORDER : DIGITAL TACHOGRAPH) ผ่านสัญญาณดาวเทียมหรือจากระบบ Global Positioning System (GPS) ซึ่งติดตั้งที่รถยนต์ทุกคันที่เข้าโครงการฯ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน

รายละเอียดค่าใช้จ่าย : รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๔๘๘,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๑,๐๕๖,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๓,๓๓๖,๐๐๐
รวม		๔,๘๘๐,๐๐๐

๑. ค่าจ้างบุคลากรหลัก

ลำดับ	ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา	ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน	คน-เดือน	อัตรา	จำนวนเงิน
๑	ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	๒๐	๑	๘	๒๕,๐๐๐	๒๐๐,๐๐๐
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่	ปริญญาโท	๑๐	๑	๔	๓๖,๐๐๐	๑๔๔,๐๐๐
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพฤติกรรม	ปริญญาโท	๑๐	๑	๔	๓๖,๐๐๐	๑๔๔,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรหลัก							๔๘๘,๐๐๐

๒. ค่าจ้างบุคลากรสนับสนุน

ลำดับ	ตำแหน่ง	จำนวน	คน-เดือน	อัตรา	จำนวนเงิน
๑	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่	๒	๘	๓๐,๐๐๐	๔๘๐,๐๐๐
๒	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพฤติกรรม	๒	๘	๓๐,๐๐๐	๔๘๐,๐๐๐
๓	เลขานุการ	๑	๘	๑๒,๐๐๐	๙๖,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน					๑,๐๕๖,๐๐๐

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓.๑	ค่าอบรมและพัฒนา				
	ค่าวิทยากร (๔ คนx ๘ ชม. X ๑๖ ครั้ง) ภาครัฐ ๒ คน ภายนอก ๒ คน	๑๖	ครั้ง	๒๘,๘๐๐	๔๖๐,๘๐๐
	ค่าที่พัก	๑๖	ครั้ง	๑,๕๐๐	๒๔,๐๐๐
	ค่าเช่ารถ+น้ำมัน	๑๖	ครั้ง	๓,๐๐๐	๔๘,๐๐๐
	คู่มือการอบรม	๔๐๐	คน	๕๐	๒๐,๐๐๐
	ค่าอาหารว่างผู้เข้าอบรม	๔๐๐	คน	๓๕	๑๔,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายค่าจ้างพัฒนาระบบ					๕๖๖,๘๐๐
๓.๒	ค่าประชาสัมพันธ์				
	สื่อประชาสัมพันธ์ นสพ. เว็บไซต์ข่าว เว็บเพจ	๑	ครั้ง	๓๕,๐๐๐	๓๕,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์					๓๕,๐๐๐
๓.๓	ค่าใช้จ่ายการเก็บข้อมูล				
	ค่าเช่าอุปกรณ์,ค่าเช่าเครือข่าย,ค่าเช่าพื้นที่เก็บข้อมูล (๕๐เครื่องx ๘เดือน)	๔๐๐	คน	๓,๖๔๓	๑,๔๕๗,๒๐๐
	ค่าติดตั้ง-รื้อย้าย	๔๐๐	คน	๒,๖๐๐	๑,๐๔๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายการเก็บข้อมูล					๒,๔๙๗,๒๐๐
๓.๔	ค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				
	ค่าถ่ายเอกสาร	๘	เดือน	๑,๕๔๐	๑๒,๓๒๐
	ค่าวัสดุสิ้นเปลืองสำนักงาน	๘	เดือน	๒,๑๐๐	๑๖,๘๐๐
	ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	๘	เดือน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร					๖๙,๑๒๐
๓.๕	ค่าจัดทำรายงานและเอกสารผลการศึกษา				
	ค่าจัดทำรายงาน และเอกสารผลการศึกษา รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
	รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
	รายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
	รายงานร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) + CD	๒๐	ชุด	๑,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
	รายงานสำหรับผู้บริหาร + CD	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
	ค่าทำวีดีทัศน์ ๒ , ๔ , ๗ นาที	๑	ชุด	๙๗,๘๘๐	๙๗,๘๘๐
รวมค่าจัดทำรายงานและเอกสารผลการศึกษา					๑๖๗,๘๘๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง (๓.๑)+(๓.๒)+(๓.๓)+(๓.๔)+(๓.๕)					๓,๓๓๖,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ (บุคลากรหลัก+บุคลากรสนับสนุน+ค่าใช้จ่ายตรง)					๔,๘๘๐,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำ MOU	เดือนที่ ๒	เบิกเงินล่วงหน้า ร้อยละ ๑๕
เดือนที่ ๒	จัดส่งรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	เดือนที่ ๓	-
เดือนที่ ๓	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๑ (Progress Report ๑)	เดือนที่ ๔	ร้อยละ ๔๐
เดือนที่ ๕	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ ๒ (Progress Report ๒)	เดือนที่ ๖	ร้อยละ ๓๕
เดือนที่ ๗	จัดส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	เดือนที่ ๘	ร้อยละ ๕
เดือนที่ ๙	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๒๐ ชุด รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๐	ร้อยละ ๕
เดือนที่ ๑๐	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๑๑	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๔.๒

จึงขอเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

/วาระที่ ๔.๔.๓...

วาระที่ ๔.๔.๓ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษารูปแบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยว เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๗๐๐,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปถ. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปถ. : กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิจัยสามารถนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๙ การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองให้เติบโตอย่างมีคุณภาพ กระจายความเจริญและโอกาสทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงมากขึ้น โดยการพัฒนาเมืองหลัก เมืองศูนย์กลางของจังหวัด ให้เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มสังคม เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม โดยมีความปลอดภัย สิ่งแวดล้อมดี เศรษฐกิจดี เดินทางสะดวก ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการมีคุณภาพและทั่วถึง และเน้นความสอดคล้องกับอัตลักษณ์ ความหลากหลาย และศักยภาพของเมือง บนพื้นฐานมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม ซึ่งในปี ๒๕๖๐ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดบึงกาฬขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรอย่างเป็นระบบ เพื่อเพิ่มศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจและขีดความสามารถในการแข่งขันการลงทุนและการท่องเที่ยว และให้การเดินทางในเขตเมือง ระหว่างเมืองและภูมิภาค มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์สำคัญ ๔ ยุทธศาสตร์ด้วยกัน โดยยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญในการพัฒนาทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาระบบขนส่งและจราจรเพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน และยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงข่ายคมนาคมการขนส่งสินค้าเพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจและประตูการค้า ที่จะช่วยส่งเสริมให้ประชาชนได้รับประโยชน์จากการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และคุณภาพชีวิต รวมทั้งความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนจังหวัดบึงกาฬได้อย่างแท้จริง

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการตามการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการขนส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัด บึงกาฬ ในภาคผนวก ฎ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งอย่างยั่งยืน และการพัฒนาระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของจังหวัด บึงกาฬ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการบริหารจัดการเดินรถของจังหวัดบึงกาฬ ให้มีคุณภาพและได้ผู้ประกอบการขนส่งที่มีคุณภาพสามารถบริหารจัดการเดินรถได้อย่างปลอดภัย ส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางได้รับประโยชน์อย่างสูงสุด สำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ จึงเห็นควรจ้างหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญทำการศึกษาเชิงลึก เพื่อดำเนินการ “โครงการศึกษารูปแบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ”

/วัตถุประสงค์...

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อศึกษาทบทวนข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นต่อการพัฒนารูปแบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ

๒. เพื่อศึกษาความต้องการและปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้บริการด้านการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของประชาชนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ

๓. เพื่อออกแบบรูปแบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ

ขอบเขตการดำเนินงาน :

๑. ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษา ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ เป้าหมาย แผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งและจราจร ข้อมูลทั่วไปของจังหวัด ข้อมูลด้านกายภาพ สถานที่สำคัญ แหล่งท่องเที่ยว สภาพเศรษฐกิจ สภาพสังคม แผนการพัฒนาเมือง ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันจากการศึกษาเอกสารและรายงานที่เกี่ยวข้อง จากนั้นตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลด้วยการสนทนากลุ่มกับตัวแทนหน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่น้อยกว่า ๒๐ คน

๒. ที่ปรึกษาจะต้องสำรวจความต้องการจำเป็นในการใช้บริการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของประชาชนในจังหวัดบึงกาฬ ด้วยการจัดทำแบบสอบถามความต้องการจำเป็นในการใช้บริการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง สอบถามกับกลุ่มเป้าหมายจำแนกกลุ่มประชากรตามอายุ อาชีพ หรือลักษณะพื้นฐานอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการพัฒนารูปแบบขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ โดยกำหนดจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีจำนวนเพียงพอและถูกต้องตามหลักวิชาการที่แสดงให้เห็นความน่าเชื่อถือของข้อมูล

๓. ที่ปรึกษาต้องวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้บริการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของประชาชนในจังหวัดบึงกาฬด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกตัวแทนหน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งและการจราจรในของจังหวัดบึงกาฬ จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๒ คน

๔. ที่ปรึกษาต้องออกแบบรูปแบบขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬด้วยการประชุมเชิงปฏิบัติการกับตัวแทนหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชนในจังหวัดบึงกาฬ จำนวนไม่น้อยกว่า ๓๕ คน โดยจัดทำร่างรูปแบบและนำเสนอแก่ผู้เข้าร่วมประชุมเพื่อรับฟังข้อเสนอแนะและนำไปปรับปรุงรูปแบบให้สมบูรณ์

๕. ที่ปรึกษาต้องจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลรูปแบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ เช่น แผ่นพับ Infographic แล้วตรวจสอบความเหมาะสมของรูปแบบที่พัฒนาขึ้นด้วยการสอบถามความคิดเห็นของประชาชน จำแนกกลุ่มประชากรตามอายุ อาชีพ หรือลักษณะพื้นฐานอื่นๆ โดยกำหนดจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีจำนวนเพียงพอและถูกต้องตามหลักวิชาการที่แสดงให้เห็นความน่าเชื่อถือของข้อมูล

๖. ที่ปรึกษาจัดทำรายงานและนำเสนอแก่ตัวแทนหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐ คน เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะในการปรับปรุงรูปแบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ

/ตัวชี้วัด...

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : การว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาโครงการศึกษารูปแบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ

ด้านคุณปริมาณ : ข้อมูลผลการวิเคราะห์การดำเนินการที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามขอบเขตการศึกษา

ด้านคุณภาพ : สำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬนำผลการศึกษาไปบริหารจัดการรถโดยสารประจำทางในเขตจังหวัดบึงกาฬ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. ผลการศึกษาทำให้ทราบความต้องการใช้บริการด้านการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของประชาชนที่ทำให้เพื่อสร้างความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางรวมทั้งส่งเสริมเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชาชนจังหวัดบึงกาฬ

๒. ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้ในการบริหารจัดการระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในจังหวัดบึงกาฬส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัด และทำให้เกิดระบบโลจิสติกส์ในการเดินทางอันส่งผลให้เกิดสภาพเศรษฐกิจของจังหวัดดีขึ้น รวมทั้งสามารถสร้างอาชีพให้แก่ประชาชนจังหวัดบึงกาฬอีกทางหนึ่ง

๓. ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้ในการบริหารจัดการระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในจังหวัดบึงกาฬที่สามารถสร้างความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางในจังหวัดบึงกาฬของนักท่องเที่ยวทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ ทำให้ส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัดบึงกาฬ

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๑ เดือน (ศึกษา ๖ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : จังหวัดบึงกาฬ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : สำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	รวมเป็นจำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๒,๒๔๐,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๓๙๖,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายตรง	๒,๐๖๔,๐๐๐
รวม		๔,๗๐๐,๐๐๐

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑. ค่าบุคลากรหลัก					
ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาเอก และ/หรือ ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี	๑	๘	๔๐,๐๐๐	๓๒๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๕ ปี หรือ วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี	๑	๘	๔๐,๐๐๐	๓๒๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหาร ภาครัฐ/รัฐศาสตร์	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๕ ปี หรือ วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี	๑	๘	๔๐,๐๐๐	๓๒๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านการศึกษา/ การประเมิน	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๕ ปี หรือ วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี	๑	๘	๔๐,๐๐๐	๓๒๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านสื่อ ประชาสัมพันธ์	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๕ ปี หรือ วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี	๑	๘	๔๐,๐๐๐	๓๒๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๕ ปี หรือ วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี	๑	๘	๔๐,๐๐๐	๓๒๐,๐๐๐
ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	วุฒิปริญญาเอก ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๕ ปี หรือ วุฒิปริญญาโท ประสบการณ์ไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี	๑	๘	๔๐,๐๐๐	๓๒๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรหลัก					๒,๒๔๐,๐๐๐

๒. ค่าบุคลากรสนับสนุน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๒. บุคลากรสนับสนุน				
เลขานุการโครงการ	๑	๘	๑๕,๐๐๐	๑๒๐,๐๐๐
เจ้าหน้าที่ธุรการ	๑	๘	๑๒,๐๐๐	๙๖,๐๐๐
เจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม	๖	๒	๑๕,๐๐๐	๑๘๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				๓๙๖,๐๐๐

/๓. ค่าใช้จ่ายตรง...

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓. ค่าใช้จ่ายตรง				
๓.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) จำนวน ๓ ครั้ง				
ครั้งที่ ๑ กิจกรรมทบทวนแผนยุทธศาสตร์ เป้าหมาย แผนงาน/ โครงการที่เกี่ยวข้อง				
วิทยากรกระบวนการ (๖ ชั่วโมง x ๒ วัน x ๘๐๐ บาท)	๒	คน	๙,๖๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางวิทยากรกระบวนการ	๒	คน	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
ค่าที่พักวิทยากรกระบวนการ (๒ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๒	คน	๑,๖๐๐	๓,๒๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๒๘	คน	๑,๐๐๐	๒๘,๐๐๐
ค่าที่พักผู้เข้าร่วมประชุม (๒ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๒๘	คน	๑,๖๐๐	๔๔,๘๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม (รวมวิทยากร ๒ วัน)	๓๐	คน	๑,๖๐๐	๔๘,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม	๓๐	คน	๑๐๐	๓,๐๐๐
ครั้งที่ ๒ กิจกรรมตรวจสอบการออกแบบรูปแบบขนส่งด้วยรถโดยสาร ประจำทางฯ				
วิทยากรกระบวนการ (๖ ชั่วโมง x ๒ วัน x ๘๐๐ บาท)	๓	คน	๙,๖๐๐	๒๘,๘๐๐
ค่าเดินทางวิทยากรกระบวนการ	๓	คน	๕,๐๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าที่พักวิทยากรกระบวนการ (๒ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๓	คน	๑,๖๐๐	๔,๘๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๓๗	คน	๑,๐๐๐	๓๗,๐๐๐
ค่าที่พักผู้เข้าร่วมประชุม (๒ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๓๗	คน	๑,๖๐๐	๕๙,๒๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม (รวมวิทยากร ๒ วัน)	๔๐	คน	๑,๖๐๐	๖๔,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม	๔๐	คน	๑๐๐	๔,๐๐๐
ค่าจัดทำสื่อนิทรรศการนำเสนอข้อมูล (เหมาจ่าย)				๕๐,๐๐๐
ครั้งที่ ๓ กิจกรรมรับฟังข้อเสนอแนะในการปรับปรุงรูปแบบการขนส่ง ด้วยรถโดยสารประจำทาง				
วิทยากรกระบวนการ (๖ ชั่วโมง x ๒ วัน x ๘๐๐ บาท)	๒	คน	๙,๖๐๐	๑๙,๒๐๐
ค่าเดินทางวิทยากรกระบวนการ	๒	คน	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
ค่าที่พักวิทยากรกระบวนการ (๒ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๒	คน	๑,๖๐๐	๓,๒๐๐
ค่าเดินทางผู้เข้าร่วมประชุม	๒๘	คน	๑,๐๐๐	๒๘,๐๐๐
ค่าที่พักผู้เข้าร่วมประชุม (๒ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๒๘	คน	๑,๖๐๐	๔๔,๘๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าร่วมประชุม (รวมวิทยากร ๒ วัน)	๓๐	คน	๑,๖๐๐	๔๘,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม	๓๐	คน	๑๐๐	๓,๐๐๐
๓.๒ สำนักรวบรวมความต้องการจำเป็นในการใช้บริการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง				
ค่าเช่ารถเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล	๔๕	วัน	๒,๕๐๐	๑๑๒,๕๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๔๐ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๖	คน	๓๒,๐๐๐	๑๙๒,๐๐๐
ค่าจัดทำแบบสอบถาม	๗,๒๐๐	ชุด	๑๐	๗๒,๐๐๐
ค่าจัดทำระบบบันทึกข้อมูล (เหมาจ่าย)				๕๐,๐๐๐
ค่าจัดทำของที่ระลึก	๗,๒๐๐	ชิ้น	๒๐	๑๔๔,๐๐๐
๓.๓ สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยฯ				
ค่าเช่ารถเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล	๑๐	วัน	๒,๕๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑๐ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๒	คน	๘,๐๐๐	๑๖,๐๐๐
ค่าจัดทำของที่ระลึก	๑๒	ชิ้น	๑,๐๐๐	๑๒,๐๐๐
๓.๔ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์				
ค่าจัดทำสื่อ Infographic	๕,๐๐๐	แผ่น	๒๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าจัดทำสื่อแผ่นพับ	๕,๐๐๐	แผ่น	๒๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าจัดทำวีดิทัศน์ (๒,๔,๗ นาที) (เหมาจ่าย)				๑๐๐,๐๐๐
๓.๕ ค่าใช้จ่ายในสอบถามความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับความเหมาะสมของรูปแบบฯ				
ค่าเช่ารถเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล	๑๕	วัน	๒,๕๐๐	๓๗,๕๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑๕ คืนๆ ละ ๘๐๐ บาท)	๖	คน	๓๒,๐๐๐	๑๙๒,๐๐๐
ค่าจัดทำแบบสอบถาม	๓,๖๐๐	ชุด	๒๐	๗๒,๐๐๐
ค่าจัดทำของที่ระลึก	๓,๖๐๐	ชิ้น	๒๐	๗๒,๐๐๐
๔. ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการและการจัดทำรายงานผลการศึกษา				
๔.๑ ค่าใช้จ่ายในการบริหารโครงการ				
ค่าเดินทางในการติดต่อประสานงาน	๘	เดือน	๑๐,๐๐๐	๘๐,๐๐๐
ค่าเครื่องเขียน/เครื่องใช้สำนักงาน	๘	เดือน	๕,๐๐๐	๔๐,๐๐๐
ค่าติดต่อสื่อสาร	๘	เดือน	๒,๑๐๐	๑๖,๘๐๐
๔.๒ ค่าจัดทำรายงานผลการศึกษาดังๆ				
รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	๑๐	ชุด	๕๐๐	๕,๐๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
รายงานการดำเนินงานชั้นกลาง (Interim Report)	๑๐	ชุด	๕๐๐	๕,๐๐๐
ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	๑๐	ชุด	๕๐๐	๕,๐๐๐
รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อมCD (Final Report)	๒๐	ชุด	๑,๕๐๐	๓๐,๐๐๐
รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายตรง				๕๐,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำข้อกำหนดการปฏิบัติงาน (TOR)	-	-
เดือนที่ ๒ - ๓	ดำเนินการจัดจ้างและลงนามสัญญา	-	-
เดือนที่ ๔	ส่งมอบรายงานขั้นต้น (Inception Report)	เดือนที่ ๕	๗๐๕,๐๐๐
เดือนที่ ๖	ส่งมอบรายงานชั้นกลาง (Interim Report)	เดือนที่ ๗	๓,๔๑๐,๐๐๐
เดือนที่ ๘	ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	เดือนที่ ๙	๑,๔๑๖,๐๐๐
เดือนที่ ๙	ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)	เดือนที่ ๑๐	๑,๑๗๕,๐๐๐
เดือนที่ ๑๐	ตรวจรับ	-	-
เดือนที่ ๑๑	สรุปผลการดำเนินโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบวาระที่ ๔.๔.๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม

.....

.....

วาระที่ ๕ เรื่องอื่นๆ

มติที่ประชุม

.....

.....

.....