



מגנום פרטנומרי וריאנטים

คอมมูนิการ์ดการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมท่องเที่ยวตามประเพณีในการใช้ชีวิตประจำวัน

ກົດຕົວລາຍລະອຽດ ຂັ້ນຄູກເກີດ ແລະ ດາວໂຫຼດການໃຫ້ເກີດ ເພື່ອສະບັບ ນ.

תוצרת מילויים



ຮາຍລາຍການກົມປະຊາກົມ
ເຄີຍຕະຫຼາດວິທີສິນ ພົມເອົາ



วาระและการมีส่วนร่วมของ
ผู้คนในภูมิภาค อย่างไรบ้าง



អាជីវកម្មរបស់ខ្លួន

มาตรฐานที่ประชุม
คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ วันศุกร์ที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๓.๓๐ น.
ณ ที่องค์ประชุม ๒ อาคาร ๙ ชั้น ๓ กรมการชลฯทางบก

รายที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
๑	เรื่องประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ	ไม่มี	๓
๒	เรื่องรับรองรายงานการประชุม		๓
	รายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนครั้งที่ ๗/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓	รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓	๓
๓	เรื่องเพื่อทราบ		๔
๓.๑	รายงานผลการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๑) ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำเดือน พฤษภาคม ๒๕๖๓	รับทราบ	๔ - ๕
๓.๒	รายงานผลสรุปปิดโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๑) ประจำเดือน พฤษภาคม ๒๕๖๓		๕
๓.๒.๑	โครงการศึกษาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสำหรับผู้สูงอายุที่มีใบอนุญาตขับรถ (สพก.)	รับทราบ	๕
๔	เรื่องเพื่อพิจารณา		๖๐
๔.๑	คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	รับทราบ	๖๐ - ๖๑
๔.๒	การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๑)		๖๒
๔.๒.๑	การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เมื่อจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-๑๙ (พันธกิจที่ ๑)		๖๒

ภาระที่	เต้อ	มติที่ประชุม	หน้า
๔.๒.๓.(๙)	โครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย (สนว.)	<p>ความเห็นชอบบุกรรมการด้านการศึกษาวิจัย :</p> <p>คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถโดยถนน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ พิจารณาแล้ว เห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินงานโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย ตามมติการอนุมัติรายเดือนของการแก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาของคณะกรรมการตรวจสอบห้องน้ำมติให้แก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษา โดยหากได้รับการอนุมัติรายเดือนการแก้ไขสัญญาจ้างแล้ว ให้นำวิจัยงานเข้าของโครงการรายงานให้คณะกรรมการการด้านการศึกษาวิจัย รับทราบต่อไป</p> <p>มติที่ประชุม ให้เห็นชอบการปรับระยะเวลาการดำเนินงานโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย ตามมติการอนุมัติรายเดือนการแก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาของคณะกรรมการตรวจสอบห้องน้ำมติให้แก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ และตามที่กรมการขนส่งทางบกอนุมัติให้แก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาให้แล้วเสร็จ ก่อนขอรับจัดสรรงบครั้งต่อไป</p>	๗๖ - ๗๗
๔.๒.๓.(๑๐)	โครงการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถเอกชน (สนว.)	<p>ความเห็นชอบบุกรรมการด้านการศึกษาวิจัย :</p> <p>คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถโดยถนน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ พิจารณาแล้ว เห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินงานโครงการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถเอกชน ตามมติการอนุมัติรายเดือนการแก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาของคณะกรรมการตรวจสอบห้องน้ำมติให้แก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษา โดยหากได้รับการอนุมัติรายเดือนการแก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาแล้ว ให้นำวิจัยงานเข้าของโครงการรายงานให้คณะกรรมการการด้านการศึกษาวิจัย รับทราบต่อไป</p> <p>ผู้รับผิดชอบ :</p> <p>คณะกรรมการตรวจสอบห้องน้ำมติให้แก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีตัดสินใจ โครงการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถเอกชนให้มีการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๓ มีมติให้ขยายเวลาการดำเนินงานโครงการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถเอกชน ออกไปอีก ๗๖ วัน นับจากวันที่ ๓๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ และให้สืบสุดระยะเวลาดำเนินงานโครงการในวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๓ ในการส่งรายรายงานโครงการของที่ปรึกษา และขอปรับระยะเวลาตรวจนั้งลงปีต่อไปโครงการเป็น ๗๖ ตุลาคม ๒๕๖๓</p>	๗๖ - ๗๘

วาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		<p>มติที่ประชุม อุบม์ได้ให้ปรับระยะเวลาการดำเนินงานโครงการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีการตรวจสอบประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอบเข้าประกอบการ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยให้ถือได้วันที่หักห้ามใช้เป็นโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</p>	
๔.๒.๓.(๓)	โครงการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ทโลจิสติกส์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมยานพาหนะเข้ามาระบบทดลอง (กพจ.)	<p>ผู้ชี้แจง :</p> <p>กองแผนงาน ได้มีหนังสือต่วน ที่ กค ๐๘๐๗/๙๙๙ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๓ ดึง ส่วนพัสดุและแม่ป้ายทะเบียนรถ (สพต.) สำนักบริหารการคลังและรายได้ โอนแผนเอกสารต่อ ฯ แห่ง ขอบเขตงานซึ่ง ที่ปรึกษา ร้าร้ายซื้อคอมมิชชันการซื้อขายที่บริษัท รวมทั้งร้าร้ายซื้อคอมมิชชันการตรวจสอบพัสดุ ต่อมา ลักษณะการซื้อขายที่ไม่โปร่งใส ไม่ตรวจสอบเอกสารที่ได้รับเท็จเป็นคอมมิชชันการตรวจสอบพัสดุ หลักเกณฑ์การพิจารณาตัดสินใจที่บริษัทโดยชอบด้วยกฎหมาย อาทิ ซึ่งจากข้อติดต่อของสพต. กองแผนงาน ได้มีหนังสือต่วน ที่ กค ๐๘๐๗/๙๙๙ ลงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๓ ดึงกระทรวงมหาดไทย, กรมศุลกากร, สำนักงานค่าแรงพัสดุ และสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง เพื่อพิจารณาให้แจ้งรายซื้อผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการตรวจสอบพัสดุของโครงการฯ แต่เนื่องจากโครงการมีรายละเอียดงานที่ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ หน่วยงานต้องการต้องใช้ระยะเวลาในการคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่สุด จึงมีความจำเป็นในการขอปรับเปลี่ยนระยะเวลาการดำเนินโครงการเป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๓ โดยมีแผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงินที่ขอปรับเปลี่ยนดังนี้</p> <p>แผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงิน</p> <p>มติที่ประชุม อุบม์ได้ให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ทโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมยานพาหนะเข้ามาระบบทดลอง เป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยให้ถือได้วันที่หักห้ามใช้เป็นโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</p>	๒๐ - ๒๓

ภาระที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
๔.๒.๑.(๕)	โครงการจ้างที่ปรึกษาศึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะ ในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้าง พื้นฐานการขนส่งสาธารณะและ ความปลอดภัยในการเดินทางของคน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับ คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของ กระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ (อปค.)	<p>ความเห็นคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ :</p> <p>คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้ว เห็น ควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินงานโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความ ปลอดภัยในการเดินทางของคน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่ง สาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวง คมนาคม ระยะที่ ๔ ตามมติการของอนุมัติรายละเอียดเอกสารแก้ไขสัญญาจ้าง ที่ปรึกษาแล้ว ให้ ผู้ได้รับจัดสรรรายงานให้คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ รับทราบต่อไป</p> <p>มติที่ประชุม ให้ทักษะนวนการปรับระยะเวลาการดำเนินงาน โครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการ ขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัย ในการเดินทางของคน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และ ผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ ตามมติการของอนุมัติ รายละเอียดเอกสารแก้ไขสัญญาจ้าง ที่ปรึกษาโครงการฯ โดยหากได้รับการอนุมัติ ระยะเวลางานแก้ไขสัญญาจ้าง ที่ปรึกษาแล้ว ให้ผู้ได้รับจัดสรร รายงานให้คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ รับทราบต่อไป</p>	๑๖ - ๑๗
๔.๒.๒	การขอปรับระยะเวลาการดำเนิน โครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้รถให้กับนน. เมืองจาก การดำเนินงานไม่แล้วเสร็จตามเวลาที่ กำหนด (พันธกิจที่ ๓)		๓๐
๔.๒.๒.(๑)	โครงการศึกษาพัฒนาการกำกับ คุณภาพ และบริหารจัดการของสภาระประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถ ให้กับนน. (กบส.)	มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาโครงการศึกษาพัฒนาการ กำกับคุณภาพและบริหารจัดการของสภาระประจำทางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัย ในการใช้รถให้กับนน. เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรร่างรับการดำเนินโครงการ และเป็นกจายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามที่เสนอขอโดยทั่วไป แต่จะต้องดำเนินการ ระหว่างวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓	๓๐ - ๓๓
๔.๒.๒.(๒)	โครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสาร สาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความ ปลอดภัยในการใช้รถให้กับนน. (กบส.)	มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการรับรอง มาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความ ปลอดภัยในการใช้รถให้กับนน. เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยร่างรับการดำเนินโครงการให้เป็นไปตาม แผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินที่กำหนด และ ดำเนินการตามระเบียบท่องทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด	๓๔ - ๓๕
๔.๓	การขยายเลือกการจัดสรรเงินกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้กับนน.		๓๖

รายที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
	ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (พันธกิจที่ ๓)		
๔.๗.๑	โครงการศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน (กรมทางหลวงชนบท)	มติที่ประชุม อนุมัติให้ยกเลิกการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ สำหรับค่าเบินโครงการศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน จำนวนเงิน ๓,๙๙๕,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ	๓๗ - ๓๘
๔.๗.๒	โครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้ที่นักขับต้องนำไปในการขับรับในอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ (สนง.)	มติที่ประชุม อนุมัติให้ยกเลิกการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ สำหรับค่าเบินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้ที่นักขับต้องนำไปในการขับรับในอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ จำนวนเงิน ๕,๕๗๕,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ	๓๙ - ๔๐
๔.๗.๓	โครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้ที่นักขับต้องนำไปในการขับรับในอนุญาตขับรถว่าด้วยลักษณะ ประเภท และข้อจำกัดของถนน (สนง.)	มติที่ประชุม อนุมัติให้ยกเลิกการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ สำหรับค่าเบินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้ที่นักขับต้องนำไปในการขับรับในอนุญาตขับรถ ว่าด้วยลักษณะ ประเภท และข้อจำกัดของถนน จำนวนเงิน ๔,๓๙๕,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ	๔๑ - ๔๒
๔.๘	การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ (พันธกิจที่ ๓)		๔๓
๔.๙.๑	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี่อย่างปลอดภัย (สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย)	<p>ความเห็นของคณะกรรมการศึกษาวิจัยฯ :</p> <p>เหมาะสมกับกระบวนการดำเนินการศึกษาวิจัยฯ ที่จะบรรลุได้ เพื่อเป็นการควบคุมความเร็วและพัฒนาระบบการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ภายใต้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตอันเนื่องจากพฤติกรรมการใช้ความเร็ว ซึ่งมีความเห็นดังนี้</p> <p>๑. ให้ระบุข้อเสนอเชิงนโยบายให้ชัดเจนในด้านการบริหารจัดการร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความชัดเจน และสามารถนำผลการศึกษาไปเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายและสามารถปฏิบัติได้จริง</p> <p>๒. ให้มีการศึกษาบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวกับการควบคุมความเร็วของรถในประเทศไทยเด่นเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาโครงการต่อไป</p> <p>มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ สำหรับค่าเบินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี่อย่างปลอดภัยในวงเงิน ๕,๕๗๕,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการศึกษาวิจัยฯ ทั้งนี้ การเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระยะเวลารายการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</p>	๔๔ - ๔๕

รายวิชา	เรื่อง	มติที่ประชุม	หมายเหตุ
๔.๔.๒	โครงการศึกษาทดลองติดตั้งการขับรถอนต์ ๙ ด้าน ผ่านเทคโนโลยี Data Recorder Digital Tachograph เพื่อสร้างความปลอดภัย (สถาบันเทคโนโลยีปทุมธานี)	<p>ความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ :</p> <p>คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้ว เพื่อเป็นการศึกษาทดลองติดตั้งการขับรถอนต์ ๙ ด้าน ที่สอดคล้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พร้อมทั้งมีหลักสูตรเฉพาะทาง ในด้านการขับขี่ที่สามารถนำไปเป็นต้นแบบในการพัฒนา ทรัพยากรมนุษย์ด้านการขับขี่ปลอดภัย จึงมีความเห็น ดังนี้</p> <p>๑. ให้ศึกษารายละเอียด และประสานงานกับศูนย์บริหาร จัดการเดินรถระบบ GPS กรมการขนส่งทางบก เพื่อให้มีผล การศึกษาสามารถนำไปขับเคลื่อนนโยบายในการนำเทคโนโลยี ไปใช้ได้จริงต่อไป</p> <p>๒. ควรมีการจำแนกพื้นที่การศึกษาให้ชัดเจน และมีการ จัดทำแผนงาน หรือคันແນกการศึกษาในระดับพื้นที่ที่เป็นจังหวัด ขนาดใหญ่ มีการใช้รถเป็นจำนวนมาก เพื่อให้การศึกษา ครอบคลุมพื้นที่ในส่วนภูมิภาคให้มากขึ้น</p> <p>๓. ให้จำแนกประเภทรถที่จะศึกษา ตามที่กรมการขนส่ง ทางบกใช้ในการจำแนกประเภทในปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไป แนวทางเดียวกัน</p> <p>๔. ให้ศึกษาทดลองติดตั้งการขับรถอนต์ ๙ และการปิด หน้ารถ ซึ่งเป็นพยุงติดตั้งที่เป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้การศึกษาครอบคลุมทดลองติดตั้งที่เป็นสาเหตุ ของการ发生ให้เกิดอุบัติเหตุ</p> <p>๕. ให้ศึกษาการจัดเก็บข้อมูลพยุงติดตั้งการขับรถที่มี จำนวนมาก และวิธีการนำ Artificial Intelligence (AI) เข้ามา ช่วยในการจัดเก็บข้อมูล เพื่อให้มีข้อมูลรองรับการนำผลการศึกษา โครงการไปใช้งานต่อไป</p> <p>มติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยใน การใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับ ดำเนินโครงการศึกษาทดลองติดตั้งการขับรถอนต์ ๙ ด้าน ผ่าน เทคโนโลยี Data Recorder Digital Tachograph เพื่อสร้าง ความปลอดภัย จำนวนเงิน ๕๑๘๗๔๐๐ บาท โดยให้ผู้ได้รับ จัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการ ศึกษาวิจัยฯ ทั้งนี้ การเบิกจ่ายเงินให้ดำเนินการตามรายเบิกของ หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</p>	๖๐ - ๗๐
๔.๔.๓	โครงการศึกษาฐานแบบการขับรถส่งตัวโดย รถโดยสารประจำทางเพื่อรับรับระบบ โลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและ การท่องเที่ยว เพื่อความปลอดภัย ในกระบวนการทางของผู้ใช้รถโดยสาร ประจำทางของจังหวัดปีจกฟ้า (สหจ.ปีจกฟ้า)	<p>ความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ :</p> <p>คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้ว เพื่อให้การพัฒนาระบบการขับรถส่งตัวโดยรถโดยสารประจำทาง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถตอบรับความต้องการ บริหารจัดการเดินรถและได้ถูกประยุกต์กับการขับรถส่งตัวที่มีความหลากหลาย สามารถตอบรับการจัดการเดินรถให้อย่างปลอดภัย เป็นการเพิ่ม ศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจและชีวิตความสามัคคีในการ แข่งขันการลงทุนและการท่องเที่ยว และให้การเดินทาง ในเขตเมือง ระหว่างเมืองและภูมิภาค มีความสะดวก รวดเร็ว</p>	๗๐ - ๘๐

รายที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		<p>และปลดอุดกั้น สามารถเป็นต้นแบบให้จังหวัดอื่นนำไปเป็นต้นแบบในการดำเนินการได้ จึงมีความเห็น ดังนี้</p> <p>๑. ให้ปรับข้อโครงการจากเดิม เป็น โครงการศึกษา รูปแบบการอนุส่งตัวยรถโดยสารประจำทางเพื่อร่องรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการห้องเที่ยว เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทาง (กรณีศึกษาจังหวัดปีจัก恍)</p> <p>๒. ให้เพิ่มวัสดุประสงค์ของการนำผลลัพธ์โครงการเพื่อเป็นต้นแบบให้กับจังหวัดอื่นๆได้นำไปใช้พัฒนาได้ด่อไป</p> <p>๓. ให้กำหนดขอบเขตการศึกษาให้ชัดเจนครอบคลุม เส้นทางการเดินทางทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ความปลอดภัยในการเดินทางประเภทรถต่างๆ รวมถึงทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง มีการศึกษาเปรียบเทียบกับจังหวัดอื่นๆ และ ต่างประเทศอย่างน้อย ๒ ประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาเมืองในอนาคต</p> <p>๔. ให้มีการศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับความต้องการในการเดินทางและเส้นทางในการเดินทางระหว่างประเทศของผู้คนใน อาชญาณรัฐประอิปไปพบประเทศไทย</p> <p>๕. ให้มีการศึกษาด้านความเสี่ยงในการลงทุนของ ผู้ประกอบการ การซ้ายเทือหากาครัชภัยมีพื้นที่ที่มีผู้โดยสาร น้อยการประกอบการไม่สามารถดำเนินการได้ หน่วยงานภาครัฐ จะเข้ามาสนับสนุนช่วยเหลือหรือมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการเดิน รถได้อย่างไร เพื่อให้มีการประกอบการอย่างยั่งยืน</p> <p>มติที่ประชุม อนุมัติให้ชัดสรุเพิ่งกองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้อนุน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับ ดำเนินโครงการศึกษารูปแบบการอนุส่งตัวยรถโดยสารประจำทาง เพื่อร่องรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการห้องเที่ยว เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทาง ของจังหวัดปีจัก恍 ในวงเงิน ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้สูญได้รับ จัดสรรดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการ ศึกษาวิจัยฯ และจัดส่งให้ฝ่ายเลขานุการก่อนดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ กรณีเบิกจ่ายเงินของโครงการให้สูญได้รับจัดสรรดำเนินการตาม ระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</p>	
๔	ความเห็นของคณะกรรมการ ด้านการศึกษาวิจัยฯ เพิ่มเติม	<p>จากการพิจารณาหารายบุคคลของบุกรรมการด้านการ ศึกษาวิจัยฯ ในครั้งนี้ คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ มีความเห็นในภาพรวมเพื่อเดิน ดังนี้</p> <p>๑. การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการกับกองทุน เพื่อความปลอดภัยในใช้การใช้อ้อนุน ในกรณีที่ยังไม่ได้สู้วันข้าง ยังไม่มีการจัดทำสัญญาจ้าง ให้ยื่นขอปรับระยะเวลาการ ดำเนินงานภายหลังจาก ที่ได้มีการจัดทำสัญญาจ้างแล้ว รวมทั้ง กรณีที่ภายนอกต่างจากที่สัญญาจ้างแล้ว มีการเปลี่ยนแปลงในเรื่อง ของระยะเวลาการดำเนินงาน ท้องที่ดำเนินการปรับแก้ให้สัญญา ให้แล้วเสร็จก่อนขอปรับระยะเวลาการดำเนินงาน เพื่อให้</p>	๔๙

รายที่	เรื่อง	มติที่ประชุม	หน้า
		<p>ระยะเวลากำรดำเนินโครงการสหศึกษาด้วยภาษาอังกฤษหรือ กิจกรรมพื้นบ้านร่วมกับภาษาอังกฤษ</p> <p>๒. ให้มีการเผยแพร่ผลงานโครงการที่ดำเนินการศึกษาวิจัยที่ ได้รับขัดสารเงินจากกองงบประมาณเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนนในวาระสารและสื่อออนไลน์ของกองงบประมาณเพื่อความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ประชาชนได้รับรู้และ สามารถนำผลการศึกษาวิจัยต้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ ถนนไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนนต่อไป</p> <p>มติที่ประชุม ให้ฝ่ายเลขานุการฯ ดำเนินการตามความเห็นชอบ คณะกรรมการที่ดำเนินการศึกษาวิจัยฯ ต่อไป</p>	



รายงานการประชุม

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๔/๒๕๖๓

วันศุกร์ที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เวลา ๑๘.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๖ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก

ผู้มาประชุม

๑. นายยงยุทธ นาคแพะ	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ)	ประธาน
๒. นายกนก บุรณพงศ์		อนุกรรมการ
๓. นายแพทย์อนุชา เศรษฐสุดิยร		อนุกรรมการ
๔. ศ.พ.ศ.ต.ศ.พงษ์สันต์ คงครุเมgar	อาจารย์พิเศษ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ	อนุกรรมการ
๕. พช.ตร.ประภา ศาสตร์ระบุรี	รองผู้อำนวยการสำนักงานบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อพัฒนาการศึกษา	อนุกรรมการ
๖. นางพรธนี พุ่มพันธ์	ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ	อนุกรรมการ
๗. นางประภาพรรัตน์ พิพัฒน์สมพร	ผู้อำนวยการสำนักบริหารการคลังและรายได้	อนุกรรมการ
๘. นายสหชาติ คำพูน	หัวหน้าส่วนพัฒนาและส่งเสริมคุณภาพการขับรถ แทน	อนุกรรมการ
๙. นางสาวรัตนา อิทธิอมร	ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	อนุกรรมการ
๑๐. นายชัยรัตน์ พรสวัสดิ์	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งผู้โดยสาร	อนุกรรมการ
๑๑. นายทวี เมธีศุภภักดี	วิศวกรชำนาญการ แทน	อนุกรรมการ
๑๒. นางสาวทวีพร เพิ่มพิชัย	ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์ แทนส่งจังหวัดศรีสะเกษ รักษาระบินในตำแหน่ง หัวหน้าสำนักงานกองทุน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	อนุกรรมการและ เลขานุการ
๑๓. นางจินตุจุฑา ศิริยะ	หัวหน้างานติดตามและประเมินผล	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๔. นางสาวรัตนา หวังโภคาก	หัวหน้างานแผนงานโครงการ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๕. นางสาวยุธรัตน์ พรมเสิน	หัวหน้าส่วนการเงินและบัญชีกองทุนฯ	ผู้ช่วยเลขานุการ

ผู้ไม่มาประชุม

๑. นายสรพงศ์ ไพบูลย์พงษ์		อนุกรรมการ
๒. นายแพทย์ธนพงษ์ จิโนวงศ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย	อนุกรรมการ

/ผู้เข้าร่วมประชุม...

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. ดร.วีระเดช ชี้ยวัฒนาบุวงศ์	ผู้อำนวยการเขตฯ	กรมทางหลวงชนบท
๒. นายศรี ศรีวิเชียร	นายช่างโยธาอาชญา	กรมทางหลวงชนบท
๓. ว่าที่ ร.ก.สันเพชร ยอดเงิน	นายช่างโยธา	กรมทางหลวงชนบท
๔. นางรัศมุคนธ์ พิศาลศิลป์สกุล	นักจัดการงานทั่วไปสำนักงานยุทธศาสตร์ฯ	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๕. นางสาวบุณิกา จันเทพ	นักจัดการงานทั่วไปสำนักงานยุทธศาสตร์ฯ	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
๖. ดร.มงคล เอกบัญญาพงศ์	รองผู้อำนวยการศูนย์วิจัยปัญญาประดิษฐ์	สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
๗. รศ.ดร.กันต์ร์ กนิษฐ์พงศ์	ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย	สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
๘. ดร.ธรรมรงค์ ประภาสวัสดิ์	รองผู้อำนวยการสำนักวิจัยและบริการวิชาการฝ่ายวิชาการ	สถาบันเทคโนโลยีปทุมธานี
๙. อาจารย์พสุพันธ์ สัมมาภิสิหวงศ์	รองผู้อำนวยการสำนักวิจัยและบริการวิชาการฝ่ายบริหาร	สถาบันเทคโนโลยีปทุมธานี
๑๐. นายอรรถการ ฤทธิธนาวงศ์	ที่ปรึกษาโครงการ	สถาบันเทคโนโลยีปทุมธานี
๑๑. นายขันคงวัย แซ่เต้ง	นักวิจัยสมทบ	สถาบันเทคโนโลยีปทุมธานี
๑๒. นายบุญนันทน์ บุราลัย	ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๑๓. นายก่อฬากา ประกอบสุข	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมผู้โดยสาร	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๑๔. นางสาวพัชราวงศ์ ประพุตติธรรม	หัวหน้ากลุ่มกิจกรรมขนส่งระหว่างประเทศ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๑๕. นางสาวนิสากร ชาติติริ	นักวิชาการขนส่งสำนักงานยุทธศาสตร์ฯ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๑๖. นางสาวศรีรัตน์ ယaphรรณ	หัวหน้าส่วนกำกับและด้านความ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๑๗. นายสมพงษ์ ติวทอง	หัวหน้างานประเมินหมายเลขอหเบียนราย	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๑๘. นางสาวอัญญาธีรา จึงประเสริฐชัย	นักวิชาการขนส่งสำนักงานยุทธศาสตร์ฯ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๑๙. นางสาววนปวิชญ์ ธรรมตันธิ	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๒๐. นางสาวชฎาnic สมสุข	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๒๑. นายปนิธิ หอมสุคนธ์	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๒๒. นางสาวเยาวาภรณ์ บุญชุวงศ์	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๒๓. นางสาวสิริวรรณ วิชา	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๒๔. นายภาณุwall พรหมแพน	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๒๕. นายไกรศักดิ์ สุรัวฒนาวงศ์	ผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการ	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๒๖. นางสาวศิรยาพร สงเครียง	เจ้าหน้าที่งานขนส่งปฏิบัติงาน	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๒๗. นางสาวอังฆายณี ตรีวิชัย	เจ้าหน้าที่งานขนส่งปฏิบัติงาน	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๒๘. นางสาวสุพิชญา กาญจนมุกุล	นักวิชาการขนส่ง	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๒๙. นางสาวกฤตญา เอี่ยมเฉิน	นักวิชาการขนส่ง	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๓๐. นายไกรวิทย์ พระสว่าง	นักวิชาการขนส่ง	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๓๑. นางสาวอัญชลี ประจัน	นักวิชาการขนส่ง	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๓๒. นางสาวชุติกาญจน์ ลือวิชานะ	นักวิชาการขนส่ง	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๓๓. นางสาวอรอิตา ลีละเกียรติ	นักวิชาการขนส่ง	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๓๔. นางสุจิตรา เปรมวิทยากร	นักวิชาการการเงินและบัญชี	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน
๓๕. นางสาวอุตสาหานันท์ สุขคง	เจ้าหน้าที่ระบบงานคอมพิวเตอร์	กรมการข่าวสื่อสารมวลชน

๑๖. นางสาวภาณุมาศ เพ็งฟู	เจ้าหน้าที่งานส่ง	กรรมการขนส่งทางบก
๑๗. นางสาวบุญกร ณ ล้ำพูน	เจ้าหน้าที่ขนส่ง	กรรมการขนส่งทางบก
เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๓๐ น.		

วาระที่ ๑ เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

- ไม่มี -

วาระที่ ๒ เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ในการใช้รถใช้ถนนในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ เวลา ๐๙.๓๐ น. ณ ห้องประชุม ๑
อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรรมการขนส่งทางบก นั้น ฝ่ายเลขานุการ ได้จัดทำรายงานการประชุมฯ ดังกล่าวแล้ว
โดยฝ่ายเลขานุการ ได้ดำเนินการขัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ ให้แก่อนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ทุกท่านพิจารณาแล้ว
เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓ โดยระบุว่า หากมีข้อแก้ไขประการใดกรุณาแจ้งให้ฝ่ายเลขานุการ ทราบ
ภายในกำหนด ๗ วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือ ซึ่งฝ่ายเลขานุการ จะได้จัดทำบันทึกรายงานการประชุมฉบับที่
แก้ไขแล้วเสนอคณะกรรมการใน การประชุมครั้งต่อไป หากไม่ขอแก้ไขภายในกำหนดจะถือว่าท่านได้ให้
ความกุศลรับรองรายงานการประชุมฯ นี้แล้ว และปรากฏว่าไม่มีอนุกรรมการฯ ท่านใดขอแก้ไขรายงานการ
ประชุมต่างกัน โดยมีรายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายที่ ๒

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาไว้รองรายงานการประชุม
นัดที่ประชุม รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ
ใช้ถนน ใน การประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓

รายชื่อ ๓ เรื่องเพื่อทราบ

รายชื่อ ๓.๑ รายงานผลการดำเนินงานโครงการต้านการศักดิ์สิทธิ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้คน
ที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้คน ประจำเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓

ปีงบประมาณ	จำนวนหน่วยงาน/ โครงการ	รวมวงเงินที่อนุมัติ จัดสรร (บาท)	สถานการณ์ดำเนินการ		
			ยกเว้น	แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างดำเนินการ
๒๕๖๒-๒๕๖๓	๙๘	๒๐๗,๐๖๒,๔๑๐	-	๗๙	-
๒๕๖๓	๖	๔๐,๕๕๙,๐๐๐	๑	๕	-
๒๕๖๓	๗๑	๑๗๗,๖๗๖,๗๐๐	-	๗๐	๑
๒๕๖๓	๗๓	๙๖,๙๕๔,๙๐๐	๕	๙	๓
๒๕๖๒	๗๓	๕๗,๖๕๙,๕๙๐	๒	๒	๗
๒๕๖๒	๙	๑๒๒,๖๘๘,๑๕๐	-	-	๙
รวม	๙๙	๖๕๒,๐๙๕,๙๖๐	๗	๖๙	๑๐

จากการติดตามผลการดำเนินงานของโครงการตามที่นักกิจที่ ๓ ที่อยู่ระหว่างดำเนินการที่ ๒๐
โครงการ ปรากฏผล ดังนี้

๑. โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน จำนวน ๗๙ โครงการ

๒. โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๕ โครงการ

๓. โครงการที่อนุมัติใหม่ จำนวน ๙ โครงการ

ลำ ดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ยอด คง	สถานะ

โครงการที่ไม่เป็นไปตามแผน/ปรับแผน จำนวน ๗๙ โครงการ

๑	โครงการศึกษาพัฒนาการ แก้กับบุตรและเยาวชนเรื่องจัดการ รถโดยสารประจำทาง ในเขต กรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความ ปลอดภัยในการใช้รถให้คน	กนส.	๑๙ เม.ย. ๖๒ - ๒๙ ก.พ. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ มี.ค. ๖๓	๔,๗๙๗,๕๐๐	๗๙	* ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างตรวจสอบรายงานฉบับสมบูรณ์ ตามแผน ต้องตรวจสอบและเบิกจ่ายเงินงวด สุดท้าย (อยู่ระหว่างรอปรับระยะเวลาดำเนิน โครงการ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ ม.ค. ๖๓)
๒	โครงการซ่อมที่ปรึกษาศึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและ ให้ข้อเสนอแนะในการ ปรับปรุงและออกแบบ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สาธารณะ และความปลอดภัย ในการเดินทางทางถนน เพื่อ เข้ามิชชันบนเส้นทางสาธารณะ สำหรับคนพิการ เพิ่ก และ ผู้สูงอายุของกรุงเทพฯ รวมกิจกรรม ระยะที่ ๔	สปส.	* ๑ ส.ค. ๖๒ - ๑๑ ก.ค. ๖๒ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ มี.ค. ๖๓ • ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๑ ก.ค. ๖๓	๖,๐๐๐,๐๐๐	๗๙	* ไม่เป็นไปตามแผน - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดทำรายงาน ความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ เมื่อจากได้รับ ผลกระทบจากสถานการณ์แพร่ระบาดของ โควิดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ทำให้ไม่ สามารถลงพื้นที่สำรวจได้ ตามแผน ต้องขออยู่ระหว่างที่ปรึกษาเพิ่ม อัตรารายจ่ายความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนิน โครงการ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ม.ค. ๖๓)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ	จำนวนอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๓	โครงการพัฒนาระบบ e-Learning และบทเรียนอิเล็กทรอนิกส์ (Courseware) ที่ใช้ในการเรียนการสอน สำหรับบุคลากร ด้านการตรวจสอบภาพถ่ายภาควิชัญและภาคออกงาน	สนก.	๑๗.๐๙.๖๒ - ๒๗.๑๐.๖๒ • ปรับเป็นสืบสุก ๑๘.๑๐.๖๒	๔,๗๐๐,๐๐๐	๖๐	* ไม่เป็นไปตามแผน - อุปราชหัวขอเสนอการตรวจสอบทั้งหมด ในงานเข้าที่ปรึกษา และมีมติให้ที่ปรึกษาปรับแก้รายละเอียดของรายงานก่อน ตรวจสอบ ความผิดนี้ที่ปรึกษาต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ แล้ว
๔	โครงการพัฒนา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการให้รถได้ขึ้นบน	กรมทางหลวงชนบท	๑๐๔.๑๑.๖๒ - ๒๗.๑๑.๖๒	๓,๖๙๕,๐๐๐	๑๓	* ไม่เป็นไปตามแผน - อุปราชหัวขอเสนอการเมื่อจากให้รับทุนจากหน่วยงานภาคที่ เกี่ยวข้องแล้ว (อุปราชหัวขอเสนอยกเลิกโครงการ)
๕	โครงการพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขับรถในอนุญาตซึ่งรถ ว่าด้วยสัมภาระและข้อจำกัดของผู้ขับรถ	สนก.	๑๐๔.๑๑.๖๒ - ๒๗.๑๑.๖๒	๔,๕๗๕,๐๐๐	๔	* ไม่เป็นไปตามแผน - อุปราชหัวขอเสนอการเมื่อจากให้รับทุนจากหน่วยงานที่ดำเนินการ แต่ต้องคืนทุกงานการยกร่าง ภาคฐานในอนุญาตซึ่งรถ เพื่อพิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์กระบวนการอบรม และทดสอบทั้งภาคดุษฎีและภาคปฏิบัติเดือนในอนุญาตซึ่งรถและผู้ประจำรถ (อุปราชหัวขอเสนอยกเลิกโครงการ)
๖	โครงการพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขับรถในอนุญาตซึ่งรถ ว่าด้วยสัมภาระและข้อจำกัดของตนน	สนก.	๕.๑.๖๓ - ๙.๑.๖๓	๔,๓๗๕,๐๐๐	๔	* ไม่เป็นไปตามแผน - อุปราชหัวขอเสนอการเมื่อจากให้รับทุนจากหน่วยงานที่ดำเนินการ แต่ต้องคืนทุกงานการยกร่าง ภาคฐานในอนุญาตซึ่งรถ เพื่อพิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์กระบวนการอบรม และทดสอบทั้งภาคดุษฎีและภาคปฏิบัติเดือนในอนุญาตซึ่งรถและผู้ประจำรถ (อุปราชหัวขอเสนอยกเลิกโครงการ)
๗	โครงการพัฒนาเทคนิคการตรวจสอบภาพโรงเรียนสอนขับรถเด็ก	สนก.	• ๑๗.๐๙.๖๒ - ๒๗.๐๙.๖๒ • ปรับเป็นสืบสุก ๑๘.๐๙.๖๒	๔,๔๗๕,๐๐๐	๘๐	* ไม่เป็นไปตามแผน - คณกกรรมการตรวจสอบพิจารณาตรวจสอบงาน จว.ที่ ๒ และ ๓ ความผิดนี้ที่ปรึกษาต้องจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ (อุปราชหัวขอรับใบอนุญาตเด็กต่อเนื่อง โครงการ เป็นสืบสุกอันที่ ๑๑.๑.๖๒)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๔	โครงการศึกษาออกแบบโครงสร้างศูนย์ห้องโดยสารให้มีความแข็งแกร่งเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย	สบว.	<ul style="list-style-type: none"> ๑๗ เม.ย. ๖๒ - ๓๐ ก.ค. ๖๓ ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๙ ก.ค. ๖๓ 	๕,๘๐๐,๐๐๐	๔๐	<p>* ไม่เป็นไปตามแผน</p> <p>- เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ซึ่งไม่สามารถดำเนินการที่เข้ามายาน้ำหนักให้ครบถ้วนตามกำหนด ของคณะกรรมการตรวจสอบที่สุดได้ ตามแผน ที่ปรึกษาต้องหันส่องรายงานความก้าวหน้า</p> <p>(อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ เป็นสิ้นสุด วันที่ ๑๙ ก.ค. ๖๓)</p>
๕	โครงการศึกษาออกแบบระบบสนับท์โลจิสติกส์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการนำส่งควบคุมภาระหนาแน่นข้ามพรมแดน	กสท.	<ul style="list-style-type: none"> ๑๔ ม.ค. ๖๒ - ๒๙ พ.ค. ๖๔ 	๕,๙๕๙,๐๐๐	๐	<p>* ไม่เป็นไปตามแผน</p> <p>- (TOR) ได้รับความเห็นชอบแล้ว อยู่ระหว่างเข้าสู่กระบวนการจัดซื้อที่ปรึกษาความแผน ที่ปรึกษาต้องส่งรายงานเริ่มต้นการศึกษาแล้ว</p> <p>(อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ เป็นสิ้นสุด วันที่ ๒๙ ก.ค. ๖๔)</p>
๖๐	โครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร	สพธ.	<ul style="list-style-type: none"> ๕ มี.ย. ๖๓ - ๔ เม.ย. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด ๕ ก.ค. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๙ ส.ค. ๖๒ ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ ม.ค. ๖๓ ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ก.ค. ๖๓ 	๔,๙๙๐,๐๐๐	๗๗	<p>* ไม่เป็นไปตามแผน</p> <p>- ที่ปรึกษาได้ดำเนินงานตามโครงการ เสร็จสิ้นแล้ว คงเหลือการพิจารณาจดทะเบียนอีกที่ศูนย์สัญญาณ Q BUS ของกรมทรัพย์สินทางปัจจุบัน ซึ่งอยู่ระหว่างกรรมการหรือผู้อำนวยการเขต ที่จะเป็นเครื่องหมายรับรองมาตรฐานคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q BUS) และคาดว่าจะได้รับแจ้งผลภายในกลางเดือน ก.ค. ๖๒ ตามแผน จะต้องดำเนินการสรุปปีก โครงการแล้ว</p> <p>(อยู่ระหว่างขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการ เป็นสิ้นสุด วันที่ ๓๑ ก.ค. ๖๓)</p>
๗๑	โครงการศึกษาโครงการจัดทำหลักสูตรการอบรมเพื่อขอรับคืนคะแนนความประพฤติในการขับรถ	สบภ.	<ul style="list-style-type: none"> ๔ ก.พ. ๖๓ - ๗ เม.ย. ๖๔ 	๔,๘๐๐,๐๐๐	๔	<p>* ไม่เป็นไปตามแผน</p> <p>- อยู่ระหว่างเสนอขออนุมัตินั้นของ TOR ตามแผน ต้องดำเนินการจัดซื้อและลงนามในสัญญาเรียบร้อยแล้ว</p>

โครงการที่เป็นไปตามแผน จำนวน ๕ โครงการ

๑	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแบบมาตรฐานของสุกปกรณ์ป้องกันด้านข้างและด้านท้ายของร่องที่ใช้ในการถอนล่งสัตว์หรือสิ่งของ	สำน.	<ul style="list-style-type: none"> • ๑ ว.ร. ๒๓ - ๓๑ ว.ร. ๒๖ • ปรับเป็นถังสุด ๓๗ ว.ร. ๒๓ 	๔,๙๑๐,๒๕๐	๖๕	<p><input checked="" type="checkbox"/> เป็นไปตามแผน</p> <p>- จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์แล้ว อุ่นระหว่างคณะกรรมการตรวจรับฯ พิจารณาแล้วรับรายงาน</p>
---	---	------	---	-----------	----	---

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ผู้ร่วมงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๖	โครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ด้านการขับหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	สนง.	<ul style="list-style-type: none"> ๑๖ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๑๗ พ.ศ. ๒๕๖๓ ปรับเป็นเดือนสุด ๑๘ พ.ศ. ๒๕๖๓ 	๒๖,๖๔๕,๐๐๐	๙๕%	<input checked="" type="checkbox"/> เป็นไปตามแผน <ul style="list-style-type: none"> - ที่ปรึกษาจัดสร้างรายงานฉบับสมบูรณ์ เรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างการตรวจสอบ
๗	โครงการศึกษาความสำเร็จของการเรียนรู้ทักษะการขับที่รถจักรยานยนต์ และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมซึ่งปรับตัวก้าวตามยุคที่ปัจจุบัน	สนง.	<ul style="list-style-type: none"> ๑๖ ส.ค. ๒๕๖๒ - ๑๕ ต.ค. ๒๕๖๓ ปรับเป็นเดือนสุด ๑๕ มิ.ย. ๒๕๖๓ 	๕,๖๕๙,๐๐๐	๙๕%	<input checked="" type="checkbox"/> เป็นไปตามแผน <ul style="list-style-type: none"> - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดสร้างรายงานฉบับสมบูรณ์
๘	โครงการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทย	สนง.	<ul style="list-style-type: none"> ๑๖ ส.ค. ๒๕๖๒ - ๑๕ ต.ค. ๒๕๖๓ ปรับเป็นเดือนสุด ๑๕ มิ.ย. ๒๕๖๓ 	๒๔,๖๕๗,๐๐๐	๙๕%	<input checked="" type="checkbox"/> เป็นไปตามแผน <ul style="list-style-type: none"> - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดสร้างรายงานฉบับสมบูรณ์
๙	โครงการศึกษาออกแบบ และพัฒนาระบบบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบ GPS เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม ก้าวกับ ถูกต้อง ความปลอดภัยในการใช้รถได้ดีขึ้น รองรับโดยสารและรถบรรทุก	ศบร.	<ul style="list-style-type: none"> ๑๖ ก.ค. ๒๕๖๒ - ๑๖ ม.ค. ๒๕๖๓ ปรับเป็นเดือนสุด ๑๖ ก.ค. ๒๕๖๓ ปรับเป็นเดือนสุด ๑๐ ก.ค. ๒๕๖๓ ปรับเป็นเดือนสุด ๑๐ ม.ค. ๒๕๖๓ ปรับเป็นเดือนสุด ๑๐ เม.ย. ๒๕๖๓ ปรับเป็นเดือนสุด ๑๐ ก.ย. ๒๕๖๓ 	๔๙,๕๐๐,๐๐๐	๙๕%	<input checked="" type="checkbox"/> เป็นไปตามแผน <ul style="list-style-type: none"> - อยู่ระหว่างที่ปรึกษาแก้ไขรายงานฉบับสมบูรณ์ให้ถูกต้องครบถ้วน ภายใน ๓๐ มิ.ย. ๒๕๖๓ ตามที่คณะกรรมการตรวจสอบพัสดุได้มีการติดตามเร่งรีบการดำเนินโครงการ

โครงการที่อนุมัติใหม่ จำนวน ๔ โครงการ

๑	โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตขับ (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่สอดคล้องกับมาตรฐาน	กรมควบคุมโรค	<ul style="list-style-type: none"> ๑๕ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๑๕ ก.พ. ๒๕๖๔ 	๙๔,๗๔๐,๔๔๐	๐	อนุมัติใหม่
๒	โครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรทักษะการขับรถบรรทุกขนาดใหญ่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q-Mark) เพื่อสนับสนุนความปลอดภัยในการขับสี่ล้อค้ำหางถนน	สนง.	<ul style="list-style-type: none"> ๑๕ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๑๕ ก.พ. ๒๕๖๔ 	๑๔,๐๐๐,๐๐๐	๐	อนุมัติใหม่

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินโครงการ	จำนวนอนุมัติ (บาท)	ผลการดำเนินงาน	
					ร้อยละ	สถานะ
๓	โครงการพัฒนาเครือข่าย อุตสาหกรรมการขนส่ง การผลิต และการกระจาย สินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) เพื่อส่งเสริม การขนส่งทางถนนให้มีความ ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	สนง.	• ๑๕ พ.ค. ๖๗ - ๑๕ ธ.ค. ๖๙	๒๕,๐๐๐,๐๐๐	๐	อนุมัติใหม่
๔	โครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการ เพื่อพัฒนาเครือข่ายเยาวชน ปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัย ทางถนนจากสถานศึกษา สู่ชุมชน "YOURS Network" อย่างยั่งยืน	สนง.	• ๑๕ พ.ค. ๖๗ - ๑๕ ธ.ค. ๖๙	๑๗,๓๗๔,๕๐๐	๐	อนุมัติใหม่

จึงขอเสนอคณชอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดทราบ
มติที่ประชุม วันที่

**ภาระที่ ๓.๒ รายงานผลสรุปปิดโครงการต้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓)
ประจำเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓**

จากโครงการต้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ที่ได้รับขัตบรรณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ – ๒๕๖๓ จำนวนทั้งสิ้น ๙๙ โครงการ นั้น เป็นโครงการที่ดำเนินการเสร็จสิ้นและรายงานผลการสรุปปิดการดำเนินงาน ณ เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ จำนวน ๑ โครงการ มีรายละเอียด ดังนี้

ปีงบประมาณ	โครงการที่ดำเนินงาน เสร็จสิ้นและสรุปปิดแล้ว	โครงการที่ดำเนินงานเสร็จสิ้น และสรุปปิด ณ มีนาคม ๒๕๖๓	รวมโครงการที่ ดำเนินงานเสร็จสิ้น
๒๕๖๔ - ๒๕๖๓	๗๗	-	๗๗
๒๕๖๓	๕	-	๕
๒๕๖๒	๙๐	-	๙๐
๒๕๖๑	๘	-	๘
๒๕๖๐	๗	๗	๗
๒๕๖๙	-	-	-
รวม	๙๗	๗	๙๔

ในการนี้มีโครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยและสรุปปิดโครงการ ณ เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ จำนวน ๑ โครงการ ดังนี้

ลำดับ	ชื่อโครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา ดำเนิน โครงการ	วงเงินอนุมัติ (บาท)	ผลการศึกษาวิจัย
๑	โครงการศึกษา แนวทางป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุ บนท้องถนน สำหรับผู้สูงอายุที่ มีใบอนุญาตขับรถ	สามก.	๑๑ ส.ก. ๖๑ – ๑๔ ส.ก. ๖๒ •ปรับเป็นสิบสุด ๑๑ ไม้ไผ่ยาน ๒๕๖๓	๔,๙๙๔,๐๐๐ (ใช้ไป ๔,๙๙๔,๐๐๐ คงเหลือสิบห้า บาท ๕๙๔,๐๐๐)	<ul style="list-style-type: none"> ๑. กระบวนการส่งทางบก มีศูนย์แผนงานการป้องกันอุบัติเหตุของผู้สูงอายุที่มีใบอนุญาตขับรถ และศูนย์ของการจัดกิจกรรมการคุ้นชินสำหรับผู้สูงอายุที่เกี่ยวกับผู้สูงอายุ ๒. มีเว็บไซต์เพื่อประชาสัมพันธ์รายคุ้นชินสำหรับผู้สูงอายุ ประจำกอบด้วย Facebook ชื่อเจ้า Safedriveth - Youtube ชื่อเจ้า Safedriveth ๓. ผสจกการจัดกิจกรรมนำร่องการคุ้นชินสำหรับผู้สูงอายุที่ดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนสำหรับผู้สูงอายุ ระยะที่ ๑ ซึ่งประกอบด้วย การให้ความรู้เกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง ที่ทำให้ผู้สูงอายุเกิดการขับรถอย่างไร ความเข้าใจต่อพฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และสามารถนำไปปฏิบัติในชีวิตประจำวันได้ บริการทดสอบเสี่ยงความรู้ร่วมกันระหว่างผู้สูงอายุที่มีประสมการณ์ในการขับรถและการป้องกันอุบัติเหตุ รวมถึงกิจกรรมการทำความซึ้งร่วมกัน การชุมนุมประชาสัมพันธ์ เพื่อกรายคุ้นชินสำหรับผู้สูงอายุที่ดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนสำหรับผู้สูงอายุ ทั้งนี้ จากการประเมิน ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจ ต่อแนวทางปฏิบัติและแนวทางการกรายคุ้นชินสำหรับผู้สูงอายุในระยะต่อไป “มาก”

จึงขอเสนอคณะกรรมการพัฒนาการศึกษาวิจัย เพื่อโปรดทราบ
มติที่ประชุม รับทราบ

/ภาระที่ ๔...

วาระที่ ๔ เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ ๔.๑ คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ถูกน

ตามที่คณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ถูกน ได้มีมติอนุมัติจัดสรรงบประมาณฯ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาวิจัย จำนวน ๒ โครงการ คือ โครงการเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครื่องข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน "YOURS Network" อย่างยั่งยืน และโครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ ที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน พร้อมทั้งให้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษาวิจัยฯ ใน การประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ นี้

เพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เกิดผลลัพธ์ที่สูงสุดตามวัตถุประสงค์ อาศัยอำนาจความในข้อ ๔ แห่งคำสั่งคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ถูกน ที่ ๑/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ถูกน ประจำรอบกับมติคณะกรรมการกองทุนฯ ใน การประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษาวิจัย จำนวน ๒ โครงการ ดังนี้

๑. โครงการเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครื่องข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน จากสถานศึกษาสู่ชุมชน "YOURS Network" อย่างยั่งยืน

- | | |
|---|------------------------------|
| (๑) พ.พล.ต.ต.พงษ์สินต์ คงทรัพแก้ว | ประธานคณะกรรมการ |
| (๒) ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาร্যรถ หรือผู้แทน | ผู้ท่าทาง |
| (๓) ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก หรือผู้แทน | ผู้ท่าทาง |
| (๔) ผู้อำนวยการกองตรวจสอบการขนส่งทางบก หรือผู้แทน | ผู้ท่าทาง |
| (๕) หัวหน้ากลุ่มส่งเสริมความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก | ผู้ท่าทาง |
| (๖) หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ถูกน | ผู้ท่าทาง |
| (๗) หัวหน้างานแผนงานโครงการ สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ถูกน | ผู้ท่าทางและเลขานุการ |
| (๘) นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ | ผู้ท่าทางและผู้ช่วยเลขานุการ |
- สำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ถูกน โดยให้คณะกรรมการกำกับการศึกษาวิจัยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) กำกับ ดูแล และตรวจสอบรายงานผลการศึกษาวิจัยโครงการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครื่องข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน "YOURS Network" อย่างยั่งยืน เพื่อให้การดำเนินโครงการบรรลุตามวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และขอบเขตการศึกษาวิจัยฯ ที่ระบุในบันทึกความตกลงว่าด้วยการบูรณาการการศึกษาเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเครื่องข่ายเยาวชนปฏิบัติการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนจากสถานศึกษาสู่ชุมชน "YOURS Network" อย่างยั่งยืน

๒) พิจารณาให้ความเห็นในการขยายระยะเวลาการศึกษา หรือให้ความเห็นชอบในการเปลี่ยนแปลงรายการที่ไม่กระทำต่อผลการดำเนินโครงการ

๓) พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานเบื้องต้น รายงานความก้าวหน้า ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ร่างรายงานฉบับสูตร化 และรายงานฉบับสรุป รายงานฉบับผู้บริหาร พร้อม วิธีทัศน์ ๒ นาที และ ๘ นาที

(๔) ปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ดีก่อนว่าด้วย
หลักเกณฑ์และวิธีการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ดีก่อน พ.ศ. ๒๕๕๓ และ
กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำเนินทำแผนงบประมาณและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการฯ
บริหารกองทุน และการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ดีก่อน พ.ศ. ๒๕๕๔

(๕) ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดที่คณะกรรมการฯ มอบหมาย
รายละเอียดตามเอกสารแนบ ๔.๑ (๑)

๒. โครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ
ที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive) เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

(๑) นายแพทย์อนุชา เศรษฐสกุล	ประธานคณะกรรมการฯ
(๒) ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก หรือผู้แทน	ผู้ที่ดูแล
(๓) ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสู่ไทยสาร หรือผู้แทน	ผู้ที่ดูแล
(๔) ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครที่ ๕ หรือผู้แทน	ผู้ที่ดูแล
(๕) ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย หรือผู้แทน	ผู้ที่ดูแล
(๖) หัวหน้ากลุ่มมาตรฐานใบอนุญาตและโรงเรียนสอนขับรถ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก	ผู้ที่ดูแลและเลขานุการ

(๗) หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ดีก่อน หรือผู้แทน ผู้ที่ดูแลและผู้ช่วยเลขานุการ
โดยให้คณะกรรมการฯ กำหนด

(๘) กำกับ คุ้มครองและตรวจสอบรายการผลการศึกษาวิจัยโครงการพัฒนาระบบการตรวจประเมิน
ความพร้อมทางการแพทย์ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness to Drive)
เพื่อลดความเสี่ยงจากการขับขี่ ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพื่อให้การดำเนินโครงการบรรลุความวัตถุประสงค์
เป้าหมาย และขอบเขตการศึกษาวิจัย ที่ระบุในสัญญาการขอรับทุนสนับสนุนกองทุนเพื่อความปลอดภัย
ในการใช้รถให้ดีก่อน

(๙) พิจารณาให้ความเห็นในการขยายระยะเวลาการศึกษา หรือให้ความเห็นชอบในการ
เปลี่ยนแปลงรายการที่ไม่กระทบต่อผลการดำเนินโครงการ

(๑๐) พิจารณาให้ความเห็นชอบรายงานเบื้องต้น รายงานความก้าวหน้า รายงานฉบับสมบูรณ์
ประจำรายงานฉบับทุกบริหาร และรายงานฉบับสมบูรณ์ รายงานฉบับผู้บริหาร พ.ศ. ๒๕๖๔ นาที ๕๙ นาที และ ๗๙ นาที

(๑๑) ปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ดีก่อน พ.ศ. ๒๕๕๓ และกฎกระทรวง
กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำเนินทำแผนงบประมาณและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการฯ บริหารกองทุน
และการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ดีก่อน พ.ศ. ๒๕๕๔

(๑๒) ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดที่คณะกรรมการฯ มอบหมาย
รายละเอียดตามเอกสารแนบ ๔.๑ (๒)

จึงขอเสนอคณะกรรมการฯ เพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนให้
ฝ่ายเลขานุการยกเว้นคำสั่งนำเสนอบรบทามคณะกรรมการฯ ลงนามในคำสั่งต่อไป
มติที่ประชุม รับทราบ

ภาระที่ ๔.๒ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓)

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

ภาระที่ ๔.๒.๑(๑) ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรง เป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักวิศวกรรมยานยนต์
(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามติดตามอนุมัติคณานุกรุณการด้านการศึกษาวิจัย ครั้งที่ ๔/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๒)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๕,๘๐๐,๐๐๐ บาท	จ่ายแล้ว	๑,๘๕๐,๐๐๐ บาท
	ผู้พันค้างจ่าย	๓๗๖๐,๐๐๐ บาท
	ส่งคืนกองทุนฯ	- บาท

โดยแบ่งจ่ายเป็น ๓ ช่วง

ช่วงที่ ๑ (เรือยลละ ๓๐ ของคำข้าว) ๑,๘๕๐,๐๐๐ บาท

ช่วงที่ ๒ (เรือยลละ ๔๐ ของคำข้าว) ๑,๘๖๐,๐๐๐ บาท

ช่วงที่ ๓ (เรือยลละ ๓๐ ของคำข้าว) ๑,๘๖๐,๐๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๙ เมษายน ๒๕๖๒ – ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๖๓ (ศึกษา ๗ เดือน)
 * สัญญาจ้าง เลขที่ กศ ๐๔๐๔/๒๐๒๔/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ (ระยะเวลาตามสัญญา ๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ – ๕ กันยายน ๒๕๖๓)
 ■ ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๓
 (ตามมติคณานุกรุณการด้านการศึกษาวิจัย ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๓)

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อศึกษาแนวทางในการออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารที่มีความสูง ตั้งแต่ ๓.๖๐ เมตรขึ้นไป ให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล หรือตามข้อกำหนดสหประชาชาติที่ ๖๖ ว่าด้วยความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถขนาดใหญ่ อนุรัณที่ ๐๐ (United Nation Regulation ๖๖.๐๐ : Approval of Large Passenger Vehicles With Regard To The Strength of Their Superstructure ; series ๐๐) ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งในการป้องกันและลดการสูญเสียชีวิตของผู้โดยสารรวมถึงผู้ขับรถในการกรณีรถเกิดอุบัติเหตุมากกว่า

๒. เพื่อจัดสร้างต้นแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารที่เป็นแบบมาตรฐาน มีความแข็งแรงและฝ่าก เกณฑ์การทดสอบตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบตัวถังรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๖๒ สำหรับให้ผู้ผลิตหรือสร้างประกอบโดยสารในประเทศไทยได้ศึกษาและใช้เป็นแนวทางในการผลิตโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : ศึกษา ออกแบบและจัดทำต้นแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารที่เป็นแบบมาตรฐาน มีความแข็งแรง และผ่านเกณฑ์การทดสอบตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบตัวถังรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. ๒๕๕๙

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ตัวประเมิน : จัดสร้างต้นแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสาร มีความสูงตั้งแต่ ๓.๖๐ เมตรขึ้นไปได้สำเร็จ จำนวน ๑ ตัวอย่าง

ตัวคุณภาพ : โครงสร้างตัวถังรถโดยสารมีความแข็งแรงและความปลอดภัย เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากล

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. จัดทำ TOR และดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง

๒. ส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) ภายใน ๓๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (ภายในวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๓) โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอนและแผนการดำเนินงานทั้งหมดที่ขัดเจนตลอดระยะเวลาการศึกษาโดยละเอียด

๓. ส่งมอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ภายใน ๑๔๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (ภายในวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓) โดยมีรายละเอียดประกอบด้วย รายงานผลการศึกษาและสืบต้นแนวทางการออกแบบ และรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์ความแข็งแรงโครงสร้างตัวถังรถที่มีความสูงตั้งแต่ ๓.๖๐ เมตรขึ้นไป

๔. ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภายใน ๒๕๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (ภายในวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓) โดยมีรายละเอียดประกอบด้วย แบบเขียนวิเคราะห์ รายงานผลการศึกษาการประเมินราคายอดต้นทุนในการผลิต และร่างคู่มือและข้อควรระวังในการผลิตหรือสร้างประกอบโครงสร้างตัวถังรถ

๕. ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร พร้อม CD จำนวน ๒๐ ชุด โดยมีเนื้อหาการดำเนินโครงการฯ ที่ครบถ้วนสมบูรณ์ รวมความที่ระบุไว้ในข้อบทของงาน (TOR) พร้อมวีดีโอทัศน์ ๒ นาที/๑ นาที และ ๘ นาที ภายใน ๒๕๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (ภายในวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓)

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

๑. จัดทำข้อบทของงาน (TOR) และดำเนินการจัดซื้อจ้างเรียบร้อยแล้ว ได้ผู้รับจ้าง คือ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีในสังกัดมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ตามสัญญาเลขที่ คค ๑๔๐๘/๒๐๒๘/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๖๒

๒. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานขั้นต้น (Inception Report) เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๒ ภายในเวลาที่กำหนด โดยตรวจสอบงานจดที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ และเบิกจ่ายเงินเรียบร้อยแล้ว

๓. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) เมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ แต่รายงานยังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ และอยู่ระหว่างที่ที่ปรึกษาปรับปรุงแก้ไขรายงานเพิ่มเติมให้สมบูรณ์ตามข้อบทงาน และจัดส่งอีกครั้ง ภายในวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓

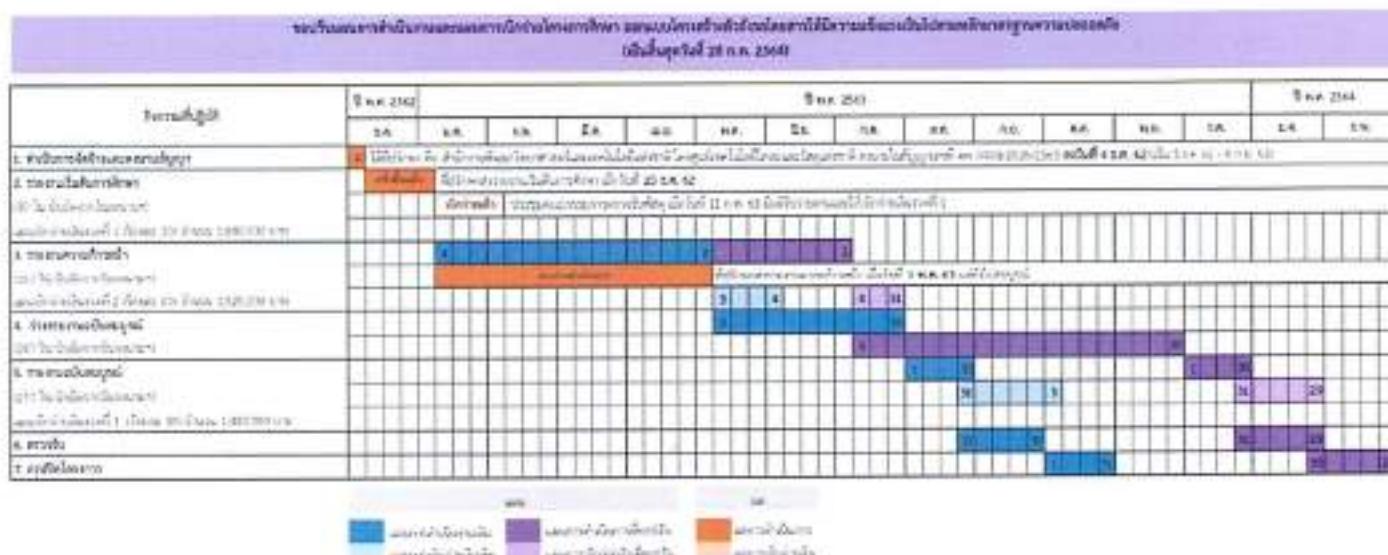
๔. สำนักวิศวกรรมยานยนต์ ส่งหนังสือให้ฝ่ายเลขานุการหนังสือที่ คค ๑๔๐๘.๑/๔๗๗๗ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๓ เรื่อง ขอจัดส่งข้อมูลการปรับแผนการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙)

/กิจกรรมที่...

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ : อยู่ระหว่างที่บริษัทปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมรายงานความก้าวหน้า (Progress Report ๑) ให้สมบูรณ์ตามข้อบ่งชี้ และจัดส่งอีกครั้ง ภายในวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการเพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินงานกับรายละเอียดของขอบเขตการดำเนินงาน โดยจะมีการแก้ไขสัญญาจ้าง จากเดิมสัญญาจ้างลิ้นสุด ๔ กันยายน ๒๕๖๒ ขยายเพิ่มขึ้นอีก ๑๗๗ วัน เป็นสิ้นสุดสัญญาจ้างวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๓ จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

แผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงิน



สถานะที่ต้องปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ :

เนื่องจากข้อบ่งชี้ของการดำเนินงานโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรง เป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย มีรายละเอียดงานให้ที่ปรึกษาต้องทดสอบความแข็งแรงโครงสร้างโดยสมบูรณ์ของรถ (Body Work) เพื่อพิสูจน์ความถูกต้องของวิธีการวิเคราะห์ที่ให้โครงสร้างตัวถังรถโดยสารมีความแข็งแรง เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย แต่จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ทำให้อุปราชกอบตัวถังของรถโดยสารไม่เปิดทำการ ที่บีบีจีจึงไม่สามารถดำเนินการทดสอบได้ ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินงานตามรายละเอียดของข้อบ่งชี้ จึงเป็นที่ต้องมีการแก้ไข สัญญาจ้าง จากเดิมสัญญาจ้างลิ้นสุด ๔ กันยายน ๒๕๖๒ ขยายเพิ่มขึ้นอีก ๑๗๗ วัน เป็นสิ้นสุดสัญญาจ้างวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๓ โดยให้ระยะเวลาตรวจรับ ๑ เดือน และสรุปปีต่อโครงการ ๑ เดือน จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย เป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ตามที่ญี่ได้รับจัดสรรเสนอ

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติค่อไป
ความเห็นชอบของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ :

คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถโดยถนน ใน การประเมินคุณภาพที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓ พิจารณาแล้ว เห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินงานโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสารให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย ตามมติการอนุมัติระยะเวลาของการแก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาของคณะกรรมการตรวจสอบพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ และตามที่กรรมการชนส่งทางบกอนุมัติให้แก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษา โดยหากได้รับการอนุมัติ ระยะเวลาการแก้ไขสัญญาจ้างแล้ว ให้หน่วยงานเข้าของโครงการรายงานให้คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ รับทราบค่อไป

มติที่ประชุม ให้ทบทวนการปรับระยะเวลาการดำเนินงานโครงการศึกษา ออกแบบโครงสร้างตัวถังรถโดยสาร ให้มีความแข็งแรงเป็นไปตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย ตามมติการอนุมัติระยะเวลาแก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาของคณะกรรมการตรวจสอบพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ และตามที่กรรมการชนส่งทางบกอนุมัติ ให้แก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาให้แล้วเสร็จ ก่อนขอรับขัติสารในครั้งต่อไป

วาระที่ ๔.๒.๑(๒) ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีการตรวจสอบประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนข้าราชการครู

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามติดตามของบูรณาการดำเนินการศึกษาวิจัยฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๓)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๔,๘๗๗,๐๐๐ บาท

(วงเงินตามสัญญา ๔,๘๗๗,๐๐๐ บาท)	จ่ายแล้ว	๔๖๖,๖๐๐ บาท
	ผูกพันค้างชำระ	๓,๔๖๖,๔๐๐ บาท
	สั่งคืนของทุนฯ	๔,๐๐๐ บาท

โดยแบ่งจ่ายเป็น ๕ งวด

งวดที่ ๑ (ร้อยละ ๒๐ ของค่าใช้จ่าย) ๔๖๖,๖๐๐ บาท

งวดที่ ๒ (ร้อยละ ๒๕ ของค่าใช้จ่าย) ๑,๑๐๔,๑๕๐ บาท

งวดที่ ๓ (ร้อยละ ๒๕ ของค่าใช้จ่าย) ๑,๑๐๔,๑๕๐ บาท

งวดที่ ๔ (ร้อยละ ๒๐ ของค่าใช้จ่าย) ๔๖๖,๖๐๐ บาท

งวดที่ ๕ (ร้อยละ ๑๐ ของค่าใช้จ่าย) ๔๖๖,๓๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ :

* สัญญาจ้าง เลขที่ กก ๐๘๐๘/๐๐๓๐/๐๔๖๓ ลงวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๒

(ระยะเวลาตามสัญญา ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๒ – ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๓)

▪ ปรับเป็นสิ้นสุด ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๓

(ตามมติคณะกรรมการดำเนินการศึกษาวิจัยฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๓)

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อตอบสนองสภาพการณ์ปัจจุบันและกำหนดแนวทางในการส่งเสริมและพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพโรงเรียนสอนข้าราชการครู

๒. เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอย่างตรวจสอบประเมินภายนอก

๓. เพื่อกำหนดแนวทางพัฒนาผู้ตรวจสอบประเมินต้นแบบ

๔. เพื่อพัฒนารูปแบบการตรวจสอบประเมินต้นแบบ โดยดำเนินการกับโรงเรียนสอนข้าราชการครูที่ได้รับการคัดเลือกให้ได้รับการส่งเสริมเพื่อขอรับการรับรอง

๕. เพื่อกำหนดแนวทางการกำกับดูแลและส่งเสริมโรงเรียนสอนข้าราชการครูและผู้เกี่ยวข้อง

๖. เพื่อประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการให้การรับรองระบบมาตรฐานคุณภาพโรงเรียนสอนข้าราชการครู

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : ผลการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีการตรวจสอบประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนข้าราชการครู

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : นิยามตรวจสอบที่ได้รับการแต่งตั้งจากการขนส่งทางบกไม่น้อยกว่า ๑๐ คน

ด้านคุณภาพ : โรงเรียนสอนข้าราชการครูที่มีมาตรฐานคุณภาพตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด และได้รับการรับรองคุณภาพไม่น้อยกว่า ๑๕ แห่ง

/กิจกรรมที่...

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. จัดทำขอบเขตของงาน (TOR) และดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง
๒. ส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) ภายใน ๓๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (ภายใต้วันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓) รายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอนและแผนการดำเนินงาน ทั้งหมดที่ใช้เงินตลอดระยะเวลาการศึกษาโดยละเอียด
๓. ส่งมอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) ภายใน ๙๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (ภายใต้วันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๓)
๔. พัฒนาหน่วยตรวจประเมินภายนอกที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน กำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกหน่วยตรวจประเมินภายนอก และพิจารณารวมกับกรรมการชนสังฆานงกในการคัดเลือกหน่วยงานภายนอกที่มีศักยภาพและมีความพร้อมเป็นหน่วยตรวจประเมินระบบมาตรฐานคุณภาพโรงเรียนสอนข้ารดเอกชน จำนวนไม่น้อยกว่า ๕ หน่วยงาน และจัดประชุมหน่วยงานที่มีศักยภาพจะเป็นหน่วยตรวจประเมินภายนอกเพื่อเตรียมความพร้อมและเข้าซ้อมแนวทางในการดำเนินงานรวมกับกรรมการชนสังฆานงก
๕. ส่งมอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒) ภายใน ๑๕๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (ภายใต้วันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๓) ที่ปรึกษาต้องรายงานผลการดำเนินด้านทางพัฒนา ผู้ตรวจสอบประเมินด้านแบบ โดยศึกษาและจัดทำแนวทางการพัฒนาผู้ตรวจสอบประเมิน กำหนดหลักสูตรการอบรม เพื่อเป็นผู้ตรวจสอบประเมินตามระบบมาตรฐานคุณภาพโรงเรียนสอนข้ารด และการจัดอบรมเชิงปฏิบัติการ หลักสูตรผู้ตรวจสอบประเมินด้านแบบให้แก่เจ้าหน้าที่ที่กรรมการชนสังฆานงก รวมถึงบุคลากรหน่วยงานที่มีศักยภาพ เป็นหน่วยตรวจประเมิน
๖. ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภายใน ๖๖๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (ภายใต้วันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๓) โดยที่ปรึกษาต้องรายงานผลการพัฒนารูปแบบการตรวจประเมินด้านแบบ โดยดำเนินการกับโรงเรียนสอนข้ารดเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ได้รับการส่งเสริมเพื่อขอ การรับรอง กำหนดแนวทางการกำกับดูแลและส่งเสริมโรงเรียนสอนข้ารดเอกชนและผู้เกี่ยวข้อง และดำเนินการประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการให้การรับรองมาตรฐานคุณภาพโรงเรียนสอนข้ารดเอกชน
๗. ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๑๐๐ ชุด และรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อมวีดีทัศน์ ๒ นาที ๕ นาที และ ๗ นาที ภายใน ๒๕๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (ภายใต้วันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓)

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

๑. จัดทำขอบเขตของงาน (TOR) ดำเนินการจัดซื้อจ้างและลงนามในสัญญาจ้างเรียบร้อยแล้ว ได้ผู้รับจ้าง คือ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ตามสัญญาเลขที่ ศศ ๐๔๐๔/๒๐๑๐/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๒
๒. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ภายใต้วันเวลาที่กำหนด โดยประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมมี นิติเห็นรายงานและให้เบิกจ่ายเงินจวดที่ ๑
๓. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๓ ภายใต้วันเวลาที่กำหนด โดยประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมมี นิติเห็นรายงานและให้เบิกจ่ายเงินจวดที่ ๒
๔. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒) เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๓ ภายใต้วันเวลาที่กำหนด โดยประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ที่ประชุมมี นิติเห็นรายงานและให้เบิกจ่ายเงินจวดที่ ๓

๔. สำนักสวัสดิภาพการชุมส่งทางบก มีหนังสือแจ้งผู้อัยเข้าฯ ตามหนังสือที่ กศค ๑๙๗๘.๖/๔๓๓ ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๓ เรื่อง ขอปรับแผนการดำเนินโครงการของสำนักสวัสดิภาพการชุมส่งทางบก ที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การพัฒนาทางด้านไวรัสโคโรนาฯ ๒๐๑๙ (COVID-๑๙)

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ : จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)

การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับรายละเอียดการดำเนินโครงการตามขอบเขตของงาน โดยขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๖๗ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๗ โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

แผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงิน

ส่วนของที่ต้องปรับเปลี่ยนจากการดำเนินโครงการ :

เนื่องจากขอบเขตการดำเนินงานโครงการศึกษาพัฒนาเทคนิคการตรวจประเมินและ การรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนชั้บระดับอุดมศึกษาในงานจราทที่ ๕ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) มีรายละเอียดที่งานให้ที่ปรึกษาออกแบบตรวจประเมินโรงเรียนสอนชั้บระดับจำนวน ๑๔ แห่ง (กำหนดการเดือน ม.ค. - เม.ย. ๖๓) และการสัมมนาเจ้าหน้าที่กรรมการชนสังฆะงบกเพื่อให้ทราบแนวทางการกำกับดูแลโรงเรียนสอนชั้บระดับอุดมศึกษาตรวจประเมิน และหน่วยตรวจสอบประเมิน กำหนดตั้งเข้าร่วม ๙๐๐ คน (กำหนดการเดือน พ.ค. ๖๓) และในงานจราทที่ ๕ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) มีรายละเอียดของการซักสัมมนาประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาและผลการดำเนินโครงการ กำหนดตั้งเข้าร่วม ๒๐๐ คน (กำหนดการเดือน มิ.ย. ๖๓) จึงทั้งงานจราทที่ ๕ และ ๕ เป็นกิจกรรมที่ต้องออกใบดำเนินการอนุญาติและรวมกลุ่มคนจำนวนมาก แต่จากการณ์การณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) รัฐบาลได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ ห้าวราชอาณาจักร ทำให้ไม่สามารถจัดกิจกรรมตั้งกล่าวได้ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามรายละเอียดของขอบเขตงาน จำเป็นต้องมีการแก้ไขสัญญาจ้าง จากเดิมสัญญาจ้างสิ้นสุด ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๓ แก้ไขสัญญาจ้างเพิ่มขึ้นอีก ๘๓ วัน เป็นสิ้นสุดสัญญาจ้างวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๓ จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการเป็นสิ้นสุดวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๓

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการที่จารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาเทคนิคการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนข้าราชการครูและบุคลากร เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับเชิญบรรยาย

ข้อพิจารณา :

ที่จารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาเทคนิคการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนข้าราชการครูและบุคลากร จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓

จึงขอเสนอคณชอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัย เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

ความเห็นคณชอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัย :

คณชอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ที่จารณาแล้ว เห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินงานโครงการศึกษาพัฒนาเทคนิคการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนข้าราชการครูและบุคลากร ตามมติการอนุมัติ ระยะเวลาของการแก้ไขสัญญาซึ่งที่ปรึกษาของคณะกรรมการตรวจสอบพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ และตามที่กรมการขนส่งทางบกอนุมัติให้แก้ไขสัญญาซึ่งที่ปรึกษา โดยหากได้รับการอนุมัติระยะเวลางาน แก้ไขสัญญาซึ่งที่ปรึกษาแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการรายงานให้คณชอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัย รับทราบต่อไป

ผู้ชี้แจง :

คณชกรรมการตรวจสอบพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีคัดเลือก โครงการศึกษาพัฒนาเทคนิคการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนข้าราชการครูและบุคลากรได้มีการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๓ มีมติให้ขยายระยะเวลาการดำเนินงานโครงการศึกษาพัฒนาเทคนิคการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนข้าราชการครูและบุคลากร ออกไปอีก ๗๖ วัน นับจากวันที่ ๓๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ และให้สิ้นสุด ระยะเวลาดำเนินงานโครงการในวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๓ ในการส่งรายงานโครงการของที่ปรึกษา และขอรับ ระยะเวลาร่วมทั้งสรุปผลโครงการเป็นวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓

มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินงานโครงการศึกษาพัฒนาเทคนิคการตรวจประเมินและการรับรองคุณภาพโรงเรียนสอนข้าราชการครูและบุคลากร เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ หากที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับเชิญบรรยายรับฟังการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบท่องทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

**ภาระที่ ๔.๑(๓) ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ทโลจิสติกส์
เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมยานพาหนะข้ามพรมแดน**

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณ : กองแผนงาน

(ได้รับจัดสรรงบประมาณตามพิcomของบุกรรมการด้านการศึกษาวิชาชีพ
ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรรงบประมาณ : ๔,๙๕๙,๐๐๐ บาท	จำนวน : - บาท
ผู้พัฒนาด้านจ่าย	- บาท
ส่วนคงเหลือทุนฯ	- บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๒๘ มกราคม ๒๕๖๓ – ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๓ (ศึกษา ๑๐ เดือน)

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อศึกษาออกแบบอุปกรณ์ติดตามการเดินทางรถประจำลิ้นและวิเคราะห์ทางเลือกเชิงวิศวกรรมและเทคโนโลยีที่เหมาะสม
๒. เพื่อพัฒนาและทดสอบการใช้งานอุปกรณ์ต้นแบบ (Prototype) สำหรับติดตามการเดินทางของรถประจำลิ้นในสภาวะแวดล้อมจริง
๓. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจศาสตร์และระบบกลไกในการบริหารจัดการที่เหมาะสมในการนำอุปกรณ์ติดตามการเดินทางมาใช้ร่วมกับการใช้รถประจำลิ้นในประเทศไทยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลสูงสุด
๔. เพื่อศึกษาแนวทางการบริหารจัดการและภาระบังคับใช้กฎหมายในการติดตามยานพาหนะข้ามพรมแดนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
๕. ประชาสัมพันธ์โครงการในการนำระบบสมาร์ทโลจิสติกส์มาใช้ในการกำกับควบคุมรถประจำลิ้น

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : ผลการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ทโลจิสติกส์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับ ควบคุม ยานพาหนะข้ามพรมแดน

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : มีอุปกรณ์ต้นแบบ (Prototype) และผลการศึกษาวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจศาสตร์ วิศวกรรมในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับติดตามยานพาหนะข้ามพรมแดนทั่วประเทศเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถให้ล้วนของประเทศไทย

ด้านคุณภาพ : สามารถติดตามวิเคราะห์ปัญหาการกระจายตัวผิดกฎหมาย/กฎหมาย ปัญหาการฝ่าฝืนเงื่อนไขการอนุญาต และปัญหาอักษรยุทธ์การและภัยความมั่นคงจากยานพาหนะข้ามพรมแดน

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report) จำนวน ๑๕ ชุด ให้คณะกรรมการฯ พิจารณาภายใน ๓๐ วัน นับตั้งจากวันที่ทราบ ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงานได้โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอน และแผนการดำเนินงานทั้งหมดที่ชัดเจนตลอดระยะเวลาการศึกษาโดยละเอียด

๒. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) จำนวน ๑๕ ชุด ให้กับคณะกรรมการฯ พิจารณาภายใน ๙๐ วัน นับตั้งจากวันที่ทราบ ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงานได้โดยที่ปรึกษาต้องจัดส่งสรุปผลการดำเนินงานข้อ ๓.๑ และ ๓.๒ ตามที่มอบหมายการศึกษา

/๓. ที่ปรึกษา...

๓. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานความก้าวหน้าระยะกลาง (Interim Report) จำนวน ๑๕ ชุด ให้คณานุกรกรรมการฯ พิจารณาภายใน ๑๘๐ วัน นับตั้งจากวันที่กรรมฯ ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงานได้ โดยที่ปรึกษาต้องสรุปผลการดำเนินงานข้อ ๓.๓ ถึง ๓.๙ ตามข้อบอกร่องรอยการศึกษา โดยระหว่างการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ ที่ปรึกษาต้องจัดส่งสรุปความคิดเห็นในการดำเนินการให้กรรมการชนส่งทางบุคคล อย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง

๔. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และรายงานฉบับผู้บริหาร (Draft Executive Summary) จำนวน ๑๕ ชุด ในคณานุกรกรรมฯ พิจารณาภายใน ๑๘๐ วัน นับตั้งจากวันที่กรรมฯ ระบุไว้ในหนังสือให้เริ่มปฏิบัติงานได้ โดยที่ปรึกษาต้องจัดส่งสรุปผลการดำเนินงานข้อ ๓.๑ ถึง ๓.๙ ตามข้อบอกร่องรอยการศึกษา โดยระหว่างการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ ที่ปรึกษาต้องจัดส่งสรุปความคิดเห็นในการดำเนินการให้กรรมการชนส่งทางบุคคล อย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง

๕. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และรายงานฉบับผู้บริหาร (Executive Summary) จำนวน ๑๐๐ ชุด พร้อม CD โดยที่ปรึกษาต้องจัดส่งสรุปผลการดำเนินงานทั้งหมดในข้อ ๓ ตามข้อบอกร่องรอยการศึกษา พร้อมจัดทำวิดีโอคุณลักษณะพิเศษเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการความยิ่ง ๒ นาที ๔ นาที และ ๘ นาที ภายใน ๓๐๐ วัน นับตั้งจากวันที่กรรมฯ ระบุไว้ในหนังสือให้เริ่มปฏิบัติงานได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากการชนส่งทางบุคคลเท่านั้น

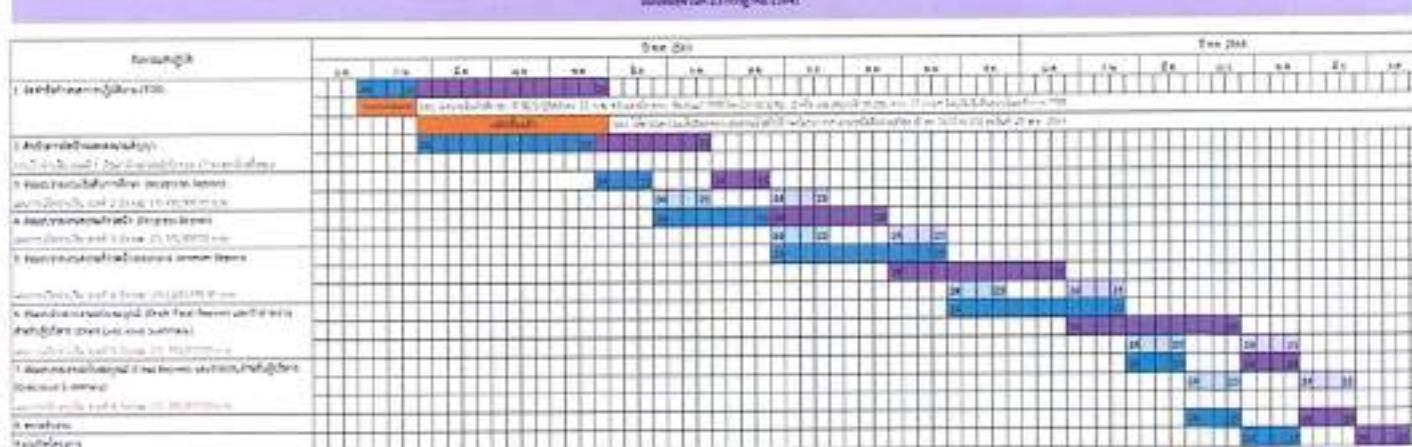
กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

๑. รอ. ให้ความเห็นชอบของผู้ทรงคุณวุฒิที่สุด คค. ๐๔๐๗.๖/๓๗๙ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เรื่อง ขอความเห็นชอบของผู้ทรงคุณวุฒิที่สุด คค. ๐๔๐๗.๖/๒๙๙ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ให้ปรึกษาโครงการฯ โครงการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ทโลจิสติกส์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมภายนอก ข้ามพรมแดน

๒. กองแผนงาน มีหนังสือแจ้งฝ่ายเลขานุการ ตามหนังสือที่ คค. ๐๔๐๗.๖/๒๙๙ ลงวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เรื่อง ขอปรับแผนการดำเนินโครงการที่ได้รับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถโดยสารประจำทางจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙)

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ : อยู่ระหว่างขั้นตอนดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาและลงนามในสัญญาจ้าง การขอรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ขอรับระยะเวลาดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับการดำเนินงานที่ต้องใช้ระยะเวลาเพิ่มเติม จากเดิมสิ้นสุด ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ แผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงิน

แผนภูมิแสดงแผนการดำเนินงานและระยะเวลาการดำเนินงานที่ต้องใช้เวลาดำเนินการ ให้สอดคล้องกับการดำเนินงานที่ต้องใช้เวลาดำเนินการ



สามัญที่ต้องปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ :

เนื่องจากคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ทโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมยานพาหนะข้ามพรมแดน ได้จัดประชุมและพิจารณา ร่างขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษาแล้วพิจารณาเห็นว่า โครงการอยู่ในข่ายที่ต้องนำเสนอด้วยคณะกรรมการนโยบาย การพัฒนาระบบทกโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (IT) ของกรมการชนบทางนาก ทำให้มีระยะเวลาการดำเนินงานเพิ่มขึ้นที่นอกเหนือจากแผนการดำเนินงานเดิม รวมถึงสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) ส่งผลกระทบให้มีการปิดตัวน้ำพรมแดน ทำให้ไม่สามารถลงพื้นที่เก็บข้อมูลได้ ดังนั้น จึงขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ทโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมยานพาหนะข้ามพรมแดน เป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการ พิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ทโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมยานพาหนะข้ามพรมแดน เป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

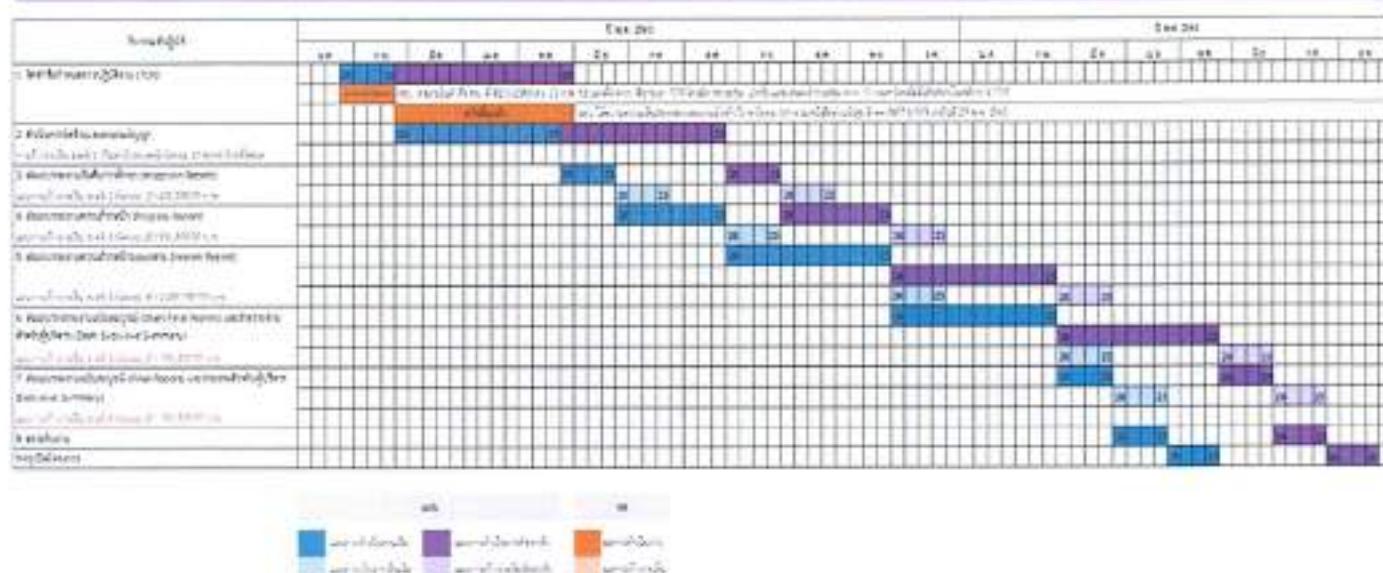
ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ทโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมยานพาหนะข้ามพรมแดน จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติเพื่อไป
ผู้ชี้แจง : กองแผนงาน ได้มีหนังสือต่อว่า ที่ คค ๐๔๐๗.๖/๓๘๓ ลงวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๓ ถึง ส่วนพัสดุและแผ่นป้ายทะเบียนรถ (สพด.) สำนักบริหารการคดังและรายได้ โดยแนบเอกสารดัง ๆ เช่น ขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา ร่างรายชื่อคณะกรรมการจัดจ้างที่ปรึกษา รวมทั้งร่างรายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบพัสดุ ต่อมา สพด. ได้ศึกษาเรื่องดังกล่าว เนื่องจากยังขาดเอกสารประกอบบางรายการ เช่น หนังสือแต่งตั้งผู้แทนจากหน่วยงานภายนอกที่ได้รับเชิญเป็นคณะกรรมการตรวจสอบพัสดุ หลักเกณฑ์การพิจารณาตัดเลือกที่ปรึกษาโดยละเอียด เอกสารราคาค่าจ้าง ฯลฯ ซึ่งจากข้อติดเท้นของ สพด. กองแผนงาน ได้มีหนังสือต่อว่า ที่ คค ๐๔๐๗.๖/๔๔๘ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๓ ถึงกระทรวงมหาดไทย, กรมศุลกากร, สำนักงานตำรวจนครบาล และสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง เพื่อพิจารณาให้แจ้งรายชื่อผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการตรวจสอบพัสดุของโครงการฯ แต่เนื่องจากโครงการมีรายละเอียดงานที่ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ หน่วยงานดังกล่าวจึงต้องให้ระยะเวลาในการตัดเลือกผู้ที่เหมาะสมลดลงที่สุด จึงมีความจำเป็นในการขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ เพิ่มขึ้นอีก ๑ เดือน จากเดิมขอปรับระยะเวลาสิ้นสุดวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ เป็น ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการเป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๓ โดยมีแผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงินที่ขอปรับใหม่ ดังนี้

แผนการค้าเงินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงิน

www.sagepub.com/journals/submit_new_submissions/submit_new_submissions.html



มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาออกแบบระบบสมาร์ทโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการกำกับควบคุมขบวนพาหนะเข้า-離開เพื่อเป็นสืบสานวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๔ ตามที่เสนอขอ โดยให้มีผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตรวจสอบนักเรียนของหัวหน่วยการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

รายที่ ๔.๑(๔) ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามติดตามการดำเนินการ ครั้งที่ ๖/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๒)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท	จ่ายแล้ว	๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท
	สูงทันค้างจ่าย	- บาท
	ส่งคืนกองทุนฯ	- บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ – ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๔ (ศึกษา ๗ เดือน)

* สัญญาจ้าง เลขที่ สปค.๓๙/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓
(ระยะเวลาตามสัญญา ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ – ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๓)

- ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๓
(ตามมติดตามการก่อจราحتุนฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๒)
- ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓
(ตามมติดตามการก่อจราحتุนฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒)

วัตถุประสงค์ของการจ้าง :

๑. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการแก้ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกฎหมายที่กำหนดและความต้องการของคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ พร้อมทั้งดำเนินการสำรวจสึก査และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะและทางเดินเท้า ทางข้าม จุดเชื่อมต่อการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ ตลอดจนการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยเพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้สอดคล้องกับข้อกฎหมายที่กำหนด ส่งผลให้เกิดการสร้างการรับรู้ถึงการยกระดับคุณภาพมาตรฐานการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของรัฐบาล กระทรวงคมนาคม เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าใช้บริการได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ลดการเกิดอุบัติเหตุ และชูงใจให้ลูกค้าใช้รถโดยน้ำที่ส่วนบุคคลในการเดินทางมากขึ้น

๒. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการแก้ปัญหาการเดินทางทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกฎหมายที่กำหนดและความต้องการของคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ

๓. เพื่อศึกษา และพัฒนาแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ สิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวกเพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคมให้มีประสิทธิภาพเพื่อใช้ในการดำเนินการ ทิศทางการดำเนินงานด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกของกระทรวงคมนาคมต่อไปในอนาคต และเพื่อพัฒนา

และออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขับเคลื่อนสังสาธารณะของคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุความมาตรฐานสากลให้เป็นไปตามหลักการออกแบบเพื่อคนทั่วโลก (Universal Design : UD) เพื่อช่วยเหลือคนพิการอันเนื่องมาจากการประஸบก่อที่เกิดจากการใช้ร่องรอยบนให้สามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานการขับเคลื่อนสังสาธารณะ สิ่งอำนวยความสะดวกในสถานที่ (สถานที่โดยสาร สถานีรถไฟฟ้าเรือ และท่าอากาศยาน) ได้อย่างปลอดภัย และเพื่อเที่ยมกับบุคคลทั่วไป ตลอดจนจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นซึ่งอันกับคนพิการได้ออกในการใช้ถนน ทางเดินที่ไม่ได้มาตรฐานได้

๔. เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์องค์ความรู้และการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขับเคลื่อนสังสาธารณะ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ของกระทรวงศึกษาธิการ และการใช้ร่องรอยบน ทางเดินเท้า ทางข้าม การเข้าถึงระบบการขับเคลื่อนสังสาธารณะที่ปลอดภัยสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ให้แก่บุคคลการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และรัฐวิสาหกิจ ใน การเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุในโครงสร้างพื้นฐานการขับเคลื่อนสังสาธารณะ และทางเดิน ฟุตบาททางเดิน ให้

๕. เพื่อเป็นการขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน และการจัดตั้งสำนักความสะดวก เพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุในโครงสร้างพื้นฐานการขับเคลื่อนสังสาธารณะ และทางเดิน ฟุตบาททางเดิน อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : กองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ดำเนินการข้างที่ปรึกษาดำเนินโครงการศึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขับเคลื่อนสังสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนนเพื่อการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ของ คศ. ระยะที่ ๔ เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพมาตรฐานการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของ คศ. เพื่อให้ คนพิการ เด็ก อุปสูงอายุ ผู้มีอุปสรรคในการเดินทาง และประชาชนทุกคน สามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานการขับเคลื่อนสังสาธารณะ ทางเดิน ทางเดิน ฟุตบาท และการบริการที่เท่าเทียม เสมอภาค รวดเร็ว สะดวก และปลอดภัย ลดการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนเพื่อเป็นการจูงใจให้ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางได้

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ :

๑. จำนวนพื้นที่ที่ทำการสำรวจโครงสร้างพื้นฐานการขับเคลื่อนสังสาธารณะที่รองรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครอบคลุมพื้นที่ที่กำหนด ๑๐ จังหวัด

๒. จำนวนแบบรายละเอียด (Detailed design) ของพื้นที่ด้านแบบ จำนวน ๒ พื้นที่ (สถานีขนส่งผู้โดยสาร และสถานีรถไฟฟ้า) ที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามเป้าหมายที่กำหนด

๓. ข้อมูลสารสนเทศ (website) ของโครงการที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามเป้าหมายที่กำหนด

๔. เล่มผลการศึกษา ฉบับสมบูรณ์ ที่มีข้อมูลประกอบด้วยข้อเสนอแนะ แผนงานการพัฒนา ปัญหาอุปสรรค แนวทางแก้ไข และข้อมูลการออกแบบในลักษณะรูปแบบแนวคิด (Conceptual Design) แนวทาง การปรับปรุงการเดินทาง ทางเดิน ฟุตบาท ในเขตเทศบาลเมืองในพื้นที่ศึกษาของโครงการที่ได้รับความเห็นชอบร่วมกันจากหน่วยงานเข้าของพื้นที่ จำนวน ๑๐ จังหวัด จังหวัดละ ๑ พื้นที่ ตลอดจนข้อมูลต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ และต่อกระทรวงศึกษาธิการที่ครบถ้วน เป็นต้น จำนวน ๓๐๐ เล่ม

ด้านคุณภาพ :

๑. ความสำเร็จของการดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด
๒. คนพิการ ผู้สูงอายุ และประชาชนทั่วไปรับรู้ รับทราบ การยกระดับคุณภาพการให้บริการ ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น
๓. กระทรวงคมนาคมมีฐานข้อมูล สามารถพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ รวมถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนทั่วไป (Universal Design : UD) เพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุในการเดินทางทางถนนเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัย และการเข้าถึงอาคารสถานที่ของกระทรวงคมนาคมที่ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัย และพัฒนาบุคลากรของกระทรวงคมนาคมให้มีองค์ความรู้ด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก และความต้องการของคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ให้เป็นไปตามหลักการออกแบบเพื่อคนทั่วไป UD

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. ดำเนินกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ตาม พ.ร.บ. การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐
๒. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ลงนามในสัญญาจ้างกับผู้รับจ้างดำเนินโครงการฯ และที่ปรึกษาดำเนินโครงการฯ ให้เป็นไปตามขอบเขตรายละเอียดงาน (TOR) ที่กำหนด และให้เสร็จสิ้นตามกำหนดระยะเวลาดำเนินงานภายใน ๗๗๐ วัน (๗ เดือน) ตามที่กำหนดไว้ใน TOR ดังนี้
 - ๒.๑ ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๐ ชุด พร้อมทั้งแฟ้มบันทึกข้อมูลบรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล จำนวน ๕ ชุด ให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญา (๓๑ มกราคม – ๑ มีนาคม ๒๕๖๑)
 - ๒.๒ ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๑ จำนวน ๒๐ ชุด พร้อมทั้งแฟ้มบันทึกข้อมูลบรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล จำนวน ๕ ชุด ให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญา (๒ มีนาคม – ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑)
 - ๒.๓ ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๒ จำนวน ๒๐ ชุด พร้อมทั้งแฟ้มบันทึกข้อมูลบรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล จำนวน ๕ ชุด ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๘๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญา (๑ เมษายน – ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑)
 - ๒.๔ ที่ปรึกษาได้ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ เป็นภาษาไทยจำนวน ๒๐ ชุด พร้อมทั้งแฟ้มบันทึกข้อมูลบรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล จำนวน ๕ ชุด ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๕๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญา (๑ พฤษภาคม – ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๑) และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุได้ตรวจรับงานเข้าไว้โดยครบถ้วนแล้ว ประกอบด้วย ร่างสรุปผลการศึกษา ร่างแบบรายละเอียด (Detailed Design) ร่างรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Draft Executive Summary) และร่างสรุปผลการศึกษาของโครงการฯ และร่างสรุปผลการสำรวจโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ
 - ๒.๕ บริษัทฯ ได้ส่งมอบรายงานให้แล้วเสร็จภายใน ๒๖๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญา และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุได้ตรวจรับงานเข้าไว้ครบถ้วนแล้ว ดังนี้

- ๒.๕.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เป็นภาษาไทย จำนวน ๒๕ ชุด พร้อมทั้งแฟ้มบันทึกข้อมูลบรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล จำนวน ๕ ชุด ประกอบด้วย รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) จำนวน ๒๕ เล่ม รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๒๕ เล่ม แบบรายละเอียด (Detailed Design) พร้อมประมาณการราคา จำนวน ๒ ห้องที่ พื้นที่ละ ๒๕ เล่ม ระบบฐานข้อมูล สารสนเทศ ฉบับปรับปรุง จำนวน ๑ ชุด พร้อมคู่มือการใช้งาน จำนวน ๒๕ เล่ม รายงานสรุปผลการศึกษา และสรุปผลการสำรวจโครงสร้างพื้นฐานฯ จำนวน ๒๕ เล่ม

๒.๕.๒ จัดกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ผลการศึกษาต่าง ๆ และนำผลการจัดกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์มาปรากฏไว้บนเว็บไซต์ ให้แล้วเสร็จภายใน ๑๘๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญา (๓๐ มิถุนายน – ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๓)

๒.๕.๓ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๑๐๐ ชุด ประกอบด้วย รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๑๐๐ เล่ม รายงานสรุปบริหาร (Executive Summary) จำนวน ๑๐๐ แผ่น แบบรายละเอียด (Detailed Design) พร้อมประมาณการราคาก่อสร้าง จำนวน ๒ แผ่นที่ ละ ๒๐ เล่ม ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ฉบับปรับปรุง จำนวน ๑ ชุด พร้อมคู่มือการใช้งาน จำนวน ๕๐ เล่ม รายงานสรุปผลการศึกษา และสรุปผลการสำรวจโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน ๑๐๐ เล่ม รายงานผลการศึกษา ข้อมูลทั้งหมดในรูปแบบ Digital File บรรจุลงในแผ่นบันทึกข้อมูล DVD จำนวน ๑๐๐ แผ่น ข้อมูลผลการสำรวจ ข้อมูลประกอบการนำเสนอ ไฟล์สำหรับเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบไฟล์โดยบันทึกข้อมูลในแผ่น DVD จำนวน ๕๐ แผ่น และบันทึกข้อมูลทั้งหมดใน External hardisk จำนวน ๑ ชุด

๒.๕.๔ เครื่องคอมพิวเตอร์ที่บันทึก จำนวน ๑ เครื่อง ให้แล้วเสร็จภายใน ๒๑๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญา (๓๐ กรกฎาคม – ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๓)

๓. รายงานผลการดำเนินงานและสรุปปีต่อไป

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

๑. สัญญาขอรับจัดสรรทุนจ้างที่ปรึกษาให้รับการลงนามจากผู้มีอำนาจแล้ว เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒

๒. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ลงนามในสัญญาจ้างกับมหาวิทยาลัยเรศวร ซึ่งเป็นผู้รับจ้าง ดำเนินโครงการ และที่ปรึกษาดำเนินโครงการฯ ให้เป็นไปตามขอบเขตรายละเอียดงาน (TOR) ที่กำหนด สัญญาเลขที่ สปค.-๑๑/๒๕๖๓ ลงนามในสัญญาวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ โดยเริ่มลงมือทำงานภายใต้วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๓ และดำเนินการตามสัญญาให้แล้วเสร็จภายในวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๓ (๒๑๐ วัน นับตั้งจากวันลงนามสัญญาจ้าง)

๓. ที่ปรึกษาจัดสร้างรายงานฉบับเบื้องต้น (Inception Report) ตามหนังสือที่ อา ๐๖๐๓/๐๖๔๕๙ เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ภายในเวลาที่กำหนด และมีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบที่สุดฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๕ ชั้น ๕ กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นการประชุมครรภ์รับงานจ้างที่ ๑ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานฉบับเบื้องต้น (Inception Report) และอนุมัติให้เบิกจ่ายเงินจ้างที่ ๑ ได้ ซึ่งให้ที่ปรึกษานำความเห็นของคณะกรรมการไปปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมในรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) ต่อไป

๔. ที่ปรึกษาจัดสร้างรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) ตามหนังสือที่ อา ๐๖๐๓/๐๖๔๕๙ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๓ ภายในเวลาที่กำหนด และมีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบที่สุดฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๓ ณ ห้องประชุม ๕ ชั้น ๕ กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นการประชุมครรภ์รับงานจ้างที่ ๒ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑) และอนุมัติให้เบิกจ่ายเงินจ้างที่ ๑

๕. ที่ปรึกษาจัดสร้างรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ ๒ (Progress Report) เรียบร้อยแล้ว และจะมีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบที่สุดฯ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ซึ่งเป็นการประชุมครรภ์รับงานที่ ๓

๖. สปค. มีหนังสือแจ้งฝ่ายเลขานุการ ตามหนังสือที่ คค ๐๖๐๓/๐๖๔๙ ลงวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ เรื่องขอป้อนแผนการดำเนินงานโครงการจ้างที่ปรึกษา สำราญ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เพิ่ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙)

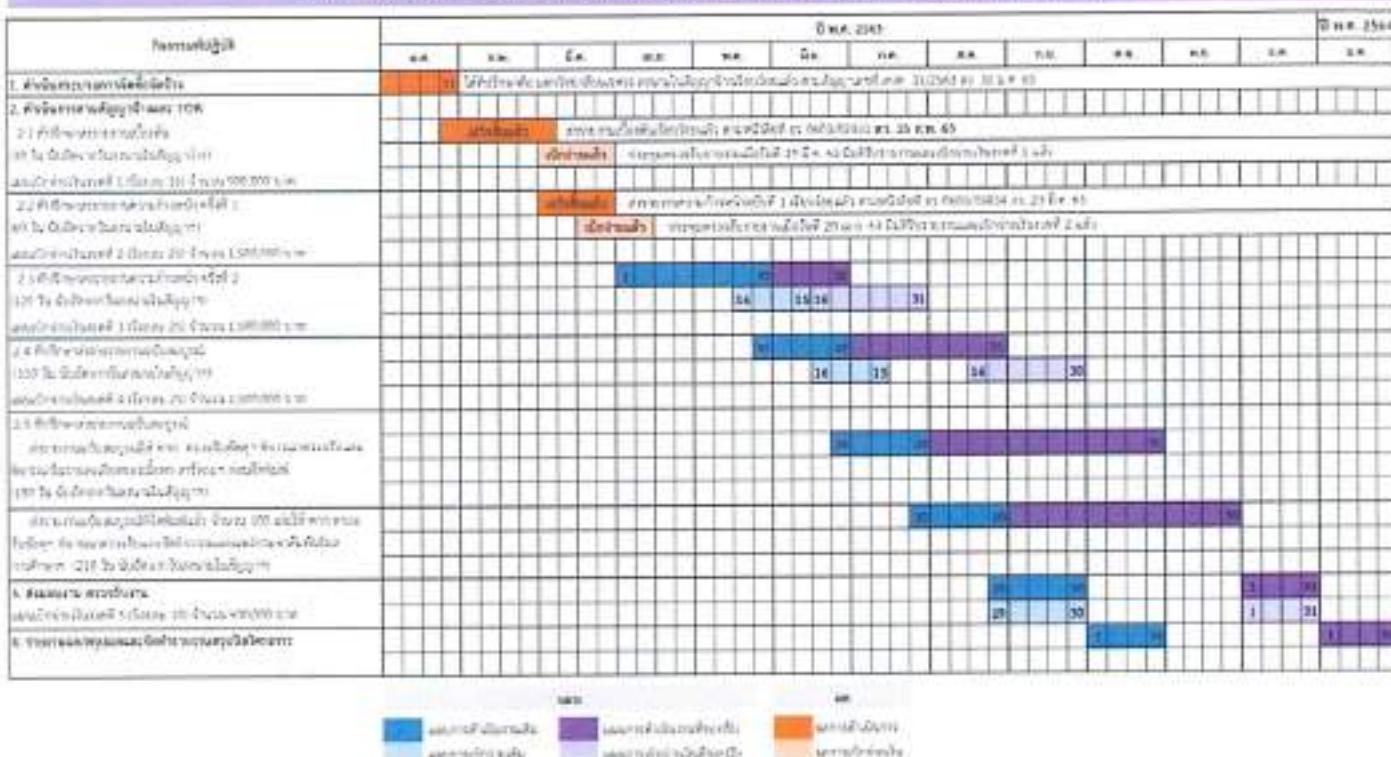
/กิจกรรมที่...

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ : อยู่ระหว่างขั้นตอนที่บริษัทฯจัดทำรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ ๒ (ภายในวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ตามเงื่อนไขภายใน ๗๒๐ วันนับถ้วนจากวันลงนามในสัญญาจ้าง)

การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการตามสัญญาจ้าง โดยขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุด ๓๑ มกราคม ๒๕๖๔ โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

แผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงิน

บันทึกเอกสารที่มีผลให้การใช้สิทธิเกิดขึ้น ทั้งนี้ ต้องการยืนยันและให้ตรวจสอบว่าการซื้อขายดังกล่าวดำเนินการได้สำเร็จ แต่ควรระบุอย่างใดอย่างหนึ่งในหัวข้อด้านบน



ถ้าเห็นที่ต้องปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ :

เนื่องจากขอบเขตการดำเนินงาน มีรายละเอียดในงานส่วนที่ ๒ : การสำรวจ ประเมิน แนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ จะต้องมีการลงพื้นที่สำรวจสถานีขนส่งสาธารณะ พื้นที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ ท่าเรือ และท่าอากาศยาน ในพื้นที่ ๑๐ จังหวัด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อมีกำหนดการลงพื้นที่ช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ แต่จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-๑๙) รัฐบาลมีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตห้องที่ยวราชอาณาจักร ขอความร่วมมือไม่ให้เดินทางออกนอกพื้นที่เพื่อควบคุมและลดโอกาสการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสฯ ซึ่งอยู่ในช่วงระยะเวลาเดียวกับกำหนดการดำเนินงานลงพื้นที่สำรวจของที่ปรึกษา สองผลให้ที่ปรึกษามีสามารถดำเนินการได้ ซึ่งข้อมูลการสำรวจมีความสำคัญที่จะเป็นข้อมูลเรียนด้นของการดำเนินงานในส่วนอื่น ๆ และส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานโครงการในภาพรวม ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้นำส่งหนังสือที่ อา ๐๒๐๗/๓๘๕๗ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๖๓ เรื่องขอแจ้งเหตุสุดวิสัยในการเข้าพื้นที่สำรวจ และส่วนสิทธิ์การขยายอาชญากรรมสัญญาสิ่งสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบในเบื้องต้นแล้ว ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับรายละเอียดการดำเนินงานของที่ปรึกษา จำเป็นต้องมีการแก้ไขสัญญาจ้าง จากเดิมสัญญาจ้างสิ้นสุด ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๓ แก้ไขสัญญาเพิ่มขึ้นอีก ๗๕ วัน

เป็นสิ้นสุดสัญญาจ้างวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๓ จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ สาธารณูปโภคและคุณภาพทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๔

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๔ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๔

จึงขอเสนอคณบุกร่วมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติท่อไป

ความเห็นคณบุกร่วมการด้านการศึกษาวิจัยฯ :

คณบุกร่วมการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินงานโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ สำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ ตามมติการขออนุมัติระยะเวลากาражแก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาของคณบุกร่วมการตรวจสอบพัสดุ โดยหากได้รับการอนุมัติระยะเวลากาражแก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาแล้ว ให้ผู้ได้รับจัดสรรรายงานให้คณบุกร่วมการด้านการศึกษาวิจัยฯ รับทราบท่อไป

มติที่ประชุม ให้ทบทวนการปรับระยะเวลาการดำเนินงานโครงการจ้างที่ปรึกษา สำรวจ เพื่อการประเมินและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสาธารณะ และความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน เพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุของกระทรวงคมนาคม ระยะที่ ๔ ตามมติการขออนุมัติระยะเวลากาражแก้ไขสัญญาจ้างที่ปรึกษาของคณบุกร่วมการตรวจสอบพัสดุในงานจ้างปรีกษาโครงการ โดยหากได้รับการอนุมัติระยะเวลากาражแก้ไขสัญญาจ้าง ที่ปรึกษาแล้ว ให้ผู้ได้รับจัดสรรรายงานให้คณบุกร่วมการด้านการศึกษาวิจัยฯ รับทราบท่อไป

วาระที่ ๔.๒.๒ การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
เนื่องจากการดำเนินงานไม่แล้วเสร็จตามเวลาที่กำหนด (พันธกิจที่ ๓) จำนวน ๑ โครงการ

วาระที่ ๔.๒.๒.(๑) ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารจัดการ
รถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : กองบริหารรถโดยสารประจำทางที่กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก
(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามติดตามอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๔,๙๗๘,๘๐๐ บาท

(วงเงินตามสัญญา ๔,๙๙๘,๘๐๐ บาท)

จ่ายแล้ว	๒,๖๗๔,๔๑๐	บาท
ผูกพันค้างชำระ	๑,๗๐๔,๓๘๐	บาท
สั่งคืนกองทุนฯ	๕๐,๐๐๐	บาท

โดยแบ่งจำนวนเป็น ๔ รายการ

หมวดที่ ๑ (ร้อยละ ๑๕ ของค่าใช้จ่าย) ๗๗๗,๔๘๐ บาท

หมวดที่ ๒ (ร้อยละ ๓๐ ของค่าใช้จ่าย) ๑,๔๗๔,๓๘๐ บาท

หมวดที่ ๓ (ร้อยละ ๑๐ ของค่าใช้จ่าย) ๑,๔๗๔,๓๘๐ บาท

หมวดที่ ๔ (ร้อยละ ๒๕ ของค่าใช้จ่าย) ๑,๙๗๔,๔๑๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๐ เดือน (ศึกษา ๖ เดือน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง)

(๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒ - ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓)

* สัญญาจ้าง เลขที่ คค ๐๙๐๙/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๖ กันยายน
๒๕๖๒

(ระยะเวลาตามสัญญาเริ่ม ๒๗ กันยายน ๒๕๖๒ – สิ้นสุด ๒๖ มีนาคม
๒๕๖๓) • ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ (ให้สอดคล้องกับ
สัญญาจ้าง)

(ตามมติคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๒
เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒)

• ปรับเป็นสิ้นสุด ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓

(ตามมติคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๖๒
เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓)

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อศึกษา ทราบ วิเคราะห์ก่อตบที่เรียนการกำกับดูแลและบริหารจัดการรถโดยสารประจำทาง
ร่วมกับ การสร้างการรับรู้ การสร้างความเข้าใจของประชาชนและผู้ประกอบการขนส่งต่อกระบวนการปฏิรูป
ระบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์การให้บริการและ
เส้นทางเดินรถ ตามแนวทางการดำเนินงานตามแผนการปฏิรูปเส้นทางของกรมการขนส่งทางบกและ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

/๒. พัฒนารูปแบบ...

๒. พัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและบริหารจัดการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลเพื่อนำไปสู่การปฏิรูปที่อย่างเป็นรูปธรรมตามแผนการปฏิรูปเส้นทาง และต่อยอดโครงการสร้างมาตรฐานการบริหารจัดการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้บรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางสาธารณะ

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : การว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาโครงการพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารจัดการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ตัวบ่งชี้ผลผลิต : ข้อมูลผลการวิเคราะห์การดำเนินการที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามขอบเขตการศึกษา

ตัวคุณภาพ : หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของกรรมการขนส่งทางบกนำผลการศึกษาไปกำกับดูแลและบริหารจัดการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. จัดทำข้อบ่งชี้ของงาน (TOR)

๒. ดำเนินการจัดซื้อและลงนามสัญญา

๒.๑ ส่งมอบรายงานขั้นต้น (Inception Report) จำนวน ๖๐ ชุด ภายใน ๘ เดือน นับถ้วนจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (๒๗ กันยายน ๒๕๖๒ – ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๒) ถึงการศึกษาและทบทวนการกำกับดูแล การประเมินมาตรฐานการประกอบการ การปฏิรูปติดตามเงื่อนไขในใบอนุญาตฯ การวิเคราะห์ การกำกับดูแลและบริหารจัดการระบบรถโดยสารประจำทาง หลักการและแผนการกำกับดูแล การประเมินผลและบริหารจัดการระบบรถโดยสารประจำทาง แนวทางการจัดทำตัวชี้วัดการออกแบบและจัดทำกระบวนการจัดเก็บข้อมูล เพื่อกำหนดระดับบริการพร้อมทั้งแผนการดำเนินการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ แผนการรับฟังความเห็นที่นี่ แผนการประชาสัมพันธ์และนำเสนอโครงการร่วมกับหน่วยงานประจำลั่นทั่ว จำนวนไม่น้อยกว่า ๔ เรื่อง

๒.๒ ส่งมอบรายงานขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน ๖๐ ชุด ภายใน ๓ เดือน นับถ้วนจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๒ – ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๒) นำเสนอรูปแบบการกำกับดูแลและบริหารจัดการระบบรถโดยสารประจำทางที่มีความเหมาะสมสมลักษณะรับเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รูปแบบบริการจัดเก็บและรวมรวมข้อมูลการกำกับดูแล แบบฟอร์มการจัดซื้อข้อมูลของผู้ประกอบการ รูปแบบการประเมินมาตรฐานการประกอบการและปฏิรูปติดตามเงื่อนไขในใบอนุญาตฯ ประกอบการงานส่ง นำเสนอตัวชี้วัดที่นำไปสู่การปฏิรูปที่อย่างเป็นรูปธรรม สรุปและรายงานผลการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการทั้ง ๒ ครั้ง

๒.๓ ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๖๐ ชุด ภายใน ๕ เดือน นับถ้วนจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๒ – ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓) นำเสนอผลการกำกับดูแลและบริหารจัดการระบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวนไม่น้อยกว่า ๒๕ เส้นทาง ที่ได้จากการประชุมเชิงปฏิบัติการที่ได้พัฒนาขึ้นทั้ง ๒ ครั้ง พร้อมแนวทางหรือหลักการกำหนดเดินสาย

๒.๔ ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เนื้อหาโครงการทั้งหมด หรือแม้แต่บันทึกข้อมูลในรูปติดจัดไฟล์ จำนวน ๘๐ ชุด รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) จำนวน ๘๐ ชุด วิดีโอทัศน์ ๒ นาที ๕ นาที ๗ นาที ๙ จำนวน ๓ ชุด Infographic และ Roll up จำนวน ๔ ชิ้น และแผ่นพับจำนวน ๘๐๐ แผ่น ภายใน ๖ เดือน นับถ้วนจากวันลงนามในสัญญาจ้าง (๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ – ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๓) หลังจากร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ได้รับความเห็นของจากคณะกรรมการกำกับการศึกษาแล้ว

๒.๔ สรุปโครงการศึกษาพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารจัดการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (๑๗ มีนาคม ๒๕๖๓ – ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓)

กิจกรรมที่คำนึงถึงการแล้ว :

๒. ที่ปรึกษาตัวเมืองการใช้เป็นไปตามลักษณะจ้าง ดังนี้

๒.๑ สำมอกรายงานขั้นต้น (Inception Report) ตามหนังสือที่ HSR-SO/๐๕๗๖/๙๔ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ภายในเวลาที่กำหนด โดยตรวจสอบงานรวมที่ ๑ และเป็นจ่ายเงินเรียบร้อยแล้ว

๒.๒ ส่งมอบรายงานขั้นกลาง (Interim Report) ตามหนังสือที่ HRS-SO/๙๔๗๙/๑๐๖ เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๖๒ ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด โดยตรวจสอบงานชุดที่ ๒ และเป็นจ่ายเงินเรียบร้อยแล้ว

๒.๓ สัมมนาร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ตามหนังสือที่ HRS-50/๙๕๖๗/๐๘๔ เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ภายในเวลาที่กำหนด และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ มีมติรับร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ โดยให้ปรับแก้ใบตามข้อสังเกตของคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในรายงานฉบับสมบูรณ์ท่อไป และให้เบิกจ่ายเงินงานที่ ๓ ซึ่งอยู่ระหว่างการเบิกจ่าย

๒.๔ ส่วนของรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ตามหนังสือที่ HRS-SO/๖๘๕๑๙/๐๓๓ เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๒ ภายในเวลาที่กำหนด และอยู่ระหว่างการพิจารณาตรวจสอบรับทราบรับ

๓. การประชุมคณะกรรมการตรวจรับที่ดินในงานจ้างที่ปรึกษาฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๓ มีมติให้ที่ปรึกษาฯ ปรับแก้รายงานฉบับสมบูรณ์

๓. กบส. แจ้งเรื่องขอปรับระยะเวลาการดำเนินงานให้ฝ่ายเลขานุการ ทราบ เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๒

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ : อยู่ขั้นตอนระหว่างการตรวจรับและสรุปเป็นโครงสร้าง

การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการฯ จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ โดยมีแผนการดำเนินงาน ดังนี้

แผนการดำเนินงาน และแผนการเบิกจ่ายเงิน

Report Type	Q4 Oct 2023											
	FY23	FY24	H1	H2	Q1	Q2	Q3	Q4	YTD	Wk1	Wk2	Wk3
1. Quarterly Progress Report	High	Medium	Low	Very Low	Medium	High	Medium	Low	Medium	High	Medium	Low
2. Annual Performance Review (Annual Report)	Medium	High	Low	Very Low	Medium	High	Medium	Low	Medium	High	Medium	Low
3. Interim Financial Statement (Interim Report)	Medium	High	Low	Very Low	Medium	High	Medium	Low	Medium	High	Medium	Low
4. Draft Final Report (Draft Final Report)	Medium	High	Low	Very Low	Medium	High	Medium	Low	Medium	High	Medium	Low
5. Final Report (Final Report)	Medium	High	Low	Very Low	Medium	High	Medium	Low	Medium	High	Medium	Low
6. REPORTS	Medium	High	Low	Very Low	Medium	High	Medium	Low	Medium	High	Medium	Low
7. UNFINISHED	Medium	High	Low	Very Low	Medium	High	Medium	Low	Medium	High	Medium	Low

សាខាអាស់នីមួយៗ សាខាអាស់នីមួយៗ សាខាអាស់នីមួយៗ

รายงานที่

มาเหตุที่ต้องปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ :

จากว่าจารยงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษาฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๖๓ มีมติให้ที่ปรึกษาฯ ปรับแก้รายงานฉบับสมบูรณ์และเสนอคณะกรรมการควบคุมการซื้อขายของรัฐเพื่อรับฟังความเห็นก่อนจะพิจารณาตรวจรับพร้อมเบิกจ่ายเงินรวมสุดท้าย เนื่องจากการศึกษาการจัดทำตัวมีข้อคลาดเคลื่อนที่การกำกับดูแลและบริหารจัดการที่น่าจะเดินทางไปถูกต้องให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จะต้องพิจารณาให้มีเนื้อหาที่ครบถ้วนสำหรับการนำไปใช้จริง และมีการแก้ไขให้สอดคล้องกับข้อมูลข้อเท็จจริง ต้องมีการพิจารณาความเชื่อมโยงไปถึงโครงการศึกษาเพื่อจัดทำระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลเพื่อการกำกับดูแลและการประเมินผลการประกอบการของเด่นทางการโดยสารประจำทางหมวด ๑ และหมวด ๔ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ของ สนส. ด้วย ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการพิจารณาผลการศึกษาอย่างรอบคอบ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ ซึ่งจำเป็นต้องใช้เวลาในการพิจารณารายละเอียดในรายงานฉบับสมบูรณ์ที่มีมากขึ้น จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารจัดการโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารจัดการโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารจัดการโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ ตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

รายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายที่ ๔.๒.๒.(๑)

จึงขอเสนอคณะกรรมการพัฒนาการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป
นัดที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาโครงการศึกษาพัฒนาการกำกับดูแลและบริหารจัดการโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเร่งรัดการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงินให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

**ภาระที่ ๔.๒.๒.(๒) ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการรับรองมาตรฐานโดยสารสาธารณะ (Q-Bus)
เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร**

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักการขนส่งผู้โดยสาร

(ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณตามมติคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ
ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๖๐)

จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร : ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท
(วงเงินตามสัญญา ๔,๓๘๙,๓๓๔ บาท)

จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร : ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท (วงเงินตามสัญญา ๔,๓๘๙,๓๓๔ บาท)	จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร : ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท (วงเงินตามสัญญา ๔,๓๘๙,๓๓๔ บาท)
จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร : ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท (วงเงินตามสัญญา ๔,๓๘๙,๓๓๔ บาท)	จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร : ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท (วงเงินตามสัญญา ๔,๓๘๙,๓๓๔ บาท)

โดยแบ่งจ่ายเป็น ๕ จุด	จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร : ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท (วงเงินตามสัญญา ๔,๓๘๙,๓๓๔ บาท)
จุดที่ ๑ (ร้อยละ ๑๕ ของค่าจ้าง)	จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร : ๖๘๘,๓๗๐.๓๐ บาท
จุดที่ ๒ (ร้อยละ ๑๕ ของค่าจ้าง)	จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร : ๖๘๘,๓๗๐.๓๐ บาท
จุดที่ ๓ (ร้อยละ ๑๐ ของค่าจ้าง)	จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร : ๓,๓๙๖,๗๙๐.๒๐ บาท
จุดที่ ๔ (ร้อยละ ๒๕ ของค่าจ้าง)	จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร : ๑,๐๙๗,๒๔๓.๕๐ บาท
จุดที่ ๕ (ร้อยละ ๑๕ ของค่าจ้าง)	จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรร : ๖๘๘,๓๗๐.๓๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๘ มิถุนายน ๒๕๖๐ – ๘ เมษายน ๒๕๖๑

* สัญญาเลขที่ กค ๑๘๐๔/๑๐๐๔/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐
(ระยะเวลาตามสัญญา ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐ - ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑)

* แก้ไขสัญญาเพิ่มขึ้นอีก ๔๔ วัน เป็นสิ้นสุดวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๑

▪ ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑
(ตามมติคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐)

▪ ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๑
(ตามมติคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๐)

▪ ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๓ มกราคม ๒๕๖๒
(ตามมติคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๖๐)

▪ ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด ๓๓ พฤษภาคม ๒๕๖๒
(ตามมติคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๐)

วัตถุประสงค์ของโครงการ :

๑. เพื่อสร้างระบบติดต่อผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะที่มีการบริหารจัดการเดินรถได้อย่างมีคุณภาพ ทำให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและมีความปลอดภัยอิ่งขึ้น

๒. เพื่อศึกษาและออกแบบหลักเกณฑ์ แนวทาง วิธีการประเมิน และสร้างเครื่องมือในการประเมิน ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ

๓. เพื่อตรวจสอบให้ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทางยกระดับการจัดการเดินรถให้มีความปลอดภัยอิ่งขึ้น ให้เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ โดยทั่วไป

๔. เพื่อสร้างการตระหนักรู้แก่ประชาชนทั่วไปในการควบคุมและกำกับดูแลมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ และความมั่นใจในความปลอดภัยในการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ

๕. เพื่อจัดการอบรมและถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจ ให้แก่เจ้าหน้าที่กรรมการขนส่งทางบก เพื่อสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผลผลิต/กิจกรรม :

ผลผลิต : หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะเป็นประสิทธิภาพ สามารถคัดกรองผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะที่มีการบริหารจัดการเดินรถที่มีความปลอดภัยได้จริง และมีเครื่องมือและช่องทางสำหรับการจัดส่งคำขอเข้าร่วมโครงการของผู้ประกอบการขนส่ง

ตัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ด้านปริมาณ : หลักเกณฑ์สำหรับตรวจสอบการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ วิธีการประเมินและค่าเกณฑ์มาตรฐาน และเครื่องมือและช่องทางสำหรับการจัดส่งคำขอเข้าร่วมโครงการของผู้ประกอบการขนส่ง

ด้านคุณภาพ : หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของกรรมการขนส่งทางบก สามารถนำหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะใช้เพื่อคัดกรองผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ที่มีการบริหารจัดการเดินรถที่มีความปลอดภัยได้ และสำนักงานขนส่งจังหวัด (สขจ.) ต้องสามารถตรวจสอบข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งที่ยื่นคำขอ และสามารถส่งผลการประเมินมาสู่สำนักการขนส่งผู้โดยสาร (สนส.) ได้

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

๑. ขอรับจัดสรรงบประมาณเบื้องต้น (Inception Report) ภายใน ๑ เดือน นับจากวันลงนามในสัญญาจ้าง

โดยมีรายละเอียดและเงื่อนไขวิธีการศึกษา ขั้นตอนและแผนการดำเนินงานทั้งหมดที่ชัดเจนพอต่อระยะเวลาการศึกษาโดยละเอียด

๒. ส่งมอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) ภายใน ๖ เดือน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลการศึกษาแนวทางกำหนดมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะและข้อมูลการประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ออกแบบหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผู้ประกอบการขนส่งรถ โดยสารสาธารณะ และพิจารณาสิทธิประโยชน์ ที่จะให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านการประเมินและได้รับรองมาตรฐาน

๓. เครื่องมือและช่องทางสำหรับผู้ประกอบการขนส่งจัดส่งคำขอเข้าร่วมโครงการเพื่อให้กรรมการขนส่งทางบกทดสอบและนำไปใช้งานจริง พร้อมคู่มือการใช้งานและตราสัญลักษณ์ (โลโก้) สดีกเกอร์สำหรับติดรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับรองมาตรฐาน และใบประกาศเพื่อมอบให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับรองมาตรฐาน ภายใน ๔ เดือน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง

๔. ส่งมอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภายใน ๕ เดือน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง โดยที่ปรึกษาต้องรายงานผลการดำเนินโครงการ ที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลการศึกษาแนวทางกำหนดมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะและข้อมูลประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ออกแบบหลักเกณฑ์ และวิธีการประเมินผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ และพิจารณาสิทธิประโยชน์ที่จะให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านการประเมินและได้รับรองมาตรฐาน ดำเนินการอบรมให้ความรู้ คำแนะนำและประชาสัมพันธ์โครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) และประมวลผลการประเมินและจัดพิมพ์ในประกาศให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านการประเมินและรับรองมาตรฐาน

๖. ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูลในรูปแบบติดไฟล์ และรายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) พร้อมคู่มือหลักเกณฑ์และวิธีการประเมิน ภายใน ๖ เดือน นับตั้งจากวันลงนามในสัญญาจ้าง

๗. สรุปปัจจุบันโครงการรับรองมาตรฐานโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถให้ดี

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

๑. จัดทำขอบเขตของงาน (TOR) และดำเนินการจัดซื้อและลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษา ต่อ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตามสัญญาเลขที่ ศก ๐๘๐๔/๒๐๑๘/๑๕๖๒ ลงวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๑ เรียบร้อยแล้ว

๒. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๖๑ และประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เมื่อวันที่ ๒ มกราคม ๒๕๖๒ เพื่อตรวจรับรายงานเบื้องต้น ที่ประชุมมีมติรับรายงานและให้เบิกจ่ายเงินจวดที่ ๑ เรียบร้อยแล้ว

๓. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report) เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๒ และประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ เพื่อตรวจรับรายงานความก้าวหน้า ที่ประชุมมีมติรับรายงานและให้เบิกจ่ายเงินจวดที่ ๒ เรียบร้อยแล้ว

๔. ที่ปรึกษาส่งมอบเครื่องหมายตราสัญลักษณ์ (โลโก้ Q-Bus) สถาํกเกอร์สำหรับติดรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับรองมาตรฐาน และประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติรับรายงานจวดที่ ๓ และให้เบิกจ่ายเงินจวดที่ ๓ เรียบร้อยแล้ว

๕. ที่ปรึกษาจัดอบรมให้ความรู้ และประชาสัมพันธ์ จำนวน ๕ ครั้ง ได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดกรุงเทพมหานคร จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น และกรุงเทพมหานคร ให้แก่ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่กรรมการ ชนส่วนราชการ

๖. จากการประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ ครั้งที่ ๕ เมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เพื่อพิจารณาข้อเสนอการศึกษาเพิ่มเติม เรื่อง ระบบจัดการความปลอดภัยในการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งเป็นรายละเอียดที่นอกเหนือจากขอบเขตของงาน ที่ประชุมได้มีมติให้แก้ไขระยะเวลาสัญญาจ้าง เพิ่มขึ้นอีก ๔๔ วัน เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๒ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการ โดยคงเหลือที่ปรึกษาไม่ติดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

๗. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ มีมติรับร่างรายงานฉบับสมบูรณ์และให้เบิกจ่ายเงินจวดที่ ๔ เรียบร้อยแล้ว

๘. ที่ปรึกษาส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๒ และประชุมคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ เมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๒ เพื่อตรวจรับรายงานฉบับสมบูรณ์ ที่ประชุมมีมติรับทราบรายงานฉบับสมบูรณ์ และให้ที่ปรึกษาดำเนินการขอจดทะเบียนเครื่องหมายรับรองคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) กับกรมทรัพย์สินทางปัจจุบันให้แล้วเสร็จ ก่อนการพิจารณาให้เบิกจ่ายเงินจวดที่ ๕ ต่อไป

๙. กรรมการขนส่งทางบกได้ยืนคำขอจดทะเบียนเครื่องหมายรับรองคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) กับกรมทรัพย์สินทางปัจจุบัน เมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๒ โดยยกติการขอจดทะเบียนเครื่องหมายรับรองคุณภาพพา กับกรมทรัพย์สินทางปัจจุบัน จะให้เวลาในการพิจารณาประมาณ ๑๕ เดือน สำนักการขนส่ง ผู้โดยสาร จึงได้มีหนังสือเรื่องรับการพิจารณาใบที่กรมทรัพย์สินทางปัจจุบัน เมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๓

กิจกรรมที่อยู่ระหว่างดำเนินการ : อยู่ระหว่างการพิจารณาจดทะเบียนเครื่องหมายรับรองคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ของกรมทรัพย์สินทางปัจจุบัน ซึ่งสถานะปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการประกาศใช้ณาเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๐ ซึ่งให้ระยะเวลาในการประกาศใช้มา ๖๐ วัน เมื่อไม่มีผู้ศึกค้นจึงจะดำเนินการรับจดทะเบียนต่อไป

การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการให้สอดคล้องกับขั้นตอนการ
จดทะเบียนเครื่องหมายรับรองคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ของกรมทัพพย์สินทางปัญญา โดยขอปรับ
ระยะเวลาการดำเนินโครงการจากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓
โดยมีแผนกรดำเนินงานดังนี้

แผนการดำเนินงานหลักของการเบิกจ่าย



ส่วนที่ต้องใช้ระยะเวลาการดำเนินโครงการ :

ที่ปรึกษาได้ดำเนินงานตามขอบเขตงานจดที่ ๓-๔ เสร็จสิ้นแล้ว โดยที่ปรึกษาจัดสรุปรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๒ และประชุมกรรมการตรวจสอบพัสดุ เมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมมีมติรับทราบรายงาน แต่ยังไม่พิจารณาเบิกจ่ายเงินจราที่ ๕ เนื่องจากให้ที่ปรึกษาดำเนินการขอจดทะเบียนเครื่องหมายรั้งของคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) กับกรมทรัพย์สินทางปัญญาให้แล้วเสร็จก่อน โดยปกติการขอจดทะเบียนเครื่องหมายรั้งของคุณภาพฯ ถ้ากรรมทรัพย์สินทางปัญญา จะใช้เวลาในการพิจารณาประมาณ ๗๘ วัน ซึ่งสำนักการขนส่งผู้โดยสาร ได้มีหนังสือขอความอนุเคราะห์เพื่อรัดในการพิจารณาต่อกรมทรัพย์สินทางปัญญา และกำชับให้ทางที่ปรึกษาติดตามงานอย่างต่อเนื่อง จากการตรวจสอบสถานการณ์ดำเนินการปัจจุบันพบว่า อยู่ในระหว่างการประกาศโฆษณาเรียบร้อยแล้ว ตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๒ ซึ่งใช้ระยะเวลาในการประกาศโฆษณา ๖๐ วัน เมื่อไม่มีผู้ดัดค้าน จึงจะดำเนินการรับจดทะเบียนต่อไป สำนักการขนส่งผู้โดยสาร พิจารณาแล้วเห็นว่า เป็นที่ดีตอนการดำเนินงานของหน่วยงานภายนอก ซึ่งเป็นเหตุสุดวิสัยที่คงจะที่ปรึกษาจัดดำเนินการได้ตามกรอบระยะเวลา การดำเนินงานที่กำหนด ดังนั้น จึงขอปรับระยะเวลาดำเนินโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถให้ดีขึ้น จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถโดยด่วน เป็นสัปดาห์วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๗ ตามที่ผู้ได้รับข้อค่าเสื่อม

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร จากเดิมสิ้นสุดวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป

มติที่ประชุม อนุมัติให้ปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร เป็นสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓ ตามที่เสนอขอ โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรเงินรัฐการดำเนินโครงการและเบิกจ่ายเงิน ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

ภาระที่ ๔.๓ การขอยกเลิกการจัดสรรงอกของหุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ดันประเมินภาระที่ ๔.๓.๑ (พันธกิจที่ ๑) จำนวน ๓ โครงการ

ภาระที่ ๔.๓.๑ ขอยกเลิกการจัดสรรงีบบาร์ Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถให้ดัน

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : กรมทางหลวงชนบท

(ได้รับจัดสรรงบประมาณตามมติคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ดัน ครั้งที่ ๙/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๖๐)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๓,๖๙๕,๐๐๐ บาท	ผู้ดูแล -	บาท
(ขอรับทุนสนับสนุน)	นายแคล้ว	๓,๖๙๕,๐๐๐ บาท
	คงเหลือ -	บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๒ เดือน (ศึกษา ๘ เดือน)

(๒๘ มกราคม ๒๕๖๐ – ๒๘ มกราคม ๒๕๖๑)

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

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

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

๑. ลงนามในสัญญาการขอรับทุนสนับสนุนจากกองหุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ดัน เพื่อใช้ในโครงการศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถให้ดัน สัญญาลงวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ระหว่างกรมการช่างทางบกและกรมทางหลวงชนบท

๒. อยู่ระหว่างจัดทำรายงานเบื้องต้นการศึกษา (Inception Report) ตามขอบเขตงาน โดยรวมรวมข้อมูลเบื้องต้นในการจัดทำโครงการ ได้แก่ ศึกษาพฤติกรรมและความเร็วของผู้ใช้รถให้ดันและจำนวนอุบัติเหตุในประเทศไทย ศึกษาและทดสอบคุณสมบัติของยางพาราเพื่อนำมาใช้ออกแบบ Rubber Fender Barrier หากทดสอบ Concrete Barrier และ Rubber Fender Barrier ด้วยการชน

สาเหตุที่ต้องยกเลิกโครงการ :

กรมทางหลวงชนบท มีหนังสือที่ กศ ๐๗๒๔.๒/๐๗๕๑๑ ลงวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๖๐ เป็นขอยกเลิกโครงการ Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถให้ดัน และขอรับจัดสรรงานสนับสนุนในโครงการศึกษานี้ด้วยความยังพาราเพื่อความปลอดภัย และลดจำนวนการถูกยุ่งเสียของชีวิต และทรัพย์สินของผู้ใช้รถให้ดัน ทั้งนี้ การดำเนินการวิจัย กรมทางหลวงชนบทได้กำหนดแผนงานและวิธีทดสอบโดยการนำรถจักรยานยนต์ และรถบรรทุกขนาดเล็กชนิด Barriar ที่หุ้มด้วยยางพารา หรือ RFB (Rubber Fender Barrier) ณ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) จังหวัดนราธิวาส และที่สาธารณรัฐเกาหลี ให้ เพื่อนำผลการทดสอบมาเปรียบเทียบถึงความเหมาะสมใน การใช้รถคุ้มกันเป็นสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการจัดทำมาตรฐาน RFB เพื่อการรายงานผลให้กรมการช่างทางบกทราบ

/ชีวัน...

จึงได้ดำเนินโครงการเป็นระยะเวลา ๓ เดือนแล้ว แต่เนื่องจากกระทรวงคมนาคม ได้มีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOC) ด้านการขนส่งทางถนน กับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่งแห่งสาธารณูปโภคที่ดี เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ทำให้การเบิกจ่ายงบประมาณต้องมีการเปลี่ยนแปลงขึ้นตอน เพราะต้องเบิกจ่ายผ่านหน่วยงานราชการอื่น ๆ ได้แก่ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ และกระทรวงการต่างประเทศ ทำให้ผลการวิจัยล่าช้าออกไปและไม่สามารถรายงานผลการดำเนินงานให้ทันตามกำหนดเวลาได้ จึงขอยกเลิกโครงการ Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน พร้อมทั้งขอส่งคืนเงินงบประมาณ ความหนังสือรับทราบหลักฐานบท สำนักบริหารกลาง ที่ กท ๐๗๐๑.๔/๔๐๔๕ ลงวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๖๓ เรื่องแจ้งการโอนคืนเงินให้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกผ่านระบบ GFMIS เป็นจำนวนเงิน ๓,๖๑๕,๐๐๐ บาท เรียบร้อยแล้ว

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ยกเลิกการจัดสรรเงินโครงการ Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน ตามที่ผู้ให้รับจัดสรรเสนอรายละเอียดตามเอกสารแนบไว้ที่ ๔.๓.๑

ข้อพิจารณา :

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

จึงขอเสนอคณะกรรมการต้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป
นัดที่ประชุม อนุมัติให้ยกเลิกการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษา Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน จำนวนเงิน ๓,๖๑๕,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ

ภาระที่ ๔.๓.๙ ขอยกเลิกการจัดสรรงบดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานที่ว่าไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(ได้รับจัดสรรงบประมาณตามมติคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาฯ จัดเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้อนุฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๓)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๕,๕๓๘,๐๐๐ บาท

ผู้กัน - บาท

จ่ายแล้ว - บาท

คงเหลือ ๕,๕๓๘,๐๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๕ เดือน (ศึกษาฯ ๓ เดือน)

(๒๔ มกราคม ๒๕๖๓ – ๒๓ เมษายน ๒๕๖๔)

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

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

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

ดำเนินการจัดทำรายละเอียดของงาน (TOR) และอยู่ระหว่างเสนอเพื่อนขอขอบเขตของงาน (TOR)

สาเหตุที่ต้องยกเลิกโครงการ :

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก มีหนังสือที่ คค ๐๔๐๙/๔๙๖ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓ ขอยกเลิกการจัดสรรงบดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานที่ว่าไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ เมื่อจะจากได้มีคำสั่งกรรมการขนส่งทางบกที่ ๑๖๐/๒๕๖๓ ที่มีวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๓ แต่ต้องคุณท่านผู้อำนวยการยกรหัสในอนุญาตขับรถ เนื่องจากท่านนี้ที่พิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์การอบรมและทดสอบทักษะภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติต้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ รวมถึงการดำเนินงานพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการอบรมและทดสอบต้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างหลักสูตร สองหัวต้องกับแผนการยกรหัสมาตรฐานใบอนุญาตขับรถของค่ายที่ทำงานการยกรหัสมาตรฐานใบอนุญาตขับรถ ซึ่งได้ดำเนินโครงการเป็นระยะเวลา ๓ เดือนแล้ว โดยยังไม่ได้รับพิจารณาอนุมัติเทืนของบขชของงาน (TOR) จากอธิบดี จึงขอยกเลิกโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานที่ว่าไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ เพื่อการดำเนินการตามแผนยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถต่อไป

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ยกเลิกการจัดสรรเงินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถตามที่ผู้ได้รับขัตติยสารเสนอ

รายละเอียดหมายเอกสารแนบวาระที่ ๔.๓.๒

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติยกเลิกการจัดสรรเงินสำหรับค่าเบินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ จำนวนเงิน ๕,๕๐๕,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการท่องเที่ยวฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป
มติที่ประชุม อนุมัติให้ยกเลิกการจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ถูกนุ่น ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ สำหรับค่าเบินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ว่าด้วยสมรรถนะและข้อจำกัดของผู้ขับรถ จำนวนเงิน ๕,๕๐๕,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ

**ภาระที่ ๔.๙.๓ ขอยกเลิกการจัดสรรสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไป
ในการขอรับใบอนุญาตขึ้นรถว่าด้วยลักษณะ ประเภท และข้อจำกัดของถนน**

หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(ได้รับจัดสรรงบประมาณตามติดตามของบุญกรรมการด้านการศึกษาไว้เพื่อความ
ปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร ครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓)

งบประมาณที่ได้รับจัดสรร : ๔,๓๘๔,๐๐๐ บาท

ผูกพัน - บาท

จ่ายแล้ว - บาท

คงเหลือ ๔,๓๘๔,๐๐๐ บาท

ระยะเวลาดำเนินโครงการ : ๑๔ เดือน (ศึกษา ๔ เดือน)

(๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ – ๖ เมษายน ๒๕๖๔)

กิจกรรมที่ต้องดำเนินการตามโครงการ :

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

กิจกรรมที่ดำเนินการแล้ว :

ดำเนินการจัดทำงบประมาณ (TOR) แล้ว อยู่ระหว่างเสนอให้บุญกรรมการฯ

สถานที่ที่ต้องยกเลิกโครงการ :

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก มีหนังสือที่ คค ๐๔๙/๔๙๖ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓ ขอยกเลิกการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขึ้นรถว่าด้วยลักษณะ ประเภท และข้อจำกัดของถนน เนื่องจากได้มีคำสั่งกรรมการขนส่งทางบกที่ ๑๖๐/๒๕๖๓ สั่งเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๓ แห่งที่ดังจะมีมาการยกยศด้วยความชอบด้วยกฎหมายในบุญญาติขึ้นรถ เพื่อท่านน้ำที่พิจารณาปรับปรุงหลักเกณฑ์การอบรมและทดสอบทักษะภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติตามใบอนุญาตขึ้นรถและผู้ประจำรถ รวมถึงการดำเนินงานพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการอบรมและทดสอบด้านใบอนุญาตขึ้นรถและผู้ประจำรถ ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างหลักสูตร สอนศักดิ์สิทธิ์กับแผนการอบรมและทดสอบด้านมาตรฐานใบอนุญาตขึ้นรถของคนทำงานการยกยศด้วยความชอบด้วยกฎหมายในบุญญาติขึ้นรถ ซึ่งได้ดำเนินโครงการเป็นระยะเวลา ๓ เดือนแล้ว โดยยังไม่ได้รับพิจารณาอนุมัติเห็นชอบงบประมาณ (TOR) จากบุญกรรมการฯ จึงขอยกเลิกโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้พื้นฐานทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขึ้นรถว่าด้วยลักษณะ ประเภท และข้อจำกัดของถนน เพื่อการดำเนินการตามแผนยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขึ้นรถต่อไป

ความเห็นของฝ่ายเลขานุการ :

ฝ่ายเลขานุการพิจารณาแล้วเห็นควรให้ยกเลิกการจัดสรรเงินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้ที่น่าสนใจทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยสมรรถนะ ประเภทและข้อจำกัดของคนนั้นตามที่ผู้ได้รับจัดสรรเสนอ

รายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายที่ ๔.๓.๑

ข้อพิจารณา :

พิจารณาอนุมัติยกเลิกการจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้ที่น่าสนใจทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยสมรรถนะ ประเภทและข้อจำกัดของคนนั้น จำนวนเงิน ๕,๙๙๘,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ

จึงขอเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อโปรดพิจารณาอนุมัติต่อไป
มติที่ประชุม อนุมัติให้ยกเลิกการจัดสรรเงินก่อจทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาหลักสูตรความรู้ที่น่าสนใจทั่วไปในการขอรับใบอนุญาตขับรถว่าด้วยสมรรถนะ ประเภทและข้อจำกัดของคนนั้น จำนวนเงิน ๕,๙๙๘,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ

วาระที่ ๔๔ การขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ (พันธกิจที่ ๓)

ตามที่กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้อนุมัติการขอร่างเงินงบประมาณ ประจำปี ๒๕๖๓ จำนวนเงิน ๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับค่าเบินการจัดสรรเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนนตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก (พันธกิจที่ ๓) ค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ อันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๒) ค่าใช้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุน และส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๑) และค่าใช้จ่ายในการจัดประกูหหมายเลขทะเบียนรถบรรทุกพาหนะของกองทุน (พันธกิจที่ ๔) และได้มีการอนุมัติจัดสรรเงินให้ดำเนินโครงการไปแล้ว ดังนี้

พันธกิจ	กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓							
	คงเหลือ	คงเหลือทั้งหมด	คงเหลือยกเว้น	คงเหลือที่ได้รับ	คงเหลือที่ได้รับ	คงเหลือที่ได้รับ	คงเหลือที่ได้รับ	คงเหลือที่ได้รับ
พันธกิจที่ ๑ กับสนับสนุนและสนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษา	๘๘%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๘๘%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๘๘%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐
พันธกิจที่ ๒ สนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษา								
พันธกิจที่ ๓ สนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษา								
พันธกิจที่ ๔ สนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษา								
พันธกิจที่ ๕ สนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษา								
พันธกิจที่ ๖ สนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษา								
พันธกิจที่ ๗ สนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษา								
พันธกิจที่ ๘ สนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษา								
พันธกิจที่ ๙ สนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษา								
พันธกิจที่ ๑๐ สนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษา								
พันธกิจที่ ๑๑ สนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษา								
พันธกิจที่ ๑๒ สนับสนุนศึกษาดูงานเพื่อศึกษาดูงานเพื่อศึกษา								
รวมเงิน	๐๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๐๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๐,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๐๐๐%	๒,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐

โดยรายละเอียดโครงการท้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (พันธกิจที่ ๓) ที่มีการเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณจากกองทุนฯ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ จำนวน ๔ โครงการ เป็นไปตามวาระที่ ๔๔.๑ – ๔๔.๔ ดังนี้

วาระที่ ๔.๔.๑ ขอรับจัดสรรงเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี่อย่างปลอดภัย

ตามที่สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ได้ขอรับจัดสรรงเงินเพื่อดำเนินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี่อย่างปลอดภัย จำนวนเงิน ๔,๔๔๕,๐๐๐ บาท และได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้เพิ่มวัดอุปражสั่งค่าของการศึกษาวิชาฯให้เกิดข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับนโยบายในการดำเนินโครงการ และสามารถต่อยอดโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. ให้ศึกษาการบังคับใช้กฎหมายด้านการใช้ความเร็วเฉลี่ย เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนในการศึกษาวิชาฯ

๓. ในกรณีที่จะศึกษาเพื่อให้กรมการขนส่งทางบกสามารถนำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้ได้ ควรศึกษาวิชาฯในกรณีการชนส่งทางบกเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายได้ และเป็นเส้นทางที่มีรถตามกฎหมายว่าด้วยการชนส่งทางบกใช้รถในเส้นทางนั้นเป็นจำนวนมากพอสมควร

จึงมีมติให้ทบทวนการดำเนินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี่อย่างปลอดภัย โดยให้สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชียดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ ให้แล้วเสร็จก่อนขอรับจัดสรรงราวด่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรงได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิชาฯ เรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรรง : สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรรง : ๔,๔๔๕,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปด. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิชาฯเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถโดยสารให้เกิดผลลัพธ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปด. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร

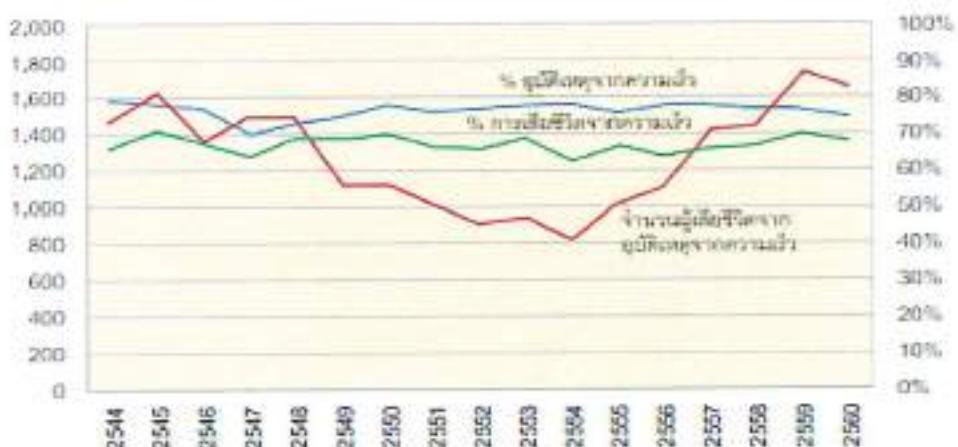
สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย ที่ได้ก่อให้เกิดความสูญเสียห้ามชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ในปัจจุบันสถานการณ์อุบัติเหตุจากการจราจรและชนสั่งมีแนวโน้มที่สูงขึ้น หนึ่งในปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยคือการใช้ความเร็วในการขับขี่บนถนนซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการใช้ความเร็วในประเทศไทย เป็นโจทย์ที่ต้องยังไม่ได้รับการตอบสนองทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติอย่างจริงจังเท่าที่ควร เมื่อเทียบกับสถานการณ์ความวิกฤตของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและเป้าหมายการลดอุบัติเหตุและความสูญเสียที่กำหนดไว้ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

ตามรายงานตัวเลขสถิติอุบัติเหตุในประเทศไทยบนทางหลวงของกรมทางหลวงพบว่าอุบัติเหตุและการเสียชีวิตกว่าร้อยละ ๗๐ ถึง ๘๐ มีมูลเหตุส่วนใหญ่มาจากการใช้ความเร็ว โดยรายงานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วส่วนใหญ่ กวาร้อยละ ๖๐ เป็นรถเก๋งและรถกระบะ โดยแนวโน้มตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วตั้งแต่ปีพ.ศ. ๒๕๕๕ ยังคงขยายเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง บ่งชี้ให้เห็นถึงความท้าทายของการดำเนินมาตรการที่ผ่านมา ทั้งด้านการบังคับใช้กฎหมายและด้านวิศวกรรม ซึ่งอาจยังมีข้อจำกัด ภายใต้บันทึกของสังคมไทยที่การบังคับใช้กฎหมายยังอ่อนแอ และการลงทุนด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนยังล้ากว่าที่ควร อาทิเช่น เรื่องการนำเทคโนโลยีมาใช้ตรวจสอบผู้ขับรถที่ผิดกฎหมายใช้กำลังเข้าหน้าที่ค่าวราจ ประสิทธิภาพของการบันทึกการลงโทษและบทลงโทษ และการกำหนดความเร็วข้ามตัวบริเวณที่ชุมชนในบางจังหวัด ซึ่งยังเป็นลักษณะการดำเนินการน้อยลง ตามข้อสังการที่ได้รับนโยบาย เป็นต้น

สถิติอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วบนทางหลวง 2544-2560



จากผลสำรวจข้อมูลถ้าสุดของกรมทางหลวงในปีพ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งตรวจดูความเร็วของกลุ่มตัวอย่าง ยานพาหนะบนทางหลวงมากกว่า ๑,๐๐๐,๐๐๐ คัน พบร่วมกับการใช้ความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด ในสัดส่วนที่สูง โดยเฉพาะในส่วนของรถยนต์ที่พบว่าสัดส่วน การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดบนทางหลวง แผ่นดินจะเพิ่มมากขึ้น บนถนนในเขตชนเมือง (ร้อยละ๓๐) หรือเขตชนเมือง (ร้อยละ๕๐) ซึ่งทำให้ความเร็วไม่เกิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่สำหรับทางหลวง พิเศษระหว่างเมืองหรือมหอรัฐฯ พบว่าเพียงถ้าตั้งค่าไว้ความเร็วเกินกว่าที่จำกัดไว้ ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยังมีสัดส่วนที่ไม่สูงนัก อย่างไรก็ตามสำรวจยังได้สะท้อนปัญหาการใช้ความเร็วในเขตเมือง ของรถชนิดใหญ่ (เช่น รถบรรทุก) ที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข แห่งตัวเนื่องจากเป็นความเสี่ยงที่อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและ ความสูญเสียที่รุนแรงได้ โดยพบว่ารถบรรทุกคิดเป็นสัดส่วนสูง ถึงเกือบ ๑ ใน ๓ มีการใช้ความเร็วในเขตเมืองเกินกว่าที่กำหนด ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ที่ผ่านมา ในที่ประชุม Global Ministerial Conference on Road Safety ครั้งที่ ๓ องค์การสหประชาชาติได้ประกาศติความรับผิดชอบร่วมกันในประเทศสมาชิก เพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน และหนึ่งในมติเหล่านี้ได้แก่ การจัดการความเร็วและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว ซึ่งเรื่องการจัดการความเร็วที่ได้ถูกบรรจุอยู่ใน Specific Target on Road Safety (SDG) สำหรับปี ค.ศ. ๒๐๓๐ ด้วยเห็นได้ว่ากับ

ปัจจุบันในประเทศไทยได้เริ่มมีการนำเทคโนโลยีต่างๆมาใช้ในการควบคุมและจำกัดความเร็วของผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ว่าจะเป็นกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบติดตัว (Fixed Speed Camera) และกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile Speed Camera) เป็นการบังคับใช้กฎหมายด้วยกล้องตรวจจับความเร็ว เพื่อสอดคล้องกับมาตรฐาน อย่างไรก็ตาม พบว่าการตรวจจับความเร็วด้วยเทคโนโลยีทั้งสองรูปแบบนี้ยังคงมีข้อจำกัดที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ ผู้ขับขี่มักได้รับข้อมูลเดื่องจากแหล่ง social media ทำให้ทราบถึงตำแหน่งที่จะมีการตรวจจับความเร็ว หรือถ้าเป็นการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบติดตัว ผู้ขับขี่ที่คุณชินเส้นทางก็จะทราบถึงตำแหน่งการติดตัวอยู่แล้ว ดังนั้น จึงทำให้ผู้ขับขี่มักจะชะลอความเร็วลงเมื่อผ่านจุดตรวจจับเหล่านี้ แต่เมื่อผ่านจุดตรวจจับความเร็วไปแล้ว ผู้ขับขี่ก็มักจะเร่งความเร็วสูงขึ้นเหมือนเดิม หรือเร็วมากขึ้นไปอีกเพื่อชดเชยเวลาที่เสียไปในช่วงที่ชะลอความเร็ว กล่าวได้ว่าการตรวจจับความเร็วโดยใช้เทคโนโลยีทั้งสองรูปแบบ ในปัจจุบัน ไม่สามารถเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ได้ตลอดทั้งช่วงถนน แต่จะสามารถควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วได้เป็นจุดๆ เท่านั้น

ดังนั้น โครงการวิจัยนี้จึงได้ทำการทบทวนข้อมูลและแนวทางการดำเนินการของระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติในต่างประเทศ และสำรวจความต้องการของผู้ใช้บริการ รวมถึงแนวทางการวางแผนและดำเนินการระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติบนโครงข่ายถนนในประเทศไทย เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องจากการใช้ความเร็ว ควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ภายใต้ความเร็วที่กำหนด พบร่วมกันในต่างประเทศมีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) หรือการควบคุมความเร็วแบบเฉลี่ย เช่นเทคโนโลยีที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการควบคุมความเร็วบนท้องถนนในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นการบังคับใช้กฎหมาย หรือการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้ โดยโครงการนี้จะพิจารณาถึงตำแหน่งหรือประเภทช่วงถนนที่เหมาะสมสำหรับการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) รวมถึงการตัดเลือกเทคโนโลยีและอุปกรณ์ที่เหมาะสม การติดตั้งอุปกรณ์ การประชาสัมพันธ์โครงการ และการประเมินผลโครงการในขั้นสุดท้าย (Monitor and Evaluation) โดยจะมีการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเร็วจาก การสังเกตพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ในตลอดช่วงถนน และการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Cost Effectiveness Analysis) ของมาตรการการควบคุมความเร็วนี้

วัตถุประสงค์ :

1. เพื่อศึกษาและพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) สำหรับการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ภายใต้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด

2. เพื่อประเมินประสิทธิภาพการใช้งานและเปรียบเทียบกับกล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (Spot speed camera enforcement) และศึกษาประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง

3. เพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการพุ่งชนกันในช่วงที่ความเร็วสูง
4. เพื่อให้เกิดข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการดำเนินโครงการไปต่อยอดในระยะต่อไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ความเห็นชอบในการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหา

๑. ศึกษา ทบทวน มาตรการ และอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วในปัจจุบันเพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ปัญหาและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการตรวจจับความเร็ว

ระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ (Automated Speed Enforcement) เป็นระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่เข้ามามีบทบาทสำคัญและได้รับการพัฒนามาแล้วว่า สามารถควบคุมการใช้ความเร็วของผู้ใช้ทางและลดจำนวนอุบัติเหตุที่รุนแรงลงได้ การนำระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติมาใช้ในการตรวจและจับกุมผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินอัตราความเร็วที่กำหนดเป็นวิธีการจัดการปัญหาการใช้ความเร็วที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดวิธีหนึ่งที่จะสามารถป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเนื่องมาจากการใช้ความเร็วได้ อย่างไรก็ตามเมื่อนำระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัตินี้มาใช้ ระบบนี้จะเป็นเพียงวิธีการเสริม (ไม่ใช่เป็นสิ่งทดแทน) การดำเนินการบังคับใช้ความเร็วที่มีอยู่เดิม ปัจจุบันระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติเป็นรูปแบบการจัดการความเร็วที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายประเทศ ในประเทศไทยที่พัฒนาแล้วมีการใช้ระบบกล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Camera) มาแล้วกว่า ๓๐ ปี ตัวอย่างเช่น ประเทศสหราชอาณาจักรมีการใช้ระบบตรวจจับความเร็วตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๐ ที่รัฐอิริโจน่า และประเทศสหราชอาณาจักรมีการใช้ระบบตรวจจับความเร็วตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นต้น สำหรับในประเทศไทยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ริเริ่มน้ำระบบเทคโนโลยีตรวจจับความเร็วมาใช้ในปี พ.ศ. ๒๕๕๒-๒๕๕๓ ซึ่งภายหลังที่มีการพัฒนาและเริ่มใช้ระบบเทคโนโลยีตรวจจับความเร็ว ส่งผลให้สามารถดำเนินการจับกุมผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับรถเร็วได้ ระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ (Automatic Speed Enforcement) คือ รูปแบบเทคโนโลยีขั้นสูงสำหรับการตรวจจับความเร็วในการขับขี่ของผู้ใช้ทางแบบอัตโนมัติ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วโดยลดการเผชิญหน้ากันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ขับขี่เมื่อมีการจับกุม โดยระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติเป็นวิธีการบังคับใช้กฎหมายการใช้ความเร็ว ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถใช้ตรวจจับการฝ่าฝืนความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนด และสามารถถ่ายภาพเพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะและผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน หลักฐานความเร็วที่ใช้และสามารถออกใบสั่งแก่ผู้ฝ่าฝืนได้

๒. อุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ

โดยทั่วไป เทคโนโลยีอุปกรณ์ที่ช่วยในการตรวจจับความเร็วของผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วสูง มีวิวัฒนาการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่

การตรวจจับความเร็วโดยเจ้าหน้าที่ (Manual Speed Enforcement) อาทิ บินตรวจวัดความเร็ว บินเรดาร์ บินเลเซอร์ เป็นต้น ซึ่งเป็นการตรวจวัดความเร็วด้วยมือ คำใช้จ่ายไม่สูง สะดวก และง่าย ต่อการใช้งาน แต่มีข้อเสียในเรื่องความแม่นยำถือว่า ความถูกต้อง ความรวดเร็วของการตรวจวัดความเร็ว ขึ้นอยู่กับทักษะการบุคคล ความไม่บลอกตัวภัยในการต้องต่อหน้าหน้าที่ฝ่าฝืนความเร็ว ตลอดจนความไม่ต่อเนื่องในการดำเนินการ เพราะสามารถทำได้ในช่วงระยะเวลาสั้นๆ เท่านั้น

การตรวจวัดความเร็วอัตโนมัติ (Automatic Speed Enforcement) เป็นการพัฒนาเทคโนโลยีเครื่องมือที่สามารถตรวจวัดความเร็วได้อัตโนมัติตลอดเวลา อาทิ กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ (Automated speed camera) โดยกล้องจะทำการถ่ายภาพยานพาหนะโดยอัตโนมัติ และประมวลผล คำนวณความเร็วของยานพาหนะ และส่งข้อมูลไปเก็บที่ศูนย์กลางเพื่อทำการวิเคราะห์ คัดกรองข้อมูลในภายหลัง อุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ กล้องตรวจจับความเร็ว อัตโนมัติ (Automatic Speed Camera) ซึ่งก็ต้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติที่นิยมใช้ยังคงออกเป็น ๓ ประเภทตามลักษณะการใช้งาน ดังนี้

(ก) กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบติดตั้งถาวร (Fixed Speed Camera) กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบติดตั้งถาวร จะติดตั้งโดยพิจารณาจากจุดที่เกิดอุบัติเหตุ ปอยครึ่ง (Black Spots) หรือเป็นจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง และเป็นจุดที่มีผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นจำนวนมาก กล้องตรวจจับฯ ประเภทนี้ทำหน้าที่บันทึกภาพเคลื่อนไหวหรือภาพหนึ่ง ของถนนพานาและเหตุการณ์ต่างๆ บนถนนบริเวณจุดที่ติดตั้ง โดยถูกติดตั้งไว้ต่อตัวรถบริเวณข้างทางหรือหน้าอ ศิรษะ มักนิยมติดตั้งก่อนอื่นที่บริเวณจุดที่เกิดอุบัติเหตุปอยครึ่ง หรือบริเวณที่สถานพานาขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นจำนวนมากมาก

(ข) กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile Speed Camera) กล้องตรวจจับความเร็วที่ติดตั้งบนตัวรถ หรือข้างทาง โดยหลักการทำงาน คือให้รถสูบเคลื่อนที่ไปตามพื้นที่ต่างๆ เพื่อหาผู้กระทำความผิด หรือมีการตั้งสถานีตรวจจับความเร็วข้างทาง นิยมใช้กับพื้นที่ที่มีผู้เดินไม่ มากนัก นอกเหนือนี้ยังสามารถครอบคลุมพื้นที่ในการตรวจสอบ หาผู้กระทำความผิดได้มาก แม้เมืองใหญ่ในเรื่องของพื้นที่ในการจราจรหรือการติดตั้งอุปกรณ์บริเวณข้างทาง ไม่เพียงพอ หรือภาระที่บันทึกจะลดลงเมื่อสิ่งสิ่งของบุคคล ทำให้ไม่สามารถใช้กับ พื้นที่ได้ทุกจุด เนื่องจากกล้องตรวจจับฯ ประเภทนี้ สามารถตรวจจับภาพเคลื่อนไหวหรือภาพหนึ่งของถนนพานา และเหตุการณ์ต่างๆ บนถนนได้ ทำให้เจ้าหน้าที่มีหน้าที่ตรวจจับความเร็วสามารถพกพาล้องตรวจจับฯ ความเร็วประเภทนี้ไปติดตั้งบนช่วงถนนได้ชั่วคราว เพื่อตรวจจับความเร็วได้จำกัด

(ค) กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วงเป็นกล้องตรวจจับความเร็วแบบถาวรแต่จะติดตั้ง เป็นช่วงๆ เพื่อตัดความเร็วเฉลี่ยของถนนพานาโดยจะทำการติดตั้งครอบคลุมช่วงถนนในระยะยาวเพื่อหาต่ำความเร็วเฉลี่ยของผู้ขับขี่ หากความเร็วเฉลี่ยสูงกว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนดก็จะทำการส่งข้อมูลเพื่อออกใบสั่งต่อไป กล้องตรวจจับฯ ประเภทนี้เป็นกล้องที่ใช้ติดตั้งระหว่างช่วงถนนที่ต้องการ โดยนำเวลาและระยะทางที่ ยานพานาขับผ่านระหว่างกล้องทั้ง ๒ จุด มาคำนวณหาความเร็ว เพื่อตรวจจับความเร็วระหว่างถนนนั้น

๓. การบททวนมาตรการและอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจจับความเร็วที่ยังไม่มีการดำเนินการ ในประเทศไทย

กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) หรือการควบคุมความเร็วเฉลี่ย เป็นเทคนิคการบังคับใช้ความเร็วที่ค่อนข้างใหม่ โดยการควบคุมความเร็วแบบเฉลี่ย จะวัดความเร็วเฉลี่ยในช่วงความยาวถนนประมาณ (๒-๕ กม.) โดยยานพานาจะถูกระบุเมื่อเข้าสู่ช่วงการบังคับใช้ช่วงแรก และถูกระบุอีกครั้งเมื่อออกจากช่วงการบังคับใช้ โดยความเร็วเฉลี่ยสามารถคำนวณได้ตามช่วงระยะเวลาที่ระหว่างจุดสองจุดนั้น การควบคุมความเร็วเฉลี่ย สามารถทำงานได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ๗ วันต่อสัปดาห์ ซึ่งหมายความว่าโอกาสในการตรวจจับผู้กระทำผิดนั้นเป็น ๑๐๐ % ซึ่งบันทุณที่มีการควบคุมความเร็วเฉลี่ยนั้นผู้ขับขี่จะต้องใช้ความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนดตลอดเวลา ซึ่งจะเป็นวิธีที่สามารถควบคุมความเร็วได้อย่างมีประสิทธิภาพ

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

ในประเทศไทย ได้มีการนำ กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง มาใช้เพื่อควบคุมความเร็วของถนนบ้างแล้ว เช่น ประเทศออสเตรเลีย Stefan (๒๐๐๖) ได้มีการประเมินการควบคุมความเร็วเฉลี่ยบนถนนมอเตอร์เวย์ที่ความเร็ว ๘๐ กม./ชม. ที่วิ่งผ่านอุโมงค์ โดยในปีแรกของการดำเนินการนั้น มีการบันทึกว่าความเร็วเฉลี่ยลดลงมากกว่า ๑๐ กม./ชม. โดยมีการคาดการณ์ว่า หลังจากมีการควบคุมความเร็วเฉลี่ยอย่างต่อเนื่องไปอีก ๒ ปี จะสามารถลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ได้ถึง ๓๓% และการบาดเจ็บสาหัสและรุนแรงถึง ๔๕% นอกจากนี้ในเนเธอร์แลนด์ยังพบว่าการควบคุมความเร็วเฉลี่ยสามารถลดจำนวนผู้กระทำผิดด้านความเร็วในส่วนบังคับของมอเตอร์เวย์ ให้เหลือน้อยกว่า ๑% (RWS ๒๐๐๓)

ในสหราชอาณาจักร Brackstone (๒๐๐๔) ได้มีการเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการควบคุมความเร็วเฉลี่ย (average speed control) และการใช้กล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement) พบว่า การควบคุมความเร็วเฉลี่ยนั้น ทำให้การจราจรมีความสม่ำเสมอมากขึ้น และยังลดผลกระทบจากการเบรคเมื่อผู้ขับขี่ลดความเร็วเมื่อใกล้ถึงกึ่งองศาจับความเร็วและเร่งความเร็วอีกครั้งเมื่อขับผ่านกึ่งองศาจับความเร็ว โดยสรุปว่าการควบคุมความเร็วเฉลี่ยนั้นเป็นการควบคุมความเร็วที่ค่อนข้างปลอดภัยกว่า

ในรัฐวิคตอเรียประเทศออสเตรเลีย การควบคุมความเร็วเฉลี่ยเริ่มนั้นในเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๕๐ บนถนน Hume Freeway ในช่วงความยาว ที่ ๔, ๑๕, ๘ และ ๒๕ กิโลเมตร โดยระบบสามารถตรวจจับได้ประมาณ ๑,๐๐๐ ความผิดต่อวัน ซึ่งแสดงถึงอัตราการตรวจจับความผิด ๙-๑๐% จากประมาณ ๕๐,๐๐๐ ถึง ๑๐๐,๐๐๐ คันต่อวัน (Cameron, ๒๐๐๘)

ในประเทศไทยเอง ได้ทำการศึกษาผลของการควบคุมความเร็วเฉลี่ยบนสองช่องทางหลวง พบว่า ผลลัพธ์ที่ได้นั้นค่อนข้างดี โดยในการควบคุมความเร็วเฉลี่ยนั้นสามารถลดความเร็วของผู้ขับขี่เพื่อคงความ平安บนถนนที่มีการควบคุมความเร็วเฉลี่ย ได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อมีการจำกัดความเร็วสูงสุด (Vanlommel et al., ๒๐๑๔)

จากการศึกษาในหลายประเทศ ได้รายงานแนวโน้มการลดลงของอุบัติเหตุ (การบาดเจ็บสาหัส) หลังการติดตั้งการบังคับใช้ความเร็วเฉลี่ย พนวณมีการลดลงของการบาดเจ็บสาหัสลงถึง ๓๓%-๔๕% (Soole et al., ๒๐๑๓; Høye, ๒๐๑๔)

สำหรับประเทศไทย คุณแท้ท้องน้ำได้ศึกษาปริมาณกันของน้ำดันการดำเนินทางหลวง ถึงความเป็นไปได้ในการใช้อุปกรณ์ในการตรวจจับความเร็วตัวอย่างวัดความเร็วเฉลี่ยตั้งก่อร้า และพบว่าสามารถที่จะใช้วิธีตั้งก่อร้าในการบังคับใช้กฎหมายได้ เพราะหลักการในการตรวจจับความเร็ว ไม่ว่าจะเป็นการใช้อุปกรณ์ ตรวจจับความเร็วประเภทใด ก็เป็นการใช้หลักการการดำเนินความเร็วเฉลี่ยอยู่แล้ว สามารถใช้วิธีการตั้งก่อร้าในการออกแบบได้ แต่จะต้องมีหลักฐานที่ชัดเจนในรูปอย่างเชิงความเร็วที่ผู้บังคับใช้ ว่าเกินกว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนดจริง ทั้งนี้คุณแท้ท้องน้ำได้พิจารณาประเด็นตั้งก่อร้าและจะมีการใช้กล้องถ่ายภาพเพื่อแสดงหลักฐานนี้ยังการกระทำความผิดที่ขัดเงื่อนในโครงการ

กรอบการวิจัยเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนดังต่อไปนี้

หน่วยงานการศึกษาที่ผ่านมา	วิธีการดำเนินงานวิจัย	ผลผลิต	การขับเคลื่อนผลการศึกษา	ผลลัพธ์
- มาตรการและอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจสอบความเร็วที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันในประเทศไทย	- ศัดเชือกดำเนินงานวิจัย - ติดตั้งตัวอัจฉริยะขับความเร็วต่อโน้มตัวแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera)	- เทคโนโลยีด้านแบนการตรวจสอบความเร็วอัจฉริยะแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera)	- เสนอ คค. เพื่อพิจารณาเมื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (หส. กทพ. ชน.) ไปขยายผลต่อไป	- จำนวนครั้งในการบังคับใช้กฎหมาย (การออกใบสั่ง) มีจำนวนเพิ่มขึ้น
- หลักการใช้งานของอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจสอบความเร็วที่ต้องอบรมเจ้าหน้าที่สำรวจผู้ใช้งาน	- ประเมินประสิทธิภาพในกระบวนการสังเกตพฤติกรรมการใช้ความเร็ว	- รูปแบบการประเมินประสิทธิภาพจาก การสังเกตพฤติกรรมการใช้ความเร็ว	- เสนอ สตช. เพื่อขอความร่วมมือในการสนับสนุนการใช้งานเทคโนโลยีตรวจสอบความเร็วที่นำเสนอด้วย	- ลดต้นทุนการใช้ความเร็วความเร็วลดลง
- มาตรการและอุปกรณ์เทคโนโลยีระบบตรวจสอบความเร็วที่ยังไม่มีการดำเนินการในประเทศไทย	- ประเมินผลและการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ <u>กำหนดช่วงเงินเดือนของนักเรียนไทยรายเดือนเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการดำเนินโครงการไปเผยแพร่ในระดับนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ</u>	- รูปแบบการใช้งานของเทคโนโลยีที่ประเมินประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Cost Effectiveness Analysis)	- ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการกำหนดช่วงเงินเดือนของนักเรียนไทยรายเดือนและแนวทางปฏิรูปที่สำหรับการบังคับใช้กฎหมาย เช่น รูปแบบและระยะเวลาการคัดค้านอุปกรณ์ตรวจสอบความเร็วต่อโน้มตัวแบบวัดเป็นช่วง-ประมาณการของอุปกรณ์ ค่าใช้จ่ายต่อหน่วย และค่าธรรมเนียมฯ ภายใต้หนัต tolerance limit ในการตรวจสอบผู้กระทำผิด เป็นต้น	- จำนวนผู้เสียชีวิต/ผู้ได้รับบาดเจ็บ จำกัดเหตุทางถนนที่เกิดจากการใช้ความเร็วลดลง

ขอบเขตการดำเนินงาน :

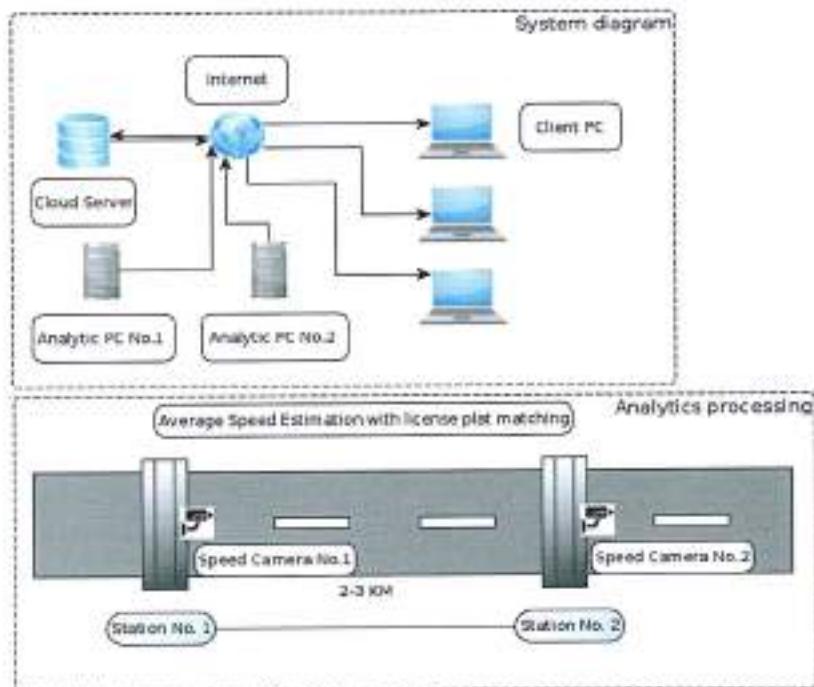
โครงการนี้เป็นการทดลองติดตั้ง กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อทำการเปรียบเทียบกับกล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement) โดยโครงการได้พิจารณาเลือกทางยกระดับตอนเมือง (ตอนเมืองโภเกวท์) เป็นพื้นที่ศึกษา สำหรับข้อเสนอโครงการนี้ เนื่องจากมีบริษัทการจราจรและความเร็วของถนนและรถจราจรสูง อีกทั้งยังมี ร้านค้าทางสัญญาtic การเก็บอุบัติเหตุเนื่องมาจากความเร็วบ่อยครั้ง นอกจากนี้ บนทางยกระดับตอนเมือง โภเกวท์ นั้นมีบริษัทการจราจรขอรับโดยสารสาธารณะและรอบรั้วทางทุกท่ออย่างไร้การก่อขึ้นคุณลักษณะของการ ขับส่งทางบกค่อนข้างสูง เนื่องจากเป็นเส้นทางสายหลักจากกรุงเทพมหานครที่มุ่งสู่ภาคเหนือและภาค ตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ซึ่งกรรมการขนส่งทางบกจะได้นำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้กับ ประเทศไทยตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ช่วงตอนที่จะทำการศึกษาในโครงการนี้ จะเป็นช่วงตอนของทางยกระดับตอนเมืองโภเกวท์ เริ่ม ตั้งแต่ด่านเก็บค่าผ่านทางท่าอากาศยานตอนเมือง อีจังหางออกหน้าหัวทางสระบุรีพาร์ครังสิต ซึ่งมี ระยะทางประมาณ ๕ กิโลเมตร มีจำนวนช่องจราจร ๖ ช่องจราจร มีเกาะกลางเป็นคอนกรีตแบบร่องโร่อง โดยจะ มีบริษัทการจราจรหนาแน่นมากในช่วงเช้า-เย็น ส่วนในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน มี กระแสจราจรที่ใช้ความเร็วสูงมากช่วงตอนนี้อย่างไร้ความรับผิดชอบของคนทางหลวง ซึ่งจะมีการ ดำเนินการวิจัยในพื้นที่ทางข้อก่อของทางยกระดับตอนเมืองโภเกวท์ในช่วงนี้

วิธีการวิจัย :

๑. การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera)

แนวทางการควบคุมความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) หรือ การวัดความเร็วเฉลี่ย (Average Speed) จะเป็นการกำหนดเวลาการจับรถในแต่ละช่วงระยะเวลาให้ได้ ความเร็วเฉลี่ยไม่เกินกว่าที่อัตรากฎหมายกำหนด หากมีผู้ฝ่าฝืนจะทำการเปรียบเทียบปรับทันที รายละเอียด รูปแบบของระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง สามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้ ระบบจะ ทำการอ่านป้ายทะเบียนรถอนุที่เคลื่อนผ่านพื้นที่ตรวจจับสองจุด โดยทั้งสองจุดจะมีระยะทางห่างกัน ๒-๓ กิโลเมตร หรือมากกว่า โดยทั้งระยะเวลาในการผ่านระบบตรวจจับที่หนึ่ง และ ระบบตรวจจับที่สองสั้นกว่า ที่ควรจะเป็น เมื่อพิจารณาระยะเวลาทั้งสองจุด นั่นหมายถึงผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมาย กำหนด ระบบก็จะส่งข้อมูลไปยังจุดตรวจจับที่สอง และมีการถ่ายภาพป้ายทะเบียนโดยอัตโนมัติ พร้อมกับ ระบุความเร็วเฉลี่ยที่รถคันนั้นวิ่งในช่วงตอนนี้ในภาคต่อไป เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการ ออกใบสั่งต่อไป โดยข้อมูลจะทำการส่งผลการไปประมวลผลบน Cloud และให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติการ บน Client PC ทำการออกใบสั่ง



รูปที่ ๙ แนวคิดในการพัฒนาระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง
(Point-to-Point Speed Camera)

หมายเหตุ ภาพทั้งกล่าวข้างต้นเป็นเพียงแนวคิดในการดำเนินการ ซึ่งอาจมีการปรับเปลี่ยนได้ ตามความ
จำเป็นและเหมาะสมของระบบการทำงานกับพื้นที่จริง แต่ทั้งนี้ ต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

รูปที่ ๒ แสดงศักดิ์อ่ายของพื้นที่ในการตรวจสอบ โดยจะมีระยะทางครอบคลุมประมาณ ๒-๓ กิโลเมตร
และรูปที่ ๓ แสดงภาพโครงการสร้างของเส้าที่มีอยู่แล้วของกรมทางหลวง ที่สามารถใช้ในการติดตั้งระบบตรวจจับได้



รูปที่ ๒ พื้นที่ศึกษาของโครงการ



รูปที่ ๓ โครงสร้างของเสาที่มีอยู่แล้วของกรมทางหลวง

๒. การเปรียบเทียบวิธีการตรวจจับความเร็วระหว่างกต้องตรวจจับความเร็ว ๒ รูปแบบ

โครงการวิจัยจะทำการเปรียบเทียบการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) กับการใช้กล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement) ซึ่งทางยกระดับตอนเมืองไทยเรียกว่ามีการใช้งานอยู่ในปัจจุบัน แต่เป็นการใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจ ตั้งสถานีตรวจวัดความเร็วและมีการออกใบสั่งให้แก่ผู้ที่ฝ่าฝืนในบริเวณค่านเก็บเงินค่าผ่านทาง ซึ่งปัจจุบันได้มีการตรวจจับความเร็วในวันธรรมชาติซึ่งเวลาประมาณ ๑๙.๐๐-๒๓.๐๐ น. ในพื้นที่ทางข้าออกเมืองเท่านั้น เนื่องจากมีข้อจำกัดในเรื่องของตำแหน่งการตั้งสถานีวัดความเร็วและตำแหน่งการหยุดรถเพื่อออกใบสั่ง ที่ทำได้เพียงบริเวณหลังค่านเก็บค่าผ่านทาง การเปรียบเทียบวิธีการตรวจจับความเร็วทั้งสองรูปแบบนี้จะทำการเปรียบเทียบในด้านต่างๆ ดังไปนี้

ลำดับที่	กล้องตรวจจับความเร็วเฉพาะจุด (spot speed camera enforcement)	กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera)
๑	พฤติกรรมการใช้ความเร็วเกิน-หลัง ผ่านค่าน ตรวจจับความเร็ว	พฤติกรรมการใช้ความเร็วลดลงทั้งช่วงที่มีการตรวจจับความเร็ว
๒.	อัตราการตรวจจับความเร็วต่อสัปดาห์	อัตราการตรวจจับความเร็วต่อสัปดาห์
๓	ความแตกต่างของความเร็วในตำแหน่งที่มีการตั้งสถานีตรวจจับความเร็ว	ความแตกต่างของความเร็วในช่วงถนนที่มีการตรวจจับความเร็ว

๓. การประเมินผลและการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์

ในขั้นตอนการดำเนินงานนี้ คณะกรรมการจะทำการเก็บข้อมูลพุทธิกรรมการใช้ความเร็วเกิน-หลัง การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) โดยใช้วิธี Comparison Group Before-After Study ซึ่งวิธีนี้มาจากการพิจารณาบริเวณที่ดำเนินมาตรการควบคุมความเร็ว (treatment sites) รวมถึงบริเวณควบคุม (control sites) เพื่อให้แน่ใจว่าพุทธิกรรมการใช้ความเร็วลดลงนั้นเกิดจากการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วงที่บริเวณนั้นจริงๆ ไม่ได้เกิดจากปัจจัยภายนอกอื่นๆ หรือเกิดจากการปัจจัยของบริเวณที่อยู่ใกล้เคียง โดยพื้นที่ที่ติดตั้งกล้องเป็นบริเวณควบคุมจะมีลักษณะทางกายภาพใกล้เคียงกัน และปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันในระดับเดียวกัน นั้นก็คือช่วงถนนที่อยู่ก่อนถึงพื้นที่ค่าผ่านทางซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของบริษัทถนนเมืองไทยฯ

/จากนั้...

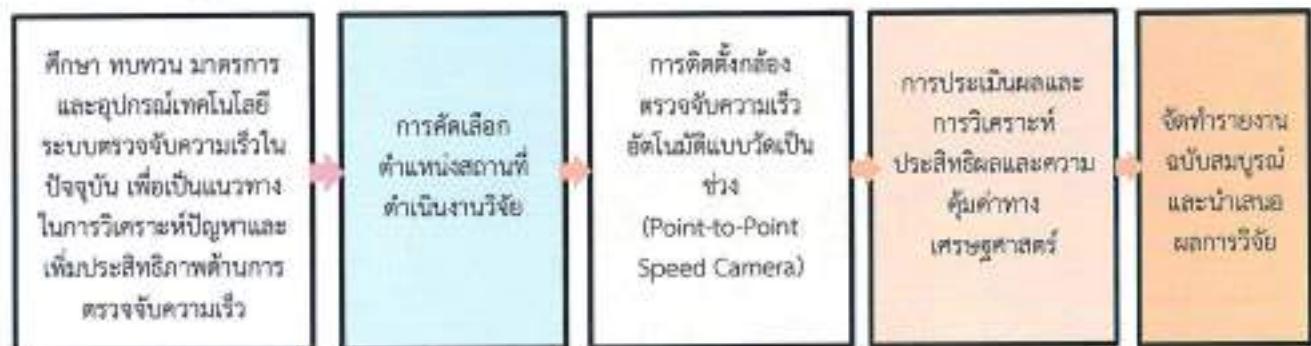
จากนั้นจะทำการวิเคราะห์ประสิทธิภาพและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในเชิงของ Cost-Effectiveness Index การวิเคราะห์จะทำการพิจารณาด้านทุนที่ใช้ในการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) และผลประโยชน์ที่ได้รับหลังดำเนินการ ซึ่งก็คือ พฤติกรรมการใช้ความเร็วที่ลดลง การคำนวณ Cost-Effectiveness Index สามารถทำให้โดยการมุ่งค่าปัจจุบันของการลงทุนด้วยจำนวนพุทธิกรรมการใช้ความเร็วที่เปลี่ยนแปลงไป ผลการศึกษา Cost-Effectiveness Index ที่ได้จะสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจลงทุนในเรื่องของการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติสำหรับโครงการในอนาคตได้

๔. การกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบายจากการดำเนินการโครงการ

จากการดำเนินโครงการ คณฑ์ทั่วงานจะจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการดำเนินโครงการไปต่อยอดในระดับนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยข้อเสนอแนะเดิมนโยบายดังกล่าว จะเป็นการเสนอแนะในเรื่องการกำหนดตระเบียบและแนวทางปฏิบัติสำหรับการบังคับใช้กฎหมาย เช่น รูปแบบและระยะเวลาการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) ประเภทของอุปกรณ์ฯ การกำหนด tolerance limit ในกระบวนการตรวจจับผู้กระทำความผิด การกำหนดบทลงโทษ รวมถึงรูปแบบการสื่อสารต่อสาธารณะชนที่มีการบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น

ขั้นตอนที่๔ฯ ของโครงการวิจัย :

ระยะเวลาดำเนินการรวมทั้งสิ้น ๑๐ เดือน และมีขั้นตอนการดำเนินงานดังต่อไปนี้



ตัวชี้วัดผลสำคัญระดับผลลัพธ์ :

ผลลัพธ์ : ผลการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วของรถยนต์ทุกประเภท ตลอดทั้งช่วงที่มีการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบวัดเป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) มีการใช้ความเร็วลดลง

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

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

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

๒. รูปแบบวิธีการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเร็วจาก การสังเกต พฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ในคลอปช่วงถนน

๓. รูปแบบการวิเคราะห์ประสิทธิผลและความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Cost Effectiveness Analysis) ของมาตรการการควบคุมความเร็ว

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. กรรมการชนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของการควบคุมความเร็วและความคุณภาพต่อการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ภายใต้ความเร็วที่กฎหมายกำหนดได้เป็นอย่างดี
๒. กรรมการชนส่งทางบกจะได้นำมาตรการเพื่อใช้ในการควบคุมความเร็วของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกแบบเชิงรุก คือสามารถควบคุมความเร็วและบังคับใช้กฎหมายได้ทันที
๓. กรรมการชนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถใช้ผลการศึกษาเป็นโมเดลต้นแบบเพื่อพัฒนาเทคโนโลยีในการควบคุมความเร็วและใช้ในพื้นที่อื่นๆ ได้อย่างพร้อมที่สุด
๔. ประเทศไทยสามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตอันเนื่องจากพฤติกรรมการใช้ความเร็วที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ลงได้

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๓ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๑๐ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ช่วงถนนของทางยกระดับตอนเมืองไทย เริ่มตั้งแต่ต่านาเก็บค่าผ่านทางท่าอากาศยานดอนเมือง ถึงทางออกหน้าท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะทางประมาณ ๕ กิโลเมตร

ผู้รับผิดชอบโครงการ : สถาบันเทคโนโลยีแม่โจ้เชียงใหม่

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๑,๑๘๐,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๑,๑๘๐,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายครอง	๒,๖๗๕,๐๐๐
รวม		๕,๙๓๕,๐๐๐

ก. ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรหลัก

ลำดับ	ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ ประสบการณ์ (ป.)	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ผู้จัดการโครงการ	วุฒิปริญญาเอก/ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑	๖	๕๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้าน IOT	วุฒิปริญญาเอก/ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๕ ปี	๑	๖	๕๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้าน วิศวกรรมขนส่ง	วุฒิปริญญาโท/ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ปี	๑	๔	๕๕,๐๐๐	๒๒๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรหลัก						๗๔๐,๐๐๐

ข.ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรสนับสนุน

ลำดับ	ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	เดือน	อัตรา (บาท)	รวม (บาท)
๑	ผู้ช่วยนักวิจัยด้านวิชากรรมจราจรและความปลอดภัย	๑	๙๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๒	ผู้ช่วยนักวิจัยด้าน Image Processing	๑	๙๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๓	ผู้ช่วยนักวิจัยด้านวิชากรรม IOT	๑	๙๐	๓๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐
๔	เลขานุการ	๑	๙๐	๗๕,๐๐๐	๗๕๐,๐๐๐
๕	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	๑	๙๐	๗๕,๐๐๐	๗๕๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน					๑,๒๕๐,๐๐๐

ค.ค่าใช้จ่ายครรช

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน				
๑.๑)	ค่าใช้จ่ายหน้าติดตั้งระบบ ๒ จุด พร้อม MA ๑ ปี			เหมาจ่าย	๑,๖๐๐,๐๐๐
๑.๒)	ค่าเดินทางในการเก็บข้อมูลและการติดตั้งระบบ			เหมาจ่าย	๘๐,๐๐๐
๑.๓)	ค่าวัสดุทางคอมพิวเตอร์และเครื่องซ่อม				
	Memory HDD	๔	ถูก	๕,๐๐๐	๒๐,๐๐๐
	NVR (Network Video Recorder) ระบบบันทึกสัญญาณสำหรับบันทึกวิดีโอยังพื้นที่	๑	เครื่อง	๘,๐๐๐	๘,๐๐๐
	Network PoE	๑	ตัว	๘,๐๐๐	๘,๐๐๐
๑.๔)	ค่าใช้จ่ายในการจัดประชุมระหว่างหน่วยงาน	๑	ครั้ง	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
๑.๕)	ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ค้าวัสดุในการให้เชื้อบรบ	๑	ครั้ง	๑๐,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (๑)					๑,๘๙๘,๐๐๐
๒	ค่าใช้จ่ายในสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				
๒.๑)	ค่าเดินทางเอกสาร	๙๐	เดือน	๕,๐๐๐	๔๕,๐๐๐
๒.๒)	ค่าอุปกรณ์ วัสดุสิ่งปลูกสร้างสำนักงาน	๙๐	เดือน	๕,๐๐๐	๔๕,๐๐๐
๒.๓)	ค่าโทรศัพท์-โทรสาร	๙๐	เดือน	๕,๐๐๐	๔๕,๐๐๐
๒.๔)	ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	๙๐	เดือน	๗๐,๐๐๐	๖๓๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายในสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร (๒)					๑,๖๓๐,๐๐๐
๓	ค่าจัดทำรายงาน เอกสาร และคู่มือ				
๓.๑)	รายงานเริ่มต้นการศึกษา	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
๓.๒)	รายงานความก้าวหน้า	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
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)	ค่าจัดทำที่ตั้งที่๒๕๖๒ ๒ และ ๓ นาที			เหมาจ่าย	๑๐๐,๐๐๐
รวมค่าจัดทำรายงาน เอกสาร และคู่มือ (๓)					๑๙๖,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายครรช					๒,๖๒๔,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำสัญญา	-	-
เดือนที่ ๒	จัดส่งรายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	เดือนที่ ๓	๗๗๗,๐๐๐
เดือนที่ ๖	จัดส่งรายงานความก้าวหน้า (Progress Report)	เดือนที่ ๗	๑,๓๗๕,๕๐๐
เดือนที่ ๑๐	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	เดือนที่ ๑๑	๑,๓๗๕,๕๐๐
เดือนที่ ๑๑	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๒๐ ชุด รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๒	๗๗๗,๐๐๐
เดือนที่ ๑๒	ทราบรับ	-	-
เดือนที่ ๑๓	สรุปปิดโครงการ	-	-

รายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายที่ ๔.๔.๑

จังหวะเสนอคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัย เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป
ความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัย :

คณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัย พิจารณาแล้ว เพื่อเป็นการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ให้อยู่ภายใต้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต อันเนื่องมาจากการใช้ความเร็ว จึงมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้ระบุข้อเสนอเชิงนโยบายให้ชัดเจนในด้านการรับริหารจัดการร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความชัดเจน และสามารถนำผลการศึกษาไปเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายและสามารถปฏิบัติได้จริง

๒. ให้มีการศึกษาบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวกับการควบคุมความเร็วของรถในประเทศสวีเดน เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาโครงการต่อไป

มติที่ประชุม อนุมัติจัดสร้างเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบบัวต์เป็นช่วง (Point-to-Point Speed Camera) เพื่อควบคุมพฤติกรรมการใช้ความเร็วขณะขับขี่อย่างปลอดภัย ในวงเงิน ๔,๓๗๕,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ได้รับจัดสรรงำนดำเนินการตามความเห็นของคณะอนุกรรมการด้านการศึกษาวิจัย ทั้งนี้ การเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรงำนดำเนินการตามระเบียบของทางราชการ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

**วาระที่ ๔.๔.๔ ขอรับจัดสรรเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาระบบการขับรถอนต์ ๙ ต้าน
ผ่านเทคโนโลยี Data Recorder Digital Tachograph เพื่อสร้างความปลอดภัย**

ตามที่สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน ได้ขอรับจัดสรรเงินเพื่อดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาระบบการขับรถอนต์ ๙ ต้าน ผ่านเทคโนโลยี Data Recorder : Digital Tachograph เพื่อสร้างความปลอดภัย จำนวนเงิน ๔,๘๘๐,๐๐๐ บาท และได้นำเงินดังกล่าวเสนอคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้กับ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๘ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๘ โดยพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑. ให้มีการทบทวนรายละเอียดข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องที่มีอยู่ในภาคธุรกิจ และทบทวน ผลการศึกษาโครงการที่ผ่านมา มีข้อแตกต่างกัน เนื่องจากต่างประเทศ ให้มีการพัฒนาการขับรถอนต์ ๙ ต้าน เป็นอย่างไร เพื่อเป็นข้อมูลในการสนับสนุนและการพัฒนาการศึกษาวิจัยต่อไป และสามารถ ให้ความเห็น ดังนี้

๒. ควรแบ่งงบคุณประباءหารที่จะศึกษาให้ดีเจนมากขึ้น ตั้งแต่ก่อนเป้าหมายในก่อนรถขนาดเดิมลงมา เช่น รถบรรทุกขนาดเดิม หรือรถแท็กซี่ เพื่อให้ได้ข้อมูลการศึกษาที่ดีเจนและแม่นยำมากขึ้น

๓. ให้เพิ่มรายละเอียดการศึกษาโครงการในด้านการนำผลการศึกษาไปปรับใช้กับ GPS ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อเป็นข้อมูลในการขยายผลโครงการอย่างยั่งยืนต่อไป

๔. ให้เพิ่มข้อมูลการนำผลลัพธ์ของโครงการไปบังคับพัฒนาระบบการขับขี่ของคนขับรถและมีผลต่อ การออกใบอนุญาตขับรถ รวมทั้งคำวิจารณ์ของนักขับรถที่ต้องการได้ เพื่อให้ผลการศึกษาสามารถนำไปขยายผลต่อได้จริงและมีการปฏิบัติอย่างยั่งยืน

จึงมีมติให้ทบทวนการดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาระบบการขับรถอนต์ ๙ ต้าน ผ่านเทคโนโลยี Data Recorder Digital Tachograph เพื่อสร้างความปลอดภัย โดยให้สถาบันเทคโนโลยีปทุมวันดำเนินการตามความเห็นของ คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ให้แล้วเสร็จ ก่อนขอรับจัดสรรในคราวต่อไป

ในการนี้ ผู้ขอรับจัดสรรได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เรียบร้อยแล้ว และขอรับจัดสรรในจำนวนเงิน ๔,๘๘๐,๐๐๐ บาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๘๘๐,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปส. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัย ในการใช้รถให้ดีเจนให้เกิดผลลัพธ์สูง

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปส. : กลยุทธ์ที่ ๒ การวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถให้ดีเจน
สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

ปัจจุบันสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถให้ดีเจนของประเทศไทยยังคงตื้อญใน ๑๐ อันดับแรกที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลก โดยอ้างถึงรายงานขององค์กรอนามัยโลกในปี ๒๐๑๕ ระบุว่าประเทศไทยติดอันดับ ๖ รองจากประเทศไทยเป็นที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุด ในโลกที่จำนวน ๓๖.๖ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน และในปี ๒๐๑๖ เว็บไซต์ World Atlas ได้มีการจัด อันดับใหม่โดยได้ยกให้ประเทศไทยขึ้นแทนอันดับหนึ่งที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุดในโลกแทนที่ประเทศไทยเป็น

/นอกจากนี้...

นอกจากนี้ในปี ๒๐๑๖ ธนาคารโลก หรือ World Bank ได้มีการประเมินค่าความสูญเสียทางถนนในประเทศไทยว่ามีมูลค่าสูงถึง ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี โดยติดเทียบเป็นมูลค่าถึงร้อยละ ๓ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ Gross Domestic Product (GDP) และในปี ๒๐๑๘ จากรายงาน Global Status Report on Road Safety ๒๐๑๘ ขององค์การอนามัยโลกได้มีการทำสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตเทียบเท่าต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คนโดยประเทศไทยอยู่อันดับที่ ๙ ที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจำนวน ๓๔๗ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน ซึ่งนับได้ว่ามีจำนวนลดลงจากปี ๒๐๑๕ แต่ก็ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดให้ไว้ โดยอ้างถึงการลงมติในที่ประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ ที่กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๒ เป็นหัวรำแหน่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๒ โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๓๐ คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี ๒๕๖๒ กอนปรับหลักประกันทั้งภาครัฐ สถานศึกษา และภาคเอกชน ค้ำประกันความสำคัญและ prerogative ของการขับเคลื่อนกำลังคนกลุ่มสาขาวิชาเชิงโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย เนื่องจากมีความสามารถในการพัฒนาศักยภาพ การขับขี่อย่างพนักงานควบคุมยานพาหนะหรือพนักงานขับรถมีส่วนสำคัญอย่างมากและควรเดินหน้าสร้างความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง ซึ่งการให้องค์ความรู้ต้องดำเนินการร่วมไปกับการพัฒนาทักษะการขับรถที่มาจากพุทธิกรรมธรรมของผู้ขับรถ กฎ-จรราจร จิตสำนักในความปลอดภัยฯลฯ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน Q-mark และ ISO ๓๘๐๐๑ (Road Traffic Safety Management) และสิ่งสำคัญที่ต้องทราบนักศึกษาคือกลุ่มพนักงานควบคุมยานพาหนะมืออาชีพเหล่านี้ในประเทศไทยยังคงขาดแคลนอีกเป็นจำนวนมากถึง ๑๐๐,๐๐๐ คน นอกจากนี้ จำกัดข้อมูลของกรรมการขนส่งทางบกเรื่องจำนวนในอนุญาตผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ประภากทท. ๕ วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ มีจำนวนถึง ๑,๘๖๓,๔๗๐ ราย ซึ่งการสร้างและพัฒนาพนักงานขับรถให้ได้ปริมาณและคุณภาพที่เหมาะสมในระยะเวลาอันสั้นนั้นจำเป็นต้องอาศัยนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประยุกต์กับการศึกษาพุทธิกรรมการขับขี่ที่มีผลต่อการขับขี่เพื่อความปลอดภัยทั้งยังส่งเสริมการและพัฒนาพนักงานควบคุมยานพาหนะเพื่อเป็นมืออาชีพที่มีศักยภาพให้กับประเทศไทยอย่างแท้จริง ซึ่งสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ที่ ๒ ของกรรมการขนส่งทางบกในด้านการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นอัตราร้อยละ ๕๐ ในยุทธศาสตร์ที่ ๑ การส่งเสริมการจัดการแผนงานโครงการ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และยุทธศาสตร์ที่ ๓ ดำเนินการเชิงรุกในการสนับสนุนงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้และการนำไปใช้ประโยชน์โดยความยุทธศาสตร์ชาติเพื่อตอบรับนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับประเทศไทย ๔.๐ (Thailand ๔.๐) เป็นการยกระดับความปลอดภัยในการขับรถแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ เพื่อให้เป็นแนวทางในการศึกษา เพื่อให้เกิดความรู้และความเข้าใจในกรอบความคิดที่ครอบคลุมงานวิจัย ต่อรายละเอียดความท้าทายต่างๆ ดังนี้

๔.๑ แนวคิดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

๔.๒ แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีพุทธิกรรมตามแผน (The theory of planned behavior;TPB)

๔.๓ งานวิจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนของการทบทวนข้อมูลรายละเอียดจากการวิจัยของสถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน และข้อมูลจากโครงการที่เคยดำเนินการร่วมกับบุรีรัตน์ส่องฟ้า ตลอดจนข้อมูลจากหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบกเอง นั้นอ้อปุ่นหาที่พบคล้ายกันในประดิษฐ์ต่อไปนี้ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกำหนด การขับรถเกินเวลาที่กำหนด และการไม่แสดงตนบนที่ทับทิม ซึ่งในประเทศไทย นั้น ล้วนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุให้ต้องเสียชีวิต แทบจะมีปัจจัยอื่นๆ อีกที่งานวิจัยแบ่งว่าเป็นพุทธิกรรมสืบยิ่งในการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ระยะเวลาในการให้ความเร็วเกินกำหนด

การใช้อุปกรณ์เก็บข้อมูล การออกแบบตัวกระตันหัน การลดความเร็วขณะทันทัน การติดเครื่องยนต์ทึบไว้ชั่วคราวเพื่อติดตามผ่านโครงการวิจัย พฤติกรรมคนขับเป็นสิ่งที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ถ้ามีการกระตุ้น เตือนให้แสดงพฤติกรรมที่ถูกต้องอยู่อย่างสม่ำเสมอ โดยปัจจุบันเรามีเทคโนโลยีเรียกว่า Data Recorder Digital Tachograph ทำให้สามารถติดตามการขับที่ร่วมกันของพนักงานรวมทั้งหมด ๙ คัน เพื่อเป็นข้อมูลที่ควรหันในการสนับสนุนและพัฒนาการศึกษาวิจัยต่อไป

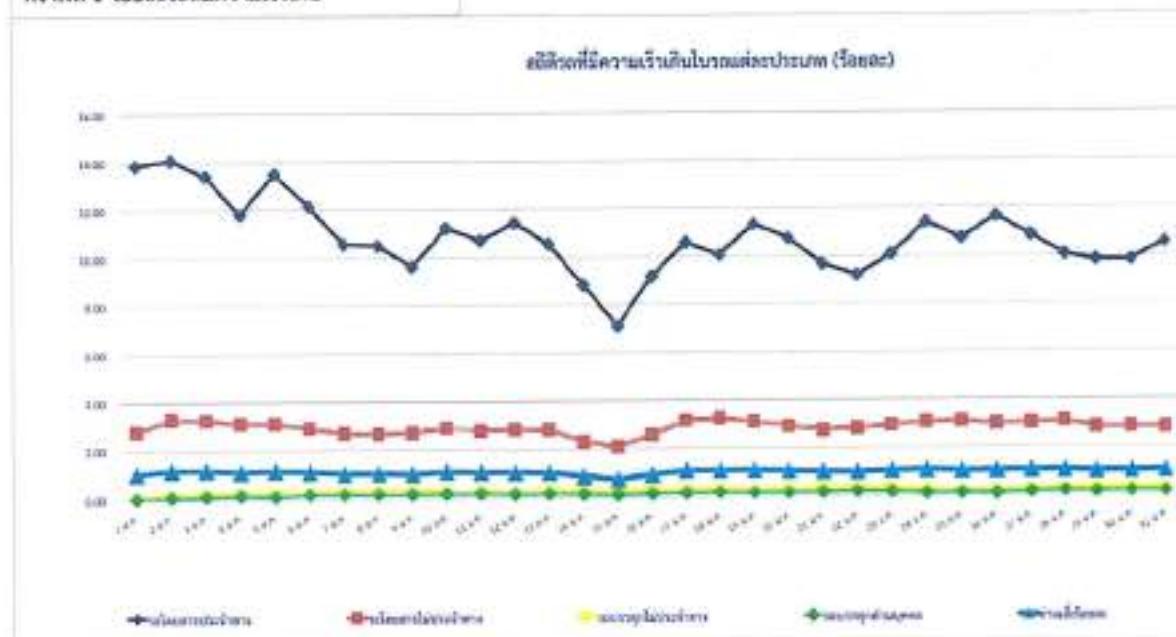
จากข้อมูลการร้องเรียนของประชาชนผู้ใช้บริการผ่าน application "DLT GPS" พบว่ามีการขับรถหัวดูดเสียงและการขับรถเร็วถูกเรียกเข้าไปมากถึง ๒๘๐ เรื่อง จึงเป็นเรื่องที่สำคัญใจที่เราจะศึกษาเรื่องของพฤติกรรมการขับรถของพนักงานต่อไป

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

สถิติของรถทุกประเภท ร้อยละ ๗.๗๗ โดยสามารถแยกแจ้งได้ดังนี้

- รถโดยสารประจำทาง มีการใช้ความเร็วเกินกำหนดโดยเฉลี่ยทั่วประเทศ ร้อยละ ๑๐.๕๙
- รถจักรยานยนต์ประจำทาง หมวด ๖ (เขต) มีการใช้ความเร็วเกินโดยเฉลี่ยทั่วประเทศ ร้อยละ ๑๐.๕๙
- รถบรรทุก (รถบรรทุกไม่ประจำทาง) มีการใช้ความเร็วเกิน ร้อยละ ๐.๖๖

ภาพที่ ๑ ร้อยละของที่มีความเร็วเกิน

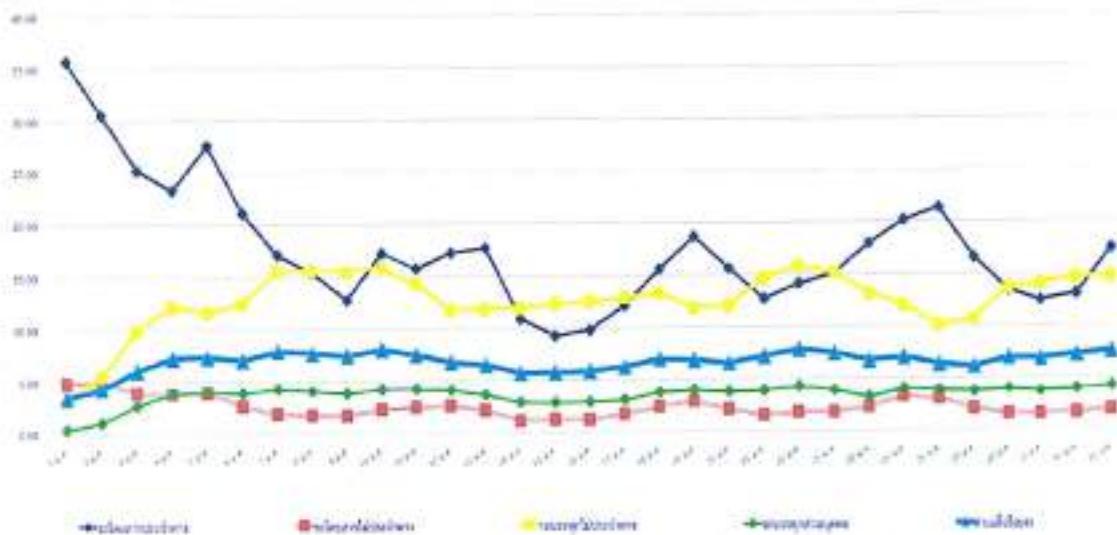


ที่มา : file:///C:/Users/User/Downloads/[GPS]-4000.pdf

ผลิติการขับรถเก็บข้าวไม่จากการทำงานของพนักงานขับรถ เทื่องนุมาราคุณ ใจฟ้า
๒) ผลิติของรถทักษะประเภท หน่วย วิธีการขับรถเก็บข้าวไม่จากการทำงาน ร้อยละ ๖.๗๓

กราฟที่ 3 ร้อยละของการซื้อครดิตที่ไม่จ่ายหนี้ตามกำหนดเวลา

ສົມດ້ວຍບະຫາກາງກາງທ່າງນິກາຈົກການຂໍບ້ອດໃນຮອດແຄ່ລະປະເທດ (ຮ້ອຍຂະ)



รายงานผลติดตั้งการติดตั้งท่าพักความติดจาระบน GPS ประจำเดือนมกราคม 2563

Year		Financial Performance												Operational Efficiency												
Period	Category	Q1	Q2	Q3	Q4	YTD	Q1	Q2	Q3	Q4	YTD	Q1	Q2	Q3	Q4	YTD	Q1	Q2	Q3	Q4	YTD	Q1	Q2	Q3	Q4	YTD
2023	Revenue	1200	1250	1300	1350	5000	1000	1050	1100	1150	4200	200	210	220	230	850	150	155	160	165	610	100	105	110	115	420
	Profit Margin	20%	21%	22%	23%	85%	18%	19%	20%	21%	80%	15%	16%	17%	18%	75%	16%	17%	18%	19%	78%	14%	15%	16%	17%	72%
	Net Income	250	270	290	310	1120	50	55	60	65	220	10	12	14	16	50	10	12	14	16	52	10	12	14	16	52
	EPS	1.50	1.55	1.60	1.65	6.20	0.25	0.27	0.29	0.31	1.12	0.10	0.11	0.12	0.13	0.25	0.10	0.11	0.12	0.13	0.52	0.10	0.11	0.12	0.13	0.52
	Debt-to-Equity Ratio	0.50	0.48	0.46	0.44	1.90	0.50	0.48	0.46	0.44	1.90	0.50	0.48	0.46	0.44	1.90	0.50	0.48	0.46	0.44	1.90	0.50	0.48	0.46	0.44	1.90
	ROE	15%	16%	17%	18%	60%	10%	11%	12%	13%	40%	10%	11%	12%	13%	10%	10%	11%	12%	13%	40%	10%	11%	12%	13%	40%
	EPS Growth	5%	6%	7%	8%	26%	0.15	0.16	0.17	0.18	0.52	0.10	0.11	0.12	0.13	0.15	0.10	0.11	0.12	0.13	0.52	0.10	0.11	0.12	0.13	0.52
	EPS Yield	2.5%	2.6%	2.7%	2.8%	10%	0.25	0.26	0.27	0.28	1.00	0.25	0.26	0.27	0.28	0.25	0.25	0.26	0.27	0.28	1.00	0.25	0.26	0.27	0.28	1.00
	EPS P/E Ratio	15	16	17	18	65	15	16	17	18	65	15	16	17	18	15	15	16	17	18	65	15	16	17	18	65
2024	Revenue	1300	1350	1400	1450	5400	1100	1150	1200	1250	4500	210	220	230	240	880	160	165	170	175	640	110	115	120	125	460
2024	Profit Margin	21%	22%	23%	24%	89%	19%	20%	21%	22%	84%	16%	17%	18%	19%	79%	17%	18%	19%	20%	81%	15%	16%	17%	18%	73%
2024	Net Income	270	290	310	330	1220	55	58	61	64	230	12	14	16	18	55	12	14	16	18	57	12	14	16	18	57
2024	EPS	1.60	1.65	1.70	1.75	6.40	0.26	0.27	0.28	0.29	1.22	0.11	0.12	0.13	0.14	0.26	0.11	0.12	0.13	0.14	0.57	0.11	0.12	0.13	0.14	0.57
2024	Debt-to-Equity Ratio	0.48	0.46	0.44	0.42	1.88	0.48	0.46	0.44	0.42	1.88	0.48	0.46	0.44	0.42	1.88	0.48	0.46	0.44	0.42	1.88	0.48	0.46	0.44	0.42	1.88
2024	ROE	16%	17%	18%	19%	62%	11%	12%	13%	14%	41%	11%	12%	13%	14%	11%	11%	12%	13%	14%	41%	11%	12%	13%	14%	41%
2024	EPS Growth	6%	7%	8%	9%	27%	0.16	0.17	0.18	0.19	0.57	0.12	0.13	0.14	0.15	0.16	0.12	0.13	0.14	0.15	0.57	0.12	0.13	0.14	0.15	0.57
2024	EPS Yield	2.6%	2.7%	2.8%	2.9%	11%	0.26	0.27	0.28	0.29	1.11	0.26	0.27	0.28	0.29	0.26	0.26	0.27	0.28	0.29	1.11	0.26	0.27	0.28	0.29	1.11
2024	EPS P/E Ratio	16	17	18	19	66	16	17	18	19	66	16	17	18	19	16	16	17	18	19	66	16	17	18	19	66

ที่มา : file:///C:/Users/user/Downloads/[GPS]-1000@.pdf

กิจกรรมสำหรับเด็ก...

ความจำเป็นในการศึกษาวิจัย

เนื่องจากการออกแบบงานวิจัยขึ้นนี้เป็นการวิจัยเชิงทดลอง (Experimental Research) ซึ่งเป็นการอธิบายรายละเอียดอย่างชัดเจนเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินการเพื่อให้เห็นถึงผลอย่างแท้จริงจากการนำองค์ความรู้และหลักสูตรการอบรมมาเป็นส่วนช่วยในการสร้างจิตสำนึก ความเข้าใจในการขับขี่เพื่อความปลอดภัย ควบคู่ไปกับการปฏิบัติงานจริง ซึ่งการดำเนินการลักษณะนี้ทางกรรมการขับส่งทางบกยังไม่มีมาก่อน ซึ่งกระบวนการในการให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่มางานวิจัยขึ้นนี้จะเป็นการบูรณาการหลักสูตรการอบรมรวมกับการนำเทคโนโลยีและข้อมูลขนาดใหญ่มาทำการวิเคราะห์และให้คำแนะนำอย่างเป็นรูปธรรม มีตัวชี้วัดตามค่ามาตรฐานที่ชัดเจนและพิสูจน์ทราบได้ในเวลาเดียวกันทำให้ทราบถึงลักษณะของพฤติกรรมเสี่ยงภัยต่อ ฯ ที่เป็นบรรทัดฐานในการขับขี่ เพื่อให้สามารถสร้างมาตรฐานการต่างๆ นาร่องรับในอนาคตต่อไปได้อย่างมั่นคงและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ :

๑. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ ๙ ด้าน ที่ส่งผลต่อ ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของบุคลากรภาครัฐฯ

๒. เพื่อพิสูจน์ทราบพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์เป็นรายบุคคล (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
<ul style="list-style-type: none"> - งานพัฒนางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง - ศึกษาโครงสร้างพื้นฐาน - สถิติอุบัติเหตุ - ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตและอุบัติเหตุ - กฎหมายที่เกี่ยวข้อง 	<ul style="list-style-type: none"> - ฐานข้อมูลทางเทคนิคจริง (true experimental design) - ขั้นตอนที่มุ่งเน้นการฝึกอบรม อบรมผ่าน e-training ขั้นพื้นฐาน ที่สำคัญ ที่ต้องอบรม ให้สามารถเข้าใจ ได้จริงและนำไปใช้ e-training 	<ul style="list-style-type: none"> - มีผู้ดำเนินการ ประเมินพฤติกรรม การขับขี่ด้วยความปลอดภัยเพิ่มขึ้น - ได้รู้วิธีแบบและ ลักษณะในการอบรม แบบใหม่โดยใช้ e-training - มีการพัฒนาขั้น ด้านมาตรฐานและ กระบวนการ ขั้นพื้นฐาน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีฐานข้อมูลเพื่อ ดำเนินพันโนบาย ด้านความปลอดภัย - ประมวลผลเพื่อรู้ ข้อควร改进อย่าง ดีที่สุด 	<ul style="list-style-type: none"> - กระบวนการต่อสาธารณะที่ได้ นำไปใช้และฝึกให้ เป็นระบบดำเนิน สถานการณ์ต่างๆ ให้เกิดประโยชน์ ต่อไป - ให้เป็นข้อมูลในภาค สาธารณะที่ด้าน ความปลอดภัยของ ประเทศไทย

ขอบเขตการดำเนินงาน :

เนื่องจากเป็นการวิจัยเชิงทดลองโดยอาศัยเทคโนโลยี Data Recorder : Digital Tachograph มาทำการบันทึกพฤติกรรมการขับขี่ให้ออกมาเป็นข้อมูลเชิงสถิติทางคณิตศาสตร์ ดังนั้น ขอบเขตของงานวิจัยมีรายละเอียดดังนี้

๑ ขอบเขตด้านประชากร กลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถอนต์ที่มีใบอนุญาตขับรถอนต์ที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบกทั้งหมดประจำปี ๕ สล็อตขึ้นไปจำนวน ๕๐๐ คน

๒ ขอบเขตด้านพื้นที่ เขตพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา คือ หัวภูมิภาคในประเทศไทยที่พนักงานขับรถอนต์เดินทางโดยอาศัยการบันทึกผลข้อมูลพฤติกรรมการขับรถ ๔ ด้านจากระบบทেคโนโลยีเครื่องบันทึกการเดินทาง (DATA RECORDER : DIGITAL TACHOGRAPH) ผ่านสัญญาณดาวเทียมหรือจากระบบ Global Positioning System (GPS) ซึ่งติดตั้งที่รถอนต์ทุกคันที่เข้าโครงการฯ

ขอบเขตของงานวิจัย

เนื่องจากเป็นการวิจัยเชิงทดลองโดยอาศัยเทคโนโลยี Data Recorder : Digital Tachograph มาทำการบันทึกพฤติกรรมการขับขี่ให้ออกมาเป็นข้อมูลเชิงสถิติทางคณิตศาสตร์ ดังนั้นขอบเขตของงานวิจัยมีรายละเอียดดังนี้

๑. ขอบเขตด้านประชากร

กลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถอนต์ที่มีใบอนุญาตขับรถอนต์ที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบกทั้งหมดประจำปี ๕ สล็อตขึ้นไปจำนวน ๕๐๐ คน

เป้าหมายและกิจกรรม กำหนดเป้าหมายและประเภทของกิจกรรมหลัก ๆ

การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย คือผู้ใช้มีการทำบันทึกความเข้าใจและความร่วมมือ (MOU) กับกลุ่มเป้าหมายไว้อย่างชัดเจน โดย Focus group ที่เข้าร่วมศึกษาและสร้างพัฒนาการ ๔ ด้าน ได้แก่ ๑. สมาคมรถอนต์สังกัดชน ๒. กระทรวงศึกษาธิการ ๓. วิทย์โดยสารประจำทาง หมวด ๒ ไทยแบ่งประเภทรถที่อยู่ในกลุ่มสี่ยงสุ่ง การ ศึกษานำร่องแบ่งกลุ่มออกเป็น

- รถโรงเรียน

- รถขนส่งพาณิชย์-เล็ก / รถ Taxi

- รถบรรทุกงานสังคมฯ

๒. ขอบเขตด้านพื้นที่

เขตพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา คือ หัวภูมิภาคในประเทศไทยที่พนักงานขับรถอนต์เดินทางโดยอาศัยการบันทึกผลข้อมูลพฤติกรรมการขับรถ ๔ ด้านจากระบบทেคโนโลยีเครื่องบันทึกการเดินทาง (DATA RECORDER : DIGITAL TACHOGRAPH) ผ่านสัญญาณดาวเทียมหรือจากระบบ Global Positioning System (GPS) ซึ่งติดตั้งที่รถอนต์ทุกคันที่เข้าโครงการฯ

วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสหสมัยทั้งสอง (Correlational study) วิจัยเชิงทดลอง (experimental research) เกี่ยวกับเงื่อนไขทางด้านพฤติกรรมการขับรถอนต์ ภายใต้การกำหนดค่าเกณฑ์มาตรฐานในการควบคุมพฤติกรรมการขับรถอนต์ทั้ง ๔ ด้านของพนักงานขับรถอนต์ในโครงการ โดยเป็นการวิจัยเชิงทดลองที่ทำการเปรียบเทียบข้อมูลก่อนและหลังการอบรมเพื่อพัฒนาตักษิณภาพของพนักงานขับรถอนต์ให้สามารถปรับตัวได้ตามข้อกำหนดกฎเกณฑ์ที่ได้ตั้งค่ามาตรฐาน และเพื่อพิสูจน์ทราบเกี่ยวกับพัฒนาการของงานขับรถอนต์ให้มีประสิทธิภาพและลดความเสี่ยงภัยในแต่ละหัวข้อพฤติกรรมการขับขี่ โดยเทคโนโลยีสารสนเทศ จำแนกบุคคลให้สอดคล้องตามเกณฑ์ที่ต้องการได้อย่างเป็นระบบ ดำเนินการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) จากข้อมูลที่ได้จากระบบ Cloud

การวางแผนดำเนินงานวิจัย :

รูปแบบการทดลองที่แท้จริง (true experimental designs) โดยใช้วิธีการทดสอบเป็น ๒ ช่วง ต่อช่วงก่อนการปรับปรุงพัฒนาระบบทั้งหมดและหลังการปรับปรุงพัฒนาระบบทั้ง ๒ ช่วง เป็นค่าเดียวกัน เพื่อวัดความแตกต่างระหว่างการปรับปรุงพัฒนาระบบทั้งหมดที่ส่งผลต่อการขับเคลื่อนเพื่อความปลอดภัย

ขั้นตอนงานต่าง ๆ ของโครงการวิจัย :

โครงการวิจัยได้แบ่งออกเป็นขั้นตอนในการดำเนินงานดังต่อไปนี้

๑. ศึกษา ประเมินคุณภาพ ของระบบฝึกสอนพนักงานขับรถในปัจจุบัน และท้า gap analysis กับระบบการประเมินผลและฝึกสอนขับรถของประเทศไทย กับประเทศไทยที่พัฒนาแล้ว

๒. ศึกษาแนวทางในการพัฒนาการสมรรถนะและทักษะการขับขี่เพื่อความปลอดภัย ในประเทศไทย พร้อมแนวทางในการกำหนดคุณสมบัติของวิชาชีพ

๓. ทำการวิจัยผ่านกลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถ ๔๐ คน โดยสามารถครอบคลุมได้ทั้งกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ รถรับจ้าง รถบรรทุก รถโรงเรียน รถส่งสินค้าขนาดเล็ก (ระบบ) เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาสมรรถนะและทักษะอาชีพ โดยในการศึกษาครั้งนี้กลุ่มตัวอย่างจะเป็นกลุ่มรถบรรทุกในภาคชนบทส่วนสินค้า

๔. จัดโครงการพัฒนาสมรรถนะและทักษะขับรถเชิงวัสดุกรรมผ่านการบันทึกข้อมูลพัฒนาการขับรถด้วย Data Recorder : Digital Tachograph ตาม Model Thailand ๔.๐ โดยพัฒนาหลักสูตรจาก การใช้งานวัสดุกรรมและเทคโนโลยี

๔.๑ จัดอบรมและทดสอบตามมาตรฐานที่รับรองโดยสถาบันเทคโนโลยีปทุมวันและสถาบันนวัตกรรมและเทคโนโลยีชั้นนำ

๔.๒ การอบรมผ่านระบบ IoTs แบบ On Line หรือ E-Training

๔.๓ เป็นการศึกษาและพัฒนาในรูปแบบของ Experimental กำหนดช่วงการเก็บข้อมูลก่อน และหลังการให้การอบรมเพื่อประเมินผลการพัฒนาสมรรถนะและทักษะการขับรถเพื่อการความปลอดภัย

๔.๔ ระยะเวลาอบรมคนละ ๖๐๘ ชั่วโมง หรือ ๓๐ วันโดยไม่ส่งผลกระทบในการทำงานของ พนักงานควบคุมยานพาหนะ ลดเวลาการเข้าห้องบรรยายแต่จะเพิ่มเวลาในการขับรถจริงแทน พนักงานควบคุมยานพาหนะสามารถทำงานไปพร้อมๆ กับการอบรมและพัฒนาการขับรถได้ด้วยการใช้เทคโนโลยีและ นวัตกรรมเพื่อสู่ประเทศไทย ๔.๐ อย่างแท้จริง

๔.๕ มีการประเมินผลการขับรถจากข้อมูลการขับขี่แบบ On-line Individual Drive Behavior ใน การขับขี่จากพัฒนาระบบที่ระบบทำการบันทึกอย่างน้อย ๕ พฤติกรรม พร้อมการประเมินผล คัดกรองแยก อันดับการขับรถ (Ranking A-E) โดยพัฒนาระบบทั้ง ๕ ได้แก่

- การใช้ความเร็วเกินกำหนด
- ระยะเวลาในการใช้ความเร็วเกินกำหนด
- การใช้รอบเครื่องยนต์เกินกำหนด
- ระยะเวลาการใช้รอบเครื่องยนต์เกินกำหนด
- การออกตัวกะทันหัน
- การเร่งเครื่องยนต์กะทันหัน
- การลดความเร็วกะทันหัน
- การติดเครื่องยนต์ทึ่งไว
- ข้ามเมืองการทำงานเกินกฎหมายกำหนด

๔.๖ ปรับพัฒนาระบบเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายการลดอุบัติเหตุและสร้างจิตสำนึกการขับขี่เพื่อความปลอดภัย

ดัวชี้วัดผลสำเร็จระดับผลลัพธ์ :

ผลลัพธ์ : ผลการศึกษาพัฒนาระบบเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายการลดอุบัติเหตุและสร้างจิตสำนึกการขับขี่เพื่อความปลอดภัย

ด้านคุณภาพ : ๑. จำนวนนักเรียนที่สามารถเข้าใจได้ในรูปแบบใหม่ ให้เกิดความตื่นเต้นและสนุกสนานในการอ่าน จำนวน ๘๐๐ คน ๒. จำนวนนักเรียนที่สามารถเข้าใจได้ในรูปแบบใหม่ ให้เกิดความตื่นเต้นและสนุกสนานในการอ่าน จำนวน ๘๐๐ คน

ด้านคุณภาพ : ๑. มีหลักสูตรเฉพาะทางในด้านการขับขี่เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน

๒. มีคู่มือปฏิบัติการอบรมแนวใหม่ให้กับกรรมการขันส่งทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถนำไปเป็นต้นแบบในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการขับขี่ปลอดภัย สำหรับสวัสดิภาพในการทำงานและความมั่นคงในการประกอบอาชีพ

ประโยชน์โดยภาพรวม :

๑. สามารถพัฒนากระบวนการปรับเปลี่ยนพัฒนาระบบเพื่อให้เกิดเป็นนิสัยในการขับขี่ด้วยความปลอดภัย มากในระยะเวลาอันสั้นด้วยการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อให้เกิดเป็นนิสัยในการขับขี่ด้วยความปลอดภัย

๒. สร้างนักขับรถมืออาชีพมีความเข้าใจในการขับขี่เพื่อความปลอดภัย จำนวน ๘๐๐ คน

๓. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ประยุทธ์ด้วยแนวโน้มที่จะมีการบริหารจัดการด้วยนวัตกรรมประเทศไทย ๔. ให้อย่างมีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ

๕. ผลที่ได้รับจากการศึกษาสามารถนำไปต่อยอดสร้างมูลค่าเพิ่มจากการประยุกต์ใช้ขั้นตอนการซ่อมกับกระบวนการฝึกอบรมแนวใหม่ร่วมกับการนำ Big DATA มาร่วมกับกระบวนการวิเคราะห์เชิงลึก (Data Analytics) จากลักษณะของพัฒนาระบบ

๖. สามารถทราบถึงการขับขี่เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่เป็นรายบุคคล เพื่อประเมินพัฒนาการขับขี่ให้เป็นมาตรฐานขับขี่ประจำพื้นที่ รวมถึงการตัดสินใจในการขับขี่ที่ดีที่สุด

๗. สามารถอบรมได้แบบ Real-Time พร้อมกันทั่วประเทศ โดยไม่ทำให้ผู้ขับขี่เสียเวลาเดินทางมาอบรม เสียเวลาและเสียรายได้จากการทำงานปกติ รวมถึงผู้ประกอบการไม่เสียโอกาสภาคธุรกิจจากการที่ต้องส่งพนักงานขับรถเดินทาง

๘. ผลที่ได้จากการศึกษาสามารถนำไปต่อยอด ประยุกต์ใช้ และให้เป็นข้อมูลอ้างอิงที่สร้างมาตรฐานการขับขี่เพื่อความปลอดภัยในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นระบบและตอบสนองนโยบายด้านการพัฒนาฯลฯ ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรมการขับรถ ให้อย่างเป็นรูปธรรม ทันสมัย และยั่งยืน

๘. ปัจจุบันการนวัตกรรมการรายงานการขับขี่มานั้นเป็นไปได้โดยการติดตั้ง GPS ที่ก่อผลกระทบในด้านการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-๑๙ ไม่ต้องได้รับความร่วมมือเท่าที่ควร ที่นี่ได้จากสถิติของเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓

สถิติผลการดำเนินการกับผู้ทรงอำนาจผิดที่ตรวจสอบจากบน GPS ที่ก่อผลกระทบในด้านการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-๑๙

- ดำเนินการออกหนังสือเรียกค่าวัสดุ ๗๗๙ ฉบับ
- นราภัยงานตัว ๒๐,๙๗๐ ราย (คิดเป็น ๕๒.๕%)
- ปรับ๑๗๖,๕๗๖ ราย (คิดเป็น ๔๓.๗%)
- ตักเตือน ๔,๓๙๔ ราย (คิดเป็น ๑๐.๑%)
- อบรม ๑๐,๙๗๐ ราย (คิดเป็น ๒๔.๕%)

การวิจัยเพื่อออกแบบกระบวนการฝึกอบรมผ่านกระบวนการปัญญาประดิษฐ์ พร้อมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยใช้ระบบ BIG DATA และ ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) แสดงให้เห็นว่าสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุบนการปั่นจักรยานได้จริง เพื่อลดการสูญเสียและเป็นการแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่ด้านทาง ซึ่งเป็นการป้องกันภัยและห้ามสิ่งที่คุ้มค่า ลดการเวลากำไรทำงานและลดเวลาการให้น้ำในการปั่นจักรยาน โดยไม่ขึ้นลงบนภาระน้ำยาและลดความมีภัยซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อการเดินทางที่สำคัญที่สุด ได้อธิบาย

ประโยชน์ต่อการทราบสักขาจัน :

โครงการศึกษาวิจัยนี้เป็นส่วนเสริมเพื่อให้ทราบแนวทางในการพัฒนาเทคโนโลยีของ GPS ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยปัจจุบันมีร่องรอยที่ติดตั้ง GPS เพิ่มขึ้น (ความต้องกฎหมายกำหนด) แต่ความเรียบง่ายในการรับ-ส่งข้อมูลของ GPS ในปัจจุบันยังไม่รองรับงานประจำการ เช่น การส่งข้อมูลเป็นแบบคำขอสิ่งของความเร็ว ซึ่งส่วนใหญ่การเกิดอุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นในเส้นทางวิ่งที่ ซึ่งเทคโนโลยีใหม่สามารถบอกได้เร็วและแม่นยำกว่า จึงเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุในเชิงป้องกันล่วงหน้าได้ (prevention accident cause)

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. เพื่อรับผลประโยชน์ทั้งหมดที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงขั้นเนื่องมาจากการศึกษาวิจัย สำเร็จเปรียบเทียบสภาพปัญหาปัจจุบัน เป็นการหารือสนับสนุนถึงความจำเป็นที่ต้องมีศึกษาวิจัย

๒. ทำให้ทราบถึงกระบวนการในการพัฒนาคนเพื่อการขับขี่ด้วยความปลอดภัย ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากพฤติกรรมการขับขี่รถโดยตรง และการริบบิ่นส่งทางบก สามารถนำกระบวนการในการดำเนินการของงานวิจัยนี้นำไปขยายผลเพื่อให้สู่ที่ต้องเข้าอบรมเพื่อขอต่อใบอนุญาตขับขี่หรือการออกใบอนุญาตขับขี่มีการประเมินด้วยทัวเลขเชิงสถิติที่สอดคล้องกับค่ามาตรฐานต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนดได้อย่างชัดเจนและตรวจสอบได้

๓. สร้างการฝึกอบรมแนวใหม่ที่สามารถตอบโจทย์ให้แก่ผู้ที่ขอต่อใบอนุญาตขับรถได้ทุกระดับซึ่งการศึกษาปัจจุบันทางด้านพฤติกรรมศาสตร์เป็นแผนหลักโดยมีหลักสูตรและงานวิชาการรองรับในผลการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการออกแบบขั้นตอนการขับขี่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้ปัจจุบันมี

๔. ให้คุณภาพในการวิเคราะห์ด้านการประเมินพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความปลอดภัยมีการประเมินผลนิติวิชีวัดเป็นข้อมูลทางสถิติที่ชัดเจน ให้สอดคล้องกับสภาพสังคมและวัฒนธรรมของการใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย ๕. มีหลักสูตรเฉพาะทางในด้านการขับขี่เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้ปัจจุบันมีหลักสูตรที่ผ่านการรับรองจากกระทรวงและสถาบันอุดมศึกษา สถาบันเทคโนโลยีปทุมวันและสถาบันนวัตกรรมและเทคโนโลยีชั้นนำในด้านการขับขี่เพื่อความปลอดภัย

๖. กรมการขับขี่ทางบกสามารถนำผลและแนวทางจากการศึกษาวิจัยไปใช้กับผู้ประกอบการเพื่อนำผลการวิเคราะห์จัดทำเป็นรายงานด้านสถานการณ์ต่างๆ โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

๗. กรมการขับขี่สามารถนำรูปแบบที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้นำไปสู่การปรับพัฒนารูปแบบการขับขี่และสามารถนำสู่การวิเคราะห์เชิงสถิติจากพฤติกรรมการขับรถไปเป็นฐานข้อมูลเพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยรวมถึงการรณรงค์การขับขี่เพื่อความปลอดภัยได้อย่างเป็นรูปธรรม

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๑ เดือน (ระยะเวลาการศึกษา ๔ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : ทวารุมิภาคในประเทศไทยที่พนักงานขับรถอนต์เดินทางโดยอาศัยการบันทึกผลข้อมูลพฤติกรรมการขับรถ ๕ ด้านจากระบบเทคโนโลยีเครื่องบันทึกการเดินทาง (DATA RECORDER : DIGITAL TACHOGRAPH) ผ่านสัญญาณดาวเทียมหรือจากระบบ Global Positioning System (GPS) ซึ่งติดตั้งที่รถอนต์ทุกคันที่เข้าโครงการฯ

ผู้รับผิดชอบโครงการ : สถาบันเทคโนโลยีปทุมธานี

รายละเอียดค่าใช้จ่าย : รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	จำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๔๘๔,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๑,๐๕๖,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายครอง	๒,๙๐๓,๒๐๐
	รวม	๖,๐๓๓,๒๐๐

๑. ค่าจ้างบุคลากรหลัก

ลำดับ	ตำแหน่ง	คุณวุฒิ การศึกษา	ประสบการณ์ (ป.)	จำนวน	คน- เดือน	อัตรา	จำนวนเงิน
๑	ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	๒๐	๑	๔	๖๕,๐๐๐	๒๖๐,๐๐๐
๒	ผู้เชี่ยวชาญด้านการ วิเคราะห์พฤติกรรมการ ขับขี่	ปริญญาโท	๑๐	๑	๔	๓๖,๐๐๐	๑๔๔,๐๐๐
๓	ผู้เชี่ยวชาญด้านการ พัฒนาพฤติกรรม	ปริญญาโท	๑๐	๑	๔	๓๖,๐๐๐	๑๔๔,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรหลัก							๴๔๔,๐๐๐

๒. ค่าจ้างบุคลากรสนับสนุน

ลำดับ	ตำแหน่ง	จำนวน	คน- เดือน	อัตรา	จำนวนเงิน
๑	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์พฤติกรรม การขับขี่	๒	๔	๓๐,๐๐๐	๔๘๐,๐๐๐
๒	ผู้ช่วยผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพฤติกรรม	๒	๔	๓๐,๐๐๐	๔๘๐,๐๐๐
๓	เลขานุการ	๑	๔	๗๒,๐๐๐	๒๙๖,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายบุคลากรสนับสนุน					๑,๐๕๖,๐๐๐

๓. ค่าใช้จ่ายตรง

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓.๑	ค่าอบรมและพัฒนา ค่าวิทยากร (๔ คน x ๔ ชม. X ๑๖ ครั้ง) ภาครัฐ ๒ คน ภายนอก ๒ คน	๑๖	ครั้ง	๒๕,๐๐๐	๔๐๐,๐๐๐
	ค่าที่พัก	๑๖	ครั้ง	๑,๕๐๐	๒๔,๐๐๐
	ค่าเช่ารถ+น้ำมัน	๑๖	ครั้ง	๓,๐๐๐	๔๘,๐๐๐
	ค่าวัสดุการอบรม	๗๐๐	คน	๕๐	๓๕,๐๐๐
	ค่าอาหารว่างผู้เข้าอบรม	๗๐๐	คน	๑๕	๑๐,๕๐๐
	รวมค่าใช้จ่ายค่าจ้างพัฒนาระบบ				๕๕๔,๕๐๐
๓.๒	ค่าประชาสัมพันธ์ สื่อประชาสัมพันธ์ นสพ. เว็บไซต์ช่าว เว็บเพจ	๑	ครั้ง	๓๕,๐๐๐	๓๕,๐๐๐
	รวมค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์				๓๕,๐๐๐
๓.๓	ค่าใช้จ่ายการเก็บข้อมูล ค่าเช่าอุปกรณ์, ค่าเช่าเครื่องซ้าย, ค่าเช่าที่พื้นที่เก็บ ข้อมูล (๕๐เครื่อง x ๘เดือน)	๕๐๐	คน	๓,๖๔๗	๑,๘๗๓,๕๐๐
	ค่าติดตั้ง-รื้อซ้าย	๕๐๐	คน	๒,๖๐๐	๑,๓๙๐,๐๐๐
	รวมค่าใช้จ่ายการเก็บข้อมูล				๓,๒๖๓,๕๐๐
๓.๔	ค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร ค่าถ่ายเอกสาร	๕	เดือน	๑,๕๔๐	๗๗,๗๐๐
	ค่าวัสดุเบ็ดเสร็จสำนักงาน	๕	เดือน	๒,๑๐๐	๑๐,๕๐๐
	ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	๕	เดือน	๕,๐๐๐	๒๕,๐๐๐
	รวมค่าใช้จ่ายสำนักงานและค่าติดต่อสื่อสาร				๕๓,๒๐๐
๓.๕	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

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
	ค่าทั่วไปทั้งหมด ๒,๕,๗ นาที	๑	ชุด	๙๗,๔๔๐	๙๗,๔๔๐
	รวมค่าใช้จัดทำรายงานและเอกสารผลการศึกษา				๙๖๗,๔๔๐
	รวมค่าใช้จ่ายตรง (๓.๑)+(๓.๒)+(๓.๓)+(๓.๔)+(๓.๕)				๒,๗๐๓,๑๐๐
	รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ (บุคลากรหลัก+บุคลากรสนับสนุน+ค่าใช้จ่ายตรง)				๒,๗๐๕,๑๐๐

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 ๑๕
เดือนที่ ๗	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	เดือนที่ ๘	ร้อยละ ๔๕
เดือนที่ ๘	จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๒๐ ชุด รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร	เดือนที่ ๑๐	ร้อยละ ๕
เดือนที่ ๑๐	ตรวจรับ		-
เดือนที่ ๑๑	สรุปปีโครงการ		-

รายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายที่ ๔.๔.๒

จึงขอเสนอคณานุบูรณาการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ความเห็นของคณานุบูรณาการด้านการศึกษาวิจัยฯ :

คณานุบูรณาการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้ว เพื่อเป็นการศึกษาเพื่อติดตามการขับเคลื่อนที่ด้าน ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พร้อมทั้งมีหลักสูตรเฉพาะทางในด้านการขับขี่ที่สามารถนำไปเป็นต้นแบบในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการขับขี่ปลอดภัย จึงมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้ศึกษารายละเอียด และประสานงานกับศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS กรมการขนส่งทางบก เพื่อให้ผลการศึกษาสามารถนำไปขับเคลื่อนนโยบายในการนำแท็กซี่ได้จริงต่อไป

๒. ความมีการจำแนกพื้นที่การศึกษาให้ชัดเจน และมีการจัดทำแผนงาน หรือต้นแบบการศึกษา ในระดับพื้นที่ที่เป็นจังหวัดขนาดใหญ่ มีการใช้รอดเป็นจ้านวนมาก เพื่อให้การศึกษาครอบคลุมพื้นที่ในส่วน ภูมิภาคให้มากขึ้น

๓. ให้จำแนกประเภทรถที่จะศึกษา ตามที่กรรมการขนส่งทางบกใช้ในการจำแนกประเภทรถ ในบังคับบัญชี เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

๔. ให้ศึกษาพฤติกรรมการขับรถขณะเม้า และการปาตหน้ารถ ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่เป็นปัจจัยเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้การศึกษาครอบคลุมพฤติกรรมของผู้ขับรถที่เป็นสาเหตุของการทำให้เกิดอุบัติเหตุ

๕. ให้ศึกษาการจัดเก็บข้อมูลพฤติกรรมการขับรถที่มีจำนวนมาก และวิธีการนำ Artificial Intelligence (AI) เข้ามาช่วยในการจัดเก็บข้อมูล เพื่อให้มีข้อมูลรองรับการนัดผลการศึกษาโครงการไปใช้งานต่อไป นิติที่ประชุม อนุมัติจัดสรรงเงินกองหุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ดีบน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษาพฤติกรรมการขับรถอย่างต่อเนื่อง ๔ ตัวน ฝ่ายเทคโนโลยี Data Recorder Digital Tachograph เพื่อสร้างความปลอดภัย จำนวนเงิน ๔,๐๔๗,๒๐๐ บาท โดยให้ผู้ได้รับจัดสรร ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการดำเนินการศึกษาวิจัยฯ ทั้งนี้ การเบิกจ่ายเงินให้ดำเนินการตาม ระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

วาระที่ ๔.๔.๑ ขอรับจัดการเงินสำหรับดำเนินโครงการศึกษาวิจัยแบบการชั้นส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง เพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยว เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกุ่น

หน่วยงานที่ขอรับการจัดสรร : สำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกุ่น

จำนวนเงินที่ขอรับการจัดสรร : ๔,๗๐๐,๐๐๐ บาท

ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ กปด. : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถให้ถูกต้องตามกฎหมาย

ความสอดคล้องกับกลยุทธ์ กปด. : กลยุทธ์ที่ ๑ การศึกษาวิจัยสามารถนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถให้ถูกต้อง

สถานภาพโครงการ : โครงการใหม่

หลักการและเหตุผล :

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองให้เติบโตอย่างมีคุณภาพ กระจายความเจริญและโอกาสทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงมากขึ้น โดยการพัฒนาเมืองหลัก เมืองศูนย์กลางของจังหวัด ให้เป็นเมืองน่าอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มสังคม เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม โดยมีความปลอดภัย สิ่งแวดล้อมดี เศรษฐกิจที่ เติบโตสุดตัว ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการมีคุณภาพและทั่วถึง และเน้นความสอดคล้องกับอัตลักษณ์ ความหลากหลาย และศักยภาพของเมือง บนพื้นฐานมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม ซึ่งในปี ๒๕๖๐ สำนักงานนโยบายและแผนการพัฒนาสังคมฯ จังหวัดบึงกุ่น ได้ดำเนินการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการชั้นส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาค จังหวัดบึงกุ่น ซึ่ง เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และแก้ไขปัญหาด้านการชั้นส่งและจราจรอย่างเป็นระบบ เพื่อเพิ่มศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจและศักยภาพความสามารถในการแข่งขันการลงทุน และการท่องเที่ยว และให้การเดินทางในเขตเมือง ระหว่างเมืองและภูมิภาค มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์สำคัญ ๔ ยุทธศาสตร์ด้วยกัน โดยยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญในการพัฒนาทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาระบบทชั้นส่งและจราจรเพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน และยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาโครงสร้างคมนาคมการชั้นส่งสินค้าเพื่อส่งเสริมการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจและประตูการค้า ที่จะช่วยส่งเสริมให้ประชาชนได้รับประโยชน์จากการชั้นส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และคุณภาพชีวิต รวมทั้งความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนจังหวัดบึงกุ่น การได้อย่างแท้จริง

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการตามการศึกษาสำรวจข้อมูลด้านการชั้นส่งและจราจรเพื่อจัดทำแผนแม่บทในเมืองภูมิภาคจังหวัด บึงกุ่น ในภาคเหนือ ภูมิภาค แผนงานพัฒนาระบบทชั้นส่งอย่างยั่งยืน และการพัฒนาระบบการชั้นส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกุ่น เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐาน การบริหารจัดการเดินรถของจังหวัดบึงกุ่น ให้มีคุณภาพและได้ผู้ประกอบการชั้นส่งที่มีคุณภาพสามารถบริหารจัดการเดินรถได้อย่างปลอดภัย ส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางได้รับประโยชน์อย่างสูงสุด สำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกุ่น จึงเห็นควรจ้างหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญทำการศึกษาเชิงลึก เพื่อดำเนินการ “โครงการศึกษาวิจัยแบบการชั้นส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมือง และการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกุ่น”

/วัตถุประสงค์...

วิพากษ์ประทับใจ :

๑. เพื่อศึกษาบทบาทข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นต่อการพัฒนาภูมิแบบการงานสังหาริโดยสารประจำทางเพื่อรับประทานโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ

๔. เพื่อที่ภาคความต้องการและปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้บริการด้านการสนับสนุนการประชุมทางของประชาชุมที่ความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดนึงกัน

๓. เพื่อออกแบบรูปแบบการงานส่งตัวรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดเบงกาฬ

๒๙๑. หมายเหตุการพิจารณาเรื่องงาน :

๑. ที่ปรึกษาจะต้องทำการศึกษา ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ เป้าหมาย แผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้อง กับการพัฒนาการขนส่งและจราจร ข้อมูลที่ไปปะจองจังหวัด ข้อมูลด้านการภายนอก สถานที่สำคัญ แหล่งท่องเที่ยว สภาฯ เศรษฐกิจ สภาพสังคม แผนการพัฒนาเมือง ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และการให้บริการของ ระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันจากการศึกษาเอกสารและรายงานที่เกี่ยวข้อง จากนั้นตรวจสอบความถูกต้อง ของข้อมูลด้วยการสนทนากลุ่มกับผู้แทนหน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในน้อยกว่า ๒๐ คน

๒. ที่ปรึกษาจะต้องสำรวจความต้องการจำเป็นในการให้บริการนส่งตัวยรถโดยสารประจำทางของประชาชนในจังหวัดนี้กาน ด้วยการจัดทำแบบสอบถามความต้องการจำเป็นในการใช้บริการนส่งตัวยรถโดยสารประจำทาง สอบถามเก็บกลุ่มเป้าหมายจำแนกกลุ่มประชากรตามอายุ อาชีพ หรือลักษณะพื้นฐานอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการพัฒนาภูมิประเทศให้สามารถเพื่อร่วมรับทราบโดยทั่วถูกสู่ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยว เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดนี้กาน โดยกำหนดจำนวนผู้โดยสารแบบสอบถามที่มีจำนวนเพียงพอและถูกต้องตามหลักวิชาการที่แสดงให้เห็นความนำไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. ที่ปรึกษาต้องวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้บริการชนสั่งด้วยร้อโดยสารประจำทางของประชาชนในจังหวัดบึงกุ่มด้วยการสัมภาษณ์เป็นลึกลับแทนหน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระยะทางานสูงและภาระจราจรในชุมชนทั่วไปทาง จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๖ คน

๔. ที่ปรึกษาต้องออกแบบรูปแบบข้อสั่งตัวยรถโดยสารประจำทางเพื่อร่องรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดปีงกานด้วยการประชุมเชิงปฏิบัติการกับผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชนในจังหวัดปีงกาน จำนวนไม่น้อยกว่า ๓๕ คน โดยจัดทำร่างรูปแบบและนำเสนอแก่ผู้เข้าร่วมประชุมเพื่อรับฟังข้อเสนอแนะและนำเสนอไปปรับปรุงรูปแบบให้สมบูรณ์

๕. ที่ปรึกษาต้องจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลรูปแบบการงานส่งตัวรถโดยสารประจำทางเพื่อรับรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดนี้กาง เน้น แผ่นพับ Infographic และตรวจสอบความเหมาะสมของรูปแบบที่พัฒนาขึ้นด้วยการสอบถามความคิดเห็นของประชาชน จำแนกกลุ่มประชากรตามอายุ อาชีพ หรือลักษณะที่อยู่อาศัย โดยกำหนดจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีจำนวนเพียงพอและถูกต้องตามหลักวิชาการที่แสดงไว้ให้เห็นอย่างชัดเจน อีกด้วย

๖. ที่ปรึกษาจัดทำรายงานและนำเสนอแก่ตัวแทนหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐ คน เพื่อรับฟังข้อเสนอแนะในการปรับปรุงรูปแบบการชนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดท่องเที่ยว

ดัวซึ่งผลสำเร็จระดับผลผลิต :

ผลผลิต : การว่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาโครงการศึกษารูปแบบการขันส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อรับรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยวเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกุ่ม

ด้านคุณปริมาณ : ข้อมูลผลการวิเคราะห์การดำเนินการที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามขอบเขตการศึกษา

ด้านคุณภาพ : สำนักงานเขตส่งจังหวัดบึงกุ่มผลการศึกษาไปบริหารจัดการรถโดยสารประจำทางในเขตจังหวัดบึงกุ่ม เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกุ่ม

ประโยชน์ที่จะได้รับ :

๑. ผลการศึกษาทำให้ทราบความต้องการใช้บริการด้านการขันส่งด้วยรถโดยสารประจำทางของประชาชนที่ทำให้เพื่อสร้างความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางรวมทั้งส่งเสริมเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชาชนจังหวัดบึงกุ่ม

๒. ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้ในการบริหารจัดการระบบการขันส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในจังหวัดบึงกุ่มส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัด และทำให้เกิดระบบโลจิสติกส์ในการเดินทางอันส่งผลให้เกิดสภาพแวดล้อมของจังหวัดที่ดีขึ้น รวมทั้งสามารถสร้างอาชีพให้แก่ประชาชนจังหวัดบึงกุ่มอีกด้วยหนึ่ง

๓. ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้ในการบริหารจัดการระบบการขันส่งด้วยรถโดยสารประจำทางในจังหวัดบึงกุ่มที่สามารถสร้างความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางในจังหวัดบึงกุ่มของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ทำให้ได้ผลลัพธ์ของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและดึงดูดคนมาของจังหวัดบึงกุ่ม

ระยะเวลาดำเนินการ : ๑๙ เดือน (ศึกษา ๖ เดือน)

สถานที่ดำเนินโครงการ : จังหวัดบึงกุ่ม

ผู้รับผิดชอบโครงการ : สำนักงานเขตส่งจังหวัดบึงกุ่ม

รายละเอียดค่าใช้จ่าย :

ลำดับ	รายละเอียด	รวมเป็นจำนวนเงิน
๑	ค่าบุคลากรหลัก	๒,๖๔๐,๐๐๐
๒	ค่าบุคลากรสนับสนุน	๑๙๖,๐๐๐
๓	ค่าใช้จ่ายคง	๑๐,๐๖๔,๐๐๐
รวม		๔,๗๐๐,๐๐๐

๑. ค่าบุคลากรหลัก

ตำแหน่ง	คุณวุฒิการศึกษา/ประสบการณ์ (ป.)	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/ธุรกิจส่วนตัว	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
ผู้เชี่ยวชาญด้านศิลปะ/ ภาษาต่างประเทศ	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					๑,๒๙๐,๐๐๐

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	๑๙๐,๐๐๐
รวมค่าบุคลากรสนับสนุน				๓๙๖,๐๐๐

/๓. ดำเนินการ...

๓. ค่าใช้จ่ายด้วย

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๓. ค่าใช้จ่ายด้วย				
๓.๑ ค่าใช้จ่ายในการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) จำนวน ๓ ครั้ง				
ครั้งที่ ๑ กิจกรรมหน้าบ้านแผนยุทธศาสตร์ เป้าหมาย แผนงาน/ โครงการที่เกี่ยวข้อง				
วิทยากรกระบวนการ (๖ ชั่วโมง x ๒ วัน x ๘๐๐ บาท)	๒	คน	๘,๖๐๐	๑๗,๒๐๐
ค่าเดินทางวิทยากรกระบวนการ	๒	คน	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
ค่าที่พักวิทยากรกระบวนการ (๒ คืนฯ ละ ๘๐๐ บาท)	๒	คน	๑,๖๐๐	๓,๒๐๐
ค่าเดินทางสู่เข้าร่วมประชุม	๒๔	คน	๑,๐๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าที่พักสู่เข้าร่วมประชุม (๒ คืนฯ ละ ๘๐๐ บาท)	๒๔	คน	๑,๖๐๐	๔๘,๔๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงสู่เข้าร่วมประชุม (รวมวิทยากร ๒ วัน)	๓๐	คน	๑,๖๐๐	๔๘,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม	๓๐	คน	๑๐๐	๓,๐๐๐
ครั้งที่ ๒ กิจกรรมตรวจสอบการออกแบบรูปแบบชนสังคมโดยสาร ประจำทางฯ				
วิทยากรกระบวนการ (๖ ชั่วโมง x ๒ วัน x ๘๐๐ บาท)	๓	คน	๘,๖๐๐	๒๕,๘๐๐
ค่าเดินทางวิทยากรกระบวนการ	๓	คน	๕,๐๐๐	๑๕,๐๐๐
ค่าที่พักวิทยากรกระบวนการ (๒ คืนฯ ละ ๘๐๐ บาท)	๓	คน	๑,๖๐๐	๔,๘๐๐
ค่าเดินทางสู่เข้าร่วมประชุม	๓๗	คน	๑,๐๐๐	๓๗,๐๐๐
ค่าที่พักสู่เข้าร่วมประชุม (๒ คืนฯ ละ ๘๐๐ บาท)	๓๗	คน	๑,๖๐๐	๕๙,๒๐๐
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงสู่เข้าร่วมประชุม (รวมวิทยากร ๒ วัน)	๔๐	คน	๑,๖๐๐	๖๔,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม	๔๐	คน	๑๐๐	๔,๐๐๐
ค่าจัดทำสื่อบินหรือการนำเสนอข้อมูล (เหมาจ่าย)				๕๐,๐๐๐
ครั้งที่ ๓ กิจกรรมรับฟังข้อเสนอแนะในการปรับปรุงรูปแบบการชนสัง คมโดยสารประจำทาง				
วิทยากรกระบวนการ (๖ ชั่วโมง x ๒ วัน x ๘๐๐ บาท)	๒	คน	๘,๖๐๐	๑๗,๒๐๐
ค่าเดินทางวิทยากรกระบวนการ	๒	คน	๕,๐๐๐	๑๐,๐๐๐
ค่าที่พักวิทยากรกระบวนการ (๒ คืนฯ ละ ๘๐๐ บาท)	๒	คน	๑,๖๐๐	๓,๒๐๐
ค่าเดินทางสู่เข้าร่วมประชุม	๒๔	คน	๑,๐๐๐	๒๔,๐๐๐
ค่าที่พักสู่เข้าร่วมประชุม (๒ คืนฯ ละ ๘๐๐ บาท)	๒๔	คน	๑,๖๐๐	๒๔,๔๐๐

รายการ	จำนวน	หน่วย	อัตรา (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
ค่าอาหารและอาหารว่างเลี้ยงผู้เข้าช่วงประชุม (รวมวิทยากร ๒ วัน)	๓๐	คน	๑,๖๐๐	๔๘,๐๐๐
ค่าเอกสารประกอบการประชุม	๓๐	คน	๑๐๐	๓,๐๐๐
๓.๑ สำรวจความต้องการเข้าเป็นในการใช้บริการชนสังค่าวารถโดยสารประจำทาง				
ค่าเช่ารถเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล	๔๕	วัน	๒,๕๐๐	๑๑๒,๕๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๓๐ คืนฯ ละ ๘๐๐ บาท)	๖	คน	๘๐๐,๐๐๐	๔,๘๐๐,๐๐๐
ค่าจัดทำแบบสอบถาม	๗,๖๐๐	ชุด	๑๐	๗๖,๐๐๐
ค่าจัดทำข้อที่ระลึก				๕๐,๐๐๐
๓.๒ สมมายณ์เชื่อวิชาญเพื่อวิเคราะห์ปัจจัย				
ค่าเช่ารถเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล	๑๐	วัน	๒,๕๐๐	๒๕,๐๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑๐ คืนฯ ละ ๘๐๐ บาท)	๒	คน	๘,๐๐๐	๑๖,๐๐๐
ค่าจัดทำของที่ระลึก	๑๒	ชิ้น	๑,๐๐๐	๑๒,๐๐๐
๓.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์				
ค่าจัดทำสื่อ Infographic	๕,๐๐๐	แผ่น	๒๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าจัดทำสื่อแผ่นพับ	๕,๐๐๐	แผ่น	๒๐	๑๐๐,๐๐๐
ค่าจัดทำวิดีทัศน์ (๒,๕,๗ นาที) (เหมาจ่าย)				๑๐๐,๐๐๐
๓.๔ ค่าใช้จ่ายในสอดความความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับความเหมาะสมของรูปแบบฯ				
ค่าเช่ารถเดินทางเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูล	๑๕	วัน	๒,๕๐๐	๓๗,๕๐๐
ค่าที่พักเจ้าหน้าที่เก็บข้อมูลภาคสนาม (๑๕ คืนฯ ละ ๘๐๐ บาท)	๖	คน	๘๐๐,๐๐๐	๔,๘๐๐,๐๐๐
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	๒,๗๐๐	๒๑,๖๐๐
๔.๒ ค่าจัดทำรายงานผลการศึกษาต่างๆ				
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
รายงานฉบับสมบูรณ์พร้อม CD (Final Report)	๒๐	ชุด	๑,๕๐๐	๓๐,๐๐๐
รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)	๒๐	ชุด	๕๐๐	๑๐,๐๐๐
รวมค่าใช้จ่ายครง				๔๐,๐๐๐

แผนการดำเนินงาน และแผนการใช้จ่ายเงิน

แผนการดำเนินงาน		แผนการเบิกจ่ายเงิน	
วัน เดือน ปี	การดำเนินการ	วัน เดือน ปี	รายการ
เดือนที่ ๑	จัดทำข้อกำหนดการปฏิบัติงาน (TOR)	-	-
เดือนที่ ๒ - ๓	ดำเนินการจัดซื้อและลงนามสัญญา	-	-
เดือนที่ ๔	ส่งมอบรายงานชั้นกลาง (Interim Report)	เดือนที่ ๕	๗๐๕,๐๐๐
เดือนที่ ๖	ส่งมอบรายงานชั้นกลาง (Interim Report)	เดือนที่ ๗	๓,๙๑๐,๐๐๐
เดือนที่ ๘	ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	เดือนที่ ๙	๑,๙๑๖,๐๐๐
เดือนที่ ๑๐	ส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)	เดือนที่ ๑๐	๑,๙๑๕,๐๐๐
เดือนที่ ๑๑	ตรวจสอบ	-	-
เดือนที่ ๑๒	สรุปผลการดำเนินโครงการ	-	-

รายละเอียดความเอกสารแนบภาระที่ ๔.๔.๓

จึงขอเสนอคณานุกรุกการด้านการศึกษาวิจัยฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

ความเห็นของคณานุกรุกการด้านการศึกษาวิจัยฯ

คณานุกรุกการด้านการศึกษาวิจัยฯ พิจารณาแล้ว เพื่อให้การพัฒนาระบบการขึ้นสู่ด้วย รถโดยสารประจำทาง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถสร้างมาตรฐานการบริหารจัดการเดินรถและได้ ผู้ประกอบการขึ้นสู่ที่มีคุณภาพสามารถตอบรับการจัดการเดินรถได้อย่างปลอดภัย เป็นการเพิ่มศักยภาพ การพัฒนาเศรษฐกิจและชีวิตความสามัคคีในการแข่งขันการแข่งขันการแข่งขันและการท่องเที่ยว และให้การเดินทาง ในเขตเมือง ระหว่างเมืองและภูมิภาค มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย สามารถเป็นต้นแบบให้จังหวัด อื่นนำไปเป็นต้นแบบในการดำเนินการได้ จึงมีความเห็น ดังนี้

๑. ให้ปรับปรุงโครงสร้างจากเดิม เป็น โครงสร้างศึกษารูปแบบการขึ้นสู่ด้วยรถโดยสารประจำทาง เพื่อรับรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยว เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้ รถโดยสารประจำทาง (กรณีศึกษาจังหวัดปีจกฯ)

๒. ให้เพิ่มวัสดุประสงค์ของการนำผลลัพธ์โครงการเพื่อเป็นต้นแบบให้กับจังหวัดอื่นๆ ได้นำไปใช้พัฒนาได้ต่อไป

/๓. ให้กำหนด...

๓. ให้กำหนดขอบเขตการศึกษาให้ชัดเจนครอบคลุมเส้นทางการเดินทางทั้งในประเทศไทยและระหว่างประเทศ ความปลอดภัยในการเดินทางประเภทรถตู้ๆ รวมถึงทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง มีการศึกษาเปรียบเทียบกับจังหวัดอื่นๆ และต่างประเทศอย่างน้อย ๒ ประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาเมืองในอนาคต

๔. ให้มีการศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับความต้องการในการเดินทางและเดินทางในการเดินทางระหว่างประเทศของผู้คนในสภาวะณรัฐประดิษฐ์โดยประชาชนล้วน

๕. ให้มีการศึกษาด้านความเสี่ยงในการลงทุนของผู้ประกอบการ การซื้อยี่ห้อทางภาครัฐ กรณีพื้นที่ที่มีผู้โดยสารน้อยการประกอบการไม่สามารถดำเนินการได้ หน่วยงานภาครัฐจะเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อสนับสนุนในกระบวนการบริหารจัดการเดินรถได้อย่างไร เพื่อให้มีการประกอบการอย่างยั่งยืน

มติที่ประชุม อนุมัติให้จัดสรรงบประมาณเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้อนน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ สำหรับดำเนินโครงการศึกษารูปแบบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเพื่อร่องรับระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนาเมืองและการท่องเที่ยว เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้รถโดยสารประจำทางของจังหวัดบึงกาฬ ในวงเงิน ๕,๗๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้ผู้ได้รับจัดสรระดำเนินการตามความเห็นชอบของคณะกรรมการศึกษาวิชาภาษาไทยและจัดส่งให้ฝ่ายเลขานุการก่อนดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ การเบิกจ่ายเงินของโครงการให้ผู้ได้รับจัดสรรดำเนินการตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

สาระที่ ๔ ความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ เกี่ยวกับ

จากการพิจารณาหารือประชุมคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ในครั้งนี้ คณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ มีความเห็นในภาพรวมเพื่อเสนอต่อ ดังนี้

๑. การขอปรับระยะเวลาการดำเนินโครงการกับกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถให้ถอนในกรณีที่ยังไม่ได้รับจ้าง ยังไม่มีการจัดทำสัญญาจ้าง ให้ยื่นขอปรับระยะเวลาการดำเนินงานภายหลังจากที่ได้มีการจัดทำสัญญาจ้างแล้ว รวมทั้งกรณีที่ภายหลังจากทำสัญญาจ้างแล้ว มีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องของระยะเวลาการดำเนินงาน ต้องดำเนินการปรับแก้ไขสัญญาให้แล้วเสร็จก่อนขอปรับระยะเวลาการดำเนินงาน เพื่อให้ระยะเวลาการดำเนินโครงการสอดคล้องกับสัญญาจ้างหรือกิจกรรมที่ขอปรับระยะเวลา

๒. ให้มีการเผยแพร่ผลงานโครงการด้านการศึกษาวิจัยที่ได้รับจัดสรรเงินจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในวารสารและสื่อออนไลน์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ประชาชนได้รับรู้และสามารถนำไปผลการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนไปประยุกต์ใช้ให้เกิดความปลอดภัยทางถนนต่อไป

มติที่ประชุม ให้ฝ่ายเลขานุการ ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการด้านการศึกษาวิจัยฯ ท่อไป

เลิกประชุมเวลา ๑๗.๐๐ น.

(นายยงยุทธ นาคแดง)
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายวิชาการ)
ประธานอนุกรรมการ

(นางสาวรัตนา หัวใจภา)
หัวหน้างานแผนงานโครงการ
ผู้จัดรายงานการประชุม

(นางจันต์ฉุกา ตีรดะ)
หัวหน้างานติดตามและประเมินผล รักษาการในตำแหน่ง
หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
ผู้ตรวจสอบรายงานการประชุม