สรุปปิดโครงการ ณ เดือนกรกฎาคม 2563 (ประชุมคณะอนุกรรมการติดตามฯ ครั้งที่ 4/2563 เมื่อวันที่ 14 ส.ค. 2563)

ลำดับ	กลยุทธ์	รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร	การประชุมครั้งที่	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	ใช้ไป	คงเหลือ	ด้านปริมาณ	ด้านคุณภาพ
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง											
	กลยุทธที่ 1 เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน										
1	1	631044	โครงการปลูกฝังเด็กไทยใส่ใจวินัยจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563	สนภ.	คกก. ครั้งที่ 4/2562	1/11/62 - 31/3/63	5,460,800	5,444,340.00	16,460.00	100	100
	กลยุทธ์ที่ 2 การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถอย่างปลอดภัย										
2	2	611133	โครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2	สขพ.2	คกก. ครั้งที่ 3/2561 13/6/ 61	1 ก.ค. 61 - 30/11/ 62 * ปรับเป็นสิ้นสุด 31/3/ 63	18,000,000	15,976,000.00	2,024,000.00	100	100
3	2	611135	โครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5	สขพ.5	คกก. ครั้งที่ 3/2561 13/6/ 61	1 ก.ค. 61 - 30/11/ 62 * ปรับเป็นสิ้นสุด 28 /2/ 63 *ปรับเป็นสิ้นสุด 30/6/ 63	18,170,000	18,000,000.00	170,000.00	100	100
	กลยุทธ์ที่ 3 การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ										
4	3	621113	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการตรวจสภาพรถของสถานการตรวจสภาพรถเพื่อเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถ	สนว.	อนุกรรมการฯ ครั้งที่ 1/62 2/5/ 62	2 /5/62 - 1 /4/63 ปรับเป็นสิ้นสุด 31/5/ 63	2,800,000.00	2,577,500.00	222,500.00	100	100
5	3	611116	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ และรถยนต์สามล้อ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5	สขพ.5	อนุกรรมการฯ ครั้งที่ 5/61 21 /5/62	1/6/61 – 30 /11/62 *ปรับเป็นสิ้นสุดครั้งที่ 1 30/9/ 62 *ปรับเป็นสิ้นสุดครั้งที่ 2 31 /12/62 *ปรับเป็นสิ้นสุดครั้งที่ 3 29 /2/ 63 *ปรับเป็นสิ้นสุดครั้งที่ 4 30/6/ 63	1,500,000.00	1,378,341.59	121,658.41	100	100
	กลยุทธ์ที่ 5 การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง										
6	5	631081	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการตรวจเข้มข้นแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ด้วยเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ทั่วประเทศ	กตส.	อนุกรรมการฯ ครั้งที่ 9/62 11/12/62	1 /1/63 - 30/9/63	1,449,000	1,410,000	39,000	100	100
7	5	631046	โครงการปฏิบัติการตรวจเข้มข้นรถโดยสารหมวด 2 หมวด 3 ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดรถทั่วประเทศ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์	สนส.	คกก. ครั้งที่ 4/62 6 ส.ค. 62	1 /11/ 62 – 30 /9/ 63	8,604,000	3,402,780	5,201,220	100	100
8	5	631028	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563	ศบร.	อนุกรรมการฯ ครั้งที่ 4/62 31/7/62	1 /10 /62 - 31 /05 /63	617,525	609,827	7,698	100	100
9	5	621134	โครงการตรวจเข้มข้น รถโดยสารสาธารณะ check คน check รถ เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย	สขพ.5	คกก. ครั้งที่ 5/62 28/8/62	3 /09/62- 30 /01/63	11,802,000	9,391,887.32	1,823,372.68	90	100

ลำดับ	กลยุทธ์	รหัสโครงการ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงานที่ได้รับจัดสรร	การประชุมครั้งที่	ระยะเวลาดำเนินการ	งบประมาณ	ใช้ไป	คงเหลือ	ด้านปริมาณ	ด้านคุณภาพ
	กลยุทธ์ที่ 9 การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน										
10	9	631091	โครงการไทยเข้าร่วมการประชุม The Third Global Ministerial Conference on Road Safety : “Achieving Global Goals 2030”	สนภ.	อนุกรรมการฯ ครั้งที่ 1/63 31 /1/63	1/2/63 - 31 /5/63	440,800	339,800.00	101,000.00	100	100
ยุทธศาสตร์ที่ 3											
	กลยุทธ์ที่ 1 การศึกษาวิจัยเพื่อได้แนวทางนำไปสู่การประยุกต์ใช้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน										
11		623001	โครงการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทย	สนภ.	อนุวิจัย ครั้งที่ 4/61 15/8/61	• 16 /08/ 61 - 15 /10/ 62 • ปรับเป็นสิ้นสุด 28 /06/ 63	3,257,000	3,225,650	31,350	100	100
12		623002	โครงการศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	สนภ.	อนุวิจัย ครั้งที่ 4/61 15/8/61	• 16 /08/ 61 - 15 /10/ 62 • ปรับเป็นสิ้นสุด 15 /06/ 63	4,351,000	4,296,000	55,000	100	100
13		623008	โครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	สนภ.	อนุวิจัย ครั้งที่ 2/62 19/4/62	19 /04/ 62- 18 /02/ 63 • ปรับเป็นสิ้นสุด 14 /05/ 63	2,648,000	2,630,000	18,000	100	100

ยุทธศาสตร์ที่ 1

การบริหารแผนงานโครงการเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

กลยุทธ์ที่ 1

การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย

ในการใช้รถใช้ถนน

โครงการปลูกฝังเด็กไทย ใส่ใจวินัยจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

กลยุทธ์ที่ 1 : การเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

วัตถุประสงค์ : 1. ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง เพื่อให้เด็กและเยาวชนสามารถนำไปปฏิบัติขณะใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย

2. ปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนและเสริมสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กและเยาวชน
3. เด็กและเยาวชนได้แสดงความสามารถ ได้รับความบันเทิงและความสนุกสนานจากการเข้าร่วมกิจกรรม
4. สร้างเสริมจิตสำนึกความปลอดภัยให้ผู้ปกครองหรือผู้ที่พาเด็กมาเข้าร่วมกิจกรรม รวมทั้งประชาชนทั่วไปให้ได้รับความรู้ร่วมกับเด็กและเยาวชน และผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนได้ตระหนักถึงการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : จัดกิจกรรม จำนวน 81 แห่ง ผู้เข้าร่วมกิจกรรมไม่น้อยกว่า 32,400 คน

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : เด็ก/เยาวชน และผู้ปกครอง ได้รับความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย และผ่านการทดสอบความรู้ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80

หน่วยงาน : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก **ระยะเวลาดำเนินงาน :** 1 พฤศจิกายน 2562 - 31 มีนาคม 2563

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 5,460,800 บาท **ใช้จริง :** 5,444,340 บาท **คงเหลือส่งคืน กปถ. :** 16,460 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
กรมการขนส่งทางบกมีความตระหนักและเล็งเห็นความสำคัญในการที่จะรณรงค์เรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องและจริงจังเพื่อให้ประสความสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ดังนั้น กลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บ ที่ควรมุ่งเน้นดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่สำคัญ คือ เด็กและเยาวชน ซึ่งจะต้องให้ความรู้ความเข้าใจ ปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยให้เหมาะสมกับวัย โดยผ่านวิธีการเข้าถึงกลุ่มเด็กและเยาวชนในหลาย ๆ ช่องทาง และช่องทางที่เหมาะสมถือเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้เด็กและเยาวชนได้รับความรู้ความเข้าใจ มีจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย เป็นภูมิคุ้มกันความเสี่ยงในการดำเนินชีวิตทั้งปัจจุบันและอนาคตที่จะแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างตรงจุด คือ การให้ความรู้ควบคู่ไปกับความบันเทิงในวันสำคัญของเด็ก คือ วันเด็ก ซึ่งเป็นวันที่เด็กมีความรู้สึกภาคภูมิใจในตนเอง สามารถจดจำสาระความรู้ที่ได้รับสร้างความประทับใจควบคู่ไปกับความบันเทิงที่ได้รับได้เป็นอย่างดี ซึ่งไม่เพียงแต่เด็กและเยาวชนเท่านั้นที่จะได้รับความรู้ ผู้ปกครองและบุคคลที่พาเด็กมาร่วมงาน หรือประชาชนทั่วไปที่มาร่วมงานด้วยตนเองก็จะได้รับความรู้พร้อมกันไปด้วย ดังนั้น สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก จึงเห็นควรจัดทำโครงการปลูกฝังเด็กไทย ใส่ใจวินัยจราจร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	จัดกิจกรรมส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนน อย่างถูกต้องปลอดภัย เสริมสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กและเยาวชน ในงานวันเด็กแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 เมื่อวันเสาร์ที่ 11 มกราคม 2563 ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยมีรายละเอียดดังนี้ ส่วนกลาง สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1 - 5 ได้จัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัยในงานวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี พ.ศ. 2563 เมื่อวันเสาร์ที่ 11 มกราคม 2563 ตามสถานที่ต่าง ๆ เช่นกระทรวงศึกษาธิการ ศูนย์เยาวชนกรุงเทพมหานคร (ไทย - ญี่ปุ่น) และศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษา เป็นต้น ซึ่งมีกิจกรรมต่าง ๆ ประกอบด้วย เกม เครื่องหมายจราจรอะไรเอ่ย เกมคอมพิวเตอร์จราจรปลอดภัย และเกมระบายสีครอบครัวคุณสำนึก รวมทั้งกิจกรรมประเมินผล โดยมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมจำนวนทั้งสิ้น 3,090 คน และผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้รับความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 88.59 และมีความพึงพอใจต่อการจัดกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 88.36 ส่วนภูมิภาค สำนักงานขนส่งจังหวัดทุกแห่ง จำนวน 76 จังหวัด ได้จัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ณ สถานที่ที่พิจารณาแล้วเหมาะสม อาทิ บริเวณศาลากลางจังหวัด โรงเรียน สนามกีฬา สวนสัตว์ เป็นต้น โดยกิจกรรมต่าง ๆ ที่จัดขึ้นอยู่ภายใต้แนวคิด “บอกรัก...ขับขี่ปลอดภัยด้วยทุนคนไทย” มีผู้เข้าร่วมกิจกรรมจำนวนทั้งสิ้น 50,345 คน และผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้รับความรู้ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 91.40 และ มีความพึงพอใจต่อการจัดกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 93.36 โดยมีผลการดำเนินงานในภาพรวมทั้งสิ้น 81 แห่ง (ส่วนกลาง 5 แห่ง และส่วนภูมิภาค 76 แห่ง) และมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมรวมทั้งสิ้น 53,435 คน (สูงกว่าเป้าหมาย ซึ่งกำหนดไว้ 32,400 คน) โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100	เด็ก/เยาวชน และผู้ปกครองที่เข้าร่วมกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2563 ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ได้รับความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย โดยประเมินจากแบบทดสอบความรู้ผ่านการทดสอบความรู้ คิดเป็นร้อยละ 89.99 โดยมีผลการดำเนินงานในภาพรวมที่เด็กและเยาวชนได้รับความรู้ และผ่านการทดสอบสูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100

กลยุทธ์ที่ 2

การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่รถ

อย่างปลอดภัย

โครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2

กลยุทธ์ที่ 2 : การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานด้านใบอนุญาตขับรถ และผู้ประจำรถของเจ้าหน้าที่ให้สามารถให้บริการประชาชนให้ได้รับความสะดวก สบาย และรวดเร็วยิ่งขึ้น

2. เพื่อสร้างมาตรฐานในการอบรม และทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด

3. เพื่อสร้างความพร้อมในด้านอาคารสถานที่ และอุปกรณ์ในการดำเนินงานด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ ให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพในการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับประชาชนผู้มาขอรับบริการ ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนเอง และสังคม ต่อไป

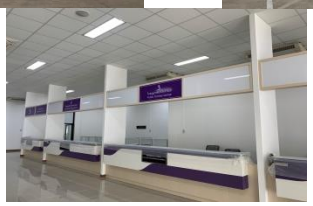
ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : การปรับปรุงห้องอบรมและอาคารสำนักงานแล้วเสร็จตามสัญญาจ้าง

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : ประชาชนมีความรู้และมีจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย ร้อยละ 100

หน่วยงาน : สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2 **ระยะเวลาดำเนินงาน** : 1 กรกฎาคม 2561 – 30 กันยายน 2562
ปรับระยะเวลา ครั้งที่ 1 31 มีนาคม 2563
ปรับระยะเวลา ครั้งที่ 2 31 พฤษภาคม 2563

การใช้จ่ายเงิน : **อนุมัติ** 18,000,000 บาท **ใช้จริง** : 15,976,000 บาท **คงเหลือส่งคืน กปถ.** : 2,024,000 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2 ซึ่งปัจจุบันมีประชาชนมาติดต่อขอรับบริการด้านใบอนุญาตขับรถ และผู้ประจำรถ ประมาณวันละ 800 – 1,000 คน และจะมีปริมาณที่มากขึ้นเกือบเท่าตัว ในช่วงปิดเทอม ช่วงวันหยุดเทศกาลสำคัญ หรือช่วงที่มีวันหยุดราชการติดต่อกันกลายวัน ทำให้ผู้มาติดต่อขอรับบริการไม่ได้รับความสะดวกสบาย เนื่องจากไม่มีสถานที่รองรับมาขอรับบริการอย่างเพียงพอ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2 เห็นว่าด้านทิศเหนือใกล้ๆ กับสนามทดสอบขับรถเป็นที่ตั้งของอาคารศูนย์สาธิตการตรวจสภาพรถ การตรวจสภาพรถที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์หลายปี จึงเห็นสมควรปรับปรุงให้เป็นศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ทำให้ทางราชการสามารถอำนวยความสะดวกสบายให้กับผู้มาขอรับบริการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ อีกทั้งยังเป็นการรองรับการดำเนินงานตามโครงการ Sure Driving Smart Driver ของกรมการขนส่งทางบกเพื่อยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ ให้สามารถใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยได้อีก	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2 ดำเนินการว่าจ้าง ไอคอน สมาร์ท จำกัด ปรับปรุงอาคารศูนย์สาธิตการตรวจสภาพรถ เพื่อจัดตั้งศูนย์อบรม และทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถแล้วเสร็จตามสัญญาจ้างและสามารถใช้งานได้สะดวก เพิ่มศักยภาพในการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับประชาชนที่มาใช้บริการ จากแบบสำรวจความพึงพอใจในภาพรวมของการใช้บริการอบรมใบอนุญาตขับรถ จำนวน 844 คน ตั้งแต่วันที่ 7 พฤษภาคม 2563 – 15 พฤษภาคม 2563 ผู้เข้ารับการอบรมมีความพึงพอใจในภาพรวมร้อยละ 100 ของจำนวนผู้เข้ารับการอบรมทั้งหมด โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100	สขพ.2 มีศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ที่สามารถใช้งานได้สะดวกปลอดภัย โดยผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถสามารถนำความรู้ไปใช้ได้จริงอย่างถูกต้อง สร้างความรับรู้ในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย และมีจิตสำนึกฝนการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านคุณภาพเป็นร้อยละ 100



โครงการจัดตั้งศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5

กลยุทธ์ที่ 2 : การเสริมสร้างมาตรฐานด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์ 1. เพื่อยกระดับเป็นศูนย์อบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ เพื่อพัฒนาศักยภาพของผู้ขับขี่ ให้มีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

2. เพื่อพัฒนาระบบการอบรมและการทดสอบของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ ให้มีมาตรฐานเท่ากัน ทุกแห่งทุกช่องทาง และใช้เป็นเกณฑ์มาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

3. เพื่อยกระดับสถานที่และอุปกรณ์ เป็นระบบอิเล็คทรอนิกส์ ให้มีความแม่นยำ รวดเร็ว และเป็นมาตรฐานเดียวกัน

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : การปรับปรุงห้องอบรมและอาคารสำนักงานแล้วเสร็จตามสัญญาจ้าง

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : ประชาชนมีความรู้และมีจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย ร้อยละ 100

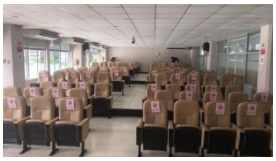
หน่วยงาน : สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 **ระยะเวลาดำเนินงาน** : 1 กรกฎาคม 2561 – 30 พฤศจิกายน 2562

* ปรั บระยะเวลา ครั้งที่ 1 28 กุมภาพันธ์ 2563

* ปรับระยะเวลา ครั้งที่ 2 30 มิถุนายน 2563

การใช้จ่ายเงิน : **อนุมัติ** 18,170,000 บาท **ใช้จริง** : 18,000,000 บาท **คงเหลือส่งคืน กปถ.** : 170,000 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 เป็นโครงการภายใต้แผนยกระดับมาตรฐานผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driving) ซึ่งเป็นการยกระดับด้านสถานที่และอุปกรณ์ ซึ่งปัจจุบันมีประชาชนมาติดต่อขอรับบริการด้านใบอนุญาตขับรถ และใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถ ในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก แต่สถานที่ที่เตรียมไว้บริการประชาชนยังไม่เพียงพอ มีความคับแคบและไม่ทันสมัย ไม่เหมาะสมกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไปรวดเร็ว ส่งผลให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกเพื่อเป็นการปรับปรุงสถานที่ให้มีความพร้อมในการให้บริการประชาชนที่มาติดต่อราชการ และสามารถใช้เทโนโลยีเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้แก่ประชาชน ตามนโยบายของกรมการขนส่งทางบก สขพ.5 จึงได้จัดการปรับปรุงพื้นที่ส่วนใบอนุญาตขับรถอาคาร 4 ชั้น 2,3 และชั้น 4 โดยมีการปรังปรุงรื้อถอนสิ่งก่อสร้างเดิมที่มีสภาพเก่า ชำรุดทรุดโทรมให้ทันสมัยเพื่อให้มีพื้นที่เพียงพอต่อการให้บริการประชาชน และพัฒนาคุณภาพการให้บริการภาครัฐในการขอรับใบอนุญาตขับรถ ยกระดับมาตรฐานด้านการออกใบอนุญาตขับรถ สามารถเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับประชาชน	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 ดำเนินการว่าจ้าง เวิลด์ เคดคอเรท แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด ดำเนินการปรับปรุงอาคารที่ทำ สำหรับจัดตั้งศูนย์อบรม และทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสามารถใช้งานได้สะดวกเพิ่มศักยภาพในการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับประชาชนที่มาใช้บริการ จากแบบสำรวจความพึงพอใจในภาพรวมของผู้อบรมผ่านระบบe-Learning สำหรับการต่ออายุใบอนุญาตขับรถ 3 หลักสูตรใบอนุญาตส่วนบุคคล (5 ปี) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ และใบอนุญาตขับรถสาธารณะจองคิวผ่านระบบ จำนวน 78,665 คน ตั้งแต่วันที่ 8 มิถุนายน 2563 – 16 มิถุนายน 2563 ผู้เข้ารับการอบรมมีความพึงพอใจในภาพรวมร้อยละ 100 ของจำนวนผู้เข้ารับการอบรมทั้งหมด โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100	ผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถสามารถนำความรู้ไปใช้ได้จริงอย่างถูกต้องสร้างความรับรู้ในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านคุณภาพเป็นร้อยละ 100



กลยุทธ์ที่ 3

การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยาพาหนะ

โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ เพื่อเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถ

กลยุทธ์ที่ 3 : การเสริมสร้างมาตรฐานด้านความมั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อให้สำนักวิศวกรรมยานยนต์มีเครื่องตรวจสภาพรถและอุปกรณ์ใช้งานอบรม ใช้ในการฝึกอบรมการตรวจสภาพรถให้แก่ผู้เข้ารับการอบรมหลักสูตรการอบรมและทดสอบผู้ควบคุมการตรวจสภาพรถ ผู้ควบคุมการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ เจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถและเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

2. เพื่อเพิ่มทักษะความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติงานตรวจสภาพรถของบุคลากรตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ ให้มีประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น

3. เพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนแนวทางการฝึกอบรมในรูปแบบปัจจุบันที่มีการเรียนการสอนทั้งทฤษฎีและภาคปฏิบัติ เป็นรูปแบบการเรียนทฤษฎีผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-learning) โดยเน้นการปฏิบัติงานด้านตรวจสภาพรถ เพื่อเพิ่มศักยภาพของผู้ผ่านการอบรม

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ: เครื่องตรวจสภาพรถและอุปกรณ์ที่ใช้อบรมบุคลากรด้านการตรวจสภาพรถ มีมาตรฐานสามารถใช้ในการอบรมบุคลากรด้านการตรวจสภาพรถได้ 100 %

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ: บุคลากรด้านการตรวจสภาพรถมีทักษะความรู้ ความเข้าใจความสามารถในการใช้งานเครื่องตรวจสภาพรถ รวมถึงการส่งผลการตรวจสภาพรถออนไลน์ได้อย่างครบถ้วนถูกต้องผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ตรวจสภาพรถสามารถสอบผ่านด้านเทคนิคได้เกินกว่าร้อยละ 80 ทุกคน

หน่วยงาน : สำนักวิศวกรรมยานยนต์ **ระยะเวลาดำเนินงาน** : 2 พฤษภาคม 2562 - 1 เมษายน 2563
ปรับระยะเวลาเมื่อสิ้นสุด : 31 พฤษภาคม 2563

การใช้จ่ายเงิน : **อนุมัติ** 2,800,000 บาท **ใช้จริง** : 2,577,500 บาท **คงเหลือส่งคืน กปถ.** : 222,500 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
สำนักวิศวกรรมยานยนต์ โดยส่วนมาตรฐานการตรวจสภาพรถ เป็นหน่วยงานที่กำกับ ดูแลเครื่องตรวจสภาพรถ และให้ความรู้แก่บุคคลกรตรวจสภาพรถของภาครัฐ และภาคเอกชน เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการอบรมและทดสอบผู้ควบคุมการตรวจสภาพรถ ผู้ควบคุมการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ เจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถ และเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถ และเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ของสถานตรวจสภาพรถต้องมีคณสมบัติตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด และต้องผ่านการอบรมและทดสอบจากกรมการขนส่งทางบก หน่วยงานหรือสถาบันที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง จึงได้จัดทำโครงการฝึกอบรมหลักศุตรการอบรมและทดสอบผู้ควบคุมการตรวจสภาพรถและเพิ่มพูนทักษะความรู้ ความเข้าใจ เพิ่มศักยภาพในการตรวจสอบสมรรถะรถ อันช่วยลดและป้องกันอุบัติเหตุ อันเนื่องมาจากความบกพร่องได้	สำนักวิศวกรรมยานยนต์ ได้จัดหาเครื่องตรวจสภาพรถและอุปกรณ์ใช้งานอบรม ในการฝึกอบรมการตรวจสภาพรถให้แก่ผู้เข้ารับการอบรมหลักสูตรการอบรม และทดสอบผู้ควบคุมการตรวจสภาพรถผู้ควบคุมการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ให้มีทักษะความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติงานตรวจสภาพรถมากขึ้น อันส่งผลให้มีประสิทธิภาพในการตรวจสภาพรถเพิ่มขึ้น โดยได้มีการจัดอบรมบุคลากรด้านการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ จำนวน 3 รุ่น ดังนี้ 1. รุ่นที่ 11/2563 วันที่ 29 มิถุนายน – 3 กรกฎาคม 2563 จำนวน 92 คน 2. รุ่นที่ 12/2563 วันที่ 13 – 17 กรกฎาคม 2563 จำนวน 89 คน 3. รุ่นที่ 13/2563 วันที่ 20 – 24 กรกฎาคม 2563 จำนวน 91 คน รวมจำนวนผู้ที่เข้าร่วมอบรม 272 คน โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านปริมาณคิดเป็นร้อยละ 100	สำนักวิศวกรรมยานยนต์ มีเครื่องตรวจสภาพรถและอุปกรณ์ใช้งานอบรมที่มีจำนวนเพียงพอในการฝึกอบรมภาคปฏิบัติ เพื่อใช้งานเครื่องตรวจสภาพรถ ส่งผลให้การเรียนการสอนปฏิบัติในการใช้งานเครื่องตรวจสภาพรถแก่ผู้เข้ารับการอบรมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มพูนทักษะความรู้ ความเข้าใจ สามารถปฏิบัติงานได้ซึ่งบุคคลกรด้านการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ ที่เข้ารับการฝึกอบรมผ่านการทดสอบด้านเทคนิคทุกคน โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านคุณภาพคิดเป็นร้อยละ 100

โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ และรถยนต์สามล้อ ของสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5

กลยุทธ์ที่ 5 : การพัฒนาศักยภาพหน่วยงานความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อให้การดำเนินการการตรวจสภาพ/ตรวจสอบรถ มีประสิทธิภาพสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องตามกฎ ระเบียบของทางราชการ

2. เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและประชาชนที่นำรถเข้ารับการตรวจสภาพ
3. เพื่อยกระดับมาตรฐานในการบริการประชาชน
4. ประชาชนที่นำรถเข้ารับการตรวจสภาพมีความมั่นใจในด้านการบริการ และการใช้รถบนท้องถนน

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ: สถานที่สำหรับการตรวจสภาพ/ตรวจสอบรถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า รถจักรยานยนต์สาธารณะ และรถยนต์สามล้อรับจ้าง ได้รับการปรับปรุงและสามารถใช้งานได้ตามมาตรฐาน

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ: - รถที่ผ่านการตรวจสภาพมีความมั่นคงแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐานสากลทุกคัน

- รถที่เข้ารับการตรวจสภาพมีผลการตรวจที่ถูกต้อง เที่ยงตรง เป็นไปตามมาตรฐานสากล

หน่วยงาน : สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 **ระยะเวลาดำเนินงาน** : 1 มิถุนายน 2561 – 30 พฤศจิกายน 2561

ปรับระยะเวลาเมื่อสิ้นสุด ครั้งที่ 1 30 กันยายน 2562
ปรับระยะเวลาเมื่อสิ้นสุด ครั้งที่ 2 31 ธันวาคม 2562
ปรับระยะเวลาเมื่อสิ้นสุด ครั้งที่ 3 29 กุมภาพันธ์ 2563
ปรับระยะเวลาเมื่อสิ้นสุด ครั้งที่ 4 30 มิถุนายน 2563

การใช้จ่ายเงิน : **อนุมัติ** 1,500,000 บาท **ใช้จริง** : 1,378,341.59 บาท **คงเหลือส่งคืน กปถ.** : 121,658.41 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในปัจจุบันรถจักรยานยนต์เป็นรถที่เกิดอุบัตเหตุสูงสุด สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 ส่วนตรวจสภาพรถ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ให้บริการประชาชนที่ดำเนินการตรวจสภาพหรือหรือตรวจสอบรถเพื่อดำเนินการทางด้านทะเบียนรถ จึงได้ตระหนักถึงการสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ และเพื่อเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถจักรยานยนต์ และรถจักรยานยนต์สามล้อ ที่มาเข้ารับการตรวจสภาพรถในแต่ละวันมีจำนวนมากขึ้น ประกอบกับมีนโยบายขยายการรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ เป็นจำนวนมาก และไม่มีพื้นที่ให้กับประชาชนที่มาติดต่อรับบริการ จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงพื้นที่ให้บริการเพื่อให้การตรวจสภาพรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและการดำเนินการมีมาตรฐานเกิดความปลอดภัยในการใช้งานของรถที่เข้ามาตรวจสภาพและลดความเสียหายของอุปกรณ์และพื้นที่ตรวจสภาพ ซึ่งจะส่งผลให้รถที่ผ่านการตรวจสภาพมีความมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยในการใช้งาน และไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 ได้ดำเนินการปรับปรุงสถานที่สำหรับการตรวจสภาพรถรถจักรยานยนต์ และรถยนต์สามล้อ โรงตรวจสภาพรถสามารถใช้งานได้อย่างมีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีรถจักรยานยนต์เข้ารับการตรวจสภาพ ตั้งแต่เดือน มีนาคม 2563 –พฤษภาคม 2563 รวม 120,342 คัน ดังนี้ - เดือนมีนาคม 2563 มีผู้เข้ารับการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ และรถยนต์สามล้อ จำนวนทั้งสิ้น 52,523 คัน - เดือนเมษายน 2563 มีผู้เข้ารับการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ และรถยนต์สามล้อ จำนวนทั้งสิ้น 32,215 คัน - เดือนพฤษภาคม 2563 มีผู้เข้ารับการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ และรถยนต์สามล้อ จำนวนทั้งสิ้น 35,604 คัน โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100	สขพ.5 มีสถานที่สำหรับตรวจสภาพรถรถจักรยานยนต์ และรถยนต์สามล้อ ที่ผ่านการตรวจมีผลการตรวจที่ถูกต้องเที่ยงตรงเป็นไปตามมาตรฐานสากลและมีสภาพความมั่นคงแข็งแรงเป็นไปตามมาตรฐานทุกคัน ซึ่งส่งผลให้มีความปลอดภัยในการใช้งาน โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านคุณภาพ เป็นร้อยละ 100

กลยุทธ์ที่ 5

การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการตรวจเข้มข้นแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ด้วยเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ทั่วประเทศ

กลยุทธ์ที่ 5 : การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากผู้ขับรถสาธารณะมึนเมาขณะขับขี่

2. เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับรถสาธารณะในเรื่องการเมาแล้วขับมีประสิทธิภาพ เป็นไปอย่างถูกต้อง เที่ยงตรง และเป็นธรรมกับประชาชน

3. เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีในด้านการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศและการบังคับใช้กฎหมายของกรมการขนส่งทางบก

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ จำนวน 69 ชุด สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและวัดผลได้อย่างถูกต้อง แม่นยำในการปฏิบัติงานตั้งจุดตรวจสอบพนักงานขับรถ โดยตั้งจุดตรวจทุกเดือน เดือนละไม่น้อยกว่า 2 ครั้ง ขึ้นไป

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : ลดพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถที่เสพสิ่งมึนเมาขณะขับขี่

หน่วยงาน : กองตรวจการขนส่งทางบก **ระยะเวลาดำเนินงาน :** 1 มกราคม 2563 – 30 กันยายน 2563

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 1,449,000 บาท **ใช้จริง :** 1,410,000 บาท **คงเหลือส่งคืน กปถ. :** 39,000 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
การเมาแล้วขับเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุทางถนน โดยกรมการขนส่งทางบกได้ให้ความสำคัญกับปัญหานี้ จึงได้มีนโยบาย “ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะแอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์” โดยให้ทุกหน่วยงานเข้มงวดกวดขันผู้ขับรถสาธารณะไม่ให้เสพสิ่งมึนเมาขณะขับขี่ โดยปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่องตลอดทั้งปี ซึ่งสามารถช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและลดการเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุลงได้มาก กองตรวจการขนส่งทางบกมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการกำกับ และตรวจสอบผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ และผู้ประจำรถ ให้ปฏิบัติตาม พรบ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ พรบ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 เพื่อให้การขนส่งทางถนนมีมาตรฐานปลอดภัยและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งที่ผ่านมากองตรวจการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งจังหวัด ทั่วประเทศ ได้จัดเจ้าหน้าที่ออกปฏิบัติงานตั้งจุดตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถอย่างต่อเนื่องตามแผนปฏิบัติการในช่วงเทศกาลต่างๆ เช่น ปีใหม่ สงกรานต์วัดหยุดยาวต่อเนื่อง ซึ่งจากการใช้งานเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ดังกล่าวอย่างต่อเนื่องและเป็นเวลานาน ส่งผลให้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์จำนวนหนึ่งชำรุดเสียหาย ไม่สามารถใช้งานได้ กองตรวจการขนส่งทางบก จึงได้ดำเนินการสำรวจเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์แบบยืนยันผลที่ได้จัดซื้อให้หน่วยปฏิบัติทั่วประเทศไปเมื่อปี พ.ศ. 2558 รวมจำนวน 201 ชุด พบว่ามีเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่ชำรุดจำเป็นต้องซ่อมแซม จำนวน 69 ชุด จึงได้จัดทำโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการตรวจเข้มข้นแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ด้วยเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ทั่วประเทศ เพื่อซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ แบบยืนยันผลให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	ผู้รับจ้างดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ แบบยืนยันผล จำนวน 69 เครื่อง และส่งมอบตามระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา พร้อมจัดส่งไปยังหน่วยงานด้วยความเรียบร้อย โดยหน่วยงานได้นำเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์แบบยืนยันผลไปใช้ในการปฏิบัติงานและรายงานผลการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้ออกปฏิบัติงานและเก็บผลการดำเนินงานตามมาตรการควบคุมการเสพสุราของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะด้วยเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ จำนวน 69 ชุด สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และวัดผลได้อย่างถูกต้องแม่นยำในการปฏิบัติงาน มีการตั้งจุดตรวจสอบพนักงานขับรถ เดือนละ 2 ครั้ง และพบว่าระหว่างเดือนเมษายน-มิถุนายน 2563 ไม่พบผู้ขับรถที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านปริมาณคิดเป็นร้อยละ 100	หน่วยงานของกรมการขนส่งทางบกสามารถใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์แบบยืนยันผลที่นำส่งซ่อมแซม จำนวน 69 ชุด โดยการตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับรถมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ถูกต้อง แม่นยำ ในการปฏิบัติงานตั้งจุดตรวจสอบพนักงานขับรถช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถที่เสพสิ่งมึนเมาขณะขับขี่ โดยได้ติดตามผลการใช้งานในปัจจุบันแล้วยังไม่พบปัญหา และผลการดำเนินงานจากการตรวจวัดแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ระหว่างเดือนเมษายนถึงมิถุนายน 2563 ไม่พบผู้ขับรถที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ซึ่งนำไปสู่ผลลัพธ์การป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพคิดเป็นร้อยละ 100

โครงการปฏิบัติการตรวจเข้มข้นรถโดยสารหมวด 2 หมวด 3 ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดรถทั่วประเทศ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

กลยุทธ์ที่ 5 : การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อให้รถโดยสารประจำทางทุกคันที่เข้าออกสถานีขนส่งผู้โดยสารอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอย่างปลอดภัยไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทาง

2. เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุ และความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่เกิดจากการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

3. เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะ

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : จำนวนรถโดยสารประจำทางที่ผ่านการตรวจความพร้อมต้องมีจำนวนไม่น้อยกว่ารถโดยสารที่ผ่านการตรวจความพร้อมในปี 2562 (ตามสัดส่วนของจำนวนทีมที่ตรวจ)

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารที่ผ่านการตรวจเข้มข้นของพนักงานขับรถและรถโดยสาร ในช่วงก่อนและช่วงเทศกาลเป็นศูนย์

หน่วยงาน : สำนักการขนส่งผู้โดยสาร **ระยะเวลาดำเนินงาน :** 1 พฤศจิกายน 2562 – 30 มิถุนายน 2563

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 8,604,000 บาท **ใช้จริง :** 3,402,780 บาท **คงเหลือส่งคืน กปถ. :** 5,201,220 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงการตรวจความพร้อมรถ ตรวจความพร้อมคนในระบบรถโดยสารประจำทางหมวด 2 และหมวด 3 ทุกคันที่เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดรถทั่วประเทศในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ โดยบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจ ทหาร องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยได้รับการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โครงการดังกล่าวกำหนดให้หน่วยงานในสังกัดส่วนกลางและส่วนภูมิภาคดำเนินการตรวจความพร้อมรถ ตรวจความพร้อมคน โดยนำกลยุทธ์การสแกนรถโดยสารสาธารณะมาเป็นมาตรการในการตรวจความพร้อมของรถโดยสารประจำทางและพนักงานขับรถโดยสารประจำทางหมวด 2 และหมวด 3 ทุกคัน โดยได้รับความร่วมมือจากสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษาจัดส่งอาจารย์และนักศึกษาร่วมปฏิบัติงานตรวจความพร้อมของรถโดยสารประจำทางและพนักงานขับรถตามแบบรายการตรวจสอบรถและผู้ขับรถที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารประจำทาง ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดรถทั่วประเทศ โดยจะแบ่งเป็น 2 ช่วงเทศกาล ดังนี้ 1. เทศกาลปีใหม่ 2. เทศกาลสงกรานต์	**การดำเนินการตรวจตรวจเข้มข้นรถโดยสารประจำทางและพนักงานขับรถ จะแบ่งเป็น 2 เทศกาล ดังนี้** **1. เทศกาลปีใหม่** กตส. สขพ. 1-5 และ สขจ. ทุกจังหวัด ร่วมกับสถานศึกษาในสังกัด สอศ. ร่วมปฏิบัติงานตรวจความพร้อมของรถและพนักงานขับรถโดยสารประจำทางเส้นทางหมวด 2 และ 3 ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดทั่วประเทศ โดยดำเนินการในช่วงวันที่ 26 ธ.ค. 2562 ถึงวันที่ 5 ม.ค. 2563 รวม 11 วัน - มีการตรวจรถทั้งหมดจำนวน 84,819 คัน พบข้อบกพร่องจำนวน 7 คัน สั่งเปลี่ยนรถจำนวน 7 คัน - มีการตรวจพนักงานขับรถจำนวน 84,875 คน พบข้อบกพร่องจำนวน 2 คน สั่งเปลี่ยนพนักงานขับรถ จำนวน 2 คน - รถโดยสารประจำทางและพนักงานขับรถที่ผ่านการตรวจต้องมีความพร้อมจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 (เทศกาลปีใหม่) **2. เทศกาลสงกรานต์** เนื่องด้วยมีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรน่า 2019 (COVID 19) คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้งดการจัดงานสงกรานต์ในช่วงเดือนเมษายน และได้ประกาศเลื่อนการจัดกิจกรรมวันสงกรานต์เป็นวันที่ 25 – 28 กรกฎาคม 2563 สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษาได้มีหนังสือที่ ศธ 0602/1922 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2563 ของดการดำเนินโครงการปฏิบัติการตรวจเข้มข้นรถโดยสารหมวด 2 หมวด 3 ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดทั่วประเทศในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ทั้งนี้ จำนวนรถโดยสารประจำทางที่ผ่านการตรวจความพร้อมต้องมีจำนวนมากกว่ารถโดยสารที่ผ่านการตรวจความพร้อมในปี 2562 โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100	การตรวจเข้มข้นรถโดยสารประจำทางและพนักงานขับรถตามรายการตรวจสอบด้านความปลอดภัยที่กำหนด ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารและจุดจอดทุกจุดทั่วประเทศอย่าง ต่อเนื่องเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากความบกพร่องของตัวรถและพนักงานขับทั้งยังเป็นการกระตุ้นให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารโดยการบำรุงรักษารถโดยสารในสังกัดของตนเองให้พร้อมใช้งานอย่างปลอดภัย รวมทั้งใส่ใจในเรื่องความพร้อมของพนักงานขับรถก่อนปฏิบัติหน้าที่ทุกครั้ง ทำให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารที่ผ่านการตรวจเข้มข้นของพนักงานขับรถและรถโดยสาร ในช่วงก่อนและช่วงเทศกาลเป็นศูนย์ โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพคิดเป็นร้อยละ 100

โครงการเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

กลยุทธ์ที่ 5 : การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อให้มีหมึกพิมพ์สำหรับเครื่องพิมพ์ Inkjet เพื่อการดำเนินงานการปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง ของศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ในส่วนกลางสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-4 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ

2. เพื่อให้มีกระดาษสำหรับการพิมพ์งานเอกสารต่าง ๆ เช่น หลักฐานการกระทำความผิด การรายงานสถิติเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานของศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ในส่วนกลางสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-4 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ

3. เพื่อให้การตรวจสอบ ติดตาม และบังคับใช้กฎหมายเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

4. เพื่อกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ส่วนกลาง สขพ. 1-4 และ สขจ. ทั่วประเทศ มีหมึกพิมพ์สำหรับเครื่องพิมพ์ Inkjet และกระดาษไว้ใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติงาน

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : 1. ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ส่วนกลาง สขพ. 1-4 และ สขจ. ทั่วประเทศ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

2. การดำเนินการพิมพ์งานเอกสารต่าง ๆ เช่น หลักฐานการกระทำความผิด การรายงานสถิติ เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

หน่วยงาน : ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS **ระยะเวลาดำเนินงาน** : 1 ตุลาคม 2562 – 31 พฤษภาคม 2563

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ : 617,525 บาท **ใช้จริง** : 609,826.65 บาท **คงเหลือส่งคืน กปถ.** : 7,698.35 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
กรมการขนส่งทางบกเป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการข้อมูลและเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการมีส่วนร่วมในการใช้ข้อมูล เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุและใช้ประโยชน์ในการบริหารจัดการเดินรถ การบริหารต้นทุนการขนส่งรวมทั้งเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในให้สูงขึ้น ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ในส่วนกลางสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-4 และส่วนภูมิภาค สำนักงานขนส่งจังหวัด 76 แห่ง มีข้อมูลรายละเอียดการกระทำผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS จำนวนมาก ซึ่งต้องดำเนินการสู่กระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้วยการออกหนังสือเรียกผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถและผู้ขับรถที่กระทำความผิด มาชี้แจงข้อเท็จจริงและได้รับการลงโทษ รวมทั้งจัดทำรายงานสถิติและรายงานฐานความผิดต่าง ๆ โดยศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ในส่วนกลางสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-4 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ มีความจำเป็นต้องจัดหาวัสดุสำนักงานหมึกพิมพ์สำหรับเครื่องพิมพ์ Inkjet Multifunction Ink Tank และกระดาษ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติของศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น	ดำเนินการจัดจ้าง บริษัท นิปด้า จำกัด ดำเนินการจัดส่งหมึกพิมพ์สำหรับเครื่องพิมพ์ Inkjet เพื่อการดำเนินงานการปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องของศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ส่วนกลาง สขพ. 1-4 และ สขจ.ทั่วประเทศ แห่งละ 4 ชุด รวมทั้งดำเนินการจัดส่งกระดาษถ่ายเอกสาร 80 แกรม เอ 4 เพื่อการดำเนินงานการปฏิบัติงานของศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ส่วนกลาง สขพ. 1-4 และ สขจ.ทั่วประเทศ แห่งละ 35 รีม ไว้ใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติงาน โดยผลการดำเนินงานเป็นไปตามตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100	ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ส่วนกลางสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1-4 และสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ ได้รับหมึกพิมพ์และกระดาษเอ 4 เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานทางด้านการตรวจสอบ ติดตาม บังคับใช้กฎหมาย และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด ซึ่งส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพบรรลุเป้าหมายที่กำหนด โดยผลการดำเนินงานเป็นไปตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100

โครงการตรวจเข้มข้น รถโดยสารสวาธารณะ Check คน Check รถ เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย

กลยุทธ์ที่ 5 : การยกระดับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อให้รถโดยสารสาธารณะทุกคันที่ผ่านการตรวจสภาพพร้อมใช้งานอย่างปลอดภัย ไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

2. เพื่อให้พนักงานขับรถโดยสารมีความพร้อมในการขับรถ ไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน
3. เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุ และความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่เกิดจากตัวรถ
4. เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและประชาชนที่นำรถเข้ารับการตรวจสภาพ
5. เพื่อยกระดับมาตรฐานในการบริการประชาชนสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ

ผลผลิตที่ 1 : การตรวจสภาพตรวจสอบรถโดยสารสาธารณะ

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : จำนวนรถโดยสารธารณะที่ผ่านการตรวจเข้มข้นจำนวน 90 % ของจำนวนรถที่เข้าตรวจสภาพ

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : รถที่ผ่านการตรวจสภาพทุกคันมีความมั่นคงแข็งแรง เป็นไปตามมาตรฐานกรมการขนส่งกำหนด

ผลผลิตที่ 2 : การทดสอบสมรรถภาพร่างกายของพนักงานขับรถ รถโดยสารสาธารณะ

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านการตรวจเข้มข้น 90 % ของจำนวนผู้เข้ารับการทดสอบสมรรถภาพร่างกาย

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากพนักงานขับรถที่ผ่านการตรวจเข้มข้นเป็นผู้กระทำลดลง

หน่วยงาน : สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 **ระยะเวลาดำเนินงาน** : 1 กันยายน 2562 – 30 มกราคม 2563

การใช้จ่ายเงิน : **อนุมัติ** 11,802,000 บาท **ใช้จริง** : 9,391,887.32 บาท **คงเหลือส่งคืน กปถ.** : 1,823,372.68 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
ตามที่กรมการขนส่งทางบกได้เห็นชอบแผนยกระดับมาตรฐานความมั่นคงแข็งแรงของตัวรถเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อยกระดับมาตรฐานการควบคุมความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ปี 2561 – 2564 ซึ่งถือเป็นการยกระดับด้านการตรวจสภาพรถ และเพื่อสร้างประเทศไทยให้เป็นเมืองปลอดภัย (Safety Thailand) ตามนโยบายรัฐบาลจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถโดยสารสาธารณะซึ่งสร้างความเสียหายสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้ประชาชนไม่มีความเชื่อมั่นต่อระบบการขนส่งสาธารณะโดยรวม อันจะก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางด้านเศรษฐกิจสังคม และความมั่นคงของประเทศ ในการนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มีนโยบายและข้อสั่งการให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการกำกับดูแลตรวจสภาพ/ตรวจสอบรถโดยสารสาธารณะและทดสอบสมรรถทางร่างกายของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะอย่างเร่งด่วนและเข้มข้น เพื่อให้รถที่ผ่านการตรวจสภาพด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมกรมการขนส่งทางบกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประชาชนและผู้โดยสารได้รับความปลอดภัย ป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุจากรถโดยสาร อันจะส่งผลให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลง สร้างความปลอดภัยและไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการตรวจเข้มข้นรถโดยสารสาธารณะ Check คน Check รถ เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ประเภทรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารไม่ประจำทางตรวจรถโดยสารประจำทางจำนวน 46,587 คัน ไม่ผ่าน 1,851 คัน ผ่าน 44,736 คันตรวจรถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 44,857 คัน ไม่ผ่าน 1,682 คัน ผ่าน 43,175 คันรวมทั้งสิ้น 91,444 คัน ไม่ผ่าน 3,533 คัน ผ่าน 87,911 คัน ผลการตรวจรถโดยสารสาธารณะลักษณะรถ ทั่วประเทศ - รถโดยสาร ประจำทาง ผ่าน 44,736 คัน ไม่ผ่าน 1,851 คัน รวม 46,587 คัน - รถโดยสาร ไม่ประจำทาง ผ่าน 43,175 คัน ไม่ผ่าน 1,682 คัน รวม 44,857 คัน รวม ผ่าน 87,911 คัน ไม่ผ่าน 3,533 คัน รวม 91,444 คัน 2. ผลการตรวจพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะรายการตรวจพนักงานขับรถ ผ่านทั่วประเทศ - ใบอนุญาตผู้ประจำรถ (ผู้ขับรถทุกประเภทชนิดที่ 1) ผ่าน 3,687 คน ไม่ผ่าน 4 คน รวม 3,691 คน - ใบอนุญาตผู้ประจำรถ (ผู้ขับรถทุกประเภทชนิดที่ 2) ผ่าน 69,724 คน ไม่ผ่าน 61 คน รวม 69,785 คน - ใบอนุญาตผู้ประจำรถ (ผู้ขับรถทุกประเภทชนิดที่ 3) ผ่าน 8,766 คน ไม่ผ่าน 6 คน รวม 8,772 คน - ใบอนุญาตผู้ประจำรถ (ผู้ขับรถทุกประเภทชนิดที่ 4) ผ่าน 3,811 คน ไม่ผ่าน 1 คน 3,812 คน รวม ผ่าน 85,988 คน ไม่ผ่าน 72 คน รวม 86,060 คน เป้าหมายของตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 90 พนักงานขับรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านการตรวจเข้มข้นจำนวน 90% ของจำนวนผู้เข้ารับการทดสอบสมรรถภาพร่างกาย	มีรถโดยสารสาธารณะผ่านการตรวจสภาพพร้อมใช้งานอย่างปลอดภัย ไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และพนักงานขับรถโดยสารมีความพร้อมในการขับรถ ไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายของตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100

กลยุทธ์ที่ 9

การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการ

ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

โครงการไทยเข้าร่วมการประชุม The Third Global Ministerial Conference on Road Safety: “Achieving Global Goals 2030”

กลยุทธ์ที่ 9 : การพัฒนาศักยภาพผู้บริหารแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อเข้าร่วมการประชุม The Third Global Ministerial Conference on Road Safety: “Achieving Global Goals 2030” ระหว่างวันที่ 19 - 20 กุมภาพันธ์ 2563 ณ กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน

2. เพื่อรับทราบนโยบายความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณากำหนดเป็นเป้าหมายร่วมกันในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของไทย

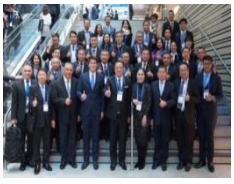
ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : การเข้าร่วมการประชุม The Third Global Ministerial Conference on Road Safety: “Achieving Global Goals 2030” ระหว่างวันที่ 19 - 20 กุมภาพันธ์ 2563 ณ กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : แนวทางในการทำงานและการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับสภาพปัญหาปัจจุบัน และสอดคล้องกับ 12 Global Road Safety Performance targets และเป้าหมาย 2030 Agenda for Sustainable Development Goal ของ UN

หน่วยงาน : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก **ระยะเวลาดำเนินงาน :** 1 กุมภาพันธ์ 2563 – 31 พฤษภาคม 2563

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 440,800 บาท **ใช้จริง :** 339,800 บาท **คงเหลือส่งคืน กปถ. :** 101,000 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
จากการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนเป็น Burden ของประชากรโลกมาอย่างต่อเนื่อง โดยมีผู้เสียชีวิตจากเหตุดังกล่าวถึง 1.3 ล้านคนต่อปี ถือว่าเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตที่ติดอันดับหนึ่งในสิบตลอดมา และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตในประชากรโลกที่เป็นกำลังสำคัญของทุกประเทศ (aged 15–29 years) แม้องค์การอนามัยโลกและสหประชาชาติ จะประกาศให้ปี 2010-2020 เป็น Decade of Action ที่กำหนดเป้าหมายโดยรวมให้ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งภายในสิบปี และติดตามพร้อมให้ความช่วยเหลือประเทศที่ประสบปัญหาดังกล่าวอย่างใกล้ชิดแต่ประเทศไทยซึ่งติดอันดับหนึ่งในสิบของประเทศ ที่มีการเสียชีวิตบนถนนของอันดับโลกเมื่อเทียบการเสียชีวิตต่อแสนประชากร ซึ่งมีผู้เสียชีวิตมากกว่าสองหมื่นคนต่อปี โดยเฉพาะการเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ ของคนไทยที่สูงเกินร้อยละ 70 มาโดยตลอด โดยในปี 2563 ประเทศสวีเดนร่วมกับองค์การอนามัยโลกได้จัดให้มีการประชุม The Global Ministerial Conference on Road Safety: “Achieving Global Goals 2030” ระหว่างวันที่ 19 – 20 กุมภาพันธ์ 2563 ณ กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน และแจ้งเชิญ ประเทศไทยโดยขอให้แต่งตั้งผู้แทนจากกระทรวงคมนาคมกระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณสุขเข้าร่วมการประชุมดังกล่าว ซึ่งในส่วนของกระทรวงคมนาคมได้กำหนด ผู้แทนหน่วยงานละไม่เกิน 1 คน เข้าร่วมการประชุมประกอบด้วย ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบก ผู้แทนคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน ผู้แทนกรมทางหลวง ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท และผู้แทนกองการต่างประเทศ (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม) ดังนั้น สนภ. จึงได้จัดทำโครงการไทยเข้าร่วมการประชุมดังกล่าว ระหว่างวันที่ 19 - 20 กุมภาพันธ์ 2563 ณ กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน และเพื่อรับทราบนโยบายความปลอดภัย ทางถนน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณากำหนดเป็นเป้าหมายร่วมกันในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของไทย แนวทางในการทำงานและการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับสภาพปัญหาปัจจุบัน	กรมการขนส่งทางบกมอบหมายให้ นายยงยุทธ นาคแดง รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ฝ่ายวิชาการและนายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร ผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นผู้แทนกรมการขนส่งทางบกและคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เข้าร่วมการประชุมระดับรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ระดับโลก ครั้งที่ 3 (The Third Global Ministerial Conference on Road Safety :Achieving Global Goals 2030) ณ กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน ระหว่างวันที่ 19 – 20 กุมภาพันธ์ 2563 จากการประชุมครั้งนี้ ของ UN Decade of Action for Road Safety โดยรัฐบาลสวีเดน ร่วมกับองค์การอนามัยโลก มีวัตถุประสงค์เพื่อถอดบทเรียนต่างๆที่แต่ละประเทศได้ดำเนินการตามแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety: 2011-2020) แลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ รวมถึงทิศทางขอภาพรวมอุบัติเหตุทางถนนของโลก และประกาศเป้าหมายใหม่เพื่อความปลอดภัยทางถนนในทศวรรษหน้า (A new target for a decade Of SDG action for road safety) หลังเสร็จสิ้นการประชุม The 3rd Ministerial Conference on Road Safety ที่สวีเดน ได้มีการประชุมของผู้เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2563 โดยได้ร่วมกันเสนอทิศทางขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่ประเทศไทยควรก้าวไปในสิบปีข้างหน้า 2021-2030 โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100	จากการเข้าร่วมประชุมได้ทิศทางขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนน ที่ประเทศไทยควรก้าวไปในสิบปีข้างหน้า 2021-2030 และแนวทางในการทำงานและการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับสภาพปัญหาปัจจุบัน และสอดคล้องกับ 12 GlobalRoad Safety Performance targets และเป้าหมาย 2030 Agenda for Sustainable Development Goal ของ UN โดยอิงเป้าหมายตาม 12 Voluntary Global Road Safety Performance Targets ดังต่อไปนี้ 1. ด้าน Lead agency ตามเป้าหมายที่หนึ่ง เสนอให้มี lead agency ควบคู่กับการทำงาน ของ ศปถ. 2. ด้านถนนตามเป้าหมายที่ 3-4 ต้องเป็นภาระของหน่วยงานภาครัฐโดยตรง ที่จะจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมารับผิดชอบการจัดการถนน 3. ข้อเสนอสำหรับเป้าหมายที่ 5 ให้ประกาศมาตรฐานรถที่ผลิตในประเทศ ที่หมายรวมถึง รถพ่วงข้าง รถตู้ รถเมล์ รถโดยสาร รถพยาบาล รถ 3 ล้อเครื่อง รถ pick up และรถองค์กร บริษัท(Fleet) 4..ปฏิรูประบบการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ สร้างจิตสำนึก ที่ควบคู่ไปกับการควบคุมกำกับด้วยมาตรการ ทางกฎหมาย ให้มีการเชื่อมโยงของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างไร้พรมแดนและครบวงจร 5. การสร้างการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนเป้าหมายทั้งการ engage เด็ก และเยาวชนมาเข้าร่วมเป็นเจ้าภาพ บทบาทของผู้ได้รับผลกระทบ 6. ดึงองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องเชิงสนับสนุนหรือปรับแก้กติกา เช่น สภาพัฒน์ กพร. สตง. กรมบัญชีกลาง สำนักงบประมาณ สำนักงานสถิติแห่งชาติมาขับเคลื่อนการกำกับติดตามให้สอดคล้องกัน โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100



ยุทธศาสตร์ที่ 3

การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

โครงการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อให้คำปรึกษาและแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถบรรทุกเพื่อให้ทราบสถานการณ์อุบัติเหตุของรถบรรทุกในปัจจุบัน

2. เพื่อสำรวจพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก สภาพการใช้งานของรถบรรทุก และลักษณะการใช้งานของรถบรรทุกที่ส่งผลต่อความปลอดภัย เพื่อนำมาเป็นข้อมูลเพิ่มเติมในการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับรถบรรทุก โดยใช้ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุและข้อมูลอื่นๆ ที่ได้จากผล การศึกษาของโครงการเป็นหลัก

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : รายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทย

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : 1. บุคลากรสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก สามารถวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับด้านอุบัติเหตุ และวิเคราะห์สถิติด้านความปลอดภัยได้อย่างถูกต้องและแม่นยำ

2. บุคลากรสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบกได้แนวความคิดและวิธีการในการสร้างองค์ความรู้จากฐานข้อมูลที่ตนเองมีอยู่ รวมถึงแนวความคิดต่อยอด ในการพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : 1. มีแนวทางการศึกษาและวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุพร้อมกับรูปแบบการนำเสนอข้อมูลสู่ระดับนโยบาย เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถบรรทุก

2. ได้รับข้อมูลเพิ่มเติมจากการสำรวจพฤติกรรมการใช้งานรถบรรทุก เพื่อทราบปัญหาที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ
3. ได้แนวความคิดและวิธีการในการสร้างองค์ความรู้จากฐานข้อมูลที่ตนเองมีอยู่ รวมถึงแนวความคิดต่อยอดในการพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

หน่วยงาน : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก **ระยะเวลาดำเนินงาน :** 18 สิงหาคม 2561 – 17 ตุลาคม 2562

* ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด 28 มิถุนายน 2563

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 3,257,000 บาท **ใช้จริง** : 3,225,650 บาท **คงเหลือส่งคืนกองทุนฯ** : 31,350 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของรถบรรทุกถึงแม้จะมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่นๆ แต่พบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บรุนแรงเป็นจำนวนมาก เนื่องจากขนาดและน้ำหนักของรถบรรทุกจะส่งเสริมให้อุบัติเหตุที่และมีความรุนแรงที่สูงขึ้น กรมการขนส่งทางบกได้มีการพัฒนาระบบรายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก โดยมีการเก็บและบันทึกข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในหลายปัจจัย จัดทำรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุ ซึ่งข้อมูลในระบบ ยังคงมีข้อมูลที่สำคัญและเป็นประโยชน์อย่างมากในการวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุในมิติอื่นได้ รวมทั้งมีฐานข้อมูลอุบัติเหตุของกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ซึ่งที่ผ่านมาไม่ได้มีการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุก เพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกในภาพรวม และเมื่อจำเป็นที่จะต้องออกมาตรการความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุก จึงยังไม่มีข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์มาเป็นเครื่องสนับสนุนมาตรการที่ต้องการใช้ในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยของรถบรรทุกนอกเหนือจากองค์ความรู้ที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถบรรทุกแล้ว เพื่อที่จะหาสาเหตุและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุก สนภ. จึงได้จัดทำโครงการโครงการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ในประเทศไทย เพื่อวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูบที่รอบด้าน เพื่อหาสาเหตุของรถบรรทุกได้	จัดจ้างที่ปรึกษา คือ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี โดยได้ดำเนินการ ดังนี้ 1. ศึกษาทบทวนมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยของรถบรรทุกในปัจจุบัน เช่น การจัดการกับจุดบอดของรถบรรทุก (Blind spots)/การติดตั้ง Slide guards/การติดแถบสะท้อนแสง/การจำกัด ชม. การทำงานของผู้ขับขี่ เป็นต้น 2. การสำรวจพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก สภาพการใช้งานของรถบรรทุก และลักษณะการใช้งานของรถบรรทุกที่ส่งผลต่อความปลอดภัย โดยสำรวจรถบรรทุกประเภทต่างๆ รวม 1,137 ครั้ง ประกอบด้วย กลุ่มผู้ประกอบการขนาดใหญ่ 211 คัน ขนาดกลาง 264 คัน ขนาดเล็ก 244 คัน รายย่อย 301 คัน และรถบรรทุกวัตถุอันตราย 117 คัน 3. การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถบรรทุก และข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ 3.1 จากการเปรียบเทียบระหว่างผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถบรรทุก และ การวิเคราะห์ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ประเภทรถบรรทุกที่เกิด และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้ฐานข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกและกรมทางหลวง พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดในช่วงเวลากลางคืนมีแนวโน้มมีความรุนแรงสูงกว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางวัน ส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นคู่กรณี และการวิเคราะห์ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ประเภทรถบรรทุกที่เกิด และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางบกและกรมทางหลวง มีการระบุสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน 3.2 ข้อมูลจากการสำรวจพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก สภาพการใช้งานและลักษณะการใช้งานของรถบรรทุกที่ส่งผลต่อความปลอดภัย (1) พฤติกรรมในการขับขี่รถบรรทุก (2) มาตรการการบังคับใช้กฎหมาย (3) ผู้ขับขี่ต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่สุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (4) การติดตั้งอุปกรณ์และส่วนประกอบด้านความปลอดภัยของรถบรรทุก 4. ข้อเสนอแนะแนวทางการกำหนดมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัย ซึ่งแบ่งออกเป็นมาตรการระยะสั้น และมาตรการและนโยบายระยะยาว ดังนี้ 4.1 แนวทางการกำหนดมาตรการ และนโยบายด้านความปลอดภัยของรถบรรทุก 4.2 แนวทางการกำหนดมาตรการ และนโยบายด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถบรรทุก 4.3 ทางการกำหนดมาตรการ และนโยบายด้านความปลอดภัยของถนน โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100	1. บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก สามารถทราบถึงสาเหตุและสถานการณ์อุบัติเหตุของรถบรรทุกในปัจจุบัน การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถบรรทุก และข้อมูลที่ได้จากการสำรวจสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และสามารถวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับด้านอุบัติเหตุ และวิเคราะห์สถิติด้านความปลอดภัยได้อย่างถูกต้องและแม่นยำ 2. บุคลากรกรมการขนส่งทางบกได้แนวความคิดและวิธีการในการสร้างองค์ความรู้จากฐานข้อมูลที่ตนเองมีอยู่ รวมถึงแนวความคิดต่อยอด ในการพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น จากข้อเสนอแนะ แนวทางในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ ทั้งในระยะสั้น และระยะยาว 3. กรมการขนส่งทางบก มีแนวทางการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยสำหรับรถบรรทุก โดยใช้ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุและข้อเสนอแนะแนวทางการกำหนดมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัย ซึ่งแบ่งออกเป็น มาตรการระยะสั้นและมาตรการและนโยบายระยะยาว ที่ได้จากผลการศึกษาของโครงการเป็นหลัก โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100

โครงการศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อทบทวนหลักสูตรการอบรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ว่ามุ่งเน้นในการสอนทักษะด้านใด และมีความสอดคล้องและเกี่ยวข้องกับข้อมูลที่ได้รับจากผลการศึกษาการหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์หรือไม่

2. เพื่อพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยมุ่งเน้นด้านการรับรู้ความเสี่ยงของรถจักรยานยนต์ การตัดสินใจและการควบคุมรถจักรยานยนต์เมื่อต้องเผชิญหน้ากับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : มีหลักสูตรการอบรมขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่พัฒนาด้านการรับรู้ความเสี่ยง (Risk Perception) และ การคาดการณ์อุบัติเหตุ (Accident Prediction)

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : ผู้ที่เข้ารับการอบรมในหลักสูตรดังกล่าวมีทักษะในการรับรู้ความเสี่ยงและการคาดการณ์อุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ : สามารถพัฒนาหลักสูตรการสอนขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยจะมุ่งเน้นการสอนในทักษะการรับรู้ความเสี่ยง คาดการณ์อันตรายที่จะเกิดขึ้นได้ เพื่อให้ผู้ที่เขารับการอบรมสามารถตัดสินใจ วิเคราะห์ความเสี่ยงและควบคุมรถจักรยานยนต์ได้เมื่อต้องเผชิญหน้ากับสถานการณ์ฉุกเฉิน

หน่วยงาน : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก **ระยะเวลาดำเนินงาน :** 16 สิงหาคม 2561 – 15 ตุลาคม 2562

* ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด 15 มิถุนายน 2563

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 4,351,000 บาท **ใช้จริง** : 4,296,000 บาท **คงเหลือส่งคืนกองทุนฯ** : 55,000 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
จากฐานข้อมูลอุบัติเหตุ E-Claim ในช่วงปี พ.ศ.2557-2560 พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า 300,000 ครั้ง/ปี ผู้เสียชีวิตมากกว่า 9,800 ราย/ปี โดยคิดเป็นร้อยละ 70 ของจำนวนผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ ซึ่งจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัส มีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในแต่ละปี ในปัจจุบัน ขั้นตอนในการออกใบอนุญาตขับขี่ของรถจักรยานยนต์ มีเพียงการทดสอบภาคปฏิบัติที่แตกต่างกัน แต่หลักสูตรการอบรมมีการใช้หลักสูตรเดียวกัน ไม่มีการเจาะจงในเรื่องความรู้และทักษะของการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ และหลักสูตรปัจจุบันจะมุ่งเน้นด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางบก เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร มารยาทและจิตสำนึกในการขับขี่ เทคนิคการขับรถให้ปลอดภัย การบำรุงรักษารถ และข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินและการให้ความช่วยเหลือและการปฐมพยาบาล แต่ยังขาดการอบรมในทักษะที่สำคัญ ได้แก่ ทักษะในการคาดการณ์อุบัติเหตุ การวิเคราะห์ความเสี่ยงของอุบัติเหตุ และทักษะในการตัดสินใจและควบคุมรถเมื่อต้องเผชิญหน้ากับสถานการณ์ฉุกเฉิน โดยทักษะเหล่านี้ควรมีหลักสูตรการอบรมที่แยกประเภทของผู้เข้ารับการอบรม เพราะการควบคุมรถยนต์และรถจักรยานยนต์นั้นมีความแตกต่างกัน ดังนั้นหลักสูตรการอบรมสำหรับการสอบใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงควรเป็นหลักสูตรเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เท่านั้น เนื่องจากมุมมองการขับขี่ การตัดสินใจในสถานการณ์เสี่ยง และการควบคุมรถจักรยานยนต์นั้นแตกต่างจากรถยนต์ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก เล็งเห็นความสำคัญดังกล่าว จึงได้จัดทำโครงการศึกษาความสำคัญของการเรียนรู้ทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์และการพัฒนาหลักสูตรการอบรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	จัดจ้างที่ปรึกษา คือ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี โดยได้ดำเนินการ ดังนี้ 1. ศึกษา ทบทวนหลักสูตรการสอนขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอยู่ในประเทศไทย โดยปัจจุบันมีหลักสูตรสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตชั่วคราว (อบรม 5 ชม.) หลักสูตรสำหรับต่ออายุใบอนุญาตขับรถ (อบรม 1 ชม.) และหลักสูตรอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ (อบรม 15 ชม.) 2. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเรียนรู้ทักษะและความสามารถการขับขี่ปลอดภัยในโรงเรียนสอนขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยกำหนดประเภทของทักษะการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อ้างอิงข้อมูลที่ได้ทำการสืบสวนอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในเชิงลึก โดยออกแบบและพัฒนาหลักสูตรการอบรมทักษะด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุขึ้น กับกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมทักษะด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Intervention Group) จำนวน 105 คน และผู้ที่ไม่ได้รับการฝึกอบรมทักษะด้านการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Control Group) จำนวน 113 คน ทดลองขับขี่จริง โดยใช้เครื่องทดสอบการขับขี่จำลอง (Riding Trainer) และโปรแกรมฝึกทักษะคาดการณ์อุบัติเหตุ (Accident Prediction Trainer) พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ได้เข้ารับการฝึกอบรมจะมีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้เข้ารับการฝึกอบรม 3. ศึกษาการรับรู้ความเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีต่อสถานการณ์ด้านการจราจรรูปแบบต่าง ๆ ของประเทศไทย โดยประเมินการรับรู้ความเสี่ยง (Risk Perception) ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 1,500 คน โดยมีกลุ่มตัวอย่างในช่วงอายุของผู้ขับขี่ต่างกัน ได้แก่ 16-24 ปี, 25-45 ปี และ 45 ปีขึ้นไป พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่รับรู้ความเสี่ยงจากพฤติกรรมที่ประมาทจากผู้ขับขี่มากที่สุดเช่น การขับขี่แบบผาดโผนบนถนนสาธารณะ การฝ่าไฟเหลือง/ไฟแดง เป็นต้น และรับรู้ความเสี่ยงจากพฤติกรรมที่ประมาทจากผู้ขับขี่น้อยที่สุด เช่น การขับขี่เว้นระยะไม่เหมาะสม เป็นต้น 4. การพัฒนาหลักสูตรการอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยเน้นเนื้อหาด้านการรับรู้ความเสี่ยง (Risk Perception) และการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Accident Prediction) ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อสถานการณ์การจราจรต่าง ๆ โดยปรับเปลี่ยนหลักสูตรให้มีความเฉพาะเจาะจงสำหรับรถจักรยานยนต์มากขึ้น และเพิ่มเติมเรื่องการคาดการณ์อุบัติเหตุเข้าไปด้วย ซึ่งจะสามารถช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ 5. จัดทำข้อสอบเพื่อใช้ประเมินผลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สำหรับผู้ที่เข้าสอบขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยคำถามมีเนื้อหาที่เฉพาะเจาะจงเพื่อวัดผลทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงเป็นการจำลองสถานการณ์ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักจะเผชิญบ่อยครั้งและต้องตัดสินใจว่าจะต้องปฏิบัติตนอย่างไรขณะขับขี่ จำนวน 210 ข้อ แบ่งตามหมวดหัวข้อที่ได้มีการอบรมทั้งหมด 9 หัวข้อ โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100	1. กรมการขนส่งทางบก มีหลักสูตรการอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยมีเนื้อหาอบรมที่แยกเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ในการอบรมภาคทฤษฎีสำหรับการสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเน้นเนื้อหาด้านการรับรู้ความเสี่ยง (Risk Perception) และการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Accident Prediction) ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เนื้อหาการอบรมการคาดการณ์อุบัติเหตุจะสามารถช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งผู้ที่เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรดังกล่าวมีความสามารถในทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากขึ้น 2. กรมการขนส่งทางบก มีชุดข้อสอบภาคทฤษฎีสำหรับเรื่องการรับรู้ความเสี่ยงสำหรับการคาดการณ์อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยคำถามมีเนื้อหาที่เฉพาะเจาะจงเพื่อวัดผลทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์รวมถึงเป็นการจำลองสถานการณ์ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักจะเผชิญบ่อยครั้งและต้องตัดสินใจว่าจะต้องปฏิบัติตนอย่างไรขณะขับขี่ จำนวน 210 ข้อ แบ่งตามหมวดหัวข้อที่ได้มีการอบรมทั้งหมด 9 หัวข้อ เพื่อใช้สำหรับการประเมินผลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อที่ทางกรมการขนส่งทางบกจะใช้เป็นข้อสอบสำหรับผู้ที่มาสอบขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100

โครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดผลสัมฤทธิ์สูง

วัตถุประสงค์ : 1. เพื่อกำหนดแนวทางการทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน

2.เพื่อพัฒนาตัวต้นแบบแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน

3. เพื่อประเมินคุณภาพของแบบทดสอบที่พัฒนาขึ้นและเสนอแนวทางการนำไปใช้งานในการขึ้นทะเบียนผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน

ตัวชี้วัดด้านปริมาณ : แบบทดสอบสำหรับใช้ในการทดสอบความรู้ที่ครอบคลุมเนื้อหาที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวนรวมไม่น้อยกว่า 180 ข้อ

ตัวชี้วัดด้านคุณภาพ : ผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนนมีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ :

1. กรมการขนส่งทางบก มีแนวทางในการทดสอบความรู้ของผู้ที่ประสงค์จะขึ้นทะเบียนเป็นผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน
2. กรมการขนส่งทางบก มีต้นแบบในการสร้างแบบทดสอบความรู้ของผู้ที่ประสงค์จะขึ้นทะเบียนเป็นผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน
3. บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกได้รับความรู้ และได้รับการพัฒนาทักษะในการวัดและประเมินผล
4. ผู้ประกอบการขนส่งได้รับทราบแนวทางในการเตรียมตัวพัฒนาบุคลากรเพื่อเข้ารับการทดสอบเพื่อขึ้นทะเบียนเป็นผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขน

หน่วยงาน : สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก **ระยะเวลาดำเนินงาน :** 19 เมษายน 2562 – 18 กุมภาพันธ์ 2563

* ปรับระยะเวลาเป็นสิ้นสุด 14 พฤษภาคม 2563

การใช้จ่ายเงิน : อนุมัติ 2,648,000 บาท **ใช้จริง** : 2,630,000 บาท **คงเหลือส่งคืนกองทุนฯ** : 18,000 บาท

สรุปสาระสำคัญโครงการ	ผลการดำเนินงานตามโครงการ	ผลลัพธ์โครงการ
ปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาที่รุนแรงมากในประเทศไทยก่อให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินอย่างมหาศาล รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการและกำหนดนโยบายที่จะสนับสนุนส่งเสริมและกำกับให้ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารและรถบรรทุกในประเทศไทย มีระบบการบริหารจัดการ และการตรวจสอบความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจ 18 ประการ จัดแบ่งเป็นหมวดหมู่ จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การจัดการรถ การจัดการผู้ขับรถ การจัดการการเดินรถ การจัดการการบรรทุกและโดยสาร และการบริหารจัดการการวิเคราะห์และประเมินผล ซึ่งเป็นบุคลากรเฉพาะด้านที่รับผิดชอบในการวางแผน และควบคุมกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่ง รวมถึงมีแผนการจัดการและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินเพื่อให้การขนส่งเป็นไปด้วยความปลอดภัย และลดความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นจากการขนส่งทางถนนในระยะยาวอย่างยั่งยืน สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบกเห็นถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาและเตรียมพร้อมในการกระบวนการขึ้นทะเบียนผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ซึ่งจะต้องมีการทดสอบความรู้ความเข้าใจของบุคคลดังกล่าวเกี่ยวกับภารกิจหน้าที่จะต้องดำเนินการในฐานะผู้จัดการความปลอดภัยด้าน จึงได้ดำเนินโครงการศึกษาพัฒนาแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน	จัดจ้างที่ปรึกษา คือ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดยได้ดำเนินการ ดังนี้ 1. การกำหนดแนวทางกาทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจ 18 ประการ จัดแบ่งเป็นหมวดหมู่ภารกิจหน้าที่ 5 ด้าน และหัวข้อการอบรมหลักสูตรผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนนจำนวน 8 หัวข้อวิชา คือ (1) ความปลอดภัยในการประกอบการขนส่ง (Safety in Transport Business) (2) กฎหมายเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง (Law and Regulations) (3) การบำรุงรักษาและตรวจความพร้อมของรถ (Vehicle Maintenance and Inspection) (4) การจัดการพนักงานขับรถ (Driver Management) (5) การวางแผนและปฏิบัติการเดินรถ (Trip Planning and Operation) (6) ความปลอดภัยในการบรรทุกสินค้าและผู้โดยสาร (Cargo and Passenger Safety) (7) การจัดการเหตุฉุกเฉิน (Emergency Management) (8) การวิเคราะห์และป้องกันอุบัติเหตุ (Accident Analysis and Prevention) 2. ศึกษาพัฒนาตัวต้นแบบของแบบทดสอบความรู้ตามภารกิจหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน โดยในการสร้างแผนผังข้อสอบความรู้สำหรับผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ได้กำหนดเนื้อหาของข้อสอบและสัดส่วนของเนื้อหาแต่ละวิชาตามโครงสร้างหลักสูตรการอบรม ประกอบด้วย 8 รายวิชา มีองค์ประกอบและสัดส่วนของเนื้อหาดังนี้ ความปลอดภัยในการประกอบการขนส่ง10% การประกอบการขนส่งหน้าที่ของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน17% การบำรุงรักษาและตรวจความพร้อมของรถ13% การจัดการพนักงานขับรถ13% การวางแผนและปฏิบัติการเดินรถ13% ความปลอดภัยในการบรรทุกสินค้าและโดยสาร 10% การจัดการเหตุฉุกเฉิน10% และการวิเคราะห์และป้องกันอุบัติเหตุ 13% รวมจำนวนข้อสอบที่ใช้เป็นคลังข้อสอบจำนวนทั้งสิ้น 180 ข้อ ซึ่งได้มีการจัดการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการทดสอบความรู้จากเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2563 ณ โรงแรมเอบีน่าเฮาส์ กรุงเทพฯ และเมื่วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2563 ณ โรงแรมมิราเคิลแกรนด์คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ โดยผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านปริมาณ คิดเป็นร้อยละ 100	กรมการขนส่งทางบก มีแนวทางในการทดสอบความรู้ของผู้ที่ประสงค์จะขึ้นทะเบียนเป็นผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน และมีแบบทดสอบสำหรับใช้ในการทดสอบความรู้ที่ครอบคลุมเนื้อหาที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน จำนวน 180 ข้อ เพื่อใช้ในการทดสอบความรู้ผู้ที่ประสงค์จะขึ้นทะเบียนเป็นผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน โดยสอดคล้องกับเนื้อหารายวิชาของหลักสูตรการอบรม ทั้ง 8 หัวข้อวิชา ซึ่งจะทำให้ผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน มีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดด้านคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100