



กรมการขนส่งทางบก

Department of Land Transport

รายงานผลสัมฤทธิ์

แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 – 2565) ของกรมการขนส่งทางบก



กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน

กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์

มีนาคม 2566

ดาวน์โหลดเอกสาร



แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก
ระยะ 3 ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)



กรมการขนส่งทางบก
Department of Land Transport

กันยายน ๒๕๖๒



เว็บไซต์กรมการขนส่งทางบก

"เป็นศูนย์กลางบริการด้านคมนาคม ด้วย 3 มิติ ขอบข่ายการบริการที่มีคุณภาพและปลอดภัย"

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก
ระยะ 3 ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

ฉบับทบทวน



วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

องค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางบก ให้มีความภาพและปลอดภัย



กรมการขนส่งทางบก
กองแผนงาน

กันยายน ๒๕๖๓

คำนำ

กรมการขนส่งทางบก โดยกองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ได้จัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์ แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับนี้ขึ้น เพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์ของการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ที่มีต่อแผนระดับต่าง ๆ อันจะสะท้อนให้เห็นถึงความสำเร็จของการนำแผนปฏิบัติการไปสู่การปฏิบัติ ประเด็นปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงาน และข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงการดำเนินการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงและจัดทำแผนปฏิบัติการ รวมถึงแผนการดำเนินงานของหน่วยงานภายใต้กรมการขนส่งทางบก ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สอดคล้องกับสถานการณ์และทิศทางการพัฒนาของประเทศต่อไป ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ส่วนราชการต้องจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ และเป็นไปตามระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ส่วนราชการต้องรายงานผลดังกล่าวในระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSCR)

ทั้งนี้ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานผลสัมฤทธิ์แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับการพัฒนางาน และการปฏิบัติงาน ที่มุ่งสู่เป้าหมายเดียวกันอย่างสอดคล้องประสานได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

กรมการขนส่งทางบก
กองแผนงาน
กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์
มีนาคม ๒๕๖๖

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	(๑)
ส่วนที่ ๑ หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ แนวคิดการจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์ แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๑ - ๑
๑.๑ หลักการและเหตุผล	๑ - ๒
๑.๒ วัตถุประสงค์	๑ - ๒
๑.๓ แนวคิดการจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๑ - ๓
ส่วนที่ ๒ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๒ - ๑
๒.๑ ภาพรวม	๒ - ๒
๒.๒ แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๒ - ๒
• ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)	๒ - ๓
• ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนน ให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๒ - ๖
• ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ	๒ - ๙
• ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการ ตามหลักธรรมาภิบาล	๒ - ๑๐
๒.๓ แผนที่กลยุทธ์	๒ - ๑๑
ส่วนที่ ๓ ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ต่อเป้าหมายแผนปฏิบัติการ	๓ - ๑
๓.๑ ผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์ของการดำเนินการตามประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้ แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๓ - ๒
๓.๑.๑ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์	๓ - ๒
๓.๑.๒ สรุปผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์จำแนกตาม ประเด็นยุทธศาสตร์และปีงบประมาณ	๓ - ๓
(๑) ผลการประเมินตัวชี้วัดในระดับเป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)	๓ - ๓

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
(๒) ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๓ - ๗
(๓) ผลการประเมินตัวชี้วัดในระดับเป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ	๓ - ๑๐
(๔) ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล	๓ - ๑๑
๓.๒ ผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)	๓ - ๑๕
๓.๒.๑ เกณฑ์การประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์	๓ - ๑๕
๓.๒.๒ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์	๓ - ๑๖
๓.๒.๓ สรุปผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์จำแนกตามองค์ประกอบและปีงบประมาณ	๓ - ๑๖
(๑) ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับระดับวิสัยทัศน์ องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ	๓ - ๑๖
(๒) ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับระดับวิสัยทัศน์ องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย	๓ - ๑๘
(๓) ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับระดับวิสัยทัศน์ องค์ประกอบที่ ๓ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน	๓ - ๑๙
ส่วนที่ ๔ ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ต่อแผนระดับที่ ๑ และระดับที่ ๒ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐	๔ - ๑
๔.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑)	๔ - ๒
๔.๒ แผนระดับที่ ๒	๔ - ๒
๔.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (หลัก) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล	๔ - ๒
๔.๒.๒ แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-๑๙ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕	๔ - ๗
๔.๒.๓ แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) และกิจกรรมปฏิรูปที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ (Big Rock)	๔ - ๑๐
๔.๒.๔ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)	๔ - ๑๑

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ส่วนที่ ๕ ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการปรับปรุงการดำเนินการ	๕ - ๑
๕.๑ ปัญหาและอุปสรรค	๕ - ๒
๕.๒ แนวทางการปรับปรุงการดำเนินการ	๕ - ๔

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๑ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์	(๑)
ตารางที่ ๒ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์	(๓)
ตารางที่ ๓ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (หลัก) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕	(๕)
ตารางที่ ๔ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์เป้าหมายของแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - พ.ศ. ๒๕๖๕	(๖)
ตารางที่ ๕ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕	(๘)
ตารางที่ ๑ - ๑ หลักการคำนวณผลเป็นฐาน ๑๐๐ และเทียบค่าสี	๑ - ๔
ตารางที่ ๓ - ๑ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์	๓ - ๒
ตารางที่ ๓ - ๒ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสาร ด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ	๓ - ๓
ตารางที่ ๓ - ๓ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้า ด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ	๓ - ๖
ตารางที่ ๓ - ๔ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย	๓ - ๗
ตารางที่ ๓ - ๕ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม	๓ - ๑๐
ตารางที่ ๓ - ๖ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ	๓ - ๑๑
ตารางที่ ๓ - ๗ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง และมีการบริหารจัดการที่ดี	๓ - ๑๒
ตารางที่ ๓ - ๘ ตัวชี้วัดระดับวิสัยทัศน์	๓ - ๑๕
ตารางที่ ๓ - ๙ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์	๓ - ๑๖
ตารางที่ ๓ - ๑๐ ผลการประเมินตัวชี้วัดในระดับระดับวิสัยทัศน์ องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ	๓ - ๑๗
ตารางที่ ๓ - ๑๑ ผลการประเมินตัวชี้วัดในระดับระดับวิสัยทัศน์ องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย	๓ - ๑๘
ตารางที่ ๓ - ๑๒ ผลการประเมินตัวชี้วัดในระดับระดับวิสัยทัศน์ องค์ประกอบที่ ๓ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน	๓ - ๑๙

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ ๔ - ๑ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (หลัก) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕	๔ - ๓
ตารางที่ ๔ - ๒ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์เป้าหมายของแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - พ.ศ. ๒๕๖๕	๔ - ๕
ตารางที่ ๔ - ๓ ผลการประเมินโครงการสำคัญที่ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ที่ได้รับการบรรจุลงในแผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ อันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-๑๙ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕	๔ - ๗
ตารางที่ ๔ - ๔ ผลการประเมินการดำเนินการที่สนับสนุนแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕	๔ - ๑๑
ตารางที่ ๔ - ๕ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕	๔ - ๑๒

บทสรุปผู้บริหาร

บทสรุปผู้บริหาร

กรมการขนส่งทางบกได้จัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ฉบับนี้ขึ้น เพื่อประเมินผลสัมฤทธิ์ของการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ที่มีต่อแผนระดับต่าง ๆ อันจะสะท้อนให้เห็นถึงความสำเร็จของการนำแผนปฏิบัติราชการไปสู่การปฏิบัติ ประเด็นปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงาน และข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงการดำเนินการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงและจัดทำแผนปฏิบัติราชการ รวมถึงแผนการดำเนินงานของหน่วยงานภายใต้กรมการขนส่งทางบก ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สอดคล้องกับสถานการณ์และทิศทางการพัฒนาของประเทศต่อไป ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ส่วนราชการต้องจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติราชการ และเป็นไปตามระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ส่วนราชการต้องรายงานผลดังกล่าว ในระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSCR)

โดยในรายงานผลสัมฤทธิ์แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ประกอบด้วย ๕ ส่วน ได้แก่ **ส่วนที่ ๑** หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ และแนวคิดการจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) **ส่วนที่ ๒** สารสำคัญของแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) **ส่วนที่ ๓** ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ต่อเป้าหมายแผนปฏิบัติราชการ **ส่วนที่ ๔** ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานของแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ต่อแผนระดับที่ ๑ และระดับที่ ๒ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ และ**ส่วนที่ ๕** ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการปรับปรุงการดำเนินการ ทั้งนี้ ขอสรุปสารสำคัญของรายงานผลสัมฤทธิ์แผนปฏิบัติราชการฯ ดังนี้

๑ ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ต่อเป้าหมายแผนปฏิบัติราชการ

๑.๑ ผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์ของการดำเนินการตามประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) โดยในภาพรวม แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ประกอบด้วย ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ และ ๕ เป้าประสงค์ ดังมีรายละเอียดผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ปรากฏตามตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์

ประเด็นยุทธศาสตร์	สถานะ	จำนวนตัวชี้วัด		
		พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔	พ.ศ. ๒๕๖๕
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ เป้าประสงค์ ๑.๑ ด้านการขนส่ง คนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ	เป็นไปตามเป้าหมาย	๕	๕	๕
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	๒	๒
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	๓	๓	๓

ประเด็นยุทธศาสตร์	สถานะ	จำนวนตัวชี้วัด		
		พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔	พ.ศ. ๒๕๖๕
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ เป้าประสงค์ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้า ด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ	เป็นไปตามเป้าหมาย	๑	๒	๒
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๑	๑	๑
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	-	-	-
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ เป้าประสงค์ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย	เป็นไปตามเป้าหมาย	๔	๕	๗
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๓	๓	๑
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	-	-	๑
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ เป้าประสงค์ ๓ การขนส่งทางถนนเป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม	เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	๒	๒
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	-	-	-
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	-	-	-
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ เป้าประสงค์ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ	เป็นไปตามเป้าหมาย	๓	๒	๒
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	-	๑	๑
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	-	-	-
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เป้าประสงค์ ๕ การเป็นองค์กรที่มี สมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี	เป็นไปตามเป้าหมาย	๓	๕	๕
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	-	-
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	-	-	-
รวม	เป็นไปตามเป้าหมาย	๑๘	๒๑	๒๓
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๘	๗	๕
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	๓	๓	๔
	จำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด	๒๙	๓๑	๓๒
ร้อยละความสำเร็จ		ร้อยละ ๖๙.๒๓	ร้อยละ ๗๕.๐๐	ร้อยละ ๘๒.๑๔

๑.๒ ผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก
ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) โดยที่วิสัยทัศน์และคำนิยามภายใต้แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก
ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ประกอบด้วย ๓ องค์ประกอบ ซึ่งในแต่ละองค์ประกอบสามารถคัดเลือก
กลุ่มตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่เกี่ยวข้องมาเพื่อเทียบเคียงในการวัดผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์ ได้จำนวน
๙ ตัวชี้วัด โดยในภาพรวม ดังมีรายละเอียดผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ปรากฏตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์

ประเด็นยุทธศาสตร์	สถานะ	จำนวนตัวชี้วัด		
		พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔	พ.ศ. ๒๕๖๕
องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่ง ทางถนนให้มีคุณภาพ	เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	๓	๓
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๑	๑	๑
องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่ง ทางถนนให้มีความปลอดภัย	เป็นไปตามเป้าหมาย	๑	๑	๓
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	๒	-

ประเด็นยุทธศาสตร์	สถานะ	จำนวนตัวชี้วัด		
		พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔	พ.ศ. ๒๕๖๕
องค์ประกอบที่ ๓ เป็นองค์กร แห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน	เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	๑	๑
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	-	๑	๑
รวม	เป็นไปตามเป้าหมาย	๖	๕	๗
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๓	๔	๒
	จำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด	๘	๙	๙
ร้อยละความสำเร็จ		ร้อยละ ๗๕.๐๐	ร้อยละ ๕๕.๕๖	ร้อยละ ๗๗.๗๘

๒ ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ต่อแผนระดับที่ ๑ และระดับที่ ๒ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒.๑ การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (แผนระดับที่ ๑) ในเป้าหมายประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก โดยที่แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน จำนวน ๒ ประเด็น ดังนี้

- การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้น ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร การพัฒนาศักยภาพและการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง และการพัฒนาและเสริมสร้างระบบความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

- การยกระดับการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด ผ่านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมีการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP)

๒.๒ ผลสัมฤทธิ์ต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (หลัก) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ในเป้าหมายที่ ๑ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดตัวชี้วัดตามแผนปฏิบัติการฯ ให้สอดคล้องกับเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ ดังกล่าว ดังมีรายละเอียดผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ปรากฏตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (หลัก)
ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕

ตัวชี้วัด / ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
(๑) ด้านการขนส่งผู้โดยสาร		
๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ความพึงพอใจเฉลี่ยของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางหมวด ๑/หมวด ๔ กรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาค หมวด ๒ หมวด ๓ รถแท็กซี่มิเตอร์ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๕	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๕.๘๙
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๙.๐๐ (วัดในส่วนผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ จึงไม่สามารถลงพื้นที่สำรวจความพึงพอใจในหมวดอื่น ๆ ได้)
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๘.๔๖
(๒) ด้านการขนส่งสินค้า		
๒. จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น ๓,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้น ๗,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น ๑๐,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน หมายเหตุ : ปีฐาน คือปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ = ๗๘๐,๐๐๐ คัน/ปี	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๙๔๒,๖๔๘ คัน เพิ่มขึ้น ๑๖๒,๖๔๘ คัน จากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๑,๑๘๙,๙๕๑ คัน เพิ่มขึ้น ๔๐๙,๙๕๑ คัน จากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๘๓๗,๗๓๑ คัน เพิ่มขึ้น ๕๗,๗๓๑ คัน จากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน
(๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน		
๓. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๕๓.๓๐ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๒๑๒ คน เหลือ ๙๙ คน
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๖๓.๔๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๑๖๙ คน เหลือ ๖๒ คน
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๔๑.๙๓ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๑๑๔ คน เหลือ ๖๖ คน

๒.๓ ผลสัมฤทธิ์ต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ใน ๔ เป้าหมายย่อย ได้แก่ (๑) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง (๒) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (๓) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น และ (๔) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง โดยที่กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดตัวชี้วัดตามแผนปฏิบัติราชการฯ ให้สอดคล้องกับเป้าหมายตามแผนย่อย ดังมีรายละเอียดผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ปรากฏตามตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์เป้าหมายของแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - พ.ศ. ๒๕๖๕

ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
(๑) ด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำนวน ๓ ตัวชี้วัด		
๑. ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น ๑๒๔ แห่ง ปี ๒๕๖๔ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ ของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น ๑๒๔ แห่ง ปี ๒๕๖๕ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น ๑๒๔ แห่ง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย สถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ จำนวน ๔ แห่งคิดเป็น ร้อยละ ๓.๒๓
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย สถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ จำนวน ๕ แห่งคิดเป็น ร้อยละ ๔.๐๓
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย สถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ จำนวน ๙ แห่งคิดเป็น ร้อยละ ๗.๒๐
๒. ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q-Bus ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๔ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ปี ๒๕๖๔ ร้อยละ ๕ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ปี ๒๕๖๕ ร้อยละ ๖ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ไม่มีการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus)
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ไม่มีการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus)
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ไม่มีการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus)
๓. ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๑.๕๘	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย แก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ ๙๖.๙๖ (เรื่องร้องเรียนสำหรับผู้ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน ๑๕๐,๖๔๓ เรื่อง ได้รับการแก้ไขจำนวน ๑๔๖,๐๖๕ เรื่อง)
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย แก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ ๙๕.๑๓ (เรื่องร้องเรียนสำหรับผู้ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน ๑๒๘,๐๑๖ เรื่อง ได้รับการแก้ไขจำนวน ๑๒๑,๗๘๑ เรื่อง)
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย แก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ ๙๖.๘๕ (เรื่องร้องเรียนสำหรับผู้ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน ๑๑๘,๒๕๘ เรื่อง ได้รับการแก้ไขจำนวน ๑๑๔,๕๓๐ เรื่อง)

ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
(๒) ด้านการขนส่งสินค้า จำนวน ๒ ตัวชี้วัด		
๑ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๓ ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕ ปี ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑.๔
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๑
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๙.๐๙
๒ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark (เริ่มวัดปี ๒๕๖๔ เป็นต้นไป) ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๔ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ปี ๒๕๖๕ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark คิดเป็น ร้อยละ ๒๔.๓๖
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark คิดเป็น ร้อยละ ๕๗.๓๐
(๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๒ ตัวชี้วัด		
๑. จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๔,๑๒๕ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๗๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๓,๙๙๐ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๕๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๔,๐๓๔ ครั้ง ลดลงร้อยละ ๙.๒๑ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
๒. จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๖๐,๕๐๑ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๙.๕๗ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๖๐,๙๖๕ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๒๖ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๔๘,๓๖๙ ครั้ง ลดลงร้อยละ ๒๑.๙๓ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง

๒.๔ ผลสัมฤทธิ์ต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-๑๙ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ ในเป้าหมายที่ ๔ มีการวางรากฐานเพื่อรองรับการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจใหม่ โดยที่กรมการขนส่งทางบกมีโครงการสำคัญที่ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ จำนวน ๓ รายการ ที่ได้รับการบรรจุลงในแผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-๑๙ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ ทั้งนี้ ในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินโครงการดังกล่าวจะประเมินจากร้อยละความสำเร็จของโครงการ โดยมีผลการประเมิน ดังนี้

- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยด้วยระบบมาตรฐาน ดำเนินการได้ร้อยละ ๑๐๐ ของเป้าหมายที่กำหนด
- โครงการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุก ให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐาน (TDSC) ดำเนินการได้ร้อยละ ๑๐๐ ของเป้าหมายที่กำหนด
- โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ดำเนินการได้ร้อยละ ๕๐ ของเป้าหมายที่กำหนด

๒.๕ ผลสัมฤทธิ์ต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) และกิจกรรมปฏิรูปที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ (Big Rock) ด้านเศรษฐกิจ ในเป้าหมายการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียน (ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ) โดยที่กรมการขนส่งทางบก มีการดำเนินการที่สนับสนุน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ จำนวน ๑ รายการ คือ การเร่งรัดให้เกิดการลงนาม MOU ว่าด้วยการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนระหว่างไทย-มาเลเซีย ทั้งนี้ ในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการดังกล่าว จะประเมินจากร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ ของเป้าหมายที่กำหนด

๒.๖ ผลสัมฤทธิ์ต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ในยุทธศาสตร์ (หลัก) ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม มีเป้าหมายเพื่อลดความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity: EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ โดยในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดตัวชี้วัดตาม แผนปฏิบัติการราชการฯ ให้สอดคล้องกับเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ดังกล่าว ดังมีรายละเอียดผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ปรากฏตาม ตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

ตัวชี้วัด / ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
ด้านการขนส่งสินค้า จำนวน ๓ ตัวชี้วัด		
* จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น ๓,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้น ๗,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น ๑๐,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน หมายเหตุ : ปีฐาน คือปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๙๔๒,๖๔๘ คันเพิ่มขึ้น ๑๖๒,๖๔๘ คันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๑,๑๘๙,๙๕๑ คันเพิ่มขึ้น ๔๐๙,๙๕๑ คันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๘๓๗,๗๓๑ คันเพิ่มขึ้น ๕๗,๗๓๑ คันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน

ตัวชี้วัด / ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
* จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๓ ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕ ปี ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่) คิดเป็นร้อยละ ๑.๔
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่) คิดเป็นร้อยละ ๑๑
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่) จำนวน ๔๐ ราย ลดลงจากปี ๒๕๖๔ (๔๔ ราย) คิดเป็นร้อยละ ๙.๐๙
* จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark (เริ่มวัดปี ๒๕๖๔ เป็นต้นไป) ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๔ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ปี ๒๕๖๕ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๓๖
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark คิดเป็นร้อยละ ๕๗.๓๐

๓ ปัญหาและอุปสรรค

๓.๑ ด้านการขนส่งผู้โดยสาร

ในภาพรวม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างวางรากฐานเพื่อปฏิรูปโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ในขณะที่การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ยังไม่มีการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม นอกจากการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารและการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางที่เป็นภารกิจประจำอยู่แล้ว ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา ๓ ปีดำเนินงาน พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ (๑) **ฐานข้อมูล** ซึ่งยังขาดการพัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบาย และบริหารจัดการในการควบคุม กำกับ ดูแล โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลที่สามารถระบุรูปแบบความต้องการการเดินทางของผู้โดยสาร (Travel Demand Model) ร่วมกับการประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศเชิงภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) เพื่อใช้ในการวางแผนโครงข่ายเส้นทางรถโดยสารสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ (๒) **การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ** ซึ่งกรมการขนส่งทางบกไม่สามารถขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมาย ได้ เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกได้โอนภารกิจ การบริหารจัดการสถานีขนส่งผู้โดยสารให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไปแล้ว จึงไม่มีอำนาจในการพัฒนาเชิงพื้นที่ (๓) **การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง** กรมการขนส่งทางบกได้จัดทำระบบมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ขึ้นเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อย่างไรก็ตาม ยังขาดการขับเคลื่อนเพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรม และ (๔) **การประชาสัมพันธ์** กรมการขนส่งทางบกขาดความต่อเนื่องในการประชาสัมพันธ์รณรงค์ให้ประชาชนปรับรูปแบบการเดินทางสู่ระบบขนส่งสาธารณะทั้งในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง และเมืองหลักภูมิภาค

๓.๒ ด้านการขนส่งสินค้า

ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพื่อเพิ่มจำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน นอกจากนี้ ยังมีการวางแผนเพื่อพัฒนาด้านอื่น ๆ เช่น แผนในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในจังหวัดที่มีศักยภาพในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน และแผนการสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) อย่างเป็นรูปธรรม เป็นต้น ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา ๓ ปีดำเนินงาน พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ (๑) การเปลี่ยนแปลงด้านการขนส่งสินค้าทางถนนภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-๑๙ โดยที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมผู้บริโภค โดยมุ่งสู่ออนไลน์มากขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจประเภท e-Commerce และการขนส่งอาหารได้รับความนิยม ซึ่งเป็นผลต่อเนื่องให้อุตสาหกรรมขนส่งสินค้ามีการขยายตัวขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าด้วยยานยนต์ขนาดเล็ก เช่น รถกระบะ และรถจักรยานยนต์ เป็นต้น และ (๒) การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-๑๙ ที่ไม่สามารถออกหน่วยตรวจประเมินได้

๓.๓ ด้านการขนส่งที่ปลอดภัย

ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกได้มีการพัฒนาและเสริมสร้างระบบความปลอดภัย ทั้งด้านตัวรถและผู้ขับขี่ผ่านกฎหมายและการใช้เทคโนโลยี เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุ และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนผ่านมาตรการต่าง ๆ ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา ๓ ปีดำเนินงาน พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ (๑) พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน โดยที่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อันเป็นผลมาจากมาตรการของรัฐบาลที่จำกัดการเดินทางของประชาชน เนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-๑๙ ดังนั้น จำนวนผู้เสียชีวิตที่ลดลงจึงไม่ได้เครื่องบ่งชี้ที่สะท้อนถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนที่มีความระมัดระวัง และปลอดภัยขึ้น ดังจะเห็นได้จากเป้าหมาย “จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ” และเป้าหมาย “จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่” ไม่ลดลงตามเป้าหมายที่กำหนด (๒) โครงการสำคัญยังไม่บรรลุเป้าหมายระยะยาวที่กำหนด เช่น การกำหนดให้บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM) แผนงานการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ และการพัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัยที่กำหนดให้ผู้ผลิตและผู้ประกอบยานยนต์จะต้องปฏิบัติตาม แต่มีการออกประกาศเลื่อนไปอยู่หลายครั้ง เป็นต้น

๓.๔ ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า และการบังคับใช้ระเบียบ กฎหมายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร และกรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา ๓ ปีดำเนินงาน พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ (๑) ข้อจำกัดด้านการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า โดยที่กรมการขนส่งทางบกเป็นหนึ่งในหลายหน่วยงานในการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเท่านั้น ซึ่งในส่วนที่สามารถดำเนินการได้คือการลดอัตราภาษีประจำปีสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า และการกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ส่วนควบของยานยนต์ไฟฟ้าให้มีความปลอดภัย (๒) การขยายตัวของธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง (EV Conversion) ซึ่งขัดแย้งกับฐานข้อมูลการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงที่กรมการขนส่งทางบก ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๕ ที่พบว่า

มีจำนวนยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงจดทะเบียน (สะสม) เพียง ๒๕ คัน เท่านั้น โดยอาจเป็นผลมาจากการดัดแปลงยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย จึงยังไม่สามารถนำมาขอเปลี่ยนแปลงการจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกได้

๔.๕ ด้านการบริการประชาชนและเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐ

ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกมีการปรับปรุงกระบวนการเป็นอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา ๓ ปีดำเนินงาน พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในประเด็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล โดยที่กรมการขนส่งทางบกยังขาดแผนการดำเนินงานดังกล่าว ส่งผลให้ไม่มีทิศทางดำเนินงานที่ชัดเจน

๔ แนวทางการปรับปรุงการดำเนินการ

๔.๑ ด้านการขนส่งผู้โดยสาร

โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรปฏิรูประบบการขนส่งสาธารณะทั้งระบบ ได้แก่ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด ระบบรถโดยสารไม่ประจำทาง และระบบรถโดยสารส่วนบุคคลสาธารณะ เพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ได้แก่ (๑) **สถานีขนส่งผู้โดยสาร** ควรกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของการให้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารที่หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ต้องดำเนินการ ซึ่งต้องสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ ประเภทสถานีขนส่งผู้โดยสาร และศักยภาพของผู้บริหารสถานีขนส่งผู้โดยสาร โดยในส่วนของโครงสร้างรายได้จากสถานีขนส่งผู้โดยสาร จะเป็นการเปิดโอกาสให้สามารถหารายได้ทางอื่นเพิ่มเติม โดยกรมการขนส่งทางบกอาจจะพิจารณารูปแบบการแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) หรือการแบ่งกำไร (Profit Sharing) ของค่าเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ (๒) **การขับเคลื่อนระบบรถโดยสารสาธารณะ** ควรดำเนินการปฏิรูปทั้งระบบ เช่น การประชาสัมพันธ์ การพัฒนาเส้นทาง เป็นต้น โดยเฉพาะเขตเมืองในภูมิภาค โดยศึกษารูปแบบการวางบทบาทให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (๓) **การกำกับ ดูแล** ควรมุ่งเน้นการศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อเป็นกรอบการพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารในภาพรวมของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน (๔) **ศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง** ควรมุ่งเน้นการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพของรถโดยสารสาธารณะ และ (๕) **เทคโนโลยี** ควรศึกษาและพัฒนากระบวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายและการดำเนินงาน โดยฐานข้อมูลดังกล่าวต้องเป็นข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ที่สามารถใช้ในการกำหนดนโยบาย บริหารจัดการ กำกับดูแลตามอำนาจหน้าที่และเป็นเครื่องมือสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และสามารถลดอัตราค่าจ้างได้ เช่น การพัฒนาระบบ GPS ให้สามารถแจ้งเตือนผู้ประกอบการขนส่ง ในกรณีพนักงานขับรถกระทำความผิดได้ เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นตามมาได้อย่างทันทั่วถึง และการพัฒนาฐานข้อมูลที่สามารถระบุรูปแบบความต้องการการเดินทางของผู้โดยสาร (Travel Demand Model) เป็นต้น นอกจากนี้ ควรพัฒนาศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ และเปิดเผยข้อมูล เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ได้ โดยอาจพิจารณาสร้างพันธมิตรในการแบ่งปันข้อมูลระหว่างกัน เพื่อลดภาระในการพัฒนาของหน่วยงาน

๔.๒ ด้านการขนส่งสินค้า

โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรสานต่อความสำเร็จของการดำเนินงานที่ผ่านมา เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ได้แก่ (๑) **สถานีขนส่งสินค้า** ควรพัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าตามแนวจังหวัดที่มีศักยภาพ รวมถึงควรบูรณาการเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างไร้รอยต่อ และอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับโครงการที่เปิดโอกาสเอกชนร่วมลงทุนกับภาครัฐก่อน (Public Private Partnership : PPP) และควรเตรียมความพร้อมให้สถานีขนส่งสินค้าให้สามารถรองรับและสนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพ (๒) **การกำกับ ดูแล** โดยที่รูปแบบการขนส่งสินค้าเริ่มเปลี่ยนแปลงไปจากการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่สู่การขนส่งสินค้าด้วยยานยนต์ขนาดเล็ก เช่น รถจักรยานยนต์ และรถบรรทุกที่เป็นรถกระบะ เป็นต้น ดังนั้น ควรต้องมีการศึกษา แนวทางการกำกับดูแล เนื่องจากยังไม่มีฐานอำนาจตามกฎหมายที่จะเข้ามาดำเนินการได้ (๓) **ศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง** ควรขยายผลมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเข้าสู่ระบบดังกล่าวมากขึ้น หรือการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างสิทธิประโยชน์ อำนวยความสะดวก และลดขั้นตอนการติดต่อราชการให้ผู้ประกอบการที่ได้รับมาตรฐาน นอกจากนี้ ควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยจัดการระบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ (๔) **เทคโนโลยี** ควรนำข้อมูลที่กรมการขนส่งทางบกมีมาวิเคราะห์ให้เกิดประโยชน์ต่อการกรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการขนส่งสินค้า รวมถึงควรพัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูลการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศ

๔.๓ ด้านการขนส่งที่ปลอดภัย

โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรดำเนินการเดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ได้แก่ (๑) **การสร้างวัฒนธรรมการเดินที่ปลอดภัย** ควรจัดทำแผนและรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในการใช้รถใช้ถนนให้สอดคล้องและครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายในแต่ละพื้นที่อย่างต่อเนื่อง และควรเสริมทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย โดยเน้นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง ทั้งนี้ การดำเนินงานดังกล่าว ควรบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือภาคีเครือข่าย เพื่อให้เกิดผลในเชิงรูปธรรม (๒) **มาตรฐานใบอนุญาตขับรถ** ควรเร่งรัดยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ขับขี่ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระดับผู้ขับรถให้เป็นมืออาชีพ (๓) **มาตรฐานยานพาหนะ** ควรพิจารณาริเริ่มนำข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของสหประชาชาติ (UN Regulations) ตามความตกลงว่าด้วยการรับรองแบบตามข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ อุปกรณ์ และส่วนควบที่ติดตั้ง และ/หรือใช้ในยานยนต์ และเงื่อนไขสำหรับการยอมรับร่วมกันของการรับรองแบบปี ค.ศ. ๑๙๕๘ ทั้งหมดมากำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของยานพาหนะของประเทศไทย เพื่อก้าวสู่มาตรฐานสากล ควบคู่กับการหารือร่วมกับผู้เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เพื่อให้สามารถดำเนินการตามแนวทางและระยะเวลาที่กำหนด (๔) **การกำกับ ดูแล** ควรเร่งรัดการจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM) และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด และ (๕) **เทคโนโลยี** ควรพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ และเครื่องมืออุปกรณ์มาใช้ในการกระบวนการด้านความปลอดภัย และบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงควรพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและบูรณาการร่วมกับข้อมูลอื่น เพื่อวิเคราะห์และประมวลผลอุบัติเหตุ

๔.๔ ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรมุ่งเน้นการสร้างมาตรฐานใหม่ ตามสากล ให้เกิดการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ได้แก่ (๑) **มาตรฐานสิ่งแวดล้อม** ควรเน้นการกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าของยานพาหนะทุกประเภท รวมถึงยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงให้ได้มาตรฐาน (๒) **การกำกับ ดูแล** ควรกำกับ ดูแลตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียง โดยแสวงหาและบูรณาการความร่วมมือดำเนินการตรวจสอบมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร กรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น (๓) **การส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า** ควรจูงใจประชาชนให้เปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้าผ่านมาตรการต่าง ๆ เช่น การกำหนดนโยบายและสนับสนุนให้มีรถโดยสารสาธารณะที่เป็นยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น การลดอัตราภาษีรถประจำปีสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น และ (๔) **องค์ความรู้** ควรศึกษาองค์ความรู้ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง เพื่อเป็นแนวทางประกอบการกำหนดนโยบายและการดำเนินงานในอนาคต และควรพัฒนาเครื่องมือและยกระดับองค์ความรู้ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์ความรู้ด้านการตรวจสอบมลพิษ ด้านยานยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น

๔.๕ ด้านการบริการประชาชนและเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐ

โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น เพื่อลดภาระงานของเจ้าหน้าที่ และเพื่อปรับเปลี่ยนองค์กรให้เป็นองค์กรในการควบคุมกำกับดูแลทั้งระบบ โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ได้แก่ (๑) **คุณภาพการให้บริการ** ควรพิจารณาเร่งรัดการทบทวนกระบวนการที่ต้องมีการปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัล โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาเอกสารที่ไม่จำเป็นต่อการให้บริการ หรือปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ รวมถึงสื่อสารการใช้ระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมประชาชนสู่การใช้ระบบดิจิทัล (๒) **ระบบงานภายใน** ควรลดภาระงานของเจ้าหน้าที่ โดยการพัฒนาและปรับปรุงด้วยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ และเน้นให้เจ้าหน้าที่ทำงานเชิงวิชาการในการควบคุมกำกับดูแล ซึ่งเป็นแกนของธุรกิจ (Core Business) ของกรมการขนส่งทางบก (๓) **ความโปร่งใสและธรรมาภิบาลภาครัฐ** ควรเน้นการบริหารจัดการและการเปิดเผยข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก (Open Data) เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและนำไปใช้ประโยชน์ได้ รวมไปถึงการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒ (๔) **โครงสร้างองค์กรและการบริหารอัตรากำลัง** ควรดำเนินการให้สอดคล้องกับภารกิจและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง เช่น การจัดตั้งศูนย์ GPS เป็นหน่วยงานหนึ่งเพิ่มขึ้นในกรมการขนส่งทางบก เป็น “สถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการขนส่งทางถนนและระบบ GPS” และการกำหนดกรอบอัตรากำลังและมาตรฐานตำแหน่งวิศวกรที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้ามาปฏิบัติหน้าที่ที่สำนักวิศวกรรมยานยนต์ เพื่อสอดคล้องกับการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้าที่มีแนวโน้มการจดทะเบียนมากขึ้น เป็นต้น และ (๕) **การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม** ควรมุ่งเน้นการบ่มเพาะบุคลากรภายในกรมการขนส่งทางบก ผ่านการดึงดูดผู้มีศักยภาพในสาขาที่ขาดแคลน การพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ และทักษะ การสร้างแรงจูงใจ รวมถึงการสร้างโอกาสในเส้นทางความก้าวหน้าในสายงาน ผ่านแผนจัดการความรู้ (Knowledge Management : KM) อย่างเหมาะสม

ส่วนที่ ๑

หลักการและเหตุผล

วัตถุประสงค์

และแนวคิดการจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก

ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

๑.๑ หลักการและเหตุผล

ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ เป็นต้นมา กรมการขนส่งทางบก ได้ประกาศใช้แผนปฏิบัติการ กรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ซึ่งเป็นแผนที่ใช้ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ระยะที่ ๑ ตามห่วงโซาของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-๑๙ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ทั้งนี้ ได้มีการปรับปรุงแผนปฏิบัติการดังกล่าวอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการดำเนินงานของหน่วยงานและสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานอย่างรอบด้าน รวมถึงผลสืบเนื่องมาจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด-๑๙ และข้อจำกัดต่าง ๆ ที่ยังคงรอการปรับปรุงแก้ไขในหลายมิติ

โดยที่กรมการขนส่งทางบก ได้มอบหมายให้กองแผนงาน ในฐานะผู้รับผิดชอบหลักในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ดำเนินการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการ เมื่อสิ้นสุดแผนดังกล่าว ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อสรุปบทเรียนและข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในระยะต่อไป ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ และ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ส่วนราชการต้องจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการ และเป็นไปตามระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ส่วนราชการต้องรายงานผลดังกล่าวในระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSOCR)

ในการนี้ แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ได้ถึงระยะเวลานี้สิ้นสุดแล้ว ดังนั้น กรมการขนส่งทางบก โดยกองแผนงาน กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ จึงดำเนินการประเมินผลสัมฤทธิ์ และจัดทำเป็นรายงานผลสัมฤทธิ์แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ฉบับนี้ขึ้น เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงความสำเร็จของการนำแผนปฏิบัติการไปสู่การปฏิบัติ ประเด็นปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงาน และข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงการดำเนินการเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับปรุงและจัดทำแผนปฏิบัติการ รวมถึงแผนการดำเนินงานของหน่วยงานภายใต้กรมการขนส่งทางบก ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สอดคล้องกับสถานการณ์และทิศทางการพัฒนาของประเทศต่อไป

๑.๒ วัตถุประสงค์

(๑) เพื่อประเมินสัมฤทธิ์ของการบรรลุเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ที่มีต่อแผนระดับต่าง ๆ

(๒) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินงานของหน่วยงานตามแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

(๓) เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงการดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก สู่การปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของแผนในระยะต่อไป

๑.๓ แนวคิดการจัดทำรายงานผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

๑.๓.๑ การประเมินผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ประกอบด้วย ๒ ส่วน ได้แก่ (๑) ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ต่อเป้าหมายแผนปฏิบัติการ และ (๒) ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ต่อแผนระดับที่ ๑ และระดับที่ ๒ ตามนัยของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ส่วนที่ ๑ ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ต่อเป้าหมายแผนปฏิบัติการ เป็นการประเมินผลการดำเนินงาน ซึ่งนำผลลัพธ์จากการดำเนินงานตามตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการที่เกิดขึ้นจริงเปรียบเทียบกับเกณฑ์ค่าเป้าหมายตามตัวชี้วัด แบ่งการประเมินเป็น ๒ ระดับ ได้แก่

(๑) **ระดับเป้าประสงค์**ของการดำเนินการตามประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เป็นการประเมินผลการดำเนินงาน ซึ่งนำผลลัพธ์จากการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่เกิดขึ้นจริงเปรียบเทียบกับเกณฑ์ค่าเป้าหมายตามตัวชี้วัด จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้แผนปฏิบัติการ

(๒) **ระดับวิสัยทัศน์**ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) เป็นการประเมินผลวิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก “เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย” โดยใช้หลักการเดียวกันกับการประเมินผลระดับเป้าประสงค์ ทั้งนี้ เนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ ไม่ได้กำหนดตัวชี้วัดระดับวิสัยทัศน์เป็นการเฉพาะ จึงเป็นการประเมินผลสัมฤทธิ์ โดยการคัดเลือกกลุ่มตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่เกี่ยวข้องเพื่อเทียบเคียงในการวัดผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์

ส่วนที่ ๒ ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ต่อแผนระดับที่ ๑ และระดับที่ ๒ ตามนัยของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ เป็นการประเมินผลการดำเนินงาน ซึ่งนำผลลัพธ์จากการดำเนินงานตามตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ในส่วนที่สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนระดับต่าง ๆ รวมถึงแผนการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่ได้รับการบรรจุในแผนระดับที่ ๒ ที่เกี่ยวข้อง ที่เกิดขึ้นจริง เปรียบเทียบกับเกณฑ์ค่าเป้าหมายตามตัวชี้วัด หรือแผนที่กำหนด

๑.๓.๒ การประเมินสถานะการบรรลุเป้าหมาย ด้วยการคำนวณผลเป็นเลขฐาน ๑๐๐ โดยที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนดหลักการคำนวณผลเป็นฐาน ๑๐๐ และการเทียบค่าสีซึ่งเป็นหลักการเดียวกับการประเมินผลลัพธ์การดำเนินการที่ส่งผลต่อเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการต่อค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๑ - ๑

ตารางที่ ๑ - ๑ หลักการคำนวณผลเป็นฐาน ๑๐๐ และเทียบค่าสี

สี	คำอธิบาย
สีเขียว	บรรลุตามค่าเป้าหมาย : สามารถบรรลุค่าเป้าหมาย ๑๐๐%
สีเหลือง	บรรลุมากกว่าร้อยละ ๗๕ ของค่าเป้าหมาย : สถานการณ์อยู่ในช่วง ๗๖-๙๙% ของค่าเป้าหมาย
สีส้ม	ดำเนินการได้ร้อยละร้อยละ ๕๐ - ๗๕ ของค่าเป้าหมาย : สถานการณ์อยู่ในช่วง ๕๐ -๗๕% ของค่าเป้าหมาย
สีแดง	ดำเนินการได้น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของค่าเป้าหมาย : สถานการณ์ต่ำกว่า ๕๐% ของค่าเป้าหมาย

๑.๓.๓ การศึกษาปัญหา อุปสรรค และแนวทางการปรับปรุงการดำเนินการ เป็นการวิเคราะห์ผลจากการประเมินผลสัมฤทธิ์ในข้อที่ ๑.๓.๑ รวมถึงข้อเสนอแนะจากผู้ปฏิบัติงานเพิ่มเติม เพื่อใช้เป็นข้อมูลนำไปสู่การปรับปรุงและจัดทำแผนปฏิบัติการ รวมทั้งแผนการดำเนินงานของหน่วยงานภายใต้กรมการขนส่งทางบกให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สอดคล้องกับสถานการณ์และทิศทางการพัฒนาของประเทศ ต่อไป

ส่วนที่ ๒

สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก
ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

๒.๑ ภาพรวม

๒.๑.๑ วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

กรมการขนส่งทางบกเป็นองค์กรที่มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และสร้างสรรค์การดำเนินงาน โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล อันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพ และปลอดภัย โดยกำหนดให้วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบกบรรลุผลภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐

๒.๑.๒ พันธกิจ

(๑) พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย รวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

(๒) พัฒนานวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนและบังคับใช้กฎหมาย

(๓) พัฒนาและส่งเสริมการให้บริการระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและมีสำนักรับผิดชอบ

(๔) บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล

๒.๑.๓ ค่านิยม “ONE DLT”

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน	การทำงานอย่างมีเป้าหมายชัดเจน มีมาตรฐานอย่างมืออาชีพ (รู้จริง ประชาชนเป็นศูนย์กลางและผลงานเกินความคาดหวัง)
N (Network)	มีบูรณาการ	โดยบูรณาการเป็นเครือข่ายทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
E (Eminence)	งานโดดเด่น	เพื่อความสำเร็จ ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
D (Digital Technology)	เน้นเทคโนโลยีดิจิทัล	ด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่งอย่างเหมาะสม และทันสมัย
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย	เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม	รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

๒.๒ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕)

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) ประกอบด้วย ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ และ ๕ เป้าประสงค์ โดยมีรายละเอียด แต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ดังต่อไปนี้

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

- เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ				
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ ร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator) โดยใช้ตัวชี้วัดสัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารและสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ของกระทรวงคมนาคมเป็นตัวเทียบเคียง			ควบคุม ๑. พัฒนามาตรฐานการประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ทุกองค์ประกอบอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ ๒. พัฒนาเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางและส่งเสริมการใช้รถโดยสารสาธารณะทุกประเภท ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่น ๓. พัฒนาและส่งเสริมให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภท ให้มีมาตรฐาน อย่างทั่วถึง และเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีประสิทธิภาพ กำกับ ๔. กำกับระบบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ดูแล ๕. พัฒนาและส่งเสริมการประกอบการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ให้มีศักยภาพตามมาตรฐานที่กำหนด มีความรับผิดชอบต่อสังคมและรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจตามนโยบายรัฐบาล
๒ เวลารอคอยรถสาธารณะ	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)			
๓ สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน	เป็นตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator)			
๔ ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	ร้อยละ ๗๕	
๕ ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อสถานีรถไฟประจำจังหวัด	ร้อยละ ๘๐	ร้อยละ ๙๐	ร้อยละ ๑๐๐	
๖ ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟ	ร้อยละความสำเร็จของโครงการ* ร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบนำส่งผู้โดยสาร (Feeder) ของเส้นทางรถไฟ จำนวน ๑ เส้นทาง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางราง และมีรายงานสรุปผลการ ทดสอบนำร่องการให้บริการ	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟ	กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางการเดินรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟ	

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ				
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๗ พนักงานขับรถและรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสารไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุมกำกับ ดูแลการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะทุกประเภทให้เป็นไปตามมาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของประชาชนและป้องกันรถผิดกฎหมาย
๘ ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐	
๙ ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q-Bus	ร้อยละ ๔ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	ร้อยละ ๕ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	ร้อยละ ๖ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	
๑๐ ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ	ร้อยละ ๙๑.๕๘	ร้อยละ ๙๑.๕๘	ร้อยละ ๙๑.๕๘	

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

- เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ				
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ จำนวนรถบรรทุก ขนส่งสินค้าเต็มคัน เพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้ สถานีขนส่งสินค้า	เพิ่มขึ้น ๓,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๖๒)	เพิ่มขึ้น ๗,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๖๒)	เพิ่มขึ้น ๑๐,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน (พ.ศ. ๒๕๖๒)	ควบคุม ๑. พัฒนามาตรฐานกำกับ ดูแล ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มี คุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ ๒. วางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่ง ด้วยรถบรรทุกสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวก ในการขนส่งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ รวมถึงพัฒนา การเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น กำกับ ๓. กำกับการขนส่งด้วยรถบรรทุก ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ดูแล ๔. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการ ขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีมาตรฐานคุณภาพ ๕. พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการ ขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความพร้อม สามารถขยายช่องทางการค้าอื่น ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ โดยเฉพาะ ประเทศในกลุ่มอาเซียน ๖. พัฒนานวัตกรรมสำหรับการควบคุม กำกับ ดูแลการขนส่งด้วยรถบรรทุก
๒ จำนวนผู้ประกอบการ ขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๓	เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	
๓ จำนวน ผู้ประกอบการขนส่งที่ ได้รับการต่ออายุการ รับรอง Q Mark	-	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๒๐	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๓๐	

เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับขี่ปลอดภัย				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๑. ด้านความปลอดภัย ควบคุม ๑.๑ พัฒนามาตรฐานยานยนต์ให้มีความปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐานสากล ๑.๒ พัฒนาระบบการรับรองแบบยานยนต์และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบ ๑.๓ พัฒนาระบบการตรวจสอบ โดยให้เอกชน หน่วยงานหรือสถาบันเข้ามามีส่วนร่วม ๑.๔ พัฒนาระบบการตรวจสภาพรถทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ๑.๕ กำหนดหลักเกณฑ์การบำรุงรักษาระหว่างการใช้งาน และมาตรฐานผู้ทำการซ่อมบำรุง กำกับ ๑.๖ พัฒนาระบบการตรวจสอบรถบนท้องถนนและมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ดูแล ๑.๗ พัฒนาและส่งเสริมผู้ผลิตและผู้ประกอบรถของไทยให้สามารถผลิตรถให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (อบรมให้ความรู้ ฝึกทักษะ)
๒ จำนวนอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคน-กิโลเมตร	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
๓ จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
๔ จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
๕ การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	

เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๖ ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS	การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	๑.๘ สื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้แก่ประชาชนในการให้ความสำคัญในการบำรุงรักษารถเพื่อลดสาเหตุอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถและการบำรุงรักษารถเพื่อให้การใช้รถเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๑.๙ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุมกำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของรถรวมทั้งระบบตรวจสอบสภาพรถ
๗ ระดับความสำเร็จโครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ	การดำเนินโครงการ/กิจกรรม ดังนี้ - การพัฒนาระบบการอบรม (e-Lecturing) - ส่งบุคลากรกรมฯ เข้ารับอบรมเพิ่มพูนทักษะ - สร้างศูนย์สอนขับรถ จ.สุราษฎร์ธานี - ยกระดับด้านคุณภาพการอบรมและทดสอบ - ยกระดับมาตรฐานคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถ	โครงการฯ มีแผนสิ้นสุดปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	-	๒. <u>ด้านคนขับที่ปลอดภัย</u> <u>ควบคุม</u> ๒.๑ ทบทวนและพัฒนากระบวนการออกใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีมาตรฐาน ๒.๒ ทบทวน และปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน ๒.๓ พัฒนา ควบคุม กำกับ ดูแล มาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถเอกชน <u>กำกับ</u> ๒.๔ พัฒนานวัตกรรมในการควบคุมกำกับ ดูแล คนขับซื้อขายอย่างปลอดภัย <u>ดูแล</u> ๒.๕ เสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ๒.๖ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ๒.๗ ส่งเสริมศักยภาพและทักษะการขับรถ ๒.๘ พัฒนาการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และแสวงหาแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
๘. ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager)	-	ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ หลักสูตรระยะเวลาการฝึกอบรมและหน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัย	ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ หลักสูตรระยะเวลาการฝึกอบรมและหน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	
๙ ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงานการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ	-	-	แผนงานเพื่อการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ ดำเนินการแล้วเสร็จครบทั้ง ๕ แผนงาน	

เป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน	จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่งอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง			<u>ควบคุม</u> ๑. พัฒนามาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของรถทุกประเภท ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและนโยบายของรัฐบาล <u>กำกับ</u> ๒. กำกับ ติดตาม ดูแล เพื่อลดการปล่อยมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน <u>ดูแล</u> ๓. การพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการให้จัดการขนส่งให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
๒ ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน	ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐ และมีการจัดส่งรายงานการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวนอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง			

เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

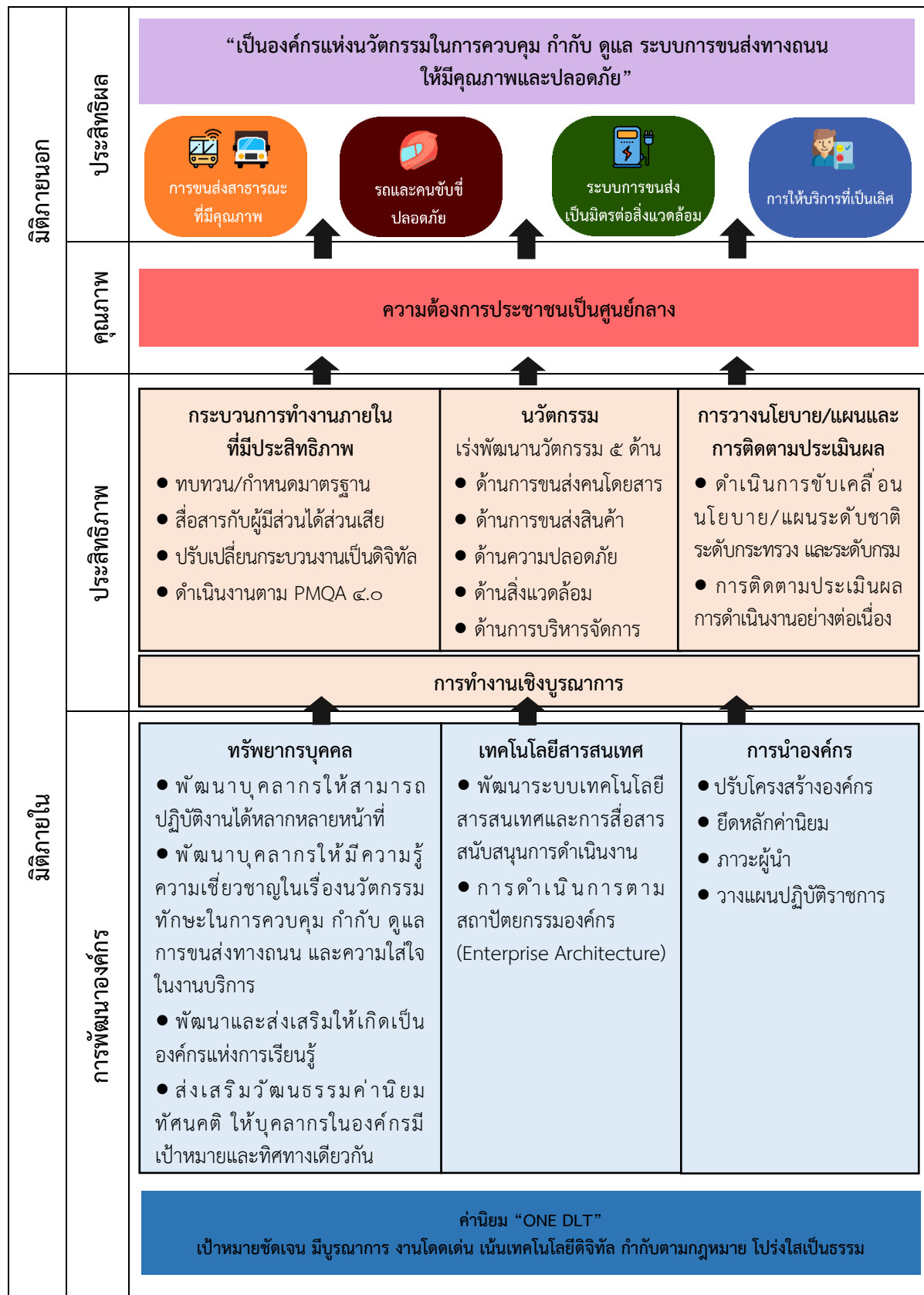
เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ ร้อยละความพึงพอใจ	มากกว่าร้อยละ ๘๕	มากกว่าร้อยละ ๘๕	มากกว่าร้อยละ ๘๕	๑. ประเมิน ทบทวน พัฒนา รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และบริหารจัดการองค์ความรู้ กระบวนการให้บริการทุกเรื่องอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการให้บริการที่เป็นเลิศ
๒ ร้อยละความไม่พึงพอใจ	กำหนดค่าเป้าหมายจากผลสำรวจประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓	น้อยกว่าค่าเป้าหมายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓	น้อยกว่าค่าเป้าหมายประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๓	
๓ สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล	ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัลจำนวน ๑๐ กระบวนการ	ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัลร้อยละ ๓๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัลร้อยละ ๕๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	๒. พัฒนานวัตกรรมในการให้บริการในทุกด้าน โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุน

เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี				
ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			กลยุทธ์
	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕	
๑ ร้อยละความเชื่อมั่น ต่อองค์กร	มากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ ๘๕	มากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ ๘๕	มากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ ๘๕	๑. ทบทวนโครงสร้างองค์กรและ การบริหารอัตรากำลังให้สอดคล้องกับ ภารกิจ
๒ ร้อยละความสำเร็จ ของการดำเนินงาน เพื่อให้บุคลากร สามารถปฏิบัติงานได้ หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)	มีแผนการ ดำเนินการเพื่อให้ บุคลากรสามารถ ปฏิบัติงานได้ หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) และดำเนินการ ตามแผน	ดำเนินการตาม แผนการดำเนินการ เพื่อให้บุคลากร สามารถปฏิบัติงาน ได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)	ติดตามและ ประเมินผลแผนการ ดำเนินการเพื่อให้ บุคลากรสามารถ ปฏิบัติงานได้ หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)	๒. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ และ ทักษะในเรื่องเกี่ยวกับนวัตกรรมในการ ควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน และความใส่ใจในงานบริการ ๓. ส่งเสริมวัฒนธรรม ค่านิยม ทักษะคต ให้บุคลากรในองค์กรมีเป้าหมายและ ทิศทางเดียวกันและตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ ตามที่ได้รับมอบหมาย (Attention Organization)
๓ ระดับความสำเร็จ ในการพัฒนานวัตกรรม ทั่วทั้งองค์กร	จำนวนนวัตกรรมการ ควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่ง ทางถนนที่ดีสามารถ แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ได้และนำมาใช้ในการ ปฏิบัติงาน อย่างน้อย ๑ เรื่อง	ประเมินผลลัพธ์ ผลกระทบที่เกิดจาก การนำนวัตกรรม การควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่ง ทางถนนที่ดี มาปฏิบัติ เพื่อนำผลไป พัฒนางานต่อไป	ประเมินผลลัพธ์ ผลกระทบที่เกิดจาก การนำนวัตกรรม การควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่ง ทางถนนที่ดี มาปฏิบัติ เพื่อนำผลไป พัฒนางานต่อไป	๔. พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดเป็นองค์กร แห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ๕. กำหนดมาตรฐานการดำเนินงาน (Code of Conduct) ควบคู่กับภารกิจ งานที่ได้รับมอบหมาย ๖. พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร และสนับสนุนการนำ เทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ เพื่อพัฒนาระบบการบริหารงานและ วิธีการทำงานแบบ Network Centric Operation
๔. ระดับผลการ ประเมินคุณธรรมและ ความโปร่งใสในการ ดำเนินงานของ หน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)	๘๕ คะแนนขึ้นไป	๘๕ คะแนนขึ้นไป	๘๕ คะแนนขึ้นไป	๗. พัฒนา ทบทวน ปรับปรุงกฎหมาย ให้ทันสมัย ติดตามและประเมินผลของ การบังคับใช้กฎหมาย
๕ ระดับความสำเร็จของ กฎหมายในระดับอนุบัญญัติ ที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ ทางกฎหมายตาม พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์ การจัดทำร่างกฎหมายและ การประเมินผลสัมฤทธิ์ของ กฎหมาย พ.ศ.๒๕๖๒	จำนวนกฎหมายที่มี การประเมินผล สัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๕ เรื่อง	จำนวนกฎหมายที่มี การประเมินผล สัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๗ เรื่อง	จำนวนกฎหมายที่มี การประเมินผล สัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๙ เรื่อง	๘. พัฒนาระบบบริหารงานและปัจจัย ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

๒.๓ แผนที่กลยุทธ์



ส่วนที่ ๓

ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ
กรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)
ต่อเป้าหมายแผนปฏิบัติการ

๓.๑ ผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์ของการดำเนินการตามประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

๓.๑.๑ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ประกอบด้วย ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ และ ๕ เป้าประสงค์ ดังมีรายละเอียดภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ปรากฏตามตารางที่ ๓ - ๑

ตารางที่ ๓ - ๑ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์

ประเด็นยุทธศาสตร์	สถานะ	จำนวนตัวชี้วัด		
		พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔	พ.ศ. ๒๕๖๕
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ เป้าประสงค์ ๑.๑ ด้านการขนส่ง คนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ	เป็นไปตามเป้าหมาย	๕	๕	๕
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	๒	๒
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	๓	๓	๓
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ เป้าประสงค์ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้า ด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ	เป็นไปตามเป้าหมาย	๑	๒	๒
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๑	๑	๑
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	-	-	-
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ เป้าประสงค์ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย	เป็นไปตามเป้าหมาย	๔	๕	๗
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๓	๓	๑
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	-	-	๑
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ เป้าประสงค์ ๓ การขนส่งทางถนนเป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม	เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	๒	๒
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	-	-	-
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	-	-	-
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ เป้าประสงค์ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ	เป็นไปตามเป้าหมาย	๓	๒	๒
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	-	๑	๑
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	-	-	-
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เป้าประสงค์ ๕ การเป็นองค์กรที่มี สมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี	เป็นไปตามเป้าหมาย	๓	๕	๕
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	-	-
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	-	-	-
รวม	เป็นไปตามเป้าหมาย	๑๘	๒๑	๒๓
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๘	๗	๕
	ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล	๓	๓	๔
	จำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด	๒๙	๓๑	๓๒
ร้อยละความสำเร็จ		ร้อยละ ๖๙.๒๓	ร้อยละ ๗๕.๐๐	ร้อยละ ๘๒.๑๔

หมายเหตุ : ร้อยละความสำเร็จ = $\frac{\text{ตัวชี้วัดที่เป็นไปตามเป้าหมาย}}{(\text{จำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด} - \text{ตัวชี้วัดที่ติดตามผล/ยังไม่เริ่มวัดผล})}$

๓.๑.๒ สรุปผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์และปีงบประมาณ

(๑) ผลการประเมินตัวชี้วัดในระดับเป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) มีการกำหนดเป้าประสงค์จำนวน ๑ เป้าประสงค์ คือ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ ประกอบด้วย ๒ เป้าประสงค์ย่อย ได้แก่ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะที่มีคุณภาพ และเป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ โดยมีผลการประเมินตัวชี้วัดในแต่ละเป้าประสงค์ย่อย ปรากฏตามตารางที่ ๓ - ๒ ถึงตารางที่ ๓ - ๓

ตารางที่ ๓ - ๒ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑		พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)	
		เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ	
		เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ	
ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย		ผลดำเนินงาน	
๑. ร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ ค่าเป้าหมาย : ตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator) โดยใช้ตัวชี้วัดสัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารและสถานีรถไฟ ภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ของกระทรวงคมนาคมเทียบเคียง (เป้าหมายของ คค. ร้อยละ ๘๒)	๒๕๖๓	สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารและสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง ร้อยละ ๘๘.๑๙	
	๒๕๖๔	สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารและสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง คิดเป็น ร้อยละ ๘๘.๒๔ (การวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลอง NAM)	
	๒๕๖๕	สัดส่วนประชากรของประเทศที่เข้าถึงสถานีรถโดยสารและสถานีรถไฟภายในระยะเวลา ๑ ชั่วโมง คิดเป็น ร้อยละ ๘๘.๒๑	
๒. เวลารอคอยรถสาธารณะ ค่าเป้าหมาย : ตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator) สำนักรวจเวลารอคอยรถสาธารณะเฉลี่ยต่อเที่ยว	๒๕๖๓	รถหมวด ๑ กทม. = ๑๖ นาที/เที่ยว รถหมวด ๔ กทม. = ๑๕ นาที/เที่ยว รถหมวด ๒ = ๓๒ นาที/เที่ยว หมวด ๓ = ๔๒ นาที/เที่ยว รถหมวด ๑ ภูมิภาค = ๑๗ นาที/เที่ยว รถหมวด ๔ ภูมิภาค = ๒๒ นาที/เที่ยว รถแท็กซี่มอเตอร์ = ๑๔ นาที/ครั้ง รถจักรยานยนต์สาธารณะ = ๗ นาที/ครั้ง	
	๒๕๖๔	ไม่มีผลการดำเนินการ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ จึงไม่สามารถลงพื้นที่สำรวจได้	
	๒๕๖๕	รถหมวด ๑ กทม. = ๑๗ นาที/เที่ยว รถหมวด ๔ กทม. = ๑๓ นาที/เที่ยว รถหมวด ๒ = ๓๒ นาที/เที่ยว หมวด ๓ = ๓๓ นาที/เที่ยว รถหมวด ๑ ภูมิภาค = ๑๖ นาที/เที่ยว รถหมวด ๔ ภูมิภาค = ๒๑ นาที/เที่ยว รถแท็กซี่มอเตอร์ = ๑๒ นาที/ครั้ง รถจักรยานยนต์สาธารณะ = ๗ นาที/ครั้ง	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑		พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)	
เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ			
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ			
๓. สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน ค่าเป้าหมาย : ตัวชี้วัดสำหรับการติดตามผล (Monitoring Indicator) ดำเนินการสำรวจสัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน	๒๕๖๓	รถหมวด ๑ กทม. = ๖๒๕ บาท/เดือน รถหมวด ๔ กทม. = ๖๑๐ บาท/เดือน รถหมวด ๒ = ๔,๘๔๗ บาท/ปี หมวด ๓ = ๒,๙๐๔ บาท/ปี รถหมวด ๑ ภูมิภาค = ๕๑๔ บาท/เดือน รถหมวด ๔ ภูมิภาค = ๕๕๑ บาท/เดือน รถแท็กซี่มอเตอร์ี๋ ทั่วประเทศ = ๑๗๓ บาท/ครั้ง รถจักรยานยนต์สาธารณะ ทั่วประเทศ = ๕๑ บาท/เที่ยว	
	๒๕๖๔	ไม่มีผลการดำเนินการ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ จึงไม่สามารถลงพื้นที่สำรวจได้	
	๒๕๖๕	รถหมวด ๑ กทม. = ๖๗๔ บาท/เดือน รถหมวด ๔ กทม. = ๕๓๑ บาท/เดือน รถหมวด ๒ = ๒,๒๒๔ บาท/ปี หมวด ๓ = ๒,๕๕๐ บาท/ปี รถหมวด ๑ ภูมิภาค = ๔๕๔ บาท/เดือน รถหมวด ๔ ภูมิภาค = ๔๔๔ บาท/เดือน รถแท็กซี่มอเตอร์ี๋ ทั่วประเทศ = ๑๖๖ บาท/ครั้ง รถจักรยานยนต์สาธารณะ ทั่วประเทศ = ๓๘ บาท/เที่ยว	
๔. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ความพึงพอใจเฉลี่ยของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางหมวด ๑/หมวด ๔ กรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาค หมวด ๒ หมวด ๓ รถแท็กซี่มอเตอร์ี๋ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๕	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๕.๘๙	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๙.๐๐ (วัดในส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ จึงไม่สามารถลงพื้นที่สำรวจความพึงพอใจในหมวดอื่น ๆ ได้)	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจ ร้อยละ ๗๘.๔๖	
๕. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อนิรลไฟประจำจังหวัด ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๘๐ ปี ๒๕๖๔ มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๙๐ ปี ๒๕๖๕ มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๑๐๐	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๘๐	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๙๐	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟประจำจังหวัด ร้อยละ ๑๐๐	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑		พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)	
เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ			
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ			
๖. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้า ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ ร้อยละความสำเร็จโครงการศึกษาระบบนำส่งผู้โดยสาร (feeder) ด้วยรถโดยสารประจำทางสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขต กทม.และปริมณฑล และมีการทดสอบนำร่องระบบจำนวน ๑ เส้นทาง ปี ๒๕๖๔ กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า ปี ๒๕๖๕ กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทางให้สอดคล้องกับโครงข่ายรถไฟฟ้า โดยมีเส้นทางรถโดยสารประจำทางที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖๐	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ดำเนินโครงการสำเร็จร้อยละ ๑๐๐ และมีการทดสอบนำร่องระบบฯ ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง (คลองบางไผ่-เตาปูน) และเส้นทาง MRT (แยกติวานนท์-ท่าน้ำนนทบุรี)	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีแดง จำนวน ๘ เส้นทาง	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย กำหนด (ปรับปรุง) โครงข่ายเส้นทางรถโดยสารประจำทางเพื่อรองรับการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจำนวน ๑๓๑ สถานี (จำนวนสถานีรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการทั้งหมด ๑๓๕ สถานี) คิดเป็นร้อยละ ๙๗.๐๔	
๗. พนักงานขับรถและรถที่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร ค่าเป้าหมาย : ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย พนักงานขับรถและรถมีความพร้อม ร้อยละ ๙๙.๙๙	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย พนักงานขับรถและรถมีความพร้อม ร้อยละ ๙๙.๙๙	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย พนักงานขับรถและรถมีความพร้อม ร้อยละ ๙๙.๙๙	
๘. ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น ๑๒๔ แห่ง ปี ๒๕๖๔ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ ของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น ๑๒๔ แห่ง ปี ๒๕๖๕ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น ๑๒๔ แห่ง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย สถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ จำนวน ๔ แห่งคิดเป็น ร้อยละ ๓.๒๓	
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย สถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ จำนวน ๕ แห่งคิดเป็น ร้อยละ ๔.๐๓	
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย สถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ จำนวน ๙ แห่งคิดเป็น ร้อยละ ๗.๒๐	
๙. ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะ ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q-Bus ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๔ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ปี ๒๕๖๔ ร้อยละ ๕ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ปี ๒๕๖๕ ร้อยละ ๖ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ไม่มีการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus)	
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ไม่มีการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus)	
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ไม่มีการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus)	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑	พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)	
เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ		
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๑ ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ ที่มีคุณภาพ		
๑๐. ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๑.๕๘	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย แก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ ๙๖.๙๖ (เรื่องร้องเรียนสำหรับผู้ที่ไม่ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน ๑๕๐,๖๔๓ เรื่อง ได้รับการแก้ไขจำนวน ๑๔๖,๐๖๕ เรื่อง)
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย แก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ ๙๕.๑๓ (เรื่องร้องเรียนสำหรับผู้ที่ไม่ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน ๑๒๘,๐๑๖ เรื่อง ได้รับการแก้ไขจำนวน ๑๒๑,๗๘๑ เรื่อง)
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย แก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ ๙๖.๘๕ (เรื่องร้องเรียนสำหรับผู้ที่ไม่ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน ๑๑๘,๒๕๘ เรื่อง ได้รับการแก้ไขจำนวน ๑๑๔,๕๓๐ เรื่อง)

ทั้งนี้ มีแผนงานและโครงการสำคัญที่ส่งผลต่อการบรรลุผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์ เช่น โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครนายก โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมหาสารคาม แผนงานปฏิรูปเส้นทางรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง แผนงานโครงข่ายเส้นทางและเงื่อนไขการเดินทางโดยสารประจำทาง และโครงการการดำเนินงานศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ (โทร. ๑๕๘๔) เป็นต้น

ตารางที่ ๓ - ๓ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑		พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)	
เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ			
ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย		ผลดำเนินงาน	
๑. จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น ๓,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้น ๗,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น ๑๐,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน หมายเหตุ : ปีฐาน คือปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ = ๗๘๐,๐๐๐ คัน/ปี	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๙๔๒,๖๔๘ คันเพิ่มขึ้น ๑๖๒,๖๔๘ คันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๑,๑๘๙,๙๕๑ คันเพิ่มขึ้น ๔๐๙,๙๕๑ คันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๘๓๗,๗๓๑ คันเพิ่มขึ้น ๕๗,๗๓๑ คันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑	พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)	
เป้าประสงค์ที่ ๑ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ		
เป้าประสงค์ย่อยที่ ๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ที่มีคุณภาพ		
๒. จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๓ ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕ ปี ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑.๔
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๑
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๙.๐๙
๓. จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark (เริ่มวัดปี ๒๕๖๔ เป็นต้นไป) ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๔ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ปี ๒๕๖๕ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark คิดเป็น ร้อยละ ๒๔.๓๖
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark คิดเป็น ร้อยละ ๕๗.๓๐

ทั้งนี้ มีแผนงานและโครงการสำคัญที่ส่งผลต่อการบรรลุผลสัมฤทธิ์ในระดับเป้าประสงค์ เช่น โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม โครงการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก เป็นต้น

(๒) ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีการกำหนดเป้าประสงค์จำนวน ๒ เป้าประสงค์ ได้แก่ เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย และเป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีผลการประเมินตัวชี้วัดในแต่ละเป้าประสงค์ปรากฏตามตารางที่ ๓ - ๔ ถึง ตารางที่ ๓ - ๕

ตารางที่ ๓ - ๔ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒	พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม		
เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย			
ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน		
๑. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๕๓.๓๐ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๒๑๒ คน เหลือ ๙๙ คน	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๖๓.๔๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๑๖๙ คน เหลือ ๖๒ คน	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๔๑.๙๓ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๑๑๔ คน เหลือ ๖๖ คน	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒		พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	
เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย			
๒. จำนวนอุบัติเหตุทางถนน คิดเป็นหน่วย จำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุทางถนนต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน - กิโลเมตร เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๖.๒๕	
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วย จำนวนอุบัติเหตุต่อ ๑,๐๐๐ ล้านคัน-กม. = ๖๔.๒๔ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๖.๒๕	
	๒๕๖๕	- N/A - อยู่ระหว่างกรมทางหลวงดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล (ขบ. ใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวงเพื่อวัดค่าตัวชี้วัด)	
๓. จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๔,๑๒๕ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๗๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๓,๙๙๐ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๕๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๔,๐๓๔ ครั้ง ลดลงร้อยละ ๙.๒๑ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
๔. จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๖๐,๕๐๑ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๙.๕๗ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๖๐,๙๖๕ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๒๖ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๔๘,๓๖๙ ครั้ง ลดลงร้อยละ ๒๑.๙๓ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	
๕. การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดของรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบจากระบบ GPS ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ตรวจพบจากระบบ ๓ ครั้ง/วัน/ ๑๐๐ คัน	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ตรวจพบจากระบบ ๑.๐๗ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ตรวจพบจากระบบ ๐.๓๔ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ตรวจพบจากระบบ ๐.๑๓ ครั้ง/วัน/๑๐๐ คัน	
๖. ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ร้อยละ ๒๘.๒๓	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ร้อยละ ๖๐.๒๑	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ร้อยละ ๗๔.๙๓	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒		พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	
เป้าประสงค์ที่ ๒ รถและคนขับที่ปลอดภัย			
๗. ระดับความสำเร็จโครงการ “Sure Driving Smart Driver” และการนำไปสู่การปฏิบัติ คำเป้าหมาย ปี ๒๕๖๓ การดำเนินโครงการ/กิจกรรมตามข้อ ๑.๖ การพัฒนาระบบการอบรม (e-Lecturing) / ๒.๓ ส่งบุคลากรกรมฯ เข้ารับอบรมเพิ่มพูนทักษะ / ๓.๒ สร้างศูนย์สอนขับรถ จ.สุราษฎร์ธานี / ๔. ยกระดับด้านคุณภาพการอบรมและทดสอบ / ๕.๑-๕.๒ ยกระดับมาตรฐานคุณภาพโรงเรียนสอนขับรถ ปี ๒๕๖๔ การดำเนินโครงการ/กิจกรรม แล้วเสร็จทั้งหมด	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามคำเป้าหมาย ดำเนินโครงการ/กิจกรรมตามข้อ ๔ ยกระดับด้านคุณภาพการอบรมและทดสอบเท่านั้น	
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามคำเป้าหมาย ยังไม่ได้ดำเนินการพัฒนาระบบการทดสอบสมรรถนะทางร่างกาย (e-Performance) เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาให้หน่วยงานทางการแพทย์ทำการทดสอบแทนกรมการขนส่งทางบก	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามคำเป้าหมาย ดำเนินการแล้วเสร็จปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔	
๘. ระดับความสำเร็จของการกำหนดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) (เริ่มวัดปี ๒๕๖๔ เป็นต้นไป) คำเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๔ ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก ปี ๒๕๖๕ ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ หลักสูตรระยะเวลาการฝึกอบรมและหน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	๒๕๖๔	เป็นไปตามคำเป้าหมาย ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ หลักสูตรระยะเวลาการฝึกอบรมและหน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัย พ.ศ. ๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๔	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามคำเป้าหมาย ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติหลักสูตรระยะเวลาการฝึกอบรมและหน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัย พ.ศ. ๒๕๖๔ ณ วันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๕ มีผลใช้บังคับ วันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๕	
๙. ระดับความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนงานการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ (เริ่มวัดปี ๒๕๖๕) คำเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ แผนงานเพื่อการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถ ดำเนินการแล้วเสร็จครบทั้ง ๕ แผนงาน	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามคำเป้าหมาย ดำเนินการแล้วเสร็จ ๓ แผนงาน คือ ๑. การปรับปรุงเนื้อหาหลักสูตรการอบรมและปรับปรุงสื่อการสอน ๒. การปรับปรุงคุณภาพข้อสอบ ๓. การส่งบุคลากรกรมฯ ที่เป็นครูผู้ฝึกหัดขับรถเข้ารับการอบรมเพื่อเพิ่มทักษะ อยู่ระหว่างดำเนินการ ๒ แผนงาน คือ ๔. การพัฒนาระบบใบรับรองแพทย์อิเล็กทรอนิกส์ ๕. การปรับปรุงเครื่องทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายให้เป็นไปตามความเห็นจักษุแพทย์	

ทั้งนี้ มีแผนงานและโครงการสำคัญที่ส่งผลต่อการบรรลุผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์ เช่น โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS แผนงานยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์เทียบเท่าสากล โครงการยกระดับมาตรฐานคุณภาพอบรมตามแนวทางการยกระดับคุณภาพผู้ขับรถ (Sure Driving Smart Driver) โครงการตรวจเข้มรถโดยสารสาธารณะ Checking point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย กิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ และแผนการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงทางถนน เป็นต้น

ตารางที่ ๓ - ๕ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒		พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
เป้าประสงค์ที่ ๓ การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม		
ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
๑. ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ จัดส่งข้อมูลที่ใช้คำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกในภาคการขนส่ง ให้ สนข. อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ส่งข้อมูลให้ สนข. จำนวน ๑ ครั้ง (ขบ. ส่งข้อมูลให้ สนข. ตามหนังสือ ขบ. ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๘.๗/๖๘๖๕ ลงวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๓)
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ส่งข้อมูลให้ สนข. จำนวน ๑ ครั้ง (ขบ. ส่งข้อมูลให้ สนข. ตามหนังสือ ขบ. ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๘.๗/๔๕๙๒ ลงวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๖๔)
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ส่งข้อมูลให้ สนข. จำนวน ๑ ครั้ง (ขบ. ส่งข้อมูลให้ สนข. ตามหนังสือ ขบ. ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๔๑๘.๗/๖๐๒๙ ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๕)
๒. ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ร้อยละของจำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๙๐ และมีการจัดส่งรายงานการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวนการอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษ ร้อยละ ๙๗.๖๕ (จำนวนรถทั้งหมดที่เข้ารับการตรวจ ๙๕,๘๐๕ คัน ตรวจผ่าน ๙๓,๕๕๕ คัน) และจัดส่งรายงานให้ คค. ตามหนังสือ ขบ. ที่ คค ๐๔๑๘.๗/๑๕๘๐๓ ลงวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษ ร้อยละ ๙๗.๖๒ (จำนวนรถทั้งหมดที่เข้ารับการตรวจ ๙๓,๒๘๗ คัน ตรวจผ่าน ๙๑,๐๗๕ คัน) และจัดส่งรายงานให้ คค. ตามหนังสือ ขบ. ที่ คค ๐๔๑๘.๗/๑๖๗๙๙ ลงวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถที่ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบมลพิษ ร้อยละ ๙๗.๘๗ (จำนวนรถทั้งหมดที่เข้ารับการตรวจ ๑๐๓,๗๖๑ คัน ตรวจผ่าน ๑๐๑,๕๔๘ คัน) และจัดส่งรายงานให้ คค. ตามหนังสือ ขบ. ที่ คค ๐๔๑๘.๗/๑๒๗๗๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๕

ทั้งนี้ มีแผนงานและโครงการสำคัญที่ส่งผลต่อการบรรลุผลสัมฤทธิ์ระดับเป้าประสงค์ เช่น โครงการศึกษาหลักเกณฑ์ วิธีการตรวจสอบสภาพรถในส่วนของบริษัทไฟฟ้าของรถยนต์พลังงานทางเลือก โครงการพัฒนาระบบรายงานผลการตรวจสอบสภาพรถของสถานตรวจสอบสภาพและระบบรายงานผลการติดตั้งการตรวจและทดสอบเครื่องยนต์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงผ่านระบบสารสนเทศ โครงการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียงรบกวน การบังคับใช้ระเบียบ กฎหมายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร และกรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น และการกำหนดมาตรการด้านภาษีประจำปี เพื่อส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น

(๓) ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ มีการกำหนดเป้าประสงค์จำนวน ๑ เป้าประสงค์ ได้แก่ เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ โดยมีผลการประเมินตัวชี้วัดปรากฏตามตารางที่ ๓ - ๖

ตารางที่ ๓ - ๖ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓		พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ	
เป้าประสงค์ที่ ๔ การให้บริการที่เป็นเลิศ			
ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย		ผลดำเนินงาน	
๑. ร้อยละความพึงพอใจ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ความพึงพอใจของประชาชนผู้มาติดต่อราชการกับกรมฯ มากกว่าร้อยละ ๘๕	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ความพึงพอใจของประชาชนผู้มาติดต่อราชการกับกรมฯ คิดเป็นร้อยละ ๙๔.๒๐	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ความพึงพอใจของประชาชนผู้มาติดต่อราชการกับกรมฯ คิดเป็นร้อยละ ๙๔.๘๐	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ความพึงพอใจของประชาชนผู้มาติดต่อราชการกับกรมฯ คิดเป็นร้อยละ ๙๓.๒๕	
๒. ร้อยละความไม่พึงพอใจ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ ดำเนินการสำรวจเพื่อใช้ข้อมูลในการกำหนดค่าเป้าหมายเป็นปีฐาน ปี ๒๕๖๔ น้อยกว่าค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๓ (ร้อยละ ๐.๙๘) ปี ๒๕๖๕ น้อยกว่าค่าเป้าหมายปี ๒๕๖๓ (ร้อยละ ๐.๙๘)	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมฯ คิดเป็นร้อยละ ๐.๙๘	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมฯ คิดเป็นร้อยละ ๐.๗๐	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ความไม่พึงพอใจของประชาชนที่มีต่องานบริการของกรมฯ คิดเป็นร้อยละ ๐.๔๗	
๓. สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัล ๑๐ กระบวนการ ปี ๒๕๖๔ ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๓๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน ปี ๒๕๖๕ ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๕๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย การพัฒนากระบวนการให้บริการให้เป็นดิจิทัล ๑๒ กระบวนการงาน	
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย การพัฒนากระบวนการให้บริการให้เป็นดิจิทัล คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๑๓	
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย การพัฒนากระบวนการให้บริการให้เป็นดิจิทัล คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๑๓	

ทั้งนี้ มีแผนงานและโครงการสำคัญที่ส่งผลต่อการบรรลุผลสัมฤทธิ์ในระดับเป้าประสงค์ เช่น โครงการจัดทำระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน (Queueless: คิวที่ไม่มีคิว) และโครงการระบบผู้รับชำระภาษีรถประจำปีอัตโนมัติ เป็นต้น

(๔) ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล มีการกำหนดเป้าประสงค์จำนวน ๑ เป้าประสงค์ ได้แก่ เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี โดยมีผลการประเมินตัวชี้วัดปรากฏตามตารางที่ ๓ - ๗

**ตารางที่ ๓ - ๗ ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง
และมีการบริหารจัดการที่ดี**

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔		เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล	
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี			
ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย		ผลดำเนินงาน	
๑. ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๘๕	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ความเชื่อมั่นต่อองค์กร คิดเป็นร้อยละ ๘๘.๒๐	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ความเชื่อมั่นต่อองค์กร คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๕๐	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ความเชื่อมั่นต่อองค์กร คิดเป็นร้อยละ ๙๐.๓๐	
๒. ร้อยละความสำเร็จ ของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ มีแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) และดำเนินการตามแผน ปี ๒๕๖๔ ดำเนินการตามแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) อย่างน้อย ๒ วิธีการ/กิจกรรม ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ ปี ๒๕๖๕ ติดตามและประเมินผลการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function)	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย อยู่ระหว่างขั้นตอนเสนอแผน	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ดำเนินการตามแผน ๒ วิธีการ ดังนี้ ๑. การเข้ารับการฝึกอบรม กิจกรรมเสริมสร้างความรู้ ด้าน “การดำเนินการทางวินัย” ผ่านระบบการประชุมทางไกล (Video Conference) และ หลักสูตรการบริหารสำหรับผู้บังคับบัญชาระดับต้น รุ่นที่ ๒๗ ซึ่งมีหน่วยงานเข้าร่วม จำนวนรวม ๘๕ หน่วยงาน คิดเป็นร้อยละ ๘๖.๗๓ ๒. การเรียนรู้ผ่านสื่อออนไลน์ โดยให้บุคลากรเรียนรู้ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Learning) ซึ่งมีหน่วยงานเข้าร่วมทุกหน่วยงาน คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย สืบหาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา/อุปสรรค/ข้อเสนอแนะ ในการดำเนินการตามแผนการดำเนินการเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-Function) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ผ่านทางออนไลน์ และรายงานผลการสำรวจความคิดเห็นให้ผู้บริหารทราบเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๖๕	
๓. ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั่วทั้งองค์กร ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ จำนวนนวัตกรรมการควบคุมกำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนที่ดีสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ และนำมาใช้ในการปฏิบัติงาน อย่างน้อย ๑ เรื่อง ปี ๒๕๖๔ ประเมินผลลัพธ์ ผลกระทบที่เกิดจากการนำนวัตกรรม การควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดีมาปฏิบัติ เพื่อนำผลไปพัฒนางานต่อไป	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนนวัตกรรมฯ จำนวน ๓ โครงการ ได้แก่ ๑. ระบบควบคุมประตูอัตโนมัติ (Gate Control System: GCS) (สนค.) ๒. โครงการศึกษาและจัดทำระบบการกำกับ ดูแล ยานพาหนะข้ามพรมแดนเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (กผง.) ๓. โครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจ และทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ ผ่านระบบสารสนเทศ (สนว.)	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔		เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล	
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี			
ปี ๒๕๖๕ ประเมินผลลัพธ์ ผลกระทบที่เกิดจากการนำนวัตกรรม การควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดีมาปฏิบัติ เพื่อนำผลไปพัฒนางานต่อไป	๒๕๖๔	เป็นไปตามคำเป้าหมาย ประเมินผลกระทบจากการนำนวัตกรรมฯ มาปฏิบัติ ดังนี้ ๑. ระบบควบคุมประตูอัตโนมัติ (Gate Control System: GCS) (สนค.) <u>ผลกระทบ</u> : ลดปัญหาการจราจรติดขัดภายในสถานีขนส่งสินค้าและพื้นที่โดยรอบ รถเข้า - ออกสถานีขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว ลดต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าจากการรอเข้า - ออกสถานีขนส่งสินค้า และช่วยลดมลพิษภายในสถานี ๒. โครงการศึกษาและจัดทำระบบการกำกับ ดูแล ยานพาหนะข้ามพรมแดนเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (กผง.) <u>ผลกระทบ</u> : อำนวยความสะดวกในการยื่นเอกสารขออนุญาตนำรถต่างประเทศเข้ามาใช้ ผ่านระบบออนไลน์ แทนการยื่นขออนุญาตด้วยเอกสารกระดาษแบบเก่า ๓. โครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจ และทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถ ผ่านระบบสารสนเทศ (สนว.) <u>ผลกระทบ</u> : ปริมาณข้อมูลผลการตรวจสภาพรถจากสถานตรวจสภาพรถทั่วประเทศ มีข้อมูลจำนวนมาก ทำให้ Server ที่ใช้อยู่เดิมมีพื้นที่ในการจัดเก็บไม่เพียงพอ ปัจจุบันได้แก้ไขปัญหาโดยของบจาก กปถ. เพื่อจัดหา Server ใหม่ที่มีพื้นที่จัดเก็บข้อมูลมากเพียงพอมาทดแทน Server เดิม เพื่อรองรับการจัดเก็บข้อมูลผลการตรวจสภาพรถจากสถานตรวจสภาพรถทั่วประเทศได้ <u>ข้อจำกัด</u> : ไม่สามารถดำเนินการเชื่อมต่อระบบ MDM กับ ระบบ ตรอ. ออนไลน์ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้าง ซึ่งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุเห็นว่ามีความจำเป็นต้องแก้ไขสัญญาจ้างให้สอดคล้องกับเงื่อนไขและข้อจำกัดของระบบ MDM	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามคำเป้าหมาย ดำเนินการประเมินผลลัพธ์ผลกระทบที่เกิดจากการนำนวัตกรรม การควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนที่ดีมาปฏิบัติ จำนวน ๓ โครงการ ดังนี้ ๑. ระบบควบคุมประตูอัตโนมัติ (Gate Control System: GCS) ๒. โครงการจัดทำระบบรายงานผลการติดตั้ง การตรวจและทดสอบเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔		เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล	
เป้าประสงค์ที่ ๕ การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี			
		ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง และระบบรายงานผลการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ ๓. โครงการศึกษาและจัดทำระบบการกำกับ ดูแล ยานพาหนะข้ามพรมแดนเพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ	
๔. ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA) ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ ๘๕ คะแนนขึ้นไป	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย คะแนนผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินการของหน่วยงานอยู่ที่ ๘๔.๑๔	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย คะแนนผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินการของหน่วยงานอยู่ที่ ๘๘.๙๔	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย คะแนนผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินการของหน่วยงานอยู่ที่ ๘๙.๑๗	
๕. ระดับความสำเร็จของกฎหมายในระดับอนุบัญญัติที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ.๒๕๖๒ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ การประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๕ เรื่อง ปี ๒๕๖๔ การประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๗ เรื่อง ปี ๒๕๖๕ การประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๑๖ เรื่อง	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๘ เรื่อง	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๗ เรื่อง	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนกฎหมายที่มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย จำนวน ๑๖ เรื่อง	

ทั้งนี้ มีแผนงาน โครงการ และกิจกรรมสำคัญที่ส่งผลต่อการบรรลุผลสัมฤทธิ์ในระดับเป้าประสงค์ เช่น การปรับปรุงโครงสร้างและการแบ่งงานภายในของหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบก แผนพัฒนาบุคลากร กรมการขนส่งทางบก แผนพัฒนาความรู้ความเข้าใจด้านนวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนของกรมการขนส่งทางบก โครงการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสารสนเทศของกรมการขนส่งทางบก โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อการจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture) และการจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น

๓.๒ ผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

๓.๒.๑ เกณฑ์การประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์

กรมการขนส่งทางบก ได้กำหนดวิสัยทัศน์และค่านิยมภายใต้แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ดังนี้

(๑) วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”

(๒) ค่านิยม

กรมการขนส่งทางบกเป็นองค์กรที่มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และสร้างสรรค์การดำเนินงาน โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล อันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพ และปลอดภัย โดยกำหนดให้วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบกบรรลุผลภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาวิสัยทัศน์และค่านิยมแล้ว พบว่ามี ๓ องค์ประกอบ ดังนี้

องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ

องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย

องค์ประกอบที่ ๓ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน โดยแต่ละองค์ประกอบสามารถคัดเลือกกลุ่มตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์ที่เกี่ยวข้องมาเพื่อเทียบเคียงในการวัดผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์ สรุปได้ตามตารางที่ ๓ - ๘

ตารางที่ ๓ - ๘ ตัวชี้วัดระดับวิสัยทัศน์

องค์ประกอบ	ตัวชี้วัด
องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ จะพิจารณาประเมินผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแล เพื่อยกระดับการพัฒนาการขนส่งทางถนน โดยสารด้วยรถสาธารณะ และการขนส่งสินค้าทางถนน	ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ จำนวน ๑ ตัวชี้วัด *ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
	ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก จำนวน ๓ ตัวชี้วัด *จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า *จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น *จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark
	ด้านความปลอดภัย จำนวน ๓ ตัวชี้วัด *จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง *จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง *จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง
องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย จะประเมินผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานในการควบคุม กำกับ ดูแลการพัฒนาการให้มีความปลอดภัยและการพัฒนาระดับคุณภาพการออกและต่อใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ	

องค์ประกอบ	ตัวชี้วัด
องค์ประกอบที่ ๓ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม ในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน จะประเมินผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานในการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และ สร้างสรรค์การดำเนินงาน โดยใช้เทคโนโลยี ดิจิทัล อันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มี คุณภาพและปลอดภัย	ด้านการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม จำนวน ๒ ตัวชี้วัด *สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล *ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS

๓.๒.๒ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบกประกอบด้วย ๓ องค์ประกอบ ๙ ตัวชี้วัด ดังที่ได้กล่าวไว้ในข้อ ๓.๒.๑ โดยมีรายละเอียดผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์ปรากฏตามตารางที่ ๓ - ๙

ตารางที่ ๓ - ๙ ภาพรวมผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์

ประเด็นยุทธศาสตร์	สถานะ	จำนวนตัวชี้วัด		
		พ.ศ. ๒๕๖๓	พ.ศ. ๒๕๖๔	พ.ศ. ๒๕๖๕
องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ	เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	๓	๓
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๑	๑	๑
องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย	เป็นไปตามเป้าหมาย	๑	๑	๓
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	๒	-
องค์ประกอบที่ ๓ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน	เป็นไปตามเป้าหมาย	๒	๑	๑
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	-	๑	๑
รวม	เป็นไปตามเป้าหมาย	๖	๕	๗
	ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	๓	๔	๒
	จำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด	๘	๙	๙
ร้อยละความสำเร็จ		ร้อยละ ๗๕.๐๐	ร้อยละ ๕๕.๕๖	ร้อยละ ๗๗.๗๘

หมายเหตุ : ร้อยละความสำเร็จ = $\frac{\text{ตัวชี้วัดที่เป็นไปตามเป้าหมาย}}{\text{จำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด}}$

๓.๒.๓ สรุปผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ระดับวิสัยทัศน์จำแนกตามองค์ประกอบและปีงบประมาณ

(๑) ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับระดับวิสัยทัศน์ องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ มีการคัดเลือกตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์เพื่อนำมาประเมินผลระดับระดับวิสัยทัศน์ จำนวน ๔ ตัวชี้วัด แบ่งเป็นด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ จำนวน ๑ ตัวชี้วัด และด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก จำนวน ๓ ตัวชี้วัด โดยมีผลการประเมินตัวชี้วัดระดับวิสัยทัศน์ขององค์ประกอบที่ ๑ ปรากฏตามตารางที่ ๓ - ๑๐

**ตารางที่ ๓ - ๑๐ ผลการประเมินตัวชี้วัดในระดับระดับวิสัยทัศน์
องค์ประกอบที่ ๑ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ**

ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ จำนวน ๑ ตัวชี้วัด		
๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ความพึงพอใจเฉลี่ยของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางหมวด ๑/หมวด ๔ กรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาค หมวด ๒ หมวด ๓ รถแท็กซี่มีเตอร์ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๕	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๕.๘๙
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๙.๐๐ (วัดในส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ จึงไม่สามารถลงพื้นที่สำรวจความพึงพอใจในหมวดอื่น ๆ ได้)
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจ ร้อยละ ๗๘.๔๖
ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก จำนวน ๓ ตัวชี้วัด		
๑. จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น ๓,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้น ๗,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น ๑๐,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน หมายเหตุ : ปีฐาน คือปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ = ๗๘๐,๐๐๐ คัน/ปี	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๙๔๒,๖๔๘ คันเพิ่มขึ้น ๑๖๒,๖๔๘ คันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๑,๑๘๙,๙๕๑ คันเพิ่มขึ้น ๔๐๙,๙๕๑ คันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๘๓๗,๗๓๑ คันเพิ่มขึ้น ๕๗,๗๓๑ คันจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน
๒. จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๓ ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕ ปี ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑.๔
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๑
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๙.๐๙
๓. จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark (เริ่มวัดปี ๒๕๖๔ เป็นต้นไป) ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๔ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ปี ๒๕๖๕ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark คิดเป็น ร้อยละ ๒๔.๓๖
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark คิดเป็น ร้อยละ ๕๗.๓๐

(๒) ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับระดับวิสัยทัศน์ องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย มีการคัดเลือกตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์เพื่อนำมาประเมินผลระดับระดับวิสัยทัศน์ จำนวน ๓ ตัวชี้วัด โดยมีผลการประเมินตัวชี้วัดระดับวิสัยทัศน์ขององค์ประกอบที่ ๒ ปรากฏตามตารางที่ ๓ - ๑๑

ตารางที่ ๓ - ๑๑ ผลการประเมินตัวชี้วัดในระดับระดับวิสัยทัศน์
องค์ประกอบที่ ๒ ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย

ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
ด้านความปลอดภัย จำนวน ๓ ตัวชี้วัด		
๑. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๕๓.๓๐ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๒๑๒ คน เหลือ ๙๙ คน
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๖๓.๔๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๑๖๙ คน เหลือ ๖๒ คน
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๔๑.๙๓ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๑๑๔ คน เหลือ ๖๖ คน
๒. จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๔,๑๒๕ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๗๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๓,๙๙๐ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๕๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๔,๐๓๔ ครั้ง ลดลงร้อยละ ๙.๒๑ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
๓. จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๖๐,๕๐๑ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๙.๕๗ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๖๐,๙๖๕ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๒๖ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๔๘,๓๖๙ ครั้ง ลดลงร้อยละ ๒๑.๙๓ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง

(๓) ผลการประเมินตัวชี้วัดระดับระดับวิสัยทัศน์ องค์ประกอบที่ ๓ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน มีการคัดเลือกตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์เพื่อนำมาประเมินผลระดับระดับวิสัยทัศน์ จำนวน ๒ ตัวชี้วัด โดยมีผลการประเมินตัวชี้วัดระดับวิสัยทัศน์ขององค์ประกอบที่ ๓ ปรากฏตามตารางที่ ๓ - ๑๒

ตารางที่ ๓ - ๑๒ ผลการประเมินตัวชี้วัดในระดับระดับวิสัยทัศน์
องค์ประกอบที่ ๓ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน

ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
ด้านการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม จำนวน ๒ ตัวชี้วัด		
๑. สัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัล ๑๐ กระบวนการ ปี ๒๕๖๔ ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๓๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน ปี ๒๕๖๕ ปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัล ร้อยละ ๕๐ ของคู่มือสำหรับประชาชน	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย การพัฒนากระบวนการบริการให้เป็นดิจิทัล ๑๒ กระบวนการ
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย การพัฒนากระบวนการบริการให้เป็นดิจิทัล คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๑๓
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย การพัฒนากระบวนการบริการให้เป็นดิจิทัล คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๑๓
๒. ร้อยละการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ การบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ร้อยละ ๒๘.๒๓
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ร้อยละ ๖๐.๒๑
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่ติดตั้ง GPS ร้อยละ ๗๔.๙๓

ส่วนที่ ๔

ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานของแผนปฏิบัติราชการ
กรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ต่อแผนระดับที่ ๑ และระดับที่ ๒
ตามนัยของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

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

๔.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (หลัก) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

(๑) เป้าหมาย

- ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน มีส่วนสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน จำนวน ๒ ประเด็น ดังนี้

- การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้นผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร การพัฒนาศักยภาพและการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง และการพัฒนาและเสริมสร้างระบบความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

- การยกระดับการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด ผ่านการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยมีการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนผ่านการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP)

๔.๒ แผนระดับที่ ๒

๔.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (หลัก) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

(๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ ๑ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น
- ค่าเป้าหมาย อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน อันดับที่ ๔๕

ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงาน

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า และสถานีขนส่งผู้โดยสาร การพัฒนาศักยภาพและการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง รวมถึงการกำกับ ดูแลการขนส่งทางถนน ให้ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดตัวชี้วัดตามแผนปฏิบัติการฯ ให้สอดคล้องกับเป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ ดังกล่าว ดังมีรายละเอียดผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ปรากฏตามตารางที่ ๔ - ๑

ตารางที่ ๔ - ๑ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (หลัก) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

ตัวชี้วัด / ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
(๑) ด้านการขนส่งผู้โดยสาร		
๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ความพึงพอใจเฉลี่ยของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางหมวด ๑/หมวด ๔ กรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาค หมวด ๒ หมวด ๓ รถแท็กซี่มิเตอร์ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๕	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๕.๘๙
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๙.๐๐ (วัดในส่วนผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ จึงไม่สามารถลงพื้นที่สำรวจความพึงพอใจในหมวดอื่น ๆ ได้)
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๘.๔๖
(๒) ด้านการขนส่งสินค้า		
๒. จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น ๓,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้น ๗,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น ๑๐,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน หมายเหตุ : ปีฐาน คือปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ = ๗๘๐,๐๐๐ คัน/ปี	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๙๔๒,๖๔๘ คัน เพิ่มขึ้น ๑๖๒,๖๔๘ คัน จากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๑,๑๘๙,๙๕๑ คัน เพิ่มขึ้น ๔๐๙,๙๕๑ คัน จากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน รวม ๘๓๗,๗๓๑ คัน เพิ่มขึ้น ๕๗,๗๓๑ คัน จากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า เมื่อเทียบกับปีฐาน
(๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน		
๓. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๕๓.๓๐ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๒๑๒ คน เหลือ ๙๙ คน
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๖๓.๔๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๑๖๙ คน เหลือ ๖๒ คน
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๔๑.๙๓ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๑๑๔ คน เหลือ ๖๖ คน

(๒) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

● แนวทางการพัฒนา

แนวทางที่ ๕ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง

แนวทางที่ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ

แนวทางที่ ๗ พัฒนาลิขิตยานยนต์ความสะอาดและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ

แนวทางที่ ๘ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน ทั้งภาคเกษตรภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ

แนวทางที่ ๙ ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ

แนวทางที่ ๑๐ สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัย

แนวทางที่ ๑๑ ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

● เป้าหมายของแผนย่อย

- ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง
- ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น
- การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น
- ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงาน

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยดำเนินการผ่านกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่

● การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าและ เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและสนับสนุนการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อันจะช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนสามารถลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

● การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้มีโครงข่ายครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยมีสถานีขนส่งผู้โดยสารเป็นศูนย์รวมและเชื่อมต่อการขนส่งภายในและระหว่างจังหวัด ก่อให้เกิดการพัฒนาสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม ขยายโอกาสการเดินทางสัญจรอย่างเสมอภาคโดยทั่วถึง

- การพัฒนาศักยภาพและการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง เพื่อให้การประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนนมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และมีคุณภาพในด้านบริการ โดยเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนพัฒนาตนเองให้ดียิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการแข่งขันในอุตสาหกรรม การขนส่งทางถนนของประเทศ

- การพัฒนาและเสริมสร้างระบบความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ผ่านการควบคุม กำกับ ดูแลทั้งด้านตัวรถ ผู้ขับรถ และผู้ประจำรถ ผ่านการใช้เทคโนโลยี เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงลดปัญหามลภาวะที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน

ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดตัวชี้วัดตามแผนปฏิบัติการฯ ให้สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนย่อย ดังกล่าว ดังมีรายละเอียดผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ปรากฏตาม ตารางที่ ๔ - ๒

ตารางที่ ๔ - ๒ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์เป้าหมายของแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - พ.ศ. ๒๕๖๕

ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
(๑) ด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำนวน ๓ ตัวชี้วัด		
๑. ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น ๑๒๔ แห่ง ปี ๒๕๖๔ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ ของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น ๑๒๔ แห่ง ปี ๒๕๖๕ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น ๑๒๔ แห่ง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย สถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ จำนวน ๔ แห่งคิดเป็น ร้อยละ ๓.๒๓
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย สถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ จำนวน ๕ แห่งคิดเป็น ร้อยละ ๔.๐๓
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย สถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ จำนวน ๙ แห่งคิดเป็น ร้อยละ ๗.๒๐
๒. ร้อยละของจำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q-Bus ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๔ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ปี ๒๕๖๔ ร้อยละ ๕ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด ปี ๒๕๖๕ ร้อยละ ๖ ของจำนวนรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ไม่มีการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus)
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ไม่มีการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus)
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ไม่มีการรับรองมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus)
๓. ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๑.๕๘	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย แก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ ๙๖.๙๖ (เรื่องร้องเรียนสำหรับผู้ที่มีความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน ๑๕๐,๖๔๓ เรื่อง ได้รับการแก้ไขจำนวน ๑๔๖,๐๖๕ เรื่อง)
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย แก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ ๙๕.๑๓ (เรื่องร้องเรียนสำหรับผู้ที่มีความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน ๑๒๘,๐๑๖ เรื่อง ได้รับการแก้ไขจำนวน ๑๒๑,๗๘๑ เรื่อง)

ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย แก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ ร้อยละ ๙๖.๘๕ (เรื่องร้องเรียนสำหรับผู้ได้รับความเดือดร้อนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน ๑๑๘,๒๕๘ เรื่อง ได้รับการแก้ไขจำนวน ๑๑๔,๕๓๐ เรื่อง)
(๒) ด้านการขนส่งสินค้า จำนวน ๒ ตัวชี้วัด		
๑ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๓ ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕ ปี ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๕	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑.๔
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๑๑
	๒๕๖๕	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น (รายใหม่) ร้อยละ ๙.๐๙
๒ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark (เริ่มวัดปี ๒๕๖๔ เป็นต้นไป) ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๔ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๐ ปี ๒๕๖๕ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark คิดเป็น ร้อยละ ๒๔.๓๖
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการต่ออายุการรับรอง Q Mark คิดเป็น ร้อยละ ๕๗.๓๐
(๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จำนวน ๒ ตัวชี้วัด		
๑. จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๔,๑๒๕ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๗๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๓,๙๙๐ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๕๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ จำนวน ๔,๐๓๔ ครั้ง ลดลงร้อยละ ๙.๒๑ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
๒. จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง	๒๕๖๓	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๖๐,๕๐๑ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๙.๕๗ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๔	ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๖๐,๙๖๕ ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๒๖ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ จำนวน ๔๘,๓๖๙ ครั้ง ลดลงร้อยละ ๒๑.๙๓ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปี ย้อนหลัง

๔.๒.๒ แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-๑๙

พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕

(๑) เป้าหมายที่ ๔ มีการวางรากฐานเพื่อรองรับการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจใหม่

(๒) แนวทางการพัฒนาที่ ๔.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจใหม่ เช่น โครงสร้างพื้นฐานเชิงระบบการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ รวมถึงการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้โครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ เป็นต้น

(๓) โครงการที่สนับสนุน จำนวน ๓ รายการ ดังนี้

- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยด้วยระบบมาตรฐาน
- โครงการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุก ให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและได้มาตรฐาน (TDSC)
- โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม

ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงาน

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) มีโครงการสำคัญด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ จำนวน ๓ รายการ ที่ได้รับการบรรจุลงในแผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ อันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-๑๙ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นแผนระดับที่ ๒ ที่ได้รับการทบทวนให้สอดคล้องกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้นำเสนอให้คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน พ.ศ. ๒๕๖๓ ทั้งนี้ ในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินโครงการดังกล่าว จะประเมินจากร้อยละความสำเร็จของโครงการ เทียบกับเป้าหมายของโครงการในปีงบประมาณนั้น ๆ ดังมีผลการประเมินปรากฏตามตารางที่ ๔ - ๓

ตารางที่ ๔ - ๓ ผลการประเมินโครงการสำคัญที่ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ ที่ได้รับการบรรจุลงในแผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
อันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-๑๙ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕

โครงการ	แผนการดำเนินงาน (ภายในเดือน ก.ย. ๖๕)	ผลการดำเนินงาน	ร้อยละของ ผลงาน/ เป้าหมาย
๑. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนให้มีความปลอดภัยด้วยระบบมาตรฐาน	๑. ส่งเสริมความรู้ด้านมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) เพื่อพัฒนาศักยภาพ	ดำเนินการแล้วเสร็จ ๑. การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดย - จัดงานเสวนา "update สถานการณ์การขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร (Cold Chain Logistics) ระหว่างจีน-ไทย" ผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting เมื่อวันที่ ๑๘ ก.พ. ๖๕ มีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้น จำนวน ๑๕๐ คน	เป็นไปตาม เป้าหมาย ดำเนินการได้ ร้อยละ ๑๐๐ ของเป้าหมาย ที่กำหนด

โครงการ	แผนการดำเนินงาน (ภายในเดือน ก.ย. ๖๕)	ผลการดำเนินงาน	ร้อยละของ เนื้องาน/ เป้าหมาย
	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า รถบรรทุกและเสริมสร้าง ความรู้ความสามารถ ในการขนส่งสินค้า ๒. การเสริมสร้างและ พัฒนาศักยภาพด้านการ ตรวจประเมินมาตรฐาน คุณภาพบริการขนส่งด้วย รถบรรทุกให้กับหน่วย ตรวจประเมินอิสระ (IB) และผู้ตรวจประเมิน	- จัดอบรมให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง ในหัวข้อ “ยกระดับพัฒนาศักยภาพ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยมาตรฐาน Q Mark และ Q Cold Chain ของ กรมการขนส่งทางบก” จำนวน ๖ ครั้ง - จัดงานสัมมนาและมอบโล่เกียรติคุณ “ทิศทางการผู้ประกอบการไทยสู่การเป็น Logistics Hub ของอาเซียน” เมื่อวันที่ ๑ ก.ย. ๖๕ ณ อิมแพค เมืองทองธานี จำนวน ๒๐๐ คน - จัดอบรมเชิงปฏิบัติการ(Workshop) “สร้างกลยุทธ์ธุรกิจการขนส่งสินค้าด้วย Business Model Canvas และ Design Thinking” เมื่อวันที่ ๕ ก.ย. ๖๕ ณ อิมแพค เมืองทองธานี จำนวน ๖๐ คน ๒. การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพ ด้านการตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพ บริการขนส่งด้วยรถบรรทุก โดย - จัดอบรมให้แก่ผู้ตรวจประเมิน มาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตร และอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุม อุณหภูมิ “ความเข้าใจและการตีความ ใบรับรองผลการวัดและการสอบเทียบ ทางอุณหภูมิสำหรับมาตรฐาน Q Cold Chain” เมื่อวันที่ ๒๘ เม.ย. ๖๕ มีผู้เข้า อบรม จำนวน ๖๐ คน - จัดอบรมให้แก่ผู้ตรวจประเมิน มาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตร และอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุม อุณหภูมิ “วิธีการทำความสะอาดและ สารทำความสะอาดในการขนส่งสินค้า เกษตรและอาหาร” วันที่ ๒๙ เม.ย. ๖๕ จำนวนผู้เข้าอบรม ๖๐ คน - จัดอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) “พัฒนาแนวทางการตรวจ ประเมินมาตรฐาน Q Mark และ Q Cold Chain ด้วยการใช้เทคโนโลยี ดิจิทัล” เมื่อวันที่ ๙ ก.ย. ๖๕ ณ อิมแพค เมืองทองธานี จำนวน ๕๐ คน	

โครงการ	แผนการดำเนินงาน (ภายในเดือน ก.ย. ๖๕)	ผลการดำเนินงาน	ร้อยละของ เนื้องาน/ เป้าหมาย
		๓. ศึกษาดูงาน จำนวน ๓ ครั้ง - ด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าและระบบการขนส่งสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Storage and Cold Chain Logistics Management) ณ บจก. อินเตอร์เอ็กซ์เพรสโลจิสติกส์ จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน ๓๕ คน - ด้านการบริหารจัดการขนส่งสินค้าอันตราย ณ คลังสินค้า บจก. ฮาซเคมี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำนวน ๒๐ คน - ด้านกระบวนการผลิตและทดสอบสมรรถนะยางรถบรรทุก ณ บจก. ไทยบริดจสโตน และสนามทดสอบยางไทย บริดจสโตน จังหวัดสระบุรี จำนวน ๓๕ คน	
๒. โครงการพัฒนาและปรับปรุงศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อส่งเสริมการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐาน (TDSC)	๑. พัฒนาระบบรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (e-Certificate) ๒. งานพัฒนาโมบายแอปพลิเคชัน	ดำเนินการแล้วเสร็จ - จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานและการตรวจประเมินมาตรฐาน Q Mark ผ่านการประชุมออนไลน์ จำนวน ๒ ครั้ง คือ วันที่ ๑ มี.ค. ๖๕ ในหัวข้อ "การพัฒนาการตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของระบบ TDSC" และ วันที่ ๓ มี.ค. ๖๕ ในหัวข้อ "การพัฒนา Mobile Application สำหรับใช้ในการตรวจประเมิน สำหรับหน่วยตรวจประเมินอิสระของระบบ TDSC" - ตรวจประเมินนำร่องโดยใช้โมบายแอปพลิเคชันที่พัฒนาขึ้นใหม่ จำนวน ๕ บริษัท เพื่อนำข้อบกพร่องมาดำเนินการปรับปรุงแก้ไขต่อไป - ประชุมติดตามการดำเนินการและตรวจรับงานจ้างพร้อมเบิกเงินครบทั้ง ๓ งวดงาน - จัดงานประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้เรื่องระบบที่ดำเนินการพัฒนาขึ้นใหม่ เมื่อวันที่ ๙ ก.ย. ๖๕ ณ อิมแพค เมืองทองธานี	เป็นไปตามเป้าหมาย ดำเนินการได้ ร้อยละ ๑๐๐ ของเป้าหมายที่กำหนด

โครงการ	แผนการดำเนินงาน (ภายในเดือน ก.ย. ๖๕)	ผลการดำเนินงาน	ร้อยละของ ผลงาน/ เป้าหมาย
		- จัดอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ กรมการขนส่งทางบกเมื่อวันที่ ๒๒ ก.ย. ๖๕ ผ่านระบบการประชุมออนไลน์	
๓. โครงการศูนย์การขนส่ง ชายแดน จังหวัดนครพนม	๑. จัดหาผู้รับจ้างและ ลงนามในสัญญา ๒. ดำเนินการก่อสร้าง	อยู่ระหว่างดำเนินการ - ประกาศประกวดราคาจ้างก่อสร้างฯ (e-bidding) เมื่อวันที่ ๒๐ พ.ค. ๖๕ แต่ เนื่องจากการกำหนดคุณสมบัติผู้ยื่น ข้อเสนออาจทำให้มีผู้ยื่นข้อเสนอที่มี คุณสมบัติตรงตามที่กำหนด มีจำนวนน้อยราย จึงได้ยกเลิกประกาศ ประกวดราคาดังกล่าว - ประกาศประกวดราคาจ้างก่อสร้าง (ครั้งที่ ๒) และมีกำหนดยื่นข้อเสนอเมื่อ วันที่ ๑๑ ส.ค. ๖๕ โดย กกก. พิจารณา ผลการประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ฯ เรียบร้อยแล้ว คือ บจก. เท็ดไท แอนด์ โค - อยู่ระหว่างเสนอผลการพิจารณาเพื่อ ขอความเห็นชอบ จาก ปกค. และ รวค. คาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาจ้างได้ ในเดือน ต.ค. ๒๕๖๕	ไม่เป็นไป ตามเป้าหมาย ดำเนินการได้ ร้อยละ ๕๐ ของเป้าหมาย ที่กำหนด

**๔.๒.๓ แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) และกิจกรรมปฏิรูปที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลง
ต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ (Big Rock)**

(๑) แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ

**(๒) กิจกรรม Big Rock ที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค
(Regional Trading/Investment Center)**

**(๓) เป้าหมายย่อย MS 1.1 การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าถ่ายลำและผ่านแดน
ของภูมิภาคอาเซียน (ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ)**

**(๔) การดำเนินการที่สนับสนุน จำนวน ๑ รายการ คือ การเร่งรัดให้เกิดการลงทุน MOU
ว่าด้วยการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนน ระหว่างไทย-มาเลเซีย**

ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงาน

แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มีการดำเนินการ
ที่สนับสนุนแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ จำนวน
๑ รายการ ทั้งนี้ ในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการดังกล่าว จะประเมินจากร้อยละความสำเร็จของ
การดำเนินการ เทียบกับเป้าหมายของโครงการในปีงบประมาณนั้น ๆ ดังมีผลการประเมินปรากฏตามตารางที่ ๔ - ๔

**ตารางที่ ๔ - ๔ ผลการประเมินการดำเนินการที่สนับสนุนแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕**

การดำเนินการที่สนับสนุน	แผนการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	ร้อยละของ เนื้อหา/เป้าหมาย
การเร่งรัดให้เกิดการลงทุน MOU ว่าด้วยการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนระหว่างไทย-มาเลเซีย	ขบ. จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างไทยและมาเลเซีย และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารทางถนนข้ามพรมแดนไทยและมาเลเซีย ส่งให้ คค. พิจารณา	ดำเนินการแล้วเสร็จ - ขบ. ส่งเรื่องให้ คค. พิจารณาร่างบันทึกความตกลง ทั้ง ๒ ฉบับ ได้แก่ ร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างไทยและมาเลเซีย และร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารทางถนนข้ามพรมแดนไทยและมาเลเซีย - คค. ส่งต่อให้ กต. ได้ส่งผ่านทางการทูตไปยังประเทศมาเลเซียแล้ว อยู่ระหว่างการพิจารณาของมาเลเซีย	เป็นไปตามเป้าหมาย ดำเนินการได้ ร้อยละ ๑๐๐ ของเป้าหมายที่กำหนด

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

(๑) **วัตถุประสงค์ที่ ๖** เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคโดยการพัฒนากิจการและเมืองเพื่อรองรับการพัฒนากระบวนทัศน์การผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่

(๒) **เป้าหมายรวมที่ ๓** ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งและแข่งขันได้ โครงสร้างเศรษฐกิจปรับสู่เศรษฐกิจฐานบริการและดิจิทัล มีผู้ประกอบการรุ่นใหม่และเป็นสังคมผู้ประกอบการ ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กที่เข้มแข็งสามารถใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างสรรค์คุณค่าสินค้าและบริการ มีระบบการผลิตและให้บริการจากฐานรายได้เดิมที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น และมีการลงทุนในการผลิตและบริการ ฐานความรู้ขั้นสูงใหม่ ๆ ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและชุมชน รวมทั้งกระจายฐานการผลิตและการให้บริการสู่ภูมิภาค เพื่อลดความเหลื่อมล้ำ โดยเศรษฐกิจไทยมีเสถียรภาพและมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๕ ต่อปี และมีปัจจัยสนับสนุน อาทิ ระบบโลจิสติกส์ พลังงาน และการลงทุนวิจัยและพัฒนาที่เอื้อต่อการขยายตัวของภาคการผลิตและบริการ

(๓) ยุทธศาสตร์ (หลัก) ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

(๓.๑) **เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ที่ ๑** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม มีเป้าหมายเพื่อลดความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity: EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

(๓.๒) แนวทางการพัฒนา

- **แนวทางที่ ๑** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง
- **แนวทางที่ ๒** การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง
- **แนวทางที่ ๓** การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงาน

แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕) มุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการขนส่งทางถนน สนับสนุนเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า และสถานีขนส่งผู้โดยสารทั่วประเทศ การพัฒนาศักยภาพและการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง รวมถึงการกำกับ ดูแลการขนส่งทางถนนให้ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดตัวชี้วัดตามแผนปฏิบัติราชการฯ ให้สอดคล้องกับเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ดังกล่าวดังมีรายละเอียดผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ปรากฏตามตารางที่ ๔ - ๕

ตารางที่ ๔ - ๕ ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

ตัวชี้วัด / ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
(๑) ด้านการขนส่งผู้โดยสาร		
๑. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ความพึงพอใจเฉลี่ยของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางหมวด ๑/หมวด ๔ กรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาค หมวด ๒ หมวด ๓ รถแท็กซี่มอเตอร์ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๕	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๕.๘๙
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๙.๐๐ (วัดในส่วนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง หมวด ๑ ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ จึงไม่สามารถลงพื้นที่สำรวจความพึงพอใจในหมวดอื่น ๆ ได้)
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย มีความพึงพอใจร้อยละ ๗๘.๔๖
(๒) ด้านการขนส่งสินค้า		
๒. จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ เพิ่มขึ้น ๓,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้น ๗,๐๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน ปี ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้น ๑๐,๕๐๐ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน หมายเหตุ : ปีฐาน คือปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ = ๗๘๐,๐๐๐ คัน/ปี	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้า เต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ๑๖๒,๖๔๘ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ๔๐๙,๙๕๑ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย จำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคันเพิ่มขึ้นจากการเข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ๕๗,๗๓๑ คัน เมื่อเทียบกับปีฐาน
(๓) ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน		
๓. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลง ค่าเป้าหมาย : ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ ลดลงร้อยละ ๒ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลัง	๒๕๖๓	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๕๓.๓๐ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๒๑๒ คน เหลือ ๙๙ คน

ตัวชี้วัด / ค่าเป้าหมาย	ผลดำเนินงาน	
	๒๕๖๔	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๖๓.๔๕ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๑๖๙ คน เหลือ ๖๒ คน
	๒๕๖๕	เป็นไปตามค่าเป้าหมาย ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ลดลงร้อยละ ๔๑.๙๓ จากค่าเฉลี่ย ๓ ปีย้อนหลังที่ ๑๑๔ คน เหลือ ๖๖ คน

ส่วนที่ ๕

ปัญหา อุปสรรค

และแนวทางการปรับปรุงการดำเนินการ

๕.๑ ปัญหาและอุปสรรค

๕.๑.๑ ด้านการขนส่งผู้โดยสาร

ในภาพรวม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างวางรากฐานเพื่อปฏิรูปโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ในขณะที่การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ยังไม่มีการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม นอกจากการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารและการพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางที่เป็นภารกิจประจำอยู่แล้ว ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา ๓ ปีดำเนินงาน พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

(๑) **ฐานข้อมูล** กรมการขนส่งทางบกยังขาดการพัฒนาฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบาย และบริหารจัดการในการควบคุม กำกับดูแล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อมูลที่สามารถระบุรูปแบบความต้องการการเดินทางของผู้โดยสาร (Travel Demand Model) ร่วมกับการประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศเชิงภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) เพื่อใช้ในการวางแผนโครงข่ายเส้นทางรถโดยสารสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) **การพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ** กรมการขนส่งทางบกไม่สามารถขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายได้ เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกได้โอนภารกิจการบริหารจัดการสถานีขนส่งผู้โดยสารให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไปแล้ว จึงไม่มีอำนาจในการพัฒนาเชิงพื้นที่

(๓) **การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง** กรมการขนส่งทางบกได้จัดทำระบบมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ (Q-Bus) ขึ้น เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อย่างไรก็ตาม ยังขาดการขับเคลื่อนเพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรม

(๔) **การประชาสัมพันธ์** กรมการขนส่งทางบกขาดความต่อเนื่องในการประชาสัมพันธ์รณรงค์ให้ประชาชนปรับรูปแบบการเดินทางสู่ระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง และเมืองหลักภูมิภาค

๕.๑.๒ ด้านการขนส่งสินค้า

ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพื่อเพิ่มจำนวนรถบรรทุกขนส่งสินค้าเต็มคัน นอกจากนี้ ยังมีการวางแผนเพื่อพัฒนาด้านอื่น ๆ เช่น แผนในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในจังหวัดที่มีศักยภาพในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน และแผนการสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) อย่างเป็นรูปธรรมเป็นต้น ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา ๓ ปีดำเนินงาน พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

(๑) **การเปลี่ยนแปลงด้านการขนส่งสินค้าทางถนนภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-๑๙** โดยที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมผู้บริโภค โดยมุ่งสู่ออนไลน์มากขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจประเภท e-Commerce และการขนส่งอาหารได้รับความนิยม ซึ่งเป็นผลต่อเนื่องให้อุตสาหกรรมขนส่งสินค้ามีการขยายตัวขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าด้วยยานยนต์ขนาดเล็ก เช่น รถกระบะ และรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

(๒) การสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-๑๙ ที่ไม่สามารถออกหน่วยตรวจประเมินได้

๕.๑.๓ ด้านการขนส่งที่ปลอดภัย

ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกได้มีการพัฒนาและเสริมสร้างระบบความปลอดภัย ทั้งด้านตัวรถและผู้ขับขี่ผ่านกฎหมายและการใช้เทคโนโลยี เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุ และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนผ่านมาตรการต่าง ๆ ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา ๓ ปีดำเนินงาน พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

(๑) พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน โดยที่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อันเป็นผลมาจากมาตรการของรัฐบาลที่จำกัดการเดินทางของประชาชน เนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-๑๙ ดังนั้น จำนวนผู้เสียชีวิตที่ลดลงจึงไม่ได้เครื่องบ่งชี้ที่สะท้อนถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนที่มีความระมัดระวัง และปลอดภัยขึ้น ดังจะเห็นได้จากเป้าหมาย “จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถ” และเป้าหมาย “จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่” ไม่ลดลงตามเป้าหมายที่กำหนด

(๒) โครงการสำคัญยังไม่บรรลุเป้าหมายระยะยาวที่กำหนด เช่น การกำหนดให้บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM) ซึ่งเป็นบุคลากรเฉพาะด้านที่รับผิดชอบในการวางแผน และควบคุมกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่ง รวมทั้งมีแผนการจัดการและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉิน แผนงานการยกระดับคุณภาพการออกใบอนุญาตขับรถที่อยู่ระหว่างดำเนินการ และการพัฒนามาตรฐานยานพาหนะปลอดภัยที่กำหนดให้ผู้ผลิตและผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปฏิบัติตาม แต่มีการออกประกาศเลื่อนไปอยู่หลายครั้ง เป็นต้น

๕.๑.๔ ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกมีการกำหนดมาตรการสนับสนุนการใช้น้ำมันดีเซลไฟฟ้า และการบังคับใช้ระเบียบ กฎหมายร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร และกรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา ๓ ปีดำเนินงาน พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

(๑) ข้อจำกัดด้านการสนับสนุนการใช้น้ำมันดีเซลไฟฟ้า โดยที่กรมการขนส่งทางบกเป็นหนึ่งในหลายหน่วยงานในการสนับสนุนการใช้น้ำมันดีเซลไฟฟ้าเท่านั้น ซึ่งในส่วนที่สามารถดำเนินการได้คือการลดอัตราภาษีประจำปีสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า และการกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ส่วนควบของยานยนต์ไฟฟ้าให้มีความปลอดภัย

(๒) การขยายตัวของธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง (EV Conversion) โดยที่ปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบกมีมาตรฐานของการจดทะเบียนรถที่มีการขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้า และตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖ เป็นต้นไป กรมการขนส่งทางบกเริ่มบังคับมาตรฐานความปลอดภัยทางไฟฟ้าของตัวรถและแบตเตอรี่ สำหรับรถยนต์ไฟฟ้าและรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ตามข้อกำหนดสหประชาชาติ UN Regulation โดยมีผลใช้บังคับกับแบบรถที่ผลิต ประกอบ หรือเข้าใหม่ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าธุรกิจยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงกำลังขยายตัว แต่ฐานข้อมูลการจดทะเบียนยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงที่กรมการขนส่งทางบก ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๕ พบว่ามีจำนวนยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงจดทะเบียน (สะสม) เพียง ๒๕ คัน เท่านั้น โดยอาจเป็น

ผลมาจากการดัดแปลงยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย จึงยังไม่สามารถนำมาขอเปลี่ยนแปลงการจดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกได้

๕.๑.๕ ด้านการบริการประชาชนและเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐ

ในภาพรวม กรมการขนส่งทางบกมีการปรับปรุงกระบวนการเป็นอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลา ๓ ปีดำเนินงาน พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในประเด็นการยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล โดยที่กรมการขนส่งทางบกยังขาดแผนการดำเนินงานดังกล่าว ส่งผลให้ไม่มีทิศทางดำเนินงานที่ชัดเจน ทั้งนี้ อยู่ระหว่างดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร และแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ ๖ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐) ของกรมการขนส่งทางบก โดยมุ่งหวังที่จะเป็นกรอบการยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลต่อไป อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวเกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน ซึ่งคาดว่าจะส่งผลต่อการขับเคลื่อนยกระดับคุณภาพการให้บริการประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลต่อไป

๕.๒ แนวทางการปรับปรุงการดำเนินการ

๕.๒.๑ ด้านการขนส่งผู้โดยสาร

โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรปฏิรูประบบการขนส่งสาธารณะทั้งระบบ ได้แก่ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่อง ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด ระบบรถโดยสารไม่ประจำทาง และระบบรถโดยสารส่วนบุคคลสาธารณะ เพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ดังนี้

(๑) **สถานีขนส่งผู้โดยสาร** ควรกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของการให้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารที่หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ต้องดำเนินการ ซึ่งต้องสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ ประเภทสถานีขนส่งผู้โดยสาร และศักยภาพของผู้บริหารสถานีขนส่งผู้โดยสาร โดยในส่วนของโครงสร้างรายได้จากสถานีขนส่งผู้โดยสาร จะเป็นการเปิดโอกาสให้สามารถหารายได้ทางอื่นเพิ่มเติม ซึ่งแม้จะไม่ใช่งานหลักของสถานีขนส่งผู้โดยสาร แต่หากสามารถนำรายได้ในส่วนหนึ่งมาบริหารสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการโดยรวม เช่น หน่วยงานเจ้าของพื้นที่สามารถนำรายได้มาพัฒนาโครงสร้างภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ ภายในสถานีขนส่งผู้โดยสาร เป็นต้น โดยกรมการขนส่งทางบกอาจจะพิจารณารูปแบบการแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) หรือการแบ่งกำไร (Profit Sharing) ของค่าเช่าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานเจ้าของพื้นที่

(๒) **การขับเคลื่อนระบบรถโดยสารสาธารณะ** ควรดำเนินการปฏิรูปทั้งระบบ เช่น การประชาสัมพันธ์ การพัฒนาเส้นทาง เป็นต้น โดยเฉพาะเขตเมืองในภูมิภาค เนื่องจากยังไม่มีแผนดำเนินงาน โดยศึกษารูปแบบการวางบทบาทให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกจะใช้ระบบคัดเลือกผู้ประกอบการในเชิงพาณิชย์ โดยไม่ได้คำนึงถึงการจัดการระบบการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานให้กับประชาชน ประกอบกับในบางพื้นที่ก็ยังไม่มียุทธศาสตร์การให้บริการประชาชน ส่งผลให้ไม่ตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชน และเป็นการผลักภาระให้ประชาชนใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล เช่น รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

(๓) **การกำกับ ดูแล** ควรมุ่งเน้นการศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อเป็นกรอบการพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารในภาพรวมของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน

(๔) **ศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง** ควรมุ่งเน้นการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพของรถโดยสารสาธารณะ

(๕) **เทคโนโลยี** ควรศึกษาและพัฒนากระบวนการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายและการดำเนินงาน โดยฐานข้อมูลดังกล่าวต้องเป็นข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ที่สามารถใช้ในการกำหนดนโยบาย บริหารจัดการ กำกับดูแลตามอำนาจหน้าที่และเป็นเครื่องมือสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และสามารถลดอัตราค่าลงได้ เช่น การพัฒนาระบบ GPS ให้สามารถแจ้งเตือนผู้ประกอบการขนส่ง ในกรณีพนักงานขับรถกระทำความผิดได้ เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นตามมาได้อย่างทันท่วงที และการพัฒนาฐานข้อมูลที่สามารถระบุรูปแบบความต้องการการเดินทางของผู้โดยสาร (Travel Demand Model) เป็นต้น นอกจากนี้ ควรพัฒนาศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ และเปิดเผยข้อมูล เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้ประโยชน์ได้ โดยอาจพิจารณาสร้างพันธมิตรในการแบ่งปันข้อมูลระหว่างกัน เพื่อลดภาระในการพัฒนาของหน่วยงาน

๕.๒.๒ ด้านการขนส่งสินค้า

โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรสานต่อความสำเร็จของการดำเนินงานที่ผ่านมา เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้ามีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ดังนี้

(๑) **สถานีขนส่งสินค้า** ควรพัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าตามแนวจังหวัดที่มีศักยภาพ รวมถึงควรบูรณาการ เชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างไร้รอยต่อ และอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้านานาชาติระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับโครงการที่เปิดโอกาสเอกชนร่วมลงทุนกับภาครัฐก่อน (Public Private Partnership : PPP) และควรเตรียมความพร้อมให้สถานีขนส่งสินค้าให้สามารถรองรับและสนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพ

(๒) **การกำกับ ดูแล** โดยที่รูปแบบการขนส่งสินค้าเริ่มเปลี่ยนแปลงไปจากรูปแบบดั้งเดิม คือ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่สู่การขนส่งสินค้านำรูปแบบใหม่ คือ การขนส่งสินค้าด้วยยานยนต์ขนาดเล็ก เช่น รถจักรยานยนต์ และรถบรรทุกที่เป็นรถกระบะ เป็นต้น ดังนั้น ควรต้องมีการศึกษาแนวทางการกำกับดูแล เนื่องจากยังไม่มีฐานอำนาจตามกฎหมายที่จะเข้ามาดำเนินการได้

(๓) **ศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง** ควรขยายผลมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) และมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเข้าสู่ระบบดังกล่าวมากขึ้น หรือการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างสิทธิประโยชน์ อำนาจความสะดวก และลดขั้นตอนการติดต่อกับราชการให้ผู้ประกอบการที่ได้รับมาตรฐาน นอกจากนี้ ควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยจัดการระบบการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๔) **เทคโนโลยี** ควรนำข้อมูลที่กรมการขนส่งทางบกมีมาวิเคราะห์ให้เกิดประโยชน์ทั้งต่อกรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการขนส่งสินค้า รวมถึงควรพัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูลการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศ

๕.๒.๓ ด้านการขนส่งที่ปลอดภัย

โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรดำเนินการเดินหน้าทุกด้าน ทุกพื้นที่ อย่างมีส่วนร่วม เพื่อให้ระบบขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ดังนี้

(๑) การสร้างวัฒนธรรมการเดินทางที่ปลอดภัย ควรจัดทำแผนและรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในการใช้รถใช้ถนนให้สอดคล้องและครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายในแต่ละพื้นที่อย่างต่อเนื่อง และควรเสริมทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย โดยเน้นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง ทั้งนี้ การดำเนินงานดังกล่าว ควรบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือภาคีเครือข่าย เพื่อให้เกิดผลในเชิงรูปธรรม

(๒) มาตรฐานใบอนุญาตขับรถ ควรเร่งรัดยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตขับรถเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ขับขี่ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระดับผู้ขับรถให้เป็นมืออาชีพ

(๓) มาตรฐานยานพาหนะ ควรพิจารณาริเริ่มนำข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ของสหประชาชาติ (UN Regulations) ตามความตกลงว่าด้วยการรับรองแบบตามข้อกำหนดทางเทคนิคด้านยานยนต์ อุปกรณ์ และส่วนควบที่ติดตั้ง และ/หรือใช้ในยานยนต์ และเงื่อนไขสำหรับการยอมรับร่วมกันของการรับรองแบบปี ค.ศ. ๑๙๕๘ ทั้งหมดมากำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของยานพาหนะของประเทศไทย เพื่อก้าวสู่มาตรฐานสากล ควบคู่กับการหารือร่วมกับผู้เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เพื่อให้สามารถดำเนินการตามแนวทางและระยะเวลาที่กำหนด

(๔) การกำกับ ดูแล ควรเร่งรัดการจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager : TSM) และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด

(๕) เทคโนโลยี ควรพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ และเครื่องมืออุปกรณ์มาใช้ในการกระบวนการด้านความปลอดภัย และบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงควรพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และบูรณาการร่วมกับข้อมูลอื่น เพื่อวิเคราะห์และประมวลผลอุบัติเหตุ

๕.๒.๔ ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรมุ่งเน้นการสร้างมาตรฐานใหม่ ตามสากล ให้เกิดการส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ดังนี้

(๑) มาตรฐานสิ่งแวดล้อม ควรเน้นการกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้าของยานพาหนะทุกประเภท รวมถึงยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงให้ได้มาตรฐาน

(๒) การกำกับ ดูแล ควรกำกับ ดูแล ตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียง โดยแสวงหาและบูรณาการความร่วมมือดำเนินการตรวจสอบมลพิษจากภาคการขนส่งทางถนน เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร กรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น

(๓) การส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้า ควรจูงใจประชาชนให้เปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้าผ่านมาตรการ ต่าง ๆ เช่น การกำหนดนโยบายและสนับสนุนให้มีรถโดยสารสาธารณะที่เป็นยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น การลดอัตราภาษีรถประจำปีสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น

(๔) **องค์ความรู้** ควรศึกษาองค์ความรู้ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง เพื่อเป็นแนวทางประกอบการกำหนดนโยบายและการดำเนินงานในอนาคต และควรพัฒนาเครื่องมือและยกระดับองค์ความรู้ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์ความรู้ด้านการตรวจสอบมลพิษ ด้านยานยนต์ไฟฟ้า เป็นต้น

๕.๒.๕ **ด้านการบริการประชาชนและเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐ**

โดยที่กรมการขนส่งทางบกควรปรับเปลี่ยนกระบวนการให้เป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น เพื่อลดภาระงานของเจ้าหน้าที่ และเพื่อปรับเปลี่ยนองค์กรให้เป็นองค์กรในการควบคุมกำกับดูแลทั้งระบบ โดยมีประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ ดังนี้

(๑) **คุณภาพการให้บริการ** ควรพิจารณาเร่งรัดการทบทวนกระบวนการที่ ต้องมีการปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัล โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พิจารณาเอกสารที่ไม่จำเป็นต่อการให้บริการ หรือปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ รวมถึงสื่อสารการใช้ระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมประชาชนสู่การใช้ระบบดิจิทัล

(๒) **ระบบงานภายใน** ควรลดภาระงานของเจ้าหน้าที่ โดยการพัฒนาและปรับปรุงด้วยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ และเน้นให้เจ้าหน้าที่ทำงานเชิงวิชาการในการควบคุมกำกับดูแล ซึ่งเป็นแกนของธุรกิจ (Core Business) ของกรมการขนส่งทางบก

(๓) **ความโปร่งใสและธรรมาภิบาลภาครัฐ** ควรเน้นการบริหารจัดการและการเปิดเผยข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก (Open Data) เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและนำไปใช้ประโยชน์ได้ รวมไปถึงการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. ๒๕๖๒

(๔) **โครงสร้างองค์กรและการบริหารอัตรากำลัง** ควรดำเนินการให้สอดคล้องกับภารกิจและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง เช่น การจัดตั้งศูนย์ GPS เป็นหน่วยงานหนึ่งเพิ่มขึ้นในกรมการขนส่งทางบก เป็น “สถาบันนวัตกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการขนส่งทางถนนและระบบ GPS” และการกำหนดกรอบอัตรากำลังและมาตรฐานตำแหน่งวิศวกรที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้ามาปฏิบัติหน้าที่ที่สำนักวิศวกรรมยานยนต์ เพื่อสอดคล้องกับการพัฒนายานยนต์ไฟฟ้าที่มีแนวโน้มการจดทะเบียนมากขึ้น เป็นต้น

(๕) **การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม** ควรมุ่งเน้นการบ่มเพาะบุคลากรภายในกรมการขนส่งทางบก ผ่านการดึงดูดผู้มีความรู้ในสาขาที่ขาดแคลน การพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ และทักษะ การสร้างแรงจูงใจ รวมถึง การสร้างโอกาสในเส้นทางความก้าวหน้าในสายงาน ผ่านแผนจัดการความรู้ (Knowledge Management : KM) อย่างเหมาะสม



กรมการขนส่งทางบก

Department of Land Transport



กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก



เว็บไซต์ ทิศทางองค์กร

<https://web.dlt.go.th/dlt-direction//>



sp.dlt4505@gmail.com



ที่ทำงาน 02 271 8401 ภายใน 4504



Line : กลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์